
GYORS TÉNYKÉP

**ELZÁRT MÚLT – HATÁRTALAN JÖVŐ? –
ESZTERGOM VONZÁSKÖRZETE A HUSZADIK
SZÁZADBAN ÉS AZ EZREDFORDULÓN**

(Past and Future around Borders – The Hinterland of Esztergom
in the 20th Century and on the Beginning of the New Millennium)

JASCHITZ MÁTYÁS

Kulcsszavak:

Esztergom Ister-Granum Eurorégió vonzaskörzet gravitációs modell térszerkezet szlovák–magyar határ határ menti együttműködés

A tanulmány Esztergom vonzaskörzetének változását vizsgálja a 20. században, illetve a 21. század elején. Vizsgálat alá kerülnek a határmódosítások térszerkezetre gyakorolt hatásai, Esztergom és a szomszédos térségközpontok gravitációs erőviszonyai. A munka részletes helyzetelemzést ad az ezredfordulót követő állapotról, a szlovák–magyar határ mindkét oldalát figyelembe véve. A kutatás legfőbb módszereként gravitációs-modelleket vonultat fel.

Bevezető

Európa szövevényes történelmében a kulturális sokszínűség gyakran okozott közvetve vagy közvetlenül konfliktusokat, háborúkat. A relatíve kis területen sok határozott identitású nép fejlődött ki és került szembe egymással mozaikos érdekei szerint. Ez a sokszor fájó történelmi tapasztalat a 20. század második felére elvezette Európát az egységesülés bölcsebb útjára. Ma a belső sokszínűségből előnyt, az érdek-különbözőségek helyett összekötő kapcsolatot kell kovácsolni. E cél elérésének egyik útja a határ menti regionális együttműködések lehetősége, amely egyébként az Európai Unióban pénzügyileg is komoly támogatottságnak örvend. A természetes, regionális vonzaskörzetek olyan önállósodási, integrálódási és fejlődési lehetőségekkel rendelkeznek, amelyeket jól felismerve és kihasználva nagyobb eséllyel vehetik a saját kezükbe sorsuk egy részének irányítását. A határok elmosódásával jobban érvényre juthatnak ésszerű térségfejlődési folyamatok, melyek egyes régiók depresszióból való kilábalását is nagyban megkönnyíthetik. Különösen így van ez az olyan területeken, ahol évezredek szerves és közös fejlődést felszabdáló határvonások csonkították a természetes vonzaskörzeteket, és taszították az új határok mindkét oldalán lemaradó pozícióba a településeket. Az olyan nagytájakon, mint amilyen a Kárpát-medence is (gyakorlatilag a mai magyar határvonal mentén végig),

számos ilyen, az elszigeteltségtől torzított térszerkezeti mozaikot találunk, mely nyilvánvalóan minden fél számára negatív következmény (Kovács 1990). A központok számos esetben a határ egyik, míg vonzásterük egy része a határ másik oldalára került (Győri 2006). Ezzel olyan sajátos, „mesterségesen városhiányos” térségek alakultak ki a határ mindkét oldalán, melyek súlyosabb esetben megtorpantak, leszakadtak a fejlődésben, kevésbé súlyos esetben pedig új, hiánypótló központok kialakítását segítették, rosszabb esetben erőltették (pl. Párkány esete is ilyen).

A földrajzi és történelmi meghatározottság mellett a határok etnikai, társadalmi, gazdasági és közlekedési szempontokból is megtörik a térbeli folytonosságot, gátolják a térkapcsolatok, áramlások zökkenőmentes alakulását (Nárai–Rechnitzer 1999). Magyarország határai mind földrajzi, történelmi, mind etnikai, társadalmi, gazdasági és közlekedési szempontból valós és jelentős gátaknak minősültek a legutóbbi időkig, a határvonalak mindkét oldaláról nézve. Határ menti együttműködéseink sikeressége tehát nem csupán a határainkon belül, illetve kívül élő magyarság sorsát, de az egész Kárpát-térség közös jövőjét is nagyban befolyásolhatja.

Ezen együttműködéseknek tehát különös jelentősége van ebben a térségben. Egyrészt, mert az országok kis mérete és a határok sűrű (és sokszor tájmetörő futású) hálózata miatt aligha lehet nagyobb volumenű fejlesztési programokat beindítani az egyes országokon belül anélkül, hogy azok a szomszédokra ne gyakorolnának átnyúló hatást (Illés 2002). Másrészt, habár az államközi kapcsolatok jelentősen javultak az utóbbi két évtizedben, mégis azok még mindig olyan problémákkal terheltek, amelyek az áramlások akadályát jelenthetik. A sokszor alulról építkező, regionális együttműködések azonban mentesülnek e gátak alól, és olyan társadalmi, gazdasági együttműködési kérdésekre összpontosíthatnak, amelyekben nincs vesztes, és amelyek mindkét fél számára előnyösek (Illés 2008). Továbbá az egyes települések egyedi igényeire is könnyebb úgy forrást találni, ha több település fog össze. Ezeknek a helyi kezdeményezéseknek tehát nagy szerepet lehet szánni a határaink mentén jellemző, történelem által ütött sebek gyógyításában (Hardi–Mezei 2003a).

Esztergom város, a megosztott vonzáskörzetek Kárpát-medencéjében

Ma egy sok ponton torzult térszerkezettel rendelkező, természetes kapcsolatait nagyrészt elvesztett területen bontakozik ki az újraszerveződés egy sajátos formája a Kárpát-medencei határtérségek környezetében.

Esztergom és tágabb várostérsége is tökéletesen beleillik ebbe az állapotjellemzésbe. Itt is egy olyan kistrégióról beszélhetünk, amelyet táji és történelmi szempontból is egyfajta egység, szerves összekapcsoltság jellemez. Ráadásul az érintett szlovák országrészen igen magas a magyar lakosság aránya (Sikos T.–Szarka 2008). A vizsgálati terület egészén, a nagyvárosokkal együtt is 50% fölötti, de a települések túlnyomó részén 90%-nál is magasabb (Kocsis–Bottlik–Tátrai 2006). Így az együttműködés sem igazán ütközik nyelvi vagy etnikai akadályokba. A vizsgálat

célpontjául választott központ egyike azon csonkított vonzáskörzetű Kárpát-medencei városnak, melyek a magyar határon belül maradtak. A terület sikeres együttműködési lehetőségei mellett szól az is, hogy „a gyakorlat azt bizonyítja, hogy az együttműködés kialakítása legkönnyebben a hasonló vagy legalábbis kevésbé különböző fejlettségű térségek között valósítható meg” (Illés 2008, 195). Márpedig Esztergom térsége a határ mindkét oldalán igen hasonló adottságokkal rendelkezik mind társadalmi, mind gazdasági szempontból.

A kutatás mintaterületét választott régió tehát alkalmas a magyarországi határ menti együttműködések egy típusának érdemi vizsgálatára. Munkánk célja azonban nem elsősorban az együttműködés vagy a területen, esztergomi központtal létrejött Ister-Granum Eurorégió bemutatása, értékelése. Sokkal inkább szándékunk a jellemző térkapcsolatok, vonzáskörzetek, illetve ezek változásainak feltárása, amellyel az együttműködési, tervezési munkát is segíteni szeretnénk. Jelen dolgozat legfőbb célja tehát, hogy a tárgyalt térség (Esztergom és „rivális” városkörnyezete: Ipolyság, Léva, Érsekújvár, a két Komárom, Tata, Tatabánya, Budapest, Vác és Rétság, továbbá a vonzásterület köztes települései) 1900 óta végbement településhálózati fejlődéstörténetét röviden összefoglalja. Továbbá kísérletet teszünk az ezredfordulás és a jelenlegi vonzáskörzet elméleti modellek segítségével történő, demográfiai, gazdasági szempontokból is végrehajtott vizsgálatára, egy, a valóságot lehetőleg jobban közelítő lehatárolásra. Meg kívánjuk világítani, hogy a természeti és történeti-társadalmi viszonyaiból adódóan szervesen összefonódó térség városfejlődését a trianoni határmegvonás és a szocialista időszak miként deformálta. Kitérünk arra is, hogy az egykori Esztergom vármegye a mai térszerkezettel milyen viszonyban áll, illetve, hogy napjainkban lehet-e egyáltalán Esztergomot valódi térségközpontként értékelni. Továbbá, ha igen, akkor pontosan mekkora térség központja valójában Esztergom és mindebből (pl. az Ister-Granum Eurorégió számára) milyen területfejlesztési lehetőségek, feladatok adódnak. Feltételezésünk szerint az Európai Unió új politikai légkörének következményeként a térségben egyfajta térszerkezet-visszarendeződési folyamat zajlik. A régi, Trianon előtti városhierarchia és a régi településkapcsolatok új, mindeddig ismeretlen folyamatok kíséretében rendeződnek vissza, lélegeznek fel a több évtizedes elzártság alól. E folyamatok erősségét és irányait azonban a lehető legpontosabban ki kell mutatni, hiszen túlértékelésük épp olyan hiba lehet, mint figyelmen kívül hagyásuk. Az egyik legfőbb kérdés az, hogy ez a térszerkezet-fejlődés mennyire jelent „visszarendeződést”, illetve milyen mértékben mutat új térkapcsolati irányokba. A másik fő kérdés pedig, hogy maga Esztergom város rendelkezik-e (illetve rendelkezhet-e a jövőben) olyan térszervező potenciállal, amely a térség valódi központjává emelheti.

E kutatás tulajdonképpen hiánypótló-jellegűnek is felfogható, hiszen a szakirodalmi előzmények között, célzottan Esztergom vonzáskörzetével foglalkozó tanulmányt nem találunk. Magára az esztergomi térségre és az utóbbi évtizedek határ menti folyamataira irányulóan persze számos publikációban találunk színvonalas, átfogó információkat (Hardi–Mezei 2003c; Mezei 2005, 2005a; 2005b; 2008; Sikos T.–Tiner 2007; 2008; Hardi 2008; Hardi–Lampl 2008; Mezei–Tóth 2008), de kizárólag a

vizsgált területre koncentrálva, illetve Esztergom vonzáskörzetének lehatárolására mindezidáig nem történt kísérlet. Tematikai és módszertani szempontból is, minden bizonnyal Győri Róbert nyugat-dunántúli, hasonló irányú és célú kutatásai e munka legfontosabb elő- és példaképei (Győri 2006). A vizsgálatokban szereplő módszerek publikált elméleti háttéranyaga, mérvadó táptalaja némileg gazdagabb (Bajmócy P.–Kiss 1999; 2001; Dusek 2005). Így már most világos, hogy a vizsgálat várhatóan számos további kérdést, kutatási lehetőséget vet majd fel.

Adatbázis, kutatási módszerek

A kutatás során a legnagyobb munkát, kétségkívül a megfelelő adatok összegyűjtése, és a megfelelő módszerek kiválasztása jelentette. Ezért az elvégzett vizsgálatok eredményeinek tárgyalása előtt elengedhetetlen, hogy röviden bemutassuk az adatokat és a módszereket érintő problémákat, illetve ezekre a problémákra kidolgozott feloldási kísérleteket.

Az elsőként felmerülő kérdés a vizsgálati terület lehatárolása és a konkurens központok, Esztergom ellenpólusainak kiválasztása volt. A terület kijelölése nagyjából egyértelműen adta magát: az Ister-Granum Eurorégió 2008-as kiterjedése, illetve ennek a régiónak minden közvetlen (egyes esetekben, ahol az ellenpólus távolabb helyezkedett el, második) szomszédja adta azt a térséget, mely Esztergommal együtt összesen 130 településből áll. A fenti 130 településhez jött még hozzá a 10 db ellenpólus város, melyek mind egy Esztergom középpontú, kb. 50 km sugarú kör szélein helyezkednek el, és súlyukban, funkciójukban a város valódi, egyenrangú ellenpontjait képezik a térben. Ezek az ellenpólusok a következők: Tata, Tatabánya, Budapest, Vác, Rétság, Ipolyság, Léva, Érsekújvár és a két Komárom. Már itt ki kell térni ezzel kapcsolatosan néhány felmerülő problémára. Rétság például településszerkezeti súlyában, bár kisebb, mint Esztergom, de a környezetében fellelhető speciális természet- és településföldrajzi viszonyok miatt mégis reálisabb ellenpontja, mint a távolabb fekvő, de Esztergomhoz hasonló hierarchiaszintű Balassagyarmat. Budapest esetében az óriási túlsúly okozott számos problémát, de ezekre a módszertani taglalásoknál még többször visszatérünk. Mivel Tatabányát 1947-ben vonták össze Alsó- és Felsőgallából illetve Bánhidából, az ezt megelőző időszak adatait természetesen e három település összegzett adatait kell érteni. Komoly fejtörést jelentett, hogy Komáromot végül egy vagy két városként szerepeltessük-e. Végül kompromisszumos megoldás született. Bár véleményünk szerint Komárom eredendően, természetesen egy város, illetve a mai tendenciák is egyre inkább mutatják az (újra-) egybekapcsolódás jeleit, mégsem tárgyalhatjuk a vizsgálat során végig egy településként, hiszen a régióban 1921-ben meghúzott határ (ha a második világháború néhány évében átmenetileg el is tűnt) a gyakorlatban alapvetően és egyértelműen kettéosztotta. A településszerkezetben többé sajnos nem működött egy városként, és mivel közigazgatásilag ma is két városról van szó (eltérő vonzásterületekkel), ezért az új idő-

szakokban is (egyelőre) külön kezelendők. (Mint ahogy a szintén sok tekintetben összefonódó Esztergomot és Párkányt sem vesszük egy kalap alá). 1921-ig azonban nyilvánvalóan egy városról volt szó, így a trianoni határmódosítást megelőző időszak elemzésekor természetesen egy Komáromot vizsgáltuk. Mindazonáltal hozzá kell tenni, hogy véleményünk szerint ebben a kérdésben igazán jó megoldás nem létezik; minden érv mellett ugyanannyi ellenérv is felsorakoztatható, így most végül ezt az „öszvér-megoldást” választottuk.

Mivel a térség ma két állam területén helyezkedik el, az egyik fő nehézséget a két statisztikai hivatal mutatóinak összeegyeztetése jelentette. A bőségesen rendelkezésre álló magyar adatok mellett a gyakran fellépő szlovák adathiánnyal kellett szembenézni. Összességében távlati vizsgálatokhoz egyedül a népességszám-adatok álltak rendelkezésre (ezek is csak a nagyobb településekre), illetve a közeli időszakokban egyetlen összehangolható, érdemi mutatót, a vállalkozások számát sikerült megszerezni és összeegyeztetni minden településre. A határmódosítások, a település összevonások, illetve szétválások eseteit is kitüntetett figyelemmel kellett kezelni. Komárom problémáját már említettük, a többi esetben pedig a 2006-os településkört vettük figyelembe.

A rendelkezésre álló adatok alapján kellett kiválasztani azt a módszertani eszközkészletet, mely segítségével a lehető legbiztosabban tudjuk megválaszolni az eredendően feltett kérdéseket. A már elkészült számos hasonló vizsgálati körű kutatás során (*Bajmócy–Kiss* 1999; *Győri* 2006) szakmailag többé-kevésbé elfogadottá vált, hogy a mindenkori népességszám adatokból megfelelő következtetéseket vonhatunk le a városok, falvak térszerkezetben elfoglalt pozíciójáról. Már önmagában a népességváltozások elemzése, a népességi súlypont eltolódása, illetve maguk a települések közötti távolságok közelítően jól jelzik a köztük fennálló mindenkori kapcsolat- és hierarchiarendszert. Ha azonban ezt a két tényezőt (elhelyezkedés és „nagyság”) együttesen vesszük számításba, kitűnő modellezési lehetőséget kínálnak az éppen erre az esetre kifejlesztett gravitációs-modellek.¹ Különböző megfontolások után két típusú gravitációs-modellt vontunk használatba. Az egyik az „egyszerű” gravitációs-modell, melynél ki kell térni a tömegek, a távolságok és a hatványkitevők kiválasztására, hiszen ezek a tényezők alapvetően befolyásolják a módszer interpretálhatóságát. A 2006-os évet leszámítva, ahol a vállalkozások számát is alkalmaztuk tömegként, mindig a népességszám szerepel, ennek használhatóságára már hivatkoztunk. A távolság megválasztásának kérdése azonban további lehetőségeket vet fel. Bár a szakirodalomban többnyire légvonal-távolság alapján számítottak gravitációs modelleket, a legtöbb esetben azért azt is megjegyezzük, hogy a közúti- vagy időtávolság alkalmazása lett volna a legcélszerűbb (*Bajmócy–Kiss* 1999). A rengeteg többletmunkához mérten azonban kevés eltérést mutatott volna a modell az egyszerű légvonal-távolsághoz képest, ezért ez szinte minden esetben elmaradt. Mivel az általunk vizsgált terület nagysága lehetővé tette, hogy vállalható pluszmunkával hozzájussunk a települések közti legrövidebb közúti távolságokhoz, ezért 2001-re és 2006-ra (hiszen ebben a két vizsgált évben volt ennek igazán értelme) ilyen viszonyításban is elvégeztük a számításokat. Ennek Esztergom esetében azért van

különösen nagy jelentősége, hiszen a földrajzi adottságok miatt (pl. Duna, Ipoly, Börzsöny nehezebb átjárhatósága) sok esetben az elméleti légvonal-távolság és a valós közúti távolság között jelentős eltérések tapasztalhatóak. A közúti távolságoknál nem vettük figyelembe az olyan folyami átkelési lehetőségeket, amelyekeken komp üzemel (hiszen ezek a mindennapi kapcsolattartásban is csupán erősen korlátozott szerepet töltenek be), csak a hidakkal ellátott átkelőket használtuk. További nagy kérdése minden gravitációs-modell alkalmazásának, hogy a távolság-értékek milyen hatványkitevőt kapjanak. Ennek kiválasztását alapvetően a vizsgált probléma sajátosságai, illetve a kutatói tapasztalat határozzák meg (*Dusek* 2005). Általában a 2-es vagy a 3-as kitevőt alkalmazzák a leggyakrabban. Ebben az esetben azonban egy speciális problémával kellett megküzdenünk, amit Budapest óriási túlsúlyának torzító hatása okozott. Habár a többi ellenpólussal, 3-as kitevővel számítva reálisnak mondható vonzás-határ-értékek jöttek ki Esztergommal, azonban Budapestet is ezzel a kitevővel vizsgálva tulajdonképp értelmetlenné vált a modell. Ugyanis néhány, a többi városhoz szomszédos települést leszámítva minden a fővároshoz vonzódott. (Amely jelenségnek egyébként nyilván van bizonyos mértékű realitása is, de mivel most Esztergom térbeli kihatásait szeretnénk volna vizsgálni, ezen a torzuláson változtatni kellett.) Kísérletet tettünk a kiugró népességi értékek (tehát a „tömegek”) logaritmikus elsimítására is, de végül ez a módszer sem vált be, mert túlságosan is elfedte a jellegzetességeket. Ezek után 4-es és 5-ös kitevővel számított modellek készültek. Végeredményben a távolság differenciáló erejének 4-es hatványkitevővel megnövelt értéke tűnt a legjobb, gond nélkül vállalható kompromisszumnak. Ezt támasztja alá, hogy egyrészt bár Budapest túlereje még jól kivehető, az már nem olyan mértékű, hogy elnyomja Esztergom és a többi központ között fennálló arányokat. Másrészt pedig a gyakorlati tapasztalatok szerint, a központokban megtalálható funkciók vonzóereje jobban függ a távolságtól, mint a „vonzó” város nagyságától (*Bajmócy–Kiss* 1999). A módszer alkalmazásával tehát minden esetben az alapcél az, hogy a központok köztes településekre kifejtett elméleti vonzás-mértéke és a valós területi kapcsolatok a lehető legjobban közelítsék egymást. E modellek eredményeit grafikusán, térképen ábráztuk.

A gravitációs modell egy speciális (ún. Reilly-képlettel kifejezett) változatát is alkalmaztuk. Ez a módszer nem az egyes (köztes) települések vonzódási „hovatartozását” mutatja meg, hanem két központ között, a központok tömegét és távolságát figyelembe véve azt a pontot, ahol vonzáserejük kiegyenlítődik. Máshogy fogalmazva, vonzási erőterek határát (*Dusek* 2005). Esztergom esetében, ha az öt körülvevő 10 ellenpólus vonzáserejét összevetjük Esztergom vonzáserejével, és a kapott határpontok koordinátáit kiszámítjuk, majd e pontokat összekötjük, ilyen formán is megkaphatjuk Esztergom elvi vonzásterületét. Ezenél a vizsgálatoknál a tömeget a népességszám, a távolságot pedig az egyszerű légvonaltávolság adta.

Ezek a modellek, illetve az általuk nyert értékek nem pontos, településről településre azonosítható adatokat jelentenek, sokkal inkább arányokat, tendenciákat jeleznek (*Györi* 2006). További hiányosságuk, hogy csupán egyetlen (igaz, bizonyítottan meghatározó) kapcsolattípust vesznek számításba. Ezen felül, a regionális összetar-

tozás szempontjából természetesen szintén meghatározó tényezőkre most nem voltunk tekintettel (pl. munkaerő-áramlások, migráció, táji-történeti hagyományokon alapuló együvé tartozás, közös identitás stb.) Mindezzért csupán elméleti területi egységek lehatárolására alkalmasak (*Bajmócy–Kiss* 2001). Ezen eljárások tehát valójában csak egy (bár tudományosan elfogadott) kísérletet jelentenek a valós térkapcsolatok megjelenítésére.

Esztergom mindenkori vonzáskörzetének vizsgálatai

Mivel Esztergom nem egy minden irányban azonos könnyedséggel járható, sík, egyveretű tájon fekszik, vonzáskörzetének (mindenkori) határait merőben befolyásolja a domborzat, a vízrajz (illetve természetesen az ezekhez alkalmazkodó településhálózat is). Domborzati szempontból a településközi kapcsolatokat igazából a Pilis és kiváltképp a Börzsöny alakítja jelentősen, sok esetben az áramlásokat igen megnehezítve, lelassítva (*Marosi–Somogyi* 1990). Talán a domborzatnál is lényegesebb erőtér-formáló tényezőt jelent a régió vízrajza, az átjárási pontok sok esetben szűk, meghatározott száma miatt. A legfőbb akadályt természetesen a Duna jelenti, melynek komáromi, esztergomi, illetve budapesti hídjait leszámítva csupán néhány komp-átkelő segíti a két part közti érintkezést. Bár hozzá kell tenni, hogy ez egy újabb keletű jelenség, hiszen a régió hosszabb léptékű történetében „*a Dunának sohasem volt sem gazdasági, sem társadalmi, esetleg etnikai elválasztó szerepe*” (*Hardi–Mezei* 2003b, 67). Ezen kívül a Garam és az Ipoly számít jelentősebb vízfolyásnak, melyek közül az Ipolyon problémásabb az átkelés. Ez nyilván annak a friss történelmi örökségnek is betudható, hogy a folyó évtizedekig elválasztó, nem pedig összekötő határként (is) funkcionált. A természetföldrajzi adottságok sok helyen megnehezítik tehát a települések közötti kapcsolattartást. Bár az elérési lehetőségek nagyjából kielégítőek, bármilyen közlekedési fejlesztés nagyban növelné a régió kohézióját.

A Kárpát-medencében, a határmentiség kérdésével foglalkozó kutató abban a szerencsés helyzetben van, hogy a jelenben kirajzolódó, vizsgálandó vonzáskörzetek, településhálózati egységek talán mindegyike rendelkezik valamilyen közigazgatásilag is jórészt egybefüggő (és éppen ezért a korábbi tanulmányokban is együtt tárgyalt) történelmi előddel. Ez az előkép Esztergom esetében egyértelműen azonosítható az egykori Esztergom vármegyével, melyet még Szent István alapított, és sokáig nem csupán primási székhelyként, de az ország fővárosaként is funkcionált (*Borovszky* 1908). A fényes régmúltat azonban viharos századok követték, melyek Esztergom esetében sem mindig jártak pozitív következményekkel. Előbb fővárosi rangját veszítette el a tatárjárás után, Buda felemelkedésével párhuzamosan, majd néhány évszázadnyi „stagnálást” követően a török kor helyezte a frontvonalra mintegy másfél évszázadon át. A Habsburg-időkben újra központi szerepet töltött be, de környezetének dinamikusabb városfejlődése sohasem engedte már hajdani rangját visszatérni. A pozícióvesztés első komolyabb jelei már 1874-ben jelentkeztek, amikor is az Országgyűlés Esztergom vármegyét egyesíteni kívánta Komárom vármegyével

(Komárom központtal) (*Borovszky* 1908). Végül ez nem történt meg, és Esztergom az első világháború végéig betölthette még környezete természetes központjának szerepét. A második világháború lezárultáig tartó zűrzavaros és sokszor változó időszakot követően hosszú időre perifériára került a városfejlődés történetében (*Beke* 2004).

A településhierarchiában betöltött szerepek szempontjából már az is áruklódó lehetne, ha pusztán a régió városainak népességszám-változásait vennénk szemügyre. Hiszen a városok népességváltozásai jól mutatják a mögöttük megbúvó történelmi, társadalmi folyamatokat, ezáltal jól rávilágítanak a városhierarchiában betöltött szerepekre is (*Bajmócy–Kiss* 1999). Ebben a régióban vizsgálódva talán ez az a mutató, mely a város településhierarchiában betöltött szerepére legösszefoglalóbban utalhat. Ebben a tekintetben Esztergom esetében több helyütt is találunk, a többi várost jellemző átlagos változásoktól erősen elütő értékeket. Mindezek az eltérések minden esetben visszavezethetők az aktuális történelmi fordulatokra.

A népességi súlypont alakulásából szintén következtethetünk a vizsgált városok egymáshoz viszonyított, településhierarchiában elfoglalt helyére. De mivel számításaink során a régió népességi súlypontjának mozgásaiból is ugyanazokat a következtetéseket lehetett levonni, amelyeket az érzékletesebb, gravitációs-vizsgálatokból, ezeket terjedelmi okokból és az önisméltés megelőzése érdekében most külön nem közöljük.

Esztergom ellenpólusaihoz viszonyított gravitációs tere a régió 20. századi történetében

A kutatásban a gravitációs-modellek jutottak főszerephez. Egészen pontosan az elméleti vonzáshatár megállapítására kidolgozott ún. Reilly-képlettel alkalmazott gravitációs modell.

Az 1. táblázatban tételesen nyomon követhetjük a vizsgálat minden időpontjában, az összes ellenpólus városra vonatkozóan Esztergom elméleti vonzáshatárértékeinek pontos változásait.

Az 1900 és 1910 közötti időszakban egy általános, egyenletes, lassú pozícióvesztés figyelhető meg². Az időszakban végbemenő változások a még egységes térszerkezet szerves fejlődésének egyenletes nyomait hordozzák, nagy eltéréseket nem találunk. Az azonban látszik, hogy Esztergom településszerkezeti súlyának enyhe csökkenése már az ezt az időszakot követő történelmi viharok, határmódosítások előtt megindult. Köszönhető volt ez egyfelől Budapest akkori erős prosperálásának, másfelől az akkor még szintén vármegyeszékhely Ipolyság és Komárom fellendülésének.

1910 és 1921 között a határmódosítás és Komárom kettészakítása komoly változást okozott a gravitációs erőterben³. Egyrészt a szomszédos államra átnyúló vonzásterület nyilván csak erősen elméleti. Másrészt Komáromból két, eltérő tömegű város válik, így a magyarországi szakaszon abban az irányban Esztergom kihatása jelentősen megnyúlik. A hasonlóan perifériára szoruló és még Esztergomnál is nehezebb helyzetbe kerülő Ipolysággal szemben szintén érzékelhető egy halvány pozíciónyerés.

1. TÁBLÁZAT

Az egyes, Esztergomhoz viszonyított vonzáshatár-értékek méterben kifejezett változásai az egymást követő időpontokban

(Changes of Esztergom's Theoretical Hinterland in Meters Correlate to the Neighbouring Cities in all Periods)

	1900– 1910	1910– 1921	1921– 1931	1931– 1941	1941– 1965	1965– 1980	1980– 1991	1991– 2001	2001– 2006
Buda- pest	-337	-105	-239	205	-754	264	10	253	93
Érsek- újvár	-880	-921	-1106	1140	719	-1019	-1653	85	270
Ipolyság	-78	1340	-607	-762	1409	-1950	-450	230	134
Révko- márom	0	1352	-1198	0	1887	-289	-1062	-10	249
Komá- rom	-397	2776	-1490	-785	3867	-2388	-190	-42	157
Léva	-582	-148	-1589	1368	-4	-2343	-1844	-445	197
Rétság	169	-856	-1457	611	-220	494	-359	1182	114
Tata	-1813	2523	-2841	978	-1239	-387	-209	84	122
Tata- bánya	-401	-910	-3024	183	-4952	3	-79	58	165
Vác	-263	-56	-431	701	-414	-46	-62	-80	132

Forrás: A www.world-gazetteer.com, SLOVSTAT, KSH, T-STAR, www.populstat.info, adatai alapján saját számítás.

Ezt követően, a perifériára került Esztergom szerepvesztése egyértelmű: minden „fronton” negatív értékeket könyvelhet el. Vitathatatlanul mutatkozik meg az a tapasztalat, mely szerint a határmódosítások térformáló szerepének általában legfontosabb következménye a városi vonzásterületek átrajzolása (Hardi 2008). Azt a sorscsapást, hogy a város elvesztette vonzáskörzetének több mint felét, ráadásul úgy, hogy közben határperifériára került (Dávid 1993), kitűnően kiolvashatjuk az elméleti népességi gravitációs tér csökkenéséből is. Az új határhelyzet, a hirtelen felbomló, sok évszázados, szerves kapcsolatok drasztikus megváltozása, a határperifériára szorulás eseményei komolyan megmutatkoztak Esztergom vonzóerejének csökkenésében. Mindez a határtól beljebb eső Lévánál és Érsekújvárnál jelentős, hiszen e városok népességi löketet kaptak az újonnan megalakuló csehszlovák állam berendezkedésekor. Komárom esetében is mindkét oldalon csökkenés tapasztalható, különösen a magyarországi városfellel⁴ szemben. Tata átvett valamennyit a megingó Komárom és Esztergom központi súlyából, így szintén teret nyert Esztergom rovására. Budapest és Vác nagyjából stagnált, Ipolyság viszont szintén perifériára került, így ezen a téren alig veszített Esztergom területet. Rétság pedig a szintúgy leszakadó Ipolyság funkcióiból vett át valamennyit, Tata esetéhez hasonlóan, itt is Esztergom kárára történt vonzásterület-módosulás.

Igen tanulságos a második határmódosítás, időszakos visszacsatolások ideje is, hiszen a két, szintén újra fellendülő határváros (Komárom és Ipolyság) kivételével minden más településsel szemben pozíciót nyert Esztergom. Eredeti vonzásterületének átmeneti visszatérése, újra „helyreállította” az eredeti településhierarchiát, és ezzel a központok vonzásereje is arányaiban nagyjából visszaállt az első világháborút megelőző szintre. Tulajdonképpen néhány év alatt összességében bepótolódott az a népességfogyás, amelyet az elszigeteltség megelőző évei okoztak. Itt is világosan megmutatkozik, hogy egy-egy város vonzáskörzetének mesterséges változtatásai magának a város népességének (esetünkben gravitációs tömegének) befolyásolásában is milyen óriási hatással vannak (*Beluszky–Győri* 2004).

Ezt követően a rendszerváltásig lényegében töretlen Esztergom gravitációs terének zsugorodása. Az 1941 és 1965 közé eső időszak ismételt határmódosítása és megszilárduló trianoni határok visszafordították a második világháború alatt meginduló folyamatokat. Bár a háború végéig tulajdonképpen az előző időszak tendenciái folytatódtak, 1965-re a másik két határváros (Ipolyság és az újból két részre szakadó Komárom) kivételével minden ponton zsugorodott Esztergom vonzásterülete. Az erőltetett szocialista iparosítás eredményeként a szomszédos Dorog vált az iparvidék egyik fő munkahely-központjává, így Esztergom is előnyösebb helylépethetett elő, mint az iparosítást megelőző években; bár településhierarchiában elfoglalt helye kétség kívül jelentősen visszaesett (*Lettrich* 1964).

A szocializmus időszakának második felében apadt talán a legkisebbre Esztergom vonzásteré. A határon túli területekre teljesen elvesztette a hatását, de a hazai településszerkezetben is hátrébb sorolódott. Egyrészt Tatabánya mesterséges felduzzasztása következtében. (Ez a törekvés Csehszlovákiában is megfigyelhető volt, ráadásul kiegészült a határ menti városok ehhez mért elhanyagolásával.) Másrészt rangjában a dorogi iparterület fejlődése is háttérbe szorította az egykori központot (*Lettrich* 1964). Továbbá Budapest ebben az időszakban nőtt (arányaiban is) a legnagyobbra. Az időszak végén pedig, a szénre alapuló ipar pozícióvesztésének köszönhetően a Dorog melletti fekvés előnye is fokozatosan elhalványult (*E. Nagy* 1993). Az 1980-ra kialakuló állapot ennek a folyamatos szerepvesztési folyamatnak az eredménye. Érdemes azonban kiemelni a Tatabánya és Budapest irányából gyakorlatilag megszűnő zsugorodást. Ez egyrészt a már említett, szénre alapozódó ipar (és ezzel Tatabánya) szerepének a jelentőségvesztését, másrészt pedig Budapest növekedésének sikeres visszafogását jelzik.

Az átmenet éveiben (1980–1991) Esztergom számára a visszaesés egyértelműen folytatódott. Ennek legfőbb okát abban kereshetjük, hogy Esztergomot a gazdasági átalakulás kezdeti krízisei mélyebben sújtották, mint a vizsgálatunkban szereplő többi várost (*Lados* 1995). A legnagyobb mértékben Érsekújvárral és Lévával szemben könyvelhetünk el esztergomi szerepvesztést. E kapcsán azonban érdemes megjegyezni, hogy az itt észlelhető területvesztés alapvetően nem Esztergom fogyásának, hanem Léva és Érsekújvár ez időszaki nagyobb növekedésének tudható be leginkább. A határ magyar oldalán belül a zsugorodás jelentős lassulása, megtorpaná-

sa már a rendszerváltás idején kimutatható volt. Ez főként a gazdasági átalakulás településhálózatra gyakorolt hatásának hozománya. Tatabánya és Vác esetében a visszaszoruló ipari lehetőségek, Budapestnél pedig a felerősödő szuburbanizáció (népességcsökkentő hatása) folytán stabilizálódott az erőtér kiterjedése.

Az 1990-es évtizedben a hosszú ideje töretlen zsugorodás előbb lelassult, megtorpant, majd átment némely vizsgálati ponttal szemben egy kismérvű területnyerésbe. Az átalakulás további szakaszában Esztergomot már kevésbé érintették a korszak nehézségei, hiszen a többi várossal ellentétben Esztergomnak nem kellett megküzdenie kiterjedt hanyatló ipari örökséggel, sőt, egy igen komoly foglalkoztató, a Suzuki-gyár is betelepülésével segítette a felzárkózásban, fejlődésben (igaz ennek jótékony hozadéka 1994–1995-re értek el igazán érzékelhető szintet). Az új gazdasági, politikai, társadalmi viszonyok azonnal megmutatkoznak a vonzástér nagyságában, a településhálózatban is. Jelentősebb elmozdulás egyedül Rétsággal szemben található, még hozzá pozitív irányban. Ettől eltekintve azonban gyakorlatilag annyiban foglalhatjuk össze a folyamat lényegét, hogy a több mint fél évszázada tartó zsugorodás megállt, hozzávetőlegesen egy stagnáló erőtér alakult ki. Véleményünk szerint mindez még nem jelzi egyértelműen a régi térkapcsolatok újraéledését (mint pl. 1941-ben), bár kétségtelenül a határok újbóli fokozatos megnyílása is hozzájárul a kép formálódásához. Azonban az időszak olyan jelentős (főként) gazdasági átalakulásokat hozott, melyek komolyan érintették a térség központjainak erejét (és ezáltal befolyásolják az eredményeket). A kapott értékek egyfajta befagyó térszerkezetállapotra is utalhatnak. Az azonban még egy ilyen óvatos megközelítéssel is vitathatatlan, hogy míg korábban a határ menti fekvés egyértelmű hátránynak számított, az ezredfordulóra ez a helyzet nemcsak megszűnt, de fokozatosan egyre inkább előnyé is vált. Egy szétszakított, egymástól elzárt, hosszú korszak végét jelentette az ezredforduló abban az értelemben is, hogy 2001. október 11-én végre elkezdhetette betölteni összekötő szerepét az újraépített Mária Valéria híd. Ezzel Esztergom ismét reális térszervező tényezőként jelenhetett meg a vizsgálati terület szlovákiai részén is. Így már egyre inkább a valós földrajzi fekvés-előnyök újbóli előtérbe helyeződéséről kell beszélnünk. A rendszerváltozás tehát, ha nem is nagyon látványos mértékben, de mindenképp „jót tett” Esztergomnak, megállította leszakadását, sőt javított településhálózati pozícióján.

Új évezred, új lehetőségek – Esztergom vonzástérségének alakulása 2001 és 2006 között

2001-től új időszámítás kezdődött a térségben, amikor az előző időszak halványan kirajzolódó tendenciái teljes hatásukban mutatkoztak meg. A változó politikai helyzet új lehetőségeket hozott. Az államhatárt átlépő mozgás, a kapcsolattartás többé nem (de legalábbis egyre kevésbé) ütközött falakba. Nem lehet eléggé hangsúlyozni az egészséges településközi kapcsolatok kialakulása szempontjából oly lényeges

közlekedési vonalak meglétét, illetve azok átjárhatóságának fontosságát. A Mária Valéria híd természetesen egy alapvető jelentőségű kapocs a térségben, de ugyanilyen lényeges szerepe van minden egyes Ipoly-hídnek, hegyi útnak stb. A térségről alapvetően elmondható, hogy bár a kapcsolattartási lehetőségek lényegesen javultak (többek közt a közlekedési fejlesztéseknek köszönhetően) a régió egyes pontjai között, további fejlesztésekre is szükség van. A (számos szakember szerint a jövőt jelentő) vasúti közlekedés fejlesztése mellett új hidakra is szükség lenne, mind az Ipolyon, mind pedig a Dunán (pl. Nagymaros és Visegrád között). Ezek a beruházások minden bizonnyal egészen más, a jelenleginél is racionálisabb (és ezzel minden fél számára gazdaságosabban, hatékonyabban működő) erőtereket rajzolnának ki. Mindamellett e kívánatos fejlesztések nélkül is 2001-től fogva komoly változásokról beszélhetünk a térségben.

Esztergom vonzáskörzete, főként munkaerő-áramlási szempontból kezdett túlnyúlni az országhatáron, ami tovább erősíti (egyébként az ellenpólusokhoz mérten még így is csak közepes) pozícióját⁵. Bizonyos mértékben a város kezdte visszanyerni természetes központ szerepét, és ez bizony megmutatkozik a gravitációs értékek enyhe javulásában is (*1. táblázat*), illetve a szélesebb körű, a határokon is átnyúló foglalkoztatás terén is (*Bódiné Vajda 2004*).

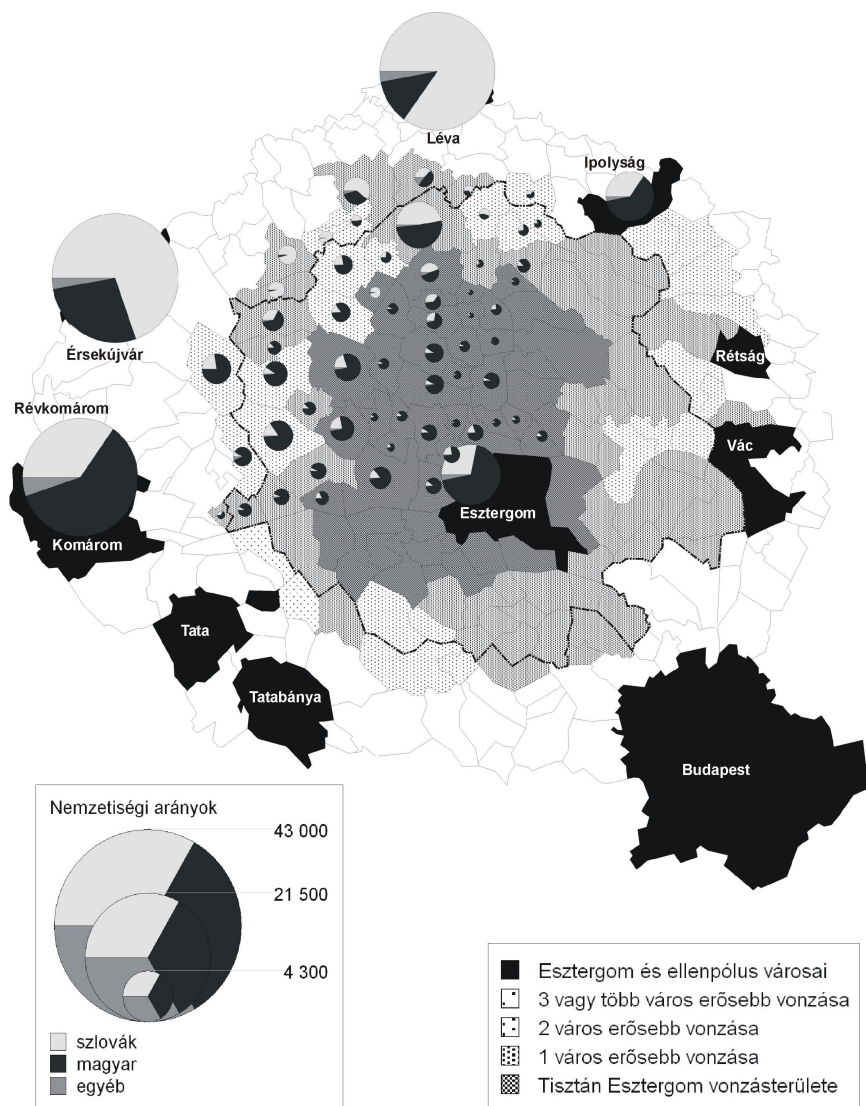
A vizsgálatot egészen pontossá teszi, hogy erre az évre (2001) már nem csupán a központok egymáshoz viszonyított erejét modelleztük, hanem a térség összes településének centrumokhoz mért relációit is feltártuk. Ráadásul a légvonaltávolság szerinti vizsgálatokat is kiegészítettük a valóságot sokkal jobban tükröző (különösen a régió sajátos közlekedési lehetőségei miatt), közúti távolság adatokkal számított modellekkel. A térképen (*1. ábra*) gravitációs modell alapján mutatjuk be az erőter rajzolatát, Esztergom vonzás-erősségének szemszögéből. A vizsgált településeket mind Esztergommal, mind pedig a 10 ellenpólus várossal összevetettük. Azt kutattuk, hogy Esztergom hány esetben bír az összes többi központnál erősebb gravitációs erőt kifejteni az egyes településekre. Azonban azokat az eseteket is külön (árnyaltan) jelöltük, ahol Esztergom gyengébbnek bizonyult (itt a színezés azt is mutatja, hogy hány városnál tapasztalható Esztergoménál erősebb vonzás). A szaggatott határvonal (minden térképen) az Ister-Granum Eurorégió (2008-as) kiterjedésének határvonalát jelöli.

Az *1. ábrán* a 2001-es év esztergomi vonzáskörzetét szemléltetjük, a szlovák terület etnikai összetételének feltüntetése mellett. Habár a jelenlegi elemzésnek, vonzáskörzet-lehatárolási kísérleteknek eredendően nem része az etnikai elemzés, mégis elengedhetetlen kitérnünk erre a szempontra is, hiszen a térség magyar többsége komoly pozitív potenciált jelent a sikeres határ menti együttműködések szempontjából (*Mezei 2005b*).

1. ÁBRA

*Esztergom elméleti vonzáskörzete közötti távolság és népességszám alapján,
a vizsgált szlovákiai terület etnikai arányaival (2001)*

*(The Hinterland of Esztergom by Population and Vehicular Distance,
and the Ethnic Rate of the Slovakian Territory, 2001)*



Forrás: A KSH T-STAR, SLOVSTAT, <http://maps.google.com> adatai alapján saját számítás, illetve szerkesztés.

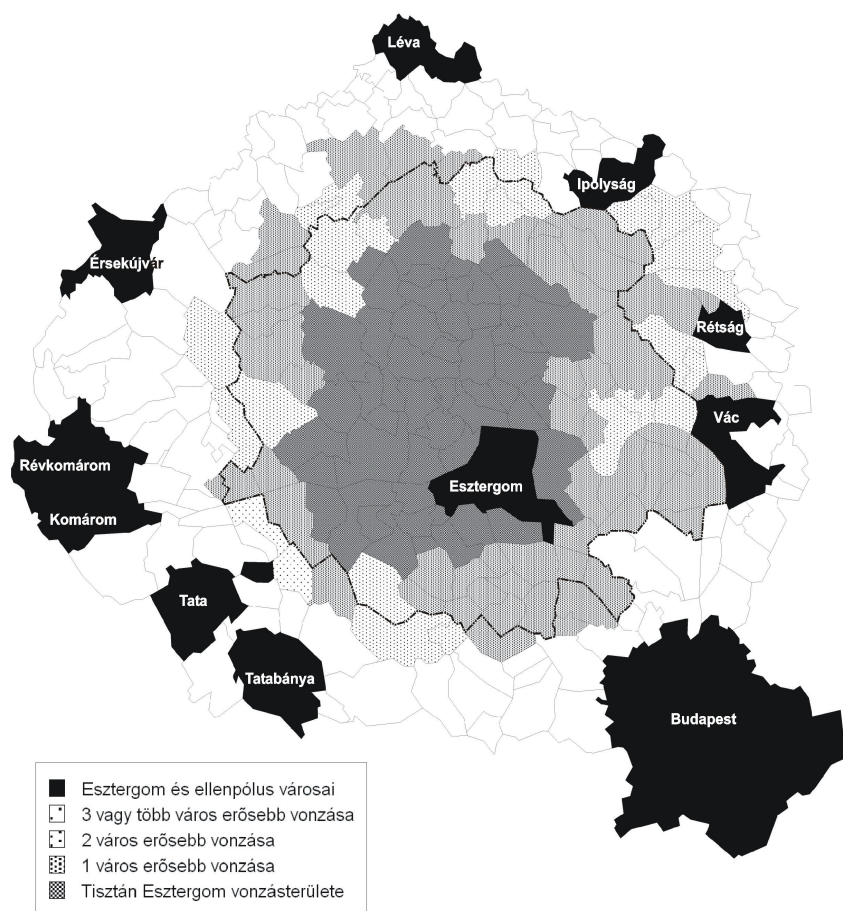
A térképre tekintve szembetűnik, hogy nagy számban találunk egyértelműen magyar többséggel rendelkező településeket. Az is látszik azonban, hogy e települések jobbára a kisebb falvakból kerülnek ki; minél nagyobb városról beszélünk, annál magasabb a szlovákok aránya is, illetve természetesen minél északabbra helyezkedik el a vizsgált település, annál kisebb a magyarok aránya. Az Esztergom vonzása által leginkább érintett területen azonban a magyarok túlnyomó többségi helyzete egészen egyértelmű, mely tényező nem csupán a területi együttműködés, de a napi társadalmi kapcsolati irányok alakulása szempontjából is döntő jelentőségű lehet. Egy magyar anyanyelvű munkavállaló nem csupán azonos, de még akár kevéssel rosszabb feltételek mellett is valószínűsíthetően a magyar Esztergom, nem pedig a többségében szlovák Léva vagy Érsekújvár mellett fog dönteni (*Bódiné Vajda* 2004). Ezt bizonyítja az is, hogy Szlovákiából többen keresik fel Magyar-országot, mint fordítva (*Hardi* 2008).⁶

Mindazonáltal az általános kutatói tapasztalat szerint igen jó közelítéssel ábrázolhatjuk e számítási forma segítségével a valóságot. A térképen (*1. ábra*) világosan kirajzolódik egy erőter, ahol egyértelműen Esztergom vonzása a meghatározó. Ráadásul ez, a valóságot jobban tükröző, közúti távolság alapján számított modell Esztergom számára lényegesen kedvezőbb képet mutat, mint az egyszerű légvonal-távolság alapján számított, absztraktabb modellek. Ennek a megközelítésnek segítségével 50 darab, egyértelműen vonzott települést regisztrálhatunk. A vonzástér tehát keleti és nyugati irányból enyhén összezsugorodik, ennél jelentősebb azonban az északi, délnyugati megnyúlás (ami jórészt szlovákiai térnyerést jelent). De szintén érdekes fejlemény, hogy a nem tisztán Esztergomhoz vonzódó települések esetében is 53 darab olyan helyiséget találunk, amely egyetlen városhoz vonzódik csak jobban. Feltétlenül ki kell emelnünk, hogy az 50 települést felölelő vonzástérrelből mindössze 17 esik a magyar állam területére, míg 33 Szlovákia részét képezi. Ezek az arányok ismét magyarázzák azt az érzékenységet, mellyel Esztergom a határváltozásokra reagált a történeti vizsgálatok során. Továbbá megkérdőjelezhetlenné teszik a térségben kialakuló határ menti együttműködési igények létjogosultságát. Míg a határ innenső oldalán egy bizonyos mértékű szerepvesztettség, csonka vonzástér tapasztalható, addig a szlovák oldalon egy komoly térnyerési lehetőség látható. Az évtizedeken át természetes központjukat nélkülöző települések újra visszatalálhatnak eredeti kapcsolataikhoz. Ha mindezt kiegészítjük például Léva és Érsekújvár esetében a fentebb tárgyalt etnikai alapú előnyökkel, könnyen lehet, hogy a tényleges erőter e két város irányába tovább bővíthetne további egy-két településsel. Budapest egyértelmű túlsúlya természetesen ezen a modellen is kiütözik (ami egyébként Esztergom súlyát is reálisabban mutatja).

Bár a 2001-esnél frissebb népszámlálási adat még nem áll rendelkezésre, mégis érdemes egy későbbi időpont alapján folytatni a vizsgálódást, ellenőrizni az ezredfordulón meginduló folyamatok utóéletét. A tanulmány írásának idejében legfrissebb, rendelkezésre álló, a két országban az összes településre összegegyeztethető, ilyen kontroll-időpontnak a 2006-os év bizonyult.

2. ÁBRA

Esztergom elméleti vonzaskörzete közötti távolság és népességszám alapján (2006)
(The Hinterland of Esztergom by Population and Vehicular Distance, 2006)

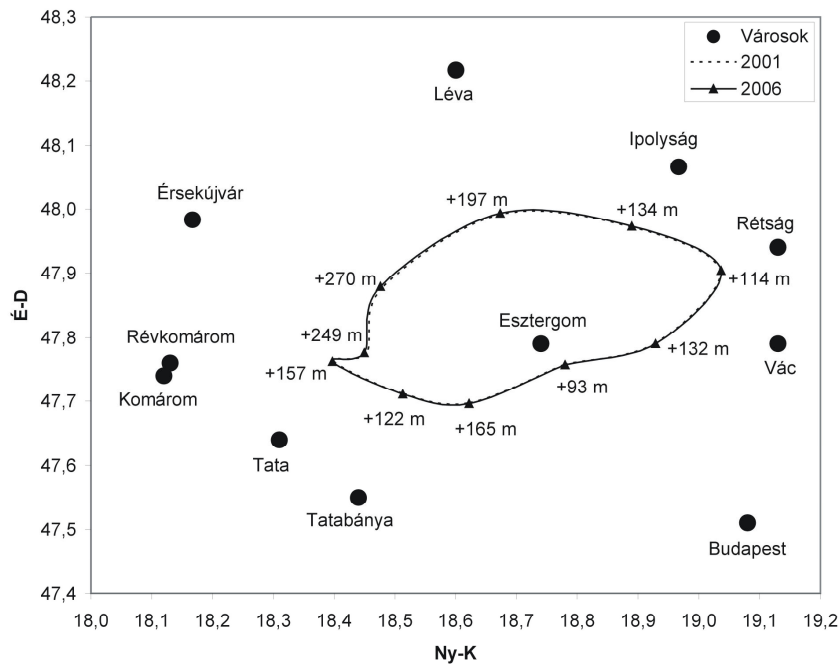


Forrás: A KSH T-STAR, SLOVSTAT, <http://maps.google.com> adatai alapján saját számítás, illetve szerkesztés.

A 2. ábrát 2001-es elődjével (1. ábra) összevetve a következő megállapításokat tehetjük. A vonzásterület egyetlen településsel gyarapodott, 50 darabról, 51-re. Változások nem történtek a tisztán vonzott települések körében, mindössze Búccsal kiegészült a lista. Mindez egy nagyon lassan és gyengén, szlovákiai irányba erősödő esztergomi erőteret mutat.

3. ÁBRA

Esztergom és szomszédainak Reilly-képlet alapján megállapított, népességi vonzáshatár-változása, 2001–2006
(Changes of Esztergom's Hinterland by Reilly-formula to Correlate to Neighbouring Cities, 2001 to 2006)



Forrás: A www.world-gazetteer.com, SLOVSTAT, KSH, T-STAR, www.populstat.info, <http://maps.google.com>, <http://earth-info.nga> adatai alapján saját számítás.

A két időpont folyamatainak elsődleges összevetésére ismét a Reilly-képlet, központ-összehasonlító gravitációs modellt használtuk. E modell eredményei követhetők nyomon a 3. ábrán. Mint ahogyan azt már az 1. táblázatban korábban megfigyelhettük, a 2006-os év (bár enyhe, de) a 20. század során soha nem látott fordulatot hozott magával: nevezetesen Esztergom az összes ellenpólussal szemben vonzásterület gyarapodást könyvelhetett el. Mivel az elmozdulások nagyon szerény mértékűek és ezért nehezen kivehetők, azok pontos, méterben kifejezett értékeit is feltüntettük minden egyes vizsgálati pont mellett. (Mindez persze továbbra is csupán elméleti vonzásterület-változást jelent!) Érdemes tehát sorra vennünk, minek is köszönhető ez a pozitív elmozdulás. Általános okként ez esetben is a nemzetközi politikai fejleményekben kell keresnünk a választ. A híd megépülését követően jelentősen és dinamikusan nőtt évről évre az Esztergom–párkányi határforgalom, de a 2004-es évet követően (hazánk és Szlovákia európai uniós csatlakozása után) további, ugrásszerű növekedés tapasztalható. Az ezt követő években azonban ezen a

magas szinten állt be az átkelések száma. Majd 2007. december 21-e után a schengeni egyezmény hatásai következtében újabb határforgalom-növekedés következett be. Tehát Esztergom számára a 2001 utáni időszak mind „politikai-környezeti”, mind gazdasági szempontból (elég, ha csak a Suzuki-gyár ez időszak folyamatos termelésbővülésére gondolunk) kedvező feltételek teremtődtek egy enyhe, a többi központnál nagyobb intenzitású fejlődésre⁷.

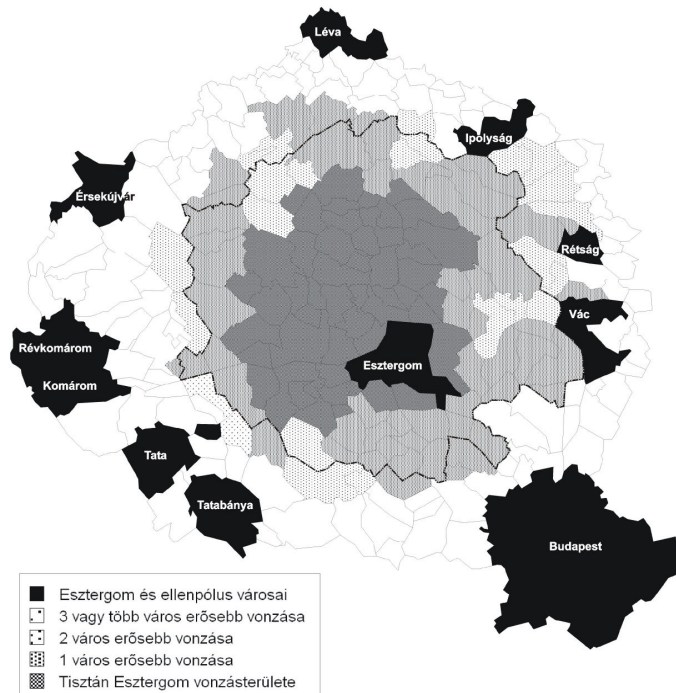
Ha az egyes ellenpólusok szerint vizsgáljuk meg a kérdést, először is a két Komárom esetét kell kiemelni. Bár a dolgozat elején kifejtettük az álláspontunkat az „ikerváros” külön kezeléséről, és az ábrán is külön szerepelnek, a teljesebb rálátás érdekében azért szólunk arról is, hogy mi lenne, ha együtt vennénk számításba őket. Tegyük fel, hogy 2001-ben és 2006-ban is egy egységes, „nagy” Komáromot hasonlítunk Esztergomhoz vonzáserő tekintetében. Habár a vonzáshatár nyugatról nyilván (negatív irányban) behorpad kissé mindkét esetben, a 2006-os év, a 2001-eshez viszonyítva ebben a vizsgálatban is enyhe, esztergomi pozícionyerést mutatott. A korábbi megállapításokat támasztja alá, hogy a legnagyobb térnyerés a szlovákiai ellenpólusokkal szemben tapasztalható, míg a magyarországi településhierarchiában jobbra stabil Esztergom helyzete (bár itt is árnyalatnyi javulás látszik). Érsekújvár, Révkomárom és Léva a legnagyobb vesztesei Esztergom térnyerésének, ami jelzi, hogy bár Esztergom magyarországi város, mára igenis jelen van a szlovákiai településhálózat terében is. A pozícionyerés ráadásul éppen abban az irányban tapasztalható leginkább, ahol a meglévő etnikai arányok is kedveznek e folyamatnak, ami tovább erősítheti a jelenséget. Ellenben Ipolyság irányában a térnyerés jóval szerényebb mértékű, ami viszont azt jelzi, hogy Ipolyság pedig a (hagyományosan is) holdudvarába tartozó magyar „települési-terben” van jelen. Így kevesebb hátrányt szenved el Esztergomtól, mint északnyugatabbi társai. A magyar szakaszon Tatabányaival szemben vehető ki a legerősebb térnyerés. Ez egyrészt mutatja Tatabánya halvány pozícióvesztését a térség újra magára találó hagyományos központjaival (Komárom és Esztergom) szemben, másrészt nagyban belejátszik a jelenségbe Tatabánya nagyobb arányú szuburbanizációja is. (A megállapítás első felét hiba volna tehát túlértékelni!) Esztergom magyarországi vonzáshatára (főként Budapest jelentős túlsúlyának következtében) tehát nagyjából stabilnak mondható, a szlovákiai szakaszon viszont már 2006-ban megmutatkoztak a térnyerési lehetőségek.

A megfigyelt vonzáskörzet-növekedés persze nagyon lassú és egyelőre igen kicsiny mértékű. Nem szabad azonban megfélekedezni arról sem, hogy ez esetben nem tíz, csupán 5 év változásairól beszélünk! (Illetve 2006 óta a határok még erőteljesebb „olvadáson” mentek keresztül, ezáltal elméletileg Esztergom további lehetőséghez juthat.) Szintén nagyon fontos kiemelni, hogy e megfigyelt vonzástergyarapodás nem egy mesterségesen fejlesztett, torzan szabdalt térszerkezet eredményeit tükrözi, hanem éppen a szerves, közös fejlődés lehetőségének megnyílásával, természetesen visszaálló folyamat hatásairól van szó. A folyamat kétségkívül nagyon lassú, de végső soron ez is természetességét bizonyítja, hiszen a természetes mozgásokra éppen a lassú, megfontolt haladás jellemző.

Más, ésszerű szempontok szerint is lehetséges a modellalkotás. Tovább közelíthetjük a valósághoz a modellezett képet, ha valami más, például valamilyen gazdasági mutató alapján próbáljuk meghatározni a települési tömegeket. Erre a legalkalmasabb, települési szinten is hozzáférhető, illetve a két ország közt egymásnak megfeleltethető mutatónak a településen bejegyzett összes vállalkozások száma bizonyult. Míg a népességszám egyfajta átfogóbb, általánosabb erőt, e mutató egyfajta gazdasági jellegű potenciált tár fel. Véleményünk szerint jó közelítéssel alkalmazhatjuk ezt a mutatót egyfajta „gazdasági tömeg” modellezésére. Hozzá kell tenni, hogy a két ország vállalkozás-alapításra irányuló jogszabályai a vizsgált időszakban különböznek valamelyest. Mégpedig oly módon, hogy Szlovákiában könnyebb és a kedvezőbb adófeltételek miatt érdemesebb vállalkozást létesíteni. Sok magyar cég is Szlovákiába teszi át székhelyét (*Grosz–Tilinger* 2008). Ez tehát azt jelenti, hogy a kapott eredményeket is ennek tükrében kell vizsgálni. Mivel még ezzel a helyzettel együtt is a magyarországi vállalkozássűrűség a magasabb, a térképen látott előnyököt gondolatban halványan még további szlovákiai irányú esztergomi erőter-növekedéssel toldhatjuk meg.

4. ÁBRA

Esztergom elméleti vonzókörzete közúti távolság és vállalkozások száma alapján (2006)
(*The Hinterland of Esztergom by Number of Enterprises and Vehicular distance, 2006*)



Forrás: A KSH T-STAR, SLOVSTAT, <http://maps.google.com> adatai alapján saját számítás, illetve szerkesztés.

Ha a vállalkozások száma szerinti térképet (4. ábra) összevetjük a népességszám szerinti párjával (2. ábra) érdekes dolgot tapasztalhatunk. A két modell között alig van eltérés! Mindkét esetben 51 település vonzódik egyedül Esztergomhoz, a differencia csupán annyi, hogy a népességszám szerinti vizsgálathoz képest Csolnok kikerül az erőtérből, Kisújfalu pedig a részévé válik. Azok az esetek pedig, ahol Esztergomnál csak egyetlen város fejt ki erősebb hatást 52-ről 54-re emelkednek.

Reilly-képlet segítségével is kiszámítottuk a népesség és a vállalkozások-száma szerinti modellek közti eltéréseket. Ez a modell is tovább erősítette a korábban megfogalmazott következtetéseket. Budapest túlsúlya ez esetben még egyértelműbb, mint népességi szempontból (ez azt is jelzi, hogy Budapest a valóságban az egész térségre mennyire komoly erőhatást fejt ki). Érsekújvár, Léva és Ipolyság felé viszont Esztergom gazdasági potenciálja a népességénél is magasabb, ami az etnikai faktor mellett további térnyerési lehetőséget sejtet. Ipolyság esetét külön ki kell emelni, hiszen a legnagyobb abszolút értékű eltérés itt tapasztalható, méghozzá a vállalkozások száma szerint Esztergom javára. Ennek valószínűsíthetően közvetve fekvési okai vannak. Hiszen Esztergom egy gazdaságilag dinamikusabb térbe kapcsolódik, míg Ipolyság egy természetföldrajzilag is tagoltabb, „elszigeteltebb”, gazdaságföldrajzilag is hátrányosabb településstruktúra része. Ez közvetve alacsonyabb vállalkozási mutatót eredményez.

A modellek összevetéséből látszik tehát, hogy mindkét esetben megközelítően hasonló eredményeket kapunk, ám arra mindenféleképp alkalmas e kísérlet, hogy eltérő szempontok szerint, némileg árnyaljuk vizsgálatunkat. Talán ezzel is közelebb jutunk a valós vonzástér helyesebb megbecsléséhez.

A fejezet összefoglalásaként megállapíthatjuk, hogy az ezredfordulót követő legfrissebb események Esztergom enyhe pozícióerősödését hozták a vizsgált régióban. A népességszám szerinti modellekből minden esetben egy lassú, kis mértékű, de egyértelmű térnyerés olvasható ki. Ha ezt kiegészítjük a gazdasági potenciállal (vállalkozások száma szerinti modellek), illetve az etnikai arányokkal, a kép tovább árnyalódik. Ugyanis mindkét szempont alapján az derül ki, hogy míg a magyarországi településstruktúrában Esztergom helyzete nagyjából stabilnak látszik (nagyon halvány erősödéssel), addig úgy tűnik, hogy a szlovákiai területeken jelentősebbnek mondható erőter-növelési lehetőségek kínálóznak. A 2006-os helyzetkép a múlt ismeretében tehát mindenféleképpen kedvező Esztergom szemszögéből nézve. További bizakodásra ad okot, ha figyelembe vesszük azt a határ menti területek áramlásaiban cseppet sem elhanyagolható tény, mely szerint 2007. december 21-e óta Szlovákia és Magyarország között a schengeni egyezmény értelmében megszűnt a határellenőrzés. Ez vélhetően további komoly lehetőséget jelent Esztergom pozícióerősítése szempontjából. De mindemellett persze a 2008-ban, fokozatosan kialakuló gazdasági válság (amely például az autóipart, tehát a Suzuki-gyárat és ezzel közvetve Esztergomot is komolyan érintheti) ma még jórészt ismeretlen következményeivel is számolni kell. Persze ezeken túl is számos (sokszor véletlenszerű) tényező játszik közre egy-egy város valós vonzáskörzetének kialakulásakor. A tendenciák azonban már ebből a vizsgálatból is jól kiolvashatók: a lehetőség adott, kérdés, hogy tud-e vele élni a város, a térség.

Összegzés

A számos elvégzett vizsgálat eredményeként igen összetett képet kaphattunk az esztergomi térség településhierarchiájáról, településközi kapcsolatairól. Megismerhettük Esztergom városfejlődési történetét, illetve a várostérségben elfoglalt mindenkori pozíciójának változását.

Az elmúlt bő évszázad során a centrumvárosok közül Komárom és Ipolyság mellett talán éppen Esztergom volt az, amelyik a legrosszabbul „jött ki” a határváltoztatásokból (és az ezzel kapcsolatos vonzáskörzet-torzulásokból), a szocialista időszak településpolitikájából és az átmenet elején tapasztalható gazdasági visszaesésből (Lados 1995). Emellett viszont talán éppen Esztergom (és Komárom) az a város, amely a legjobban járt az európai integrációval összefüggésbe hozható határ-elmosódási folyamattal (Bódiné Vajda 2004). Le kell szögezni, hogy térszerkezet-fejlődés szempontjából az utolsó évtized eseményei (a határok újbóli, fokozatos megnyílása miatt) ismét a valós, természetes és történetileg is összefüggő település-szerveződési térbe kezdik helyezni a régiót, annak városait pedig várhatóan egészen más, a Trianon előtti állapotokhoz hasonló kapcsolati irányokba mozdítják. A mesterséges elszigeteltség megszűntével új településközi viszonyok alakulhatnak ki. Ez pedig várhatóan egy, a (mára, lassanként sok szempontból képzeletbeli) határ mindkét oldalán pozitív irányú társadalmi-gazdasági hatásokkal kecsegtető, természetesen és önmagától is működő folyamat lehet.

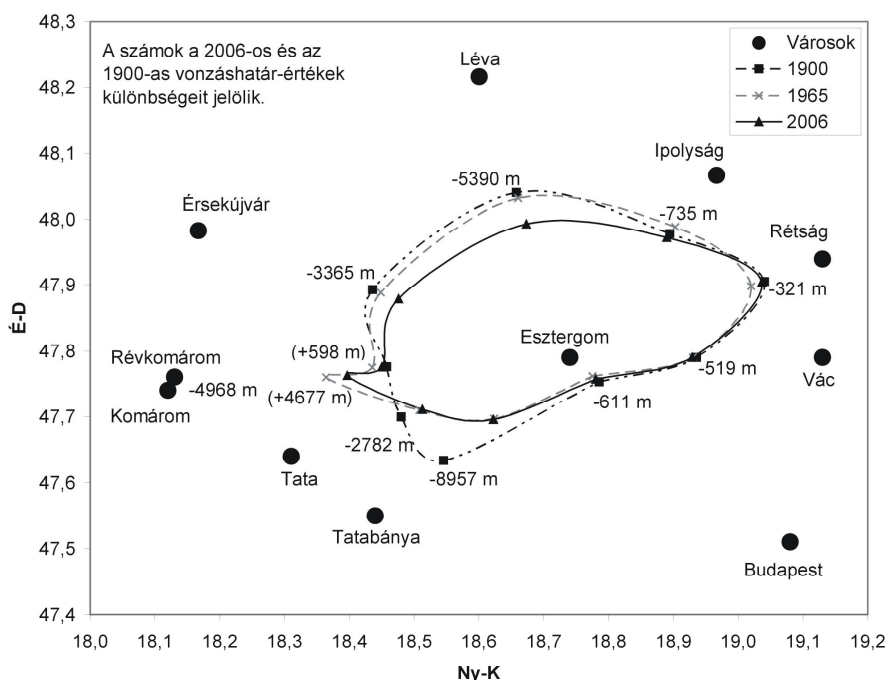
A teljes időskálát tömören összefoglaló 5. ábrán Esztergom elméleti vonzáshatárának változásait olvashatjuk le három kitüntetett időpont alapján. A kezdeti (1900) és a záró időpont (2006) mellett feltüntetettük a szocialista időszakot is legjobban jellemző köztes állapotot (1965), a jobb viszonyítás érdekében. Az ábrán méterben kifejezve jelöltük az 1900 és 2006 között tapasztalt elméleti vonzáster-zsugorodás mértékét is.

Esztergom vonzáskörzete a mintegy száz év során folyamatosan zsugorodott. A történelem viharai, a határmódosítások, a szocialista időszak nehézségei megtették hatásukat, és bár időszakonként változó mértékben, de összességében folyamatos pozícióvesztést okoztak Esztergomnak. Ez a pozícióvesztés az egyes ellenpólusokkal szemben azonban korántsem egyveretű. Az erőtérren legjelentősebb mértékű horpadást természetesen Budapesttel szemben találjuk. Ez különösebb magyarázatra nem szorul, nyilvánvalóan a főváros hatalmas népességi túlsúlyából adódik. Érdekes azonban, hogy ez a „horpadás” a kb. száz év során nagyjából megegyező mértékű, mely a két város (Budapest és Esztergom) egymáshoz való viszonyának többé-kevésbé kiegyensúlyozott voltát jelzi.

5. ÁBRA

Esztergom és szomszédainak Reilly-képlet alapján megállapított, népességi vonzáshatár-változása, 1900–2006

(Changes of Esztergom's Hinterland by Reilly-formula to Correlate to Neighbouring Cities, 1900 to 2006)



Forrás: Saját számítások alapján. Adatforrás: www.world-gazetteer.com, SLOVSTAT, KSH, T-STAR, www.populstat.info, <http://maps.google.com>, <http://earth-info.nga>.

Vác és kisebb ingadozásokkal Rétság, illetve Ipolyság esetében is hasonló állandóságot tapasztalunk az erőter határait illetően. Ezen a négy ponton, vagy másképp fogalmazva: az erőter keleti oldalán a vonzáshatár nagyjából állandó. A 2006-os értékek (bár átlagosan 0,5 km-el gyengébbek) igen közel helyezkednek el az 1900-as, még teljesen szerves fejlődés következtében kirajzolódó értékekhez. Az erőter nyugati felén azonban egészen más arányokat tapasztalunk. Komárom esetét persze most is külön kell tárgyalnunk, hiszen ha két városról beszélünk, akkor bizonyos mértékű (látszat-) szerepnövekedés érzékelhető. Azonban a jobb összevethetőség érdekében feltüntettük azt az adatot is, amit abban az esetben kapnánk, ha 2006-ban is egy egységes Komáromról beszélhetnénk. Ez az adat bizony közel 5 km-el szűkebb vonzásteret jelentene Esztergom számára az 1900-as szinthez képest. Tatabánya esetében a legmarkánsabb a pozícióvesztés (majd' 9 km), ami nyilvánvalóan annak tudható be, hogy a bányászváros bámulatos gyorsasággal vált a térség népességi szempontból második legmeghatározóbb városává. Tatával szemben, ennek is köszönhetően kisebb mértékű a hátrálás. Érsekújvár és Léva irányából azonban

szintén kiugró mértékű a bő száz év pozícióvesztése, ami egyértelműen a határmódosítások torzult térszerkezetének, illetve a két állam ehhez igazodó településpolitikájának következménye. Ne felejtjük el, hogy éppen ezeken, az erősebben vesztes pontokon tapasztaltuk az ezredforduló után a legkomolyabb tényerési tendenciákat, lehetőségeket! Ez ismét a hagyományos térkapcsolatok bizonyos mértékű vissza rendeződését (vagy legalábbis annak lehetőségét) jelzi, ami jórészt a kezdeti hipotézist is alátámasztja.

Alapvető célkitűzésünk volt Esztergom jelenlegi erőterének lehatárolása is. Az elkészült modellek közül a 2006-os népességszám és közúti távolság szerinti tekintetük a mai állapotot leghűbben visszaadónak (2. ábra). Ha mindezt kiegészítjük azzal a tapasztalattal, miszerint az etnikai arányok és a gazdasági potenciál is továbbra is enyhe észak-északnyugati (főként Érsekújvár és Léva irányában) tényerést feltételez, ezt a vonzástérseget ebben az irányban, gondolatban talán még kibővíthetjük egy-két településsel. De Esztergom erőterének túlbecslésétől semmiképp nem kell tartanunk a 2. ábrán látottak elfogadásakor.

Munkánk elméleti kérdése volt, hogy vajon a jelenlegi vonzástér milyen kapcsolatban áll az Ister-Granum Eurorégióval, illetve az egykori vármegye kiterjedésével. Mindhárom vizsgált határvonal között igen jelentős eltéréseket tapasztalhatunk. (Természetesen három, egészen különböző jellegű határvonalról van szó.) A mai vonzás-vonal egy erősen elméleti lehatárolás eredménye, a vármegye vonala egy régi közigazgatási határ (ami nyilván nem jelent feltétlenül tényleges vonzáskörzetet is – ahogyan ezt a központ-vizsgálatoknál láttuk is korábban), az eurorégió határa pedig egy friss, „puhább” együttműködésen alapuló körvonal csupán. Konkrét összemérésük ezért nyilván értelmetlen. Ha azonban azt vesszük, hogy az 1900-as vonzásterület vajon hogyan viszonyulhatott a vármegye területéhez, nagy valószínűséggel azt kell mondanunk, hogy ekkor volt a közigazgatási határ a legközelebb a valós térkapcsolatok kiterjedéséhez. Sőt, néhány északkeleti település esetében még szűkebb is volt a közigazgatási lehatárolás Esztergom város akkori térszervező hatókörénél. A jelenlegi vonzástér éppen abból az irányból zsugorodott az évtizedek során, ahol a mai vonzáshatár nem éri el az egykori vármegyehatárt (Léva, Érsekújvár, Komárom, Tata, Tatabánya felől). A legérdekesebb összevetés természetesen az eurorégió és a jelenlegi vonzáskörzet egymás mellé állítása. A vonzásterület lényegesen kisebb, mint az eurorégióba foglalt települések köre. Ha tehát nyersen a vonzásterület szempontjából vizsgáljuk a kérdést, elmondható, hogy Esztergom nem uralja száz százalékosan a köré szerveződő határ menti együttműködés terét. Ennek azonban az egyes határszéleken különböző mértékeivel találkozunk. Kelet felől (Budapest, Rétság, Vác, Ipolyság) jelentős a rivális erők mértéke. Dél-délnyugat felől (Tatabánya, Tata, Komárom – különösképp, ha ez utóbbit egyként kezeljük) is tapasztalható egy, az előzőnél enyhébb arányú ellenhatás. Észak-északnyugat (Érsekújvár, Léva) felől azonban (a vállalkozási és etnikai megállapításokkal kiegészítve) vélhetően egészen jól azonosítható az Esztergomhoz vonzó és az Ister-Granumba integrált települések köre. Ezen a részen közelíti tehát a két határ a legjobban egymást. Összességében így Esztergomnak jelenleg nem vonzáskörzete az Ister-

Granum Eurorégió, viszont az eltérés sem akkora, hogy esztergomi központtal ne lehetne sikeres határ menti együttműködési munkát végezni a vizsgált területen.

Állást kell foglalni Esztergom vonzáserejének ügyében is. Ha abból a szempontból vizsgáljuk a kérdést, hogy maga Esztergom város milyen mértékben jelenti e vizsgált régió valódi központját, illetve milyen jövője van a köré szerveződő, határon is átnyúló, településközi együttműködéseknek, árnyalt képet kapunk. Egyfelől a teljes térséget szemlélve nem beszélhetünk Esztergom egyöntetű centrumfőlényéről (még esetleg Budapest kérdését zárójelbe téve sem). Esztergom városnak a főváros hatalmas, déli irányból „leküzdhetetlen” ellenpólust jelent, de néhány kivétellel (pl. Rétság, illetve bizonyos módon Tata, Vác és Ipolyság esetében) a többi központ is egyenrangú, ha nem erősebb félként jelenik meg a térben. Tiszta vonzáskörzete tehát ehhez a helyzethez mérten teljesen racionálisan, az eurorégió kiterjedéséhez képest viszonylag szűken jelenik meg. A modellek tükrében egy, a múltban folyamatosan gyengülő, ám a közelmúltban, ha lassan is, de egyértelműen újra erőre kapó erőter rajzolódik ki. De még ez alapján a nyers, elméleti kép alapján is egyértelműnek mondható a térség határ menti együttműködéseinek létjogosultsága, hiszen Esztergom potenciális vonzáskörzetének nagyjából háromnegyede nem magyarországi, hanem szlovákiai településeket érint. Sőt, az elemzések alapján megállapítható, hogy a további térnyerési lehetőségek is sokkal inkább szlovák területeken kínálóznak, mintsem a nagyjából szilárd, magyar térszerkezetben. (A terület jórészt egyveretű etnikai szerkezetéről még nem is beszéltünk.) Ha a most nem vizsgált „puha” térszerveződési tényezőket is figyelembe vennénk (pl. munkaerő-áramlások, nyelvközösség, hagyományos kapcsolatok, identitás stb.) Esztergom szerepe valószínűleg pozitív irányba változna. Sőt, mutatkoznak arra is jelek (pl. schengeni határ), hogy a közeljövőben a város pozícionyerése nem áll meg, ráadásul további településekkel gazdagodhat erőtere. Mindezek értelmében tehát kijelenthetjük, hogy a város a jövőben, még abban a bizonyos szempontból talán nagyra szabott régióban is képes lehet a központi szerep betöltésére, az együttműködési kapcsolatok, szándékok összefogására, mint amilyen enyhén „túlméretezett” teret jelent számára 2006-ban az Ister-Granum Eurorégió. Néhány határ menti együttműködéssel szemben ez a kezdeményezés valóban sikeres lehet, hiszen a területén többnyire természetes erőviszonyok állnak vissza, valós kapcsolatok élednek fel, a kisebb arányú, új folyamatok mellett (pl. Esztergom erőterének északkeleti kiterjedése).

Ha ezen együttműködés területfejlesztési kilátásait értékeljük, megállapíthatjuk tehát, hogy viszonylag jó eséllyel várhatunk racionálisan (mesterséges gerjesztés nélkül) is működő kapcsolatokat, létrejövő programokat. Azt azonban nem szabad elfelejteni, hogy az eurorégió további bővítését semmi sem indokolja, sokkal inkább a meglévő terület belső kapcsolatainak, áramlásainak fejlesztésére érdemes koncentrálni. Ezek fejlesztése éppen a hagyományos, beavatkozások nélkül is működő vonzódások miatt gazdaságosabban, jobban funkcionáló erőtereket eredményezhet. Ezért minden félnek érdeke, hogy akár direkt területfejlesztési szempontokból is támogassa e természetes településszerveződések mielőbbi, akadálytalan előmozdulását.

Szólnunk kell a 2008-ban kialakult gazdasági világválságról is. Ezen eseménysor hatásai a vonzaskörzetekre ma még teljesen kiszámíthatatlanok. Feltételezhetnénk azt is, hogy az újra kedvezővé váló határhelyzet átsegíti Esztergomot a nehézségeken, és pozícióját megerősíti. De legalább ilyen könnyen előfordulhat (a szerző is inkább efelé hajlik), hogy a gazdasági recesszió jelentős, akár erőtér-zsugorodással is járó problémát okozhat. Elég, ha a város legnagyobb gazdasági potenciálját jelentő (a válságra különösen érzékeny autógyártó) Suzuki-gyárra, illetve a gyár kapcsán már ma is zsugorodó munkaerő-felszívó hatásra gondolunk. E tényezők mellett, mivel két állam területéről beszélünk, kiemelt fontosságú lehet a térség jövőjét illetően a terület- és településfejlesztési együttműködések mértéke, színvonala. Konkrétabban, akár magának az Ister-Granum Eurorégióknak a sikeressége. Különösen nagy a jelentősége az ilyen alulról jövő kezdeményezéseknek az olyan légkörben, mint amelyet a két állam, sajnálatos módon egymással szemben generált (Mezei 2005b). A vizsgált ellenpólusok közül pedig egyértelműen az egységesedő Komárom lesz az a város, amely a jövőben Esztergom legerősebb riválisa lehet. Bár teljes és pontos képet a ma rendelkezésre álló adatok alapján nem kaphatunk, a központok 2010-es becsült népességadatai alapján elvégeztük a Reilly-képlettel meghatározott vonzáshatár-vizsgálatot. Az előzetes eredmények egyelőre a 2006-ban felvázolt pozitív folyamatok lassulását mutatják. Az adatok alapján stagnálás látszik 2006-hoz képest.

Zárásként, bár többször megtettük, még egyszer hangsúlyozni kell, hogy az elvégzett vizsgálatok alapján feltett kérdések csupán jó közelítéssel, de nem maradéktalanul válaszolhatók meg. E vizsgálatokat a jövőben ki lehetne egészíteni más, „puhább” tényezőket is jobban figyelembe vevő kutakodásokkal, módszerekkel. Illetve a következő, a schengeni határhelyzet és a válság hatásait is feltáró népszámlálás hasonló elemzése is nyilván fényt vetne néhány, most nyitva maradó kérdésre; új megvilágításba helyezne számos feltételezést. Az azonban nem lehet kétséges, hogy a Kárpát-medence hosszú évtizedeken át szétszabdalt térszerkezete kiváló terep lehet a hasonló kutatásokra, a hasonló határ menti együttműködésekre, a teljes térség kedvezőbb közös jövőjének érdekében.

Jegyzetek

¹ „A newtoni tömegvonzás analógiáján alapuló, a területi kutatásokban először Reilly által 1929-ben alkalmazott eljárás kiindulópontja, hogy a központok 'vonzereje' a többi településre nagyságukkal egyenesen, távolságuk valamely hatványával pedig fordítottan arányos. Ilyen módon közvetlenül modellezhető a valóságban létező igazgatási-ellátó funkciók által kiváltott térbeli áramlások irányai – elsősorban azoké, amelyek esetében az ellátott terület adminisztratív nem rögzített, azaz igénybevételük helye az érintettek választásától függ. Ezt persze nem csak a szóba jöhető centrumok elérhetősége befolyásolja, hanem több esetben szolgáltatási kínálatuk, választékuk, valamint számos egyéb, gyakran véletlenszerű tényező is – de az elméleti modell jó támpontot nyújthat e tényezőknek a valóságos térkapcsolati rendszerek kialakításában játszott szerepének becsléséhez.” (Bajmócy–Kiss 1999, 35)

² A „két” Komárom itt még nyilvánvalóan egyként szerepel, ezért nem találunk adatot a Révkomárom felirat mellett. Jóllehet, a két város közül éppen a ma „Révkomárom”-nak mondott rész a történeti Komárom. A Duna jobb partján fekvő városrészt, Újszönyt csak 1896-ban csatolták Komáromhoz. A magyarországi Komárom városa Trianon után kezdett el fejlődni, ezért dinamikus a növekedése a két háború közötti időszakban.

- ³ A Komárom felé történő pozitív elmozdulás csupán a kettészakítottság eredménye, ha továbbra is együtt tárgyalnánk a város két felét, az összérték csökkenne.
- ⁴ A magyarországi Komárom a két világháború között látványos és gyors fejlődésnek indult, hiszen a korábbi központ, „Révkomárom” elvesztésével komoly, központhiányos térség alakult ki.
- ⁵ Mindez a kedvező helyzet persze a válság előretörésével egészen más – ma még ismeretlen – irányokba is fordulhat.
- ⁶ Fel kell hívni a figyelmet az általunk használt erőter-modellek korlátaira, hiszen az ilyen (pl. etnikai indíttatású) kapcsolatokat ez a módszer nem fedi fel.
- ⁷ A gazdasági világválság 2008-as begyűrűzése okán, ma még jórészt ismeretlen folyamatok indultak / indulnak meg a térségben. Ma még nem tudni pontosan, hogy ezek hogyan érintik Esztergom vonzásokörzetének kiterjedését. Az mindenesetre már látszik, hogy a város határon átnyúló munkaerő-felszívó képessége (habár erre továbbra is volna igény a szlovák oldalon) egyelőre csökkent.

Irodalom

- Bajmócy P.–Kiss J. (1999) Megyék, régiók és központjaik – modellek tükrében. – *Tér és Társadalom*. 1–2. 31–51. o.
- Bajmócy P.–Kiss J. P. (2001) Városi funkciójú központok és elméleti vonzásokörzeteik az Alföldön. – *Tér és Társadalom*. 1. 65–89. o.
- Beke M. (2004) Esztergom, a Magyar Sion : a királyi és egyházi székhely. – *Honismeret*. 3. 60–67. o.
- Beluszky P.–Györi R. (2004) Fel is út, le is út... (Városaink településhierarchiában elfoglalt pozícióinak változásai a 20. században) – *Tér és Társadalom*. 1. 1–41. o.
- Bódiné Vajda Gy. (2004) Külföldiek foglalkoztatása Komárom-Esztergom megyében. – *Területi Statisztika*. 3. 289–299. o.
- Borovszky S. (szerk.) (1908) *Magyarország vármegyéi és városai*. Esztergom vármegye kötet. Budapest.
- Dávid Z. (1993) Esztergom megye rövid népesedéstörténete. – *Regio: kisebbség, politika, társadalom*. 4. 87–98. o.
- Dusek T. (2005) A gravitációs modell. – Nemes Nagy J. (szerk.) *Regionális elemzési módszerek*. Regionális Tudományi Tanulmányok 11. ELTE Regionális Földrajzi Tanszék, MTA–ELTE Regionális Tudományi Kutatócsoport, Budapest. 237–242. o.
- E. Nagy L. (1993) Településtörténeti kalauz Komárom-Esztergom megyéről. – *Honismeret*. 1. 99–101. o.
- Grosz A.–Tilinger A. (2008) A gazdasági szereplők határon átnyúló tevékenysége. – *Tér és Társadalom*. 3. 81–96. o.
- Györi R. (2006) A határ két oldalán (Városi vonzásokörzetek és a trianoni határmegvonás a Nyugat-Dunántúlon). – Györi R.–Hajdú Z. (szerk.) *Kárpát-medence: Települések, tájak, régiók, térstruktúrák*. Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja, Dialóg Campus Kiadó, Pécs – Budapest. 279–292. o.
- Hardi T. (2008) A határtérség térszerkezeti jellemzői. – *Tér és Társadalom*. 3. 3–25. o.
- Hardi T.–Lampl Zs. (2008) Határon átnyúló ingázás a szlovák–magyar határtérségben. – *Tér és Társadalom*. 3. 109–126. o.
- Hardi T.–Mezei I. (2003a) Királyhelmectől Somorjáig: eurorégiók a szlovák–magyar határon. – *Falu város régió*. 8. 16–18. o.
- Hardi T.–Mezei I. (2003b) A racionalizmus és a nacionalizmus küzdelme: eurorégiók a magyar–szlovák határon. – *Comitatus*. 9. 67–74. o.
- Hardi T.–Mezei I. (2003c) A szlovák közigazgatás és területfejlesztés aszimmetriái. – *Tér és Társadalom*. 4. 126–154. o.
- Illés I. (2002) *Közép- és Délkelet-Európa az ezredfordulón. Átalakulás, integráció, régiók*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs.
- Illés I. (2008) *Regionális Gazdaságtan – Területfejlesztés*. Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar, Közgazdaságtudományok Intézet, Typotex, Budapest.
- Kocsis K.–Bottlik Zs.–Tátrai P. (2006) *Etnikai térfolyamatok a Kárpát-medence határainkon túli régiókban (1989–2002)*. Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest.
- Kovács Z. (1990) A határ menti területek központhálózatának átalakulása az első világháború utántól napjainkig. – *Földrajzi Közlemények*. 1–2. 3–16. o.
- Lados M. (1995a) Komárom-Esztergom megye az átmenet éveiben I. – *Falu város régió*. 1–2. 39–42. o.

- Lados M. (1995b) Komárom-Esztergom megye az átmenet éveiben II. – *Falu város régió*. 4–5. 11–13. o.
- Lettrich E. (1964) *Esztergom, a dorogi iparvidék városa*. Akadémiai Kiadó, Budapest. 61–67. o.
- Marosi K.–Somogyi S. (1990) *Magyarország kistájainak katasztere*. Magyar Tudományos Akadémia, FKI, Budapest.
- Mezei I. (2005a) A szlovák–magyar határ menti kapcsolatok jelentőségéről. – *Észak-magyarországi stratégiai füzetek*. 1. 1–21. o.
- Mezei I. (2005b) A magyar–szlovák együttműködés kilátásai. – *Comitatus*. 6. 20–26. o.
- Mezei I. (2008) *Városok Szlovákiában és a magyar határ mentén*. Fórum Kisebbségkutató Intézet–MTA RKK, Pécs.
- Mezei I.–Tóth P. (2008) A települési és területi önkormányzatok kapcsolatai a magyar–szlovák határ mentén. – *Tér és Társadalom*. 3. 51–80. o.
- Nárai M.–Rechnitzer J. (szerk.) (1999) *Elválaszt és összeköt – a határ*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs–Győr.
- Sikos T. T.–Szarka L. (2008) *Kisebbségek és kulturális közösségek az Ister-Granum Eurorégióban*. Selye János Egyetem Kutatóintézete, Komárom.
- Sikos T. T.–Tiner T. (2007) *Egy város – két ország, Komárom – Komárno*. Selye János Egyetem Kutatóintézete, Komárom.
- Sikos T. T.–Tiner T. (2008) *Határmentiség és fejlődési tépályák. A regionális együttműködés lehetőségeinek vizsgálata településmarketing eszközrendszerével a magyar–szlovák határ déli oldalán*. Modern Üzleti Tudományok Főiskolája, Tatabánya.