Nagyvárosi igazgatás a koronavírus időszaka után: a Portói Nagyvárosi Terület igazgatásának elemzése*

Hoffman István – Balogh Virág – Baranyi Bertold – Bencsik András – Fényes Marcell – Dombrovszky Borbála – Gönczi Lili – Karácsony Lili – Molnár Csaba – Pribelszki János – Szente András – Nagy Marianna**

A fejezet a Portói Nagyvárosi Terület (Area Metropolitana do Porto – AMP) közigazgatási és szolgáltatási rendszeréről szóló, a 2020. februárjában folytatott kutatás eredményeihez kötődő, a koronavírus járvány hosszútávú hatásainak vizsgálatát elemző újabb kutatás főbb eredményeit mutatja be. A kutatócsoport empirikus tanulmányt végzett Portóban, közvetlenül a COVID-19-járvány kitörése előtt. A tanulmányban a 2020-ban kezdődött polikrízis hatását elemezzük. A szabályozási és szervezeti keret nem változott jelentősen a polikrízis hatására következtében, de a gyakorlat, és különösen a közérdekű szolgáltatások területén végzett tervezési tevékenységek koncentráltabbá váltak. Az önkormányzatok közötti együttműködés a közérdekű szolgáltatások (humán közszolgáltatások) területén viszonylag korlátozott maradt. Így a polikrízis nem csupán egy átmeneti „gerjesztett állapot", hanem tartós hatással van ezekre a rendszerekre.

Kulcsszavak: Área Metropolitana do Porto, szolgáltatásnyújtás, önkormányzatok közötti együttműködés, koncentráció, COVID-19, polikrízis

Urban governance after the coronavirus era: analysis of the administration of the Porto Metropolitan Area

This paper presents the main results of a follow-up research on the administration and service provision system in the Porto Metropolitan Area. The research group conducted an empirical study in Porto just before the outbreak of the COVID-19 pandemic. The impact of the polycrisis, which started in 2020, is analysed in this paper. The regulatory and organisational framework has not been significantly transformed as the result of the multiple crises and shocks, but the practice, and especially the planning activities in the field of the services of general economic interest, have become more concentrated. The cooperation in the field of the services of general interests (human services) has remained relatively limited. Thus, the

* A kutatás az ELTE ÁJK Közigazgatási Jogi Tanszék kutatócsoportja által végzett empirikus vizsgálatokon alapul, a 2020-as és 2023-as terepkutatások eredményeire támaszkodva. A tanulmány elkészítését az NKFIH és az OTKA támogatta.

** Az Eötvös Lóránd Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kara Közigazgatási Jogi Tanszékének munkatársai.

polycrisis is not just a temporary "excited state", but it has permanent impact on these systems.
Keywords: Área Metropolitana do Porto, service provision, inter-municipal cooperation, concentration, COVID-19, polycrisis

https://doi.org/10.32980/MJSz.2026.2.35

Bevezetés

Az ELTE Eötvös Loránd Tudományegyetem Jogi Karának oktatóiból, valamint hallgatóiból álló kutatócsoport 2019-ben és 2020-ban összehasonlító városi közigazgatási kutatási projektet folytatott Portóban és Budapesten. A projekt fő célja a különböző nagyvárosi igazgatási modellek eltérő módszereinek és szabályozási elemeinek azonosítása volt. A két nagyvárosi terület eltérő közigazgatási megoldásokat követ. A budapesti nagyvárosi térség egy részben összevont megoldást valósított meg, mivel 1950-ben a „Nagy-Budapest" létrehozásával az akkori budapesti nagyvárosi terület önkormányzatainak többsége egy kétszintű közigazgatási egységbe olvadt össze. A budapesti nagyvárosi agglomeráció az elmúlt évtizedekben jelentősen bővült, azonban az igazgatási szerkezet csak korlátozottan változott, az 1990-es évek végén csak egy városfejlesztési tanácsot hoztak létre, és különböző konzultációs fórumok alakultak ki.[1] A Porto-i nagyvárosi terület (AMP – Área Metropolitana do Porto) 1991-ben jött létre, eredetileg 9 települést foglalt magában, ma már 17 település tartozik hozzá, és – amint az később látható lesz – kötelező önkormányzatközi együttműködésnek tekinthető.[2] Ennek az összehasonlító kutatásnak a főbb eredményeit 2020-ban és 2021-ben tették közzé, és azok főként a két városi terület közötti különbségeket és hasonlóságokat mutatták be.[3]

Az első, az utánkövetési kutatás alapjául szolgáló empirikus vizsgálatot 2020. február 4. és 8. között, röviddel a COVID-19 világjárvánnyá szélesedése előtt végeztük Portóban. Így a COVID előtti korszak közszolgáltatás-szervezési és igazgatási megoldásait jól tudtuk elemezni A jelen írás alapjául szolgáló új, az első kutatás egyfajta „monitoringjának" tekinthető kutatást 2023. február 22. és 25. között, a COVID-19-járvány és az orosz-ukrán háború kitörése után folytattuk. Így a kutatás eredményei a polikrízis két különböző nagyvárosi agglomerációra gyakorolt hatását mutatják be.

Az eredeti és a követő kutatás egyaránt multidiszciplináris módszert alkalmazott. Alapvetően azonban a jog- és közigazgatás-tudományok megközelítésén alapulnak, részben pedig a közgazdaságtan, a politikatudomány eszközeire is épülnek. Mivel ez

[1] Lásd Szegvári Péter: Divat-e még a „retro" a hazai területpolitikában? *Comitatus – Önkormányzati Szemle,* 33 (2023) 236, 184–185. o.

[2] Lásd Zimmermann, Karsten – Feiertag, Patricia: *Governance and City Regions: Policy and Planning in Europe*, London & New York, Routledge 2022, 279–280. o.

[3] Az eredeti kutatási eredményeket az alábbi magyar nyelvű cikk foglalta össze: Budai Kata, Dancs Tamás, Dombrovszky Borbála, Ferge, Péter, Kárász Marcell, Kári Gergely, Lukács Domokos, Vasas Zsolt Renátó, Cseh Kristóf Balázs, Molnár Csaba, Papp Dorottya, Bencsik András, Hoffman István, Fazekas János, Összehasonlító igazgatási és szolgáltatási kutatás Portoban, *Jegyző és Közigazgatás,* 22 (2020) 1, 18–24. o.

a 2020-as vizsgálatunk[4] követő kutatása, kvalitatív, empirikus, összehasonlító, félig strukturált interjúkon és vizsgálatokon alapul. A kutatás empirikus része miatt a cikk egy nagyobb kutatócsoport munkáján alapul. A kutatócsoport -tagjai az ELTE Eötvös Loránd Tudományegyetem (Budapest) Jogi Karának Közigazgatási Jogi Tanszékének professzorai, habilitált docensei, adjunktusai, PhD-hallgatói és hallgatói asszisztensei (MA-hallgatók) voltak. Ezért a cikk szerzőinek száma viszonylag nagy.

A kutatók igyekeztek követni a 2020-as empirikus kutatás mintáit az utolagios vizsgálat során, az eredmények összehasonlíthatóságának érdekében. Jelen írásunk összefoglalja a Portoi Nagyvárosi Területen (AMP) végzett vizsgálatunk főbb eredményeit, és bemutatja a polikrízis válság[5] „gerjesztett állapotát" követő különbségeket egy nagyvárosi agglomerációban, valamint ezeknek a többszörös sokkoknak a közszolgáltatási rendszerre és a helyi közigazgatásra gyakorolt hatását.

1. A városi kormányzás szervezeti kerete Porto városában – decentralizáció a portugál közigazgatási rendszerben

A portugál helyi-területi igazgatás és az önkormányzati rendszer a napóleoni közigazgatási modellen alapul. A portugál rendszer hagyományosan erősen centralizált,[6] olyannyira, hogy a szakirodalom Európa egy leginkább centralizált országának nevezi.[7] A kettő és fél szintű önkormányzati rendszer két teljes értékű egységen, a terülti önkormányzatokon, a régiókon (*regiões administrativas*), valamint a települési szintű önkormányzati egységeken (*municípios*) alapul, azonban a portugál rendszerben beszélhetünk egy „fél" szintről, a települési szinten belüli részönkormányzati egységekről (*kerületek*, *freguesias*) is. A szárazföldi Portugáliától távolabb fekvő két terület, Madeira és az Azori-szigetek, mint *autonóm régiók (regiões autónomas)* különleges státusszal rendelkeznek. Ezenkívül a 2013. évi 75. törvény létrehozott egy sajátos, kötelezően kialakítandó önkormányzati társulásnak tekinthető szervezetet, a törvényben meghatározott nagyvárosi agglomerációkban kialakítandó nagyvárosi területeket (*áreas metropolitanas*).[8]

Az önkormányzatok feladatait törvény határozza meg.[9] Az önkormányzatok általános feladata a lakosság érdekeinek előmozdítása és védelme, a településen belüli részönkormányzati egységekkel szorosan együttműködve. Ezt az általános meghatározást egy, a feladatokat felsoroló rendelkezés követi, amely szerint az

[4] Hasonló jellegű, a COVID-19 hatásait utólagosan vizsgáló közigazgatás-tudományi kutatást mutatott be az alábbi cikk: Kuhlmann, Sabine - Franzke, Jochen: Multi-Level Responses to COVID-19: Crisis Coordination in Germany from an Intergovernmental Perspective, *Local Government Studies,* 48 (2022) 2.

[5] Lásd Karpiuk, Mirosław - Kostrubiec, Jarosław: Provincial Governor as a Body Responsible for Combating State Security Threat, *Studia Iuridica Lublinensia,* 33 (2024) 1, 108–110. o.

[6] Lásd OECD, *Decentralisation and Regionalisation in Portugal: What Reform Scenarios?* Paris 20202020, 92. o.

[7] Lásd Abrantes, Ruben Duarte: Decentralization and (De)Politization in Portugal, *Perspectivas – Journal of Political Science,* 20 (2019), 38. o.

[8] Teles, Felipe: *Decentralization and Local Politics*, in: *The Oxford Handbook of Portuguese Politics* (szerk.: Fernandes, J.M - Magelhães, P. C. - Costa Pinto, A.), Oxford, Oxford University Press, 2023.

[9] A Portugál Köztársaság 1976. évi alkotmányának 236. cikke.

önkormányzatok feladatai közé a a) helyi infrastruktúra; b) az energia; c) a helyi közlekedés és kommunikáció; d) az oktatás, tanítás és szakképzés helyi feladatai; e) a helyi örökség, kultúra védelme és a helyi tudomány támogatása; f) a szabadidő és sport, g) a helyi egészségügyi feladatok; h) a szociális segítségnyújtás; i) a lakhatás; j) a helyi polgári védelem; l) a helyi környezet és köztisztasági feladatok, m) a helyi fogyasztóvédelem; n) a helyi fejlesztések elősegítése; o) a területrendezés és városépítés; p) az önkormányzati rendőrség működtetése; és a q) külső szereplőkkel történő igazgatási együttműködés tartozik. Lehetőség van arra is, hogy a portugál kormány államigazgatási hatásköröket ruházzon át az önkormányzatok egyes szerveire.

A Portugál Köztársaság[21.]kormányának egyik fő célja a helyi önkormányzatok hatásköreinek megerősítése és ezáltal a megfelelő közszolgáltatásokhoz való hozzáférés egyenlőségének előmozdítása volt a 2015-öt követő időszakban[10] A decentralizációs folyamat Portugáliában azonban – Pálné Kovács Ilona megjelölésével élve – cinikusnak nevezhető, mivel a kormány bizonyos felelősségi köröket átruházott anélkül, hogy a központi kormányzat a szükséges pénzügyi hátteret biztosította volna. Ezáltal a decentralizáció csak igazgatási, és nem politikai jellegű, mivel a kormány továbbra is ellenőrzi, hogy az önkormányzatok szervei hogyan végzik feladataik.[11] A decentralizációs folyamat célja az volt, hogy a településeknek új hatásköröket ruházzanak át. Ezek a hatáskörök magukban foglalják az oktatást és az egészségügyet, a szociális tevékenységeket, a kultúrát, az örökségvédelmet, a lakhatást, a polgári védelmet, az erdőgazdálkodást, a közlekedést, az állatvédelmet, az élelmiszerbiztonságot, a tűzvédelmet és a közparkolást. A települések általában támogatják a hatékony decentralizációt, de ellenzik azt, ha nem biztosítják a megfelelő finanszírozást.[12]

A helyi önkormányzatok hatásköreinek átruházásáról szóló kerettörvény ([13]) előírja, hogy a helyi önkormányzatok hatásköreinek átruházását 2019-ben kell végrehajtani, kivéve, ha egy önkormányzati egység elutasítja a hatáskörök átruházását. Az átruházást azonban csak 2021. január 1-jéig utasíthatják el, amely időpontban a hatáskörök átruházottnak minősülnek. A COVID-19-járvány miatt az új hatáskörök kötelező átruházásának új határidejét 2021. január 1-jéről 2022. március 31-re halasztották.[14] A törvényben nem egyértelmű az új átruházott feladatok finanszírozása, ami aggodalmakat váltott ki.[15]

Az oktatás területén az 50/2018 törvény előírja, hogy a közoktatással kapcsolatos helyi beruházások tervezéséért, irányításáért és végrehajtásáért elsődlegesen a települési önkormányzati szervek felelősek. A települési önkormányzatok felelősek

[10] Portugália, *Programa do XXI Governo Constitucional 2015–2019*, https://www.portugal.gov.pt/ficheiros-geral/programa-do-governo-pdf.aspx (hozzáférés: 2025.3.31.).

[11] de Sousa, Luís - da Cruz, Nuno F. – Fernandes, Daniel: The Quality of Local Democracy: An Institutional Analysis, *Local Government Studies,* 49 (2021) 1, 7–12. o.

[12] Grifo, Ana – Marques, João Lourenço: O discurso europeu na governação local da educação em Portugal, *Revista Lusófona de Educação,* 59 (2021) 133–136. o.

[13] 50/2018. törvény, 2018. augusztus 16.

[14] Lásd az 56/2020 sz. törvényerejű rendeletet, 2020. augusztus 20.

[15] Lásd Nunes, A. M. - Ferreira, D.C.: A Critical Analysis of Decentralizing the Portuguese Public Healthcare Provision Services, *International Journal of Environmental Research and Public Health,* 19 (2022) 20.

például az iskolai étkeztetés biztosításáért és az iskolai étkezdék irányításáért; a gyermekek és diákok támogatásáért az iskolai szociális tevékenységek területén; az oktatási források irányításában való részvételért; az iskolák működéséhez, valamint az oktatási, tanítási és sporttevékenységekhez kapcsolódó áruk és szolgáltatások beszerzésében való részvételért.[16]

A decentralizáció másik fontos területét az egészségügyi alapellátás jelentette. Ennek újraszabályozása Portugáliában 2014-ben kezdődött, a szabályozás végrehajtására pedig 2019-ben, a 23/2019[17] sz. törvényerejű rendelettel került sor, amely az egészségügyi alapellátással kapcsolatos egyes hatásköröket átruházott az önkormányzatokra. Ez a törvény az egészségügyi ellátás területén 1993-ban elindult dekoncentrációs folyamatot fejlesztette tovább, ugyanis itt már nem területi államigazgatási szervekre – 1993-ban Nemzeti Egészségügyi Szolgálatot öt regionális egészségügyi ügynökségre szervezték át, ezek látták el az állami kórházak felügyeletét és ellenőrzését – hanem helyi önkormányzatokra bíztak szolgáltatásszervezési feladatokat. Az egészségügyi ágazat tervezéséért és szervezéséért az egészségügyi miniszter felelős.[18] A decentralizáció nem hozott forradalmi változást, csupán az infrastrukturális feladatokat ruházta át a helyi önkormányzati szervekre, míg a klinikai területen minden a kormány hatáskörében maradt.[19]

2. A térség rezilienciájának előmozdítása – regionális fejlesztések a polikrízis idején

Portugália EU-csatlakozását követően öt NUTS II régió jött létre a szárazföldön, amelyek a területfejlesztés alapját képezték. Az öt régió: Észak, Közép, Lisszabon, Alentejo és Algarve. Portó az Északi (portugálul: Norte) régióban található. A 21. század elejéig a regionális fejlesztés meglehetősen centralizált modellt követett, de aztán jelentősen átalakították, nagyobb szerepet szánva a helyi önkormányzatoknak az államigazgatási szervek továbbra is jelentős hatáskörei mellett, és kisebb egységek, a nagyvárosi fejlesztési övezetek, az „Área Metropolitana" megjelenésével Portóban és Lisszabonban. Minden területen a regionális fejlesztési ügynökségek irányítják a fejlesztést, amelynek az általános területfejlesztési célok mellett fontos célja a külföldi tőke bevonzása és az infokommunikációs technológiák erősítése.[20]

Az eredeti (2020-as) kutatásban vizsgált időszak fejlesztéseit meghatározó tervdokumentum a „Europe 2020 – Portugal 2020" elnevezésű, Portugália és az Európai Bizottság közötti partnerségi megállapodás volt. Portugália összesen 25

[16] Lásd az 50/2018 törvény 11. cikkét.
[17] Lásd a 2019. január 30-i 23/2019 sz. törvényerejű rendeletet.
[18] Lásd J. de Almeida Simões - G. Figueiredo Augusto - I. Fronteira - C. Hernández-Quevedo: *Portugal: Health System Review*, 2017, https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/330211/HiT-19-2-2017-eng.pdf?sequence=7&isAllowed=y (2025.08.31.).
[19] Lásd Nunes – Ferreira: i. m.
[20] Lásd Balsas, Carlos J.L.: A Study of Porto's Polycentric Metropolitan Development and Governance at the Turn of the Millennium, *International Journal of Regional and Local History,* 15 (2020) 2, 136–139. o.

milliárd euró fejlesztési támogatást kapott. Ebből az összegből a Norte régió 3,4 milliárd euróra volt jogosult. A Norte egy kevésbé fejlett régió (ahol az egy főre jutó GDP a régióban az Európai Unió átlagos egy főre jutó GDP-jének kevesebb mint 75%-a), ami azt jelenti, hogy a programok fő célja a Norte régió és más régiók közötti regionális egyenlőtlenségek megszüntetése és csökkentése volt. A program különös figyelmet fordított a régió önkormányzatai együttműködésének ösztönzésére. A régióban végrehajtott programok elsősorban a portói térség különleges jellemzőire, például a bortermelésre vagy az idegenforgalomra összpontosítottak.[21]

Az Európai Unió új, 2021–2027-es pénzügyi időszaka, a többéves pénzügyi keret teljes költségvetése 1216 milliárd euró, amelyhez további 807 milliárd euró járul a rendkívüli helyreállítási eszköz, a Next Generation EU keretébe integrált helyreállítási és ellenállóképességi eszköz. Ennek jelentősége abban rejlik, hogy ez határozza meg a kohéziós alapokat, amelyekhez a jogosult tagállamok a fejlesztési céljaik elérése érdekében a periódus alatt hozzáférhetnek. Portugália esetében az európai strukturális és beruházási alapokból származó támogatás összege a 2021–2027-es pénzügyi ciklusban több mint 17,57 milliárd eurót tesz ki, szemben az előző hét év összesen 16,9 milliárd eurójával.[22]

A helyreállítási és ellenállóképességi -eszköz (RRF) egy ideiglenes eszköz, amelyet a tagállamok számára lehet biztosítani annak érdekében, hogy gazdaságuk és társadalmaik fenntarthatóbbá, reziliensebbé és a zöld és digitális átállásra felkészültebbé váljanak, összhangban az EU prioritásaival, és hogy kezeljék az európai szemeszter keretében a gazdasági és szociális politika koordinációjára vonatkozó országspecifikus ajánlásokban azonosított kihívásokat. Nem része az európai strukturális és beruházási alapoknak, de a NextGenerationEU (NGEU) alapok legfontosabb eszközének tekinthető.[23] Portugália a teljes összegből 22,2 milliárd eurót kapott, ebből 16,3 milliárd eurót támogatás formájában és 5,9 milliárd eurót hitel formájában. A RRF-támogatások azonban nem a Norte régió általános regionális fejlesztésére, hanem specifikusan a helyi közlekedésre és a diákok lakhatására vannak elkülönítve. Ez alapvetően az egész országra jellemző, mivel a RRF-támogatásokat elsősorban a klímavédelemre, a zöld átállásra és a társadalmi problémák kezelésére fordították.[24]

[21] Lásd Budai et al.: i.m. 22–23. o.

[22] Lásd: Európai Bizottság, *2021–2027 Cohesion Policy Overview*, https://cohesiondata.ec.europa.eu/cohesion_overview/21-27 (2023.12.15.).

[23] Lásd Pazos, Serafin - Vidal, A: Legal Perspective on the Origins and Evolution of the EU Cohesion Policy, in: EU Cohesion Policy: A Multidisciplinary Approach, in: *EU Cohesion Policy: A Multidisciplinary Approach*, (eds.: Dotti, N.F. - Musiałkowska, I. - Hurtado, S. de Gregorio – Walczyk, J.), Cheltenham & Northampton, Edward Elgar, 2024, 50–52. o.

[24] Lásd Ferrão, João - Pinto, Hugo - Caldas, José Maria Castro - do Carmo, Renato Miguel: Vulnerabilidades territoriais, pandemia e emprego: Uma análise exploratória sobre perfis socioeconómicos municipais e impactos da COVID-19 em Portugal, *Revista Portuguesa de Estudos Regionais,* 63 (2023), 173–176. o.

3. A polikrízis hatása a Portói Nagyvárosi Térség tömegközlekedési rendszerére

2020. október 22-én Portugália miniszterelnöke bejelentett egy 43 milliárd euró összegű infrastruktúra-beruházási programot. A projekt elsősorban a közlekedési és az energetikai szektort érintette, az előbbi 21,7 milliárd eurót kapott.[25] A terv a nemzeti költségvetésből, az európai strukturális alapokból, a helyreállítási alapokból és magánbefektetésekből származó forrásokat tartalmazott. A projekt a RRF társfinanszírozásán alapult, amely összesen 16 644 millió eurót biztosított támogatások és hitelek formájában.[26] A portugál helyreállítási és ellenállóképességi eszköz terve „infrastruktúra-komponensében" foglalkozott a közlekedési szektorral. Ennek középpontjában a fenntartható, intermodális közlekedési rendszer kihívásai álltak, valamint célul tűzték ki az elégtelen közúthálózati összeköttetések miatt fennálló alacsony területi kohézió erősítését és a vállalkozások versenyképességének növelését.[27] A fent említett alapok jelentősen hozzájárultak az Portói Nagyvárosi Terület, az AMP közlekedési rendszerének fejlesztéséhez, amelynek fő szereplői a városi kötöttpályás közlkedésért elsődlegesen felelős Metro do Porto, a közúti közlekedési és egyes kisebb kötöttpályás közösségi közlekedési rendszereket működtető Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (STCP), valamint a rendszerbe integrált portugál államvasút, a Comboios de Portugal (CP).[28]

A Metro do Porto számára a finanszírozás jelentős növekedése egy új vonal (rózsaszín vonal) üzembe helyezését, valamint a már meglévő sárga vonal meghosszabbítását jelentette, amely Porto városát Vila Nova de Gaia településsel köti össze, így a déli agglomerációs részek kapcsolatait is erősítik. A közbeszerzési szerződések aláírása késedelmet szenvedett az uniós közbeszerzési eljárás ellen benyújtott keresetek miatt, azonban végül a Portói Közigazgatási és Pénzügyi Bíróság a közlekedési szolgáltató javára döntött.[29] A folyamatot lassította, hogy a portugál jog alapján a nagyobb összegű közbeszerzéseket *előzetes* jóváhagyás céljából a Számvevőszékhez kell benyújtani.[30] Az új, rózsaszín vonal építése, amely egy új hidat is magában foglal a Douro folyó felett, 2023 végén kezdődött el.[31] 2023 októberében a Metro do Porto további négy új vonal bevezetését jelentette be, amelyek 38 új állomás építését és 37 kilométernyi útvonalat foglalnak magukban.[32] Az új vonalak

[25] Lásd Európai Bizottság, *ECSO Country Fact Sheet – Portugal*, October 2021, 29–31. o.

[26] Lásd: Ministério do Planeamento, *Recuperar Portugal, Construindo o futuro*, Plano de Recuperação e a Resiliência, 2021.8.22.

[27] Lásd a Bizottság szolgálati dokumentumát, Analysis of the recovery and resilience plan of Portugal, SWD(2021) 146 final, Brüsszel, 2021.6.16., 3.1, 7. komponens.

[28] Budai et al.: i.m. 16–24. o.

[29] Lásd River Plaza, *Metro do Porto Has Signed a 98.9 Million Contract to Extend the Yellow Line*, 2021.1.12., https://www.riverplaza.pt/en/metro-do-porto-has-signed-a-98-9-million-contract-to-extend-the-yellow-line (2023.12.18.).

[30] Lásd az 1997. augusztus 26-i 98/1997 törvény 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját.

[31] RTP, *Metro do Porto lança concurso para novo projeto*, 2023.10.13., https://www.rtp.pt/noticias/pais/metro-do-porto-lanca-concurso-para-novo-projeto_n1521002 (2025.04.28.).

[32] Metro do Porto, *Quatro novas linhas no projeto Metro 3.0*, 2023.10.17., https://www.metrodoporto.pt/pages/771?news_id=488 (2025.4.28.).

bővítik a polgárok tömegközlekedési lehetőségeit, ösztönözve az ingázókat az autók használatáról való áttérésre, így ez a klímakatasztrófa elleni küzdelem részét is képezi, mivel a fejlettebb tömegközlekedés csökkentheti a CO_2-kibocsátást.

Mivel a tömegközlekedési rendszer fejlesztésének egyik fő célja a zöld átállás és az intermodalitás, a Bizottság REPower EU terve keretében hidrogénüzemű buszjáratot vezetnek be. A tervet Portugália RRF-je finanszírozza, és az Ukrajna megszállása által okozott nehézségek és energiaellátási zavarok elleni eszközként szolgál, új intézkedéseket vezetve be az energia megtakarítására és az energiaellátás diverzifikálására.[33] A gyors buszjárat-rendszer (BRT) 2023 utolsó negyedévében épült meg, összekötve a városi peremterületeket a város központjával.[34] Az elmúlt években az STCP rendszerben is nőtt a környezetbarát buszok száma, ami jelentősen csökkentette a terület CO_2-kibocsátását.[35] Mivel az STCP rendszer általános városi tömegközlekedési rendszernek tekinthető, ezért megerősödött a települések közötti együttműködés szerepe ezen a területen.

A CP esetében 4,5 milliárd euró értékben nagysebességű vasútvonal építését kezdték meg Lisszabon és Portó között. A köz- és magánszféra közötti partnerség (PPP) keretében megvalósuló vonal kiépítése Portugália egyik legfontosabb közlekedési projektjének számít. A program célja az utazási idő és a CO_2-kibocsátás csökkentése, a vasúti hálózat kapacitásának növelése, a gazdaság fellendítése és a vasúti közlekedésre való átállás ösztönzése. Ezenkívül épül egy új, határokon átnyúló nagysebességű vonal Porto, Valença és Vigo (Spanyolország) között, amelyet 2030 után terveznek integrálni a Porto–Lisszabon vonalba. Ezek a projektek a különböző nagyvárosi területek közötti összeköttetés erősítéséhez kapcsolódnak.[36]

A források jelentős növekedése mellett a jogi keret kedvező módosítása is szerepet játszott a fent említett projektek megvalósításában. Mind a közbeszerzési törvénykönyvet, mind a 30/2021 sz. törvényerejű rendeletet [37], amely az európai alapokból finanszírozott vagy társfinanszírozott szerződésekre vonatkozó különleges intézkedéseket tartalmazza, 2022 novemberében módosították. A 78/2022 sz. törvényerejű rendelet új szabályokat vezetett be a tervezési-kivitelezési szerződésekre vonatkozóan, és lehetővé tette a digitálisan aláírt dokumentumok nélküli ajánlatok elfogadását.[38] Korábban, a COVID-19-járvány, az ukrajnai háború

[33] Az orosz Ukrajna-inváziót követően módosították az RRF szabályozási keretét, és a RePower EU alternatív energiaforrások használatát és alkalmazását elősegítő eszközeit is beépítették a mechanizmusba. E módosítás alapján a portugál RRF-et is módosították, és kissé megváltoztatták a hangsúlyát, így az energiatakarékossági és diverzifikációs kérdések is bekerültek a portugál keretbe. Lásd Baroncelli, Stefania: *Recovery and Resilience Facility*, in *Research Handbook on Post-Pandemic EU Economic Governance and NGEU Law*, (szerk.: Fabbrini, F. – Petit, C.A.), Cheltenham & Northampton, Edward Elgar, 2024, 111–113. o.

[34] Lásd Porto, *Bus Rapid Transit System tender launched to link Boavista to Foz in 2023*, http://dev.porto.pt/en/news/bus-rapid-transit-system-tender-launched-to-link-boavista-to-foz-in-2023 (2025.8.28.).

[35] Lásd Porto, *There Are 21 New STCP Buses Running on CNG in Porto*, http://dev.porto.pt/en/news/there-are-21-new-stcp-buses-running-on-cng-in-porto (2025.4.28.).

[36] Lásd Szobi, Pavel - Nigrin, Tomáš - Oravec, Juraj: Political Will and Economic Necessity? The Construction of High-Speed Rail Networks in Portugal and East Germany, *Review of Economic Perspectives,* 23 (2023) 1, 28–29. o.

[37] Lásd a 30/2021 sz. törvényerejű rendeletet (2021. május 7)

[38] Lásd a 78/2022 sz. törvényerejű rendeletet (2022. november 7.)

és az energiaválság okozta korlátozások miatt, a 36/2022 sz. törvényerejű rendelet kivételes és ideiglenes árkiigazítási rendszert hozott létre a közbeszerzési szerződésekre vonatkozóan.[39] A módosítások elsődleges célja az EU-források felhasználásával megvalósuló közbeszerzések megkönnyítése volt.

A közlekedési ágazat elmúlt néhány évben tapasztalt robbanásszerű növekedése aláhúzza a tömegközlekedés területén folytatott önkormányzatok közötti együttműködés jelentőségét, amelyet nemcsak nemzeti, hanem uniós szinten is ösztönöznek. A kiterjedt tömegközlekedési rendszer létrehozása nemcsak növeli az Portói Nagyvárosi Terület, mint sajátos társulás jelentőségét a régióban, hanem támogatja Portugália fenntarthatósági célkitűzéseit is.

4. A vízgazdálkodás racionalizálása Porto városi területén

Kutatásunkban a portói vízgazdálkodásra összpontosítottunk, amely szektor a közelmúltban jelentős változásokon ment keresztül a portugál közigazgatásban.

A vízgazdálkodás általában a helyi önkormányzatok feladata, de sok országban az államigazgatás is jelentős szerepet játszik benne. Portugáliában viszont a vízgazdálkodás kizárólag az önkormányzatok felelőssége[40], az államigazgatás csak szabályozási jogkörökkel rendelkezik. A portugál városok ezért jellemzően vállalatok révén gondoskodnak a vízellátásról, de ez többféle formát ölthet: egyes önkormányzatok magánvállalatokkal kötnek szerződést, mások önkormányzati tulajdonú vállalatokra bízzák a feladatot, mint például Portó önkormányzata. 2006 óta a város és környéke teljes vízellátását egyetlen nagy vállalat, az Águas e Energia do Porto biztosítja. Alapszabálya szerint ez a vállalat felelős a régió vízellátásáért, a szennyvízelvezetésért, a szennyvíztisztításért, a csapadékvíz elvezetéséért és a vízvezetékek kezeléséért. A vállalat 160 476 ügyfelet szolgál ki, és több mint 500 000 lakosnak biztosít vizet. Átlagosan naponta 45 130 köbméter ivóvizet szállít Portó lakosainak.[41] Érdemes megjegyezni, hogy 2020 novemberétől Portó energiaellátását is az Águas e Energia do Porto kezeli.

Az elmúlt évtizedekben Portó vízellátása komoly problémákkal szembesült: a gyors városi növekedés miatt a területen átfolyó patakok több mint 75%-át csővezetékekbe vezették és eltemették, hogy a felszínen további építkezésekre legyen lehetőség, ami veszélyezteti a város lakóinak életminőségét. Először is betiltották a további vízcsővezetékek és feltöltések építését, másodszor pedig részletes stratégiát dolgozott ki (vízérzékeny városi tervezés) az ökoszisztéma és a biológiai sokféleség egy részének helyreállítására.[42] Egy olyan platformot alakítottak ki, amely összegyűjti az összes rendelkezésre álló adatot a vízgazdálkodásról, rendszerezi azokat, és hozzáférhetővé teszi a hatóságok és a polgárok számára. Az

[39] Lásd a 36/2022 sz. törvényerejű rendeletet (2022. május 20).
[40] 1997. január 8-i 9.433. sz. törvény.
[41] Lásd: Nemzetközi Vízügyi Szövetség, https://iwa-network.org/aguas-do-porto (2023.8.27.).
[42] Bentley Systems, *Oporto Water Utility Develops Technology Platform for Integrated Management of Urban Water Cycle: Fully-Integrated Water Management Efficiently Uses Existing Resources*, 2019, https://www.bentley.com/wp-content/uploads/CS-H2Porto-LTR-EN-LR.pdf (2025.4.28.).

elmúlt néhány évben a vállalat azon dolgozott, hogy a H2OPORTO még hozzáférhetőbbé váljon a nyilvánosság számára, ezért elérhetővé tette a platformot okostelefonokon is.

5. „Vissza a jövőbe" – a COVID-19-járvány után újra fellángolt lakhatási válság és a megoldási kísérletek

A Portói Nagyvárosi Terület önkormányzati vezető tisztségviselői a velük 2020-ban és 2023-ban folytatott interjúkban folyamatosan külön hangsúlyt fektettek a lakhatási helyzet javításával kapcsolatos önkormányzati programokra. A lakhatási szegénység az agglomerációs térség különböző önkormányzatait eltérő módon érintette, azonban közös problémaként jelent meg a lakások megfizethetősége, a lakhatás minősége és a hajléktalanság kezelése.

A lakhatási szegénység kérdései különböző formákban jelen vannak az elmúlt évtizedekben Portugália nagyvárosi területein, beleértve az portói agglomeráció, az AMP területét is. Az egyik mutató a lakhatási költségek túlterheltségi aránya, amely azt mutatja, hogy a háztartások hány százaléka fordítja jövedelmének több mint 30%-át lakhatási költségekre. 2019-ben, a COVID-19-járvány előtti évben a lakhatási költségek túlterheltségi aránya Portugáliában 5,9% volt, és a lakosság 18,9%-a élt „anélkül, hogy gazdasági ereje lett volna [otthonát] megfelelően fűteni".[43] Ugyanebben az évben a lakhatási költségek túlterheltségi rátája 6,2% volt a Norte régió túlnyomórészt nagyvárosi területein[44], amely ebben az időszakban átfedésben van az AMP-vel. A világjárvány idején a lakhatási költségek túlterheltsége kissé csökkent a nagyvárosi területeken, de nőtt a Norte régió közepes városi területein. Ezek a ráták 2019 és 2022 közötti időszakban eltérték vagy meghaladták az országos átlagot.

Az AMP Portugália egyik legdrágább ingatlan- és bérleti piaca, különösen a 2008-as nagy pénzügyi válság utáni fellendülés óta. A portugál lakáspiacot évtizedek óta a megfelelő lakások hiánya jellemzi, azonban a 2010-es évek közepe óta új kihívások jelentek meg. Mivel a válság utáni gazdasági fejlődést „jelentős turisztikai fellendülés hajtotta", az ingatlanárak „az egekbe szöktek" a turisták által legnépszerűbb területeken, Algarve-ban, a Lisszaboni Nagyvárosi Területen (azaz a főváros agglomerációjában) vagy az AMP-ben.[45] A turizmus intenzívebbé válásával megjelentek a rövid távú bérbeadások (pl. Airbnb) és a „nem szokásos lakosok" lakásigénye, ami versenyhelyzetet teremtett a hagyományos, hosszú távú lakáshasználat terén, és megnövelte a keresletet, ami az ingatlan- és bérleti árak emelkedéséhez vezetett.[46] 2017-ben a megfizethető lakhatással kapcsolatos

[43] Lásd INE Statistics Portugal, *As Pessoas 2019*, Lisboa 2020, 33–34. o.

[44] A lakhatási költségek túlterheltségi aránya (%) lakóhely szerint (NUTS – 2013) és városi területek tipológiája szerint.

[45] Lásd Allegra, Marco: Simone Tulumello, Alessandro Colombo, João Ferrão, The (Hidden) Role of the EU in Housing Policy: The Portuguese Case in Multi-Scalar Perspective, *European Planning Studies,* 28 (2020) 12, 2309–2312. o.

[46] Lásd Guinand, Sandra: Packaging Oporto: Hypercommodification of Its City Centre? in: *A Research Agenda for Heritage Tourism* (szerk.: Barbas, M. Gravari), Cheltenham–Northampton, Edward Elgar, 2020, 107–110. o.

kérdések miatt az ENSZ megfelelő lakhatással foglalkozó különleges jelentéstevője látogatást tett a városban, és a következőket állapította meg a turisztikussá válás és a lakhatás megfizethetősége kapcsán: „Egyes ingatlantulajdonosok, különösen Lisszabon és Porto történelmi központjaiban, úgy döntenek, hogy vagy felújítják ingatlanjaikat, vagy átalakítják őket luxus bérlakásokká rövid távú bérbeadásra, vagy eladják ingatlanjaikat külföldi befektetőknek, akik gyakran ugyanezt teszik. Mivel az éjszakai árak átlagosan olcsóbbak, mint a szállodai szobáké, de jövedelmezőbbek, mint a hosszú távú bérleti díjak, ez ösztönzi az ingatlantulajdonosokat arra, hogy otthonukat vagy épületeiket ennek megfelelően alakítsák át, ami viszont csökkenti a rendelkezésre álló lakások számát, és emeli a lakásárak szintjét ezekben a városrészekben".

Ugyanakkor, hasonlóan a legtöbb AMP-tag országos átlagához, a köz tulajdonú lakások aránya meglehetősen alacsony, ezért a városi vagy szociális lakások kínálatának lehetőségei is korlátozottak. Az AMP-n belül azonban jelentős különbségek vannak: Portóban a lakások 13%-a önkormányzati tulajdonban van, ami jóval meghaladja az országos vagy regionális átlagot.[47]

A COVID-19-járvány paradox módon tovább hozzájárult az AMP lakás- és bérleti piacának turizmus központúvá válásához. 2020-ban és 2021-ben, amikor világszerte járványügyi zárlatok voltak érvényben, Portugália népszerű úti céllá vált. A „digitális nomádok" és a távmunkások (különösen a gazdagabb EU-tagállamokból) a festői és viszonylag megfizethető Portugáliába és sokan közülük a portói agglomerációba vándoroltak. Az önkormányzati vezető interjúalanyok egyetértettek abban, hogy a világjárvány idején e csoport bérleti igénye hozzájárult a lakáshiányhoz és az árak emelkedéséhez a portói agglomeráció egyes településeinek a lakáspiacán.

Ez a kérdés azt is megmutatta, hogy az AMP tagjainak egyéni politikái hogyan zavarhatják más tagok terveit és negatív externáliákat okozhatnak. 2019 júliusában, nem sokkal a világjárvány előtt, Porto városi tanácsa elfogadta a NUD/254724/2019/CMP számú határozatot, amelyben szabályozást javasolt a rövid távú bérbeadásokra vonatkozóan. A javaslat a rövid távú bérbeadások szerepe és súlya alapján különböző zónákat hozott létre, és a zónáknak megfelelően adták ki az engedélyeket. A tanács emellett hat hónapos felfüggesztést fogadott el az új engedélyek kiadására a leginkább érintett zónákban. Ezt a tilalmat és a javasolt szabályozást a városi tanács NUD/151652/2020/CMP számú határozata felfüggesztette, elismerve a turisztikai szektor pandémiával kapcsolatos gazdasági nehézségeit. 2022 októberében a rövid távú bérbeadási engedélyek ideiglenes tilalmát újra bevezették Porto belvárosában.[48] Eközben Porto korlátozásokat vezetett be a rövid távú bérbeadási szektorra, de a kereslet nem csökkent, csak áthelyeződött más AMP-tagokhoz, különösen Vila Nova de Gaia-hoz. Miközben Porto szigorúan fellépett a rövid távú bérbeadások ellen, a szomszédos Vila Nova de Gaia-ban megnőtt a rövid távú bérbeadások száma, és ezzel együtt a lakhatás megfizethetőségével kapcsolatos problémák is, interjúalanyaink szerint.

[47] Lásd Allegra, Marco - Tulumello, S. - Allegretti, Giovanni: *Housing Policy in the Political Agenda: The Trajectory of Portugal*, in: *Identifying Models of National Urban Agendas: Comparative Studies of Political Agendas* (szerk.: Gelli, F. – Basso, M.), Cham, Palgrave Macmillan, 2022, 321–326. o.

[48] NUD/568523/2022/CMP.

Ezeknek a tapasztalatoknak ellenére az AMP tagjai továbbra is települési önkormányzati – és nem az AMP, mint az egész agglomerációra kiterjedő együttműködés – szinten kezelik a lakhatási megfizethetőség és a turisztikai célú lakáshasznosítás által generált válságot. 2023-ban Porto végre elfogadta a 495-A/2023 számú rendeletet a helyi szálláshelyek fenntartható növekedéséről Portóban, a 2019-es javaslatot logikáját követve. Vila Nova de Gaia viszont úgy döntött, hogy új lakások építésével és megvásárlásával, valamint a régebbi lakások és épületek felújításával bővíti a városi lakásállományt. A város jelenleg végrehajtja a „Re-Co2-i01 beruházás a lakhatáshoz való hozzáférés támogatására" programot, amelynek finanszírozását főként az EU helyreállítási és ellenállóképességi alapjának társfinanszírozása biztosítja. A projekt célja a városi lakásállomány több mint 500 egységgel történő bővítése.[49]

6. Záró gondolatok

A városi közigazgatás és a szolgáltatásnyújtási rendszereknek a COVID-19-világjárvány és az azt követő polikrízis hatására jelentősen átalakultak, amelynek kutatása a közigazgatás-tudomány fontos kérdése. Kutatócsoportunknak lehetősége nyílt összehasonlító kutatást végezni egy különösen érintett területen, a portói agglomerációban 2020-ban és 2023-ban, Így elég pontos képet kaptunk a COVID-19-járvány „gerjesztett állapotát" és a későbbi polikrízist megelőzően. Világossá vált, hogy a COVID-19-járvány a nagyvárosi térségben is az együttműködéses megoldások, a koncentráció motorjaként értelmezhető. Nyilvánvaló, hogy a közös tömegközlekedési projektekhez az AMP önkormányzatainak, sőt a portugál központi kormányzatnak is együtt kell működnie, különösen az fejlesztési projektek esetében, amelyek a portugál vasúti hálózaton alapulnak. Ezek a projektek hasonlóan kapcsolódtak az orosz Ukrajna elleni inváziót követő energiaválsághoz. A tömegközlekedés fejlesztési projektjei a vasúti közlekedés előnyben részesítésére (a Metro do Porto fejlesztése) és a klímabarát és üzemanyag-hatékony kocsik beszerzésére összpontosítottak. Ezek a reformok még koncentráltabb tömegközlekedési tervezési rendszert igényeltek, mivel ezek a projektek az AMP több önkormányzatát érintik, amelyeknek újra kell definiálniuk helyi közlekedési és közúti stratégiáikat. A többszörös sokkhatások, az energiaválság, valamint 2023-ban és 2024-ben még az éghajlati katasztrófa miatt ez a megközelítés mára állandósult. Hasonlóképpen, a vízgazdálkodási rendszer is koncentráltabbá vált, és amint azt korábban említettük, ez szorosan összefügg az éghajlati katasztrófa kihívásaival, különösen a szélsőséges éghajlati események kezelésével.

Érdekes azonban, hogy a szakirodalomban a válságok a centralizációs reformok gyorsító tényezőjeként értelmezhetők,[50] a portugál oktatás reformja során a túlságosan centralizált rendszer jelentősen decentralizálódott. A látszólagos

[49] Estratégia Local de Habitação, https://www.gaiurb.pt/pages/936?news_id=570 (2024. 12. 21.).

[50] Lásd Bouckaert, Geert – Kuhlmann, Sabine: Introduction. Comparing Local Public Sector Reforms: Institutional Policies in Context. in: *Local Public Sector Reforms in Times of Crisis: Governance and Public Management* (szerk.: Kuhlmann, Sabine – Bouckaert, Geert), London, Palgrave Macmillan, 2016, 5–10. o. https://doi.org/10.1057/978-1-137-52548-2_1.

ellentmondás azzal oldható meg, hogy a reform kiterjedt fiskális megszorítási elemeket tartalmaz, és ezért egyfajta cinikus decentralizációnak tekinthető.[51]

A COVID-19 mint ideiglenes „gerjesztett állapot" megfigyelhető volt a lakhatás területén. 2020-ban lakhatási válságot figyelhettünk meg, amely összefüggésben állt a városi életmóddal, az AMP-ben tapasztalt nagyon intenzív turizmusnövekedéssel és részben a dzsentrifikációval. A COVID-19-járvány miatti utazási korlátozások idején az (túlzott) turizmus szerepe gyengült az AMP-ben. Ez negatívan hatott a térség gazdaságára, de a lakhatási válság akkor „enyhült". A COVID-hez kapcsolódó utazási korlátozások „gerjesztett állapotát" követően, 2021 és 2022 után a lakhatási válság visszatért a térségbe. A COVID „pihenőidőszaka" azonban lehetőséget nyújtott a válság kezelésére irányuló projektek előkészítésére, és az önkormányzati lakhatási támogatás kiépítése, fejlesztése az AMP önkormányzatainak fontos kérdésévé vált, és az RRF által társfinanszírozott projekteket is indítottak.

Ha megvizsgáljuk az AMP igazgatási szerkezetét, látható, hogy az nem változott jelentősen, a jogi keret ugyanaz maradt, de a kihívások a szolgáltatásnyújtás gyakorlatában az együttműködés erősödéséhez vezettek.

A fenti eredményeket tartalmazó kutatásunk közös, a tanszék számos szenior és junior kutatójának közös munkájával magyar nyelvű írással szeretné az ELTE ÁJK Közigazgatási Jogi Tanszékének közössége köszönteni a nagyvárosi igazgatás, szolgáltatásszervezés és társulások körében is publikáló Torma András nyugalmazott rektort, professor emeritust a 70. születésnapja alkalmából.

Irodalomjegyzék

- Abrantes, Ruben Duarte: Decentralization and (De)Politization in Portugal, *Perspectivas – Journal of Political Science,* 20 (2019), 33–44. o. https://doi.org/10.21814/perspectivas.336.
- Allegra, Marco – Tulumello, Simone – Allegretti, Giovanni: Housing Policy in the Political Agenda: The Trajectory of Portugal, in: *Identifying Models of National Urban Agendas: Comparative Studies of Political Agendas* (szerk.: Gelli, Francesca – Basso, Matteo), Cham, Palgrave Macmillan, 2022, 311–332. o. https://doi.org/10.1007/978-3-031-08388-4_12.
- Allegra, Marco – Tulumello, Simone – Colombo, Alessandro – Ferrão, João: The (Hidden) Role of the EU in Housing Policy: The Portuguese Case in Multi-Scalar Perspective, *European Planning Studies*, 28 (2020) 12., 2307–2329. o. https://doi.org/10.1080/09654313.2020.1719474.
- Balsas, Carlos J.L.: A Study of Porto's Polycentric Metropolitan Development and Governance at the Turn of the Millennium, *International Journal of Regional and Local History*, 15 (2020) 2., 131–145. o. https://doi.org/10.1080/20514530.2020.1835060.

[51] Lásd Kuhlmann, Sabine – Dumas, Benoît Paul – Heuberger, Moritz: Reform Trends in: *The Capacity of Local Governments in Europe: Governance and Public Management* (szerk.: Kuhlmann, Sabine – Dumas, Benoît Paul – Heuberger, Moritz), Cham, Palgrave Macmillan, 2022, 92–100. o. https://doi.org/10.1007/978-3-031-07962-7_4.

- Baroncelli, Stefania: Recovery and Resilience Facility, in: *Research Handbook on Post-Pandemic EU Economic Governance and NGEU Law* (szerk.: Fabbrini, Federico – Petit, Christy A.), Cheltenham–Northampton, Edward Elgar Publishing, 2024, 110–127. o. https://doi.org/10.4337/9781035328161.00016.
- Borges, Isabel – Brás, Sandra – Machado, Aadriana – Leite, Sónia – Costa, Eusébio – Mota, Stéphanie: Digital Nomads: A Growing Trend in Hospitality in Portugal, [in:] Smart Innovation, Systems and Technologies, in: *Advances in Tourism, Technology and Systems* (szerk.: de Carvalho, João Vidal –Liberato, Pedro – Peña, Alejandro), Singapore, Springer, 2022, 549–559. https://doi.org/10.1007/978-981-16-9701-2_45.
- Bouckaert, Geert – Kuhlmann, Sabine: Introduction. Comparing Local Public Sector Reforms: Institutional Policies in Context in: *Local Public Sector Reforms in Times of Crisis: Governance and Public Management* (szerk.: Kuhlmann, Sabine – Bouckaert, Geert), London, Palgrave Macmillan, 2016, 1–21. o. https://doi.org/10.1057/978-1-137-52548-2_1.
- Budai Kata – Dancs Tamás – Dombrovszky Borbála – Ferge Péter – Kárász Marcell – Kári Gergely – Lukács Domokos – Vasas Zsolt Renátó – Cseh Kristóf – Molnár Csaba – Papp Dorottya – Bencsik András – Hoffman István – Fazekas János: Összehasonlító igazgatási és szolgáltatási kutatás Portoban, *Jegyző és Közigazgatás*, 22 (2020) 1., 18–24. o.
- de Sousa, Luís – da Cruz, Nuno F. – Fernandes, Daniel: The Quality of Local Democracy: An Institutional Analysis, *Local Government Studies*, 49 (2021) 1., 1–29. o. https://doi.org/10.1080/03003930.2021.1882428.
- European Commission, *ECSO Country Fact Sheet – Portugal*, October 2021.
- Ferrão, João – Pinto, Hugo – Castro Caldas, José Maria – do Carmo, Renato Miguel: Vulnerabilidades territoriais, pandemia e emprego: Uma análise exploratória sobre perfis socioeconómicos municipais e impactos da COVID-19 em Portugal, *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, 2023, 63, 161–182. o. https://doi.org/10.59072/rper.vi63.72.
- Grifo, Ana – Marques, João Lourenço: O discurso europeu na governação local da educação em Portugal, *Revista Lusófona de Educação*, 59 (2021) 59., 133–136. o. https://doi.org/10.24140/issn.1645-7250.rle59.08.
- Guinand, Sandra: Packaging Oporto: Hypercommodification of Its City Centre?, in: *A Research Agenda for Heritage Tourism* (szerk.: Gravari-Barbas, Maria), Cheltenham–Northampton, Edward Elgar Publishing, 2020, 101–116. o. https://doi.org/10.4337/9781789903522.00015.
- Hoffman István – Fazekas János – Bencsik András – Bodó Bálint Imre – Budai Kata – Dancs Tamás – Dombrovszky Borbála – Ferge Péter – Kári Gergely – Lukács Domokos – Kárász Marcell – Gönczi Lili – Vasas Zsolt Renátó – Cseh Kristóf Balázs – Papp Dorottya – Molnár Csaba: Comparative Research on the Metropolitan Administration and Service in Porto, *Studia Iuridica Lublinensia*, 29 (2020) 4., 13–31. o. https://doi.org/10.17951/sil.2020.29.4.11-30.
- INE: Statistics Portugal, *As Pessoas 2019*, Lisboa 2020.
- Karpiuk Mirosław – Kostrubiec Jarosław: Provincial Governor as a Body Responsible for Combating State Security Threats, *Studia Iuridica Lublinensia*,

33 (2024) 1, 107–122. o. https://doi.org/10.17951/sil.2024.33.1.107-122.
- Kuhlmann, Sabine – Dumas, Benoît Paul – Heuberger, Moritz: Reform Trends in: *The Capacity of Local Governments in Europe: Governance and Public Management* (szerk.: Kuhlmann, Sabine - Benoît Paul – Heuberger, Moritz), Cham, Palgrave Macmillan, 2022, 73–106. o. https://doi.org/10.1007/978-3-031-07962-7_4.
- Kuhlmann, Sabine – Franzke, Jochen: Multi-Level Responses to COVID-19: Crisis Coordination in Germany from an Intergovernmental Perspective, *Local Government Studies,* 48 (2022) 2., 312–334. o. https://doi.org/10.1080/03003930.2021.1904398.
- Nunes, Alexandre Morais – Ferreira, Diogo Cunha: A Critical Analysis of Decentralizing the Portuguese Public Healthcare Provision Services, *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19 (2022) 20., 1–10. o. https://doi.org/10.3390/ijerph192013390.
- OECD: *Decentralisation and Regionalisation in Portugal: What Reform Scenarios?*, Paris 2020, https://doi.org/10.1787/fea62108-en.
- Pazos-Vidal, Serafin: A Legal Perspective on the Origins and Evolution of the EU Cohesion Policy, in: *EU Cohesion Policy: A Multidisciplinary Approach* (szerk.: N.F. Dotti, Nicola F. – Musiałkowska, Ida – de Gregorio Hurtado, Sonia – Walczyk, Julia), Cheltenham–Northampton, Edward Elgar Publishing, 2024, 47–64. o. https://doi.org/10.4337/9781802209402.00014.
- Szegvári Péter: Divat-e még a „retro" a hazai területpolitikában?, *Comitatus – Önkormányzati Szemle*, 33 (2023) 246., 183–190. o. https://doi.org/10.59809/Comitatus.2023.33-246.183.
- Szobi, Pavel – Nigrin, Tomáš – Oravec, Juraj: Political Will and Economic Necessity? The Construction of High-Speed Rail Networks in Portugal and East Germany, *Review of Economic Perspectives*, 23 (2023) 1., 19–34. o. https://doi.org/10.2478/revecp-2022-0017.
- Teles, Filipe: Decentralization and Local Politics, in: *The Oxford Handbook of Portuguese Politics* (szerk.: Fernandes, Jorges M. – Magelhães, Pedro C. – Costa Pinto, António) Oxford, Oxford University Press, 2023, 212–224. o. https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780192855404.013.14.
- Zimmermann, Karsten – Feiertag, Patricia: *Governance and City Regions: Policy and Planning in Europe*, London–New York Routledge, 2022, https://doi.org/10.4324/9781003201922.