

MAGYAR-SZLOVÁK AGGLOMERÁCIÓ POZSONY KÖRNYÉKÉN



Szerkesztette:
Hardi Tamás, Lados Mihály, Tóth Károly

MTA Regionális Kutatások Központja, Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet
Fórum Kisebbségkutató Intézet
Győr-Sámarín, 2010

Magyar–szlovák agglomeráció Pozsony környékén

<http://w3.nyuti.rkk.hu>
<http://www.foruminst.sk>
<http://agglonet.foruminst.sk>

Első kiadás
Felelős kiadó: Tóth Károly
Felelős szerkesztő: Kocsis Aranka
Nyomdai előkészítés: Kalligram Typography Kft., Érsekújvár
Nyomta: Expresprint, s. r. o., Partizánske
Kiadta:
MTA Regionális Kutatások Központja, Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet
Fórum Kisebbségkutató Intézet
Győr–Somorja, 2010

Magyar–szlovák agglomeráció Pozsony környékén

Szerkesztette:

Hardi Tamás

Lados Mihály

Tóth Károly

2. A népesség alakulása	50
3. Pozsony pozíciója	52
4. Szuburbanizáció	52
5. Pozsony szuburbanizációja az 1991–2001 közötti időszakban	53
6. Pozsony lakóhelyi szuburbanizációja az 1991–2001 közötti időszakban	54
7. A Pozsony funkcionális városi térség népességalakulásának elemzése a 1991–2001-es időszakra vonatkozóan	58
8. Szuburbanizáció 2001 után	59
9. Lakásépítés a Pozsonyi kerületben	62
10. Befejezés	62

Lampl Zsuzsanna: Túl a város peremén (Esettanulmány a Pozsonyból kiköltözött felső-csallóközi és Rajka környéki lakosságról)	77
1. Bevezetés	77
2. A minta jellemzése	80
3. A kutatás eredményei	85
3.1. A migráció előzményei és okai	85
3.2. Ingázás és közlekedés	89
3.3. Új élet az új lakhelyen	92
3.4. A mindennapi tevékenységek helyszíne	96
3.5. Közösségi élet	99
3.6. Nemzetiségi vonatkozások, a nyelvhasználat lehetőségei	103
3.7. Életérzés az új lakhelyen	110
4. Záró gondolatok	114
5. Melléklet	118

Somlyódy Péter: Közigazgatási eszközök a szuburbanizáció hatásainak kezelésére a pozsonyi agglomeráció területén	132
1. Bevezetés	132
2. A határon átnyúló mobilitás nemzetközi kontextusa	132
3. A letelepedő szlovák állampolgárok státuszával összefüggő jogi kérdések	135
4. A közszolgáltatások igénybevétele során irányadó néhány ágazat szabályozásáról	138
5. Az adójog és a közteherviselés egyes szabályai magyar–szlovák viszonylatban	141
6. Összegzés	142

Csizmadi Zoltán: Hálózatosodás mint lehetőség	144
1. Bevezetés	144
2. Hálózatfejlesztési célok és prioritások	144
3. A hálózatosodás előnyei, sikerességi kritériumai és a lehetséges veszélyforrások	146
4. A hálózatépítés szakaszai és komponensei	148
5. A hálózatfejlesztés eredményei és tapasztalatai	151

Somlyódy Péter: Lehetőségek a szuburbán önkormányzatok intézményesített együttműködésére	154
1. Bevezetés	154
2. Az intézményes együttműködés választható formái	154

3. Közszolgáltatás-fejlesztési hálózat a szuburbanizáció hatásainak kezelésére.....	155
4. A magyar belső jog szerinti szervezeti megoldások a határ innenső oldalán	157
4.1. Magánjogi szervezeti formák	158
4.2. Közjogi szervezeti megoldások	159
5. Konklúzió. Javaslat egy kétszintű szervezet létesítésére.....	161
Prileszky István: Közforgalmú közlekedés a határon átnyúló agglomerációban	163
1. A közlekedés szerepe az agglomerációs övezetekben.....	163
2. A határon átnyúló jelleg kérdése	164
3. A pozsonyi agglomeráció határon átnyúló jellege.....	165
4. A határon átnyúló közlekedési szolgáltatások fejlesztése	167
4.1. Autóbusz-közlekedés	167
4.2. Vasúti közlekedés.....	169
4.3. Hajózás.....	170
5. Az egységes agglomerációs közlekedés kialakításához megoldandó szabályozási feladatok	170
6. Példák az EU-gyakorlatból	172
7. Összefoglalás	176
Lelkes Gábor: A régió gazdasága.....	178
1. Primer szektor.....	179
2. Ipar	181
3. Tercier szektor.....	184
4. Vállalkozások.....	188
5. Humán erőforrás	190
6. A holnap	192
Baj Gabriella: A területhasználat átalakulása.....	196
1. Bevezetés	196
2. Győr-Moson-Sopron megye, a vizsgált határ menti térség területhasználatának bemutatása.....	197
2.1. A Dunakiliti duzzasztómű.....	200
3. Külföldi állampolgárok ingatlanszerzése Magyarországon	201
3.1. Törvényi szabályozás.....	201
3.2. Szlovák állampolgárok ingatlanszerzése Győr-Moson-Sopron megyében.....	202
3.3. Pozsony magyarországi szuburbán térségének legkedveltebb települései.....	203
4. Összefoglalás	207
Reisinger Adrienn: Oktatás és egészségügy	210
1. Bevezetés – Problémafelvetés	210
2. Külföldi állampolgárok a magyar közoktatási rendszerben	211
2.1. Törvényi szabályozás – felmerülő problémák	211
2.2. Néhány jellemző adat	212
2.3. Óvodai tapasztalatok.....	214
2.4. Általános és középiskolai tapasztalatok	214

3. Felsőoktatási helyzet Magyarországon a külföldi állampolgárságú hallgatók helyzetét vizsgálva.....	216
3.1. Törvényi szabályozás – a külföldi állampolgárok jogai.....	216
3.2. Néhány jellemző adat.....	216
3.3. Gyakorlati tapasztalatok.....	218
4. Egészségügy.....	219
4.1. Törvényi szabályozás.....	219
4.2. Gyakorlati tapasztalatok.....	219
5. Összegzés, javaslatok.....	220

ELŐSZÓ

Pozsony városának különleges adottságai vannak. Talán egyetlen főváros a világon, amely egyszerre két szomszédos állammal is határos: Ausztriával és Magyarországgal. Történelmi meghatározottságai mellett a város területi bővülése is hozzájárult, hogy ez a sajátos földrajzi elhelyezkedés kialakuljon. A hetvenes–nyolcvanas évek gyors urbanizációja, lakosságszám növekedése után a kilencvenes évek végén megindult a szuburbanizáció, a lakosság kiköltözése a város környéki településekre. A kétezres évek gyors gazdasági fejlődése még intenzívebben növelte-növeli a város és a városkörnyék lakóinak számát, Pozsony és környéke egész Szlovákiából vonzza az új megtelepülőket.

Ezt a történetet bármely fejlődő nagyvárosról elmondhatnánk: Pozsony különlegessége földrajzi elhelyezkedéséből és etnikai környezetéből adódik. A kiköltöző városi lakosok és az újonnan érkezők gyakran olyan területeken találnak lakhelyet családjuk számára, amelynek lakossága többségében magyar származású (Csallóköz). Az uniós csatlakozás után megnyílt az út a szomszédos határtérségek, Magyarország és Ausztria felé is. A vállalkozó szellemű családok a szomszédos országok határ menti településein vásároltak ingatlant maguknak, felismerve, hogy ezekben a falvakban az ingatlanárak meg sem közelítik a fővárosi, illetve főváros környéki árakat.

Itt jön a határ több évtizedes elválasztó szerepe: a magyar és osztrák határ menti falvak saját országukban a periférián helyezkednek el, messze a fővárostól. A megnyíló határ, az átjárhatóság, költözés szabadsága viszont egy csapásra egy másik állam fővárosának közvetlen közelébe „helyezte” őket. A gyarapodó főváros agglomerációja átlép a határon, s új lehetőségeket, de új problémákat is jelent a szomszédos települések számára. Ez egy ritka jelenség, egész Európában csak néhány példát találhatunk rá (pl. Trieszt, Genf), de intenzitását, funkcionalitását tekintve Pozsony esete mindenképpen egyedülálló.

Jelen kötetünk ezt a problémakört vizsgálja: a Pozsonyból kiköltözők helyzetét, a szuburbanizáció hatásait a magyar többségű Csallóközben és Magyarország határ menti falvaiban. A Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja Nyugat-magyarországi Tudományos Intézete és a Fórum Kisebbségkutató Intézet, összefogva három szlovákiai (Somnórja, Pozsonypüspöki és Vajka) és három magyarországi (Dunakiliti, Mosonmagyaróvár és Rajka) érintett önkormányzattal az Európai Unió támogatásával¹ egy éven keresztül vizsgálta a térséget. Vizsgálódásunk egy jelenséget követett nyomon, amelyre még nem volt példa térségünkben, s ez adta a munka nehézségét, de szépségét is a kutató számára. Munkánk célja, hogy megismerjük ezt a folyamatot, s az önkormányzatok, a közszolgáltatóknak a szuburbanizációból eredő problémáira és lehetőségeire segítsünk választ adni. Jelen kötetünk ennek a munkának az eredményeit tárja a nyilvánosság elé.

¹ A kutatást a Magyarország–Szlovákia Határon Átnyúló Együttműködési Program 2007–2013 támogatta. A támogatott projekt címe és kódja: AGGLONET Magyar–szlovák agglomeráció Pozsony környékén – Közszolgáltatás fejlesztési hálózat Pozsony határon átnyúló agglomerációjában. HUSK/0801/1.5.1/007

A kutatómunka háttérét biztosított ahhoz, hogy vizsgálatainkkal párhuzamosan felépítsünk egy határon átnyúló hálózatot, amelynek első tagjai a munkában részt vevő önkormányzatok, s amely rugalmasan tovább bővíülhet más önkormányzatokkal, érintett szolgáltatókkal és hivatalokkal. A hálózat tagjai így tapasztalataikat és lehetőségeiket összekapcsolva, közösen hatékonyabb válaszokat tudnak adni a szuburbanizáció, illetve az eltérő állampolgárságú és nyelvű beköltöző népesség problémáira. Országon belül sem bővelkedünk városi agglomerációkban működő hálózatokban, így egy határon átnyúló ilyen szerveződés különleges kihívást jelent a benne résztvevők számára.

Reméljük, hogy munkánk, s a létrejött hálózat hozzájárul ahhoz, hogy Európának ebben a különleges, határon átnyúló térségében egy példaértékű összefogás valósuljon meg, létrejöjjön, s funkcionáljon egy gazdaságilag növekvő régió, amely tiszteletben tartja a nemzetállami területeket, de túllép az államhatárok elválasztó, korlátozó hatásán, amelyet sok évtizeden át megtapasztalhattunk.

A szerkesztők: Hardi Tamás, Lados Mihály, Tóth Károly

HARDI TAMÁS

A SZUBURBANIZÁCIÓ JELENSÉGE ÉS HATÁSAI – HATÁRON INNEN ÉS TÚL

1. BEVEZETŐ

A lakóhelyi szuburbanizáció ma már általános jelenségnek mondható Magyarország nagyvárosai körül. A városi lakosok közeli településekre történő kiköltözése mellett a gazdaságilag fejlődő városi térségekbe az ország más részeiből áttelepülő népesség egy része is a város helyett valamelyik közeli települést választja lakóhelyül. A szakirodalomban eltérő véleményeket találunk arra nézve, hogy hazai városaink szuburbanizációs tendenciái megegyeznek-e a nyugat-európaival, avagy jelentős mértékben eltérnek azoktól (Timár–Váradai 2000). Általában a városfejlődés fő tendenciái hasonlóak, bizonyos közép-európai sajátosságokkal, amelyek térségünk sajátos történelmi, társadalmi-gazdasági fejlődéséből s mindezek megkésetttségéből ered (Enyedi 1988; Rechnitzer 1994). Hasonlóan izgalmas kérdés, hogy Magyarországon belül vidéki városaink szuburbanizációja miben különbözik a budapesti folyamatoktól, másfelől az egyes vidéki városok szuburbanizációs folyamatai között tapasztalhatók-e jelentős eltérések? Véleményünk szerint a kilencvenes évek során zajló folyamatok sok szempontból hasonlóak, mint más országban, hasonlóak a hajtóerők, a jelentkező problémák, sok jellemzőjükben viszont mások. A szerző által többször vizsgált Győr esetében nagyon sok egyezést tapasztalhatunk a Budapest környékén leírt folyamatokkal (Dövényi–Kovács 1999), elsősorban a szuburbanizáció múltja (rekreációs szuburbanizáció – hétvégi telkek vásárlása a nyolcvanas években), a kitelepülő népesség jellemzői és motivációja terén. Ugyanakkor vidéki városaink szuburbanizációja lényegesen kisebb léptékű, mint a szakirodalomban fellelhető külföldi példák, mint ahogy a vidéki városi népesség koncentrációja is kisebb a klasszikus példákban szereplő urbánus térségekre jellemző mértéknél. Vidéki városaink szuburbanizációja egy olyan időszakban indult meg, amikor a hazai gazdaság egy erős visszaesésen ment át, ami a népesség jelentős részének elszegényedéséhez vezetett, s a demográfiai állapotokat a természetes népességfogyás jellemzi (Bajmócy 1999). Továbbá, a kilencvenes évek során a lakás- és telekpiac átalakult, szinte kizárólagos volt a családok önerős lakásépítése, a bérlakásállomány jelentős részét privatizálták, s csak egészen kis számban épültek új bérlakások. Mindezek eredményeként a lakáspiac meglehetősen torz képet mutatott, bérlakáspiacról pedig nem is beszélhetünk. Kutatásaink során kialakult véleményünk szerint a szuburbanizációs folyamat az ingatlankezelés, s így ezzel egyidejűleg nyilván a kínálat jellemzőinek változásán alapul, vagyis egy gyenge, tökehiányos ingatlanpiac esetén nem lehet jelentős mértékű, viszont a fellendülő gazdaság, az új évezred elején jelentkező ingatlanpiaci növekedés, a könnyen hozzáférhető, olcsó

hitelek a szuburbanizációt is fellendítették. A 2008 végén beköszöntött válság ingatlanpiaci kiteljesedése napjainkban tapasztalható, így annak szuburbanizációs hatásairól jelenleg még nincsenek egzakt ismereteink. Ezeket a lehetséges hatásokat mindenesetre megbecsülhetjük, átgondolhatjuk.

Foglalkoznunk kell ugyanakkor azzal is, hogy a szuburbanizáció jelensége a városfejlődési folyamat része, s mint ilyen, nem jelent állandóságot, hanem maga is változik térben és időben, s ez a változás viszonylag gyors lehet. Tehát a növekedés megállhat, sőt csökkenésbe is átfordulhat, új ingatlanpiaci folyamatok indulhatnak be. A viszonylag rövid idő alatt, hasonló körösszetételű és szociológiai jellemzőkkel bíró (szegregált) népesség érzékenyebbé teszi a településeket egyes válságjelenségek iránt.

Ezeket a tényeket felismerve napjainkban erősödnek azok a kritikai nézetek, amelyek a szuburban kiköltözés, városterjedés negatívumait s fenntarthatatlanságát hangsúlyozzák. Nézetünk szerint valóban léteznek ezek a negatív jelenségek, de térségünk városai és urbánus térségei nem olyan méretűek, hogy ezek a negatívumok fatális eredménnyel zárulnának. Ahogyan a robbanásszerű városnövekedés sem teremtett térségünkben élehetetlen városokat (hasonlóat az amerikai városnegyedekhez vagy harmadik világbeli városokhoz), úgy a szuburbanizáció problémái is kezelhetők maradnak, amennyiben azokat időben felismerjük s összehangolt válaszokat adunk rájuk.

Különleges helyzetet teremt, amikor a nagyváros közvetlenül az államhatár mellett helyezkedik el, s így a terjeszkedésének a politikai tér szab határt. Kifejezetten erősíti ezt a helyzetet, ha a határ a város természetes növekedési irányába, a földrajzi és/vagy közlekedési lehetőségek irányába esik. A határ megnyitása így óhatatlanul a szuburbanizációnak a másik állam határvidékére való kiterjedését vonja maga után. Itt azonban a szuburbanizáció hatásainak speciális helyzetével találkozhatunk. A beköltöző népesség nem csupán szociológiai jellemzőiben, hanem állampolgárságában, nyelvében is különbözik, s költözési motivációi között szerepelnek olyan pillanatnyi gazdasági előnyök is, amelyek országon belül nem adóttak (valutaárfolyam, árszínvonal különbsége).

A hazai szuburbanizációnak egy különleges, új esete Pozsony határon átnyúló terjeszkedése (Hardi–Hajdú–Mezei 2009). Az államhatárok elválasztó szerepének csökkenésével, az uniós tagállamok közötti átjárhatóság javulásával a különleges földrajzi helyzetben lévő (határ mellett elhelyezkedő) nagyvárosok életjelenségei áterjedhetnek a határon. Vannak már erre példák Európában (lásd kötetünkben Devan Jagodič tanulmányát). Nem is annyira a folyamat léptéke hívja ki a figyelmünket, mint inkább a különlegessége. Pozsony esetében egy dinamikusan növekedő fővárost csak az államhatár választott el egy olyan térségtől, amely a saját államában (Magyarországon) vidékinek számított. Így az ingatlanárakban jelentős különbség mutatkozott, ami megindította a vállalkozó szellemű pozsonyi családok kitelepülését a mosonmagyaróvári kistérség határhoz közeli településeire (Rajka, Dunakiliti stb.). A kedvező ingatlanárak mellett a kiköltözést elősegítette, hogy Pozsony belvárosa könnyen, gyorsan elérhető ezekről a településekről, a jó utaknak köszönhetően gyorsabban, mint például a Csallóköz több, hasonló távolságra elhelyezkedő falujából, városából, ahonnan a korábbi szuburbanizációnak köszönhetően tömegek indulnak reggelente Pozsonyba dolgozni. A lakossági kiköltözés mellett megjelent a rekreációs kiköltözés (hétvégi házak vásárlása) és megindult a munkahelyek kiköltözése is a magyar oldalra. Pozsony a fővárosok sorában viszonylag kisméretű város. Mintegy félmillió lakosával nem produkál olyan tömeges jelenségeket, mint a kilencvenes évek elejétől az akkor közel kétmillió Budapest. Terjeszkedését földrajzi helyzete is befolyásolja, mivel be van szorítva a hegyvidék, a Duna és az államhatárok (osztrák és magyar) közé. Így csak egyes irá-

nyokba tud az agglomeráció terjeszkedni, s a határok megnyílása ehhez kedvező helyzetet teremtett. Tehát a kiköltözést több dolog is motiválta, léptékét tekintve kezelhető, megfelelő odafigyeléssel.

A szuburbanizáció tehát egy gyors folyamat, amelynek nem csupán okai, de hatásai is érdekesek a kutató számára. A határon átnyúló változata pedig még különlegesebb élethelyzeteket teremt, s felerősítheti ezeket a hatásokat pozitív és negatív irányban egyaránt. Viszonylag kis létszámú népességet érint (jelenleg kb. 3000 szlovák állampolgár él a vizsgált térségben), de ez a létszám tovább növekedhet, s észre kell vennünk, hogy egykori perifériánk ma egy főváros agglomerálódó zónájába került annak előnyeivel, hátrányaival egyetemben. Ezt az uniós integrációs folyamatok egy különleges földrajzi helyzetű térségének lokális megjelenéseként értékelhetjük.

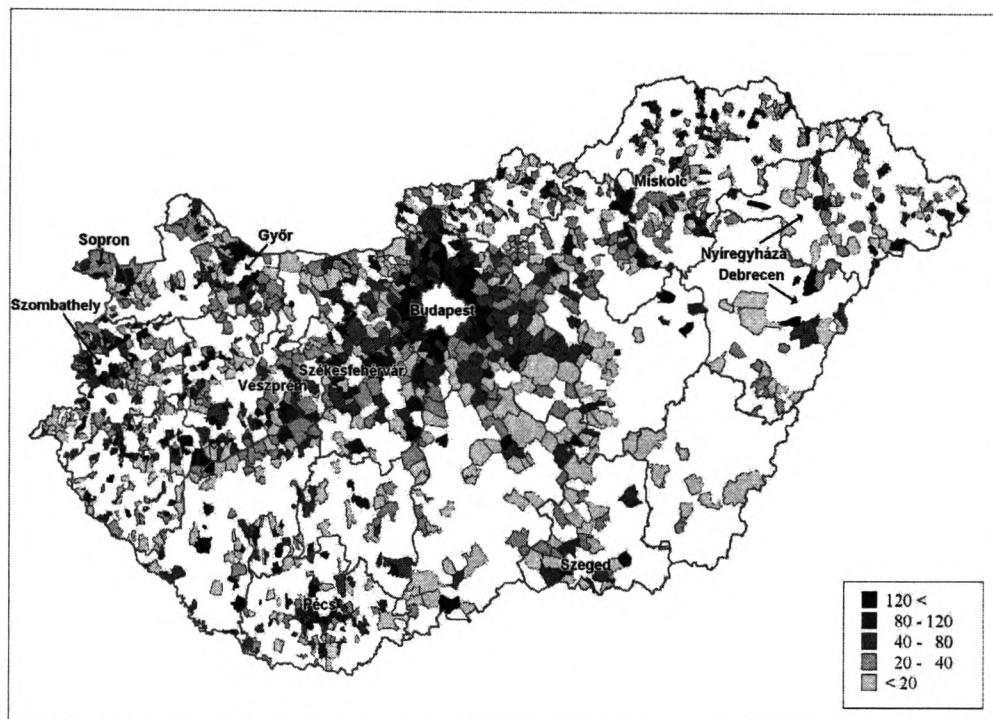
Jelen tanulmányban bemutatjuk a szuburbanizáció jelenségét, s elsősorban magyarországi példákon a már lezajlott folyamatokat. Ezek a példák bemutatják, hogy hogyan alakult át a központi települések helyzete, s a szuburbán települések funkciója. A folyamat Budapest esetében a kilencvenes évek elejétől tapasztalható a mai formájában, míg vidéki városaink az évtized végén kapcsolódtak be. Tanulmányunk e példák segítségével vázolja fel a folyamat általános jellemzőit, hatásait.

2. A SZUBURBANIZÁCIÓ FOLYAMATA

A szuburbanizáció jelensége a nagyvárosok környékén az egész világon tapasztalható folyamat. Pontos meghatározására számos definíció született, amelyek némiképp eltérő módon értelmezik a jelenséget (Tímár 1999). Maga a jelenség a városok térbeli szétterülésének tekinthető, mely a város közigazgatási határán kívül valósul meg. A folyamat a városi lakosok, a vállalkozások, a szolgáltatások kitelepülését jelenti a város határán kívül eső, közeli településekre. A szuburbanizáció jelensége szinte törvényszerűen követi a városok robbanásszerű növekedését. Ekkor a város növekedése rendszerint megáll, s a város körüli gyűrű kezd el növekedni (Enyedi 1988). A statisztikák ekkor a falusi népesség számának növekedését rögzítik, hiszen a város környéki települések községeknek (falvaknak) számítanak, holott a szuburbán zónában ezek a települések már a város térben kiterjesztett részeinek tekinthetők. Jellemző, hogy előbb csak néhány település, majd egész zónák lakosság száma kezd el növekedni. Ez a növekedés rendkívül gyors is lehet, tapasztalhatjuk, hogy kisebb települések akár egy évtized alatt is megduplázhathatják lakóik számát. A közlekedési lehetőségek alapvetően befolyásolják a kiköltözés lehetőségét és irányát. A tömegközlekedés megjelenése után a közlekedési pályák mentén alakultak ki a szuburbiák, míg igazán nagy lendületet a személygépkocsi elterjedése adott a folyamatnak, amikor egy város körül már széles övezetekben terülhettek szét a lakónegyedek. Tehát a közlekedés technikai fejlődése lehetőséget teremtett a szuburbiák létrejöttéhez.

Alábbi ábránk azokat a településeket mutatja, amelyek állandó lakhely szerinti vándorlási egyenlege 2002 és 2007 között pozitív volt, tehát többen költöztek oda, mint ahányan elköltöztek az adott időszakban. Jól látszik, hogy nagyobb városaink népességüket veszítették vagy stagnáltak, tehát nem rendelkeztek vándorlási többlettel (lásd Budapest, Győr, Szombathely, Veszprém, stb.), míg a körülöttük lévő gyűrűben a beköltözők száma erősen növekedett (Hardi 2002; Szabényi 2006; Bajmóczy 2006).

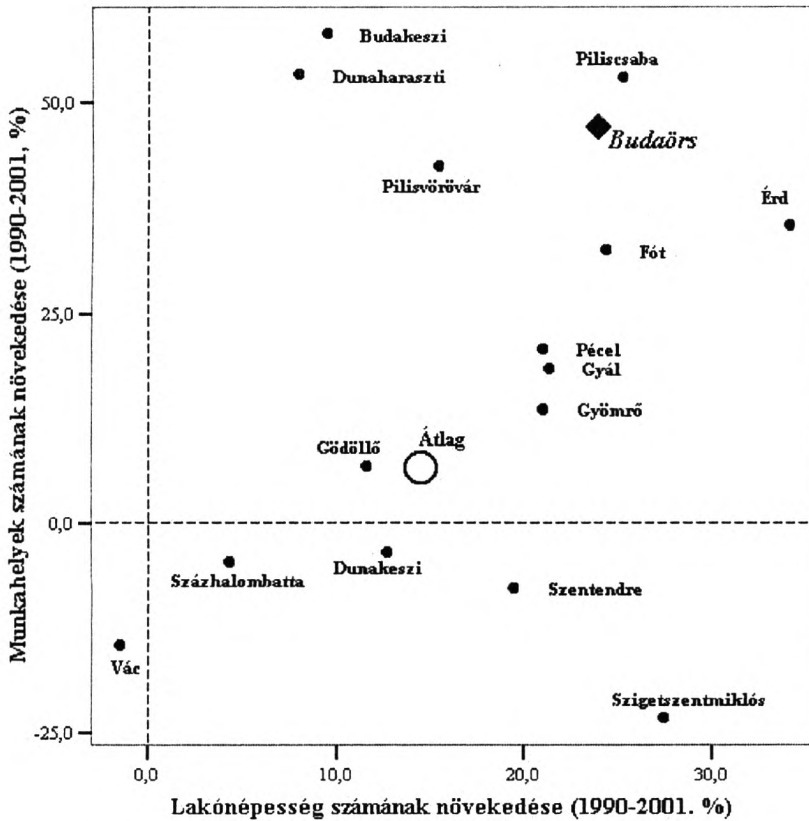
1. ábra: A pozitív vándorlási egyenleget felmutató települések Magyarországon 2002–2007 között (vándorlási nyereség: fő/1000 lakos)



Forrás: KSH adatok alapján saját számítás és szerkesztés.

A szuburbanizáció nem csupán a lakosság kiköltözését jelenti. A lakóhelyi szuburbanizáció mellett beszélnünk kell a munkahelyek, a szolgáltatások, a rekreációs tevékenységek kitelepüléséről is. A város környéki településeken növekszik a munkahelyek száma, a városi cégek telephelyeiket kiköltöztetik, s ugyanakkor számos szolgáltatás (pl. bevásárlóközpont) is már a városhatáron kívül jön létre. Mindez természetesen nem egyenletesen megy végbe. Vannak települések, ahol a lakosságszám gyarapszik, vannak, amelyek esetében a munkahelyek száma nő, s van, ahol mindkettő. A mellékelt ábra a budapesti agglomeráció városai lakosságszámának és munkahelyszámának változását mutatja 1990 és 2001 között. Ábránkon keresztül, a budapesti agglomeráció példáján láthatjuk, hogyan alakítja át a szuburbanizáció egy-egy település, egy-egy övezet funkcióját.

2. ábra. Az agglomerációs társközpontok funkcióváltozása a kilencvenes évtizedben



Forrás: KSH adatok alapján szerkesztette Hardi Tamás

Az ábrából jól kiolvashatók az egyes települések fejlődésének jellemzői. Lakosságszámban és a munkahelyek számában egyszerre csak Vác veszített a kilencvenes évtizedben. A többi település egyértelműen növelte a népességét, így a népességnövekedés mértéke és a munkahelyek számának változása alapján tehetünk közöttük különbséget.

Bizonyos települések egyértelműen elindultak egy funkcióváltás irányába. Láthatjuk, hogy Szigetszentmiklós és Szentendre esetében a lakosságszám erős növekedését a munkahelyek számának csökkenése kísérte, tehát a lakóhelyi funkció erősödött.

A másik véglet, a foglalkoztatói szerepkör erősödése Dunaharaszti, Budakeszi, Budaörs, Piliscsaba és Píllisvörösvár esetében figyelhető meg. Valamennyi település erősen vonzó lakóhelyet biztosít, különösen Budaörs és Piliscsaba, de munkahelyeik számának növekedése jelentősen meghaladta a lakosok számának növekedését. Valójában ők azok, akik a szuburbanizáció egy következő fázisába léptek, ahol a lakóhelyek növekedése mellett a munkahelyek számának dinamikus növekedése tapasztalható, s munkaerővonzó képességük már nem csak az agglomerációban, illetve a központi városban, hanem az agglomeráción kívül is érvényesül.

Biatorbágy és Törökbálint is a dinamikusán növekvő, munkahelyi szerepkört felvevő, ingázó célponttá váló települések közé tartozik. Törökbálint lakosságszámát 9459 főről 11 278-ra

növelte (19,2%-kal), munkahelyeinek számát pedig 3591-ről 5389-re (50,1%-kal). Biatorbágy a fenti ábra koordinátarendszerében viszont nem is lenne ábrázolható, mivel miközben lakosságszámát 7176 főről 8293-ra növelte, a munkahelyek száma 948-ról 2952-re nőtt (211,4%-kal). E két település bevonása a vizsgálatba azt a véleményünket erősíti meg, hogy a Budapesti agglomeráció nyugati része erősen munkahely-orientált változást élt/él át, s ez nem csupán Budaörsöt, hanem a szomszédos, jó adottságú településeket is érinti.

A tipikus szuburbán fejlődés kategóriájának nevezhetjük Gyál, Pécel, Fót és Érd csoportját, amelyek hasonló mértékben növelik népességüket és munkahelyeik számát. Köztük Érd az, amelynél mindkettő növekedése nagyon erős, de például Budaörsrel összevetve elsősorban a lakóhelyi funkciója erősödik. Fejlődésük, arányaik hasonlóak az agglomerációs átlaghoz, csak nagyobb dinamikával ismétlik azt, nagyobb a leteleplülő lakosok és munkahelyek száma. Esetükben tehát egy klasszikus, tipikus szuburbán fejlődést tapasztalhatunk, átlagon felüli dinamikával.

Az átlaghoz leginkább Gödöllő és Gyömrő hasonlít, ahol a munkahelyek természetes mértékű növekedése s mellette lakosságszám-növekedés is tapasztalható.

Az ábra tanulsága, hogy a budapesti agglomeráció nyugati és északnyugati irányában tapasztalhatunk elsősorban egy posztzuburbán átalakulást. Az öt elkülönülő település (Dunaharaszti, Budakeszi, Pilisvörösvár, Piliscsaba és Budaörs) közül Dunaharaszti növekedése elsősorban a telephelyes iparnak köszönhető, míg a négy, hegyek közé szorított település esetében egyértelműen a szolgáltató szektor, valamint a „negyedik” szektor (felsőoktatás, kutatás) telepítette ki a munkahelyeit. Ez az utóbbi megállapítás Piliscsabára érvényes, ahol az egyetemi képzés a lakosságszám növekedéséhez is hozzájárult. A Zsámbéki-medence fejlesztési tervei, amelyek a K + F kapacitás növelését célozzák, beleillenek ebbe a képbe, még akkor is, ha az aktuális tervek éppen lekerültek a napirendről.

Vidéki városainknál is növekszik a szuburbán térség foglalkoztató szerepe. Győr példáján keresztül láthatjuk, hogy a leteleplülő vállalkozások egyre inkább az agglomerációt részesítik előnyben. A győri agglomeráció gazdasági súlyának vizsgálatához a 10 főnél többet foglalkoztató, működő vállalkozások számának alakulását vizsgáltuk az 1999-es és 2007-es éveket összehasonlítva.

1. táblázat. A Vállalkozások megoszlása a foglalkoztatottak száma szerint 1999; 2007

A vállalkozás nagysága	10–19 fő		20–49 fő		50–249 fő		250–499 fő		500 fő felett		Összesen	
Év	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007
	db	db	db	db	db	db	db	db	db	db	db	db
Ország	15652	18461	9034	9982	5371	5088	613	512	480	412	31150	34455
Régió	1551	1656	878	884	583	535	79	54	60	56	3151	3185
Megye	745	821	397	413	270	261	40	26	24	30	1476	1551
Agglomeráció	371	412	194	203	130	132	19	13	17	17	731	777
Agglomeráció Győr nélkül	72	88	28	46	21	19	1	3	1	1	123	157
Győr	299	324	166	157	109	113	18	10	16	16	608	620

Forrás: KSH adatok alapján saját számítások

Az összehasonlítás eredményképpen látható, hogy egy enyhe koncentrációs folyamat megy végbe a régió belül. A régió részesedése az országos adatokból csökkent a két időpont között,

viszont a régió belül Győr-Moson-Sopron megye, azon belül a győri agglomeráció súlya növekedett. Az agglomeráción belül viszont egy enyhe dekoncentráció következett be: Győr aránya némiképp csökkent, miközben az agglomeráció részesedése növekedett a vállalkozások számából. A vállalkozások számának növekedése a két időpont között a vizsgált területi egységek közül az agglomerációban volt a leggyorsabb (27,6%), míg országosan 10,6%, a régióban 1,1%, a megyében 5,1, Győrben 2,0%.

Tehát a 21. század első évtizedében nyilvánvalóan beindult a gazdasági szuburbanizálódási folyamat. Győr részarányának csökkenése nem a város attraktivitásának csökkenését jelentette, hiszen a növekedés így is meghaladta a régiós átlagot, hanem a városban elérhető telephelyek számának csökkenését, a bérleti díjak növekedését, az elérhetőség romlását, vagyis a város telítettségét. Azaz tipikusan azok a jelenségek következtek be, amelyek minden nagyváros körül bekövetkeznek, amennyiben a térség gazdasági növekedést él át. Nyilván több önkormányzat segítette is a folyamatot a helyi adók szintjének kedvező megállapításával, telephely-kialakítással, de korábbi interjúink tanúsága szerint a telephelyi döntésekben nagy súlyt jelentett például az autópálya elérhetősége (pl. Töltéstava, Nyúl esetében). Láthatóan kialakultak a foglalkoztató alcentrumok a térségben.

Mint minden folyamat, a szuburbanizáció is szakaszolható, egyfajta életgörbét ír le (Tímár 1999). Három fő szakaszt mutat: 1) kezdeti szakasz; 2) tömeges szuburbanizáció; 3) a hanyatlás szakasza. Ezek a fázisok természetesen nem törvényszerűen egy ívet írnak le, megfelelő körülmények között újra kezdődhet, ismétlődhet valamelyik szakasz. Főleg kisebb városok esetében a kiköltözni vágyó/tudó népesség elfogyhat, illetve a gazdasági-társadalmi feltételek változásával újabb rétegek kapcsolódhatnak be vagy eshetnek ki a kiköltözés folyamatából.

A kezdeti szakaszban csak néhány településen érezhető a lakosság gyors növekedése, az erős betelepülés. Jellemző, hogy ekkor a betelepülők még saját beruházásukban építenek családi házakat, esetleg használt ingatlanokat vásárolnak. A tömeges szakaszban már megjelennek a nagyobb befektetők is, új lakóterületek alakulnak ki, s egyre gyakoribbá válik a sorházak, több-lakásos társasházak építése, ezáltal gyorsan növekszik a beköltözők száma, a népsűrűség. Ez az az időszak, amelyben alapvetően átalakul a korábbi falu egy városias jellegű településsé.

Az elmúlt években az ingatlanpiac sokat változott. Az agglomerációban a korábban jellemző családi házas beépítés mellett ma már egyre inkább a vállalkozók által épített nagy társasházak megjelenése mutatható ki, amelyekben gyakran több száz lakás található. Ez elsősorban Budapest agglomerációjában tapasztalható, de megfigyelhető Győr környékén is. A magyarázat az, hogy a telekárak, ingatlanárak növekedésével ma már jobban megéri több lakás építése egy lakótelekre, valamint fontos szempont, hogy a családi házat építeni képes, illetve akaró réteg egyre inkább fogy, s a kiköltözés során előtérbe kerülnek azok, akik vagy nem tudják a házat megfizetni, vagy nem kívánnak telekkel, kerttel bajlódni. Ez a folyamat más európai országokban már korábban bekövetkezett (Herfert 2001).

Ennek eredménye ugyanakkor, hogy az agglomerációs települések népsűrűsége nő, s egyre világosabbá válik, hogy a városból való kitelepülés elsősorban gazdasági kényszer hatására következik be a családoknál.

A szakaszolás fontos tanulsága, hogy a szuburbanizáció nem örökérvényű folyamat. Hasonlóan a városfejlődés más eseményeihez, ez is visszafejlődhet, ellentétes folyamatok következhetnek be. Budapest esetében az agglomeráció külső övezetében számos, korábban favorizált település beköltözési intenzitása csökkent, néhol népességfogyás indult meg (Schuchmann 2008). Ez különösen érvényes a távoli, nehezebben megközelíthető szuburbiákra.

3. A SZUBURBIÁK JELLEMZŐI

3.1. A szuburbia

A kiköltözés legfontosabb eredménye, hogy ún. szuburbiák jönnek létre, amelyek fizikai megjelenésükben, kapcsolatrendszerükben, lakóik összetételében, szokásaikban más jellemzőkkel bírnak, mint a hagyományos falusi népesség. Státuszuk szerint lehetnek községek, városok, lakosságszámuk alapján a néhány ezres nagyságrendtől a nagyvárosok körüli több tízezres népességű városokig terjedhetnek. (Budapest agglomerációjában pl. Érd napjainkra 70 ezres népességet ért el.) A létrejött szuburbiák nagyságrendje természetesen függ a központi város méretétől is. Fontos, hogy lakóik nagy része a központi városból települt ki, s arányuk a 20–50%-ot is elérheti. Térségünkben jellemző, hogy a szuburbiák létrejötté spontán folyamat, míg Amerikában, Nyugat-Európában több helyütt tervezők alakítottak ki ilyen településeket, hogy a városokra nehezedő népességnomást enyhítsék, illetve hogy a városi lét nehézségei miatti kitepülési igényt kielégítsék.

Mint már említettük, fontos megállapítás, hogy ezek a települések egy urbánus zóna részei, akkor is, ha eredetileg falusi jellegűek voltak. A lakók kapcsolatrendszere már nem a saját településük felé épül ki elsősorban, hanem a központi város irányába, fejlettebb, nagyobb agglomerációk esetén pedig az agglomeráció más települései felé (is).

3.2. Az ingázás jelensége

A kapcsolatok egyik legfontosabbika, amely a többi kontaktust (pl. szolgáltatások igénybevétele) is meghatározza, a munkahelyi ingázás. Kisebb városok szuburbán zónájában ez általában a város környéki településről a központi munkahelyek irányába valósul meg. Például Győr esetében a központi város felé valósul meg a mozgások 90%-a. Fejlettebb, nagyvárosi agglomerációknál, ahol már a városkörnyéki települések maguk is foglalkoztató központokká váltak, az ellenkező irányú áramlás is megfigyelhető, sőt, az agglomeráción belül s annak határán kívülről is kialakulnak ingázó irányok a kisközpontok felé. Budapest agglomerációjában, például Budapest és Budaörs között, a munkaerőcsere naponta mindkét irányba hasonló létszámú, de eltérő az ingázók foglalkoztatási szerkezete. Jellemző, hogy a Budaörsről Budapestre járó munkavállalók magasabb kvalitást igénylő munkákat végeznek, míg a fővárosból kifelé tartók alacsonyabbat. Az agglomerációs alközpont foglalkoztatási szerepének megváltozását az ingázáson keresztül Budaörs példáján tudjuk a leginkább szemléltetni. (Sajnos, ilyen adatokhoz csak a népszámlálások útján lehet hozzájutni, ezért a legfrissebb információk is 2001-ből származnak.)

Budaörs esetében a fővárossal folytatott munkaerőcserére jellemző, hogy 1990-ben a Budaörsről Budapestre ingázók száma lényegesen meghaladta a fővárosból kijárókét. Tehát egy tipikus szuburbán jelenségnek lehetünk tanúi, amikor a lakóhelyeket biztosítja elsősorban a kisváros, míg a munkahelyeket a központi város. 2001-ben ugyanakkor már hasonló volt a Budapestről Budaörsre, mint a fordított irányba ingázók száma, s hozzá kell tennünk, hogy a fővárosba bejárók száma csökkent is némileg (2. táblázat).

2. táblázat. A Budaörs és Budapest közötti munkaerőcsere

Év	Helyben foglalkoztatott összesen	Összes foglalkoztatott helyi lakos	Eljárók	Ebből Budapestre	A Budapestre ingázók aránya az eljárókból	A Budapestre ingázók aránya a foglalkoztatottakból	A Budaörsről Budapestre ingázók száma
1970	n.a.	8587	6327	5975	94,4	69,6	n.a.
1990	9706	9381	5835	5250	90,8	56,5	2989
2001	14 275	11 013	6406	5220	81,5	47,4	5232

Forrás: KSH adatok alapján

Az ábrázolt időszakban a munkahelyek száma jelentősen megnőtt Budaörsön. Látható ugyanakkor, hogy az évtizedek alatt a Budaörsről Budapestre ingázók száma számszerűen lényegében nem változott, az elmúlt évtizedekben 5–6000 fő között mozgott.

Így a munkahelyek számának bővülése az alábbi eredményeket hozta:

- Az ingázók arányának csökkenését. Míg 1970-ben a budaörsi munkavállalók 73,7%-a járt más településre dolgozni, addig 2001-re ez az arány 58,2%-ra csökkent, szinte hasonló eljáró létszám mellett. A Budapestre ingázók körében még jelentősebb a csökkenés.
- A helyi foglalkoztatás erősödése. Nyilvánvaló, ha az eljárók száma nem emelkedett, viszont a helyben lakó foglalkoztatottaké igen, akkor a helyben foglalkoztatottak számának nőni kellett. Ez a növekedés a kilencvenes évek során mintegy 30%-ot ért el.
- A Budaörsről kijáró munkaerő jelentősége nőtt Budaörs gazdaságában. Míg 1990-ben a helyi munkahelyek mintegy 30%-át töltötték be budapestiek, addig 2001-re ez az arány, növekvő létszámok mellett 36,7%-ra emelkedett. A Budaörsre ingázók köréből pedig arányuk 48,5%-ról 54,1%-ra emelkedett.
- A más településekről bejárók számának növekedése. A helyben foglalkoztatottak számának növekedése mellett lényegesen nagyobb mérvű a más településekről bejárók számának növekedése. Ez mintegy 157%. (Következő alfejezetünkben ezt részletesen kiemelem.)
- Összefoglalva, a munkahelyek számának bővülését a Budapestre kijárók számának növekedése, ugyanakkor a budaörsi aktív korú lakosság nagyobb arányának helyben maradása kísérte. Ennek és az agglomerációban máshol keletkezett munkahelyeknek köszönhetően a Budaörsről Budapestre járók számának kis mértékű, de arányának jelentős csökkenése következett be.

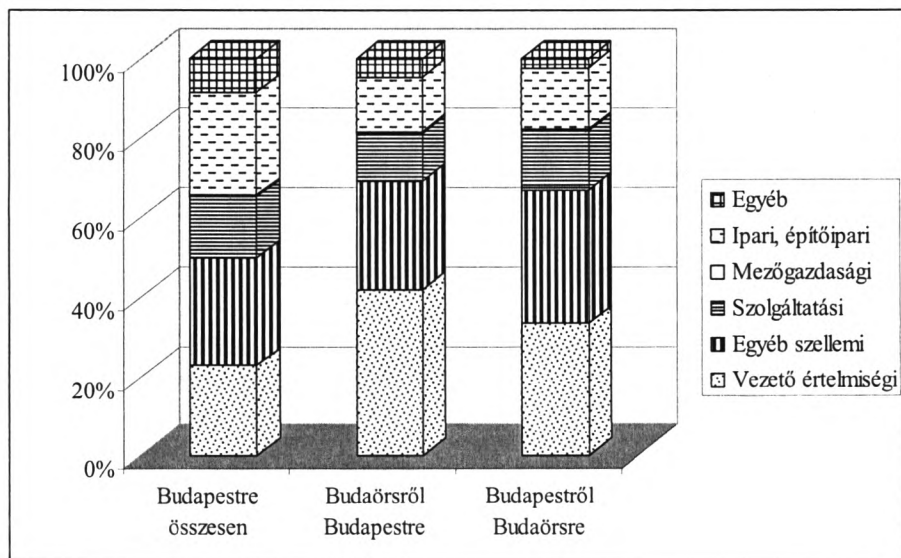
A budaörsi munkahelykínálat kilencvenes évekbeli átrendeződése a munkaerőcsere struktúráis átalakulását vonhatta maga után. Tehát az ingázók foglalkozási és ágazati összetétele változhatott.

A más településekről Budapestre ingázók körét, valamint a Budaörsről Budapestre és a fővárosból Budaörsre ingázók csoportját összehasonlítva, a foglalkozási csoportok szerint néhány eltérést tapasztalhatunk (3. ábra). A budapesti átlagnál lényegesen magasabb a Budaörsről a fővárosba ingázó vezető beosztásúak aránya 2001-ben (42,0%). Hozzáadva az egyéb szellemi foglalkozásúak arányát, megállapíthatjuk, hogy a Budaörsről ingázók 69,4%-a tartozik e két kategóriába. Vélhetően ez a magas arány a kilencvenes évek során alakult ki. 1990-ben az ingázókat csak szellemi és fizikai beosztás szerinti bontásban közölték a statisztiki-

kák, s ebből megtudjuk, hogy az akkori fővárosba ingázók közül csak 50,2% (2616 fő) volt szellemi beosztású. A fővárosból kijárók körében is hasonlóan változtak az arányok. Míg 1990-ben a kijárók között 48,7% volt a szellemi foglalkozásúak aránya, addig 2001-ben 66,9%. Összevetve tehát az 1990. évi és az ezredforduló utáni eredményeket, kitűnik, hogy *a Budaörs és Budapest között ingázók körében lényegesen megnőtt a szellemi foglalkozásúak aránya, s talán ezt nevezhetjük a fő s egyben strukturális átalakulásnak a két város közötti munkaerőcserében.* Ez a jelenség nyilvánvalóan összefügg a kisváros magas lakóhelyi presztízsével, a kilencvenes években jelentős dinamikát mutató kiköltözési folyamattal s a város gazdaságában bekövetkezett szerkezeti változással, nevezetesen a szolgáltatások arányának növekedésével, valamint a cégközpontok kitelepülésével. Voltaképpen az egész, Budapest és az agglomeráció közötti ingázásban egyre nagyobb arányban vesznek részt a szellemi foglalkozásúak, hiszen ez a gazdaság átalakulásával függ össze (terciarizálódás). A budaörsi munkaerőcserében azonban az átlagnál lényegesen magasabb arányban vesznek részt a szellemi foglalkozásúak, mint az agglomeráció egészében.

A másik jellemző eltérés a Budapestről Budaörsre ingázó egyéb szellemi foglalkozásúak (irodai alkalmazottak, alacsonyabb beosztású vezetők stb.), valamint a szolgáltatási alkalmazottak felülreprezentáltsága az ellenkező irányú mozgáshoz képest. A kilencvenes évek változásai, a szolgáltató szektor (áruházak) és a vállalati központok Budaörsre települése nyilván az ilyen irányú foglalkoztatást erősítette meg a városban, s különösen a szellemi alkalmazottak körében jellemző, hogy követték a Budaörsre települő céget.

3. ábra. Az ingázók megoszlása foglalkozási főcsoportok szerint az összes Budapestre ingázó, valamint a Budaörs és a főváros között ingázók körében, 2001-ben



Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

Budaörs és Budapest viszonya tehát az elmúlt időszakban alapvetően megváltozott. Egyrészt jelentősen megnőtt a fővárosból kijárók száma, másrészt jelentős mértékben átalakult az ingázók foglalkozási összetétele és így a társadalmi hovatartozás szerinti összetétel is.

3.3. A társadalom

A kiköltöző lakosokról a közvélekedés azt tartja, hogy jellemzően a középosztályhoz tartozó, fiatal családok. Lehet, hogy általában ez így is van. Elmondhatjuk ugyanakkor, hogy a kiköltözők szociológiai jellemzői nagyon különbözőek lehetnek. Egyrészt eltérő társadalmakban eltérő társadalmi csoportok vállalkoznak a kiköltözésre, másrészt az egyes övezeteket eltérő társadalmi státuszú kiköltözők preferálják (vannak kifejezetten magas státuszú szuburbiák középosztályi lakossággal, alacsonyabb státuszúak, amelyek az alsó-középosztálynak adnak otthont), harmadrészt a szuburbanizáció egyes korszakaiban, fázisaiban is más és más összetételű lehet a kiköltözők csoportja. A felső középosztály csak kisebb arányban vesz részt ebben a folyamatban. Érdekes megjegyezni, hogy például Budapest esetében a szuburbiák jellemzően a szomszédos, városon belüli kerületek státuszához alkalmazkodnak, annak folytatásai a városon kívül (Izsák 2004). Tehát a szegényebb városszéli peremkerületek folytatásában alacsonyabb státuszú szuburbiák, a magas státuszúak folytatásában gazdagabb szuburbiák találhatók. Beszélhetünk tipikusan munkás szuburbiákról is, különösen ott, ahol nagyfoglalkoztató üzem települt ki a városon kívülre, maga köré gyűjtve alkalmazottait. A magyar és a közép-európai városfejlődés sajátossága a szegénység kiköltözése, különösen a kilencvenes évek elején. Ekkor a rendszerváltás körül hirtelen megnövekvő városi rezsiköltségek elől menekültek sokan a peremterületekre, elsősorban a zárt kertekbe, számos problémát okozva ezzel önmaguknak s a települések irányítóinak egyaránt.

Győri vizsgálataink alapján elmondhatjuk, hogy nálunk a kiköltözők jelentős része (a győri megkérdezettek 72%-a a lakótelepekről került ki). A szocializmus időszakának eredményeként lakótelepeink népessége a társadalmi összetétel szempontjából meglehetősen heterogén volt. A lakótelepek homogenizációjához erősen hozzájárult a szuburbanizáció jelensége is, mivel elszívta azokat a rétegeket, amelyek képesek voltak a minőségi lakásváltásra.

4. AZ OKOK

A vállalkozások és a lakosság kitelepülésének alapját az ingatlanpiaci változások idézik elő elsősorban. A lakóhelyi szuburbanizációban a kiköltözés hajtóerejét több megközelítés szerint is értékelhetjük. Ha a térgazdaság alapvető elméleteire figyelünk, akkor a háztartások lakóhelyválasztásuk során két fontos tényezőre vannak tekintettel e neoklasszikus megközelítés szerint (Lengyel–Rechnitzer 2004): a munkába járás költségére (idő, távolság és a közlekedési mód szabályozza), valamint az ingatlanl kapcsolatos költségekre, ami összefüggésben van az ingatlan nagyságával és elhelyezkedésével.

Behaviorista megközelítésben vizsgálnunk kell az ember költözéssel, lakhelyválasztással kapcsolatos alapvető attitűdjeit, elvárásait. A szegregáció a megfelelő szomszédság megválasztásán, a lakóhely presztízsértékén keresztül óhatatlanul jelentkezik. Ebben természetes jelenséggént értékelhetünk egyfajta felfelé igazodást, tehát a jobb lakóköznyezet elérésének igényét, amiben a társadalmi státusz is kifejezésre jut. A szocializmus öröksége, hogy a hetvenes-nyolcvanas években létrejött lakótelepek szándékoltnan vegyes népességet tömörítettek, ezzel a szegregáció ellen hatottak (Cséfalvay 1994). Lakótelepeinken így nagy számban voltak olyan háztartások, amelyek a költözés lehetőségének megteremtődésekor gyorsan maguk mögött hagyták a lakótelepet. A lakótelepi elidegenedéssel szembeni egyik válasz, valamint a lakótelepek politikai okok miatt kikényszerített társadalmi sokszínűsége elleni reakció volt ez a szegregálódás. A városon belüli ingatlanfejlesztések hiánya azonban akadályozta a városon belül a minőségi

váltást, ezért sokan a környező településen kerestek maguknak lakóhelyet. Ezt bizonyítják győri vizsgálataink.

Fontos szempont ugyanakkor a szuburbán lét mítosza, amely a szuburbiát mint idilli családi környezetet tünteti fel. A nagyszámú munkahelyet létesítő várossal szemben a család lakóhelye, „nőiesebb” tér (Tímár 1999). Ez a mítosz természetesen a természet közelsége mellett vonatkozik a saját tulajdonú családi ház megteremtésének, a saját területnek az igényére is (az én házam az én váram individualizmusa), amely valóban erős motiváció. A rendkívül magas ingatlanárakkal jellemezhető, sűrűn lakott térségekben jelenik meg ez az igény minden akadályt elsöpörő erőként.¹ Győri vizsgálataink azt mutatják, hogy a motivációk között azonban első helyen a kedvező vételi ajánlat állt, s a megkérdezett kiköltözők mintegy 40%-ának a véleménye (2002-ben) az volt, hogy megfelelő győri ingatlan esetén inkább a várost választották volna, és a megkérdezés pillanatában is szívesen cserélték volna városra ingatlanjukat. (Ekkor azonban a városi fejlesztések még kis számban álltak rendelkezésre s a telekkialakítások száma is csekély volt.) Számos település ugyanakkor ennek a mítosznak nem felel meg. A közlekedési nehézségek, az ingázás a távolabbi településeken a családi fészket alvóhelyé degradálják, az egyre kisebb telkek kialakítása a saját teret szűkíti és a természetközelséget is megszünteti, az új utcák, lakóterületek nehezen elérhetővé teszik a közösségi tereket (sok helyütt járda sincs) s a családokat autós életmódra veszik rá. Így egyes esetekben az életforma elszigeteltebbé válhat, mint a lakótelepeken. Ezek a települések futnak ki először a folyamatból, s válnak az ingatlanok nehezen értékesíthetővé.

A szuburbanizációnak mint lakóhely választási folyamatnak fontos hátteret adott térségünkben az, hogy a lakásprivatizációval a családok egy jelentős része tőkét kapott a kezébe (Dövényi–Kovács 1999). Az állami tulajdonú városi lakásokat a rendszerváltás után a bérlők nagy része mélyen a piaci ár alatt vásárolhatta meg, s ezek értéke a keresleti jellegű ingatlanpiacon hamar megnövekedett. A kilencvenes évek végén a lakótelepi panellakások ára is rendkívül megnövekedett, hiszen alig került a rendszerbe új építésű lakás, így a családok kezén egy olyan tőke keletkezett, amellyel a szuburbiákban megvalósíthatták minőségi váltással kapcsolatos álmaikat.

Ha a munkahelyek kitelepülését nézzük, a háttérben szintén felfedezhetők ingatlanpiaci folyamatok, de más motivációk is. Főleg a gazdasági növekedést átélő nagyvárosokban, fontos központokban szembetűnő az ingatlanárak növekedése, ami előtérbe helyezi a városkörnyéki, gyakran vidékről jobban megközelíthető telephelyeket. A munkahelyek kiköltözésénél is egyre fontosabbá válik az ún. „területintenzitás”, vagyis a bérelt vagy megvásárolt ingatlan egy területességére jutó előállított termék mennyisége. Így a nagyobb alapterületet vagy sok szállítást igénylő tevékenységek előszeretettel választják telephelyül a szuburbán településeket. A kiköltöző népesség és a napi mozgási irányai, szokásai a szolgáltatások térbeli elhelyezkedését is újrastrukturálják. Az autóhasználat átalakítja a napi mozgáspályákat, s a vásárlók előnyben részesítik a parkolóhellyel rendelkező, útba eső szolgáltatásokat. Így a nagyáruházak és más

1 Ilyen pl. Hong Kong esete (Wang 2004), ahol a határon átlépve Kína szocialista rendszerű részében valósítják meg lakhatási álmaikat a sűrű népességű város lakói. De tapasztalhatjuk azt is, hogy nyugat-európaiak (sőt japánok) kontinensünk szegényebb országaiban vásárolnak ingatlant nyugdíjas korukra. Saját tapasztalatunk, hogy Bulgáriában, az ottani fálvakban letelepedett angol nyugdíjasok alapvető motivációjaként a „saját föld” megszerzését nevezték meg, amelyre London környékén képtelenek lettek volna. Ez ugyan már távol van a szuburbanizáció jelenségétől, itt a vidéki térbe való kiköltözés (counterurbanisation – ellenurbanizáció) egy sajátos, határon átnyúló esetével állunk szemben, de a saját föld megszerzése mint motiváció erősségét a példa jól mutatja.

szolgáltatások kötelező telephelyeivé válnak a közlekedési hálózat városperemi/városkörnyéki csomópontjainak. A kiskereskedelemben tapasztalható átrendeződés mögött megtaláljuk az autós életformaváltást, nem csupán a nagy láncok árversenyét.

Az ingatlan befektetők számára nagyobb haszonnal kecsegtetnek az egyben megvásárolható és fejleszthető területek, telkek, amelyeken gazdaságosabban tudnak nagyobb számú ingatlant kialakítani. Az (egykori) falvak így egy urbánus zóna részének tekinthetők, fejlődési folyamataik nem választhatók el a központi várostól, illetve annak agglomerációjától.

Tehát láthatjuk, hogy a jelenséget több hatás együttes jelenlétére kell visszavezetnünk, s ezek a hatások egymást is erősítik (ingatlanpiac-mítosz és lakhatási igények – térbeli szétterülés – autóhasználat kényszere – napi mozgás átalakulása – szolgáltatások térbeli átrendeződése és átalakulása).

5. HATÁSOK

Ekkora jelentőségű népességáramlási folyamat és a városi funkciók térbeli átstrukturálódása természetesen nem következhet be káros következmények nélkül. Egy település, amely a városból kitelepülők célterületévé válik, új fejlődési pályára áll. Sok olyan közvetlen hatás éri, amelyre saját önkormányzatának, lakóinak már nincs befolyása. Ezek a hatások egyaránt lehetnek pozitívak és negatívak (Kovács 1999). A pozitív hatás egyértelműen a népesség és a vállalkozások, munkahelyek számának a növekedésében érhető tetten. Ez a költözési folyamat egy évtizeden belül megváltoztathatja egy település életét. Ugyanakkor a növekedés nem jár együtt a korábban kiépült infrastruktúra, ellátórendszerek hasonlóan gyors növekedésével, ami konfliktushelyzetet teremt. Az új népesség azonban szociológiai jellemzőit, kapcsolatrendszerét tekintve eltér a korábban helyben lakó népességtől, ami nem csupán a mindennapi szokásokban szegregálja egymástól a két népcsoportot, hanem gyakran lakóhelyi elkülönülést is jelent: az új utcák, lakóterületek népessége eltérő életvitelt folytat. Mindezekkel együtt tehát megváltoznak a település gazdasági, társadalmi, műszaki jellemzői.

A kiáramlás kezdetén a szuburbanizációnak még egyértelműen a pozitív hatásait hangsúlyozták, mára azonban a hátrányok is világossá váltak. Az agglomerációs települések vezetői fenntartásokkal fogadják a nagy lakásberuházásokat, hiszen azok módosítják településük társadalmi összetételét, műszaki környezetét, az intézményekkel szemben támasztott igényeket. Így az agglomerációs települések helyzetüknek megfelelően különböző stratégiákat dolgoztak ki a további fejlődés kezelésével kapcsolatban (Szabó 2003). Az agglomerációban, valamint a városban erősödik a szegregáció, aminek jelentősek a társadalmi vonatkozásai (Dövényi-Kovács 1999; Csanádi-Csizmady 2002; Izsák 2004).

A lakosok és a gazdasági szereplők kitelepülése nagymértékben felerősíti a város és vidék közötti ingaforgalmat, mivel a kiköltözők munkahelyeiket általában továbbra is a városban találják meg, s a városi lakosok is egyre nagyobb mértékben látogatják a város peremén vagy az agglomerációban létesült szolgáltatásokat, kereskedelmi egységeket. A szuburbanizáció egyik fontos következménye tehát a közlekedéssel szemben támasztott igények megváltozása. A szuburbanizáció meglehetősen gyors folyamat, s egy adott területen szinte egy-két év alatt meg tudja változtatni a közlekedési kereslet jellemzőit. Ezzel szemben a közlekedési infrastruktúra rugalmatlan, átalakításához, az igényekhez igazításához évek, gyakran évtizedek és számtalan szereplő érdekeinek az egyeztetése s nem utolsósorban a jogszabályi környezet változása szükséges. Így nem csoda, hogy a városfejlődés e tipikus szakaszát szinte mindenhol a világon közlekedési problémák, konfliktusok sora jellemezte, jellemzi. A közlekedési problé-

mák ma már Magyarországon sem csupán a fővárosban, hanem vidéki nagyvárosainkban is jelentkeznek, Győrben például évről évre érezhető a forgalom növekedése, s a csúcsidőszakokban ma már jelentősebb közlekedési nehézségek alakulnak ki. A helyzet várhatóan tovább romlik az elkövetkező években. Igaz ugyan, hogy a közlekedés volumene a vidéki városokban kisebb, de ugyanakkor az infrastrukturális elemek áteresztő képessége is szűkebb, sok helyütt hiányzik a kötőtpályás közlekedés, s az alacsonyabb népsűrűségből következően az autóbuszokra támaszkodó tömegközlekedés hatékonysága is rosszabb. Mindezeket összevetve be kell látnunk, hogy a vidéki városok és környezetük ugyanúgy jelentős problémák előtt állnak a közlekedést illetően, mint a főváros, sőt sok tekintetben annál hátrányosabb helyzetben vannak.

A szuburbanizáció egyik legfontosabb és egyben legkorábban tapasztalható következménye a közlekedési igények jelentős növekedése és átstrukturálódása. Ma már nemcsak a fővárosban, hanem vidéki városainkban is tapasztalható, hogy jelentős mértékben megnőtt a személygépkocsi-forgalom a környező települések viszonylatában, különösen a munkaidő kezdetéhez és végéhez igazodva. Ez a növekedés természetesen nem írható teljes mértékben a szuburbanizáció számlájára, hiszen a városi lakosok és a vidéken helyben lakók is egyre nagyobb mértékben használnak személygépkocsit. A szuburbán kitelepülők azonban – amint vizsgálataink rámutattak – felülreprezentáltak a személygépkocsi-használatban s általában a közlekedési igényekben, ezért a forgalomnövekedésben jelentős a szerepük. Általánosságban elmondhatjuk, hogy az egy egységnyi kitelepülő lakos több egységnyi mobilitási igényt gerjeszt, tehát a kitelepülők létszámának növekedése nem egyenesen arányos a közlekedési igények növekedésével, mivel ezek az igények gyorsabban nőnek.

Győr környéki vizsgálataink alapján elmondhatjuk, hogy a kiköltöző lakosság körében nem találtunk olyan családot, ahol nem lett volna gépkocsi, sőt gyakoribb volt a két-három autós család, míg az autóbuszos közlekedést elsősorban a korábban is helyben lakók vették igénybe (Hardi-Nárai 2005). Mindez hatással van a még a lakosság egészségi állapotára is. A növekvő forgalom növeli a balesetveszélyt, az autós életforma pedig erősíti az elszigeteltséget, így a szuburbán népesség fizikai és mentális egészségi szituációja is szignifikánsan eltérhet a helyben lakó és a városi népcsoporttól is (Sturm, R. – Cohen, D.A. 2004).

6. A SZUBURBANIZÁCIÓS CSAPDA – TAPASZTALATOK

A korábban bemutatott neoklasszikus elmélet szerint a háztartások mint fogyasztók a lakóhelyválasztásuknál optimalizálták elhelyezkedésüket, a munkahelytől való távolságot és a lakással kapcsolatos költségeket. Napi tapasztalataink azonban azt mutatják, hogy a háztartások piaci informáltsága meglehetősen rossz, különösen, ami a jövőbeli, várható folyamatokat, azok bekövetkezési valószínűségét illeti. A kiköltözés idején a közlekedési költségeket, az ezzel járó nehézségeket hajlamos az egyén alábecsülni, az ingatlanlanság járó költségeket pedig a rendkívül liberális hitelrendszer csökkentette átmenetileg (s csupán látszólag). Így a 21. század eleji ingatlanpiaci „boom” idején sok család a minőségi lakásváltást hitelekkel, erőn felül vállalt költségekkel oldotta meg. Olcsó volt a hitel, így a várostól távolabb, nagy alapterületű ingatlant lehetett építeni. Olcsó volt az autó, így megengedhette magának a család, hogy nehezebben megközelíthető helyen vásároljon telket. Az ő számukra viszont a válság így dupla nehézségeket okozhat. Különösen a szegényebb családok csak a hitelek ellenére is csak a távolabbi településeken tudtak lakóhelyet találni. A hiteltörlesztések mellett a nagy ingatlan költségei növekednek, számukra az autózás kényszer, hiszen csak így tudják elérni a munkahelyet, iskolát, szolgáltatásokat. (Nem beszélve a munkahely elvesztésének, betegségnek stb. lehetőségéről). Nagy

számban vannak olyan családok, amelyek ingatlanpiaci pozíciójukat felülértékelték, s nagyobb távolságra, s nagyobb ingatlanba költöztek, mint amilyet jövedelmük megenged². A problémát az jelenti, hogy válság idején a közlekedéssel és az ingatlannal kapcsolatos fix költségek megmaradnak, sőt növekednek miközben az ingatlan forgalmi értéke nem változik, esetleg csökken. A peremterületeken, ahová a szegényebb családok költöztek, a sűrű beépítésű szuburbiákban az ingatlanok forgalmi képessége lényegesen lecsökken.

Ezt a folyamatot nevezhetjük a szuburbanizáció csapdájának. A kiköltözés egy felfutó gazdaságú korszak eredményeként jelentkezik, viszont a szuburbiákban a családok a közlekedési szükségletük, a térben szétvált lakóhely, munkahely, szolgáltatás miatt a válságoknak jobban kitettek, s előbb kerülhetnek anyagilag is krízishelyzetbe. Az önkormányzatok számára ebben ott jelentkezik a különös veszély, ahol a kiköltöző népesség társadalmi státuszát, szocio-demográfiai jellemzőit tekintve homogén, így egy válság a lakosság nagy részét érintheti. Ez különösen azokon a településeken igaz, ahova a anyagilag rosszabb helyzetben, illetve veszélyeztetettebb helyzetben levők telepednek le. Nyilván ez egyfajta „település-ökológiai” megközelítés, de ma már fontos ezt a városokra kitalált szemléletet a vidéki településekre is alkalmaznunk, s kijelenteni, hogy a szuburbán kiköltözés irányítatlan formája a család, a település, a szélesebb környezet szempontjából sem tartható fenn hosszú távon.

Mindezek alapján tehát azt a konklúziót vonhatjuk le, hogy a szuburbanizáció jelensége törvényszerűen eléri a jó földrajzi pozícióban elhelyezkedő településeket, s megváltoztatja azok életét, fizikai megjelenését, társadalmát, kapcsolatrendszerét. Ennek ellenállni napjaink demokratikus társadalmában lehetetlen. Irányítani azonban szükséges, hogy ne csupán a piaci folyamatok, hanem a fenntarthatóság ésszerű érvei is hassanak a lakóhely, munkahely, szolgáltatások térbeli megtelepülésének mintázatára. Az ingatlanok eladásából származó könnyű bevétel, az egyre kisebb telkek kimerése, s még több család vonzása csak ideiglenesen jelent javuló költségvetést, hiszen a szolgáltatások bővítésének kényszerét is maga után vonzza. A település bevételeit azonban az adórendszer sajátosságai miatt nem növeli ezzel arányosan, s számos konfliktust is hozhat magával. Ezért szükséges megtalálni az egyensúlyt a beköltözések, a fejlesztések és a társadalmi fenntarthatóság között.

IRODALOM

- Bajmócy Péter (2006) A hazai szuburbanizációs folyamatok trendjei 2000 után. – Csapó T.–Kocsis Zs. (szerk.) *Agglomerációk és szuburbanizálódás Magyarországon*. Szombathely, Berzsenyi Dániel Főiskola. 112–127. o.
- Bajmóczy, P.–Hegedűs, G. (2008) Transformation of the Settlement System in Post-Socialist Hungary. – Kertész, Á.–Kovács, Z. (eds.) *Dimension and Trend in Hungarian Geography*. Hungarian Academy of Sciences Geographical Research Institute, Budapest. 135–148. o.
- Csanádi G.–Csizmady A. (2002) Szuburbanizáció és társadalom. – *Tér és Társadalom*. 3., 27–55. o.
- Cséfalvy Z. (1994) *A modern társadalomföldrajz kézikönyve*. Ikva Kiadó, Budapest.
- Dövényi Z.–Kovács Z. (1999) A szuburbanizáció térbeni–társadalmi jellemzői Budapest környékén. – *Földrajzi Értesítő*. 1–2., 33–57. o.
- Enyedi Gy. (1988) *A városnövekedés szakaszai*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

2 Az autótítelek sorozatos bedőlése idején (2008 vége) hangzott el többször, hogy az átlagos magyar autós legalább eggyel nagyobb kategóriájú autóban ül, mint amit megengedhet magának, s ezt a kedvező hitelekkel érte el. Ugyanez sok ingatlanra is elmondható.

- Hardi T. – Nárαι M. (2005) Szuburbanizáció és közlekedés a győri agglomerációban – *Tér és Társadalom*. 1., 81–101. o.
- Hardi T. (2002) Szuburbanizációs jelenségek Győr környékén. – *Tér és Társadalom*. 3., 57–83.o.
- Hardi T.– Hajdú Z.–Mezei I. (2009) *Határok és városok a Kárpát-medencében*. MTA RKK, Győr–Pécs.
- Herfert, G. (2001) *Suburbanisierung in Deutschland*. Leske+Budrich, Opalden.
- Izsák É. (2004) *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői. Budapest és környéke*. Napvilág Kiadó, Budapest.
- Kovács R. (1999) A szuburbanizáció hatása az önkormányzatokra. – *Földrajzi Értesítő*. 1–2., 59–81.o.
- Lengyel I.– Rechnitzer J. (2004) *Regionális gazdaságtan*. Dialóg Campus, Budapest–Pécs.
- Phelps, N.A. (2010) Suburbs for nations? Some interdisciplinary connections on the suburban economy – *Cities*. 27, 68–76.o.
- Rechnitzer J. (szerk.) (1994) *Fejezetek a regionális gazdaságtan tanulmányozásához*. MTA RKK, Győr–Pécs.
- Schuchmann J.(2008) Városiasodó községek és nagyközségek az agglomeráció peremén – Csapó T.–Kocsis Zs. *Nagyközségek és kisvárosok a térben*. IV. Településföldrajzi Konferencia. Savaria Univesrity Press, Szombathely. 293–305.o.
- Sturm, R.– Cohen, D.A. (2004). Suburban sprawl and physical and mental health. – *Public Health*. 118, 488–496.o.
- Szabó J. (2003) Települési stratégiák a budapesti agglomerációban – *Tér és Társadalom*. 4., 101–116. o.
- Szebényi A. (2006) A szuburbanizáció sajátosságainak vizsgálata Pécs környékén, 2005-ben. – Csapó T.–Kocsis Zs. (szerk.) *Agglomerációk és szuburbanizálódás Magyarországon*. Berzsényi Dániel Főiskola, Szombathely. 196–214.o.
- Tímár J. (1999) Elméleti kérdések a szuburbanizációról. – *Földrajzi Értesítő*. 1–2., 7–32.o.
- Tímár J. (2001) Mégis, kinek az érdeke? – szuburbanizáció a kapitalizálódó Magyarországon – *Földrajzi Konferencia, Szeged 2001*. <http://geography.hu/mfk2001/cikkek/Timar.pdf> Letöltés: 2010. augusztus 19.
- Tímár J.– Váradi M. (2000) A szuburbanizáció egyenlőtlen fejlődése az 1990-es évek Magyarországon. – Horváth Gy. – Rechnitzer J. (szerk.) *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs. 153–175. o.
- Wang, D. (2004) Hong Kongers' cross-border consumption and shopping in Shenzhen: patterns and motivations. – *Journal of Retailing and Consumer Services*. 11., 149–159.o.

DEVAN JAGODIČ

HATÁRON ÁTÍVELŐ LAKÓHELYI MOBILITÁS AZ EURÓPAI UNIÓ BELSŐ HATÁRAI MENTÉN

1. BEVEZETŐ

Napjainkban egyre többen értenek egyet azzal a gondolattal, hogy Európában az utóbbi néhány évtizedben az állam hatalma bizonyos mértékig erodálódott, és az államhatárok egyre átjárhatóbbá váltak (Perkmann–Sum 2002).¹ Azt ugyan túlzás lenne kijelenteni, hogy a nemzetállamok veszélybe kerültek, mégis, a határon átívelő mobilitás ma már európai polgárok milliói számára vált hétköznapi valósággá. A schengeni egyezmény, amelyet huszonnyolc ország politikai vezetői írtak alá, fokozatosan leépítette a vámellenőrzéseket, s ezzel lehetővé tette az emberek számára a szabad mozgást egyik tagállamból a másikba. 2004-ben az Európai Unió elfogadta a 2004/38/EC irányelvet, amely a törvényhozás transzparenciáját erősíti nemcsak a mozgás, hanem a tartózkodás szabadságára vonatkozóan is, a végrehajtás leegyszerűsítésével, illetve az ezzel összefüggő védelmi és további garanciák növelésével.²

A főtebb ismertetett fejlődési trendek elsősorban az EU belső határ menti övezeteire érvényesek. A nyitott határoknak köszönhetően az emberek napi szintű mobilitása, illetve a szomszédos gazdaságokkal és kultúrákkal való találkozás lehetősége a többszörösére nőtt. A határon átívelő kölcsönös kapcsolatok intenzitása az állampolgárok térbeli mobilitásától függ, legyen szó fogyasztásról, munkáról, oktatásról, szolgáltatásról, szabadidő eltöltéséről, utazásról vagy más szükségletek kielégítéséről. A mobilitás ilyen formái, mivel feltételezik a gyakori mozgást a származási hely és a lakóhelyi ország között, egyértelműen megkérdőjelezzik a nemzeti határok meglétének értelmét.

Jelen tanulmány a határ menti övezetekben kialakuló térbeli mobilitás jelenségét tárja fel, illetve a „határon átívelő lakóhelyi mobilitás” terminus technicus bevezetésével javaslatot tesz

1 A két szerző tanulmányában három, egymással kölcsönösen összefüggő s a jelenséget meghatározó folyamatot elemez. Az első a globalizációval, azaz az áruforgalom, a szolgáltatások, a tőke és az emberek szabad mozgásának kvantitatív és kvalitatív növekedésével függ össze. A felsorolt jelenségeknek köszönhetően ugyanis a térségben gyengült az állami kontroll a társadalmi élet kulcsfontosságú területein. A másik folyamat közvetlen összefüggésben áll a globalizációval. Lényegében az állam „kiüresedéséről” van szó, amikor is egyes jogkörök transznacionális keretekbe emelkednek (pl. az EU hatáskörébe), megint mások szubnacionális (regionális, illetve helyi önkormányzati) szintekre szállnak alá. Végezetül a hidegháború vége a szocialista típusú tervgazdaságok fokozott integrációját eredményezte a nyugati kapitalista rendszer kereteibe.

2 Az irányelvek értelmében a három hónapot nem meghaladó tartózkodáshoz elegendők az érvényes személyi okmányok, hosszabb távú tartózkodást pedig a befogadó ország illetékes hivatalánál kell bejelenteni kereső tevékenységet vagy megfelelő anyagi forrásokat felmutatva, hogy az érintett személy ott-tartózkodása ne jelentsen terhet a befogadó ország számára. Ötéves legális és összefüggő tartózkodás után a befogadó országban az EU-polgárok és családtagjaik feltétel nélkül megkapják a letelepedési engedélyt (2004/38/EC).

a jelenség megnevezésére. A vizsgált folyamat, amely egyes határ menti régiókban lényegében egész Európa területén megfigyelhető, olyan migrációs mozgásokra vonatkozik, amikor egy adott ország lakosai a határ túloldalán vásárolnak ingatlant s lakhatás céljából odaköltöznek. Igaz, hogy a lakóhelyi mobilitás áramlatai már korábban is az ingatlanpiac és a megélhetés határ menti asszimetriájából alakultak ki, intenzív növekedésük a 20. század kilencvenes éveitől, azaz az európai integrációs folyamatok felgyorsulásával indult meg. A lehetőség, hogy néhány kilométerrel távolabb, akadálymentes területre költözve javíthatják az életkörülményeiket, számos egyént, illetve családot ösztönöz – és a jövőben is ösztönözni fog – hasonló lépésre.

A határon átívelő lakóhelyi mobilitás mértéke drámai módon növekszik a Felső-Adria határ menti övezetében, az olasz és a szlovén államhatár mentén elterülő régióban. Szlovéniában az ország 2004-es EU-csatlakozását, illetve az ebből eredő ingatlanpiaci liberalizációt követően jelentős keresletnövekedésre került sor a lakásvásárlás terén elsősorban azoknak az olasz állampolgároknak köszönhetően, akik egyre nagyobb számban költöztek ki Triesztből a szlovéniai Karszt hegység határ menti területeire. A festői Karszt vidék valóban kedvező lehetőségeket nyújt ingatlanvásárlásra, de elsősorban a színvonalas lakókörnyezet – az érintetlen természet és a tiszta levegő – miatt közkedvelt.

A tanulmány három fejezetből áll. Az első annak a csekély számú akadémiai tanulmánynak az értékelésével foglalkozik, amelyek témája a határon átívelő lakóhelyi mobilitás jelensége. A négy európai esettanulmány összehasonlításával rámutathatunk a jelenség kialakulásának fő okaira, illetve jellemző jegyeire és a fejlődési folyamatok trendjeire. A második fejezet egyfajta kísérlet a jelenség megfelelő koncepciók kereteinek a definiálására két különböző, elemző perspektívából, nevezetesen a szuburbanizációs elméletek és a transznacionális migrációval foglalkozó tanulmányok szemszögéből. A zárófejezet a Felső-Adria határ menti régiójára irányítja az olvasó figyelmét. A közelmúltban folytatott etnográfiai vizsgálat eredményei rávilágítanak az említett esettanulmányokkal, valamint a javasolt elméleti keretekkel összefüggő egybeesésekre, illetve ellentmondásokra.

2. HATÁRON ÁTÍVELŐ LAKÓHELYI MOBILITÁS AZ EU BELSŐ HATÁRAI MENTÉN. NÉGY ESETTANULMÁNY ELEMZÉSE

A határon átívelő lakóhelyi mobilitás fogalma alatt a két vagy több állam határ menti övezetében lejátszódó migrációs mozgásokat értjük. Az akadémiai intézetek mindmáig alig fordítottak figyelmet a jelenség megismerésére. Legjobb tudásunk szerint mindössze néhány tudományos igényű tanulmány született erről a relatíve új jelenségről, nevezetesen az államhatárokon átívelő kiköltözésről. A tárgykörben eddig megjelentetett, európai uniós határ menti régiókat vizsgáló esettanulmányok a holland–német (Strüver 2005; Van Houtum – Gielis 2006), a holland–belga (Van Houtum – Gielis 2006), a német–francia (Terlouw 2008), a spanyol–portugál (Sidaway 2001), illetve a szlovák–magyar (Hardi 2009) államhatárok mentén elterülő övezeteket vizsgálták. További (pl. a dán–svéd határövezetet elemző) esettanulmányokról egyes regionális vagy helyi intézmények internetes oldalairól is információkat szerezhetünk.

Az alábbiakban négy európai uniós, belső határ menti övezettel foglalkozó esettanulmányt elemzünk. A vizsgált területeken a közelmúltban látványosan megnövekedett a határon átívelő lakóhelyi mobilitás jelensége. Az elemzés három olyan területet vizsgál, amelyek a régebbi tag-államok államhatárai mentén terülnek el (azaz: Hollandia és Németország, Németország és Franciaország, Dánia és Svédország között), s ahol a közös európai házhoz való tartozás gon-

dolata már többé-kevésbé polgárjogot nyert. S bemutatunk egy olyan határövezetet, amely két újonnan (2004-ben) csatlakozott állam, Magyarország és Szlovákia között található. Itt az államhatárt fizikai értelemben csak 2007-ben számolták fel.

2.1. A holland–német határvidék

Az első esettanulmány a holland–német államhatár mentén húzódó területsávot veszi górcső alá, tehát az egyik olyan európai határvidéket, amely az elmúlt két évtizedben már sikeresen feldolgozta a határ mint konstitutív minőség megszűnését. Az európaizáló és regionalizációs folyamatok elősegítették a gazdasági, illetve szociális harmonizációt a határ mindkét oldalán. A fizikai akadályok felszámolása jelentősen hozzájárult a határon átívelő lakóhelyi mobilitás növekedéséhez a régióban, hiszen a közös tér, a közös piac jóval nagyobb mozgásteret jelent mindenki számára.

A holland lakosság nagyarányú átköltözése a szomszédos német területekre a határon átívelő lakóhelyi mobilitás megnövekedett áramlataként értékelhető és viszonylag új jelenség a helyi lakosság mozgásában (Strüver 2005; Van Houtum–Gielis 2006). A schengeni egyezmény megkötése 1985-ben és következményeként a határok megnyitása komoly ösztönzést adott ennek a folyamatnak. Ez az esemény apránként teljesen megváltoztatta a lakosság viszonyát az államhatárhoz, ezentúl már nem csupán akadályt láttak benne, hanem vonzó lehetőséget is (Spierings – Van der Velde 2008). A geopolitikai és pszichoszociális klíma megváltozása mellett számos holland állampolgár döntésében (azaz a határ németországi oldalára való költöztetésében) kulcsszerepet játszott a gazdasági motiváltság. A legfőbb tényező, amely úgymond kihajtotta a hollandokat az országukból, a megvehető ingatlanok hiánya, illetve magas árak a holland oldalon. Ugyanakkor a határ német oldalán a legnagyobb vonzerőt éppen az elérhető ingatlanok széles választéka és kedvező ára,³ valamint a megélhetés jóval alacsonyabb költsége jelentette (Van Houtum–Gielis 2006).⁴

A holland migránsok városi környezetből érkeznek, és rendkívül vonzóknak találják a szomszédos német vidék nyújtotta magas életszínvonal lehetőségét (Strüver 2005). Jellemző módon a határtól néhány kilométerre található területeken telepednek le. Az új lakóövezetek meglehetősen ad hoc épültek fel a Hollandiából tömegével jelentkező igények kielégítésére. Ezek az agglomerációk lényegében a holland határvidék nagyvárosainak szatellittelepei rendkívül kedvező lakáskörülményekkel. Ilyen település például Bunde Winschotenu közelében, Bad Bentheim és Gronau Enschede mellett vagy a Sittard közelében található Selfkant, de elsősorban is meg kell említenünk Kranenburgot, az 170 000 lakosú holland várost Nijmegen tözsom-szédságában.

Az elmúlt húsz évben Kranenburg környékének vidékies hangulata – amely egyébként minden Rajna melléki kis falura jellemző – gyökeresen megváltozott, a környék a városiasodás útjára lépett. E kis falu identitásválsága a közelmúltban nagy tömegben betelepült holland városi lakosság jelenlétének, illetve az őket befogadó új lakóövezetek megépítésének köszönhető. 2005-ben a holland lakosok aránya már elérte a 18,2%-ot a térségben (Huijgen–Reijmer 2005).

A kranenburgi holland közösség életformáját vizsgálva Strüver (2005) az összegyűjtött adatok alapján megállapította, hogy a migránsok jellemző módon intenzíven ápolják kapcsolatai-

3 2003-ban a családi házak átlagos ára Hollandiában körülbelül 342 000 eurónak felelt meg, miközben Németországban mindössze 175–200 000 euró körül mozgott (Westhof 2003; Schipper 2005).

4 Hollandiával összehasonlítva Németországban jóval alacsonyabbak a helyi adók, de alacsonyabb pl. a gépjármű után fizetett és az utadó is.

kat származási helyükkel, elsősorban Nijmegennek, a várossal, ahol dolgoznak, ahol a gyermekeik iskolába járnak s ahol a szabad idejüket töltik barátaik, illetve rokonaik körében. Van Houtum és Gielis (2008) „rugalmas migrációnak” nevezték el a jelenséget, rugalmasságon ezúttal a centripetális erők (vagyis a másik országba költözés) és a centripetális erők (azaz a gyakorlati/érzelmi kapcsolatok fenntartása a származási országgal) között fennálló folyamatos interakciót értve.

A bevándorlók „rugalmas” életformája és a feltételezés, hogy nem igazán szándékoznak integrálódni az új szociokulturális környezetbe, heves nyilvános vitákat váltott ki az őslakosság körében. A média egy része nyíltan holland invázióról beszélt, s az új lakótelepeket „enklávénak”, „kolóniának”, sőt, „kis Amszterdammak” címkézték. Legkeményebb kifogásaikat két pontba csoportosíthatjuk: 1) a migrációs áramlatok egyirányúak, és a holland lakosság nagyobb vásárlóerejét igazolják; 2) a holland keresletnek köszönhetően megnövekedtek az ingatlanárak, ami lehetetlenné teszi egyes német állampolgárok számára a lakásvételt a saját országuk területén. Léteznek ugyanakkor más vélemények is, ezek már inkább pozitív fényben tüntetik fel és olyan tágabb folyamatokba helyezik a jelenséget, amelyek a fizikai és pszichológiai gátak lebontásához s végső soron a teljes határ menti övezet integrációjához vezetnek.

2.2. A német–francia határ menti övezet

A második esettanulmány a német–francia határvidéket célozta meg a Rajna völgyében, Karlsruhe közelében, ahol 1989-ben hivatalosan is megalakult a PAMINA eurorégió.⁵ Az eurorégió azoknak a centripetális erőknek a kölcsönhatásából született, amelyek egyaránt hatottak alulról felfelé és fentről lefelé. Az államhatár két oldalán élő emberek kapcsolattartása nem csupán a határon átnyúló együttműködés intézményes keretei közt fejlődhet, hanem az itt élő lakosok által elfogadott „határátlépő magatartási modelleknek” köszönhetően is (Terlouw 2008).

A határátlépő magatartási modellek a PAMINA eurorégió asszimetrikus regionális szerkezetének köszönhetően alakultak ki. A piaci árak és az érvényes előírások különbözősége arra ösztönzi az itt élőket, hogy a határ mindkét oldalán aknázzák ki a mindennapi élet nyújtotta lehetőségeket. Ezek az aránytalanságok eredményezik a határon átvélő migrációs folyamatokat mindkét irányban. Az egyik irányból az Elzászban (Alsace) élő és Németországban munkát vállaló francia alkalmazottak a jobb munkakörülmények miatt vállalják az ingázást. A másik irányból a Karlsruhéból és környékéről származó és a francia oldalra költöző, ugyanakkor továbbra is Németországban dolgozó németek lépik át nap mint nap a határt, továbbra is megtartva a munkahelyüket és szociális hátterüket a származási országban (Terlouw 2008).

A PAMINA régióban a határon átvélő lakóhelyi mobilitás nem teljesen új jelenség⁶ Már a közös európai piac megnyitásától, azaz 1992-től megfigyelhetjük a német állampolgárok masszív jelenlétét a francia határ menti ingatlanpiacon, mert lényegesen leegyszerűsödött számukra a lakásvásárlás s ezzel egyidejűleg a letelepedés is a francia oldalon. A németek így teljes mértékben profitálhattak az alacsonyabb francia ingatlanárakból. A hasonló tulajdonságú

5 PAMINA lényegében mozaikszó, a Palatinat (Pfalz), a Mittlerer Oberrhein (Közép-felső Rajnavidék) és a Nord Alsace (Észak-Elzász) kifejezések összevonásából keletkezett. Az eurorégió mintegy 6000 négyzetkilométer kiterjedésű 1,5 milliós népességgel. Legnagyobb ipari és gazdasági központja a német határ menti nagyváros, Karlsruhe.

6 A németek már a korábbi évtizedekben is, korlátozott számban ugyan, de szívesen költöztek Franciaországba. Komoly vonzerőt jelentettek számukra a dombokon meghúzódó, régi, tradicionális elzási farmok, valamint a francia életstílus.

lakóépületek Németországban a többszörösébe kerülhettek, mint Franciaországban, miközben az adózási szint mindössze néhány tized százalékkal volt magasabb (REK 2001; Bohn 1997). Néhány községben ma már a német bevándorlók aránya eléri az összlakosság 35%-át is.

A kiterjedt lakónegyedek építését a községi önkormányzatok is támogatták, bőkezűen osztogatva az építési telkeket. Az elászi falvak nagy kiterjedésű, új családi házas övezeteiben, mint például Wintzenbachban vagy Beinheimben érezhető a német állampolgárok jelenléte, mivel koncentráltan és elkülönülten élnek saját lakónegyedeikben, amelyeket gyakran gettónak nevez a környezetük (Ramm 1999). Mindez megnehezíti a német bevándorlók társadalmi integrációját. Ugyanakkor nyilvánvaló, hogy a származási országgal napi szinten ápolják szociális és gazdasági kapcsolataikat (Terlouw 2008).

A Franciaországba áttelepültek számára a nyelvtudás kulcsfontosságú tényező a Németországhoz főződő kötődésükben. Három Franciaországban élő német állampolgárból kettő nem beszél franciául (Bohn 1997), s azok, akik mégis megpróbálkoznak a nyelvtanulással, inkább kivételnek számítanak. Számos esetben a nyelvi akadályok olyan mértéket öltenek, hogy ebből kifolyólag a bevándorlók úgy döntenek, inkább visszaköltöznek az anyaországba. Erről tanúskodik az a tény, hogy a PAMINA eurorégió francia oldalán élő németek száma a 20. század kilencvenes éveiben ugyan radikális növekedésnek indult, az utóbbi években azonban ez a létszám állandósulni látszik (Bökenbrink–Vetter 2001).

Általánosságban elmondható, hogy a határ francia térfelén kialakult német enklávék nem jelentenek komoly társadalmi problémát. Az új betelepülők komoly adóbevételeket jelentenek a községeknek, s ugyanakkor magasabb bevételhez juttatják az ingatlanjaikat eladó német állampolgárokat is. Sokan úgy tekintenek a német lakosok beköltözésére, mint hatáskörükön kívül eső s az államhatár közelében teljesen hétköznapi jelenségre, amely ugyanakkor számos előnnyel is jár. Az öslakosok kezdeti ellenállása a németek ingatlanpiacon betöltött konkurens helyzete miatt ma már megszűnőben van, mivel sok német bizonyos idő után visszatért az anyaországba (Terlouw 2008).

2.3. A dán–svéd határvidék

A dán–svéd határvidék legjellegzetesebb specifikuma a természetes akadályt képező Øresund tengersizor, amely elválasztja egymástól a dániai Sjaelland és a svédországi Skåne régiót. 2000-ben az Øresund-híd megépítésének köszönhetően a két oldal összekapcsolódott. A munkálatok befejezése után formálisan is megalakult az Øresund határvidék,⁷ s egyidejűleg jelentősen megnövekedett a lakossági mobilitás a két ország között. Ettől a momentumtól számítva tanúi lehettünk, ahogy a határ túloldaláról érkező migránsok száma folyamatosan növekedett a Skåne régióban, és ugyanakkor mind több svéd állampolgár vállalt munkát Koppenhágában a dán főváros kínálta kedvező munkafeltételeknek köszönhetően. Az elmúlt évtizedben a határon átívelő mobilitás már nem elsősorban a svédeket érintette, egyre több dán állampolgár döntött úgy, hogy lakóhelyét az öböl túloldalára helyezi át.

A határon átívelő lakóhelyi mobilitás a dán–svéd határ mentén sem jelent újdonságot. Ez a jellegzetes határvidék elsősorban abban különbözik a többitől, hogy a migrációs áramlatok az Øresund híd átadása után növekedtek meg számottevően. Néhány, a közelmúltban készített sta-

7 Az Øresund határvidék három földrajzi egységre oszlik: Koppenhága és agglomerációs övezete, a főváros dániai vidéki háterszága, valamint a svédországi Skåne régió. A terület kiterjedése 21 203 négyzetkilométer, lakosainak száma 3,7 millió, ennek kétharmada a határ dániai oldalán él.

tisztika elég szemléletesen jelzi, hogy a Svédországba költöző dán állampolgárok száma éves viszonylatban mintegy a háromszorosára nőtt, tehát míg 2001-ben 1582, 2006-ban már 4284, 2007-ben pedig 4311 dán állampolgár költözött Svédországba. A migránsok demográfiai profilja alapján elsősorban fiatal emberekről van szó (Ørestat 2007).

A migrációs áramlatok további jellemzője a dán bevándorlók letelepedése a hídfő közelében, hogy minél jobban lerövidítsék a beutazás idejét koppenhágai munkahelyükre. A 2005-ben és 2006-ban Skåneba települt dánok több mint egyharmada a svågertorpi vasútállomás öt kilométeres körzetén belül vásárolt ingatlant (ez a vasútállomás található a legközelebb a hídfőhöz), s több mint a fele a hídfő tíz kilométeres körzetén belül lakik. A lakóhelyi mobilitás ezen áramlatának fő célpontja a malmői agglomerációs övezet (Ørestat 2007).

Egy felmérés,⁸ amelyet a malmői városi önkormányzat megrendelésére végeztek 2006-ban kétezer ugyanabban az évben Malmöben letelepedett dán állampolgár részvételével, kétfajta gazdasági tényezőt tárt fel, amelyek pozitívan befolyásolják a migrációs áramlatok előretörését, s mindkettő a migránsok gazdasági helyzetével függ össze. Az első tényező a családi házak jóval alacsonyabb ára, különösen a koppenhágai agglomeráció ingatlanáraihoz képest,⁹ a második tényező pedig a svédországi olcsóbb megélhetés. A felmérés résztvevőinek túlnyomó többsége (95%) elégedettségét fejezte ki az áttelepüléssel kapcsolatban. Míg a származási országban mindössze 39%-uk lakott saját tulajdonú vagy bérelt házban, az áttelepülés után ez az arány 84%-ra nőtt. Ebből azt a következtetést vonhatjuk le, hogy ezek az adatok jobb életkörülményekről tanúskodnak, és arra ösztönzik a dán állampolgárokat, hogy költözzenek a szomszédos országba.

A felmérés feltárta a határon túli migránsok életmódjának néhány jellemző vonását, amelyek már az új élethelyzetben alakultak ki. A lakóhelyváltás ellenére a megkérdezettek 85%-a továbbra is Koppenhágában van alkalmazásban. Ez azt jelenti, hogy nagy részük napi szinten ingázik Koppenhágába és vissza. A nyilvánosságra hozott eredmények szerint ötből hárman (59%) saját gépjárművel teszik meg ezt az utat.

2.4. A szlovák–magyar határvidék

Igaz, hogy a szlovák–magyar államhatár nem tekinthető nemzetiségi feszültségektől¹⁰ mentes térségnek, azonban ma már megszokott dolog, hogy a lakosság mozgástere a határon túlra is kiterjed. Már a szocializmus idején is megfigyelhettük a mobilitás különféle formáit, ezek elsősorban a munkavállalással és a bevásárlással függtek össze, az elmúlt évtizedekben pedig tovább bővültek a lehetőségek a határ túloldalán található különféle intézmények és szolgáltatások (pl. oktatási intézmények, egészségügyi szolgáltatások stb.) igénybevétele révén. Miután a két ország csatlakozott az Európai Unióhoz, valamint a schengeni övezethez, a hagyományos migrációs praktikák a határon átvélő mobilitás újabb válfajaival gyarapodtak. Az utóbbi időben például egyre több magyarországi cég költözik a határ túloldalára az alacsonyabb adóterhek és a színvo-

8 *Wonderful Malmö: Sample Survey for Danes who Have Moved to Malmö during 2006* [A gyönyörű Malmö: felmérés a 2006-ban Malmöbe költözött dánokról]. Malmö City Hall, December 2007.

9 Összehasonlítva a koppenhágai és a malmői ingatlanárakat, láthatjuk, hogy a koppenhágai családi házak ára négyzetméterenként 2007-ben 3850 eurót tett ki, míg Malmöben ez az ár nem haladta meg a 2600 eurót (www.tendens-sund.org).

10 A konfliktusok túlnyomó része az első és a második világháború idejére, a 20. század első felére vezethető vissza, valamint az ezeket követő békeszerződésekhez, amelyek sohasem tudták megnyugtatóan rendezni a nézeteltéréseket, ezért is élednek fel azok újra a jelenkorban is. A problémák elsősorban a szlovákiai magyar kisebbséget érintik, ez a csoport az elmúlt időszakban gyakran került a szlovák kormány nacionalista retorikájának a keresztjébe.

nalasabb vállalkozói környezet miatt, s nagyjából ugyanattól az időtől datálható a lakóhelyi mobilitás megindulása is, azaz a helyi lakosság átköltözése az államhatár túloldalára.

Hardi Tamás (2009) a szlovák–magyar határon átvélő lakóhelyi mobilitás közelmúltban elindult áramlatait a Pozsonyban és Kassán lejártszódó szuburbanizációs folyamatok evolúciós szakaszának minősítette. A dinamikusan fejlődő szlovák főváros, Pozsony jelentős mértékű agglomerációs övezetet épített ki rapid tempóban növekvő gazdasággal. Pozsony specifikus határ menti helyzete és a robbanásszerű fejlődésnek indult helyi ingatlanpiac azt eredményezte, hogy az agglomerációs övezet már a határ magyar oldalán is elkezdett terjeszkedni, s a jövőben ez a szuburbanizációs folyamat várhatóan erősödni fog. Különbőféle feltevések szerint 2008 őszéig körülbelül három-ötezer szlovák állampolgár költözött a magyar határövezetbe.

Ellentétben a korábban ismertetett esettanulmányokkal, az idegen nyelv a magyar–szlovák határövezetben már nem szerepel a migrációs folyamatot fékező erőként. Igaz, hogy ez a határövezet többnyelvű és többnemzetiségű, azonban a helyi lakosok a határ mindkét oldalán aktívan használják vagy legalább értik a magyar nyelvet. Sőt, éppen a nyelvtudás tekinthető motivációs tényezőnek az áttelepüléshez mind a többségi szlovák, mind a kisebbségi magyar lakosok körében.

3. ELMÉLETI KERETEK

Egynéhány – a közös referenciakeretből eredő – különbözőséget leszámítva azt a következtetést vonhatjuk le, hogy az ismertetett esettanulmányok a hasonlóságok egész sorát mutatják. Figyelembe véve mindezeket a konvergens jelenségeket, a következő fejezetben megpróbáljuk kialakítani a határon átvélő lakóhelyi mobilitás adekvát koncepciói kereteit. Az idézett szerzők egynemely feltételezését elemezve s néhány saját megállapítást is hozzátéve, kétfajta elemző szempontból vizsgáljuk dolgozatunk tárgyát, mégpedig a szuburbanizációs elméletek és a transznacionális migrációs tanulmányok szemszögéből.

3.1. A határon átvélő lakóhelyi mobilitás mint a határ menti városok szuburbanizációjának következménye

Valamennyi korábban ismertetett esetben a határon átvélő lakóhelyi mobilitás az úgynevezett határ menti nagyvárosokban kialakuló s e városok környékére ható centripetális erők következménye. A határon átvélő mobilitás áramlatai Nijmegen, Karlsruhe, Koppenhága vagy Pozsony esetében az előrehaladt szuburbanizációs folyamatok tünetei. Szuburbanizáció alatt a nagyvárosok urbánus szövetének a kiterjesztését értjük az adminisztrációs határon túlra. Ezek a határok esetünkben az államhatárral is egybeesnek. Ennek a folyamatnak köszönhetően a szomszédos ország vidéki övezetei is fokozatosan az említett nagyvárosok lakóövezeteivé, elővárosai-vá, illetve szatellittelepüléseivé válnak.

A határon átvélő lakóhelyi mobilitás e tanulmányban azonosított okainak többsége a szuburbanizációs folyamatok jellegzetes vonásait viseli magán: a sűrűn lakott városokban fellépő lakásínség; a nagyvárosi ingatlanárakhoz képest olcsó lakóházak a periférián; a nagyobb, a központoktól távolos, természetközeli lakóházakat preferáló életforma terjedése; javuló útviszonyok és a személygépjármű-közlekedés megnövekedése. A jelenség fejlődési és növekedési irányára nagy hatással vannak a kormányzati szervek is urbanizációs politikájuknak köszönhetően: az építési engedélyek kiadásával, a hitelfeltételek megteremtésével, a periférikus területek fejlesztési terveivel stb.

A szuburbanizáció mint a nagyvárosok életciklusának specifikus fázisa,¹¹ a 20. század hetvenes éveinek kezdetén rohamos fejlődésnek indult Európában. Az utóbbi évtizedekben számos európai nagyvárost övező terület a felismerhetetlenségig megváltozott. Az államhatárok közéletében a szuburbanizációs folyamatokat gyakorta fékeztek fizikai, adminisztratív vagy lélektani akadályok, amelyek meggátolták, hogy az adott nagyváros a saját vidéki hátszágában kinőhesse magát. A közelmúltban felgyorsuló európai integrációs folyamatok a piaci harmonizációval együtt hozzájárultak az akadályok felszámolásához és lehetővé tették a lakóhelyi mobilitás zavartalan fejlődését.

A szuburbanizációs folyamatoknak egész sor kísérőjelenségét figyelhetjük meg, közülük számosat a határ menti övezetekben is. A lakosság decentralizációja az új, periférikus lakónegyedekben például magával hozta a munkahelyre való közlekedés s ennek következtében a gépjárműforgalom megnövekedését, ami a környezetszennyezés szintjét is óhatatlanul megnövelte. Ezenkívül a periférián található vidéki táj egyre városiasabb jelleget ölt, s ezzel azt kockáztatja, hogy elveszti az identitását és fokozatosan nem helyé alakul át (Augé 1992). S nem utolsósorban, amint azt Sennet (1970) is leírja, az új lakóhelyek defenzív és privatizáló kultúrájuk révén egyre nagyobb kiterjedésűek, ami meggátolja az ott élők emberi kapcsolatainak kialakulását.

A szuburbanizáció hagyományos következményein kívül a határon átívelő lakóhelyi mobilitás kérdésében szeretnénk még feltárni a migrációs áramlatoknak a periférián élő lakosság nemzetiségi és nyelvi összetételére gyakorolt hatását is. Az általában egyébként is többnyelvű és többkultúrú határ menti övezetekben a szomszédos ország lakosságának nagyarányú betelepülése felboríthatja a meglévő egyensúlyt. Konfliktushelyzetek kockázata elsősorban ott fenyeget, ahol a migránsok új közösségei nem sajátítják el a helyi nyelvet, inkább etnikai enklávákat hoznak létre, amelyek gyakran elkülönülnek a helyi lakosságtól, s nem mutatnak érdeklődést a társadalmi beilleszkedésre.

3.2. A határon átívelő lakóhelyi mobilitás mint a rövid távú transznacionális migráció esete

A határon átívelő lakóhelyi mobilitás jelenségének jellegzetes vonása a kétdimenziós migrációs áramlat, amelynek van egy permanens kiterjedése, ami a határ túloldalára való költözést jelenti, és számos ideiglenes kiterjedése, ami a származási ország és a lakóhelyi ország közötti napi szintű ingázásnak felel meg. Valóban, ezekre a migránsokra az a tendencia jellemző, hogy mindennapos kapcsolattartásra törekednek a származási helyükkel, itt dolgoznak, iskoláztatják gyermekeiket, látogatják barátait, rokonaikat, töltik szabadidejüket és veszik igénybe a közös magánszolgáltatásokat. Az ilyen típusú migráció jellegzetes tulajdonsága a folyamatos jelenlét mindkét oldalon, két nemzeti közösség között (Gielis 2009).

A Strüver (2005) által definiált és Gielis (2009) által kidolgozott elméleti irányelvekkel összhangban arra hajlunk, hogy a határon átívelő lakóhelyi mobilitás jelenségére a transznacionalizmus elemző szemszögéből tekintsünk. Ez az elmélet a közelmúltban kezdett formálódni a nemzetközi migrációs tanulmányok keretei közt. A transznacionalizmust úgy határozhatnánk meg,

¹¹ A fejlődési fázisok elmélete (Van den Berg 1981) azt feltételezi, hogy egy-egy város életciklusa a demográfiai növekedés és hanyatlás fázisaival definiálható. Az elmélet érvrendszere szerint a migrációs áramlatok trendjei a gazdasági ciklusok és az urbánus transzformáció következményei. Az elmélet négy dinamikus fejlődési szakaszt különböztet meg: urbanizáció, szuburbanizáció, deurbanizáció és reurbanizáció; az első két szakasz a gyarapodás ideje (az egész nagyváros lakossága növekszik), a másik két szakaszra a hanyatlás jellemző (vagyis a nagyváros népessége csökken).

mint „olyan folyamatot, amely révén a migránsok a származási országot és a tartózkodási hely országát összekötő társadalmi hálózatok kiépítésén fáradoznak” (Schiller, Glick et al. 1992, 1). A migránsok transznacionális aktivitásai új kategória születéséhez vezettek a köreikben, ez pedig a „transzmigráns”. Transzmigránsoknak nevezhetők azok a személyek, akik „különféle érzelmi és társadalmi kapcsolataik segítségével határon átívelő társadalmi hálókat építenek” (u. o.).

A transznacionalizmus irodalma elég gyakran foglalkozik a beutazás gyakorlatával, hiszen ez egyre több, az államhatárt nap mint nap átlépő személyt érint.¹² A transznacionális migráció egyfajta alkalmazkodást jelent, ami nem a származási országtól való elszakadásban merül ki, hanem éppen ellenkezőleg, a folyamatos kapcsolattartásból profitál. A transzmigránsok hajlamosak megőrizni társadalmi, gazdasági és kulturális kapcsolataikat a származási országgal, s ugyanakkor új kapcsolatrendszereket építenek ki a tartózkodási helyükön, s mindezeket csak megerősítik a beutazás napi gyakorlatában.¹³ Ez esetben a migráció nem jelent olyan jelentős, az elszakadásból eredő traumát, mint amilyen óhatatlanul bekövetkezik egy végleges emigráció esetében, s így ez a döntés az egyén életét sem befolyásolja különösebb mértékben (Ambrosini, 2008).

A határ menti övezetekben kialakuló migrációs folyamatokat elsősorban a származási ország és a célország közötti földrajzi közelség különbözteti meg a jelenkori, nagyobb távolságokat áthidaló transznacionális migrációktól. Ebben a összefüggésben „rövid távú transznacionális migrációról” kell beszélnünk (Strüve 2005). Igaz, hogy a folyamatos ingázás a két terület között a transzmigrációk többségénél inkább csak virtuális jellegű (Vertovec 1999, 447), a rövid távú migráció a határ menti övezetekben mégiscsak elég nagy fizikai rugalmasságot feltételez. A szomszéd ország közelségének köszönhetően a „transzmigránsok beutazása ‚valósággá’ vált, s a fejlődés irányát tekintve a mindennapi realitás része lehet” (Gielis 2009, 605).

A migránsok transznacionális magatartása komoly, elsősorban makroszintű társadalmi következményekkel járhat. Annak ellenére, hogy számos egyéni döntésen és cselekvésen alapulnak, ezek a transznacionális aktivitások és kapcsolatok egészében véve az érintett városok, sőt, nemzetek jövőjét is befolyásolhatják (Portes 2003). Ebből a feltevésből kiindulva azt a következtetést kell levonnunk, hogy a rövid távú transznacionális migráció is hatással lehet az érintett határ menti övezetre, ahogyan azt fokozatosan „transznacionális térré” változtatja. Véleményünk szerint itt az a kulcskérdés, hogy ez a gyakorlat a „transznacionális” életforma iránti igény kifejeződése, vagy éppen ellenkezőleg, olyan „nemzeti” megmozdulások egyszerű következménye, amelyek célja az államhatár történelmi jelenlétéből eredő asszimetriák sikeres hasznosítása.

4. HATÁRON ÁTÍVELŐ MOBILITÁS A FELSŐ-ADRIA KÖRZETÉBEN

A tanulmány zárófejezetében az olasz–szlovén határvidékre jellemző lakóhelyi mobilitás áramlatait vizsgáljuk. A fejezetben bemutatott információkat egy még mindig folyamatban levő etnográfiai kutatás tárta fel (Jagodič 2010).¹⁴ A kutatás mélyinterjúk sorozatán alapul, jól tájékozott alanyok szolgáltattak információt a tárgykörben, például ingatlanügynökök, városterve-

12 A közlekedés és a kommunikáció költségeinek csökkenése egyre több ember számára teszi lehetővé a kétlaki életet, a kétnyelvű kommunikációt és a rendszeres, államhatárokon átívelő kapcsolattartást (Portes–Guarnizo–Landolt 1999).

13 Vertovec (2004) a transzmigránsok kettős orientációját megragadva bevezette a „bifokális” fogalmát, amit úgy próbált jellemezni, mint a mindennapos élethelyzetekben fellépő akut tudatosság előtérbe helyezését.

14 A kutatás egy tudományos munka része, egy doktori disszertáció keretében, amely a *Határokon átívelő lakóhelyi mobilitás az EU „belső” határai mentén: a Felső-Adria példája* címet viseli.

ző mérnökök, jogászok, hivatalnokok, bankszakemberek stb., továbbá az olasz (transz)migránsok, illetve a szlovén öslakosok képviselői is kifejtik véleményüket.

4.1. A lakosság mozgása a múltban és ma

Felső-Adria rendkívül érzékeny és ellentmondásos határvidék. A 20. század folyamán a régiót kettészelő államhatár néhányszor eltolódott, s ennek következtében a területek hovatartozása is többször megváltozott. Minden ilyen változást a politikai-szervezeti rendszer változásai követték, továbbá etnikai repressziók és az államhatár újbóli kijelölése, s mindezek a jelenségek rányomták a bélyegüket az itt élő lakosság csoportjainak kapcsolatrendszerére, és migrációs hullámokat indítottak el. A második világháború végén ilyen volt például Isztria és Dalmácia olasz ajkú lakosságának gazdasági és politikai okokból történő, hosszú és fájdalmas exodusa Olaszországba, miután Jugoszlávia megszállta a területet.¹⁵

A múltban összetartozó területeket elválasztó határ abszurd volta a demográfiai helyzet drámai változásaival együtt a második világháborút követően megteremtette a feltételeit annak, hogy Felső-Adria válságövezetté alakuljon. Mégsem éleződött ki a helyzet, sőt, ellenkezőleg, a hatvanas években az olasz–jugoszláv határ egyre átjárhatóbbá vált. Ebben az időszakban a határon átvélő mobilitás gyakorlatát gazdasági és fogyasztói érdekek inspirálták, s ezekhez később olyan tényezők is csatlakoztak, mint a turizmus és a szabadidő eltöltése. Számos határon túlra ingázó alkalmazott (pl. kőműves, kertész, bolti eladó, pincér, illetve gyermekgondozó) utazott a jobb munkakörülményektől csábítva Jugoszláviából Olaszországba (Zago 2004). Szlovénia demokratizálása a kilencvenes évek első felében, illetve EU-csatlakozása a közelmúltban tovább erősítették ezt a határon átvélő gyakorlatot, és a mobilitás újfajta jelenségét alakították ki.

4.2. Az európai integráció és a lakosság határon átvélő mobilitása

A határon átvélő lakóhelyi mobilitás jelensége a Felső-Adria régióban a 2004-es évtől tűnt fel, vagyis közvetlenül Szlovénia EU-csatlakozásától számítva. Ez az esemény magával hozta a szlovén ingatlanpiac liberalizációját és megnyitását valamennyi tagállam polgárai, így az olaszok előtt is. A Szlovéniával szomszédos Friuli–Velence–Giulia régió fővárosában, Triesztben élő olaszok számára a határon túli ingatlanpiac hirtelen rendkívül vonzó lehetőségeket kínált. Mind több trieszti lakos vásárolt házat és költözött át a szomszédos szlovéniai Karszt¹⁶ falvaiba, mert ez a terület nemcsak rendkívül jó anyagi feltételekkel nyújtott lakhatási lehetőséget, hanem igazán színvonalas, zöldövezeti életkörülményeket is biztosított.

A Felső-Adria övezetében fellépő, határon átvélő lakóhelyi mobilitás lényegében Trieszt természetes szuburbanizációs terjeszkedéseként jelenik meg. Maga a folyamat már a második világháborút követő években kezdetét vette, amikor a közvetlen háterszágban fekvő falvakat új, városi lakosok kezdték benépesíteni. A kelet felől fennálló természetes akadály (vagyis a jugoszláv–olasz, majd szlovén–olasz) államhatár meggátolta a város fejlődését a régió hatá-

15 Az isztriai és dalmáciai olaszok exodusa mind a mai napig széles körű szakmai és politikai viták tárgya. Legvitatottabb szempontjai az emigránsok létszámának megállapítása (azaz hány olasz hagyta el valójában az otthonát), illetve emigrációjuk okainak feltárása (önként vagy kényszer hatására távoztak el).

16 A szlovéniai Karszt megnevezés (szlovénül Kras, olaszul Carso) azt a határ menti mészköves fennsíkot jelöli Délnyugat-Szlovéniában, amely átnyúlik Olaszországba is, kiterjedése mintegy 851 négyzetkilométer, lakosainak száma 27 270 Divaca, Komen, Hrpelje-Kozina falvakban, valamint Koper/Capodistria és Miren-Kostanjevica Karszt vidéki övezeteiben (Velikonja 2007).

ron túli területei felé. Mindez az Olaszországhoz tartozó Karszt vidéki területek intenzív beépítéséhez vezetett. A közelmúlt változásai a térség geopolitikai, szociális és gazdasági fejlődésében lehetőséget nyújtottak a szuburbanizációs folyamatok számára, a határ átlépésére és a szlovén területekre történő behatolásra.

1. térkép. Trieszt szuburbanizációja átlépi az olasz–szlovén határt



Forrás: A szerző

A szlovéniai Karszt területére a közelműtban kitelepült olasz állampolgárok összlétszámát nehéz lenne megállapítani. A Szlovén Köztársaság adójelentésében közzétett adatok alapján az olaszok által megvásárolt ingatlanok száma 2004 áprilisától 2010 májusáig összesen 950 objektumot tett ki (DURS 2010). Ennek mintegy 50%-a található a szlovéniai Karszt területén, amint ez néhány ingatlanforgalmazóval folytatott beszélgetésünkéből kiderült. Ahhoz, hogy a számszerű megállapításaink helytállóak legyenek, ehhez az adathoz még hozzá kell adnunk a mintegy 20%-ot kitevő új ingatlant, és figyelembe kellene vennünk azokat a bevándorlókat is, akik inkább házat béreltek lakhatás céljából. Az utóbbiak létszámát azonban korántsem lenne egyszerű kinyomozni.

Ezeknek a migrációs mozgásoknak a résztvevői általában az első közös otthonukat kereső fiatal párok, akik Trieszt tartományban nem találtak megfelelő megoldást lakásproblémájukra. Közülük sokan már kapcsolatba kerültek a szlovén nyelvvel és kultúrával is (néhányan trieszti szlovén kisebbségek, másoknak szlovén származású rokonaik vannak, megint mások egyszerűen csak tanulták a szlovén nyelvet), s mindez bizonyára megkönnyíti majd integrációjukat az új környezetbe. Jóval nagyobb problémát jelent a migráció azok számára, akik gyengén vagy egyáltalán nem beszélnek a szlovén nyelvet; nehézséget okozhat számukra az is, hogy alig ismerik a helyi szociokulturális környezetet, elsősorban az államhatár hosszú fennállása miatt.

Felső-Adria esetében a migrációs áramlatok elsősorban a határ közvetlen közelében fekvő falvakban koncentrálódnak, ami megkönnyíti a bevándorlók számára a származási országgal való kapcsolattartást.¹⁷ A szlovéniai Karsztban letelepedett olasz (transz)migránsok vallomásai

17 A szlovéniai Karszt falvai közül az olasz bevándorlók áradata elsősorban Lokev községet érintette, amely alig néhány kilométerre fekszik az olasz határtól. Nem véletlen, hogy számos trieszti család éppen ezt a falut célozta meg s vásárolt itt villát vagy bérelt házat. Divaca mellett lakópark épült, kifejezetten olasz ügyfelek számára. A többi területen az olaszok koncentrációja lényegesen alacsonyabb, hiszen a körülbelül 200 környező községben élnek szétszóródva.

alapján kiderült, hogy sokan közülük nap mint nap beutaznak Triesztbe, ott van ugyanis a munkahelyük, oda járnak iskolába a gyerekeik, ott látogatják a barátaikat, rokonaikat, ott töltik a szabadidejüket és a szolgáltatások egész sorát ott veszik igénybe. Sokuk számára az új lakóhely egyszerűen csak éjjeli szállásként szolgál, tehát olyan helyként, ahol hétköznapi néhány szabad órájukban vagy esetleg hétvégén élvezhetik a természet szépségeit, azonban az infrastruktúra, szolgáltatások, avagy a társadalmi, kulturális élet terén alig nyújt számukra valami lehetőséget.

4.3. Mellékhatások és a közvélemény reakciója

A határon átívelő lakóhelyi mobilitás egyirányú áramlatainak előretörése számos problematikus kérdést vet föl, s ezek a helyi közvélemény számára aggodalomra adnak okot. A szlovéniai Karszt esetében a szuburbanizáció jellegzetes hatásai még áthatóbbak lehetnek, tekintettel ennek a természeti környezetnek a törékenységre. Sok ember szeretné megőrizni a vidék természeti értékeit. Az itt élők bizalmatlanságának fő okai azok a potenciális következmények, amelyek az ellenőrizetlen migrációs áramlatok következményeként jelenhetnek meg a környezet, a táj, a társadalom és a kultúra területén.

Környezeti szempontból a szlovéniai Karszt olyan morfológiai és geológiai ritkaságok gyűjtőhelye, amelyek különlegesen érzékennyé teszik a területet.¹⁸ Az UNESCO besorolása alapján egyes övezetei a Világörökség részét képezik, amiből egyenesen következik ezek törvényes védelme. Világos tehát, hogy a nagymértékű talajmunkálatok a folyamatos építési beruházások következményeként veszélyt jelentenek az értékes természeti képződmények számára, amelyeknek köszönhetően a táj nemzetközi ismertségét szerezte. A nap mint nap érkező új bevándorlók és ezzel összefüggően a gépjárműforgalom megnövekedése magas szintű környezet-szennyezést és közlekedési dugókat eredményezhet, és ez veszélyt jelent az egész régió életminőségére.

A migrációs áramlatok tájvédelmi szempontból visszafordíthatatlan károkat okozhatnak, mivel uniformizálják a területet, s ezzel tönkreteszik a Karszt falvainak jellegzetes arculatát. A legnagyobb veszélyt az jelenti, hogy a tipikus falusi táj egy dinamikusan növekvő külváros jellegét ölti magára, s anonim tájjá válik lakóházakkal, teraszos villákkal és bevásárlóközpontokkal. A migrációs áramlatok egyik leggyakrabban bírált következménye az új építésű, modern technológiával készült épületek egysíkú látványa, amely merőben elüt a hagyományos karszti építészettől.¹⁹ Az új épületek úgy hasonlítanak egymásra, mint egyik tojás a másikra, és számos olyan építészeti elemet honosítanak meg, amelyeknek vajmi kevés köze van a Karszt vidék jellegzetes kultúrájához.

18 Elsősorban a víz, a szél és más elemek által létrehozott karsztos képződményekre gondolunk, amelyek megtörik a talajszerkezetet, barlangokat és föld alatti forrásokat hoznak létre.

19 A Karszt építészete egészében véve rendkívül harmonikus: hagyományos anyaghasználat (kiváló minőségű mész-kő) s érzékeny, részletgazdag kidolgozás, illetve a rusztikus kézművesmunka sajátos ötvözte jellemzi.

1. kép. Egy karsztbeli falu jellegzetes látképe



2. kép. Az utóbbi évek urbanisztikai előretörése



Forrás: *Slovenia.info*

http://www.slovenia.info/pictures%5Ctown%5C1%5C2004%5C10_stanjel_26491.jpg

Civilna iniciativa Kras <http://civilnainiciativakras.com/node/80>

Ez a fajta építészeti ellaposodás nem csupán az építőipar legújabb fejlődéséből, hanem egyúttal a terület szociális struktúráinak megváltozásából és egy kialakuló, új, a magánélet kultúráját hangsúlyozó életformából is következik. A régió új lakosai körében a családi élet olyan modellje terjedt el, amely egy védelmet nyújtó tojánhéjotthonban, egy minden komforttal ellátott „az én házam az én váram” típusú, kis, elszigetelt birodalomban gondolkodik. Attól a pillanattól fogva, ahogy az „élni” fogalmát felváltja a „lakni” fogalma, az embereknek már nincs többé igényük a társadalmi beilleszkedésre az új környezetben, s inkább a határ túloldalán található valósággal tartják fenn a kapcsolatot. Ezek az életmódminták szöges ellentétben állnak a Karszt vidék hagyományos életformájával, amely az együttélés és szolidaritás jellemző modelljén alapul.

A jelenség utolsó problematikus eleme részben összefügg az előző bekezdésben elmondottakkal, hiszen a migrációs áramlatoknak a szlovéniai Karszt etnikailag homogén, szlovén jellegű kulturális szerkezetére gyakorolt hatását érinti. A fő problémát a betelepülők meglehetősen gyenge és hiányos szlovéntudása jelenti, továbbá az ebből eredő kommunikációs nehézségeik az őslakosokkal, akik nem mindig mutatnak készséget az olasz nyelvű társalgásra, holott sokan közülük tudnak olaszul. Néhány helyen már tanúi lehetünk a falvak határában lakóparkokba zárt kis etnikai enklávék keletkezésének, amelyek fő jellemzője a helyi társadalmi léttől való függetlenedés és elszigetelődés.

A helyi közvélemény szerint az ismertetett problémahalmaznak éppen ez az eleme képezi a legtöbb vita tárgyát. Számos helyi polgár mutatott rá a területrendezési előírások hiányosságaira, hiszen éppen ezek a hiányosságok készítik elő a terepet az újabb és újabb, az angolszász külvárosi hagyományt meghonosító építési beruházásoknak. A területfejlesztés ebből kifolyólag kénytelen alkalmazkodni a nagyberuházók és az ingatlanüzérkedésből élő lobbicsoportok érdekeihez, miközben a helyi közösségeket általában kihagyják a döntéshozó folyamatokból, még akkor is, ha nagy horderejű területfejlesztési döntésekről volna szó (Lah 2008). Az ilyen esetek következményeként a térségben számos polgári kezdeményezés alakult, amelyek küldetésüknek tekintik „a Szlovén Karszt mint nemzeti, természeti és kulturális örökség megővését” (CI Kras 2010).

3. kép. Egy Karszt vidéki falu, Tomaj határába tervezett építési beruházás projektje



Forrás: Gradimo.com <http://www.gradimo.com/novice/9957>

5. ZÁRSZÓ

A dolgozatban elemzett öt európai esettanulmány a határon átvélő lakóhelyi mobilitást vitatott, egymástól eltérő reakciókat kiváltó jelenségnek írja le. Az egyik oldalon felsorakozó nézetek szerint olyan ez, mint az alulról szerveződő, határon átvélő integráció rendkívül izgalmas laboratóriuma, ami hozzájárulhat a fizikai határok végleges eltávolításához s a lélektani gátak lebontásához is. Ilyen megvilágításban a jelenség kihívást jelent a nemzetállami koncepcióknak, hiszen a határ menti övezeteket transznacionális térré alakítva megteremti a lehetőségét a népcsoportok, kultúrák és életformák találkozásának.

A másik oldalon található nézetekre a nemzeti orientáció túlsúlya a jellemző, s ezek úgy értékelik a határon átvélő lakóhelyi mobilitást, mint valami inváziós folyamatot, amely idegen elemekkel hígítja fel a terület hagyományos kultúráját. Általában a határon átnyúló mobilitás kétfajta mellékhatását szokták hangsúlyozni. Az első a szuburbanizáció előrenyomulásának a jellegzetes tünetegyüttese, azaz környezeti problémák, a terület értékvesztése, a magánszférát preferáló életforma térnyerése stb. A második a nyelvi, nemzetiségi szerkezet megváltozása a helyi lakosság körében. A megnyilvánuló tiltakozások újabb típusú határokat jelölnek ki, és újfajta társadalmi, nemzetiségi konfliktusokkal fenyegetnek.

Léteznek természetesen más, mértéktartóbb vélemények is, amelyek úgy tekintenek a migrációs áramlatok keletkezésére és fejlődésére, mint a határvidéki élet dinamikájának a szerves összetevőjére s két szomszédos területi egység fejlődési szintjének a kiegyenlítésére, amire addig az államhatár hosszú fennállása miatt nem kerülhetett sor. Igaz, hogy az uniós politikai nyomásgyakorlás a határvidékek gazdasági harmonizációját hangsúlyozza, a területek megélhetési és bérszintkülönbségei, az adórendszer és az ingatlanpiac eltérései azonban még mindig fennállnak, s ez arra fogja ösztönözni az itt élőket, hogy a különféle élethelyzetekben aknázzák ki az ebből származó előnyöket.

Figyelmen kívül hagyva az ontológiai nézetkülönbségeket, a határon átívelő lakóhelyi mobilitás áramlatainak előrenyomulása gyakorlati problémák egész skálájára hívja fel a figyelmet, s ezekkel nap mint nap szembe kell nézniük az állami, a regionális vagy akár a helyi vezetőknek is. Ilyenek például: Hogyan szeretnék támogatni a letelepedők integrációját az új szociokulturális környezetben? Hogyan készültek fel a szegregációból következő lehetséges helyzetek vagy adott esetben egy közvetlen etnikai konfliktus kezelésére? Hogyan oldják meg az olyan típusú fiskális problémákat, mint például a bevándorlóknak nyújtandó közszolgáltatások, ha a betelepülők többsége a származási országban fizeti az adóját? Milyen együttműködést lehetne kialakítani a szomszédos falvakkal a problémák megoldása érdekében? Csupán néhányat soroltunk fel a felmerülő kérdések halmazából. Ezeket kell majd az elkövetkező évek kutatásainak megvilágítaniuk.

FELHASZNÁLT IRODALOM ÉS FORRÁSOK

- Ambrosini, M. 2008. Un'altra globalizzazione. La sfida delle migrazioni transnazionali. Il Mulino, Bologna.
- Augé M. 1992. Non-lieux: introduction à une anthropology of supermodernity. Seuil, Paris.
- Bohn, T. 1997. Le mode de vie des menages Allemands de la Bande Rhenane Nord. Institut d'Etudes Politiques, Strasbourg.
- Bökenbrink, C. & Vetter, S. 2001. Die grenzüberschreitenden Wohnsitzverlagerungen innerhalb des Paminaumes. Pamina, Europäische Region mit Zukunft, Verlag der Pfälzische Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften, Speyer.
- CI Kras 2010. Poslanstvo. civilnainiciativakras.com.
- Directive 2004/38/EC, Oficiálny spravodajca Európskej únie. L158, 30.04.2004, 77.
- DURS 2010. Število kupljenih nepremičnin v RS s strani tujcev. 1.5.2004 – 30.4.2010; www.durs.gov.si/si/stevilo_kupljenih_nepremicnin_v_rs_s_strani_tujcev.
- Gielis 2009. Borders Make the Difference: Migrant Transnationalism as a Border Experience. Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 100, 5, 598–609.
- Hardi, T. 2009. Changing Cross-Border Movements on the Slovakian-Hungarian Border Region after the EU Accession. Region and Regionalism, 9, 1, 175–186.
- Huijgen, G. & I. Reijmer 2005. Wonen in Duitsland. Een Kwalitatieve Verkenning van Actuele Ontwikkelingen, I&O Research, Enschede.
- Lah, L. 2008. Ključna vprašanja in odgovori o prostorskem razvoju Krasa. Zelnik, D. ed. Ohranitev kraške krajine kot razvojna priložnost Krasa. Državni svet Republike Slovenije, Ljubljana, 13–18.
- Ørestat 2007. Migration across Øresund; www.tendensØresund.org/en/migration-across-Øresund.
- Perkmann, M. & Sum, N. L. 2002. Globalization, Regionalization and Cross-Border Regions. Palgrave Macmillan, Basingstoke.
- Portes, A. 2003. Conclusion: Theoretical Convergencies and Empirical Evidence in the Study of Immigrant Transnationalism. International Migration Review, 37, 874–892.
- Portes, A., L. E. Guarnizo & P. Landolt 1999. The Study of Transnationalism: Pitfalls and Promise of an Emergent Research Field. Ethnic and Racial Studies, 22, 217–237.
- Ramm, M. 1999. Saarländer im grenznahen Lothringen. 'Invasion' oder 'Integration'? Geographische Rundschau, 51, 110–115.
- REK. 2001. Raumentwicklungskonzept/schema d'aménagement de l'espace PAMINA, PAMINA, Lauterbourg.
- Schiller, N. Glick et al. eds. 1992. Towards a Transnational Perspective on Migration. New York Academy of Sciences, New York, 1–25.
- Schipper, B. 2005. Tien Redenen om in Duitsland te Gaan Wonen. www.verhuis.de/start/index.html.
- Sennet, R. 1970. The Uses of Disorder: Personal Identity & City Life, Alfred A. Knopf, New York.

- Sidaway, J. D. 2001. Rebuilding Bridges: A Critical Geopolitics of Iberian Transfrontier Cooperation in a European Context. *Society and Space*, 19, 743–778.
- Spierings, B. & M. Van der Velde 2008. Shopping, Borders and Unfamiliarity: Consumer Mobility in Europe. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 99, 497–505.
- Strüver, A. 2005. Spheres of Transnationalism within the European Union: On Open Doors, Thresholds and Drawbridges along the Dutch-German Border. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 31, 323–344.
- Terlouw 2008. The Discrepancy in PAMINA between the European Image of a Cross-Border Region and Cross-Border Behaviour. *GeoJournal*, 73, 103–116.
- Van den Berg, L. et al. 1982. *Urban Europe: A Study on Growth and Decline*. Pergamon, Oxford.
- Van Houtum, H. & Giellis, R. 2006. Elastic Migration: the Case of the Dutch Short-Distance Transmigrants in Belgian and German Borderlands. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 97, 2, 195–202.
- Velikonja, P. 2007. Analiza razvojnih možnosti Krasa. Občina Komen, Ajdovščina.
- Vertovec, S. 1999. Conceiving and Researching Transnationalism. *Ethnic and Racial Studies*, 22, 447–462.
- Vertovec, S. 2004. „Migrant Transnationalism and Modes of Transformation.” *n International Migration Review*, 38, 970–1 001.
- Westhof, P. 2003. Wonen bij de Buren. *Vereniging Eigen Huis Magazine*, November, 12–14.
- Zago, M. 2004. Il confine-ponte: la strategia. Meyr, G. – Pupo, R.: Dalla cortina di ferro al confine ponte. Civici Musei Storia ed Arte.

Forditotta Pulen Csilla

SZÖRÉNYINÉ KUKORELLI IRÉN

A RURÁLIS TÉR ÁTALAKULÁSA: SZUBURBANIZÁCIÓ, REKREÁCIÓ

A tanulmány célja a pozsonyi agglomeráció AGGLONET projekt által vizsgált területén négy település vizsgálata. Elemezni kívánjuk azokat a térbeli folyamatokat, melyek a rekreációs szuburbanizációra utalnak. A kiválasztott négy település: Magyarországról Rajka, Dunakiliti, Dunasziget és Szlovákia területéről Vajka. Arra keressük a választ, hogy a különböző gazdasági adottságú és múltú, de közel azonos természeti attraktivitással rendelkező településekben milyen változást hozott a szuburbanizációs folyamat a rekreáció és a turizmus terén.

Mind a szuburbanizáció, mind a rekreáció szempontjából az AGGLONET projekt által érintett szuburbanizációs tér különlegesnek számít. A nemzetközi és a hazai szuburbanizáció irodalma rendkívül gazdag. Magyarországon Budapest szuburbanizációjával olyan neves szerzők foglalkoztak, mint Beluszky Pál (1998/a; 1998/b; 1999; 2002), Kovács Zoltán (1998/a; 1998/b; 2008), Alföld és az alföldi nagyvárosok szuburbanizációs jelenségeit elemzi munkáiban Tímár Judit (1993; 1994; 1995; 2001) a rekreációs funkciót vizsgálja Csordás László (1995; 1996; 1998).

Győr agglomerációjával Göcsei Imre, Hardi Tamás (2008/a; 2008/b; 2010) foglalkozott és különösen a környezeti krízist átélő Szigetközzel Göcsei Imre, Szörényiné Kukorelli Irén (2003/a; 2003/b; 2007). Az utóbbi szerző több tanulmányában foglalkozott a térségben a falusi turizmus fejlődésével, a térségre jellemző természetközeli turizmus megjelenésével, a rendszerváltás után megjelenő új funkciók és a turizmus kapcsolatával.

A jelen tanulmány olyan szuburbanizáció vizsgálata, ahol a folyamatokat az országhatáron kívüli település (főváros) gerjeszti és hatása egy eddig urbanizációtól érintetlen területre terjed ki, s ahol magát a folyamatot az integrációs politika és a fővárosi gazdasági erőter idézte elő.

A térség turizmusának jellemzését három időszakra lehet bontani. Az első szakasz a rendszerváltás előtti évek, melyek 1990-ig tartanak, a második 1990-től a szuburbanizáció elindulásáig, a harmadik szakasz napjainkig tart.

1. A RENDSZERVÁLTÁS ELŐTTI ÉVEK

Az érintett települések turizmusáról a mai értelemben alig lehet beszélni, mégis a vendégforgalmat érintő statisztikákban megjelenik mindegyik település, de mind a három különböző arculattal.

A) Rajka a szezonális turizmus területén mutat eredményeket, átutazó látogatóit főleg a keletnémet turisták jelentették. 1990 előtt a balatoni turistaszezon első állomásaként aposztrofálhatjuk. A Rajkánál belépő keletnémet turisták számára, akik a Balatonhoz tartottak, hogy a nyugati rokonokkal együtt tölthessék a szabadságukat, ez volt az első magyarországi helyszín a határ átlépése után. Az erre a vendégfogadásra kiépített szálló, panziók és a fizetővendéglátás szobái a rendszerváltás után elvesztették vendégkörüket.

„Itt (Rajkán) korábban nagyon sok turista utazott át, tehát határállomás volt Rajka, főleg a korábbi időkből, amikor az NDK-sok jöttek. Itt nagyon sok úgynevezett szobáztató működött, még van jó néhány, ami hivatalosan is működik” – támasztotta alá a fentieket a polgármester.

A kereskedelmi szállásférőhelyek száma: 175, amelyből a magán-fizetővendéglátás helyeinek a száma 114.

A vendégek száma az összes kereskedelmi szállásférőhelyen 5735, ebből a külföldiek száma 3644 fő.

A vendégéjszakák száma az összes kereskedelmi szállásférőhelyen 7664 fő, ebből a külföldi vendégéjszakáké 3929.¹

Az adatok önmagukért beszélnek, hiszen a külföldi vendégek száma és a vendégéjszakák száma szinte megegyezik, ami alátámasztja a tranzitturizmus jelleget, az egyéjszakás tartózkodást.

B) Dunakiliti a nyolcvanas években szintén rendelkezett nem is kevés szálláshellyel, de ez a szálláshelykapacitás az erőmű építésének volt köszönhető. A szálláshelyeket gyakorlatilag az építőmunkások és az építésvezetőség használta, azaz a vendégéjszakák magas száma a kiemelt beruházáshoz kapcsolódó munkásszállás foglaltságát mutatta. Ezenkívül a magánszálláshelyek száma magas ebben az időben a faluban(189).² A vendégéjszakák száma 1985-ben 4676, 1989-ben már jelentősen megugrik, 28 478 a T-STAR adatbázis alapján. Mindez nem a megnövekedett szabadidő eltöltésére utal, hanem az erőmű építkezésén dolgozók heti ingázását mutatja.

C) Dunaszigetet nem érintette az erőműépítés, amit mutat az is, hogy mind a szállásférőhelyek száma, mind a vendégek száma az előző két településhez képest lényegesen kevesebb. A fizető-vendéglátás csupán 10 szálláshellyel rendelkezik, 1985-ben 157 vendéget, 1989-ben összesen 617 vendéget regisztráltak a faluban.³ Ez a kevés számú vendég viszont a szabadidő eltöltésére érkezett a faluba, ahol a hetvenes évek végén, a nyolcvanas évek elején már kialakítottak egy üdülőterületet és szabadstrandot a Doborgaz falurészen. Itt épültek meg a mosonmagyaróvári gyárak üdülői, a Mofém, a Motim-üdülő és a Kühne-üdülő, amelyek biztosították a strand közönségét, a vendéglők látogatottságát. A statisztikai adatokban a gyárak üdültetési adatai nem szerepelnek.

Összefoglalásképpen elmondhatjuk, hogy a vizsgált három település közül Rajkát a tranzit turizmus jellemezte, Dunakilitin az építkezés gerjesztette szállásadás jelentette a vendégkört. Egyedül Dunasziget volt az a település, ahol a hagyományos értelemben vett turizmus elkezdődött, amit viszont éppen a statisztikai adatok nem tudnak alátámasztani. A falu számára a turizmust a vállalati üdültetés jelentette, valamint a doborgazi felduzzasztott Duna-ág mentén, bár pici telkeken, a megépült hétvégi házak egész sora, amelyeknek a tulajdonosai főleg mosonmagyaróváriak voltak. A rendszerváltás előtt tehát a rekreációs funkció már jellemző volt a településre.

A rendszerváltás és az erőműépítési stop átírta az addigi folyamatokat. Rajkán elapadt a keletnémet tranzitturizmus, Dunakilitin megszűnt a szobakiadás, Dunaszigeten bezártak a vállalati üdülők, ahova a vállalati dolgozók helyett vagy az enyészet, vagy a privatizáció szele kötözött be.

¹ Adatok: KSH Megyei Statisztikai Évkönyv 1990.

² T-STAR 1989.

³ T-STAR 1985, 1989.

2. A RENDSZERVÁLTÁSTÓL AZ EU-BA TÖRTÉNŐ BELEPÉSIG

A rendszerváltás után, a kilencvenes évek első felében Szigetközben a környezeti válság ügye került a középpontba, várva a minél előbbi megoldását.

Az önkormányzatok már 1992-ben létrehoztak egy érdekvédelmi és területfejlesztési társulást (Szigetközi Önkormányzatok Szövetsége – SZÖSZ), ameynek mindhárom vizsgált település tagja volt. A szervezet célja a környezet- és természetvédelem volt. Megragadtak minden pályázati lehetőséget, hogy kerékpárutat építsenek, amely része lehet a Duna menti európai hálózatnak, nem titkolva ezzel azt a szándékot, hogy a természeti kincsekben gazdag területet a turistákkal felfedeztessék. Titkolt vágya volt a szövetségnek a nemzeti park cím elnyerése vagy legalábbis egy natúr park kialakítása. A szigetközi természetvédelmi körzetet (TK) a Környezetvédelmi Minisztérium országos szinten kijelölte, ezt követően több önkormányzat a saját területén tanösvényt épített, a helyi nevezetességekről táblákat helyezett ki. Végül közös pályázat eredményeképpen megépült, bár több szakaszban, a kerékpárút is, mely valóban az Eurovelo Duna menti kerékpárút részévé vált.

Még a kilencvenes években vállalkozók létrehozták a Szigetközi Turizmusért Egyesületet. Az egyesület az ökoturizmust preferálja, a térségben a kenuzás és a lovas turizmus adottságai jók, a kerékpárút megépítése után a kerékpáros turizmus feltételei is adóttak. Az országos szinten megrendezett, Európában is visszhangra talált Utazás Kiállításon az egyesületnek saját standja van, ami ugyancsak Szigetköz turizmusát népszerűsíti.

A turizmusban vállalkozók elsősorban nem a gazdálkodók (farmerek), hanem azok, akik a rendszerváltás adta lehetőségeket kívánták kipróbálni, sok esetben előremenekülés volt ez a munkanélküliség elől, bizonyos esetekben pedig a kihívások voltak erősek (mást, újat csinálni).

A három falu képe fokozatosan átalakult. A legnagyobb változást a termelőszövetkezetek felbomlása jelentette. A földrajzi helyzetből adódóan már a nyolcvanas évek második felétől egyre népszerűbb lett a külföldi, főleg Ausztriában való munkavállalás. Kompenzálta ez a kilencvenes évek első felének emelkedő munkanélküliségét, és megemelte a háztartások jövedelmét.

A külföldi munkavállalás mellett az átalakuláshoz nagyban hozzájárult az osztrák tőke, amely már a kilencvenes évek elején megjelent a megye északnyugati peremén, például Dunakilitin. A kis termelőüzemek mellett a turizmusban is történt beruházás. Dunakilitin megépült a Princess kastélyszálló, amelyet egy Belgiumból hazatelepült egykori dunakiliti lakos, a belga királyi ékszerész finanszírozott. A kastély mellett ugyanő golfpályát épített, amely ma is működik. A leállított erőműépítés helyett (mellett) magánkemping nyílt, amely mára jelentős turisztikai vonzerővel rendelkezik, saját programokkal csalogatja a vendégeket.

Erre az időszakra esik az osztrák, német, kisebb mértékben holland állampolgárok ingatlanvásárlási kedvének a megnövekedése is. A termőföldvásárlás moratóriuma miatt a lakóházak, nyaralók vétele volt nagyon népszerű a Balaton partján, Budapesten, Zalában és itt, Szigetközben. Egy 2000-ben történt felmérés szerint az ingatlant vásárló külföldi állampolgárok 20%-a osztrák, 40 %-a német volt, az ország egészére vonatkozóan (Gazdaság és Jog 2001).

A vizsgált három településen is több ingatlan került osztrák kézre. Bár pontos adat nincs, a külföldi vásárlóknak mintegy 90%-a lehet osztrák. Dunaszigeten a kialakított üdülőterületen is számos ingatlan került az ő kezükbe.

„A hétvégi házak elsősorban osztrákok részére voltak kiadva, megvették jobb módúak, átépítették őket, szép házakat építettek, lerombolták a rosszakat” – mondta a polgármester.

Dunakilitin a hagyományos falukép a telekkialakítások miatt változik, mondhatnánk a counterurbanizáció jelei mutatkoznak rajta. A telkek egyre kisebbek, amelyeken már hagyományos paraszti gazdálkodást nem lehet folytatni, de a fiatal lakosság ezt már nem is igényli.

„Az igény meg nem ez, nem tudjuk eladni a nagy telkeket. A 900 négyzetméteres telkekre is elkezdődött már a használati megosztási kérelem benyújtása. Tehát még a konyhára való zöldségtermesztés egy részét sem akarja a falu döntő többsége. Én azt gondolom, hogy országos viszonylatban is hamis az az elképzelés, hogy a hagyományok ápolása címszó alatt bármilyen módon a vidékfejlesztés az önellátást biztosítja, hasonlóan, mint a világ bármely részén” – támasztotta alá a fentieket a polgármester. Annak ellenére, hogy a Szigetköz hagyományosan zöldségtermelő vidék, a többi falu polgármestere is hasonlóképpen látja az életmódban bekövetkezett változást: „Nincs igény a konyhakertre, csak a fűnyíróra.”

„Visszatérve a telekalakításhoz. Nagyon sok dilemmát okoz ez nekünk, hogy ne legyen túlsúlyos az élettér, a lakókönyezete az itt lakóknak. Mert ha 200-300 négyzetméteres telkeket alakítunk ki, akkor, amikor megveszik, még nem gondolják végig a fiatalok, hogy ez mit jelent, mert nekem 'nem kell 800 négyzetméteres telek, mert csak a gond van vele, fűvet nyírni, meg a többi'. A kert meg szóba se kerül, mert azt se tudja, hogy hogyan kell kapálni, akkor honnan tudná, hogy mit, hogyan kell eltenni, meg egyebek. De amikor meg már ott van egymáson, egymás nyakán a sok lakóépület, akkor meg már probléma adódik” – folytatta a polgármester.

A kilencvenes években a turizmus fejlesztése, a kerékpárút-építése idején, még a rendszerváltás hangulatában talán túl nagy elvárás fogalmazódtak meg a turisztikai ágazatot illetően. A helyi attrakciók túlértékelése és a belföldi turizmus jelentős visszaesése miatt a kínálati oldal nagyszámú nyugati turistában reménykedett. Hamar rá kellett jönni azonban, hogy a térség elsősorban a hazai látogatókra számíthat. Ezért a Szigetköz turisztikai marketingje is hamarosan erre koncentrált. A Szigetközre és a Nyugati-Kapu Térségfejlesztési Társulásra vonatkozóan (mindkettő magában foglalja a vizsgált településeket) több fejlesztési dokumentum született, amelyekben utolérhető a turisztikai ágazat fejlesztésére tett stratégiai irányok megfogalmazása is. A SZÖSZ számára a Stratégiai irányok... dokumentumban még 1996-ban prioritásként fogalmazódott meg a turizmus minőségi bővítése, az imázsépítő akciók fokozása, a hely egyediségének kommercializálása a helyi kultúra szerepének hangsúlyozásával. A Nyugati-Kapu Térségfejlesztési Társulás turisztikai koncepciója (1998) hangsúlyozza a marketing fokozásának szükségességét, a Dunakilitin megépült víztározótó turisztikai célra való hasznosításának és a programkínálat részletes kidolgozásának a fontosságát. 2002-ben a Szigetközi Ökoturisztikai Program is elkészült, amelyben a prioritások között a gyalogos- és kerékpáros turizmus, a vízitúrázás és a lovaglás szerepel. Hangsúlyozni kell, hogy a tágabb, megyei és régiós programdokumentumok szintjén többször megfogalmazásra került a nemzeti park kialakításának a gondolata. A Hármashatár Régió Konceptió (1999) tartalmazza a következőt: „Osztrák–Magyar–Szlovák Duna menti Nemzeti Park Létrehozása, amely magában foglalná az újonnan létesítendő Szigetközi Nemzeti Parkot és egy közösen üzemeltetett monitoring rendszer kiépítését.” Ezenkívül kiemeli a gyógyturizmust, valamint a kerékpárút-hálózat hiányzó szakaszai megépítésének és a meglévők összekötésének a szükségességét a szlovák oldali, valamint a Fertő-tó körüli kerékpárúttal. Úgy tűnik, ez az egy stratégia foglalkozott érdemben a szlovákiai és a magyar területek összekapcsolásával, egy közös rekreációs régió kialakításával.

Visszatérve a kilencvenes évtizedben megvalósított turisztikai fejlesztésekre, úgy tűnik, hogy az a sok stratégia és program ellenére meglehetősen ad hoc jellegű volt. Egyedül a kerékpárút- hálózat kiépítése volt tervezett, hiszen ez pályázati forrásból, önkormányzatok közös fejlesztéseként valósult meg. Bár itt is találkozunk – s talán nem is alaptalan – kritikákkal. A kerékpárút ugyanis bár megépült, de a Szigetközt átszelő országúttal párhuzamosan haladva nem a táj természeti szépségeit, az Öreg-Dunát és az ahhoz közeli területeket köti össze, hanem a településeket észak–déli irányban, kihagyva Dunakilitit, Dunaszigetet és Rajkát.

A vizsgált három településen a turizmus fejlődése bár nem látványos, de egyenletes. A térség egészére jellemző a szoft-turizmus kialakulása és a különböző ökoturisztikai ágazatokhoz való kötődés. Egyértelmű, hogy Dunaszigeten és Dunakilitin már ebben a szakaszban a víziturizmus és a lovasturizmus indult fejlődésnek.

Dunakilitin otthonra talált a díjugrató sport, rendszeresen tartanak itt országosan jegyzett díjugrató versenyeket, amelyek szép számú közönséget vonzanak. Ezek az események idegenforgalmi látványosságnak számítanak, mert a két-három napos díjugrató lovasversenyek indulóinak a száma 200-300 között mozog, s ez már jelentős nézőszámot is generál. A lovassport-hoz kapcsolódóan hobbi- és versenylótenyésztéssel is foglalkoznak a faluban. Az egyik tenyésztőnek 15-20 ló van, meg a fiatal szaporulat.

A másik a víziturizmus, amely részben csillagtúraszerű. Már tíz éve megalakult a vízisport-egyesület, amely népszerűsíti ezt az ágazatot.

Mindezeket az aktivitásokat a statisztikában alig lehet utolérni, mert a falusi vendéglátás adatait bár 1998 óta már gyűjtik az összeírások, de azok nem tükrözik a valódi vendégszámot. A kereskedelmi szállásférőhelyek adatai (1. táblázat) viszont nem tartalmazzák a vizsgált településekre jellemző falusi vendéglátás mutatóit. Dunakilitin 2003-ban három, Dunaszigeten 13 falusi vendéglátó volt, a vendégek száma ugyanebben az évben 317, illetve 189 fő, amiből a külföldi vendégek száma csekély, mindössze 6 és 27. Rajkán bár a vendéglátók száma magasabb, a fogadott vendégek száma elmarad az előbbi két településtől, csupán 52. A három falu közül Dunaszigetnek a falusi turizmusban betöltött növekvő szerepét az is mutatja, hogy míg a másik két faluban a kilencvenes évektől csökkent a falusi vendéglátásban érdekeltek száma, itt a duplájára nőtt, bár ez a lehetőségekhez képest még mindig alacsony.

1. táblázat. Kereskedelmi szálláshelyek és vendégforgalom

Település	Az összes kereskedelmi szálláshely szállásférőhelyeinek a száma	A szállodák szállásférőhelyeinek a száma	Vendégek száma összesen a kereskedelmi szálláshelyeken	Külföldi vendégek száma a kereskedelmi szálláshelyeken	Vendégéjszakák száma a kereskedelmi szálláshelyeken	Külföldiek által eltöltött vendégéjszakák száma a kereskedelmi szálláshelyeken
Dunakiliti	196	63	2041	1007	5900	1940
Dunasziget	23	0	467	114	1080	249
Rajka	240	0	974		974	0
Összesen	559	63	3482	1121	6954	2189

Forrás: KSH TSTAR 2003

A három vizsgált településre vonatkozóan összefoglalásképpen elmondhatjuk, hogy itt a rendszerváltás nem hozott átütő sikert a turizmusban.

A dunacsúnyi duzzasztómű és a bösi erőmű építése kapcsán kialakult konfliktus a Szigetközre irányította a megyei és országos politika figyelmét, a környezeti problémák miatt a szlovák-magyar konfliktus erősödött, sőt a kétoldali együttműködés gyakorlatilag ellehetetlenült. Másrészt a kilencvenes évek magyar részről az oszták-magyar, a Nyugat-magyar kapcsolat-építést részesítette előnyben, a nyugati hatásokat és adaptációkat értékelte. A környezeti konfliktushelyzet kezelésére egyetlen lehetőség kapott hangsúlyt, mégpedig a nemzeti park létrehozása, s ezáltal a Szigetköz természeti értékeinek védelme, s ennek alárendelve a turizmus s az egyéb fejlesztések. Még 1993-ban kormányközi megállapodás is született egy határon átnyúló nemzeti park létesítésére vonatkozóan a Fertő-Hanság Nemzeti Park mintájára. Végül ez a gon-

dolat elhalt, főleg mivel az önálló nemzeti park jogosultságát a Fertő-Hanság Nemzeti Park igazgatósága megkérdőjelezte azzal, hogy a Szigetközben a tájvédelmi körzetek nagysága nem indokolja azt. Ez a közel húsz évig tartó tétovázás visszavetette a turizmus átgondolt fejlesztését, az ágazatba történő nagyobb beruházások megvalósulását. Maradtak a kis lépések, a tökeszegény falusi vendéglátás, a falusi turizmus szállásférőhelyeinek bővítése vagy elszigetelve egy-egy nagyobb beruházás.

Dunaszigeten a rendszerváltozás előtt elkezdődött üdülési fejlesztések növekedése a tulajdonviszonyok változása miatt nem volt töretlen, de a földrajzi adottságok és a korábban kialakított üdülőtérület miatt a település átélte a rendszerváltozás sokkját, és pozitív fejlődési irányt vett. A településen a kenu-, a lovas- (túra) és a kerékpáros turizmus vált népszerűvé. Dunakilitin nem jellemző a falusi vendéglátás, a megépült öt csillagos hotel (amíg működött) a magas áraival nem a környékre érkező turistákat szolgálta ki, hanem az ide szervezett konferenciák, képzések és egyéb rendezvények résztvevőit. A funkcióját veszített duzzasztómű szomszédságában kialakított kemping hosszú távra a vízi turizmus központjává vált. A településen a lovasturizmus speciális ága, a rövid ideig tartó, de magas látogatottságú díjugrató versenyek jelentenek attrakciót a lovasoknak már a kilencvenes évek közepétől. Rajka nem dicsekedhet a turizmusával, a rendszerváltozás az addigi lehetőségeket elsöpörte, és ebben a második szakaszban a település nem talált magára. Kimaradt a kerékpárút építésből és kiesik a szigetközi víziturizmusból is.

Mindhárom településnek és egész Szigetköznek is hátránya, hogy a kilencvenes évek elején már felmerülő kishajó-beléptetési rendszert nem tudta megvalósítani.

„A Dunán a vízitúra-lehetőség, a kishajó-forgalom biztosítása a duzzasztómű révén rendelkezésre áll, működőképes, megoldható lenne a hajózsilip is, jelen pillanatban nem használható, csak engedéllyel. Kérvényeket kell kérni mindig ahhoz, hogy a zsilipelést megcsinálhassák vagy feketén megcsinálják. Először ki kell venni a hajókat, a duzzasztást elvégezni, zsilipelni, ez neveltséges... Még mindig probléma kishajókkal, kenukkal átjönni, teli cuccokkal, de jachtokat, egyebeket nem lehet. És így ez a vízi nemzetközi idegenforgalom gyakorlatilag nem létezik, nem használjuk ki, nem tudják kihasználni a szigetköziek. Itt a duzzasztómű térségében mindenféle infrastruktúra jelen van, minimális fejlesztéssel megoldható lenne, hiszen még a benzinkútnak a helye is ott van a duzzasztómű mellett, mert korábban működött ott egy benzinkút” – mérgelődött Dunakiliti polgármestere.

3. AZ EU-BA TÖRTÉNŐ BELÉPÉSTŐL NAPJAINKIG

Mi történt az elmúlt öt évben Szigetköznek ezen részén? Átalakuló tulajdonviszonyok, átalakuló életmód, helyi társadalom, átalakuló funkciók jellemzik a térséget. Az Európai Unióba történő belépéssel és különösen a schengeni övezet kiterjesztése után a térségben eddig nem tapasztalt folyamatok indultak el a migrációt és a szuburbanizációt illetően. Magyarország észak-nyugati csücskében a szuburbanizáció és a rekreációs szuburbanizáció egyértelmű jegyei figyelhetők meg, mégpedig nem a magyarországi nagyváros, Győr hatására, hanem a szomszédos főváros, Pozsony hat erőteljesen a Szigetköz északi területeire.

Tehát egy olyan területen kell és lehet vizsgálni a szuburbanizáció hatásait, ahol ez teljesen új jelenség, csak az utolsó években érhető tetten, ráadásul egy szomszédos ország fővárosának a hatására. Úgy gondolom, a fentiek a magyarországi szuburbanizációs kutatásoknak egy teljesen új társadalmi-gazdasági megközelítést adnak erre a határtérségre.

Egész eddig a vizsgált térségre a rurális jegyek és a természetközeli turizmus volt jellemző. Bár a rekreációs funkció, éppen a természeti adottságok révén jelen volt a térségben, de ezt

Mosonmagyaróvár gerjesztette, ennek megfelelően a mérete is egy középváros hatásával volt jellemezhető. Győr agglomerációs hatása, ami a rendszerváltás után erősödött fel, Szigetköz északi csücskében már nem volt észlelhető. Mindezek alapján mondhattuk korábban, hogy a Felső-Szigetköz karaktere a counterurbanizáció és a rurális turizmus.

A továbbiakban a pozsonyi agglomerációs folyamatok által gerjesztett rekreációs szuburbanizáció jegyeit mutatjuk be a három magyar település és egy szlovák település esetében.

A magyar települések számára és őket bevonva több területfejlesztési dokumentum készült az EU-tagdá válás előtt, egészen 2003-ig, ezeket elemezzük és felhasználjuk az eddigi kutatási eredményeket is, valamint a polgármesterekkel készült interjúk segítségével naprakész helyzetjelentést tudunk adni a településeket érintő rekreációs folyamatokról, a települések átalakulásáról, a „rural change” települési adaptációjáról.

A tágabb térség és a vizsgált települések területfejlesztési dokumentumaiban a turisztikai szektort illetően egyikben sem kerül említésre a Felső-Szigetköz településeit érintő szuburbanizációs hatás lehetősége, éppen ezért mondhatjuk, hogy a térséget felkészületlenül érte a pozsonyi népesség kiáramlása, a szuburbanizációs folyamatok és az ehhez szorosan kapcsolható rekreációs szuburbanizáció elindulása. A vizsgált településeket magában foglaló területfejlesztési dokumentumkészítők nem számoltak Pozsony közelségével, hatásával. Az első fecskék (pozsonyi lakosok) kiköltözése irányította a kutatók, programkészítők figyelmét erre a Szigetközt érintő új jelenségre.

A szuburbanizáció legelőször és legerősebben Rajkát érintette. A településen a turisztikai szolgáltatások vesztek jelentőségükből a korábban taglalt okok miatt. Többnyire a szakirodalom arról ír, hogy a rekreációs szuburbanizáció kivált(hat) szuburbanizációt (Williams, M. A. – Halls, M. C. 1991), viszont itt éppen ellentétes folyamatnak lehetünk tanúi, mert itt a Rajkára betelepülők és baráti körük fedezi fel a háborítatlan természet szépségeit és generál egy rekreációs, hétvégi keresletet a településen.

„De akik idetelepültek, idejöttek és velük nagyon sokat beszéltem, őket megragadja ez a környezet, mert ha itt kimegyünk, nekünk már föl sem tűnik talán, milyen csodaszép helyen élünk. Micsoda erdő, a vadon élő állatok – a szarvasoktól kezdve – megnézheti bárki, annyi van belőlük. Rajkának nagyon nagy külterületei vannak, aminek a jelentős része erdő és vizek által határolt rész” – lelkendezik Rajka polgármestere.

A felismerés kirángatta a települést csipkerózsika álmából és az utóbbi években erőteljes turisztikai fejlesztésekbe kezdett. Persze, a fejlesztések tervei több esetben már korábban megfogalmazódtak, de most a megvalósításuk – úgy tűnik – felgyorsulóban van, a jelentkező igények miatt.

GABRIEL ZUBRICZKÝ

POZSONY SZUBURBANIZÁCIÓJA

1. POZSONY TÉRBELI FEJLŐDÉSE

Pozsony (Bratislava) több évszázados fejlődése során Szlovákia legfontosabb központjává vált. Az országon belüli excentrikus fekvése ellenére az 1939–1945-ös években a hadviselő állam fővárosa lett és a Szlovák Köztársaság 1993-ban történt megalakulása óta annak fővárosa.

1996 óta a Pozsonyi kerület felsőbb szintű közigazgatási egység központja. Miután mindaddig nem sikerült átültetni a város mint különleges közigazgatási egység jogállását, Pozsony 5 járásra tagozódik. A legkisebb járást a Pozsony I történelmi városközpont alkotja 9,6 km² területtel. Pozsony 17 városrészből áll, melyek azonban a történelem során nem mindig tartoztak a városhoz. Pozsony térbeli növekedésére főként a háború utáni időszakban került sor. 1943-ban a város nyugati pereméhez Károlyfalu (Karlova Ves) csatlakozott. Nagyszabású integráció ment végbe az 1946-os évben, amikor a város nyugati részéhez hozzácsatolták Dévényt (Devín), Hidegkutat (Dúbravka), Lamacsot (Lamač), délen Ligetfalut (Petržalka), a város keleti oldalán pedig Főrévet (Prievoz), Récsét (Rača) és Pozsonyszőlőst (Vajnory). Ezzel a zónabesorolási határozattal Pozsony területe 193,6 km²-re nőtt és a lakosság lélekszáma 143 000-ről 190 000-re gyarapodott. A közigazgatási növekedés következő fázisa 1972-ben zajlott le, amikor a nyugati oldalon a városhoz csatolták Dévényújfalut (Devínska Nová Ves) és Pozsonybesztercét (Záhorská Bystrica), keleten Vereknýt (Vrakuňa) és Pozsonypüspököt (Podunajské Biskupice), a déli oldalon pedig Oroszvárt (Rusovce), Horvátjárfalut (Jarovce) és Dunacsúnyt (Čunovo).

1978-ban kezdték építeni a kommunista Közép-Európa legnagyobb lakótelepét, Ligetfalut (Petržalka), melyet 150 000 lakosra dimenzionáltak. Ezzel szemben több városrész megőrizte inkább vidéki, mint városi jellegét, ezért megállapítható, hogy a szuburbanizáció az úgynevezett nagy Pozsony belső területén is végbement. A jelenlegi nagy Pozsony 367,5 km² területen fekszik és mélyen benyúlik a Kis-Kárpátokba, ezért erdős területe kiterjedésének köszönhetően a világ fővárosai között az egyik legmagasabb értéket éri el.

2. A NÉPESSÉG ALAKULÁSA

A város népességfejlődését egészen 1996-ig folyamatos növekedés jellemezte, ekkor mérsékelt fordulat következett be. A népességnövekedést történelmi, politikai és területi változások befolyásolták. A város térbeli növekedése, a szomszédos vidéki közösségek integrálása hozzájárult a lakosság háború utáni élénk létszámnövekedéséhez. Az első hivatalos magyarországi népszámlálás idején (1869-ben) Pozsony lakosainak száma 46 540 volt, amely Szlovákia mai területén az össznépesség 1,88%-át tette ki. A háború utáni változások hozzájárultak a lakosságszám gyors növekedéséhez, ami már 1950-ben elérte a 192 896-es értéket, s ez a szlovákiai népesség 5,6 %-át jelentette. A hivatalos népszámlálási adatok alapján Pozsony lakosainak száma 1991-ben érte el a legmagasabb értéket, az ekkori 442 197 lakos Szlovákia össznépességének 8,38%-át tette ki.

1. táblázat. Pozsony népességének alakulása

Évszám	A lakosok száma	A SZK össznépességének hányada (%)
1869	46 540	1,88
1880	48 006	1,94
1890	52 411	2,02
1900	61 537	2,21
1910	73 459	2,52
1921	93 189	3,11
1930	123 844	3,73
1940	138 988	3,92
1950	192 896	5,6
1961	241 796	5,79
1970	285 448	6,29
1980	380 259	7,62
1991	442 197	8,38
2001	428 672	7,97

A lakossági létszámnövekedés legmagasabb indexe két népszámlálás közötti időszakban, mégpedig az 1940–1950 közötti évtizedben 1,39 volt. A lélekszám legnagyobb abszolút növekedését a 20. század hetvenes évei hozták magukkal, amikor a lakótelepek masszív építésének köszönhetően a város tíz év alatt csaknem 100 000 új lakossal gyarapodott. A politikai és társadalmi viszonyok 1989 utáni átalakulása változást hozott a településfejlődésben és az urbanizációs trendek tekintetében is az országban. Törést jelentett az 1996-os év, amikor Pozsony jelenlegi közigazgatási határokra belüli népességnövekedése megfordult és 1997 után bekövetkezett a második világháború utáni első, éves népességcsökkenés. Ennek oka, egyéb tényezők mellett, a hozzáférhető lakások számának csökkenése volt – 1985 előtt évente 6500 új lakás befejezésére került sor, 1995-ben már csak 1469 lakás épült, 1996-ban pedig 348. Az 1996-os évben ez a trend elérte mélypontját, azóta a befejezett lakások száma növekedett (Korec 2006).

Pozsony népességének újkori csökkenése azonban határozottan nem a város deprivációját jelenti, s nem is az emberek tömeges menekülését a városból. Ez csak a mindinkább erősödő szuburbanizáció valós bizonyítéka. Becslések szerint a környékről ingázó lakosokkal együtt Pozsonyban naponta több mint 600 000 ember fordul meg. Tény, hogy a város jelenlegi közigazgatási határai nem elégségesek a Pozsonyban végbemenő urbánus, gazdasági és fejlődési folyamatok értékeléséhez. A folyamatok és a város potenciáljának reális megítéléséhez térben legalább a Pozsonyi kerület szintjén kell dolgoznunk, pontosabban a funkcionális térség szintjén, amely azt a térséget öleli fel, amelyben a legintenzívebb interakciók mennek végbe. A Pozsony külterületén zajló szuburbánus folyamatok értékeléséhez tehát Pozsony funkcionális városi térségéből indulunk ki, melyet Bezák írt le 1990-ben kiadott tanulmányában.

3. POZSONY POZÍCIÓJA

A Pozsony–Bécs–Győr háromszög gazdasági szempontból az egyik legérdekesebbnek tartott térség, egyes beruházók szerint ráadásul a legperspektivikusabb is Európában. Az az elképzelés, hogy a munkaerőmozgás Közép-Európában is egyszer olyan rugalmassá válik, mint az USA-ban, arra enged következtetni, hogy a elkövetkező évtizedek attraktivitás tekintetében párharcot eredményeznek majd Pozsony, Budapest és Bécs, valamint további közép-európai központok számára, melyek között versengés is folyik majd a munkaerő és a bevándorlók megnyerése érdekében. Pozsony ebbe a stádiumba bizonyos előnyökkel léphet be. A város fekvése attraktív: folyó mentén, előhegység lábánál és három (sőt négy) állam határának találkozásánál terül el. Közlekedési csomópontot képez (mi több, az európai közlekedéstervezők gondolataiban is felmerült, például a Strasbourgból induló expressz vasútvonal kapcsán). Pozsony településfejlődési, közigazgatási, politikai és gazdasági hierarchiájával is kitűnik. Pozíciója olyannyira domináns, hogy lényegében képes magához vonzani és befogadni az ország együttes potenciáljának a meghatározó részét (például koncentrálni a szellemi potenciált). Ondoš és Korec Pozsony fejlődésének jelenlegi kiindulási pontjait a következőkben látják:

- politikai és társadalmi átalakulás
- posztindusztriális időszak
- a globalizáció hatása
- domináns pozíció Szlovákia GDP-je szempontjából
- településhierarchia
- attraktív fekvés
- közlekedési csomópont
- diverzifikált gazdaság
- humán potenciál
- adminisztratív funkciók
- történelmi-politikai fejlődés
- a város térségi fejlődése – a szocializmus idején esetleges volt
- a belső hegység attraktivitása
- a tér besűrítése
- az attraktív helyek besűrűsödése és a bumerángthatás kevésbé érdekessé válnak
- az fenyeget, hogy a szuburbánus térség csak az egyéni közlekedéstől válik függővé (Ondoš–Korec 2008).

4. SZUBURBANIZÁCIÓ

A szuburbanizáció mint folyamat először a 19. század végén kezdődött, de sokkal látványosabban nyilvánult meg a második világháború után. Legelőször Európában jelent meg, főleg Londonban. Az USA-ban később indult, viszont nagyobb dinamikával, és látványos hatást gyakorolt a városok magjára. A mi körülményeink között csak a legutóbbi időszakban jelent meg. Általában véve, a nagyváros peremén és külterületén, az ún. rural-urban fringe-ben végbemenő folyamatokról van szó. A funkcionalitást illetően vita folyik arról, hogy kontraurbanizációról van-e szó vagy a város expanziójáról (urban sprawl). Mindenesre ennek eredményei az új lakóhelyi körzetek a város környékén. A folyamat indikátorai a migrációs növekedés, a lakás- és házalap kvantitatív és kvalitatív növekedése, következményei pedig a jobb technikai infrastruktúra, a telkek és ingatlanok magasabb árai, a társadalomszerkezet változásai, a szegregáció.

A szuburbanizációt a lakosságnak a központi város és a külterület közötti elhelyezkedésében bekövetkezett változások, a külváros lakosságának demográfiai és szociológiai mutatóiban bekövetkezett változások (szociodemográfiai megközelítés) és a külváros térbeli struktúrájában bekövetkezett változások is jellemzik (morfológiai megközelítés).

A szuburbánus környezetben zajló új építkezések megvalósításának módjait Sýkora (2003) definiálja:

- egész lakóterületek építése kulcsrakész családi házakkal
- egyéni házépítés olyan parcellákon, amelyeket beruházó kínál tömegesen az új fejlesztési területeken
- egyéni házépítés szabad parcellákon a meglévő beépítések keretében.

A szuburbanizációs folyamatokat Pozsony viszonyai közt fokozatosan több geográfus tanulmányozza. Közülük megemlíthetjük itt Kurtát a Pozsony külterületén lévő községek behaviorális felmérése kapcsán (Kurta 2007) és Švedát, aki esettanulmányokat készített Lozornó (Lozorno), Horvátgurab (Chorvátsky Grob) és Oroszvár településekről (Šveda 2009).

Az adott problémakör kutatása sok buktatóval jár. A kutatónak, rendkívüli erőfeszítése ellenére sem sikerült teljes és pontos adatokhoz jutnia, ami a lakosság migrációját, a ház- és lakásépítést stb. illeti. Sajnos, még mindig a költözések pontatlan nyilvántartása jellemző. A szuburbánus zóna településein nagyszámú csoport honosult meg, akik az adott községben laknak, de nem jelentkeztek be állandó lakosként. Mondanunk sem kell, mekkora gondot okoz ez az érintett községek polgármestereinek. A migrációs áramok megfigyelésénél hiányzik az átmeneti lakhelyű pozsonyiak szuburbánus községekbe történő kivándorlásának a nyilvántartása. Így megtörténik, hogy a statisztikák egy család Zsolnárról (Žilina) Csöllére (Rovinka) történő kiköltözését mutatják ki, holott a család korábban nyolc évig Pozsonyban élt, átmeneti lakcímen. Furcsa jelenség a romák migrációja, amely általában teljesen esetleges és nem tartozik a racionális okokból bekövetkezett migráció kategóriájába.

Pozsony szuburbanizálódásának figyelemreméltó vonása a szomszédos államokba történő áttérjedése. A város Ausztria és Magyarország határán lévő excentrikus fekvéséből kivételes szuburbanizációs lehetőség következett. Elsődleges tényezőnek bizonyult az árkülönbség Pozsony és a szomszédos országok vidéki, perifériás környezetében. Később további okok, de korlátok is megjelentek. A Magyarország irányában történő migrációt beárnyékolta a két ország kapcsolatában megnyilvánuló bizonytalanság, amely több érdeklődőt is visszariasztott. Az ausztriai irány az árak, a szabad kapacitás, a helyi közösségek stb. miatt korlátozott. A külföld irányában végbemenő szuburbanizáció további alakulása szempontjából fontos lesz az ottani hatóságok és a helyi őshonos lakosság viszonyulása is. A szóban forgó szuburbanizáció jelenlegi állása kevésbé dokumentált, főként a megfelelő adatok megszerzésének nehéz volta miatt.

5. POZSONY SZUBURBANIZÁCIÓJA AZ 1991–2001 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN

A szocializmus idején Szlovákia a hagyományos durva urbanizációval küszködött, amely a művilég kiváltott, vidékről a városok lakótelepeire nehezedő migrációs nyomásban nyilvánult meg. A szuburbanizációs tevékenységek gyerekcipőben jártak. Az elsődleges szektorban csökkent a dolgozók száma, 1980-ban még három, Pozsony külterületén lévő községben – Nemesgombán (Hubice), Vitényben (Bellova Ves), Sárretnen (Blahová) – a gazdaságilag aktív lakosság több mint 50%-a dolgozott az elsődleges szektorban. 2001-ben a mezőgazdaságban dolgozók legmagasabb aránya a gazdaságilag aktív lakosságban 31,7% volt Nemesgomba köz-

ség esetében. A központi intézmények minden igyekezete ellenére azonban Szlovákia lakossága lélekben sokkal inkább vidéki maradt, mintsem városi.

A szuburbanizációs tevékenységek nem mutatkoztak meg azonnal, még az 1989-es rendszerváltást követően sem. A kilencvenes évek eleje a gazdasági sokk, a kezdődő privatizáció, a visszaeső építőipar jegyében telt. A családok beruházásai a minimumra csökkentek, az emberek nagy gazdasági bizonytalanságban éltek. A kilencvenes évek eleje azonban mégiscsak jelzett némi változást Pozsony közvetlen környékén a családiház-építési folyamatokban, főként északnyugati irányban. Az emberek biztos befektetési formaként keresni kezdték a régebbi, lakatlan házakat is a közeli vidéki körzetekben. Pozsony szuburbanizációja a kilencvenes évek második felében fokozatosan, mind a négy lehetséges irányban kibontakozott: északkeleti, illetve keleti, délkeleti, északnyugati és délnyugati irányban egyaránt. Az északkeleti zóna Bazin (Pezinok) és Szenc (Senec) irányában terül el, a délkeleti Somorja (Šamorín), az északnyugati Malacka (Malacky), a délnyugati pedig külföldre is átnyúlik, Ausztria és Magyarország területére, főként Köpcsény (Kittsee), Berg, Wolfstahl, Magyarországon pedig Rajka és Bezenye irányába.

Az 1996-os évet követően javultak a lakásépítési és -vásárlási feltételek, meghonosodtak a jelzáloghitelek, az építkezési takaréklétre jött az állami lakásfejlesztési alap. A lakosság egyes csoportjai a privatizációs tevékenységeknek köszönhetően jelentős pénzösszeghez jutottak. Fokozatosan elkezdődött a gazdasági fellendülés. A szuburbanizációs folyamatok másrészt annak következtében is teret nyertek, hogy sok fiatal család pénzhiánnyal küszködött. A nem elégséges családi tőke kiváltotta a vidéki, olcsóbb építkezés iránti érdeklődést, mivel a város és a vidék között ebben az időben rendkívül nagy volt az árkülönbség.

A pozsonyi szuburbanizáció első fázisa a tehetősebb réteg nagy telkeken, a községek belterületének peremén lévő szabad parcellákon történő családiház-építésében nyilvánult meg, mint például Limpak (Limbach), Máriavölgy (Marianka), Pozsonybeszterce (Záhorská Bystrica) esetében.

A második fázist a nagyberuházók általi, kereskedelmi célú építés, új lakókörzetek kialakítása jellemzi, amelyek térben gyakran elválasztódnak a községek eredeti belterületétől.

6. POZSONY LAKÓHELYI SZUBURBANIZÁCIÓJA AZ 1991–2001 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN

Elemeztük a Bezák (1990) tanulmánya alapján behatárolt funkcionális városi térséget (fvt), melyben Pozsony mellett 108 község, ebből 101 vidéki és 7 városi rangú település található. A községek a 6 eredeti járás, sőt 2 kerület térségében terülnek el, ami egyszersmind Szlovákia közigazgatási rendszeréről is kiállít egyfajta bizonyítványt. A legészakibb község Kukló (Kuklov), eredetileg a Szenici (Senica) járáshoz tartozott, a legdélebbi fekvésű Bodak (Bodíky), az egykori Dunaszerdahelyi járásban, a legkeletibb Pusztafödémes (Pusté Úľany) az egykori Galántai járásban van. Valamennyi a Nagyszombati (Trnava) kerület része. Pozsony valós nodális (csomóponti) térsége tehát minden községet magában foglal a Pozsonyi kerületen belüli, eredeti Pozsonyi (Bratislava), Malackai (Malacky), Szenci (Senec), Bazini (Pezinok) járásból, továbbá néhány községet a Nagyszombati kerülethez sorolt korábbi Dunaszerdahelyi (Dunajská Streda) (29 község), Galántai (Galanta) (3 község) és Szenici (Senica) (7 község) járásból.

A tartósan lakott lakások számának alakulása összehasonlítható a két legutóbbi népszámlálás közti időszakra vonatkozóan. A szocializmus időszakának utolsó tíz évében leginkább a

vizsgált terület városi lakásainak, valamint Nádasfő (Rohožník) lakásainak a száma növekedett, ami a cementgyár működésével függött össze. A lakások számának viszonylag legnagyobb növekedése a következő sorrendben mutatkozott: Nádasfő, Szenc, Somorja, Bazin és Pozsony. A másik póluson találhatók a periférián lévő, kevésbé attraktív vidéki községek, de meglepő módon a Pozsonyborostyánkő (Borinka) vagy Máriavölgy (Marianka) típusú községek is. Máriavölgy az említett időszakban a tartósan lakott lakások számának növekvő indexe tekintetében csak 90,2%-ot, Pozsonyborostyánkő pedig ráadásul csak 87,3%-ot ért el. Pozsony funkcionális városi térségének egészében a tartósan lakott lakások növekedési indexe 121,2%. A térség közvetlen központjában – Pozsonyban – a megfigyelt adat 126,9%-os értéket mutatott, a térség központjának külterületén 108,9% volt. Ez annak az ismert ténynek a megerősítése, hogy az adott időszakban a lakásépítők előnyben részesítették a fővárost. Az adott évtizedben a 39 443 tartósan lakott lakások összesített számából 34 203 magában Pozsonyban épült, és csak 5240 épült Pozsony külterületén, a Pozsony funkcionális városi térséghez tartozó községekben. A várt változásokat e tekintetben az 1989 novembere utáni időszak hozta magával, amit az 1991-es és a 2001-es népszámlálás közötti időszak adataival támaszthatunk alá. A tartósan lakott lakások száma az egész Pozsony funkcionális városi térségben 103%-os növekedési indexet ért el, miközben maga Pozsony 102,5%-osat, a fvt-n belüli külterület pedig 104,2%-osat. Az első felismerés ebből az, hogy a tartósan lakott lakások száma lényegesen alacsonyabb a korábbi évtizedhez képest. Az 1991 és 2001 közötti időszakban mindössze 6763 tartósan lakott lakás épült. Fontos változást jelent azonban a növekedés térségen belüli megoszlása, ugyanis a külterületen jelentősen nagyobb számú ilyen lakás épült, mint a központban, Pozsonyban. Ez arról tanúskodik, hogy sok pozsonyi család bérbe adja a pozsonyi lakását, miközben a külterületre települ át. A valós adatok még inkább a külterületek javára alakulhattak, azonban nem minden áttelepült személy jelentette be az állandó lakhelyére vonatkozó változást. A községek tekintetében a legnagyobb növekedést Gútor (Hamuliakovo) érte el (123,3%-os növekedési index), valamint Erzsébetmajor (Miloslavov) és Limpak (Limbach). A külterület városai alacsonyabb relatív értékeket mutattak, ezek közül a legmagasabb Stomfa (Stupava) a 19. helyen és Modor (Modra) a 24. helyen, abszolút értékben viszont a vidéki községek vezetnek. A tartósan lakott lakások száma tekintetében a legalacsonyabb növekedési indexet a közlekedési szempontból leginkább izolált községek érték el, miközben érdekes, hogy ebben a csoportban a bösi vízerőmű felvízcsatornája által leválasztott három község – Nagybodak (Bodíky), Doborgaz (Dobrohošť), Vajka (Vojka nad Dunajom) – dominál. Ezekben a községekben a lakhatás másodlakás vagy üdülési célra használt lakás irányába történő funkcionális átalakulására került sor. A potenciális szuburbanizáció fontos indikátorai lehetnek az egyes községekben lévő lakatlan lakások is. A lakatlan lakások legkisebb aránya a térség városaiban található. A vidéki községek közül e tekintetben kiemelkednek a Csallóköz térségében elterülő községek, ezzel ellentétben a lakatlan lakások legnagyobb részaránya többnyire Pozsony külterületének erdőháti (Záhorie) térségében található.

2. táblázat. A tartósan lakott lakások számának alakulása a Pozsony fvt községeiben

Település	1	2	3	4	5	6
Hamuliakovo	205	227	280	110,73	123,35	10,26
Miloslavov	214	220	265	102,80	120,45	14,52
Limbach	269	274	330	101,86	120,44	21,43
Vlky	92	97	116	105,43	119,59	10,08

Település	1	2	3	4	5	6
Zlaté Klasy	661	708	845	107,11	119,35	4,05
Zálesie	166	193	224	116,27	116,06	11,46
Hviezdoslavov	84	76	88	90,48	115,79	23,48
Kostolište	233	245	282	105,15	115,10	11,04
Kalinkovo	218	233	266	106,88	114,16	13,64
Plavecký Štvrtok	548	545	622	99,45	114,13	12,15
Rovinka	306	339	383	110,78	112,98	4,49
Báhoň	421	406	453	96,44	111,58	13,71
Dunajská Lužná	731	768	856	105,06	111,46	8,84
Hurbanova Ves	51	58	64	113,73	110,34	20,00
Mierovo	110	107	118	97,27	110,28	15,11
Budmerice	534	547	602	102,43	110,05	16,16
Borinka	197	172	188	87,31	109,30	28,24
Báč	102	100	109	98,04	109,00	10,66
Stupava	2360	2396	2610	101,53	108,93	9,56
Rohovce	245	281	305	114,69	108,54	4,71
Nový Život	537	550	596	102,42	108,36	9,70
Hrubý Šúr	171	185	200	108,19	108,11	12,28
Malinovo	350	366	395	104,57	107,92	5,28
Modra	2418	2665	2873	110,22	107,80	12,36
Štvrtok na Ostrove	420	439	473	104,52	107,74	7,25
Ivanka pri Dunaji	1448	1452	1561	100,28	107,51	11,21
Pezinok	5053	6490	6948	128,44	107,06	8,30
Zohor	908	862	921	94,93	106,84	13,76
Hrubá Borša	109	103	110	94,50	106,80	23,61
Lehnice	549	593	633	108,01	106,75	11,59
Rohožník	531	866	922	163,09	106,47	9,07
Kvetoslavov	236	248	264	105,08	106,45	21,19
Vinosady	279	296	315	106,09	106,42	18,81
Jablonové	339	316	336	93,22	106,33	22,58
Nová Dedinka	421	447	473	106,18	105,82	8,16
Viničné	470	455	480	96,81	105,49	13,67
Jakubov	376	368	387	97,87	105,16	15,69
Malacky	4445	5543	5812	124,70	104,85	6,50
Šamorín	2832	3775	3943	133,30	104,45	7,46
Kráľová pri Senci	409	426	444	104,16	104,23	19,57
Láb	433	414	431	95,61	104,11	15,49
Dubová	278	263	273	94,60	103,80	14,15
Hubice	111	134	139	120,72	103,73	2,11
Janíky	201	222	230	110,45	103,60	9,45
Blatná na Ostrove	203	226	234	111,33	103,54	10,69
Veľké Leváre	945	964	997	102,01	103,42	12,70
Suchohrad	227	177	183	77,97	103,39	31,97
Šenkvice	1140	1238	1277	108,60	103,15	10,70
Častá	602	595	612	98,84	102,86	18,07
Marianka	336	303	311	90,18	102,64	25,60
Čakany	141	152	156	107,80	102,63	15,68
Bratislava	127291	161494	165587	126,87	102,53	7,44

Település	1	2	3	4	5	6
Moravský Ján	560	557	571	99,46	102,51	20,36
Most pri Bratislave	418	458	469	109,57	102,40	13,63
Sekule	488	468	479	95,90	102,35	19,63
Vištuk	419	392	401	93,56	102,30	14,68
Janovce	122	136	139	111,48	102,21	12,03
Chorvátsky Grob	501	478	488	95,41	102,09	13,01
Senec	3195	4486	4579	140,41	102,07	7,77
Jelka	929	983	1003	105,81	102,03	11,86
Lozorno	760	784	799	103,16	101,91	17,37
Tomášov	542	585	596	107,93	101,88	11,18
Svätý Jur	1598	1529	1555	95,68	101,70	8,21
Veľký Biel	648	617	627	95,22	101,62	11,94
Slovenský Grob	581	574	582	98,80	101,39	14,54
Píla	87	79	80	90,80	101,27	25,93
Veľká Paka	211	224	226	106,16	100,89	17,52
Blatné	468	424	426	90,60	100,47	16,80
Čenkovce	187	219	220	117,11	100,46	13,39
Závod	701	745	744	106,28	99,87	18,78
Sološnica	430	443	442	103,02	99,77	21,63
Bernolákovo	1446	1454	1447	100,55	99,52	15,53
Studienka	472	464	461	98,31	99,35	25,28
Záhorie	123	146	145	118,70	99,32	15,20
Plavecký Mikuláš	272	235	233	86,40	99,15	30,24
Oldza	79	81	80	102,53	98,77	15,79
Jablonec	237	227	224	95,78	98,68	14,83
Gajary	873	810	798	92,78	98,52	22,07
Lakšárska N. Ves	339	325	320	95,87	98,46	30,89
Reca	415	387	380	93,25	98,19	17,21
Dol'any	317	305	299	96,21	98,03	26,89
Veľký Grob	365	356	348	97,53	97,75	24,02
Trnávka	150	127	124	84,67	97,64	16,22
Pernek	285	248	242	87,02	97,58	31,44
Horný Bar	319	330	322	103,45	97,58	18,89
Kuchyňa	496	467	454	94,15	97,22	21,04
Malé Leváre	368	328	318	89,13	96,95	31,47
Záhorská Ves	541	478	462	88,35	96,65	26,43
Plavecký Peter	169	178	172	105,33	96,63	22,52
Bellova Ves	66	57	55	86,36	96,49	30,38
Vysoká pri Morave	653	579	558	88,67	96,37	19,13
Tureň	229	252	242	110,04	96,03	11,68
Pusté Úľany	493	485	465	98,38	95,88	18,56
Plavecké Podhradie	224	210	201	93,75	95,71	22,99
Čataj	287	281	268	97,91	95,37	16,25
Boldog	102	128	122	125,49	95,31	17,01
Kuklov	266	245	229	92,11	93,47	27,30
Macov	54	58	54	107,41	93,10	32,50
Kyselica	45	42	39	93,33	92,86	25,00
Vojka n. Dunajom	184	167	155	90,76	92,81	23,65
Blahová	105	108	100	102,86	92,59	23,66

Település	1	2	3	4	5	6
Igram	172	172	158	100,00	91,86	19,80
Borský Jur	569	515	473	90,51	91,84	31,05
Kostolná pri Dunaji	142	141	129	99,30	91,49	23,67
Štefanová	115	105	96	91,30	91,43	27,27
Kaplná	230	218	196	94,78	89,91	14,04
Dobrohošť	153	135	119	88,24	88,15	30,41
Bodíky	146	124	108	84,93	87,10	34,55
Bílkovce Humence	118	95	82	80,51	86,32	47,77

1 – a tartósan lakott lakások száma 1980-ben

2 – a tartósan lakott lakások száma 1991-ben

3 – a tartósan lakott lakások száma 2001-ben

4 – a lakások számának növekedési indexe 1980 és 1991 között

5 – a lakások számának növekedési indexe 1991 és 2001 között

6 – a lakatlan lakások részaránya a községben lévő lakások összesített számával szemben

7. A POZSONY FUNKCIONÁLIS VÁROSI TÉRSÉG NÉPESSÉGALAKULÁSÁNAK ELEMZÉSE A 1991–2001-ES IDŐSZAKRA VONATKOZÓAN

Miután nem minden esetben volt szó a lakáslap lakottságának intenzív és kvalitatív növekedéséről, figyelembe kell venni a posztkommunista évtizedben lezajlott népességfejlődést is. A Pozsony funkcionális városi térség 108 községéből az adott időszakban népességnövekedést könyvelt el 83 község, népességcsökkenést pedig 24 község, emellett Nemesgomba (Hubice) megőrizte lakosainak eredeti számát. A legnagyobb népességnövekedést Limpak (Limbach) érte el 126,2%-os növekedési index mellett, melyet Gútor (Hamuliakovo) és Erzsébetmajor (Miloslavov) követett. A Pozsony külterületén épült városok növekedése elmaradt a vidéki községekkel szemben, miután leginkább Modor (Modra) népessége növekedett, ami a funkcionális városi térség összes települése közül a 34. helyezéshez volt elég. A magasabb népességnövekedés nem mindig tanúskodik egyben kvalitatív fejlődésről is. Viszonylag gyorsan növekedtek ugyanis egyes vidéki települések, amit azonban nem lehet összefüggésbe hozni a szuburbanizációs folyamattal, mert ezek az alacsonyabb társadalmi csoportok nagyobb természetes szaporodásával és alacsonyabb migrációs növekedésével tűnnek ki, így Nagymagyar (Zlaté Klasy), Jóka (Jelka), Lég (Lehnice), Detrekőcsütörtök (Plavecký Štvrtok). Ezzel szemben a szuburbanizációs növekedés egyértelmű Limpak (Limbach), Gútor (Hamuliakovo), Erzsébetmajor (Miloslavov) és Pozsonyivánka (Ivanka pri Dunaji), Pozsonyborostyánkő (Borinka) vagy Dénesd (Dunajská Lužná) esetében. A legnagyobb népességcsökkenést, hasonlóképpen, mint a tartósan lakott lakások tekintetében, a bósi vízerőmű felvízcsatornájának jobb oldalán elterülő három település jegyezte, Nagybodak (Bodíky), Vajka (Vojka nad Dunajom) és Doborgaz (Dobrohošť).

Meglepetést jelent a lakosság lélekszámának általános csökkenése a Pozsony funkcionális városi térségben. Az adott időszakban a népességnövekedési index 99,1%-os értéket ért el. Ebből főleg Pozsony részesedett, ahol meglepetésre 13 525 lakossal csökkent a népességszám (növekedési index 96,9%). Pozsony külterületének népessége ezzel szemben 7592 lakossal nőtt (növekedési index 103,6%). Feltételezhető, hogy a külterületek népességnövekedése összefügg Pozsony populációs veszteségével, bár pontos adatokhoz nehéz hozzájutni. Mindössze néhány példát sorolhatunk fel.

A Malackai (Malacky) járás községeibe az 1990–1997 közötti időszakban betelepültek több mint 1/3-a Pozsonyból származik, így Pozsonyborostyánkőn (Borinka) (68,8%), továbbá Máriavölgy (Marianka), Stomfa (Stupava), Nagylévárd (Veľké Leváre), Kislévárd (Malé Leváre), Nagymagasfalu (Vysoká pri Morave), Zohor (Zohor), valamint Magyarfalu (Záhorská Ves) községekben is (Morávková 1999). Ezek a Pozsony közvetlen szomszédságában vagy a jó megközelíthetőségű, fő közlekedési útvonalak mentén fekvő települések.

A Bazini (Pezinok) és a Szenci (Senec) járásba az 1991–1997-es időszakban betelepültek több mint 1/3-a Pozsonyból származott. A következő községekről van szó: a Bazini (Pezinok) járáshoz tartozók közül Cseszte (Častá) (57,2%), Szentgyörgy (Svätý Jur), Hattyúpatak (Viničné), Limpak (Limbach), Cserfalu (Dubová), a Szenci (Senec) járáshoz tartozók közül pedig Csölle (Rovinka) (58,7%), Dénesd (Dunajská Lužná), Szemet (Kalinkovo), Cseklész (Bernolákovo), Gútor (Hamuliakovo), Dunahidas (Most pri Bratislave), Erzsébetmajor (Miloslavov), Éberhard (Malinovo), Királyfa (Kráľová pri Senci), Horvátgurab (Chorvátsky Grob), Vők (Vlky), Magyarbél (Veľký Biel), Magyarisziget (Hurbanova Ves) és Szenc (Senec) (Kebisová 1999).

A Szenci (Senec) járás déli részében az 1993–1999-es adatok alapján Szalai azt figyelte meg, hogy a Dénesdre (Dunajská Lužná) betelepültek 54%-át, a Gútorra (Hamuliakovo) betelepültek 51%-át, a Szemetre (Kalinkovo) betelepültek 54%-át, a Csöllére (Rovinka) betelepültek 81%-át, az Erzsébetmajorra (Miloslavov) betelepültek 76%-át, a Dunahidasra (Most pri Bratislave) betelepültek 60%-át, a Félbe (Tomášov) betelepültek 36%-át képezték pozsonyiak (Szalai 2002). A hivatalos adatok mellett figyelembe kell venni azoknak a pozsonyiaknak a rejtett kitelepülését is, akik évekig Pozsonyban éltek, ám állandó lakhelyük Szlovákia más településein volt.

Érdekes a népesedésdinamika települések elhelyezkedése szerinti, intraregionális megoszlása. A Pozsony központjától 25 km-es távolságon belüli települések 105,9%-os növekedési indexet értek el, a 35 km-es távolságon belüli települések 104,7%-os, a 45 km-es távolságon belüli települések 103,3%-os és a 45 km-re vagy távolabbra fekvő települések 102,8% növekedési indexet értek el. Állíthatjuk tehát, hogy a települések Pozsonytól való távolsága és a népességnövekedés egyenes arányban áll egymással.

8. SZUBURBANIZÁCIÓ 2001 UTÁN

A szuburbanizáció jelensége 2001 után világosabban kezdett körvonalazódni. Jobban differenciálódott Pozsony külterülete, egyre mélyültek a különbségek azok közt a települések közt, ahol folyamatban van és ahol éppen ellenkezőleg, elmarad a szuburbanizációs folyamat. Ugyanígy egyre inkább kikristályosodnak a lakóhelyi szuburbanizáció formái a város külterületén lévő községekben és mikrorégiókban.

Jelenleg végéhez közeledik a népszámlálási periódus, és a szakemberek várják az új, 2011-es népszámlálási adatokat, hogy ezek által lehetővé váljék a Pozsony külterületén az elmúlt tíz évben zajló folyamatok megfigyelése. A nem teljes adatok ellenére, a 2001–2008 közötti időszakból rendelkezésre álló adatok alapján már most előrejelezhetők bizonyos trendek.

3. táblázat. A legnagyobb relatív népességnövekedés a Pozsony fvt-ben az 1991–2001 közötti időszakban

Község	A lakosok száma 1991-ben	A lakosok száma 2001-ben	Abszolút növekedés	Növekedési index
Limbach	904	1141	237	126,22
Hamuliakovo	768	945	177	123,05
Miloslavov	707	864	157	122,21
Hurbanova Ves	190	228	38	120,00
Hviezdoslavov	285	337	52	118,25
Borinka	446	519	73	116,37
Zlaté Klasy	3723	4289	566	115,20
Zálesie	654	750	96	114,68
Hrubá Borša	315	360	45	114,29
Plavecký Štvrtok	1918	2177	259	113,50
Kostolište	836	940	104	112,44
Lehnice	2144	2409	265	112,36
Mierovo	375	419	44	111,73
Janovce	405	448	43	110,62
Báhoň	1440	1591	151	110,49
Studienka	1455	1598	143	109,83
Vinosady	884	969	85	109,62
Vlky	367	399	32	108,72
Štvrtok na Ostrove	1545	1679	134	108,67
Trnávka	395	428	33	108,35
Jelka	3569	3864	295	108,27
Lozorno	2514	2710	196	107,80
Záhorská Ves	1412	1521	109	107,72
Veľké Leváre	3193	3430	237	107,42
Dunajská Lužná	2735	2932	197	107,20
Gajary	2513	2690	177	107,04
Malé Leváre	979	1046	67	106,84
Blatné	1313	1398	85	106,47
Šenkvice	3982	4230	248	106,23
Kvetoslavov	777	822	45	105,79
Ivanka pri Dunaji	4716	4989	273	105,79
Sekule	1531	1618	87	105,68
Nový Život	1938	2048	110	105,68
Modra	8090	8536	446	105,51

A települések átkötöttségét Pozsony külterületén a napi munkaerő-ingázásról szóló 2001-es adatok alapján tudjuk dokumentálni. A Pozsony funkcionális városi térség keretén belül a Pozsonyba ingázók legnagyobb hányadát 94%-os értékkel Dunahidas (Most pri Bratislave) település érte el, amely Pozsony tözsomszédságában fekszik. A gazdaságilag aktív lakosság több mint 75%-a Pozsonyba ingázott további 14 településről: Stomfa (Stupava), Máriavölgy (Marianka), Pozsonyivánka (Ivanka pri Dunaji), Éberhard (Malinovo), Szentgyörgy (Svätý Jur), Dénesd (Dunajská Lužná), Zohor (Zohor), Horvátgurab (Chorvátsky Grob), Csölle (Rovinka), Fél (Tomášov), Somorja (Šamorín), Cseklész (Bernolákovo), Erzsébetmajor (Miloslavov), Szenc (Senec). Figyelemreméltó a nagyarányú ingázás olyan városokból, melyek

alternatívát kellene hogy jelentsenek Pozsonnyal szemben, ehelyett azonban a főváros abszolút gazdasági árnyékában vannak. Stomfa (Stupava), Szentgyörgy (Svätý Jur), Somorja (Šamorín) és Szenc (Senec) mellett, melyek 75%-a ingázik Pozsonyba, a gazdaságilag aktív bazini (Pezinok) lakosság 74%-a is naponta bejár Pozsonyba, valamint a malackaiak (Malacky) és a modoriak (Modra) több mint 50%-a is naponta a fővárosba utazik a munkahelyére. A napi ingázástól való függőség a Pozsony funkcionális városi térségben a Pozsonytól való távolsággal és a fő közlekedési korridorokkal arányosan csökken. A pozsonyi munkahelyre történő ingázási arány legalacsonyabb Erdőhát (Záhorie) és a Duna mente (Podunajsko) félreeső, távoli településeiben, mégpedig Detrekőszentpéter (Plavecký Peter) (12%), Bilka Humenec (Bílkove Humence), Detrekőszentmiklós (Plavecký Mikuláš), Szentistvánfalva (Štefanová), Detrekővárja (Plavecké Podhradie), Hegysúr (Hrubý Šúr) községekben.

Az egyes települések attraktivitását jelezheti a nyers migráció is. A 2002–2008 közötti időszakban Pozsony külterületén, a funkcionális városi térség keretén belül a legtöbb személy városba költözött. A legnagyobb számú bevándorlót sorrendben Bazin (Pezinok), Szenc (Senec), Malacka (Malacky), Somorja (Šamorín), Stomfa (Stupava) és Modor (Modra) jegyezte. A térség utolsó városa Szentgyörgy (Svätý Jur) a 108 település között a 11. helyet foglalta el. Szentgyörgyöt (Svätý Jur) a betelepülők száma tekintetében megelőzték azok a vidéki települések, amelyek Pozsony szuburbanizációjának legjelentősebb pillérei közé tartoznak: Pozsonyivánka (Ivanka pri Dunaji), Cseklész (Bernolákovo), Dénesd (Dunajská Lužná) és Horvátgurab (Chorvátsky Grob). Az említett községek mindegyike az 1995–2001 közti időszakhoz viszonyítva több mint 1000 új bejelentkezett lakossal gyarapodott. Néhány település a lakhatás szempontjából nem jegyzett annyi betelepülőt, mivel földrajzi fekvésük illetve méreteik következtében korlátozott a növekedési lehetőségük, így Limpak (Limbach), Hattyúpatak (Viničné), Erdőhát (Zálesie), Szemet (Kalinkovo) stb. A legkevesebb betelepülőt a funkcionális városi térség periferiáján lévő települések jegyezték, mint például Nagybodak (Bodíky), Bilka Humenec (Bílkove Humence), Keszölcés (Kyselica), Vitény (Bellova Ves), Béke (Mierovo). Érdekes, hogy a felvízcsatorna építése folytán elvágott településeken (Vajka/Vojka nad Dunajom, Nagybodak/Bodíky és Doborgaz/Dobrohošť) másként alakult a helyzet. Amíg Vajka (Vojka nad Dunajom) és Doborgaz (Dobrohošť) népességszáma előremutató, Bodakon (Bodíky) a népességszám visszaesőben van.

A Pozsony funkcionális városi térséghez tartozó települések népességének 2001 utáni általános alakulását a 2008/2001 növekedési indexszel fejezzük ki. Az említett időszakban Pozsony külterületén rendkívül nagy növekedés példáit figyelhetjük meg. A legnagyobb népességnövekedést az adott időszakban Erdőhát (Zálesie) község érte el 75%-os növekedési indexszel (749-ről 1311-ra nőtt a lakosok száma). A következő település Erzsébetmajor (Miloslavov) volt, 170,1%-os növekedési indexszel, itt 2001-től 2008-ig a lakosok száma 867-ről 1475-re nőtt. A harmadik legjelentősebb növekedéssel Horvátgurab (Chorvátsky Grob) dicsekedhet, 167,9%-os növekedési indexszel. Az említett időszakban ugyancsak 30% feletti, erős növekedést jegyeztek Limpak (Limbach), Gútor (Hamuliakovo), Vörösmajor (Hviezdoslavov), Csölle (Rovinka), Dénesd (Dunajská Lužná), Macháza (Macov) és Csenke (Čenkovec) településeken. A népesség szempontjából nagynak minősülő községek közül nagyarányú növekedését megőrizte Dénesden (Dunajská Lužná) kívül Pozsonyivánka (Ivanka pri Dunaji) és Cseklész (Bernolákovo). A népesség szempontjából kicsinek minősülő községek közül növekedésnek indult Vörösmajor (Hviezdoslavov) településen kívül Pozsonyborostyánkő (Borinka), Macháza (Macov), Nagyborša (Hrubá Borša), Magyarisziget (Hurbanova Ves) és Olgya (Oľdza). A városok közül az adott időszakban a legnagyobb növekedést Stomfa (Stupava) jegyzi, amely több mint 109%-os növekedést ért el.

Figyelemre méltó, hogy az 1995–2001 közti időszakban a Pozsony funkcionális városi térség településeinek túlnyomó többségénél felgyorsult a növekedés, ami a szuburbanizáció felé vezető kedvező trendről tanúskodik. A 2001–2008-as időszakban a növekedésben vezető helyen lévő községeken kívül (Erdőhát/Zálesie, Erzsébetmajor/Miloslavov és Horvátgurab/Chorvátsky Grob), fellendültek az olyan hagyományosan szuburbánus települések is, mint a Csallóköz küszöbén elterülő Dénesd (Dunajská Lužná) és Csölle (Rovinka), valamint a Kis-Kárpátokban lévő Máriavölgy (Marianka). A népesedésben 2001–2008-as időszakban nem növekvő települések csak Nagybodak (Bodíky) és Bacsfa (Báč na Žitnom ostrove), Bilka Humenec (Bílkove Humence) és Láb (Láb) az Erdőháton (Záhorie), valamint Igrám (Igram), Istvánkirályfalva (Štefanová) és Erzsébetkápolna (Kaplňa) a funkcionális városi régió északkeleti peremén (az Erdőhát katonai körzet specifikus térség, amelyet nem tartunk tipikus településnek).

9. LAKÁSÉPÍTÉS A POZSONYI KERÜLETBEN

A Pozsonyi kerületben 73 vidéki település és 7 város található, területe 2053 km². A kerület lakosainak száma a 2007. december 31-i adatok szerint 610 850 volt, ami 298 lakos/km² népsűrűséget jelent. A 2001-es népszámlálási adatok szerint a lakosok több mint 17%-a rendelkezett felsőfokú végzettséggel, ami az ország többi kerületéhez viszonyítva jelentősen magasabb érték. A Pozsonyi önkormányzati kerület migráció szempontjából növekvő, például 2007-ben a pozitív migrációs egyenleg 3543 lakos volt.

A lakásépítés 2001 után fellendült. Az új évezred első évtizedében a Pozsonyi kerületben felépült lakások száma egészen 2007-ig emelkedett, amikor számuk elérte az 5736-os értéket, azután a piac telítettsége miatt mérsékelten csökkent.

A új építésű lakások négyzetméterenkénti ára 2008 első félévében Gádošiová szerint (2009) Pozsonyban 2165, Prágában 2486, Bécsben 2614, Budapesten 1290 € volt. A lakásárak átlagos évközi növekedése Pozsonyban azonban ekkor rendkívüli mértékű, 23,9%. Ez volt az az időszak, amikor a lakások árszintje elérte a csúcserőket, amit azután a világgazdasági válság fogott vissza.

Lakásépítés 2001 és 2008 között

A Pozsonyi kerületben az említett időszakban 30 826 lakás építését befejezték be, ezek közül a legtöbbet a Pozsony II városkerületben és Szencen (Senec). A legintenzívebb építés Bazinban (Pezinok), Horvátgurabon (Chorvátsky Grob), Stomfán (Stupava), Szencen (Senec), Pozsonyivánkán (Ivanka pri Dunaji), Malackán (Malacky), Cseklészen (Bernolákovo) és Dunahidason (Most pri Bratislave) ment végbe.

2008-ban Szlovákiában 17 184 lakás építését fejezték be, ebből a Pozsonyi kerületben 5563-at, amivel a kerület messze túllépte a többi kerületet. Ezzel szemben fele annyi lakást fejezték be a szomszédos Nagyszombati (Trnava) kerületben. Az 5563 lakásból a 2003–2008 közötti időszakban az összes településen 2184 családi házként épült.

10. BEFEJEZÉS

Az elemzésből kitűnik, hogy Pozsony külterülete a szuburbanizációs folyamatokra jellemző vonásokat mutat. A Pozsony funkcionális városi térség keretén belül, amelyet az elkövetkező évtizedekben bekövetkező szuburbanizációs folyamatok szempontjából objektív módon poten-

ciális térségnek tekinthetünk, olyan térségek alakulnak ki, melyek a településfejlesztési határozatok és a területfejlesztési tervek megvalósulásával képesek megkészserezni jelenlegi népességszámukat. A jövő a potenciális betelepülők preferenciái alapján dől majd el, a Pozsony és (vagy) külterületén alakuló telek- és ingatlanárak függvényében. Kérdés csak az marad, hogy a város tényleges külterületéhez nem kellene-e hozzácsatolni a városi közigazgatási egységen belüli peremtelepüléseket is, Pozsonybesztercét (Záhorská Bystrica), Pozsonyszöllőst (Vajnory), Horvátjárfalut (Jarovce), Oroszvátr (Rusovce), Dunacsúnyt (Čunovo), melyek megőrizték vidékies jellegüket, építészeti nem forrtak össze Pozsonnyal, és rezidenciális dinamikát mutatnak (kiterjedt elkülönült lakónegyed alakult ki Pozsonybesztercén/Záhorská Bystrica, amely Pozsony közigazgatási területéhez tartozik). A 21. század első évtizede kedvez az intenzív szuburbanizációs tevékenységeknek. Bezák, aki a 1996–2004 közötti migráció kutatásával foglalkozott, megállapította, hogy a városok a vidék javára több mint 62 000 lakost veszítettek, ezeknek a 81,5%-a ugyanabba a funkcionális városi térségbe költözött (Bezák 2006). Ami a napi ingázást illeti, az az ellentétes irányban jelent meg. A szuburbánus területekről a gazdaságilag aktív lakosok többnyire a városi munkahelyükre utaznak. Az alacsonyabb rétegek viszont, akik nem engedhetik meg maguknak a lakhatást a szuburbánus zónában, az elsődleges szektorban dolgoznak, a raktárgazdaságban, raktáráruházakban.

Napjainkban azonban az építés lassulásának, a típusok és formák átértékelődésének a jelei mutatkoznak. Világos, hogy az emberek viszonylag kis terekbe történő tömeges beprézelődése nem teljesítette a családok magasabb kategóriás lakhatás és jobb életminőség utáni vágyát. Egyre gyakrabban jelennek meg házak, lakások eladását kínáló hirdetések a szuburbánus zónában. A beruházók egyes térségekben az új építésű házak nehezebb eladhatóságával küszködnek. Sok család tért vissza a városba az ingázás és iskolába járás következtében fellépő, elfogadhatatlan idővesztés miatt. Miközben néhány évvel ezelőtt a problémás irányt az Erdőhátról (Záhorie) és Bazinból (Pezinok) vezető útvonal jelentette, most a Szenc (Senec) és főleg Somorja (Šamorín) irányából vezető útvonalakon tarthatatlan a helyzet. Itt több tízperces idővesztéssel lehet számolni. A fellendülést a racionális mérlegelés, számvetés váltja fel, s a hangsúly főként az ingatlanok és a környezet minőségére helyeződik át.

4. táblázat. A községek identifikálása a Pozsony fvt-ben

Identifikáció	Település	Járás	Kerület
1	Báč	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
2	Bellova Ves	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
3	Blahová	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
4	Blatná na Ostrove	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
5	Bodíky	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
6	Čakany	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
7	Čenkovec	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
8	Dobrohošť	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
9	Horný Bar	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
10	Hubice	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
11	Hviezdoslavov	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
12	Janíky	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
13	Kvetoslavov	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
14	Kyselica	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
15	Lehnice	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
16	Macov	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati

Identifikáció	Település	Járás	Kerület
17	Mierovo	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
18	Nový Život	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
19	Ofdza	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
20	Rohovce	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
21	Šamorín	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
22	Štvrtok na Ostrove	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
23	Trnávka	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
24	Veľká Paka	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
25	Vojka nad Dunajom	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
26	Zlaté Klasy	Dunaszerdahelyi	Nagyszombati
27	Jánovce	Galántai	Nagyszombati
28	Jelka	Galántai	Nagyszombati
29	Pusté Úľany	Galántai	Nagyszombati
30	Veľký Grob	Galántai	Nagyszombati
31	Borinka	Malackai	Pozsonyi
32	Gajary	Malackai	Pozsonyi
33	Jablonové	Malackai	Pozsonyi
34	Jakubov	Malackai	Pozsonyi
35	Kostolište	Malackai	Pozsonyi
36	Kuchyňa	Malackai	Pozsonyi
37	Láb	Malackai	Pozsonyi
38	Lozorno	Malackai	Pozsonyi
39	Malacky	Malackai	Pozsonyi
40	Malé Leváre	Malackai	Pozsonyi
41	Marianka	Malackai	Pozsonyi
42	Pernek	Malackai	Pozsonyi
43	Plavecké Podhradie	Malackai	Pozsonyi
44	Plavecký Mikuláš	Malackai	Pozsonyi
45	Plavecký Štvrtok	Malackai	Pozsonyi
46	Rohožník	Malackai	Pozsonyi
47	Sološnica	Malackai	Pozsonyi
48	Studienka	Malackai	Pozsonyi
49	Stupava	Malackai	Pozsonyi
50	Suchohrad	Malackai	Pozsonyi
51	Veľké Leváre	Malackai	Pozsonyi
52	Vysoká pri Morave	Malackai	Pozsonyi
53	Záhorie (vojenský obvod)	Malackai	Pozsonyi
54	Záhorská Ves	Malackai	Pozsonyi
55	Závod	Malackai	Pozsonyi
56	Zohor	Malackai	Pozsonyi
57	Báhoň	Bazini (Pezinok)	Pozsonyi
58	Budmerice	Bazini (Pezinok)	Pozsonyi
59	Častá	Bazini (Pezinok)	Pozsonyi
60	Doľany	Bazini (Pezinok)	Pozsonyi
61	Dubová	Bazini (Pezinok)	Pozsonyi
62	Jablonec	Bazini (Pezinok)	Pozsonyi
63	Limbach	Bazini (Pezinok)	Pozsonyi
64	Modra	Bazini (Pezinok)	Pozsonyi
65	Pezinok	Bazini (Pezinok)	Pozsonyi
66	Píla	Bazini (Pezinok)	Pozsonyi
67	Slovenský Grob	Bazini (Pezinok)	Pozsonyi

Identifikáció	Település	Járás	Kerület
68	Svätý Jur	Bazini (Pezinok)	Pozsonyi
69	Šenkvice	Bazini (Pezinok)	Pozsonyi
70	Štefanová	Bazini (Pezinok)	Pozsonyi
71	Viničné	Bazini (Pezinok)	Pozsonyi
72	Vinosady	Bazini (Pezinok)	Pozsonyi
73	Vištuk	Bazini (Pezinok)	Pozsonyi
74	Bernolákovo	Szenci	Pozsonyi
75	Blatné	Szenci	Pozsonyi
76	Boldog	Szenci	Pozsonyi
77	Čataj	Szenci	Pozsonyi
78	Dunajská Lužná	Szenci	Pozsonyi
79	Hamuliakovo	Szenci	Pozsonyi
80	Hrubá Borša	Szenci	Pozsonyi
81	Hrubý Šúr	Szenci	Pozsonyi
82	Hurbanova Ves	Szenci	Pozsonyi
83	Chorvátsky Grob	Szenci	Pozsonyi
84	Igram	Szenci	Pozsonyi
85	Ivanka pri Dunaji	Szenci	Pozsonyi
86	Kalinkovo	Szenci	Pozsonyi
87	Kaplna	Szenci	Pozsonyi
88	Kostolná pri Dunaji	Szenci	Pozsonyi
89	Kráľová pri Senci	Szenci	Pozsonyi
90	Malinovo	Szenci	Pozsonyi
91	Miloslavov	Szenci	Pozsonyi
92	Most pri Bratislave	Szenci	Pozsonyi
93	Nová Dedinka	Szenci	Pozsonyi
94	Reca	Szenci	Pozsonyi
95	Rovinka	Szenci	Pozsonyi
96	Senec	Szenci	Pozsonyi
97	Tomášov	Szenci	Pozsonyi
98	Tureň	Szenci	Pozsonyi
99	Veľký Biel	Szenci	Pozsonyi
100	Vlky	Szenci	Pozsonyi
101	Zálesie	Szenci	Pozsonyi
102	Bilkove Humence	Szenici	Nagyszombati
103	Borský Svätý Jur	Szenici	Nagyszombati
104	Kuklov	Szenici	Nagyszombati
105	Lakšárska Nová Ves	Szenici	Nagyszombati
106	Moravský Svätý Ján	Szenici	Nagyszombati
107	Plavecký Peter	Szenici	Nagyszombati
108	Sekule	Szenici	Nagyszombati

5. táblázat. A Pozsony fvt településeiről 2001-ben a magvárosba települők számaránya

Sorrend	Település	Elköltözők			Identifikáció
		Összesen	ebből Pozsonyból		
	abszolút érték		%		
1	Most pri Bratislave	501	471	94,0	92
2	Stupava	2095	1902	91,0	49
3	Marianka	319	278	87,0	41
4	Ivanka pri Dunaji	1400	1219	87,0	85
5	Malinovo	403	347	86,0	90
6	Svätý Jur	1483	1242	84,0	68
7	Dunajská Lužná	872	717	82,0	78
8	Zohor	1067	863	81,0	56
9	Chorvátsky Grob	510	413	81,0	83
10	Rovinka	410	331	81,0	95
11	Tomášov	536	431	80,0	97
12	Šamorín	2684	2065	77,0	21
13	Bernolákovo	1439	1099	76,0	74
14	Miloslavov	253	192	76,0	91
15	Senec	3042	2313	76,0	96
16	Pezinok	4241	3159	74,0	65
17	Lozorno	734	536	73,0	38
18	Kalinkovo	384	282	73,0	86
19	Hubice	110	79	72,0	10
20	Štvrtok na Ostrove	442	319	72,0	22
21	Borinka	145	104	72,0	31
22	Nová Dedinka	546	395	72,0	93
23	Kvetoslavov	219	153	70,0	13
24	Zálesie	240	168	70,0	101
25	Jánovce	149	103	69,0	27
26	Vlky	114	78	68,0	100
27	Nový Život	487	327	67,0	18
28	Slovenský Grob	586	394	67,0	67
29	Báhoň	415	272	66,0	57
30	Veľký Biel	538	355	66,0	99
31	Vysoká pri Morave	437	284	65,0	52
32	Jablonové	303	195	64,0	33
33	Hamuliakovo	256	163	64,0	79
34	Hrubá Borša	98	63	64,0	80
35	Veľká Paka	169	107	63,0	24
36	Blatné	335	211	63,0	75
37	Plavecký Štvrtok	510	317	62,0	45
38	Šenkvice	1302	798	61,0	69
39	Zlaté Klasy	589	352	60,0	26
40	Pusté Úľany	430	259	60,0	29
41	Veľký Grob	362	219	60,0	30
42	Záhorská Ves	329	199	60,0	54
43	Malacky	3071	1807	59,0	39
44	Kráľová pri Senci	426	253	59,0	89
45	Reca	417	248	59,0	94
46	Čakany	174	101	58,0	6
47	Janíky	230	134	58,0	12
48	Modra	2058	1189	58,0	64
49	Tureň	247	143	58,0	98
50	Vojka nad Dunajom	115	66	57,0	25
51	Jelka	708	401	57,0	28
52	Láb	384	220	57,0	37
53	Limbach	354	203	57,0	63
54	Čataj	245	139	57,0	77
55	Blahová	63	35	56,0	3
56	Kuchyňa	438	245	56,0	36

Sorrend	Település	Elköltözők			Identifikáció
		Összesen	ebből Pozsonyból		
			abszolút érték	%	
57	Lehnice	474	258	54,0	15
58	Pernek	207	111	54,0	42
59	Hviezdoslavov	64	34	53,0	11
60	Mierovo	128	67	52,0	17
61	Bellova Ves	47	24	51,0	2
62	Ofdza	57	29	51,0	19
63	Viničné	433	218	50,0	71
64	Kaplna	278	138	50,0	87
65	Čenkovce	245	120	49,0	7
66	Rohožník	758	374	49,0	46
67	Dobrohošť	75	36	48,0	8
68	Rohovce	294	140	48,0	20
69	Vištuk	430	207	48,0	73
70	Hurbanova Ves	62	30	48,0	82
71	Igram	184	87	47,0	84
72	Velké Leváře	658	294	45,0	51
73	Borský Svätý Jur	332	151	45,0	103
74	Horný Bar	239	106	44,4	9
75	Boldog	109	48	44,0	76
76	Kostolná pri Dunaji	147	65	44,0	88
77	Moravský Svätý Ján	561	249	44,0	106
78	Báč	104	44	42,0	1
79	Jablonec	323	136	42,0	62
80	Kyselica	41	17	41,0	14
81	Macov	39	16	41,0	16
82	Závod	972	399	41,0	55
83	Častá	613	251	41,0	59
84	Lakšárska Nová Ves	248	101	41,0	105
85	Budmerice	525	210	40,0	58
86	Malé Leváře	325	127	39,0	40
87	Blatná na Ostrove	176	67	38,0	4
88	Vinosady	286	109	38,0	72
89	Trnávka	103	38	37,0	23
90	Gajary	666	248	37,0	32
91	Studienka	489	183	37,0	48
92	Dubová	358	131	37,0	61
93	Kostolište	284	103	36,0	35
94	Bodíky	62	22	35,0	5
95	Sološnica	521	180	35,0	47
96	Sekule	458	162	35,0	108
97	Suchohrad	138	47	34,0	50
98	Píla	79	27	34,0	66
99	Doľany	363	118	33,0	60
100	Kuklov	153	44	29,0	104
101	Jakubov	350	98	28,0	34
102	Hrubý Šúr	169	48	28,0	81
103	Plavecké Podhradie	152	37	24,0	43
104	Štefanová	99	24	24,0	70
105	Plavecký Mikuláš	183	43	23,0	44
106	Bilkove Humence	61	13	21,0	102
107	Plavecký Peter	187	23	12,0	107
108	Záhorie (vojenský obvod)	265	30	11,0	53

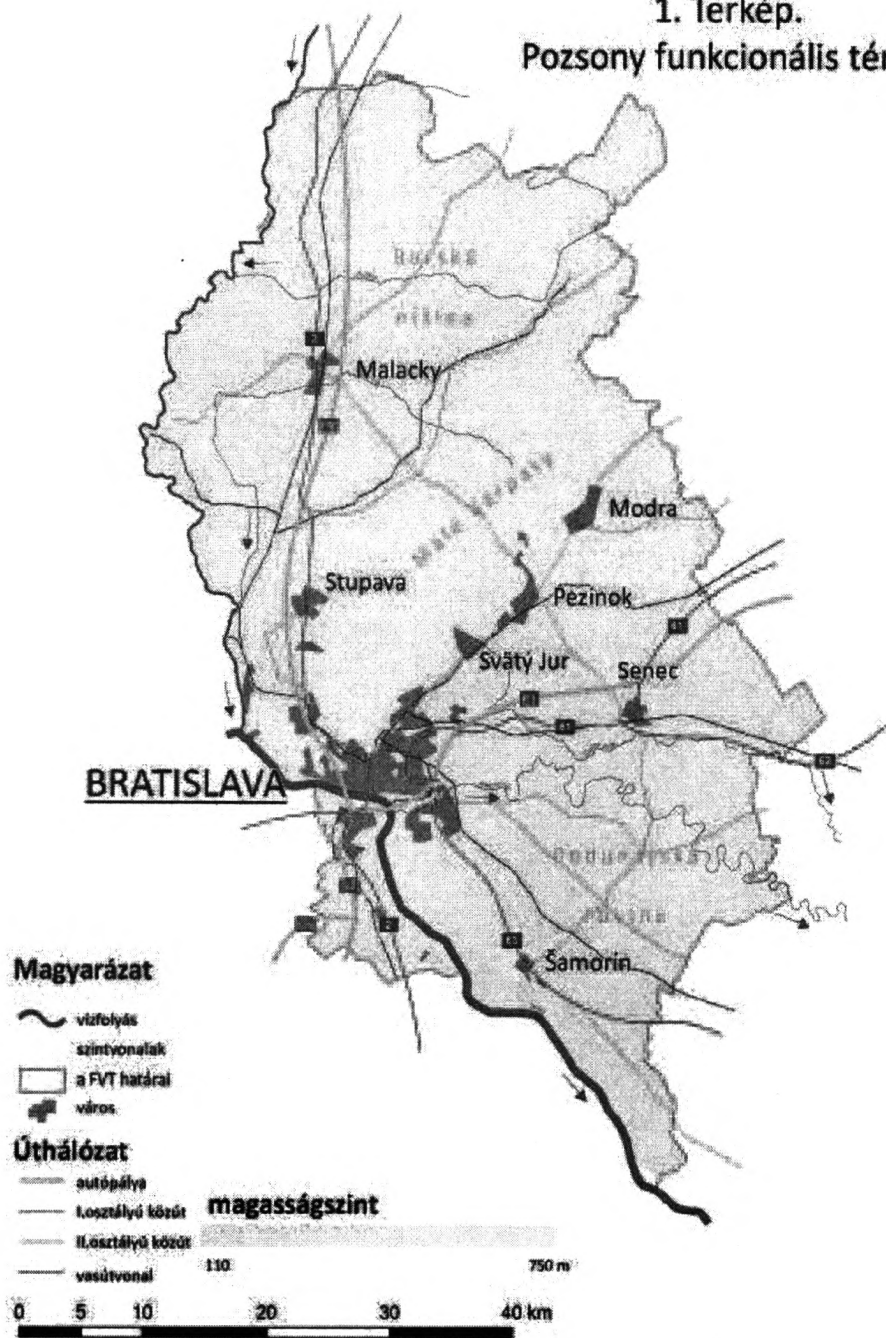
6. táblázat. Pozsony funkcionális városi térség településeire az 1995–2008 közti időszakban betelepülő lakosok száma

Sorrend	Település	A betelepülők száma 1995–2008	Ebből		Identifikáció
			1995–2001	2002–2008	
1	Pezinok	5 752	2 554	3 198	65
2	Senec	4 708	1 837	2 871	96
3	Malacky	3 971	1 836	2 135	39
4	Šamorín	3 674	1 324	2 350	21
5	Stupava	3 421	1 484	1 937	49
6	Modra	2 272	957	1 315	64
7	Ivanka pri Dunaji	2 240	816	1 424	85
8	Bernolákovo	1 751	686	1 065	74
9	Dunajská Lužná	1 677	465	1 212	78
10	Chorvátsky Grob	1 664	278	1 386	83
11	Svätý Jur	1 323	551	772	68
12	Šenkvice	1 228	512	716	69
13	Rohožník	1 070	465	605	46
14	Veľké Leváre	1 055	506	549	51
15	Veľký Biel	958	447	511	99
16	Limbach	933	378	555	63
17	Gajary	917	387	530	32
18	Miloslavov	899	200	699	91
19	Zohor	890	455	435	56
20	Jelka	875	446	429	28
21	Rovinka	866	189	677	95
22	Závod	806	344	462	55
23	Lozorno	780	358	422	38
24	Viničné	773	290	483	71
25	Zálesie	746	133	613	101
26	Lehnice	732	306	426	15
27	Zlaté Klasy	731	348	383	26
28	Báhoň	729	313	416	57
29	Vysoká pri Morave	714	287	427	52
30	Budmerice	707	280	427	58
31	Most pri Bratislave	661	210	451	92
32	Tomášov	654	256	398	97
33	Nová Dedinka	648	244	404	93
34	Nový Život	637	293	344	18
35	Záhorská Ves	630	288	342	54
36	Plavecký Štvrtok	626	265	361	45
37	Slovenský Grob	617	245	372	67
38	Blatné	576	246	330	75
39	Marianka	562	194	368	41
40	Hamuliakovo	552	199	353	79
41	Častá	551	248	303	106
42	Moravský Svätý Ján	551	270	281	59
43	Vínosady	522	199	323	72
44	Pusté Úľany	518	185	333	29
45	Horný Bar	498	97	401	9
46	Čenkovce	493	112	381	7
47	Kostolište	487	177	310	35
48	Malinovo	484	152	332	90
49	Kuchyňa	468	194	274	36
50	Studienka	457	206	251	48
51	Sekule	450	184	266	108
52	Štvrtok na Ostrove	437	212	225	22
53	Kvetoslavov	436	189	247	13
54	Jakubov	435	177	258	89
55	Kráľová pri Senci	435	154	281	34
56	Kalinkovo	417	126	291	86

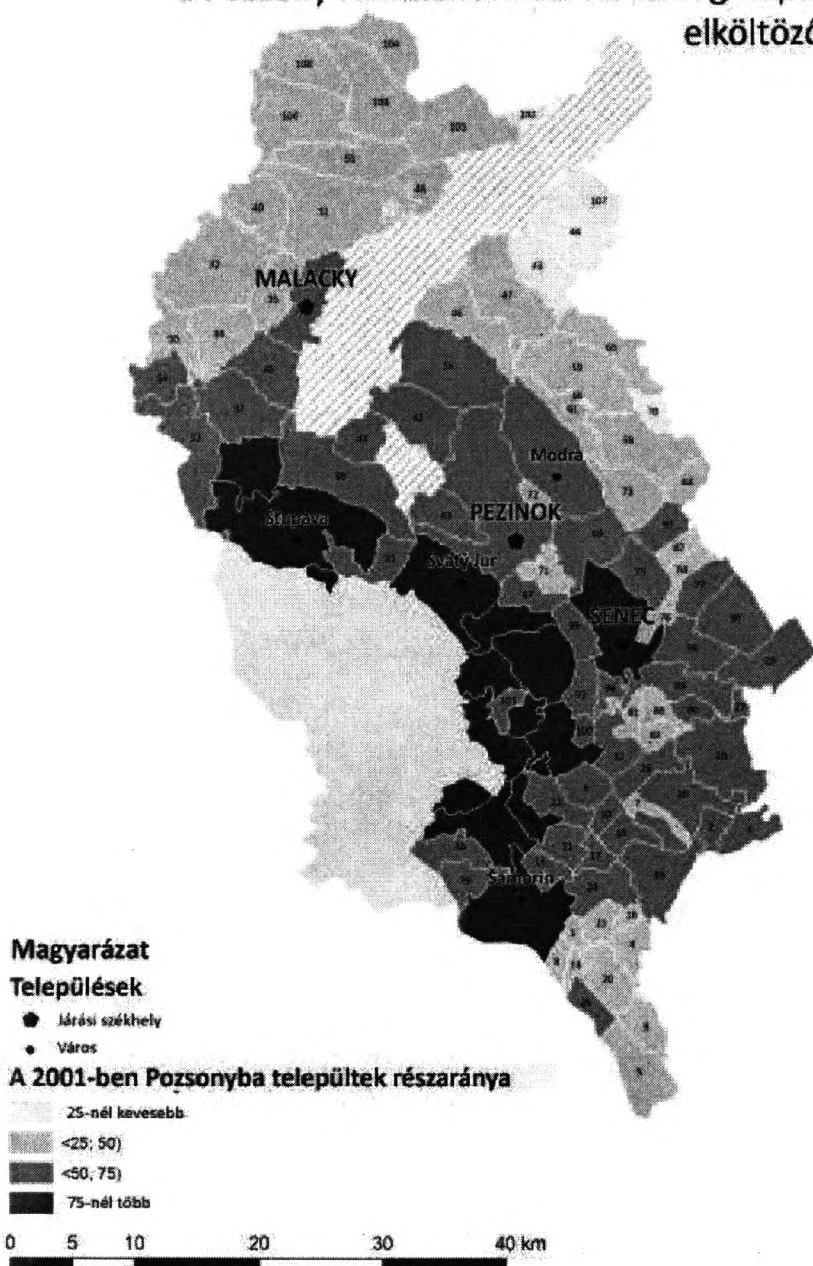
Sorrend	Település	A betelepülők száma 1995–2008	Ebből		Identifikáció
			1995–2001	2002–2008	
57	Borský Svätý Jur	416	202	214	103
58	Malé Leváre	398	165	233	40
59	Reca	392	177	215	94
60	Veľký Grob	388	200	188	30
61	Sološnica	371	158	213	47
62	Vištuk	352	164	188	73
63	Láb	348	160	188	37
64	Rohovce	339	117	222	20
65	Jablonové	336	168	168	33
66	Veľká Paka	333	138	195	24
67	Lakšárska Nová Ves	330	150	180	105
68	Čataj	321	142	179	77
69	Blatná na Ostrove	297	115	182	4
70	Dubová	297	151	146	61
71	Jablonec	295	123	172	62
72	Hviezdoslavov	278	102	176	11
73	Kuklov	269	110	159	104
74	Báč	261	107	154	1
75	Pernek	255	102	153	42
76	Tureň	239	67	172	98
77	Borinka	221	78	143	31
78	Suchohrad	219	95	124	50
79	Dol'any	204	99	105	60
80	Janíky	196	63	133	12
81	Plavecké Podhradie	194	76	118	43
82	Hubice	191	61	130	10
83	Hrubá Borša	187	81	106	80
84	Hrubý Šúr	181	92	89	81
85	Trnávka	172	69	103	23
86	Kostolná pri Dunaji	168	70	98	88
87	Kaplna	163	70	93	87
88	Plavecký Peter	163	67	96	107
89	Dobrohošť	160	42	118	8
90	Čakany	157	77	80	6
91	Plavecký Mikuláš	155	76	79	44
92	Igram	152	58	94	84
93	Ol'dza	150	35	115	19
94	Jánovce	143	80	63	27
95	Vlky	143	51	92	100
96	Vojka nad Dunajom	129	24	105	25
97	Blahová	121	50	71	3
98	Boldog	117	33	84	76
99	Píla	114	59	55	66
100	Hurbanova Ves	110	42	68	82
101	Macov	106	33	73	16
102	Štefanová	105	55	50	70
103	Mierovo	92	54	38	17
104	Záhorie (katonai körzet)	89	54	35	53

Forrás: A lakosság mozgásának mérlege 1995–2008 között, Szlovák Statisztikai Hivatal

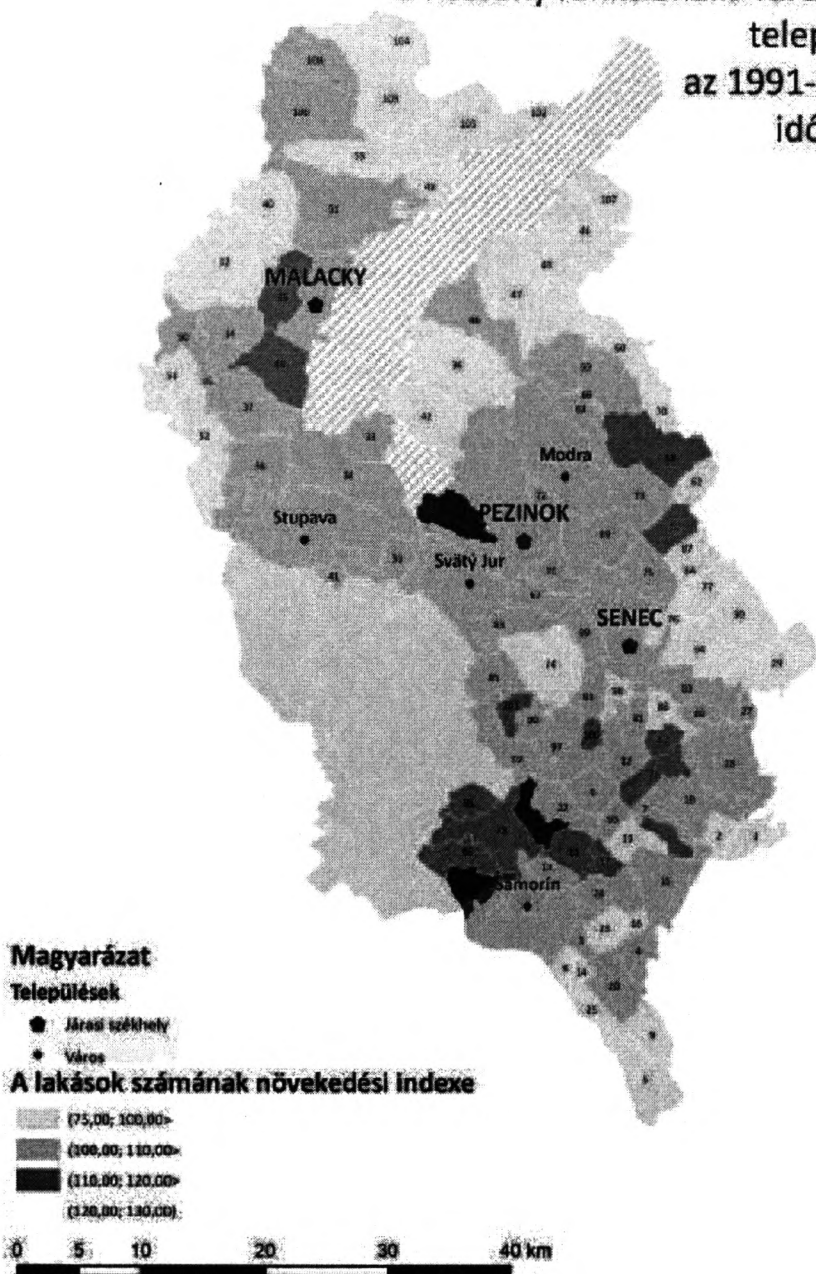
1. Terkép. Pozsony funkcionális térség



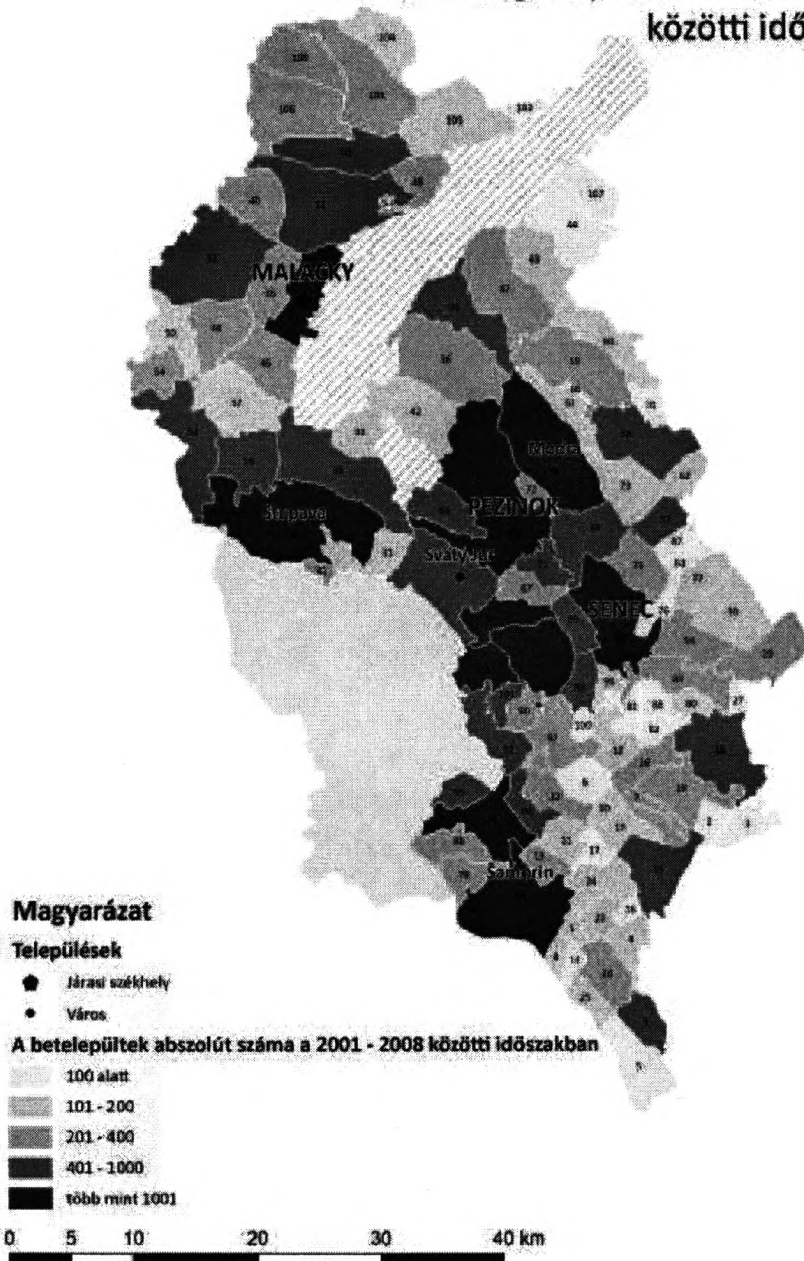
2. Térkép. A 2001-ben Pozsonyba települtek részaránya a Pozsony funkcionális városi térség településeiről elköltözők közül



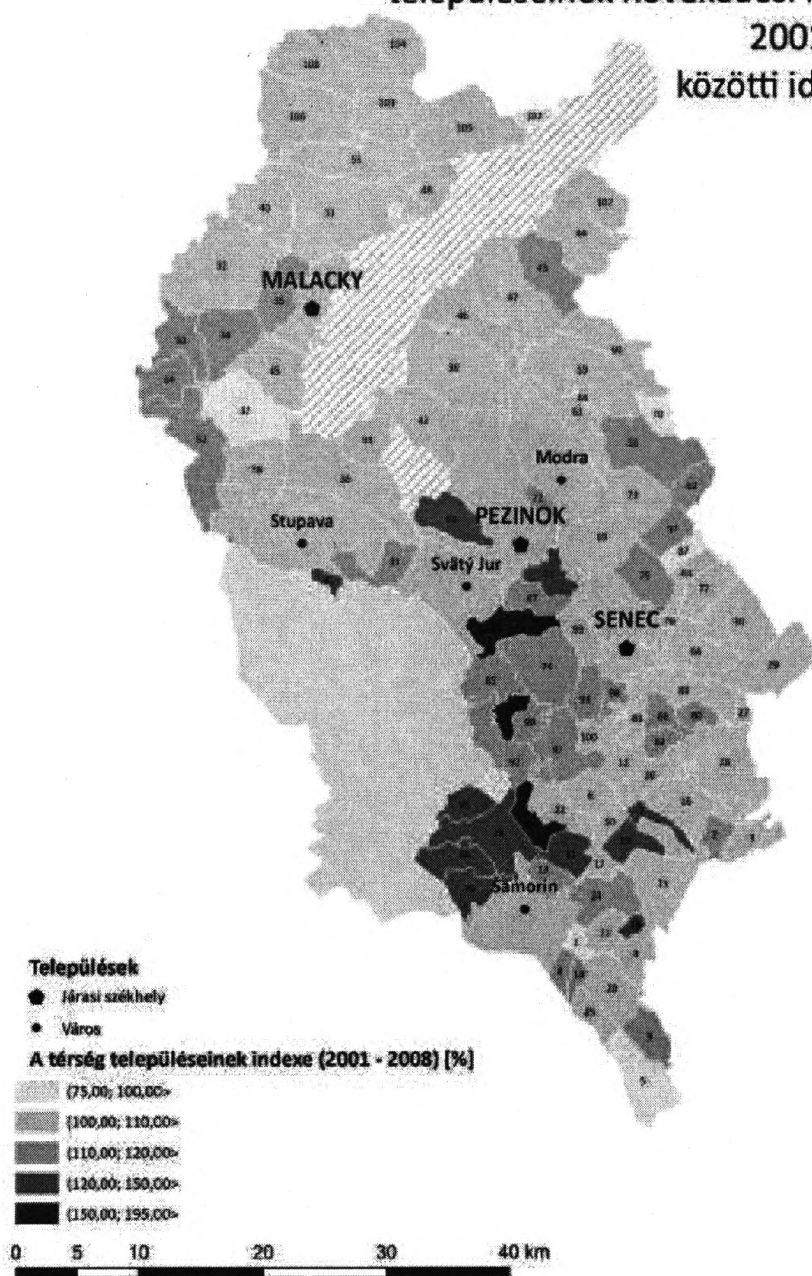
3.Térkép. A lakások számának növekedési indexe a Pozsony funkcionális városi térség településein az 1991-2001-es időszakban



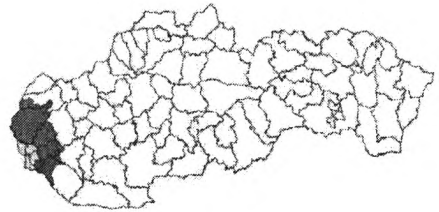
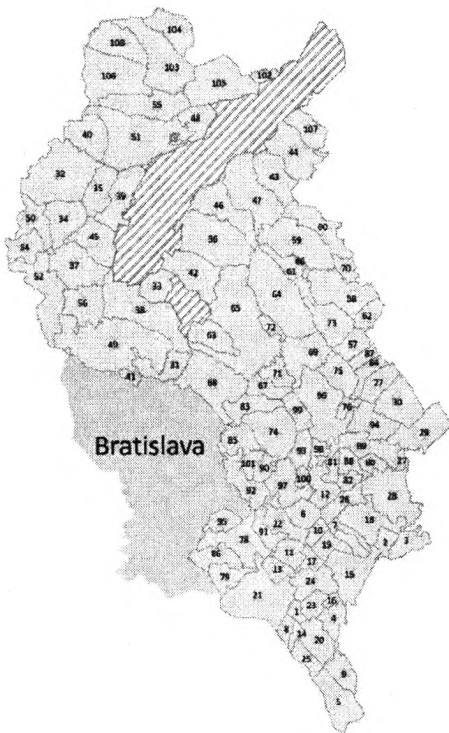
4. Térkép. Immigráció a Pozsony funkcionális városi térségtelepülésein a 2001-2008 közötti időszakban



5. Térkép. Pozsony funkcionális városi térség
településeinek növekedési indexe a
2001 - 2008
közötti időszakban

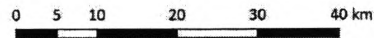


6. Térkép. Pozsony funkcionális városi térség közigazgatási felosztása



Magyarázat

- A település határa
- Pozsony város területe
- Erdőhát (Záhorie) katonai körzet



IRODALOMJEGYZÉK

- Bezák, A. 1990. Funkčné mestské regióny v sídelnom systéme Slovenska. *Geografický časopis*, 42, 57–73.
- Gádošiová, A. 2009. Analýza bytovej výstavby v Bratislavskom kraji v rokoch 2001–2008. DP na KRG OaPK, Prírodovedecká fakulta UK, Bratislava.
- Kebisová, K. 1999. Analýza procesov suburbanizácie Bratislavy v okresoch Pezinok a Senec. Diplomová práca (pod vedením autora). KRG OaPK, Prírodovedecká fakulta, Bratislava.
- Korec, P. 2006. Changing urban structure of Bratislava at the beginning of 21st century. *AGUC*, 46, 141–160.
- Kozová, M. – Spišiak, P. 2001. Cesta k trvalo udržateľnému rozvoju obce Dunajská Lužná. *Životné prostredie*, 1, Bratislava, 19–24.
- Kurta, T. 2007. Sociálno-geografický kontext suburbanizácie. DP na KHGaD, Prírodovedecká fakulta UK, Bratislava.
- Lacika, J. 2000. Bratislava. *Dajama*, 270.
- Matlovič, R. – Sedláková, A. 2004. The impact of suburbanization in the hinterland of Prešov (Slovakia). *Moravian geographical reports*, 15, 2, 22–31.
- Morávková, Z. 1999. Analýza procesov suburbanizácie Bratislavy v okrese Malacky. Diplomová práca (pod vedením autora). KRG OaPK, Prírodovedecká fakulta, Bratislava.
- Ondoš, S. – Korec, P. 2008. The rediscovered City: A case study of post-socialist Bratislava. *Geografický časopis*, 60, 2, 199–213.

- Spišiak, P. – Danihelová, D. 1998. Niektoré otázky kvality života v suburbálnom priestore Bratislavy. [Some questions about quality of life in suburban area in Bratislava]. AFRNUC, Geographica Nr. 41, Bratislava, 155–163.
- Sýkora, L. 2003. Suburbanizace a její společenské dusledky. Sociologický časopis, 39, 2, 217–233.
- Šveda, M. 2009. Priestorová štruktúra rezidenčnej suburbanizácie v prímestskej zóne Bratislavy. AGUC, 53, 169–182.
- Szalai, Z. 2002. Analýza vybraných suburbanizačných procesov v južnej časti okresu Senec. Diplomová práca (pod vedením autora). KRG OaPK, Prírodovedecká fakulta, Bratislava.
- Tóth, V. 2009. Analýza Devínskej Novej Vsi ako sídla na rozhraní mesta a vidieka. BP na KRG OaPK, Prírodovedecká fakulta UK, Bratislava.
- Štatistický lexikón obcí 2002. ŠÚ SR, Bratislava.
- Výsledky sčítania obyvateľstva, domov a bytov z roku 1991.
- Výsledky sčítania obyvateľstva, domov a bytov z roku 2001.
- Údaje o bytovej výstavbe za roky 2001–2008. Slovenský štatistický úrad.

Fordította Haraszti Ildikó

LAMPL ZSUZSANNA

TÚL A VÁROS PEREMÉN

(ESETTANULMÁNY A POZSONYBÓL IKÖLTÖZÖTT
FELSŐ-CSALLÓKÖZI ÉS RAJKA KÖRNYÉKI LAKOSSÁGRÓL)

1. BEVEZETÉS

A szociológia az emberek társadalmon belüli helyváltoztatásának két fajtáját különbözteti meg: a társadalmi mobilitást és a migrációt. A társadalmi mobilitás a társadalmi struktúrán belüli „virtuális” elmozdulás, a migráció egy meghatározott földrajzi térségben való tényleges helyváltoztatással járó vándorlás. Amennyiben ez a földrajzi térség egy állam határain belül terül el, akkor belső migrációról, amennyiben viszont túllépi az államhatárt, akkor nemzetközi migrációról beszélünk.¹ A migráció alanyai a – konkrét településről, országból – kiköltöző, illetve oda vagy máshova beköltöző emberek, az ún. emigránsok (kiköltözők) és imigránsok (beköltözők).²

1 A migráció részletesebben is osztályozható, amennyiben a következő kritériumokat vesszük figyelembe:

1. a migráció gyakorisága és időtartama – napi, heti, havi, szezonális gyakoriságú, illetve rendszertelen vándorlás, állandó vagy korlátozott időtartamra szóló jelleggel,
2. a migráció távolsága – átlépi-e vagy sem az adott földrajzi terület határát, vagyis belső, illetve külső (régión belüli, intra-kontinentális, inter-kontinentális, stb.) migráció,
3. a migráció iránya – városból falura vagy fordítva, illetve egyik városból a másikba vagy egyik faluból a másikba, tehát különböző gazdasági, műszaki és kulturális fejlettséggel rendelkező települések, régiók között, illetve hasonló fejlettségű települések, régiók között végbemenő költözés,
4. a migráns személy migrációs hajlandósága – saját akaratból bekövetkező vagy kikényszerített migráció, esetleg indifferens állapot.

A felfűtött kritériumok alapján a migráció sokféle típusa képzelhető el és létezik, ezek közül a leggyakoribb a költözés – amikor az érintett személyek állandó lakhelyet változtatnak, akár egy adott településen belül, akár rajta kívül, tehát egy másik településre vagy másik országba költöznek. A költözés egyben a migrációnak az egyetlen olyan típusa, melynek végeredményeként a lakosság térbeli összetételében állandó változások következnek be. A migráció következő típusát az ideiglenes költözések képezik, vagyis amikor különböző okok miatt egy bizonyos időre változik a lakhely, de az állandó lakhely megmarad, s az érintett személy az okok megszűnése után ide tér vissza (pl. egyetemi hallgatók az iskola befejezése után, külföldön dolgozó szakemberek a kiküldetés végetértével, stb.). A harmadik gyakori típus a munkahelyi, illetve iskolai mobilitás, amely aránylag rendszeres ingázást jelent a munkahely és az iskola helye, valamint az állandó lakhely között, miközben ez az ingázás leggyakrabban napi, esetleg hetente többszöri vagy hetente egyszeri gyakoriságú, s ugyanoda irányul. A migráció további gyakori típusa a rendszertelen költözés, azaz turbulencia, amelynek nemcsak a frekvenciája rendszertelen, hanem az iránya, módja, távolsága is kiszámíthatatlan (pl. nyaralás).

2 Lehetnek még reemigránsok, vagyis olyan személyek, akik a korábban elhagyott településre térnek vissza.

Az itt következő tanulmány témájának legtagabb fogalmi kerete a migráció, mégpedig annak mindkét formája. Szűkebb értelemben a pozsonyi dezurbanizáció egyik vetületével, a Pozsonyból a Felső-Csallóközbe, illetve Magyarországra (Rajka és Mosonmagyaróvár térségébe) való kiköltözéssel foglalkozik. Milyen a kiköltöző népesség összetétele? Miért jöttek el Pozsonyból? Hogyan érzik magukat jelenlegi lakhelyükön? Létezik-e valamilyen kapocs, amely továbbra is a fővároshoz köti őket? Ha igen, mi az? S vajon mennyire kötődnek mostani lakhelyükhöz? Ilyen és hasonló kérdések képezték a Fórum Kisebbségkutató Intézet és a Magyar Tudományos Akadémia RKK NYUTI 2010-ben zajló közös kérdőíves felmérésének tárgyát, amely a *Magyar–szlovák agglomeráció Pozsony környékén – Közszolgáltatás fejlesztési hálózat Pozsony határon átnyúló agglomerációjában* című *AGGLONET – HUSK/0801/1.5.1/0007* nemzetközi projektum keretében zajlott. Mielőtt rátérnék az eredmények ismertetésére, röviden felvázolom a Szlovákiában jelenleg zajló migrációs folyamatok hátterét.

A 20. század hetvenes és nyolcvanas éveiben Csehszlovákiában a belső migráció alakulását két fő tényező befolyásolta: a munkaerő-vándoroltatás és a központi települések fejlesztésének koncepciója (Bezák 2002, 331). Mindkettő központilag tervezett és szervezett volt. A munkaerő-vándoroltatás a munkaerőnek a munkaerőfelesleggel rendelkező területekről a munkaerőhiánnyal rendelkező területekre való átcsoportosítását jelentette, ami az utóbbi területek – az ún. fejlődő járások – fejlesztésével, többek között az ottani lakásépítés fokozott támogatásával járt együtt, miközben a kibocsátó járásokban a lakásépítést visszafogták. A második fontos tényező, hogy a Szlovák Szocialista Köztársaság urbanizációs fejlesztési tervének értelmében az ún. központi települések élveztek elsőbbséget, s az ebből adódó előnyök miatt ezek a települések is sok embert vonzottak. Mindennek következtében a nyolcvanas évek feléig nőtt a migránsok száma: 1981 és 1983 között évente 103 ezer, 1984 és 1986 között évente 104 ezer személy változtatott állandó lakhelyet, vagyis 1000 lakosból nagyjából 20 (Bezák 2002, 332). S mivel ezt az időszakot elsősorban a faluból városba költözés jellemezte, a nyolcvanas évek első feléig rohamosan nőtt a városlakók száma. Az emberek döntő többsége az akkori kerületi központokba, Pozsonyba, Kassára és Besztercebányára költözött, de közülük is a legtöbben Pozsonyba. 1987–1989 között a migránsok 92%-a a fővárosban talált állandó lakhelyet. Ők elsősorban a délnyugati járásokból érkeztek, beleértve az olyan magyarlakta járásokat is, mint a Galántai, Dunaszerdahelyi, Nyitrai és Érsekújvári járás (Bezák 2002, 342).

1986 után azonban fokozatosan lelassul a belső migráció. Ez a tendencia 1989 után is folytatódik: 1998-ban már csak 71 ezer ember költözik, vagyis 1000 lakosból 13. A migráció csökkenésének alapvető okát a szakemberek az állami lakásépítési program visszaesésének tulajdonítják³ (Bezák 2002, 333; Gajdoš 2001, 194), de szerepet játszott benne az új településszerkezeti felosztás és a régiók közötti különbségek elmélyülése is (Gajdoš 2001, 194).

Azon kívül, hogy folyamatosan csökken a migránsok száma, az évezred végén további lényeges folyamatok figyelhetők meg, amelyek napjainkban is érvényesülnek. Egyrészt kevesebben költöznek, ugyanakkor azok, akik költöznek, a korábbi trendtől eltérően egyre

3 1981–1985-ben Szlovákiában évente átlagosan 36,8 ezer lakást adtak át, 1996–1998-ban már csak 7,2 ezret (Bezák 2002, 333).

nagyobb távolságokra.⁴ Másrészt a központi térszerkezeti struktúra rendszerváltás utáni felbomlása következtében a három kerületi város, Pozsony, Kassa és Besztercebánya migrációs nyeresége fokozatosan migrációs veszteséggé alakul át⁵, miközben a közeli települések migrációs egyenlege javulni kezd. Vagyis a korábbi kibocsátó s ezáltal migrációs veszteséggel rendelkező járások országszerte, de még inkább Nyugat-Szlovákiában befogadókká, a migráció új célterületeivé válnak. A koncentrációt felváltja a dekoncentráció, ami annyit jelent, hogy a belső migráció célterületei már nem a nagyobb városok, hanem a nagyobb városok holdudvarát képező települések. Ennek következményeként 1990 óta enyhén nőtt a vidéki lakosság részaránya. Jelenleg az 5 000 lélekszám fölötti települések migráció szempontjából stagnálnak, a 20 000–100 000 lakosú városokban pedig migrációs veszteség mutatható ki. Ezzel szemben az 5 000 lakosnál kevesebbet számláló településeken folyamatos a migrációs többlet. A tendencia Pozsony és környékének migrációs változásaiban mutatkozik meg a leginkább: míg a nyolcvanas években a bevándorlás következtében évi 4100 fővel gyarapodott a főváros lakossága, a kilencvenes évek végére a bevándorlók száma évi 1700-ra csökkent. Ugyanakkor növekedni kezdett a Pozsony vidéki települések lakossága, s ez a növekedés most is tart.⁶ Ezzel egyidejűleg érvényesülni kezd a szuburbanizáció és a dezurbanizáció.⁷ S ez nemcsak a nagyvárosokra érvényes, hanem Szlovákia valamennyi régiójának vidéki városaira is. Csupán a Pozsonyi kerület városai képeznek kivételt, amelyek jelenleg is a bevándorlás legattraktívabb célterületei közé tartoznak (Moravanská 2006), tegyük hozzá, nemcsak a távolabbi régiók lakosai számára, hanem a pozsonyi lakosok számára is. A város migrációs egyenlegében bekövetkezett változás ugyanis nemcsak a Pozsonyba költözők csökkenésének köszönhető, hanem annak is, hogy nőtt a Pozsonyból kiköltözők aránya (Bezák 2002, 342). Az ezredfordulótól egészen napjainkig a legnagyobb migrációs nyereséggel rendelkező járások a Galántai, Dunaszerdahelyi, Lévai, Senicai, Pozsonyi, Nyitrai, Érsekújvári és Komáromi járás – tehát azok a járások,

4 Ami a költözködés távolságát illeti, a nyolcvanas évek első felében a migránsok 61%-a az adott régió belül, tehát annak egyik településéről a másik településére költözött, 39%-uk pedig átlépve a régió határát, nemcsak másik településre, hanem másik régióba is költözött (Gajdos 2001, 195). 2001-ben a lakhelyet változtató 79 881 személynek már csupán 46 százaléka költözött a szomszédos településre, 32 százaléka a szomszédos járásba, 18 százalékuk pedig más kerületbe.

5 Ezt nagyon jól példázza Pozsony ötödik városkerülete, Ligetfalu migrációs helyzetének változása. A 20. század kilencvenes éveinek elejéig ebbe a városrészbe költöztek be a legtöbben, s a korábban falusias jellegű hanguklos városrész alvóvárossá, vagy ahogyan sokszor jellemezték várossá alakult a városban. A kilencvenes években azonban felére csökkent a betelepülők száma, jelenleg pedig elvesztette az imigrációs szaporulatból származó Pozsony városon belüli elsőbbségét. A Ligetfaluból kiköltözők harmadik legnépesebb csoportját a dunaszerdahelyi és a galántai járásba emigrálók alkotják.

6 A belső migráció szempontjából három attraktív terület létezik. Az egyik Pozsony és környéke, amely részben magában foglalja a magyarlakta Szenci, Dunaszerdahelyi és Galántai járást is. A másik központ Kelet-Szlovákiában található, Kassa és környéke, tehát a magyarlakta Kassa-vidéki járás is. A migráció szempontjából érdekes területek harmadik csoportját a külföldi befektetések által felértékelődött vidékek jelentik, többek között a magyarlakta Galántai járás (Samsung), a Kassa-vidéki Kechneci ipari park és részben a Nagyszombati kerület (Peugeot-Citroen).

7 A szuburbanizáció lényege, hogy a városközpont lakosságához képest megnövekszik a városi peremkerületek (elővárosok) lakosságának az aránya. A dezurbanizáció a szuburbanizáció kísérőjelensége, s abban nyilvánul meg, hogy a város lakosságának csökkenésével növekszik a várost övező vidéki települések lakossága. Mivel azonban a projektben a földrajzi, regionálistudományi megközelítést használtuk, s a jelenséget mint térfolyamatot vizsgáljuk, az ismertetett folyamatnak a szuburbanizáció a helyes megnevezése.

amelyek korábban évtizedekig migrációs veszteséget produkáltak –, s ahova azóta az összes migráns 88%-a költözött.⁸

Az ország EU tagállammá válása óta a Pozsonyból kiköltözők számára további új célterületként szolgál a magyarországi Rajka és Mosonmagyaróvár közötti térség.

A szuburbanizáció és dezurbanizáció folyamatát felgyorsítja, hogy vidéken főleg azokon a településeken, amelyekből a város könnyen és aránylag gyorsan megközelíthető, javulnak az életkörülmények, fellendül a közművesítés, a lakásépítés, s ezáltal ezeknek a településeknek megnő a vonzereje a városi lakosság bizonyos rétegei számára.⁹ Ilyen települések a Pozsony vonzáskörzetében levők is, köztük az általunk vizsgált Felső-Csallóköz és az említett magyar–szlovák határ menti térség települései.

2. A MINTA JELLEMZÉSE

A felmérésnél a standard kérdőíves módszert alkalmaztuk.¹⁰ Az eredeti célkitűzés szerint olyan embereket akartunk megkérdezni, akik 1. Pozsonyból költöztek a Felső-Csallóközbe vagy Magyarországra; 2. 2004 után költöztek; 3. nemcsak hétvégi „turisták”, hanem az adott településen laknak. A kiköltözőkről semminemű adattal nem rendelkezünk, lakossági listánk sem volt, sőt még a számuk becslésére tett kísérlet sem hozta meg a várt eredményt.¹¹ Az

8 A magyarlakta járások közül – s egyben országos méretben is – a Szenci járás rendelkezik a legpozitívabb migrációs mérleggel (2005-ben 1 000 lakosra számítva 16 bevándorló jutott). A bevándorlók két harmada Pozsonyból költözött a járásba. Hasonlóképpen a Dunaszerdahelyi és a Galántai járás bevándorlóinak többsége is Pozsonyból érkezett. A nagyvárosból vidékre költözés tendenciája Kelet-Szlovákiában is megfigyelhető, ugyanis a Kassa-vidéki járás bevándorlóinak 43 százaléka Kassáról származik.

9 A szuburbanizáció korai formái a 18. századi Angliában fedezhetők fel, amikor a burzsoázia körében divatosá vált, hogy a városhoz közeli, de vidéki településre költözzenek. Ezzel egyrészt a nemeseket akarták utánozni, akiknek mindig is volt „nyári lak”-juk, másrészt a vidéki élet romantikája vonzotta őket. A kiköltözéshez azonban az is hozzájárult, hogy menekülni akartak a piszkos, poros ipari városok már akkor is egészségtelen környezetéből (Sýkora L. 2003, 224). A 19. század végén és a 20. század elején bekövetkező technikai fejlődés további lökést adott a szuburbanizációnak. Főleg a vasúthálózat fejlesztésének köszönhető, hogy Angliában és az Egyesült Államokban egyre több ember számára a lakóhely és a munkavégzés helye két különböző földrajzi pontot jelenthetett. A vasúthálózat mentén Prágában és Budapesten is peremterületek alakultak ki. A szuburbanizáció további hulláma a II. világháború után következett be, mégpedig elsősorban az Egyesült Államokban, ahol rohamos fejlődésnek indult az autópálya, és a személygépkocsi luxuscikkből használati eszközzé vált (Sýkora, ugyanott). S míg a szocialista országokban az állam a már említett lakásépítési politikával és egyéb rendeletekkel a koncentrációt támogatta, az USA-ban az állam a szuburbanizációt serkentette egyrészt a közutak építésének fokozott támogatásával, másrészt a lakosság számára megfizethető jelzáloghitelkkel, amelyeknek köszönhetően peremterületi és vidéki házakat építhettek, illetve vásárolhattak.

10 A szuburbanizáció empirikus vizsgálatánál kétféle megközelítést szoktak alkalmazni. Az egyik a városközpont és a peremövezetek összehasonlításán alapul, a másik a vizsgált terület kiválasztott morfológiai struktúráit elemzi. Az első megközelítés inkább Európára, a második inkább az Egyesült Államokra jellemző. Mivel a centrumból a perifériára költözés a szuburbanizáció legmarkánsabb irányvonala, Sýkora szerint a szuburbanizáció leginkább a lakosság, s részben a vállalatok költözésén keresztül követhető nyomon. Ugyanakkor megjegyzi, hogy a centrumból a peremvidékre költözésen kívül a más jellegű migráció is hozzájárul a szuburbanizációhoz, például a nemzetközi migráció, vagy az ország más vidékeiről történő beköltözés.

11 A migráns lakosság követésének módszertani nehézségeiről részletesen lásd Divinsky 2009; Holá 2007, 115. A 2011-es népszámlálás során az Európai Parlament ajánlására az uniós tagállamok egységes kérdésblokkban fogják követni a migrációt, aminek egyrészt az a célja, hogy országok között összehasonlítható adatok gyűljenek össze, másrészt pedig ezáltal lehet kiküszöbölni az eddigi eltérő kérdésfeltevésekből származó különbségeket és értelmezési nehézségeket. Ugyanakkor a 2011-es népszámlálási ívben az eddiginél több kérdés vonatkozik majd a belső és nemzetközi migrációra. Igaz, ezek között szerepel egy olyan nem kötelező kérdéscsoport is, amelyről az illetékes ország dönti el, hogy beiktatja-e a kérdőívbe vagy sem.

említett akadályok miatt a mintavételnél semmiféle reprezentativitást biztosító szabályt nem tudtunk alkalmazni. A minta úgy alakult ki, hogy a helyismerettel rendelkező kérdezőbiztosoknak a három kritériumnak megfelelő lakosokat kellett megszólítaniuk. Összesen 600 embert kérdeztek meg, 360-at a Felső-Csallóközben, 240-et Magyarországon. A lekérdezés 2010 márciusában zajlott a következő településeken: Szlovákiában: Bacsfa, Balony, Béke, Csallóközsütörtök, Csenke, Csölösztő, Doborgaz, Dunajská Lužná, Éberhard, Nagymagyar, Rovinka, Sárosfa, Somorja, Somorja-Tejfalú, Szemet, Gútor, Vajka; Magyarországon: Bezenye, Dunakiliti, Feketeerdő, Hegyeshalom, Máriaiget, Mosonmagyaróvár, Rajka.

A 600 kitöltött kérdőívből 498 volt használható, bár ezek 30%-nál a kérdezőbiztosok nem tartották be a második kritériumot, és olyan lakosokat is megkérdeztek, akik 2004 előtt költöztek az adott településre. Mivel azonban ezek a kérdőívek egyébként teljességgel használhatók, nem iktattuk ki őket, hanem megpróbáltunk a hátrányból előnyt kovácsolni: a beköltözés dátuma lett az egyik független változó, amely szerint a válaszadókat 2000 előtt, 2000–2004 között, illetve 2004 után beköltözöttekre csoportosíthattuk, s így azt is megtudtuk nézni, hogy a vizsgált kérdésekben különböznek-e egymástól a három eltérő időszakban letelepedett lakosok.

A két alminta – a Felső-Csallóközbe költözöttek (a továbbiakban: csallóköziek) és a Rajka–Mosonmagyaróvár térségébe emigrálók (a továbbiakban: magyarországiak) – százalékos megoszlása 60 : 40. Nemzetiségi hovatartozás szempontjából mindkét alminta többségét (81%) szlovákok alkotják. A csallóköziek 16%-át magyarok, 3%-át más nemzetiségűek képezik. A magyarországiak 18 százaléka magyar nemzetiségű.

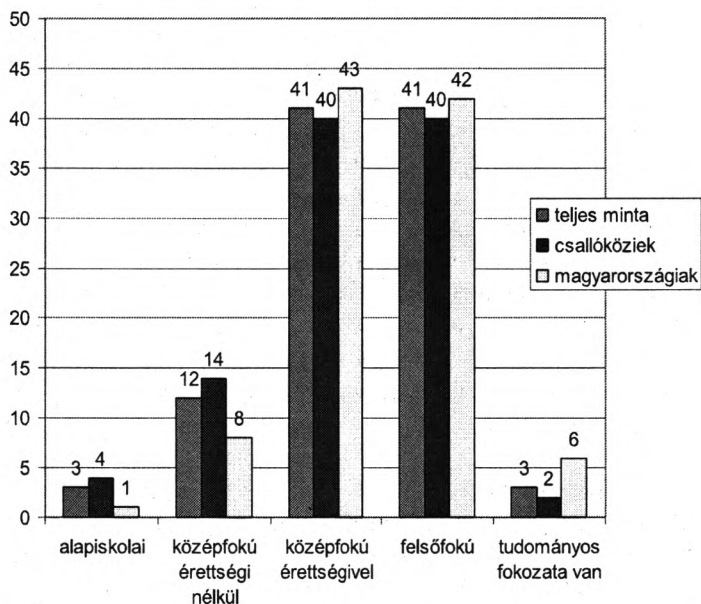
12 A belső migrációról szóló országos statisztikai adatok szerint leggyakrabban az érettségizettek és a diplomások, valamint a 40 éven felüliek költöznek (Šprocha B. 2007, Moravanská K. i. m.), s inkább a nők. 2006-ban 1000 migráns nőre 970 férfi jutott (Šprocha B. i.m.). A migráns férfiak két korcsoportban múlják felül a migráns nőket, a 0-14 évesek és a 30-54 évesek korcsoportjában.

Akárcsak Szlovákia lakosságának átlagéletkora, a költözők átlagéletkora is egyre inkább növekszik. 1996 és 2000 között a migráns férfiak átlagéletkora 27,3 év volt, a migráns nők 28,8 év. A 2001 és 2006 közötti időszakban a férfiak átlagéletkora 29 évre, a nők 30,6 évre nőtt. Az említett időszakról kezdve mindkét nemnél megfigyelhető, hogy a 25-64 évesek valamennyi kohorszában nőtt a migránsok részaránya.

A költözők egyötöde 15 éven aluli, nekik még nincs semmilyen iskolai végzettségük. A férfiak 38 százaléka, a nők 33,5 százaléka van érettségivel végződő középiskolai végzettsége vagy felsőfokú végzettsége.

Családi állapot szerint a költözés leginkább a nőtlenekre/hajadonokra, valamint a házasságban élőkre jellemző. Ez a két kategória alkotja az összes migráns személy 90 százalékát. 1996-tól azonban e téren is bekövetkeztek bizonyos változások. Míg 1996 és 2000 között úgy a férfiak, mint a nők esetében a házasságban élők alkottak többséget, a következő időszakban, vagyis 2001 és 2006 között a migráns férfiak többségét a nőtlenek képezték (47% nőtlen, 43% nő). A nők esetében továbbra is a férjzetek domináltak, de az előző évekhez képest nőtt a hajadonok részaránya (44% férjzett, 41% hajadon). S ugyancsak megfigyelhető, hogy a korábbi évekhez képest megnőtt a költözőkön belül az elváltak részaránya (úgy a férfiak, mint a nők esetében 8%). A migráns férfiak 2 százaléka, a migráns nők 8 százaléka volt özvegy.

1. ábra. A megkérdezettek iskolai végzettsége



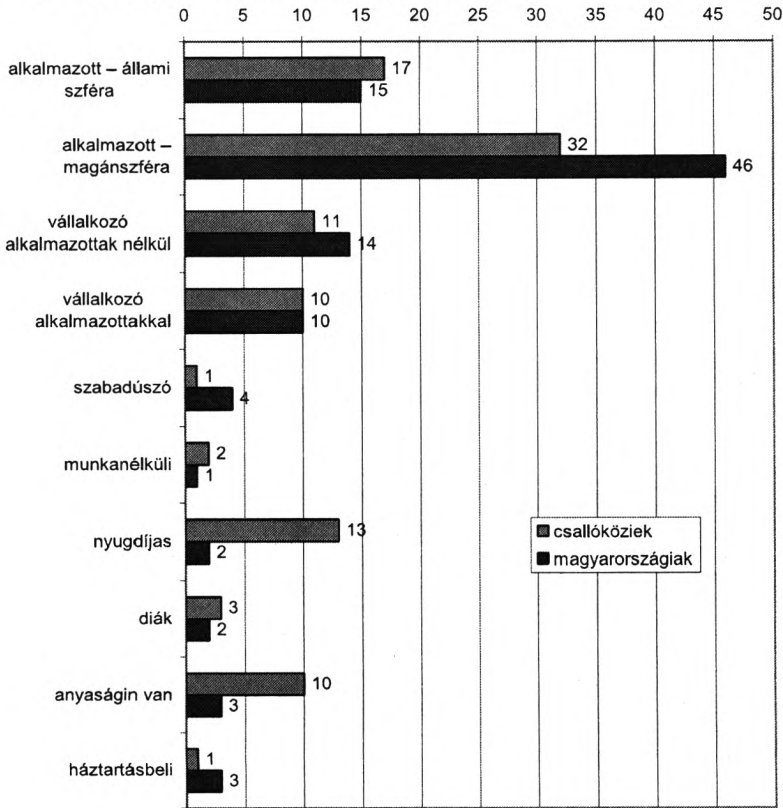
A válaszadók 43 százaléka férfi, 57 százaléka nő. Átlagéletkoruk 41 év – a csallóközieké 44 év, a magyarországiaké 36 év. Kétharmaduk házas, 74 százalékuknak van gyermeke. Iskolai végzettség tekintetében kimagasló az érettségizettek és diplomások részaránya, s ez a magyarországiakra még inkább jellemző, mint a csallóköziekre (1. ábra).

Amennyiben összehasonlítjuk a megkérdezetteknek a felsorolt mutatók szerinti összetételét a belső migrációra vonatkozó statisztikai adatokkal, akkor azt látjuk, hogy nem és kor tekintetében az országos tendenciákat tükrözi, iskolázottság tekintetében viszont lényegesen felülmúlja, hiszen a felsőfokú végzettségük 41 százalékot alkotnak¹². Vagyis a mintában szereplő személyek a szlovákiai átlagnál már eleve iskolázottabb migránsoknál is iskolázottabbak.¹³

Gazdasági státusz szerint a többség alkalmazott, elsősorban a magánszféra alkalmazottja (2. ábra). Nagyjából minden ötödik válaszadó vállalkozik, az önfoglalkoztatók vannak többen. A csallóköziek között átlagon felüli a nyugdíjasok és a gyermeküket nevelő anyák, a magyarországiak között pedig az önfoglalkoztató vállalkozók, de leginkább a magánszféra alkalmazottainak a részaránya.

13 Szlovákia lakosságának iskolai végzettség szerinti összetétele a 2001-es népszámlálás adatai szerint – a gyermekeket (20%) is beszámítva: 21,06% alapiskolai, 23,5% középfokú érettségi nélkül, 49,12% középfokú érettséggel, 7,8% felsőfokú (László B. 2006).

2. ábra. A megkérdezettek gazdasági státusza

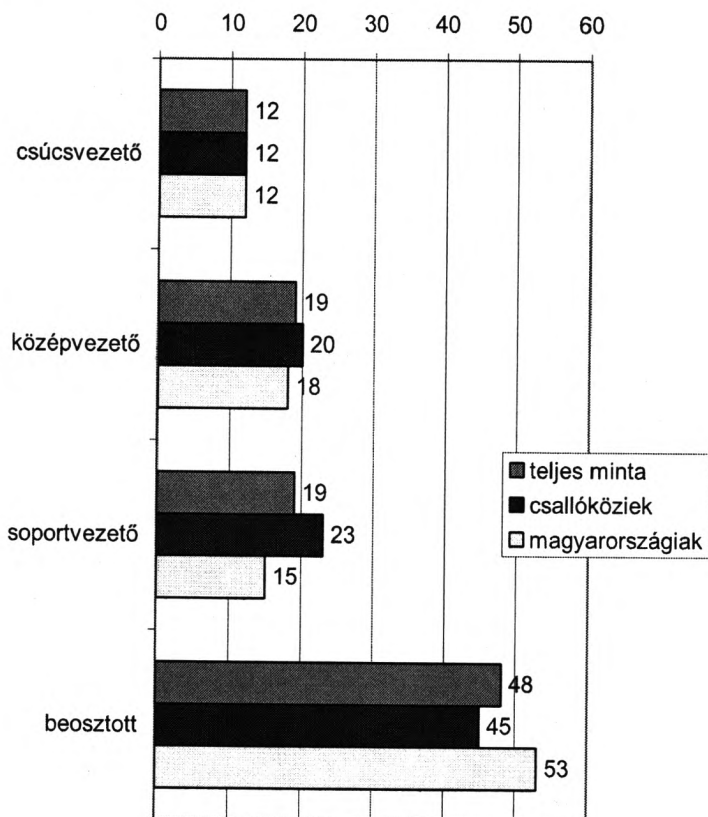


Munkahelyi beosztás szerint a beosztottak dominálnak, főleg a magyarországiak között (3. ábra). A csallóköziek között több a vezető beosztású, a magyarországiak között több a beosztott.

A költözés időpontja szerint a fő hullám 2004 után érkezett. A megkérdezettek 8%-a 2000 előtt, 22%-a 2000 és 2004 között, 70%-a pedig 2004 után költözött. A legtöbben 2007-ben (18%), 2008-ban (21%) és 2009-ben (14%) váltak az adott település lakójává. A csallóközi imigránsok 61%-a szinte valamennyi magyarországi 2004 után költözött be. 2005-ben két megkérdezett települt át Magyarországra, egy évvel később heten, 2007-ben pedig 56-an. A legtöbb megkérdezett (összesen 120 személy) 2008-ban és 2009-ben költözött Magyarországra.

Bár a kutatás során több szempontból is nagyon részletesen vizsgáltuk a kiköltözők elégedettségét, s ezeknek a problémaköröknek az elemzésére az írás további részében kerül sor, vessünk egy pillantást arra, hogy mennyire elégedettek életük különböző területeivel. Az 1. táblázatban szereplő számok egy 1-től 5-ig terjedő osztályozás átlagának felelnek meg, s minél alacsonyabb az értékük, annál jobb az osztályzat, vagyis annál elégedettebbek az emberek az adott területtel. A zárójelben szereplő szám azt jelenti, hogy a felsorolt 11 terület közül az adott terület a hányadik legjobb értékelést kapta.

3. ábra. A megkérdezettek munkahelyi beosztása



Mennyire elégedett a következőkkel?

	Csallóköziek	Magyarországiak
Lakáskörülményeivel	1,44 (2)	1,59 (1)
Lakhelyével	1,65 (4)	1,71 (3)
Munkájával	1,97 (7)	1,83 (4)
Családi életével	1,33 (1)	1,70 (2)
Jövedelmével	2,45 (11)	2,33 (11)
Életszínvonalával	2,06 (9)	2,20 (9)
Egészségi állapotával	2,03 (8)	2,03 (7)
Életkilátásaival	2,16 (10)	2,28 (10)
Az emberi kapcsolatokkal a lakhelyén	1,78 (6)	1,91 (6)
Lakhelyén a szlovákok és magyarok együttélésével	1,54 (3)	1,90 (5)
A szlovák-magyar viszonyral	1,72 (5)	2,08 (8)

Az eredmények azt mutatják, hogy elégedett emberekkel van dolgunk. A csallóköziek nagyon elégedettek a családi életükkel, a lakáskörülményeikkel, a szlovákok és magyarok együttélésével, a lakhelyükkel, a szlovák-magyar viszonyral, az emberi kapcsolatokkal a lakhelyükön

és a munkájukkal. A többi területtel kicsit elégedetlenebbek, de ezekkel kapcsolatban is még mindig az elégedettség dominál.

A magyarországiak nagyon elégedettek a lakáskörülményeikkel, a családi életükkel, a lakhelyükkel, a munkájukkal, a szlovákok és magyarok együttélésével, az emberi kapcsolatokkal, a többi területtel pedig nem kimagaslóan, de azért ők is elégedettek.

A kapott eredmények két ponton teljes mértékben megegyeznek a reprezentatív lakossági felmérések eredményeivel. Egyrészt abban, hogy a populáció általában a családi életével a legelégedettebb, másrészt pedig abban, hogy általánosan jellemző a jövedelemmel kapcsolatos elégedetlenség. Ugyanakkor a mingránsok lényegesen elégedettebbek a lakáskörülményeikkel, s bár ők is leginkább a jövedelmüket nehezményezik, e tekintetben is elégedettebbek a lakosságnál.

3. A KUTATÁS EREDMÉNYEI

3.1. A migráció előzményei és okai

Szlovákiában a lakosság egy része (főleg a fiatalabbak és iskolázottabbak¹⁴) szívesen keres munkát akár külföldön is, a lakosság másik része viszont sokszor arra sem hajlandó, hogy a szomszédos településre menjen dolgozni, mivel az alacsony bérszint nem kompenzálná az ingázással járó magas utazási költségeket. Szakemberek szerint a munkaerőpiaci mobilitás további hátráltató tényezője az alacsony költözködési hajlandóság, amelyet két alapvető tényezővel magyaráznak:

1. a lakosság mezőgazdasági orientációja és az ezzel összefüggő földhözkööttség, amely oda vezet, hogy nem akarnak megválni az ingatlanjaiktól, és nem akarnak máshova költözni (ez főleg a déli régiókra, tehát épp a magyarlakta járásokra jellemző),

2. a magas lakásbérleti díjak, amelyek nincsenek összhangban a kereseti lehetőségekkel, így a vándorló munkaerőnek ingáznia kell, ami újfent arra készteti, hogy inkább otthon maradjon

A 2001-es népszámlálás eredményei, valamint a más felmérésekből (Gajdos 2001; Moravanská 2006; Lampl 2007) rendelkezésre álló adatok azt bizonyítják, hogy Szlovákia lakossága nem igazán szeret költözködni. 2004-ben a lakosság 60%-a ugyanott élt, ahol született, a szülőhelyüket elhagyók háromnegyede pedig csak egyszer költözött életében. A költözködés inkább a városlakókra jellemző, s a szülőhelyüket inkább elhagyják a nem szlovák nemzetiségűek, mint a szlovákok.¹⁵

A nemzetiségi szempont kivételével mindezt a mi adataink is megerősítik. A megkérdezettek cca. kétharmada felnőtt élete során egyszer költözött más településre, ami azt jelen-

14 Az iskolázottsággal egyenes arányban növekszik a nagyobb távolságokra költözés hajlandósága.

15 A 2007-es adatok csak a szlovákiai magyarokra vonatkoznak, viszont ezek is az alacsony migrációs szándékról tanúskodnak. A szlovákiai magyarok túlnyomó többsége - a migráció célterületétől függően 60-84 százalék - még akkor sem akarna elköltözni, ha ezzel javulnának az életkörülményei. Ez különösen érvényes a belső migrációra, ugyanis Magyarországra, más európai országba és majdhogynem tengerentúlra is szívesebben költöznének, mint Szlovákia bármely más területére, amely lakhelyükön kívül esik. Azok közül, akik mennének, a legjellemzőbb a szomszédos városrészbefaluba, Magyarországra és nyugat-európai országba való migrációs hajlandóság, amely a megkérdezettek nagyjából egy negyedét érinti, ami viszont a múlthoz hasonlóan mindenképpen magasabb költöztési kedvről árulkodik. Ugyanakkor azt is el kell mondani, hogy 2007-ben a megkérdezettek fele naponta ingázott a lakhelyéről a munkahelyére.

ti, hogy a minta nagy részét olyan emberek alkotják, akik Pozsonyban születtek vagy felnőtt koruktól kezdve ott éltek, s valójában csak egyszer költöztek, mégpedig a mostani, csallóközi vagy magyarországi lakhelyükre. A válaszadók fennmaradó egyharmada már többször váltott települést. Igaz, nekik is Pozsony volt a legutolsó lakhelyük, de ők nem onnan származnak, hanem még korábban, de mindenképpen felnőtt korukban, más településről költöztek a fővárosba. E tekintetben a Felső-Csallóközbe és a Magyarországra költöztek között nincs számottevő különbség.

Amint korábban említettem, a minta 60%-át Szlovákiában, a Felső-Csallóköz falvaiban élők, 40%-át pedig a Magyarországra, Rajka és Mosonmagyaróvár térségébe költözött, korábban pozsonyi lakosok alkotják. Állandó lakhelyüket tekintve azonban nem mindenkinél van nyoma ennek a kitelepülésnek. A magyarországiak közül Magyarországon csak egynek van állandó lakhelye, a többieké továbbra is Szlovákiában, túlnyomórészt Pozsonyban van.¹⁶ A csallóköziek háromnegyedének állandó lakhelye Csallóközben van, a többieké szintén Pozsonyban.

A csallóközieknel megfigyelhető, hogy minél régebben laktak ebben a régióban, annál inkább jellemző, hogy az állandó lakhelyük is ott van. A 2000 előtt ideköltözöttek 92%-ának, a 2000–2004 között betelepültek 77%-ának, a 2004 után érkezettek kétharmadának van itt az állandó lakhelye.

A legszorosabb kapocs, amely továbbra is Pozsonyhoz köti a válaszadókat, a munkájuk. 61%-uk – a csallóköziek 54%-a és a magyarországiak 82%-a – ugyanis a fővárosban dolgozik.¹⁷ Ezenkívül minden ötödiknek Pozsonyban él a családja. Saját tulajdonban lévő fővárosi lakást vagy egyéb ingatlant 2%-uk említett.

Milyen körülmények előzték meg a leköltözést? Voltak, akik hosszabb ideje tervezgettek (40%), de a többség nem tervezte előre, hanem csak a kínálkozó alkalmat ragadta meg (37%) vagy rákényszerült a költözésre (18%). A Magyarországra költözőkre jellemzőbb, hogy tervezgették ezt a lépést, a Csallóközbe települtek viszont leginkább a kínálkozó lehetőséggel éltek. A 2000 előtt érkezőket leggyakrabban a kényszer vitte rá a költözésre, a később költözőknél viszont háttérbe szorul a kényszer mint a költözési folyamat elindítója, s csaknem azonos szerepet kap a tervezgetés és a lehetőségek kihasználása. A korábban költözők legtöbbször tehát így próbált meg kiutat találni szorult helyzetéből. Ezzel szemben a később költözők többségének már volt választási lehetősége.

Mielőtt új lakhelyükre költöztek, a csallóköziek egy negyede már ismerte a települést, főleg azok, akik 2000 előtt kerültek oda. Az utóbbiak csaknem 40%-a költözött ismerős településre. Harmincöt személy tulajdonképpen visszaköltözött a szülőhelyére, ezenkívül minden negyedik válaszadónak a családtagja vagy rokona, minden harmadiknak a barátja, ismerőse, kollégája élt ott.¹⁸ A később érkezők között lényegesen kisebb a települést ismerők

16 A magyarországi állandó lakhely igénylése csak ötéves ott tartózkodás után lehetséges. A megkérdezettek közül csak kettő felel meg ennek a követelménynek, a többiek, amint arról szó volt, az utóbbi 3 évben érkeztek.

17 Az Eurostat adatai szerint az utóbbi években Pozsony és környéke – Prágához és környékéhez hasonlóan – gazdasági fejlődésben és életszínvonalban túlszárnyalta az uniós átlagot. A közgazdászok és a statisztikusok viszont figyelmeztettek arra, hogy ezek az adatok torzítanak. Nemcsak azért, mert nem veszik figyelembe a régióként különböző árrelációkat, ugyanis Pozsonyban nemcsak a fizetések, hanem az árak is magasabbak, mint a többi régióban, hanem azért is, mert azt sem veszik figyelembe, hogy Pozsony gazdasági teljesítményéhez azok az emberek is hozzájárulnak, akik ugyan a fővárosban dolgoznak, de máshol laknak. Ezeknek az embereknek tipikus példáját képezik az említett válaszadók.

18 A szlovákok 12, a magyarok 27 százalékának élt családtagja, rokona az adott településen. A szlovákok 56, a magyarok 41 százaléka költözött olyan településre, ahol senkit sem ismert.

részaránya. Azok közül, akik nem ismerték a kiszemelt települést, minden harmadik érezte fontosnak, hogy tudakozódjon az ottani életkörülményekről és lakosságról.

A Magyarországra költözőknek csupán 8%-a ismerte leendő lakhelyét. Emellett csaknem minden második megkérdezett informálódott a településről.

Ezekből az adatokból arra is következtethetünk, hogy míg korábban a vegyes lakosságú Felső-Csallóközbe költözés fontos szempontjaként szerepelhetett az is, hogy legyen ott valaki ismerős, hogy a betelepülők ne érezzék magukat egyedül (ne feledjük, hogy döntő többségük szlovák nemzetiségű, s minél régebben költöztek a Csallóközbe, nemzetiségi szempontból annál kompaktabb, „magyarabb” volt ez a térség), később ez a szempont egyre inkább veszített a jelentőségéből, s egyre inkább költöztek olyan településekre is, ahol senkit sem ismertek. Vagyis egyre kevésbé „tartottak” a magyar közegtől. A Magyarországra költözőknél sem zárható ki ez a szempont. Az igaz, hogy csak hármuknak élt ott rokona, de minden harmadiknak volt olyan ismerőse, kollégája, aki már őelőtte áttelepült.

A migráció okait illetően a szakirodalom általában öt tényezőcsoportot tüntet fel. Ezek a következők:

1. társadalmi-gazdasági tényezők: munkahelykeresés, a kedvezőtlen lakáshelyzet megoldásának lehetősége, megfelelőbb lakókörnyezet biztosítása (pl. slumosodó városrészből való elköltözés)

2. társadalmi-kulturális és politikai tényezők: etnikai szempontok, a társadalmi rétegződés szempontjai, nyelvhasználati szempontok

3. demográfiai tényezők: egészségügyi szempontok, házasságkötés, válás, családtag követése

4. környezeti tényezők: klíma, az adott település környezet-ökológiai fekvése, tiszta, nem szennyezett környezet keresése

5. egyéb tényezők: esztétikai és egyéb személyes szempontok

Az országos migrációs statisztikákból kiderül (Šprocha 2007), hogy 1996 és 2006 között a költözködés elsődleges oka a lakáshelyzet megoldása (36%). Ezt követi a családtag követése (mindkét nemnél 28%), különböző, nem specifikált okok (17%) és a házasságkötés (nők 10%, férfiak 6%).¹⁹

A pozsonyi dezurbanizáció egyik lényeges elindítója, hogy vidéken olcsóbban lehet lakást, házat venni, mint a fővárosban. Ezt a csallóközi és magyarországi megkérdezettek válasza is igazolja. A költözködés általuk felsorolt okait a következő öt pontban lehet összefoglalni:

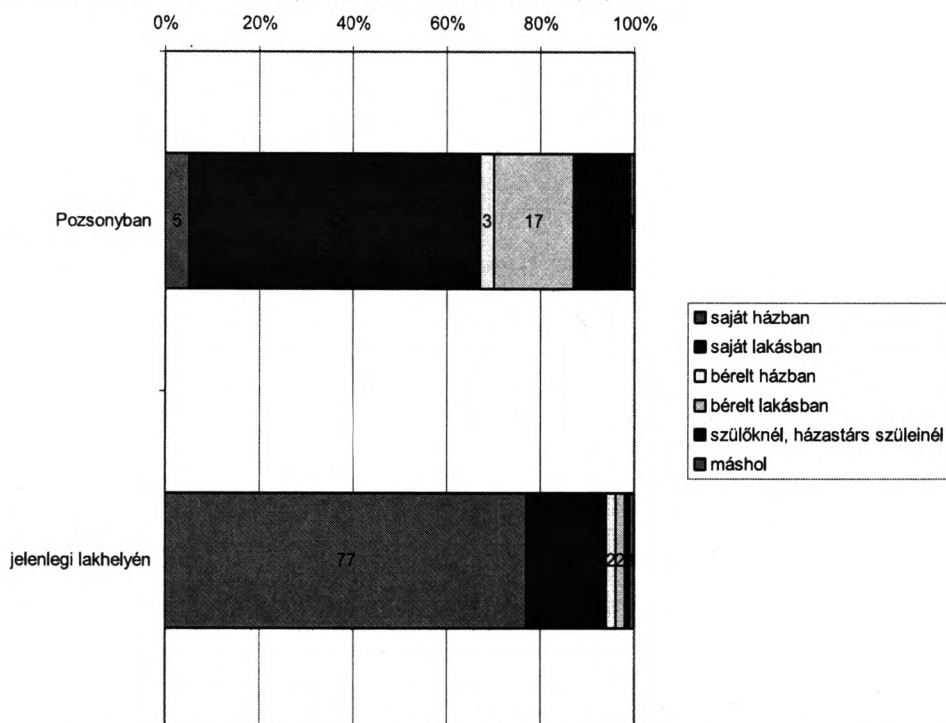
- megfizethető árú telkek és családi házak
- Pozsony közelsége
- olcsóbb élet
- családtagok, barátok közelsége
- természetközelség, nyugalom, vidéki életmód

A kiköltözés elsődleges oka tehát a lakáshelyzet megoldása. S ha összehasonlítjuk, hol laktak Pozsonyban, és hol laknak most, akkor beigazolódik, hogy a fővárosból való kiköltözés valóban javított a megkérdezettek lakáskörülményein. Pozsonyban csak kétharmaduk

¹⁹ Az 1996–2000 közötti időszakhoz képest 2001 után még inkább jellemző, hogy az elsődleges költözési ok a lakáshelyzet megoldása, miközben a házasság és a családtag követése egyre kevésbé fordul elő.

élt saját lakásban vagy családi házban, a többiek főleg bérelt lakásban vagy a szülőknél laktak.²⁰ Jelenleg viszont 94%-uk a sajátjában lakik, s közülük is a legtöbben (77%) családi házban (4. ábra). A ház- vagy lakásbérlet aránya elenyésző. Teljességgel érthető hát, hogy az élet különböző területei közül a lakáskörülmények és a lakhely azok közé tartoznak, amelyekkel nagyon elégedettek a válaszadók.

4. ábra. Hol lakott Pozsonyban, és hol lakik most? (%)

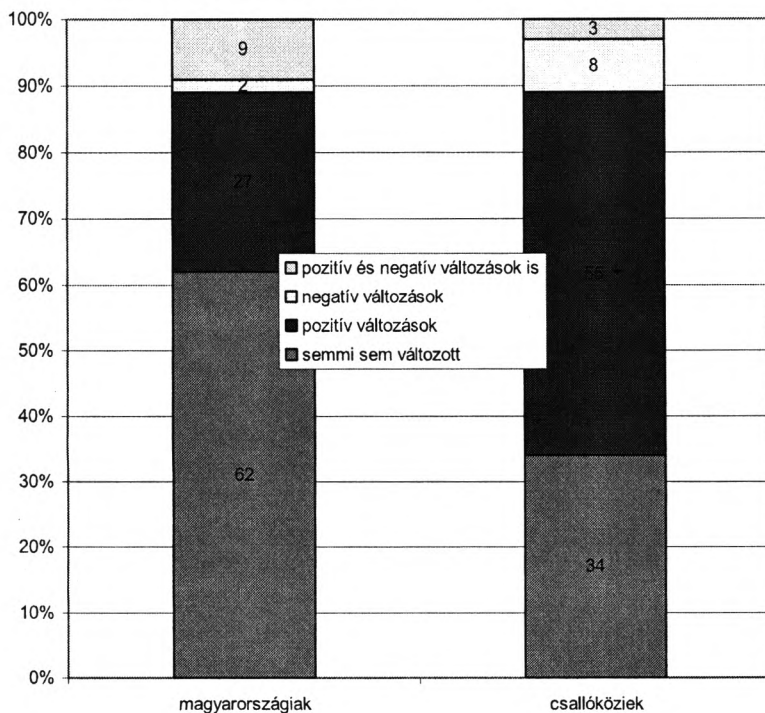


A lakáskörülmények gyakorlatilag mindenkit érintő pozitív változásán kívül, a betelepülés minden második megkérdezett számára további pozitív változásokat hozott. Természetközelség, egészségesebb életkörnyezet, tisztább levegő, csönd, nyugalom, a kisközösségi életforma előnyei, a jobb életminőség, leggyakrabban ezeket említik, de sokan azt is kihangsúlyozzák, hogy új lakhelyükön szívélyes, kedves embereket ismertek meg. A válaszadók másik felének többsége szerint (46%) azon kívül, hogy megváltozott a lakhelyük, semmi más nem változott. Kimondottan negatív változásokra 4%-uk panaszkodik. Szinte kivétel nélkül a közlekedési feltételeket kritizálják, beleértve a hiányos tömegközlekedési hálózatot és a nem megfelelő útvonalakat, aminek következtében tovább tart és többbe kerül a Pozsonyba utazás.

20 Amikor Pozsonyban éltek, a csallóköziek 65 százaléka, a magyarországiak 71 százaléka lakott saját ingatlanban, ami 60 illetve 67 százalékuk számára saját lakást jelentett. Jelenleg a csallóköziek 79 és a magyarországiak 75 százalékának van saját háza, az előbbieket 13, az utóbbiak 22 százalékának pedig saját lakása.

A két almintá közül a magyarországiak inkább afelé hajlanak, hogy az áttelepülés nem hozott változást az életükbe. A csallóköziek többsége pozitív változásokat érzékel, ugyanakkor leginkább ők panaszkodnak a közlekedésre. Főleg a tömegközlekedést szidják, ami azzal is összefügg, hogy a magyarországiakhoz képest ők gyakrabban veszik igénybe a tömegközlekedési szolgáltatásokat. A magyarországiak közül cca. minden tizedik pozitív és egyben negatív változásokat is említ. A közlekedésen túl főleg a korábbi társas kapcsolatok elvesztésére, leszűkülésére gondolnak (5. ábra).

5. ábra. Azzal, hogy ideköltözött, megváltozott az élete? (%)



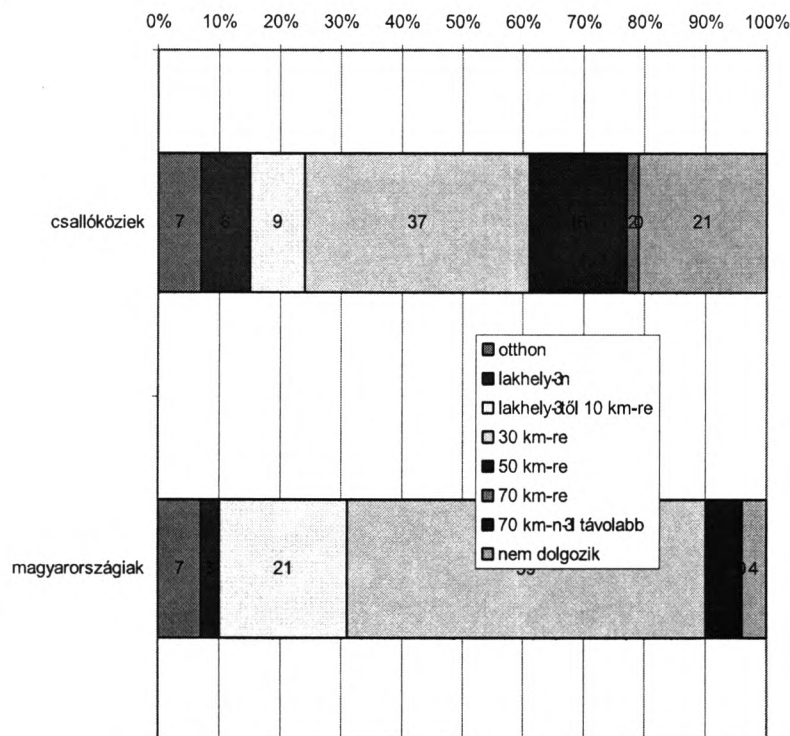
3.2. Ingázás és közlekedés

Szlovákia lakosságára – főleg a vidéken élőkre – nagy mértékben jellemző az ingázás. 2005-ben a gazdaságilag aktív lakosság 60%-a naponta ingázott a munkahelye és a lakhelye között (Moravanská 2006), s ez az arány azóta sem csökkent. Természetes velejárója a szub- és dezurbanizációnak, hogy az ingázók állandó lakhelye vidéken van, dolgozni pedig a városba járnak. Épp ezért valamennyi érintett számára nagyon fontos az utak mennyisége és állapota, valamint a tömegközlekedés minősége.

Az általunk vizsgált lakosság körében is magas az ingázók részaránya. Amikor még a fővárosban laktak, a csallóköziek 60%-a, a magyarországiak fele Pozsonyban dolgozott. Leszámítva azokat, akik nem dolgoztak, akkoriban a csallóköziek 35, a magyarországiak 47%-a ingázott. A kiköltözéssel alaposan megnőtt az ingázók aránya, hiszen jelenleg a csallóközieknek csak 15, a magyarországiaknak pedig csupán 10%-a dolgozik a lakhelyén, a többiek-

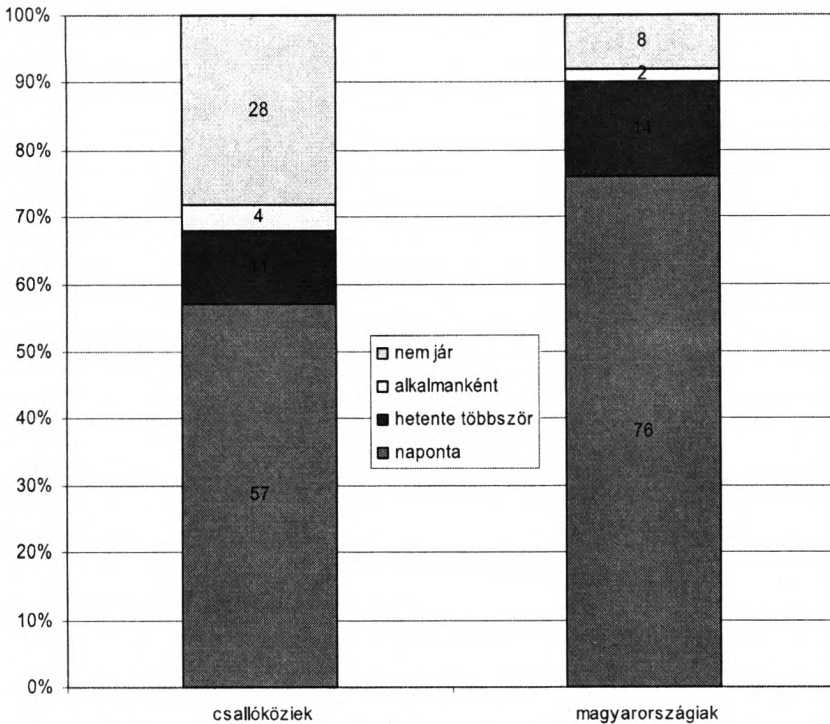
nek (csallóköziek 64%, magyarországiak 86%) máshol van a munkahelye (6. ábra). Az esetek többségében (csallóköziek 54%, magyarországiak 82%) ez a máshol Pozsonyban van, s ez azt jelenti, hogy a lakhelyüktől maximum 50 km-re kell utazniuk (hat csallóközi említett ennél nagyobb, azaz 70 km-nyi távolságot). Az ingázók többsége 30 km-re lakik a fővárostól.

6. ábra. Hol van a mostani munkahelye (%)



A munkahelyre való bejárás a csallóköziek 57, a magyarországiak 76%-a számára napi ingázást jelent. Rajtuk kívül minden további cca. nyolcadik-kilencedik megkérdezett hetente többször ingázik (7. ábra).

7. ábra. Hetente hányszor jár munkába lakhelyén kívüli településre? (%)



De nemcsak ők ingáznak, hanem az esetek többségében a családtagjaik is. Arra a kérdésre, hogy a megkérdezettet is beleszámítva a családból hányan járnak rendszeresen legalább háromszor hetente lakhelyükön kívüli településre, a csallóköziek 70, a magyarországiak 83%-a több személyt említett.

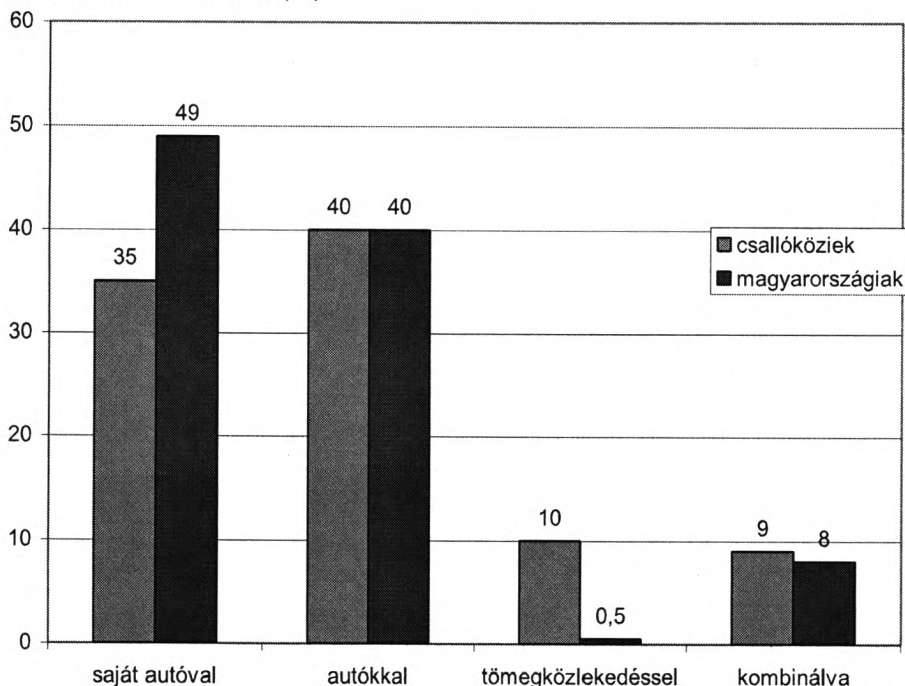
A közlekedés fő eszköze az autó. A csallóköziek háromnegyede, a magyarországiak 89%-a saját autóval vagy autókkal jár. A tömegközlekedést minden tizedik csallóközi veszi igénybe, a magyarországiaknál ez a fajta utazás nem igazán jön számításba.²¹ Nagyjából ugyanennyien közlekednek kombináltan, vagyis autóval is, busszal is (8. ábra). Ritkán, de előfordul, főleg a csallóköziekénél, hogy szomszédal, barátal stb. közös megegyezés alapján oldják meg a közlekedést, mégpedig úgy, hogy felváltva fuvarozzák egymást.

Korábban már szóba került, hogy azok a megkérdezettek, akik számára az áttelepülés negatív változásokkal is járt, szinte valamennyien a közlekedési viszonyokra panaszkodtak. Ez a kritika újra előbukkant, amikor megkérdeztük, hogy mennyire elégedettek a Pozsonyba utazással. A tömegközlekedéssel a csallóköziek 63, a magyarországiak 59%-a elégedetlen.

21 Új fejlemény: egy éves késlekedés után, ugyanis a város önkormányzata már 2009. januárjában pozitív döntést hozott az ügyben, a pozsonyi Közlekedési Vállalat 2010. október elsejétől buszjáratot indított Pozsony belvárosából Rajkára. Az 5 köztés megállóval rendelkező 801-es buszjáratot nagyrészt uniós pénzből finanszírozzák, a város 5 százalékkal járul hozzá a költségekhez. A menetjegy ára 1,5 euró/420 forint, amit az érintettek drágállnak, s az sem tetszik nekik, hogy a buszra nem érvényes a bérletük. Az eredeti információk szerint ugyanis Pozsonyból Dunacsúnyig az érvényes pozsonyi tömegközlekedési bérlettel utazhattak volna, s csak a Dunacsúny-Rajka vonalat kellett volna külön fizetniük, ami 60 centbe került volna. A busz egész héten közlekedik, egyórás intervallumokban indul. Az első járat 5.50-kor, az utolsó 23.00 órakor.

Valószínűleg ezért is jár inkább autóval, aki teheti. Az autós közlekedés körülményeivel a csallóköziek fele elégedett, a másik fele elégedetlen, ami jelzi, hogy azért az ilyen típusú utazgatás sem problémamentes (aki reggel 7 és 9 óra között indul Pozsonyból Csallóközbe, az a saját szemével láthatja a másik irányból érkező, véget nem érő kocsisort, s ugyanez tapasztalható délután öttől, csak fordítva). A magyarországiak 98%-a viszont elégedett, sőt háromnegyedük nagyon elégedett az autóval való közlekedés körülményeivel.

8. ábra. Mivel utaznak? (%)



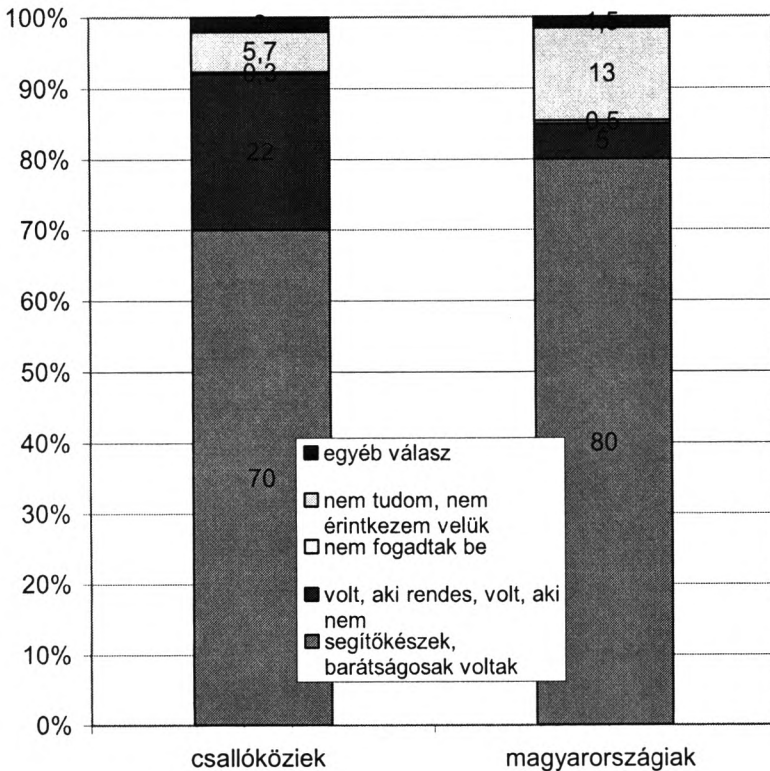
A tömegközlekedéssel azok a legelégedetlenebbek, akik hetente többször utaznak. Egyébként a közlekedéssel való elégedettség nem függ össze az utazás gyakoriságával.

3.3. Új élet az új lakhelyen

A betelepülők többségének – függetlenül attól, hogy mikor költözött be és milyen nemzetiségű – kedvező tapasztalata van a helybeli lakosokkal (9. ábra). Ez fokozottan érvényes a magyarországiakra, akiknek 80%-a segítőkész, barátságos emberekkel találkozott. A csallóköziek 70%-a szintén pozitív fogadtatásban részesült, de közülük minden ötödik a hazaiak ambivalens magatartásával is szembesült. Viszont ellenséges légkört senki sem tapasztalt.²² Csupán néhány ember válaszolta azt, hogy nem fogadta be őt a helyi közösség. Ugyanakkor az imigránsok egy része (csallóköziek 6%, magyarországiak 13%) nem volt és máig sincs kapcsolatban a helybeliekkel. Legfeljebb a szomszédjait ismeri.

²² Egyetlen magyarországi betelepülő mondta azt, hogy a falu vezetésén kívül mindenki nagyon rendes volt hozzájuk.

9. ábra. Hogyan fogadták Önt a helybeli lakosok?



Mivel a betelepültek nemzetiségileg vegyes, illetve a magyarországiak esetében színmagyar környezetbe érkeztek, miközben ők maguk többnyire szlovákok, helyénvaló a kérdés, hogy a hazaiak vajon a szlovák, illetve magyar imigránsokat egyformán fogadták-e, vagy esetleg a magyarokhoz barátságosabbak voltak? A magyarországiaknál úgy tűnik, nem igazán játszott szerepet a nemzetiség, hiszen a szlovákok 80, a magyarok 82 százaléka tapasztalt segítő szándékot és barátságos magatartást. A többi válasz nemzetiség szerinti megoszlása is inkább azt tükrözi, hogy a hazaiak a Magyarországra települteket nemzetiségre való tekintet nélkül egyformán külföldiként kezelik. A csallóköziek válaszaiból viszont az derül ki, hogy a magyar nemzetiségű betelepültek gyakrabban tapasztaltak barátságos fogadtatást, mint a szlovákok (a magyarok 76, a szlovákok 68 százalékát).

Felsoroltunk huszonhat olyan területet, amelyek fontosak ahhoz, hogy valaki jól érezhesse magát egy adott településen, majd arra kértük a válaszadókat, hogy jelezzék, (1) melyik területen tapasztaltak problémákat odaköltözésük kezdetén, (2) melyek azok a területek, amelyek mostanáig problémásak, és (3) melyekkel nem volt és most sincs semmi gondjuk. A jobb áttekinthetőség kedvéért külön ismertetem a csallóköziek, és külön a magyarországiak válaszait a legproblémásabb területtől a legkevesbé problémásig (2a. és 2b. táblázat).

Letelepülése után a csallóköziek 15%-ának voltak lakásproblémái, ezen kívül csaknem minden tizediknek a helybeli üzletek és szolgáltatások elérhetősége és színvonala jelentett problémát. Azok sem voltak sokkal kevesebben, akiknek a helyi gondolkodásmód és viselkedés, a megfelelő beszélgetőtársak hiánya és a kommunikáció nyelve okozott gondot.

Az említett problémák közül főleg a lakáskörülmények, de részben a kommunikáció nyelve és a helybeliek viselkedése körüli gondok idővel enyhültek, de a többit, elsősorban az üzlethálózat bökkenőit ma még többen érzékelik. A legproblémásabb terület az egészségügyi szolgáltatások elérhetősége és színvonala, az üzletek és szolgáltatások elérhetősége és színvonala, továbbá kevés a munkahely, a továbbtanulási és továbbképzési lehetőség, a szabadidő eltöltésének különböző lehetősége és gondokkal jár a munkahely megközelítése. A felsoroltak jelenleg a betelepültek felétől egynegyedéig terjedő csoportjának jelentenek problémát, területtől függően. Ugyanakkor a csallóköziek 47-96%-a egyik területen sem érzékelt s most sem érzékel problémákat.

2a. táblázat. Ideköltözése után tapasztalt valamiféle nehézséget az alábbi területeken? Vannak olyan területek, amelyek máig problémásak? (Csallóköziek)

	1. az elején problémás volt	2. máig vannak problémák	3. nem voltak és nincsenek problémák
13. az egészségügyi szolgáltatások elérhetősége	4	49	47
14. az egészségügyi szolgáltatások színvonala	3	50	47
7. az itteni üzletek és szolgáltatások elérhetősége és színvonala	9	42	49
19. munkalehetőségek	3	47	50
24. továbbtanulási, továbbképzési lehetőségek	1	45	54
10. a munkahely megközelíthetősége	3	36	60
15. a szabadidős tevékenységek mennyisége és színvonala	3	31	66
22. középiskola-látogatás	2	31	67
23. szórakozási lehetőségek	1	30	69
12. a kulturális programok mennyisége és színvonala	2	25	73
1. lakáskörülmények	15	5	79
18. olyan emberek hiánya, akikkel van miről beszélgetnem	8	12	80
25. közösségi élet	2	18	80
6. a helyi gondolkodásmód	8	10	82
8. az itteni hivatalok működése	3	14	84
2. szomszédsági viszonyok	7	5	85
9. az itteni hivatalok ügyfél-orientáltsága	4	12	85
11. az óvoda/iskola megközelíthetősége	3	12	85
5. a kommunikáció nyelve	8	6	86
3. a helybeli lakosság viselkedése	8	4	88
20. óvodalátogatás	2	9	89
21. alapiskolalátogatás	0	11	89
17. hitélet	1	9	90
4. a helyi szokások	7	2	91
16. a nyelvi jogok érvényesítése	3	3	94
26. a szlovákok és magyarok együttélése	2	2	96

A magyarországiak közül az átköltözés után minden negyediknek a lakáskörülmények nehézségeivel kellett megbirkóznia. A következő nagyobb próbatétel a szomszédsági viszonyok megoldása volt, továbbá nagyjából minden tizedik imigránsnak problémát jelentett a kommunikáció nyelve, a helybeliek viselkedése, gondolkodásmódja és szokásai, valamint az ottani hivatalok működése és ügyfélorientáltsága.

2b. táblázat. Ideköltözése után tapasztalt valamiféle nehézséget az alábbi területeken? Vannak olyan területek, amelyek máig problémásak? (Magyarországiak)

	1. az elején problémás volt	2. máig vannak problémák	3. nem voltak és nincsenek problémák
7. az itteni üzletek és szolgáltatások elérhetősége és színvonala	6	27	67
13. az egészségügyi szolgáltatások elérhetősége	3	23	74
14. az egészségügyi szolgáltatások színvonala	1	20	79
19. munkalehetőségek	1	8	92
24. továbbtanulási, továbbképzési lehetőségek	0	11	89
10. a munkahely megközelíthetősége	2	14	84
22. középiskola-látogatás	0	8	92
15. a szabadidős tevékenységek mennyisége és színvonala	2	17	81
1. lakáskörülmények	26	6	68
12. a kulturális programok mennyisége és színvonala	1	22	77
23. szórakozási lehetőségek	1	11	88
8. az itteni hivatalok működése	8	22	69
5. a kommunikáció nyelve	11	23	66
9. az itteni hivatalok ügyfél-orientáltsága	10	16	74
6. a helyi gondolkodásmód	9	7	84
18. olyan emberek hiánya, akikkel van miről beszélgetnem	3	8	89
2. szomszédsági viszonyok	16	4	80
25. közösségi élet	1	7	92
11. az óvoda/iskola megközelíthetősége	0	10	90
3. a helybeli lakosság viselkedése	10	3	87
4. a helyi szokások	8	5	87
21. alapiskola-látogatás	0	4	96
20. óvodalátogatás	0	4	96
17. hitélet	1	5	94
16. a nyelvi jogok érvényesítése	1	7	92
26. a szlovákok és magyarok együttélése	1	2	97

Ahogy telt az idő, a lakásgondok nagyrészt megszűntek, a szomszédsági kapcsolatok megjavultak, a helybeliek viselkedése és szokásai sem jelentenek már akkora problémát, viszont a hivatalok működésével és ügyfélorientáltságával kapcsolatos nehézségek még inkább meg-

mutatkoznak. A legproblémásabb területek: az üzletek és szolgáltatások színvonala, a kommunikáció nyelve, az egészségügyi szolgáltatások elérhetősége és színvonala, a kulturális programok csekély kínálata és alacsony színvonala, valamint a hivatalok működése. A felsorolt problémákkal az imigránsok 16-27%-a küzd, ők is területtől függően. Ugyanakkor 67-97%-uk sem most, sem korábban nem tapasztalt problémát.

Összehasonlítva a csallóközieket és a magyarországiakat elmondhatjuk, hogy az elején hasonló nehézségekkel kellett szembenéznük, s ma is vannak olyan területek, amelyek mindkét csoport számára megoldatlan problémát jelentenek. De vannak olyanok is, amelyek a csallóközieket, illetve a magyarországiakat terhelik meg jobban, például a munka- és továbbtanulási lehetőségek és a munkahely elérhetősége a csallóköziek esetében, a kommunikáció nyelve és a hivatalok működése a magyarországiaknál. További közös vonás, hogy mind a csallóköziek, mind a magyarországiak számára nemzetiségüktől függetlenül a nyelvi jogok érvényesítése és a szlovák–magyar együttélés jelenti a legkisebb gondot, miközben saját bevallása szerint a csallóköziek 6%-a, a magyarországiak 23%-a küzd kommunikációs nehézségekkel. Azonban mindent összevetve a vizsgált területeket illetően az új lakhelyen a magyarországiak élete problémamentesebb.

3.4. A mindennapi tevékenységek helyszíne

Amint korábbi kutatásunk is igazolta (Lampl–Hardy 2009), a rendszeresen ingázók a háztartáson kívül végzett tevékenységek egy részét általában ott végzik s a szolgáltatásokat is általában ott veszik igénybe, ahol dolgoznak, s kisebb mértékben ott, ahol laknak. Persze előfordul, hogy bizonyos tevékenységeket az egyik és a másik településen is praktizálnak, de ez kevésbé jellemző, s nem rendszeres, hanem inkább csak esetleges megoldás. Ezeknek a szokásoknak a kialakítását több tényező befolyásolja, de a hozzáférés és a tevékenységgel járó költségek a meghatározó tényezők közé tartoznak.

Az alábbiakban felsorolt huszonnyolc tevékenységnél is az érdekelt bennünket, hogy a megkérdezettek hol végzik ezeket, a lakhelyükön vagy más településen, azaz elsősorban Pozsonyban. Az eredményekből kiderül, hogy többségük a fővárosban. Természetesen nem mindenki végzi valamennyi tevékenységet, és nem mindenki veszi igénybe valamennyi felsorolt szolgáltatást. A 3. táblázatban szereplő adatok csak azoknak a válaszait tükrözik, akikre ezek a tevékenységek és szolgáltatások ténylegesen jellemzők.

Újra beigazolódik, hogy a megkérdezettek többsége Pozsonyban dolgozik.

Az oktatási intézmények látogatása aránylag kevés válaszadót érint. Erre a tevékenység-csoportra jellemző, hogy minél alacsonyabb fokú oktatási intézményről van szó, a csallóköziek annál gyakrabban veszik igénybe a helybelit, s minél magasabb fokú az intézmény, annál gyakoribb, hogy más településen látogatják. Vagyis több mint háromnegyedük a helyi óvodába járattja a gyermekét, nagyjából minden második a helyi alapiskolába – de itt már jól látható, hogy sokan más településre viszik őt –, a helyi középiskola és felsőfokú tanintézmény látogatása pedig már kevésbé jellemző. Ez érthető, hiszen a megkérdezettek által lakott települések többségében, falvokról lévén szó, erre nincs lehetőség, és a problémás területek között a továbbtanulási lehetőségek hiánya is szerepelt.²³

23 A vizsgált régió szlovák, magyar és vegyes tanítási nyelvű oktatási intézményeit a Melléklet I. pontjában tüntetem fel.

A magyarországiak gyerekeinek többsége feltehetőleg Pozsonyba jár óvodába és iskolába, bár minden negyedik a lakhelyén levő óvodába jár, 14%-uk (4 személy) pedig a lakhelyén (Mosonmagyaróváron) működő felsőoktatási intézményt látogatja.

Az oktatási szférához kapcsolódik a gyermekek iskolán kívüli képzése és a felnőttképzés (21. és 22. tevékenység). Mindkettőre inkább a lakhelyen kívül kerül sor, de a csallóköziek azért jobban igénybe veszik a helyi lehetőségeket is, mint a magyarországiak, főleg a gyermekek iskola utáni foglalkozása terén.

A tevékenységek következő csoportja az aktív kulturális és sporttevékenység, illetve az ilyen jellegű rendezvények látogatása (a táblázatban a 6–9.). Egyik sem tartozik a tömegesen végzetek közé. A csallóköziek az aktív sportolás kivételével, amit lakhelyükön üznek, a többi tevékenységre inkább a településen kívül kerítenek sort. A magyarországiak is hasonló tendenciát követnek, azzal a különbséggel, hogy ők még inkább lakhelyükön kívül végzik ezeket a tevékenységeket. Ebben valószínűleg az is közrejátszik, hogy lakhelyükön nincs elég lehetőség, vagy ami van, nem tetszik nekik. Hiszen az előző fejezetben többek között épp a szabadidős tevékenységek mennyiségére és színvonalára panaszkodtak.

Az egészségügyi szolgáltatások elérhetősége és színvonala a másik problémás terület. Ezeket a szolgáltatásokat (a táblázatban a 15–20.) sokan igénybe veszik, kivételt csak a gyermekorvosi ellátás jelent, amit kevesebben használnak ki, hiszen a minta negyedének nincs gyermeke. A magyarországiak túlnyomó többsége nem a lakhelyén jár orvoshoz, kórházba, de még gyógyszerért sem, hanem Pozsonyban. A csallóköziek egyharmada veszi igénybe a helyi gyógyszertárat, cca. egyötödük ott jár körzeti orvoshoz és fogorvoshoz, egy-negyedük gyerekorvoshoz. A többiek valószínűleg szintén a pozsonyi egészségügyi intézményeket látogatják.

A tömeges tevékenységnek számító bevásárlások közül (a táblázatban a 11–14.) a ruha és elektronika vásárlása jellemzően nem lakhelyi tevékenység, hiszen a pozsonyi választékkal egyik település sem konkurálhat (panaszkodnak is az üzletek színvonalára). De a nagybevásárlást is inkább máshol ejtik meg. Egyedül a napi bevásárlás az a tevékenység, amelyet több csallóközi végez a lakhelyén, mint azon kívül. A magyarországiak csaknem egy-negyede is otthon veszi meg a kenyeret, de a többség a napi bevásárlását is Pozsonyban intézi.

A szépség-, egészség-, gyomor- és autókabantartó szolgáltatások igénybevétele (a táblázatban az utolsó öt) olyan tevékenység, amely specifikus igényekhez fűződik, így némelyikre több, másokra kevesebb megkérdezettnek van szüksége, s van, amelyik jellemzőbb a csallóköziekre, van, amelyik inkább a magyarországiakra. A vendéglátóhelyek kivételével, ezeket is inkább Pozsonyban veszik igénybe. Ugyanakkor épp ezek azok a szolgáltatások, amelyeket aránylag sokan vesznek igénybe a lakhelyükön is, vagy kombináltan, otthon is, és máshol is.

A valamennyi felsorolt tevékenységhez és szolgáltatáshoz anyagi háttérrel biztosító pénz kezelése (10. tevékenység) is inkább a városban zajlik, de a csallóköziek egy-negyede és a magyarországiak 13%-a a lakhelyi banki szolgáltatásait is igénybe veszi.

3. táblázat. Hol végzi a következő tevékenységeket, hol veszi igénybe a következő szolgáltatásokat?

	1. Lakhelyén		2. Más településen	
	Csallóköziek	Magyarországiak	Csallóköziek	Magyarországiak
1. munkavégzés	19	14	78	81
2. óvodalátogatás	77	24	23	76
3. alapiskola látogatása	54	4	41	96
4. középiskola látogatása	25	0	75	100
5. egyetem, főiskola látogatása	3	14	92	86
6. kulturális rendezvények látogatása	25	10	50	81
7. sportrendezvények látogatása	28	15	54	75
8. saját kulturális tevékenység	34	28	50	65
9. saját sporttevékenység	44	33	35	55
10. banki és egyéb pénzügyi szolgáltatások	26	13	69	78
11. napi bevásárlás	54	23	31	58
12. nagybevásárlás	15	5	76	83
13. öltözködés vásárlása	8	6	83	85
14. elektronika vásárlása	5	6	90	88
15. körzeti orvosi ellátás	21	7	77	92
16. gyermekorvosi ellátás	26	7	72	92
17. fogorvosi ellátás	22	10	77	89
18. szakorvosi ellátás	8	7	89	93
19. kórházi ellátás	4	6	95	92
20. gyógyszerár igénybevétele	31	7	56	82
21. gyermekei iskolán kívüli képzése	30	7	61	91
22. felnőttképzés	13	7	84	92
23. fodrász	43	26	52	64
24. kozmetikus	27	29	69	61
25. étterem, vendéglátóhelyek	31	31	42	43
26. wellness	13	26	87	60
27. autószerelő	18	19	74	69
28. benzinkút	26	18	58	66

Ha az említett tevékenységek és szolgáltatások igénybevételénél egy további változót, a nemzetiséget is beiktatjuk, akkor jól látható, hogy úgy a csallóköziek, mint a magyarországiak esetében a magyar nemzetiségűek a munkavégzéstől az üzemanyag tankolásig csaknem mindegyik tevékenységet és szolgáltatást gyakrabban végzik és veszik igénybe a lakhelyükön, mint a szlovákok (3a. táblázat). A magyar nemzetiségű betelepültek tehát markánsabban jelennek meg új lakhelyük különböző szinterein, mint a szlovák nemzetiségű imigránsok. S bár a feltüntetett tevékenységek többségénél a magyarok is inkább Pozsony felé tendálnak, a szlovákok Pozsony-centrikussága sokkal erősebb.

Néhány kivétel azért előfordul. A csallóközieknel ez abban mutatkozik meg, hogy a két nemzetiség a lakhelyén hasonló arányban jár felnőttképzésre és étterembe, vendéglátóhelyre. Továbbá sem a szlovákokra, sem a magyarokra nem jellemző, hogy lakhelyükön járnának felsőoktatási intézménybe (a 3 százaléknyi szlovák egyetlen személyt jelent).

A magyarországiaknál egyik nemzetiség sem járta helybeli alapiskolába vagy középiskolába a gyermekét, érdekes viszont, hogy míg a magyarok közül a helybeli felsőoktatási intézményt egyik sem látogatja, a szlovákok 17 százaléka (4 személy) ide jár vagy járta a gyermekét. S a helybeli óvodai szolgáltatásokat is több szlovák veszi igénybe, mint ahány magyar. A helybeli sportrendezvények látogatása pedig a szlovákokra és a magyarokra is egyforma mértékben jellemző.

3a. táblázat. Lakhelyükön veszik igénybe:

	Csallóköziek		Magyarországiak	
	szlovákok	magyarok	szlovákok	magyarok
1. munkavégzés	16	36	11	23
2. óvodalátogatás	78	82	25	13
3. alapiskola látogatása	55	59	0	0
4. középiskola látogatása	19	56	0	0
5. egyetem, főiskola látogatása	3	0	17	0
6. kulturális rendezvények látogatása	24	40	6	25
7. sportrendezvények látogatása	28	31	15	15
8. saját kulturális tevékenység	30	50	22	55
9. saját sporttevékenység	41	45	27	52
10. banki és egyéb pénzügyi szolgáltatások	22	52	9	22
11. napi bevásárlás	52	72	21	30
12. nagybevásárlás	12	24	4	9
13. öltözkész vásárlása	7	16	4	6
14. elektronika vásárlása	5	9	4	12
15. körzeti orvosi ellátás	17	42	5	9
16. gyerekorvosi ellátás	25	35	4	8
17. fogorvosi ellátás	18	44	5	18
18. szakorvosi ellátás	5	24	4	13
19. kórházi ellátás	3	7	4	10
20. gyógyszerár igénybevétele	29	43	5	9
21. gyermekei iskolán kívüli képzése	25	50	5	18
22. felnőttképzés	12	13	5	18
23. fodrász	37	67	23	41
24. kozmetikus	25	48	23	53
25. étternek, vendéglátóhelyek	30	31	28	41
26. wellness	12	20	23	38
27. autószerelő	18	23	16	28
28. benzinpumpa	24	37	15	27

3.5. Közösségi élet

A dezurbanizáció gyakori velejárója, hogy a városból kiköltözött ingázó lakosság nagy része ideje zömét továbbra is a városban tölti, s csak aludni jár haza. Ezért igazából kapcsolatot sem tud a lakhelyén építeni, és nem tud azonosulni a település közösségével. Egyes kutatók szerint (Slosiarik 2000; Moravanská 2006) az imigráns népesség új lakhelyhez való csekély kötődésének, valamint a rájuk jellemző közösségi passzivitásnak az elsődleges oka, hogy a napi ingázással sok időt vesztenek.

Felmérésünkben a kiköltözöttek életének közösségi dimenziójáról is szerettünk volna képet kapni. A következő kérdésekre kerestünk választ:

- a feltüntetett közösségi tevékenységek közül mennyien és milyenekben vesznek részt
- ezeket a tevékenységeket végezték-e az előző lakhelyükön
- jelenleg hol végzik őket, továbbra is Pozsonyban vagy a mostani lakhelyükön.

A válaszokból kiderül, hogy a megkérdezett csallóköziek és magyarországiak többsége a szomszédsági és baráti kapcsolatok ápolásán kívül jelenleg semmiféle más közösségi tevékenységet nem folytat, de nem folytatott korábban, az előző lakhelyén sem (4. táblázat, kiemelve a 10%-on felüli részvétel).

4. táblázat. Előző lakhelyén Ön milyen közösségi tevékenységben vett részt? Most melyekben vesz részt és hol?

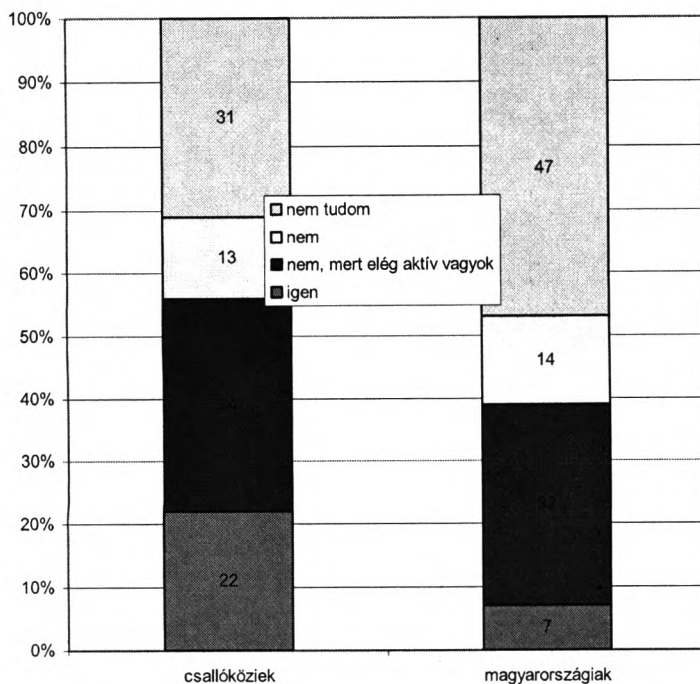
(A hiányzó százalékok azokra vonatkoznak, akik több helyen is részt vesznek az egyes közösségi tevékenységekben)

	1. ELŐZŐ LAKHELYÉN		2. JELENLEGI LAKHELYÉN		3. TOVÁBBRA IS AZ ELŐZŐ LAKHELYÉN		4. SEHOL	
	CS	MO	CS	MO	CS	MO	CS	MO
1. SZOMSZÉDSÁGI KAPCSOLATOK ÁPOLÁSA	17	8	44	62	4	3	9	8
2. BARÁTI KAPCSOLATOK ÁPOLÁSA	19	7	35	51	9	9	3	3
3. NEVELÉSI-OKTATÁSI INTÉZMÉNYHEZ KAPCSOLÓDÓ TEVÉKENYSÉG	7	7	16	10	3	24	71	55
4. KULTURÁLIS SZERVEZETBEN	5	5	11	11	6	17	75	65
5. SPORTSZERVEZETBEN	6	5	16	12	7	21	67	56
6. EGYHÁZI KÖZÖSSÉGBEN	5	3	16	5	3	7	76	83
7. POLITIKAI MOZGALOMBAN, PÁRTBAN	4	1	2	0	1	2	94	94
8. IFJÚSÁGI SZERVEZETBEN	2	1	2	1	0	4	98	95
9. KÉPVISELŐ-TESTÜLETBEN	2	1	2	0	0	2	96	98
10. JÓTÉKONYSÁGI SZERVEZETBEN	2	1	3	1	1	2	94	95
11. ÖNKÉNTES TEVÉKENYSÉG SZERVEZETTŐL FÜGGETLENÜL	2	0	1	1	0	2	97	97
12. SZERVEZETHEZ KÖTÖDŐ ÖNKÉNTES TEVÉKENYSÉG	2	0	1	1	2	2	96	98
13. SZAKMAI SZERVEZETBEN	2	1	3	1	1	5	94	93
14. SPECIÁLIS KÖZÖSSÉGBEN (PL. ANYÁK KLUBJA)	3	2	6	1	3	3	88	93
15. HELYI ÉRTÉKEKET ÁPOLÓ ÉS NÉPSZERŰSÍTŐ SZERVEZETBEN	2	1	4	0	0	1	95	98
16. ALKOTÓMŰHELYBEN	2	1	4	1	0	1	93	97

CS – csallóköziek, MO – magyarországiak

A távolmaradás okaként a csallóköziek leggyakrabban azt tüntették fel, hogy nincs elég szabad idejük, és egyébként is sok az elfoglaltságuk. A magyarországiak is az időhiányra hivatkoztak, valamint arra, hogy nem tudnak magyarul. Mindazonáltal a csallóköziek 44, a magyarországiak 67%-a maga sem tudta megmagyarázni, hogy miért nem kapcsolódott be a település közösségi életébe. De egyáltalán szeretne-e benne részt venni? Minden ötödik csallóközi és a magyarországiak 7%-a igen (10. ábra). A megkérdezettek csaknem fele viszont egyértelmű nemmel válaszolt, amit egy részük azzal indokolt, hogy így is elég aktív, a többiek pedig újfent az időhiányt emlegették s arra hivatkoztak, hogy a családjukkal akarják tölteni a szabad idejüket. Elvértve olyan válasz is akadt, hogy azért nem vesznek részt a közösségi életben, mert senki sem szólította meg őket. Ugyanakkor aránylag sokan (csallóköziek 31%, magyarországiak 47%) ezúttal sem tudták megmondani, hogy szeretnének-e lakhelyükön közösségi életet élni.

10. ábra. Ön vagy valamelyik családtagja szeretne jobban bekapcsolódni a település társadalmi életébe?



Az eredmények összecsengenek a kulturális fogyasztásról szóló kutatásainkban tapasztaltakkal.²⁴ Ezekből kiderült, hogy Dél-Szlovákia lakosságának a többsége – nemzetiségtől függetlenül, de a szlovákok még inkább – annak ellenére, hogy kellőképpen tájékozott, nem vesz részt a helyi közösségi életben és nem látogatja a helyi intézmények

²⁴ De más szerzők is utalnak rá, hogy a polgári viselkedés leggyakoribb mintája a polgári apátia (Slosiarik M. 2000, s. 176).

rendezvényeit (Lampl 2009, 182).²⁵ Mivel a csallóközi betelepültek is részét képezik ennek a lakosságnak, az általános passzivitás egyik okaként valóban számításba jöhet az ingázás következményeként kialakult krónikus időhiány, s természetesen az is, hogy sok beköltözött szerint lakhelyükön hiányoznak a szabad idő eltöltésének megfelelő feltételei. Emlékezzünk vissza, hogy a megkérdezettek egy része kifogásolta a közösségi élet lehetőségeinek a hiányát, valamint a kulturális és egyéb szabadidős tevékenységek hiányát és színvonalát. Viszont azt is látjuk, hogy az érintettek nagy része pozsonyi lakosként sem volt aktívabb, holott a fővárosban tényleg senki sem panaszkodhat a lehetőségek hiányára. Magyarázható ez azzal, hogy már akkor időhiányban szenvedtek, amikor még nem is ingáztak, de azzal is, hogy nem igénylik a közösségi életben való részvételt, nincs szükségük arra, hogy a szabad idejüket házon kívül töltsék. Főleg nem azon a házon kívül, amely lakásálmaik megtestesítője és a világtól való visszavonulásuk szimbóluma és színtere. Ezt egyébként sokan jelezték, amikor az otthon mibenlétéről faggattuk őket. Hazamenni, kiülni a kertbe, nyugalomban élni, s csak a közeli embereket, családtagokat, rokonokat, barátokat, esetleg a szomszédokat fogadni – legtöbbször erre vágynak, s ezért is költöztek új lakhelyükre. A dél-szlovákiai lakosság kulturális fogyasztásáról árulkodó korábbi kutatási eredmények, valamint a mostani adatok összevetéséből tehát az derül ki, hogy a helybeli őslakosok többsége is passzív, de a betelepültek még passzívakabbak.

A korábbi kutatási eredményekre támaszkodva azonban úgy gondolom, hogy ebben nem igazán különböznek az eredeti lakosság többségétől.

Feltételezhető, hogy a magyarországiakat is hasonló motívumok vezérlik,²⁶ de az ő esetükben a nyelvtudás hiánya is hozzájárulhat ahhoz, hogy nem igazán próbálnak közösségi életet élni, legalábbis nem az őslakosokkal közösen.

De az sem mellékes tényező, hogy a betelepültek hol laknak – a község újonnan épült részén álló vadonatúj családi házakban, vagy a régebbi utcákban, az őslakosoktól vásárolt házakban. Az előbbi esetben ugyanis a település lakosságának egy aránylag elkülönült, szegregált csoportját képezik (a Felső-Csallóközben erre több példa is van), az utóbbiban pedig együtt élnek az őslakosokkal. Mindennek közösségteremtő vetülete is van, a térbeli közelség közvetlen hatásaitól kezdve a jó szomszédság jelenségén, a formális és informális információáramlason, stb. keresztül a közösségi élet különböző formáiba való bekapcsolódásra való célzott felkérésig. Viszont akár szegregáltan, akár elvegyülve élnek, több tekintetben is különböznek a helybeliek zömétől. Iskolázottabbak, más az értékrendjük, az életmódjuk, az életstílusuk, a szokásviláguk, minden bizonnyal az anyagi helyzetük is, a társadalmi tőke más formáit részesítik előnyben, nagyobb proxemikai teret igényelnek. Ráadásul sokan szlovák nemzetiségüként aránylag kompakt magyar településre költöznek, ami önmagában véve nem kell, hogy szegregáló tényező legyen, de vannak települések, ahol mégiscsak azzá

25 A helyi Csevadok rendezvényeit a magyarok 44 százaléka, a helyi Matica slovenská rendezvényeit pedig a szlovákok 17 százaléka látogatja. A többi helyi kulturális intézmény rendezvényeit konkrét intézménytől függően a szlovákok 53-61, a magyarok 48-61 százaléka egyáltalán nem látogatja.

26 A lakossági, „polgári” passzivitás okait kutatva a történelmi előzményekről sem szabad elfeledkezni. A szocializmus idején működő nemzeti bizottságok a polgári cselekvő potenciál társadalmi fékmechanizmusaként hatottak, s gátolták a lakosság kezdeményezőkészségét, aktivitását. Ennek következményeként a lakosság személyes belső fékeket alakított ki, s a külső körülmények változása ellenére eltart egy ideig, amíg ez a mestersegesen visszafejlesztett attribútum újra feléled. Ugyanakkor tudatosítani kell, hogy ez csak az egyik ok, tehát nem szolgálhat a passzivitás teljes magyarozatául, de igazolásául sem (Krivý V. 1989, 346).

válik. Nem is azért, mert a helybeliek nem akarják befogadni a szlovákokat, hanem azért, mert ők nem költöznek az őslakosok közé²⁷. Talán mindezek miatt sem akarnak/tudnak résztvenni a település közösségi életében (s ki tudja, a közösség mennyire fogadná be őket), de ez korántsem jelenti, hogy saját maguk között ne tartanának fenn társas kapcsolatokat, ne képeznének egy kialakulóban levő új közösséget.

Viszont arról sem szabad megfeledkezni, hogy ezeknek a betelepülteknek a nagy része még csak rövid ideje él itt, s az sem kizárt, hogy a jelenlegi „begubózás” ellenére, sokan közülük később még aktivizálódni fognak. Most még nincsenek „képben”, de ha majd jobban megismerik a település életét, lakosságát, lehetőségeit, akkor majd felismerik a saját lehetőségeiket is. Ha majd többen lesznek, s valóban kialakul a saját új közösségük, amelynek saját érdekei is lehetnek. Esetleg olyan érdekek, amelyeket az őslakosok kevésbé tartanak majd fontosnak, ezért szükség lesz arra, hogy a betelepültek képviselői vállalják fel ezeknek az érdekeknek az érvényesítését²⁸. Ezek az érdekek azután különféle területeket ölelhetnek majd fel, a kulturális élettől egészen a politikai képviselésig²⁹.

3.6. Nemzetiségi vonatkozások, a nyelvhasználat lehetőségei

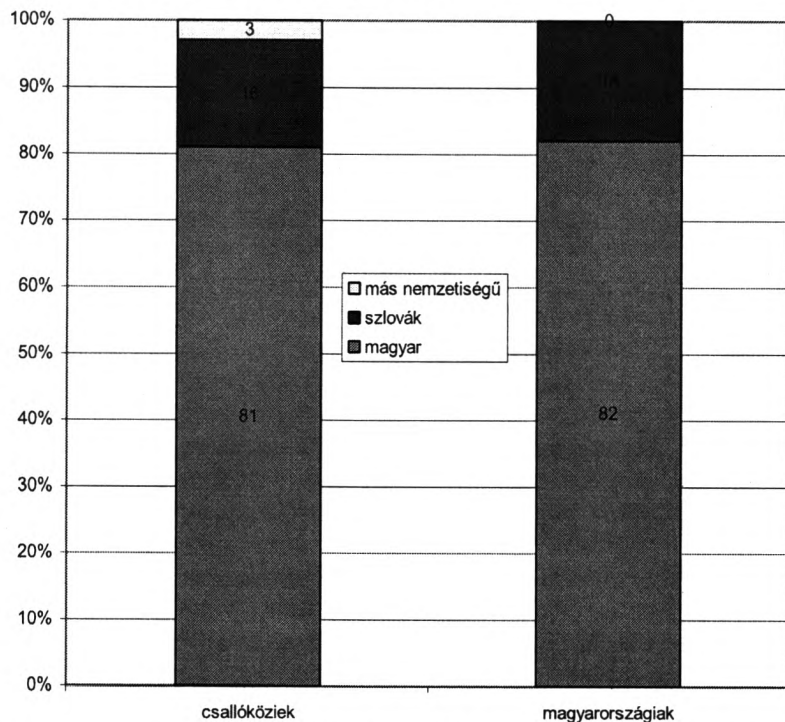
A megkérdezett csallóköziek és magyarországiak cca. négyötöde szlovák, egyötöde magyar nemzetiségű (11. ábra).

27 Ebben az esetben halmozódik a település új részeire való költözés okozta szegregáció a nemzetiségi alapon való elkülönüléssel. De vannak olyan falvak is, ahol különböző okokból kifolyólag nem az újonnan kialakított részeket, hanem a régebbi, természetközeli, mondhatni leglukratívabb területeket vásárolták fel a pozsonyi, többnyire szlovák betelepülők, s ez esetben az ő elkülönülésüknek gazdasági-politikai vetületei is vannak.

28 „A cselekvési potenciál forrása a társadalmi probléma belső feszültsége, ugyanis épp az ilyen feszültségek elhárításának következtében alakul ki a közügyek megoldásában való részvétel. Az ilyen belső feszültségek a település lakosainak szükségletei, valamint a szükségletek kielégítése lehetőségének ellentétéből adódnak. A helyi problémák megoldásában való esetleges részvétel a közéletnek épp azokon a területein bukkanik fel, amelyekkel szemben elégedetlenség mutatkozik. (...) A polgár – a település lakójának a helyi problémák megoldásában való részvételének hajlandósága különböző megnyilvánulási formákat ölthet (...) kezdve azzal, hogy egyáltalán nem hajlandó közreműködni a problémák megoldásában, az aláírásgyűjtésen keresztül a képviselőtestület ülésein való részvételig, a képviselői interpellációjon és a probléma megoldására javasolt saját elképzelések lefektetésén keresztül egészen a település feltételeit javító tervek közvetlen megvalósításában való aktív részvételig, pl. önkéntes munkával” (Slosiarik, 2000, s. 171).

29 Vannak települések, ahol már csírájában mutatkoznak az ilyen érdekvdő kezdeményezések. A sportélettől kezdve a helyhatósági választásokon való szereplésre történt próbálkozásokig több példát is tudnánk említeni. Ezeket az érintett települések polgármestereivel folytatott beszélgetésekből tudjuk, de mivel nagyon konkrét esetekről van szó, amelyek nyilvánossá tételével felismerhető lenne, hogy melyik településekről van szó, s ez esetleg negatív következményekkel járhatna, eltekintünk a közlésüktől.

11. ábra. A megkérdezettek nemzetisége



A magyarországiak zöme 2004 után költözött, így esetükben nem lehet összehasonlítani a beköltözés időszakait, tehát azt sem, hogy idővel változott-e a betelepülő magyarok és szlovákok részaránya. A csallóköziek esetében viszont elvégezhetjük ezt az összehasonlítást. Látható, hogy a csallóközi betelepültek nemzetiségi összetétele az idők folyamán változott, mégpedig úgy, hogy a magyar nemzetiségűek aránya fokozatosan csökkent, a szlovák nemzetiségűeké viszont fokozatosan nőtt (12. ábra).

Nemzetiségi szempontból a minta négy csoportra osztható: (1) csallóközi szlovákok, (2) csallóközi magyarok, (3) magyarországi szlovákok, (4) magyarországi magyarok. Azon kívül, hogy megkérdeztük, milyen nemzetiségűnek tartja magát a megkérdezett, arra is kíváncsiak voltunk, hogy milyen nemzetiségűek a szülei, a házastársa és a gyermeke(i). Az eredmény a 13a.–13d. ábrákon látható.

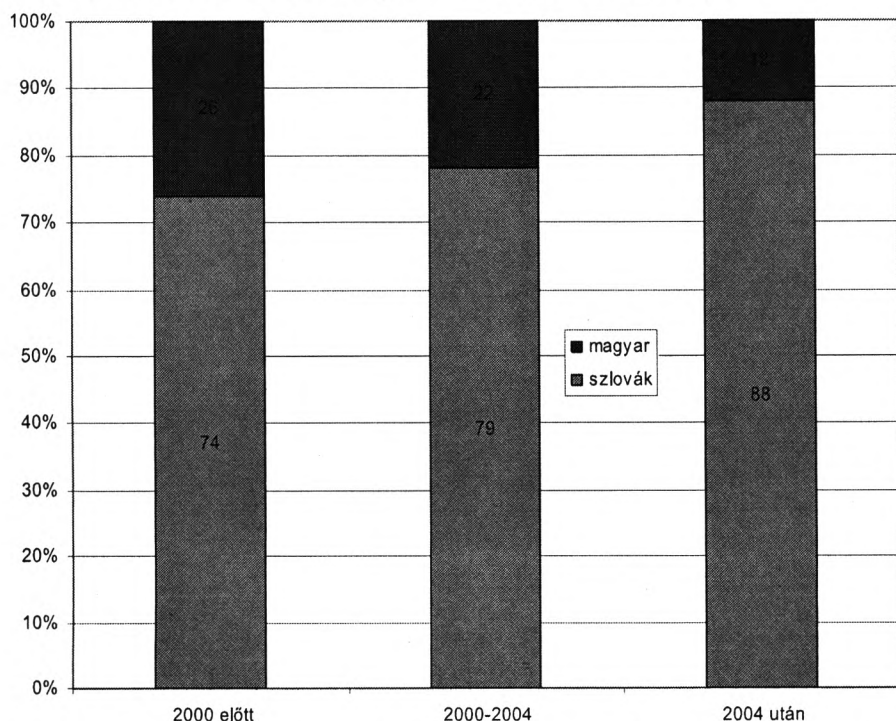
Mind a szlovákok, mind a magyarok többsége homogén szlovák, illetve magyar szülőpárok gyermeke, de vannak, akik vegyes házasságból származnak (3-8%).

A megkérdezettek többnyire nemzetiségileg homogén házasságban élnek. A magyarok között gyakoribb a vegyes házasság, mint a szlovákok között – minden nyolcadik-kilencedik szlovák és nagyjából minden harmadik magyar él vegyes házasságban (a csallóközi szlovákok 13%-a, a csallóközi magyarok 30%-a, a magyarországi szlovákok 12%-a és a magyarországi magyarok 36%-a).

A szlovákok vegyes házasságaiban a gyermek nemzetisége csekély kivételtől eltekintve a szlovák szülő nemzetiségét követi, vagyis a gyermek is szlovák. Ahhoz képest, hogy az ilyen házasságok részaránya 12-13%, a belőlük származó gyermekeknek csupán 1-2%-a magyar nemzetiségű. A csallóközi magyarok vegyes házasságban született gyermekei is

szlovák nemzetiségűek. Ugyanez érvényes a magyarországi magyarok többségének vegyes házasságban született gyermekeire is. A csallóközi magyarokhoz képest annyi a különbség, hogy a magyarországi magyar–szlovák vegyes párok 7%-ának magyar nemzetiségűek a gyermekei, vagyis leginkább ők azok, akik a vegyes házasságban tovább tudják örökíteni a saját magyar nemzetiségüket.

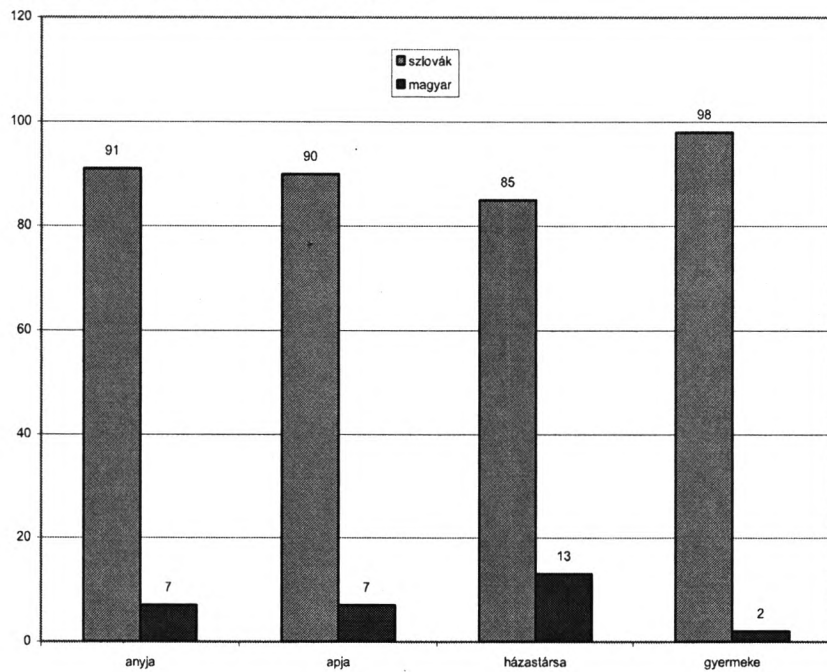
12. ábra. A válaszadók nemzetiségi összetétele a beköltözés ideje szerint



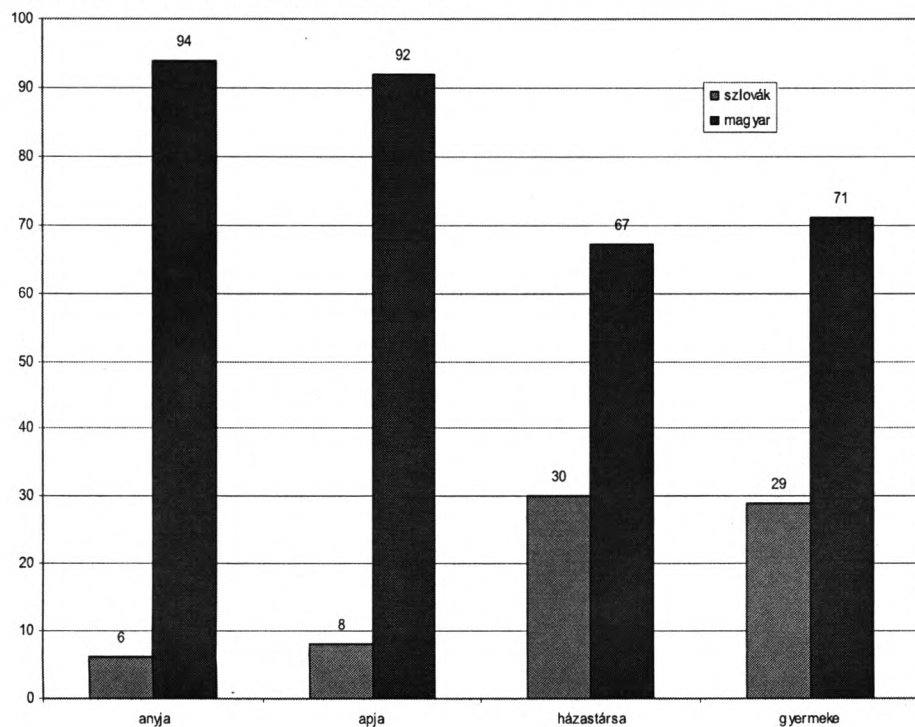
A nyelvhasználattal kapcsolatos adatok újfent alátámasztják az eddigi kutatásaink során szerzett ismereteket. Egész pontosan azt, hogy (1) a magyarok többsége tud szlovákul, (2) a szlovákok közül is nagyon sokan beszélik a magyar nyelvet, (3) a szlovákokat senki és semmi nem kényszeríti őket a magyar nyelv használatára, és (4) a Csallóközben szükséges a szlovák nyelvtudás.

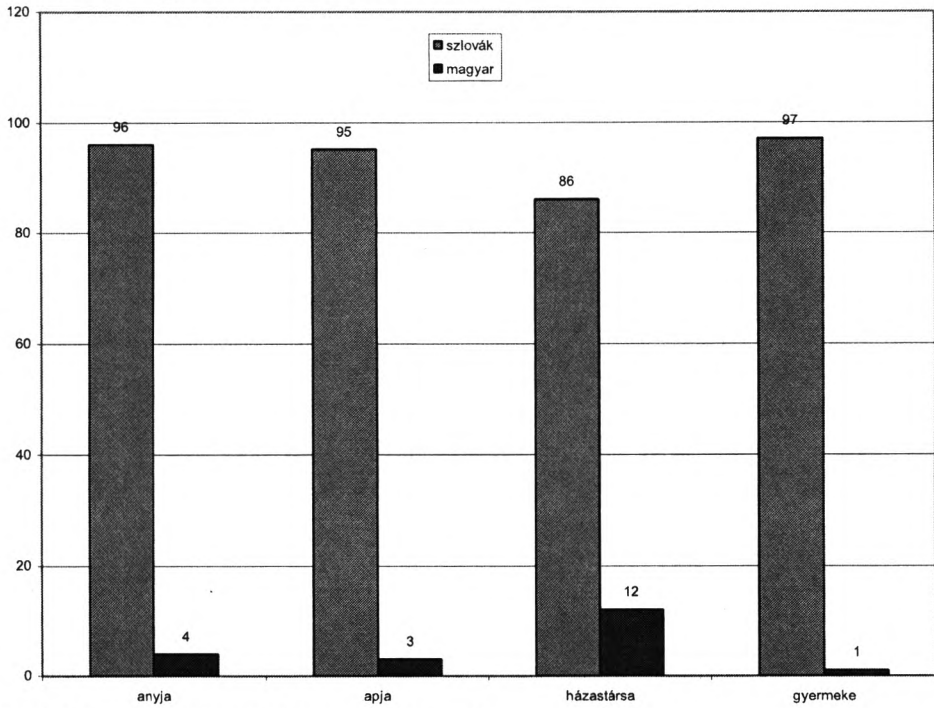
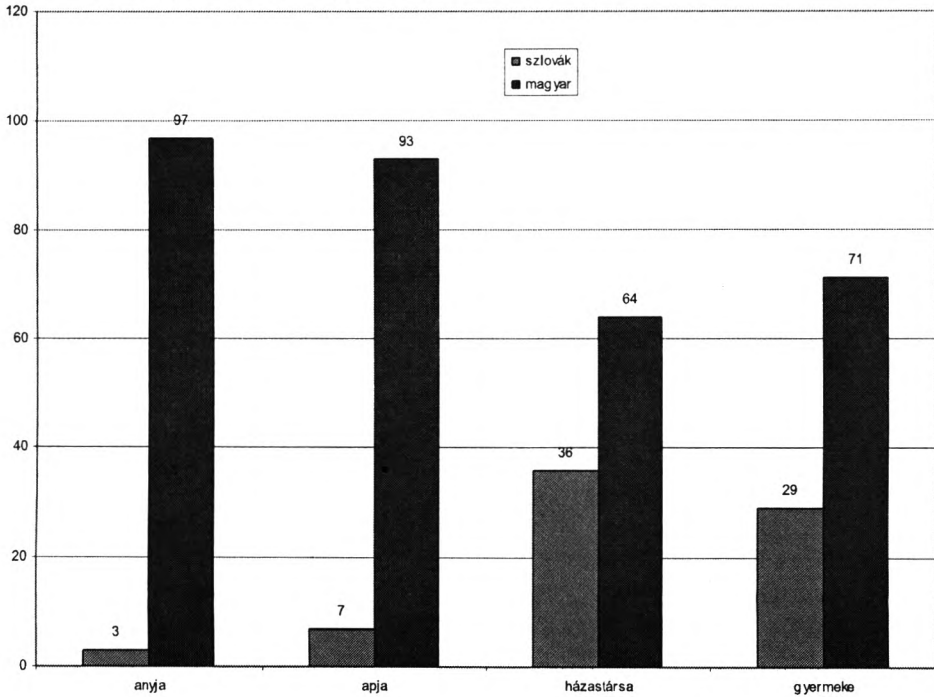
Nézzük előbb a szlovák nyelvtudással kapcsolatos eredményeket. Csaknem az összes megkérdezett anyanyelvi szinten beszél szlovákul (csallóköziek 95%, magyarországiak 97%). A szlovák nemzetiségűeknél ez természetes, de a magyar nemzetiségűek többsége is kiválóan tud szlovákul: anyanyelvi szinten a csallóköziek 73, a magyarországiak 81 százaléka, emellett pedig a lehető legmagasabb szinten, amelyen egy idegen nyelv elsajátítható, a csallóköziek további 20, a magyarországiak további 16 százaléka. Ez nem meglepő, hiszen tudjuk, hogy azelőtt Pozsonyban éltek, s aki Pozsonyban él és dolgozik, szlovákul is megtanul. S amint jeleztem, korábbi kutatások is bizonyítják, hogy a felnőtt korú szlovákiai magyarok döntő többsége ha nem is anyanyelvi, vagy annak megfelelő szinten, de tud szlovákul, leszámítva az alapiskolai végzettségű munkanélküliek és nyugdíjasok egy részét (Lampl 2008, 105).

13a. ábra. Csallóközi szlovákok (81%)



13b. ábra: Csallóközi magyarok (16%)



13c. ábra. Magyarországi szlovákok (82%)**13d. ábra. Magyarországi magyarok (19%)**

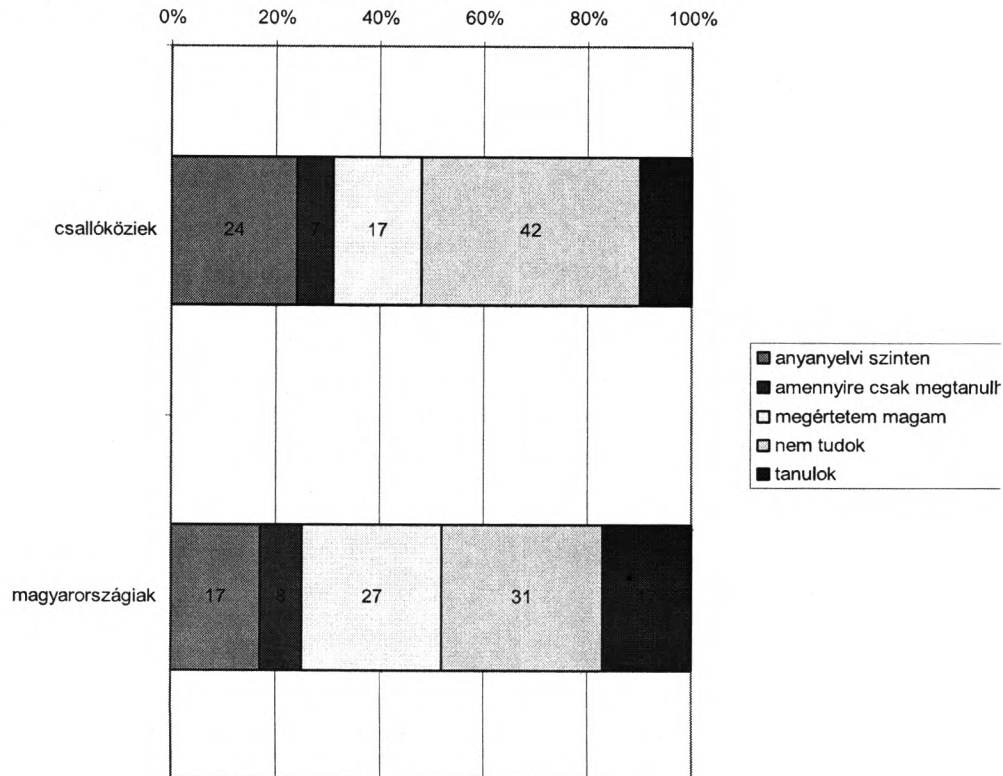
Mi a helyzet a magyar nyelvtudással? A csallóköziek 16%, a magyarországiak 18%-a tartja magát magyar nemzetiségűnek. Ehhez képest a csallóköziek közül többen beszélnek anyanyelvi szinten magyarul, a magyarországiak közül viszont kevesebben. A magyarországiak között viszont a magyar nyelv anyanyelvi szinten való ismerete megfelel a magyar nemzetiségűek részarányának (14. ábra).

Ezek a szlovák–magyar átfedések abból is adódnak, hogy a szlovákok egy részének magyar, a magyarok egy részének szlovák volt az egyik szülője. Vannak azután olyan szlovákok, akik homogén szlovák családból származnak, de nagyon jól megtanultak magyarul, s vannak olyanok is, akik megértetik magukat ezen a nyelven. Az ilyen-olyan szinten magyarul tudó szlovákok részaránya a csallóköziek között 37%, a magyarországiak között 43%, vagyis nagyjából minden második szlovák megérteti magát (vö. Lampl 2008, 93). Akik pedig nem tudnak magyarul, azoknak egy része most tanul. - a szlovák nemzetiségű csallóköziek 12, a szlovák nemzetiségű magyarországiak 21 százaléka.

Az angol és a német nyelv ismeretére is rákérdeztünk. Megértetik magukat ezeken a nyelveken – a csallóközieknek és a magyarországiaknak is ez a leggyakoribb válasza.

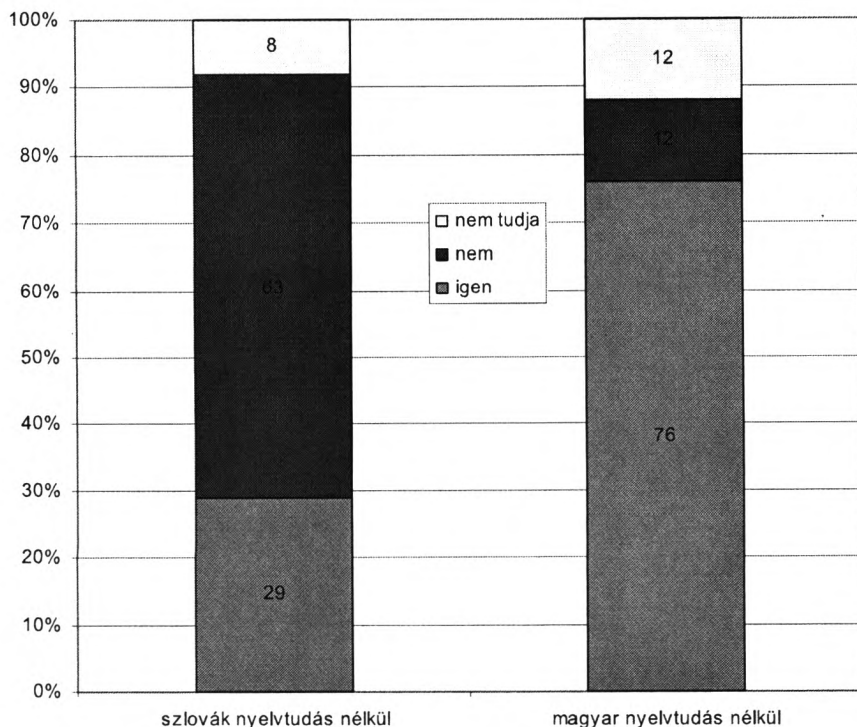
Ha összehasonlítjuk az angolul, németül és magyarul tanulók részarányát, akkor kiderül, hogy a megkérdezettek közül a legtöbben magyarul tanulnak. Ha összehasonlítjuk az angolul, németül és magyarul tanulók arányát, akkor kiderül, hogy a megkérdezettek közül a legtöbben magyarul tanulnak.

14. ábra. A megkérdezettek magyar nyelvtudása



Korábbi kutatásaink bizonyítják, hogy a vegyes lakosságú területeken a szlovák nyelv használata teljes mértékben biztosított, mégpedig a legkompetensebbek, az ott élő szlovákok saját véleménye szerint.³⁰ A felső-csallóközi betelepültek véleményei ezt újfent megerősítik, hiszen nemzetiségétől függetlenül 63%-uk szerint ezen a területen lehetetlen szlovák nyelvtudás nélkül élni. Magyar nyelvtudás nélkül viszont csak 12%-uk tartja lehetetlennek az ottani életet (15. ábra).³¹ Ez újra jelzi, hogy a magyarlakta területekre betelepülteket sem az ott élők, sem az ottani körülmények nem kényszerítik arra, hogy megtanuljanak magyarul (persze, amint azt láthattuk az előző adatokból, azért sokan közülük tudnak). Úgy tűnik, a magyarországi imigránsoknak sem szükséges megtanulniuk magyarul, hiszen kétharmaduk szerint magyarországi lakhelyükön magyar nyelvtudás nélkül is lehet élni (16. ábra).³²

15. ábra. Véleménye szerint az Ön jelenlegi lakhelyén, ahol szlovákok és magyarok is élnek, szlovák, illetve magyar nyelvtudás nélkül is lehetséges létezni?

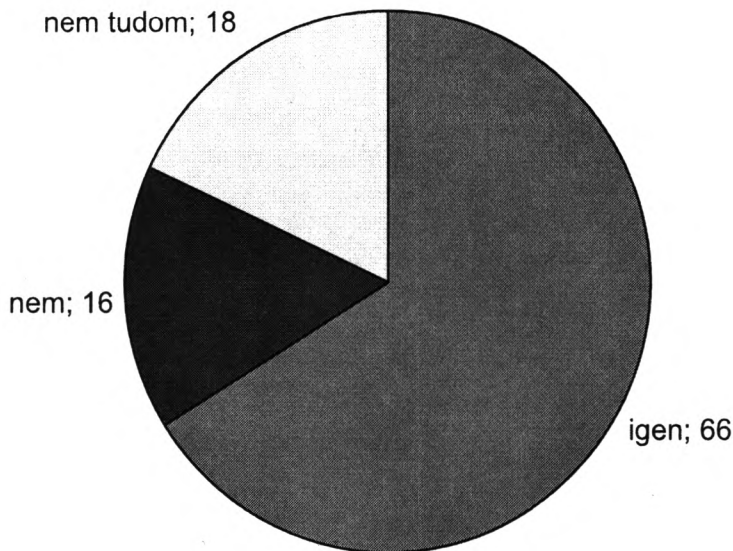


30 2007-ben a Dél-Szlovákia vegyes lakosságú területein élő szlovákok 91 százaléka szerint a megkérdezett lakhelyén jók a szlovák tannyelvű oktatás lehetőségei. A szlovák nyelv hivatalokban történő használatával 86 százalékuk, az anyanyelvi oktatás lehetőségeivel 78 százalékuk elégedett.

31 Ebben a kérdésben megoszlik a Felső-Csallóközbe költözött magyarok és szlovákok véleménye. A szlovákok csupán 9 százaléka szerint szükséges ezen a területen a magyar nyelvtudás, ezzel szemben a magyarok 22 százaléka szerint. Vagyis a magyarok inkább vélekednek úgy, hogy magyar nyelvtudás nélkül lehetetlen itt élni, mint a szlovákok. Ez viszont megint csak azt jelzi, hogy a szlovákoknak nincs szükségük a magyar nyelvtudásra ahhoz, hogy gond nélkül érvényesülhessenek a Felső-Csallóközben.

32 A szlovák nemzetiségűek 66, a magyar nemzetiségűek 70 százaléka válaszolta ezt.

16. ábra. Véleménye szerint az Ön jelenlegi lakhelyén, ahol főleg magyarok élnek, magyar nyelvtudás nélkül is lehetséges létezni?



A felmérés céljai között nem szerepelt a megkérdezettek nemzeti identitásának beható vizsgálata, de azért felsoroltunk néhány általános véleményt, amely a nemzeti értékrenddel kapcsolatos, s megkértük a válaszadókat, hogy 1-től 5-ig terjedő skálán nyilvánítsák ki, milyen mértékben értenek egyet ezekkel a véleményekkel. Minél kisebbek az 5. táblázatban feltüntetett átlagértékek, annál nagyobb egyetértést fejeznek ki. Továbbá látható, hogy a megkérdezettek hány százaléka értett egyet teljes mértékben az adott véleménnyel. A kis elemszám miatt nem lehet a mintát tovább bontani csallóköziekre és magyarországiakra, de az eredmények így is jelzik, hogy úgy a szlovákok, mint a magyarok elsősorban természetes dologként érzékelik a nemzetiségüket. Ugyanakkor mindkét csoport nagyjából egyik fele büszke a nemzetiségére, a másik felét nem foglalkoztatja a nemzeti hovatartozás kérdése (mindkét vélemény a szlovákok esetében jelenik meg markánsabban). A szlovákok inkább tartják veszélyesnek a nemzetiséggel kapcsolatos kérdések felvetését, mint a magyarok. A megkérdezett szlovákok és magyarok többsége a lakhelyén nem érzi magát hátrányos helyzetben, s akár a magyarok lakta területen, akár Magyarországon lakik, nem érzi politikai kihívásnak szlovák, illetve magyar nemzetiségét.

3.7. Életézés az új lakhelyen

A költözködés előtt a megkérdezettek döntő többsége nem aggódott amiatt, hogy másik településre, a magyarországiak esetében ráadásul másik országba költözik, de azért 12%-uknak voltak ilyen-olyan aggályai. Amikor megkérdeztük, hogy mitől tartottak a leginkább, a Felső-Csallóközbe települők a következőket válaszolták: attól féltek, hogy nem fogadja be őket az ott élő lakosság, képtelenek lesznek megszokni a falusi környezetet, nem lesz megfelelő tár-

aságuk vagy semmilyen társaságuk sem lesz, a magyarok le fogják őket nézni, mert szlovákok, nem fogják érteni, amit a magyarok beszélnek, problémák lesznek a közlekedéssel. A Magyarországra költözőket egyetlen dolog aggasztotta, az, hogy nem tudnak magyarul.

5. táblázat. A nemzetiséggel kapcsolatos vélemények értékelése

	Magyarok		Szlovákok	
	Átlag	Teljesen egyetért (%)	Átlag	Teljesen egyetért (%)
Büszke vagyok arra, hogy magyar/szlovák vagyok	1,79	49	1,77	55
Magyarnak/szlováknak lenni számomra természetes dolog	1,50	69	1,43	68
Magyarnak/szlováknak lenni Szlovákiában/Magyarországon (ahol lakik) számomra politikai kihívás	3,24	20	3,19	23
Magyarnak/szlováknak lenni Szlovákiában/Magyarországon (ahol lakik) számomra inkább hátrányt jelent	3,82	7	3,56	11
Magyarnak/szlováknak lenni Szlovákiában/Magyarországon (ahol lakik) számomra nem jelent semmi különöset	2,43	35	2,00	43
Nem foglalkoztat a nemzetiségem	2,41	40	1,91	54
Veszélyes dolog a nemzetiséggel kapcsolatos kérdésekkel foglalkozni	3,49	9	3,04	22

Ehhez képest csupán 7%-nyi csallóközi és 5%-nyi magyarországi – összesen 28 ember – aggályai teljesültek, de azok sem maradéktalanul. A csallóköziek számára újfent a közlekedés okoz gondot (ami ugyan a költözéskor felötlött bennük, de nem számoltak ekkora nehézségekkel), némelyeknek pedig a rossz emberi kapcsolatok és az irigység, valamint az, hogy a falusiak nem fogadják be a városiakat. A magyarul nem tudó magyarországiak egy részének pedig kommunikációs problémái vannak.

Attól függően, hogy a hátrányos megkülönböztetés milyen formájáról van szó, a csallóköziek 6-18%-a, a magyarországiak 5-16%-a tapasztalt/tapasztal környezete részéről olyan magatartást, amelyet diszkriminációként érzékel (5. táblázat). Bár a megkérdezettek döntő többsége nem említi ilyesmit, azért előfordul ez a jelenség. Leggyakoribb az anyanyelvi diszkrimináció, amelyet a csallóköziek 14%-a időnként, 4%-uk gyakran, a magyarországiak közül minden tizedik néha, 6%-uk pedig gyakran tapasztal. Többnyire a szlovák nyelv hátrányos megkülönböztetését kell ez alatt érteni, mert elsősorban a szlovák nemzetiségűek mondják ezt (országától függetlenül minden ötödik szlovák nemzetiségű betelepült), de a válasz elvétve előfordul magukat magyarnak vallóknál is (minden tizedik csallóközínél és a magyarországiak 6 százalékánál).

6. táblázat. Tapasztalta/tapasztalja-e lakhelyén a diszkrimináció valamelyik formáját? (%)

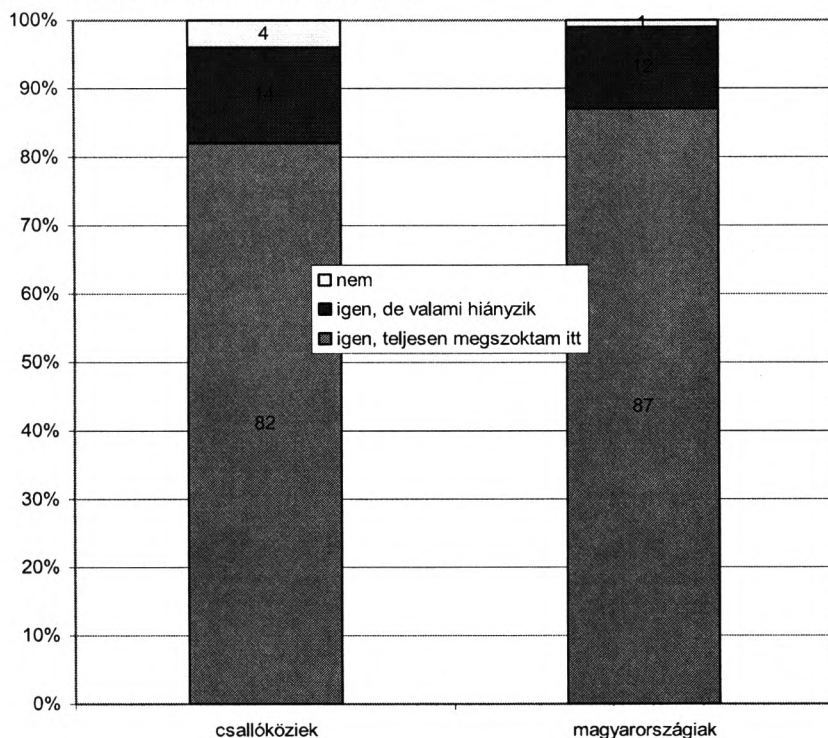
	Csallóköziek			Magyarországiak		
	soha	néha	gyakran	soha	néha	gyakran
Vallása	94	2	4	95	0	5
Életkora	94	3	3	94	1	5
Politikai nézetei	89	7	4	91	4	5
Neme	93	3	4	93	2	5
Anyanyelve	82	14	4	84	10	6
A település, ahonnan ideköltözött	93	4	3	89	6	5
Nemzetisége	89	7	4	87	9	4
Anyagi helyzete	91	5	4	93	2	5

Az új lakóhellyel való azonosulás fontos láncszeme, hogy az ember otthon érzi-e ott magát. De valójában mit jelent az a szó, hogy otthon? A válaszokból kiderül, hogy valaki számára a világnak egy konkrét földrajzi pontja: az ország, ahol született, a település, ahol él. Másoknak nem is annyira a földrajzi hely, mint inkább „az én házam – az én váram” értelmében vett saját tulajdonú ház a hozzá tartozó kerttel. A többség számára pedig egy érzés, egy lelkiállapot: biztonságérzet, komfortérzet, az összetartozás érzése, együttlét a családdal, a kellemesnek tartott emberekkel, a nyugalom, pihenés, feltöltődés és béke szigete, a kikötő, ahova mindig jó visszatérni, ahol az ember önmaga lehet, vagy ahogyan az egyik válaszadó fogalmazott, „az otthon a váll, amelyen kisírhatsz magad”.

Nos, teljesen függetlenül attól, hogy mikor költözött oda és milyen nemzetiségű, a csallóköziek 96, a magyarországiak 99%-a otthon érzi magát új lakhelyén (17. ábra).

Többségük már teljesen megszokta új lakhelyét, de minden hetedik csallóközinek és minden nyolcadik magyarországinak azért még mindig van hiányérzete. Mi hiányzik nekik leginkább? Az említés gyakoriságának sorrendjében: a családtagok, gyermekkori barátok, a rokonság, a megszokott emberek; egy jól működő tömegközlekedési hálózat, vagyis gyakoribb és kulturáltabb autóbuszjárat Pozsonyba; több üzlet, színvonalasabb szolgáltatások; kulturális és szabadidős tevékenységek általában és különösen szlovák nyelven. A pozsonyi életérzés: „az én otthonom Bratislava, ott születtem, ott vannak a barátaim, az az én szülőföldem”; „bár itt, Šamorinban van az állandó lakhelyem, nem tudok itt élni” ; „az érzés, amikor reggel a város utcáit rójuk a kutyámmal”. S van, akiknek egyszerűen csak maga Pozsony, vagy ahogyan ők mondják, Bratislava hiányzik. S azok a kevesek, akik nem érzik magukat otthon mostani lakhelyükön, röviden és tömören csak annyit mondanak, hogy számukra az otthon Pozsony jelenti.

17. ábra. Otthon érzi itt magát? (%)



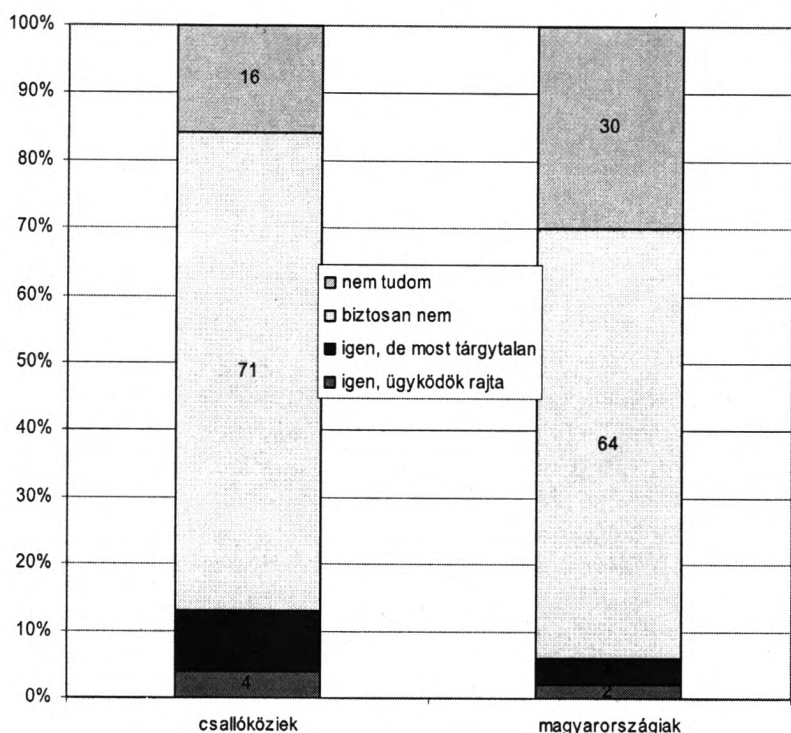
A megkérdezettek döntő többsége tehát otthon érzi magát új lakhelyén, s nem is akar elköltözni. Vagy ha mégis, akkor nem kimondottan azért, mert rosszul érzi ott magát. Arra a kérdésre, hogy szeretne-e elköltözni, a csallóköziak 71, a magyarországiak 64%-a határozott nemmel válaszolt, a csallóköziak egyhatoda, a magyarországiak csaknem egyharmada pedig nem tudott biztos választ adni. Valójában minden nyolcadik csallóközi és 17 közül egy magyarországi szeretné elhagyni a települést, miközben ténylegesen csupán cca. egy tucatnyi ember tesz ezért valamit (18. ábra). Gondolkodni az elköltözésen és maga az elköltözés, két különböző dolog, de egyik sem tömeges, főleg nem az elköltözés.³³

Az, hogy valaki szeretne elköltözni, nem okvetlenül függ össze azzal, hogy nem érzi otthon magát a településen, bár azok, akiknek hiányérzetük van, vagy továbbra is a fővárosba húzza őket a szívük, gyakrabban fontolgatják az elköltözés lehetőségét. De a magukat teljességgel otthon érzők között is előforul az ilyesmi, persze jóval ritkábban. A csallóköziak közül hatan, a magyarországiak közül pedig csak ketten mondták, hogy azért költöznének el, mert jelenlegi lakhelyükön nem érzik jól magukat. A település elhagyásának fő oka mindkét minta esetében inkább az, hogy bizonyos körülmények kényszerítik őket erre

³³ Úgy tűnhet, hogy azok az emberek, akik teljesítették az ideális lakással kapcsolatos vágyaikat, biztosan nem gondolnak arra, hogy újra költözködjének. Pedig több példát is említhetnénk, amikor a család a visszaköltözésen törte a fejét, vagy esetleg el is költözött a településről, mivel kamaszkorú gyermekeik sorozatosan inkább a pozsonyi barátaiknál aludtak, minthogy naponta ingázzanak, s kimaradjanak a Pozsony által nyújtott szórakozási lehetőségekből.

a lépésre, vagy pedig jobb lehetőség kínálkozik számukra. A leggyakoribb kényszerítő tényező a már többször említett rossz tömegközlekedés, s csak ezután következik a lelki komfortérzet hiánya, az, hogy a megkérdezett idegennek érzi magát, hogy a szülővárosa, Pozsony vonzza őt, újra ott vagy legalábbis hozzá közelebb szeretne élni. De vannak, akiket a csallóközi sík terület deprimál, mindig fúj a szél, nincsenek hegyek, erdők, kevés a zöld terület, panaszozzák. Tehát aki költözni szeretne, az vissza Pozsonyba (beleértve a főváros Csallóközhöz kapcsolódó peremkerületét, Pozsonypüspökit) vagy Pozsonyhoz közelebbre menne, ha pedig Magyarországon lakik, akkor minél közelebb a szlovák–magyar határhoz, akár vissza Szlovákiába, a határhoz közel fekvő települések valamelyikére (Oroszvár, Dunacsúny), amelyek szintén közelebb fekszenek Pozsonyhoz. Külföldre, nyugati államba négyen szeretnének elköltönni.

18. ábra. Szeretne innen elköltözni?



4. ZÁRÓ GONDOLATOK

Összefoglalva az elmondottakat leszögezhetjük, hogy a Pozsonyból kiköltözött felső-csallóközi és Rajka környéki megkérdezettek abból a szempontból tipikus képviselői a dezurbanizációnak, hogy a jobb lakáskörülményekért, nyugodtabb, ingermentesebb lakókörnyezetért cserébe feladták pozsonyi lakhelyüket, s az új lakhelyen szinte valamennyien valóra váltották álmukat: saját lakásuk, sőt az esetek többségében saját családi házuk lett, amit otthonuknak tekintenek, erős érzelmi töltetet adva ennek a szónak. Ugyanakkor az is tipikus, hogy mun-

kahelyük többnyire a fővárosban van, ahova naponta vagy legalábbis hetente többször ingáznak. Ami viszont kevésbé tekinthető tipikusnak, hogy soknak közülük nem ott van az állandó lakhelye, ahol az otthona, hanem ott, ahol a munkahelye, s az otthona az átmeneti lakhelye. Ez Szlovákia más régióiban fordítva szokott lenni. Sőt, ha szigorúan tartanánk magunkat a migráns kifejezés definíciójához, ami olyan személyeket jelöl, akik elköltözve állandó lakhelyet váltanak, akkor a megkérdezettek egy részét nem is tekinthetnénk valódi migránsnak, csak ingázónak.³⁴ Ez persze csak elméleti gubanc, amiről az érintetteknek fogalmuk sincs (miért is lenne), s mindenki legyinhetne felette, mondván, nem mindegy, hogy hol van az állandó és hol van az átmeneti lakhelyük? Hiszen ez az adminisztratív kitétel semmiféle hatást nem gyakorol sem az ő életükre, sem az általuk lakott településére.

Nos, ez nem egészen van így. A kutatás megkezdése előtt szakmai megbeszéléseken vetünk részt az érintett községek önkormányzati vezetőivel, és több felső-csallóközi polgármester említette, hogy a beköltöző vállalkozóknak köszönhetően több pénz is folyhatna a közös kasszába, de a még mindig pozsonyi állandó lakhellyel rendelkező, valójában pedig a Felső-Csallóközben lakó vállalkozók adója nem az ő településüket gazdagítja. Ugyanis azok a lakosok, akik vállalkozók, fizikai személyek, az állandó lakhelyükön adóznak, tehát ebben az esetben Pozsonyban. S ugyanez vonatkozik azokra a vállalkozókra, jogi személyekre is, akiknek a telephelye Pozsonyban van. Nézzük meg, mit jelent ez a mi mintánk esetében.

A csallóközi megkérdezettek közül 61 vállalkozó. Mivel ilyen kérdés nem szerepelt, azt nem tudjuk, hogy közülük mennyi a fizikai és mennyi a jogi személy, de foglalkozásukból következtetve úgy tűnik, hogy többnyire az ismert kényszervállalkozói sémát követik. Vagyis olyan emberekről van szó, akik nem saját céget építenek, hanem vállalkozói engedéllyel rendelkezve más szervezetnek dolgoznak, megspórolva neki a járulékok fizetését. Ezek a vállalkozók általában fizikai személyek. Közülük 18 személynek Pozsonyban van az állandó lakhelye, ezért az ő adójuk nem a Felső-Csallóközbe vándorol. Ez valóban elgondolkodtató. Hiszen az így elfolyó pénzekkel is hozzá lehetne járulni akár a helyi úthálózat minőségének és a közlekedés állapotának a javításához, ami valamennyi ingázó, így a betelepültek életkörülményeit is kedvezően befolyásolná.

A következő fontos kérdés, hogy milyen hatással lesz a folytatódó szuburbanizáció a felmérésben érintett régiókra. Egy 2007-es prognózis szerint azon kívül, hogy folytatódni fog a pozsonyi lakosok határon átnyúló migrációja, az esetleges, mozaikszerű belső imigrációt felváltja az egész területre kiterjedő betelepülés, aminek következményeként az attraktív szuburbán zónában és községekben megnövekszik az imigránsok száma, s a magyarlakta vidék nemzetiségi összetétele a szlovák nemzetiségűek javára fog alakulni (Slavík-Kurta 2007, s. 205). Az előrejelzés ma már valóság, s bennünket különösen érdekel, hogy a betelepülők milyen mértékben járulnak hozzá a térség – elsősorban a Felső-Csallóközre gondolunk – nemzetiségi összetételének és az ottani magyar nemzetiségű őslakosság nemzeti identitásának módosulásához. Mert azt tudjuk, hogy a nemzetiségi arány változik, hiszen ezt a népszámlálási statisztikák kellőképpen dokumentálják. Azok a települések, ahol a kutatás során megkérdezett személyek laknak, a Szenci és a Dunaszerdahelyi járáshoz tartoznak, s 1991-től mindkét járásban csökkent a magyar lakosság aránya (7. táblázat).

34 A migráns definíció sem egységes (Jurčová 2007, 129). Ezért a ténylegesen Felső-Csallóközben és a Mosonmagyaróvár térségében élő, továbbra is pozsonyi állandó lakhellyel rendelkező lakosokat a létező kategóriarendszer szerint hosszú távú letelepedetteknek nevezhetjük, amennyiben több mint 12 hónapja élnek az adott területen.

7. táblázat. Az érintett járások magyar nemzetiségű lakossága az 1991 és 2001. évi népszámlálás alapján

	1991		2001		
	Magyar lakosok	%	Magyar lakosok	%	
Pozsony város	20 312	4,6	16 451	3,8	-19,0
Szenc	12 214	24,5	10 553	20,4	-13,6
Dunaszerdahely	95 310	87,2	93 660	83,3	-1,7
Galánta	38 295	41,3	36 518	38,6	44,6
Vágsellye	21 745	40,2	19 283	35,7	-11,4
Komárom	78 859	72,2	74 976	69,1	-4,9
Érsekújvár	63 747	41,5	57 271	38,3	-10,2
Nyitra	13 113	8,2	10 956	6,7	-16,4

Forrás: Gyurgyík 2004, 150

De nemcsak az érintett járásokban, hanem egyetlen települést, Bacsfát kivéve, a megkérdezettek lakhelyén is nőtt a szlovákok és csökkent a magyarok részaránya (8. táblázat), pedig az 1991-2001 közötti időszakban még kevesebb szlovák költözött ebbe a térségbe, mint az azóta eltelt években.

8. táblázat. Az érintett települések lakosságának nemzetiségi aránya 1991-ben és 2001-ben

	Szlovák		Magyar	
	1991	2001	1991	2001
Bacsfa	40	36	60	63
Balony	3	5	97	94
Béke	12	15	85	82
Csallóközcsütörtök	8	12	89	83
Csenke*	–	8	–	91
Doborgaz	4	9	96	91
Dunajská Lužná	88	90	9	7
Éberhard	40	47	59	51
Nagymagyar	12	25	85	68
Rovinka	88	88	9	7
Sárosfa	5	20	94	88
Somorja	27	31	74	67
Szemet – Kalinkovo	56	62	44	37
Vajka	4	12	92	88
Gútor – Hamuliakovo	30	42	69	56
Nový Život	5	12	91	85

**1991-ben még nem volt önálló község*

Forrás: Szlovákia településeinek adatbázisa, <http://www.foruminst.sk>

Mivel a pozsonyi szub- és dezurbanizáció 2001-ben, a legutolsó népszámlálás évében nem állt meg, hanem azóta még inkább felgyorsult, okkal feltételezhetjük, hogy a térség szlovák nemzetiségű lakosainak a részaránya az idők folyamán tovább növekedett. S ez a tény minden kétséget kizáróan hozzájárul a szlovák–magyar népesség arányának a változásához. De

a szlovákok betelepülésén kívül más tényezők is befolyásolják ezt a tendenciát, például a magyar lakosság asszimilációja, azaz nemzetváltása, amit a demográfusok a magyarok utolsó két népszámlálás közötti lélekszámapadása legfontosabb okaként tartanak számon. Ugyanakkor a szlovák népesség betelepülése és a magyarok asszimilációja közötti kölcsönhatásról még keveset tudunk, holott ez a kölcsönhatás (is) minden bizonnyal egyre nagyobb mértékben kihat a nemzeti identitás alakulására. Hiszen tudjuk, hogy a nemzeti identitás nagyon bonyolult és sokrétű jelenség, s alakulását, megőrzését, illetve feladását különböző, sokszor kibogozhatatlanul összefonódó tényezőcsoportok határozzák meg. Ezek között a változó etnikai és nyelvi közeg, valamint ennek következményei (szlovák oktatási intézmények, üzletek, szolgáltatások szaporodása, a közvélemény különböző kérdésekben, például választási preferenciák terén megmutatkozó politikai pluralizálódása,³⁵ ami a helyi önkormányzatok összetételét, s ezáltal a magyar nemzetiségűekkel kapcsolatos problémakörök tematizálása és megoldása szükségességét is befolyásol(hat)ja/elodázhathatja, a nyilvános és intim kommunikációs tér változása, stb.) is szerepet játszhatnak. Egyelőre tehát két nyitott kérdés van: (1) mennyiben járul hozzá a szlovákok Felső-Csallóközbe települése a magyarok arányának csökkenéséhez pusztán azáltal, hogy növekszik a szlovákok száma, miközben a magyaroké nem növekszik, (2) s mekkora szerepet játszhat a szlovák imigráció hatása a magyarok identitásvesztésében. Mindenesetre, ha az utóbbiért valakit okolni lehet, akkor nem elsősorban a szlovákokat. Hiszen az identitását mindenki maga őrzi meg, feltéve, hogy ez fontos számára. S a betelepülést különben sem lehet megakadályozni. Nemcsak azért, mert mindenkinek joga van a szabad migrációhoz, hanem azért is, mert úgy működik ez, mint a szerelem. A szívnek nem lehet parancsolni, hogy szlovákba vagy magyarba szeressen-e bele. Ugyanígy a polgármestereknek, önkormányzatoknak és az őslakos csallóközieknek se, hogy kinek adják el a telkeiket és a házaikat, főleg ha az ingatlanfejlesztő cégek és a pozsonyiak a falubélieknél sokkal előnyösebb feltételeket kínálnak.³⁶ Azt viszont mindenki maga dönti el, hogy az esedékes népszámlálás során, amely jövőre lesz, milyen nemzetiségűnek vallja magát, s ezáltal hozzájárul-e lakhelye magyar közösségének fennmaradásához.

35 A dél-szlovákiai szlovákok másképp választanak, mint a dél-szlovákiai magyarok (Öllös 2006, 26, Petőcz 2007, 8). A 2010-es parlamenti választások eredményei a vizsgált településeken a Melléklet II. pontjában találhatók.

36 Viszont vannak olyan települések is, amelyek polgármesterei/önkormányzatai megpróbálják tudatosan kezelni ezt a kérdést, és egyrészt nem gátolva a szabad migrációt, másrészt figyelembe véve a község lakosainak érdekeit, különféle eszközökkel igyekeznek biztosítani a helyi ingatlanok legalább egy részének községen belüli értékesítését. Természetesen az újonnan kimért építési telkekről van szó. A lakosok magánjellelű ingatlan eladásaihoz ők sem szólhatnak bele.

5. MELLÉKLET

I. A Dunaszerdahelyi és Szenci járás területén levő oktatási intézmények jegyzéke³⁷

Forrás: www.ups.sk

1. Óvodák

Dunaszerdahelyi járás

Magyar tannyelvű óvodák (összesen 61)		
	Község	Utca
Materská škola s VJM	Báč	Báč 83
Materská škola s VJM	Baka	Baka 351
Materská škola s VJM	Baloň	Baloň 254
Materská škola s VJM	Blatná na Ostrove	Blatná na Ostrove 204
Materská škola s VJM	Boheľov	Boheľov 20
Materská škola s VJM	Čakany	Čakany 107
MŠ pri ZŠ s vjm	Čenkovce	Čenkovce 124
Materská škola s VJM	Čiližská Radvaň	Čiližská Radvaň 40
Materská škola s VJM	Dobrohošť	Dobrohošť 92
Materská škola s VJM	Dolný Bar	Hlavná 29
Materská škola s VJM	Dolný Štál	Záhradnícka 536/20
Materská škola s VJM	Dunajská Streda	Alžbetínske nám. 323/3
Materská škola s VJM	Dunajská Streda	Októbrová ulica 939/47
Materská škola s VJM	Dunajský Klátov	Dunajský Klátov 5
Materská škola s VJM	Gabčíkovo	Cintorínska 5
Materská škola s VJM	Gabčíkovo	Komenského 1113
Materská škola s VJM	Holice	Kostolná Gala 35
Materská škola s VJM	Holice	Veľká Budafa 4
Materská škola s VJM	Horná Potôň	Čečínska Potôň č. 7
Materská škola s VJM	Horná Potôň	Horná Potôň 124
Materská škola s VJM	Horné Mýto	Školská ulica 69
Materská škola s VJM	Horný Bar	Horný Bar 192
Materská škola s VJM	Hubice	Hubice 37
Materská škola s VJM	Jahodná	Ďatelinná 544/8
Materská škola s VJM	Janíky	Janíky-Dolné 78
Materská škola s VJM	Jurová	Hlavná 106

37 Szűrővel jelöltük azokat az oktatási intézményeket, amelyek a válaszadók által lakott községekben vannak.

Materská škola s VJM	Kľúčovec	Hlavná 35
Materská škola s VJM	Kostolné Kračany	Kostolné Kračany 475
MŠ ako súčasť ZŠ s VJM	Kráľovičove Kračany	Kráľovičove Kračany 71
Materská škola s VJM	Kútники	Kútники 644
Materská škola s VJM	Lúč na Ostrove	Hlavná 126
Materská škola s VJM	Maď	Hlavná 23
Materská škola s VJM	Malé Dvorníky	Hlavná 256
Materská škola s VJM	Medveďov	Hlavná 203
Materská škola s VJM	Mierovo	Mierovo 22
Materská škola s VJM	Michal na Ostrove	Železničná 98
Materská škola s VJM	Ňarad	Ňarad 119
Materská škola s VJM	Nový Život	Nový Život 144
Materská škola s VJM	Nový Život	Nový Život-Tonkovce 486
Materská škola s VJM	Ohrady	Hlavná 19
Materská škola s VJM	Okoč	Nám. SNP 856/1
Materská škola s VJM	Okoč - Opatovský Sokolec	Gorkého 2
MŠ pri ZŠ s VJM	Orechová Potôň	Hlavná 193
Materská škola s VJM	Padáň	Padáň 289
MŠ pri ZŠ s VJM	Pataš	Pataš 228
Materská škola s VJM	Potônske Lúky	Potônske Lúky 41
Materská škola s VJM	Povoda	Povoda 75
Materská škola s VJM	Rohovce	Rohovce 107
Materská škola s VJM	Šamorín	Mliečno 108
Materská škola s VJM	Šamorín	Školská 14
Materská škola s VJM	Štvrtok na Ostrove	Štvrtok na Ostrove 356
Materská škola s VJM	Topoľníky	Pionierska 20
MŠ ako súčasť ZŠ s VJM	Trhová Hradská	Nám. Ľ. Kossutha 500/4
Materská škola s VJM	Trstená na Ostrove	Trstená na Ostrove 128
Materská škola s VJM	Veľké Blahovo	Veľké Blahovo 98
Materská škola s VJM	Veľké Dvorníky	Hlavná 101/28
Materská škola s VJM	Veľký Meder	Železničná 7
Materská škola s VJM	Vieska	Hlavná 88
Materská škola s VJM	Vojka nad Dunajom	Vojka nad Dunajom 219
Materská škola s VJM	Vrakúň	Vrakúň 471
Materská škola s VJM	Vydrany	Vydrany 314

Dunaszerdahelyi járás

Szlovák tannyelvű óvodák (összesen 10)		
	Község	Utca
Materská škola	Blahová	Blahová 126
Materská škola	Dunajská Streda	Jesenského ulica 910/10
Materská škola	Gabčíkovo	Komenského 1113
Materská škola	Hviezdoslavov	Hviezdoslavov 51
Materská škola	Kvetoslavov	Kvetoslavov 264
Materská škola	Šamorín	Gazdovský rad 37
Materská škola	Šamorín	Školská 14
Materská škola	Veľká Paka	Veľká Paka 253
Materská škola	Veľký Meder	Nám. Bélu Bartóka 495/18
Materská škola	Zlaté Klasy	Poľná cesta 3

Dunaszerdahelyi járás

Szlovák–magyar vegyes tannyelvű óvoda (összesen 12)		
	Község	Utca
Materská škola	Dunajská Streda	Komenského ulica 357/2
Materská škola	Dunajská Streda	Nám. priateľstva 2173/27
Materská škola	Dunajská Streda	Námestie SNP 187/11
Materská škola	Dunajská Streda	Ružový háj 1359/19
Materská škola	Dunajská Streda	Rybný trh 14
Materská škola	Dunajská Streda	Széchenyiho ulica 1999/9
Materská škola	Lehnice	Lehnice 119
Materská škola	Šamorín	Dunajská 33
Materská škola	Šamorín	Poľovnicka 5
Materská škola	Šamorín	Ulica Márie 682
Materská škola	Šamorín	Veterná 496/21
Materská škola	Zlaté Klasy	Školská 4

Szenci járás

Magyar tannyelvű óvodák (összesen 7)		
	Község	Utca
Materská škola	Boldog	Boldog 76
Materská škola	Hrubý Šúr	Hlavná 20
Materská škola	Kostolná pri Dunaji	Kostolná pri Dunaji 6
Materská škola	Senec	Fándlyho 20
Materská škola	Tomášov	Mierová 1
Materská škola	Tureň	Tureň 300
Materská škola	Vlky	Vlky 1

Szenci járás

Szlovák tannyelvű óvodák (összesen 31)		
	Község	Utca
Materská škola	Bernolákovo	Komenského 1
Materská škola	Blatné	Antona Vosátka 2
Materská škola pri ZŠ	Čataj	Hlavná 111
Materská škola	Dunajská Lužná	Brezová 787/27
Materská škola	Hamuliakovo	Hamuliakovo 239
Súkromná MŠ	Hrubá Borša	105
Materská škola	Hrubá Borša	Hrubá Borša 73
Súkromná MŠ	Chorvátsky Grob	Jantárová ul. 1
Materská škola pri ZŠ	Chorvátsky Grob	Pezinská 9
Materská škola pri ZŠ	Chorvátsky Grob	Školská 6
Materská škola	Igram	Igram 27
Materská škola	Ivanka pri Dunaji	Hviezdoslavova 1
MŠ Kráľovnej Anjelov	Ivanka pri Dunaji	Nám. padlých hrdinov 30
Materská škola	Ivanka pri Dunaji	Slnčná 17
Materská škola	Kalinkovo	Kalinkovo 194
Materská škola	Kaplňa	Kaplňa 174
Materská škola	Kráľová pri Senci	Kráľová pri Senci 560
Materská škola	Miloslavov	Miloslavov 87
Materská škola	Most pri Bratislave	Ul. 29. augusta 384
Materská škola	Nová Dedinka	Hlavná 49
Materská škola	Reca	Hlavná 24
Materská škola	Rovinka	Rovinka 206
Materská škola	Senec	Fándlyho 2
Súkromná materská škola	Senec	Fándlyho 21
Materská škola	Senec	Kollárova 23
Materská škola	Senec	Košická 40
Materská škola	Senec	Kysucká 9
Súkromná materská škola	Senec	m. č. Svätý Martin 3
Materská škola	Tomášov	Mierová 1
Materská škola	Veľký Biel	Senecká 1
Materská škola	Zálesie	Malinovská 1

Szenci járás

Szlovák–magyar vegyes tannyelvű óvoda		
	Község	Utca
Materská škola	Malinovo	L. Svobodu 22

2. Alapiskolák

Magyar tannyelvű alapiskolák (összesen 49)		
	Község	Utca
Základná škola s VJM	Baka	Baka 351
Základná škola s VJM	Blatná na Ostrove	Blatná na Ostrove 203
Základná škola s VJM	Boheľov	Boheľov 20
Základná škola s MŠ	Čenkovce	Čenkovce 95
ZŠ M.Kóczána s VJM	Čiližská Radvaň	Hlavná 258
Základná škola s VJM	Dobrohošť	Hlavná 98
Základná škola s VJM	Dolný Bar	Hlavná 27
Základná škola s VJM	Dolný Štál	Hlavná 41/113
Reformovaná ZŠ s VJM	Dolný Štál	Hlavná 85
Základná škola s VJM	Dunajská Streda	Hviezdoslavova ul. 2094/2
Základná škola s VJM	Dunajská Streda	Komenského ulica 1219/1
Základná škola s VJM	Dunajská Streda	Školská ulica 936/1
Cirkevná ZŠ s VJM	Dunajská Streda	Trhovisko 1
Základná škola s VJM	Gabčíkovo	Komenského 1081/1
Základná škola s VJM	Holice	Póšfa 82
Základná škola s VJM	Horná Potôň	Hlavná 120
Základná škola s VJM	Horné Mýto	Školská ulica 5
Základná škola s VJM	Horný Bar	Hlavná 45
Základná škola s VJM	Jahodná	Zánradná 202
Základná škola s VJM	Jurová	Jurová 134
Základná škola s VJM	Kostolné Kračany	Šipošovské 514
ZŠ s MŠ s VJM	Kráľovičove Kračany	Kráľovičove Kračany 75
Základná škola s VJM	Kútniky	Kútniky 644
Základná škola s VJM	Lehnice	Školská 116
Základná škola s VJM	Lúč na Ostrove	Hlavná 126
Základná škola s VJM	Mad	Hlavná 23
Základná škola s VJM	Malé Dvorníky	Malé Dvorníky 277
Základná škola s VJM	Mierovo	Mierovo 22
Základná škola s VJM	Michal na Ostrove	Železničná 98
Základná škola s VJM	Nárad	Hlavná 118
Základná škola s VJM	Nový Život	Nový Život 1
Základná škola s VJM	Ohrady	Ohrady 20

Základná škola s VJM	Okoč	Hlavná 509/22
Základná škola s MŠ VJM	Orechová Potôň	Hlavná 193
Základná škola s VJM	Padáň	Padáň 289
Základná škola s MŠ VJM	Pataš	Pataš 228
Základná škola s VJM	Potônske Lúky	Potônske Lúky 41
Základná škola s VJM	Rohovce	Rohovce 106
Základná škola s VJM	Šamorín	Mliečno 124
Základná škola s VJM	Šamorín	Rybárska 1093/2
Základná škola s VJM	Štvrtok na Ostrove	Štvrtok na Ostrove 416
Základná škola s VJM	Topoľníky	Hlavná 162/115
Zákl.škola s MŠ s VaVJM	Trhová Hradská	Školská 492
Základná škola s VJM	Trstená na Ostrove	Trstená na Ostrove 128
Základná škola s VJM	Veľké Blahovo	Veľké Blahovo 149
Základná škola s VJM	Veľký Meder	Bratislavská 622/38
Základná škola s VJM	Vrakúň	Školská 204
Základná škola s VJM	Vydrany	Malá 231
Základná škola s VJM	Zlaté Klasy	Školská 784/8

Dunaszerdahelyi járás

Szlovák tannyelvű alapiskolák		
	Község	Utca
Základná škola	Dolný Bar	Hlavná 27
Základná škola	Dunajská Streda	Jilemnického ulica 204/11
Základná škola	Dunajská Streda	Smetanov háj 286/9
Základná škola	Gabčíkovo	Komenského 1082/3
Základná škola	Hviezdoslavov	Hviezdoslavov 51
Základná škola	Kvetoslavov	Kvetoslavov 266
Základná škola	Lehnice	Školská 840
Základná škola	Orechová Potôň	Hlavná 193
Základná škola M.Bela	Šamorín	Kláštorná 4
Základná škola	Štvrtok na Ostrove	Štvrtok na Ostrove 416
Základná škola	Veľká Paka	Veľká Paka 253
Základná škola	Veľký Meder	Nám. Bélu Bartóka 497/20
Základná škola	Vydrany	Malá 231
Základná škola	Zlaté Klasy	Hlavná 25

Szenci járás

Magyar tannyelvű alapiskolák (összesen 5)		
	Község	Utca
Základná škola s VJM	Hrubý Šúr	Hlavná 19
Základná škola s VJM	Malinovo	Školská 11
Základná škola s VJM	Reca	Hlavná 181
Základná škola s VJM	Senec	Nám. A. Molnára 2
Základná škola s VJM	Tomášov - Fél	Školská 7

Szenci járás

Szlovák tannyelvű alapiskolák (összesen 20)		
	Község	Utca
Základná škola	Bernolákovo	Komenského 3
Základná škola	Blatné	Šarfická 301
Základná škola s MŠ	Čataj	Hlavná 113
Základná škola	Dunajská Lužná	Školská 257
Základná škola	Hrubý Šúr	Hlavná 19
Základná škola s MŠ	Chorvátsky Grob	Školská 4
Základná škola	Igram	Igram 30
Základná škola	Ivanka pri Dunaji	Ul. SNP 3
Základná škola	Kalinkovo	Kalinkovo 194
Základná škola	Kráľová pri Senci	Školská 190
Základná škola	Malinovo	Školská 11
Základná škola	Miloslavov	Alžbetin dvor 81
Základná škola	Most pri Bratislave	Športová 470
Základná škola	Nová Dedinka	Hlavná 45
Základná škola	Reca	Hlavná 229
Základná škola	Rovinka	Školská 266
Základná škola	Senec	Mlynská 50
Základná škola	Senec	Tajovského 1
Základná škola	Tomášov	Školská 7
Základná škola	Veľký Biel	Školská 4

Szenci járás

Szlovák–magyar vegyes tannyelvű alapiskolák (összesen 2)		
	Község	Utca
Základná škola	Hamuliakovo	Hamuliakovo 134
Základná škola	Tureň	Tureň 200

3. Középiskolák és gimnáziumok

Dunaszerdahelyi járás

Magyar tannyelvű középiskolák és gimnáziumok(összesen 9)		
	Község	Utca
SOŠ stavebná	Dunajská Streda	Gyulu Szabóa 1
Stredná odborná škola	Dunajská Streda	Gyulu Szabóa 21
Súkr.gymnázium s VJM	Dunajská Streda	Hlavná 21
Gymnázium Á. Vámberyho	Dunajská Streda	Nám. sv. Štefana 1190/4
SOŠ rozv.vidieka s VJM	Dunajská Streda	Nám. sv. Štefana 1533/3
Športové gymnázium	Dunajská Streda	Nám. sv. Štefana 1533/3
Súkromná SOŠ s VJM	Dunajská Streda	Neratovické nám. 1916/16
Gymnáz.I.Madácha s VJM	Šamorín	Slnecná 2
Gymnáz.M.Korvína s VJM	Veľký Meder	Bratislavská 38

Dunaszerdahelyi járás

Szlovák tannyelvű középiskolák és gimnáziumok (összesen 3)		
	Község	Utca
Gymnázium L.Dúbravu	Dunajská Streda	Smetanov háj 285/8
Gymnázium M.R.Štefánika	Šamorín	Slnecná 2
Súkr. HA SD Jednota	Šamorín	Vinohradská 48

Dunaszerdahelyi járás

Szlovák–magyar vegyes tanítási nyelvű középiskolák és gimnáziumok (összesen 6)		
	Község	Utca
SOŠ technická	Dunajská Streda	Kračanská cesta 1240/36
Str. zdravot. škola	Dunajská Streda	Športová 349/34
Súkromná SOŠ	Dunajská Streda	Trhovisko 2294/15
Súkr. SOŠ SD Jednota	Šamorín	Vinohradská 48
Obchodná akadémia	Veľký Meder	Bratislavská 38
Súkromná SOŠ	Zlaté Klasy	Trhovisko 776/1

Szenci járás

Magyar tanítási nyelvű középiskolák és gimnáziumok (összesen 2)		
	Község	Utca
Spojená škola – SŠP v VJM	Senec	Lichnerova 71
Spojená škola – Gym s VJM	Senec	Lichnerova 71

Szenci járás

Szlovák tanítási nyelvű középiskolák és gimnáziumok (összesen 6)		
	Község	Utca
Spojená škola – SOŠ	Bernolákovo	Svätoplukova 38
Súkromné gymnázium	Bernolákovo	Svätoplukova 38
Spojená škola SOŠ	Ivanka pri Dunaji	ul. SNP 30
SOŠ záhradnícka	Malinovo	Bratislavská 44
Stredná odborná škola	Senec	Kysucká 14
Gymnázium A. Bernoláka	Senec	Lichnerova 69

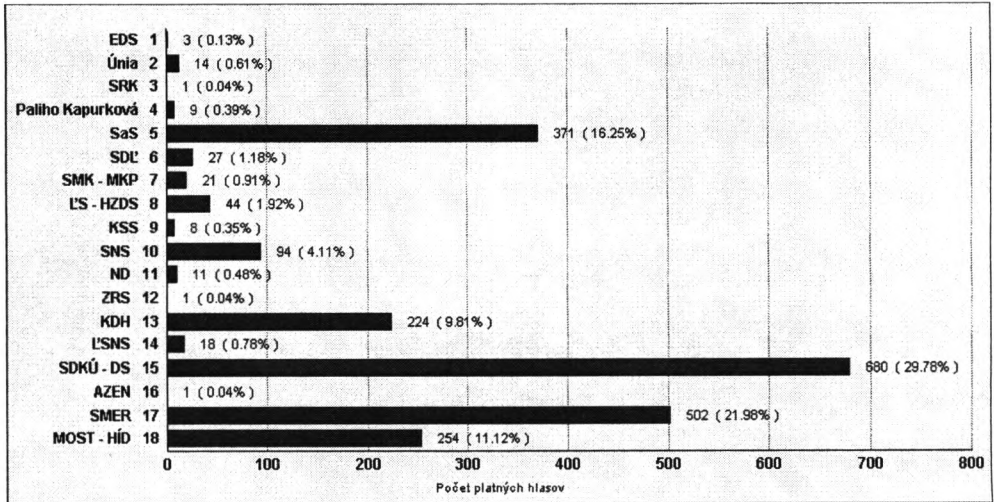
A 2010-es parlamenti választások eredményei azokon a településeken, ahol a megkérdezettek élnek (az 5%-os parlamenti küszöböt elért pártok)

	Most–Híd	MKP	SDKÚ	SAS	Smer
Bacsfa	50,4	26,2	–	–	–
Balony	47,2	44,8	–	–	–
Béke	68,4	19,5	–	–	–
Csallóközcsütörtök	63,6	19,2	5,5	–	–
Csenke	57,0	32,8	–	–	–
Doborgaz	6,2	9,9	11,6	9,9	–
Dunajská Lužná	11,2		29,7	16,2	21,9
Éberhard	34,3	8,6	23,6	14,6	8,9
Nagymagyar	65,5	14,9		7,7	
Rovinka	10,0	–	25,7	17,0	26,6
Sárosfa	53,5	33,3			
Somorja	54,1	15,7	12,3	6,0	6,6
Szemet – Kalinkovo	30,2	–	19,9	15,5	17,6
Vajka	55,7	18,1	7,2	5,5	7,7
Gútor – Hamuliakovo	34,9	9,6	20,6	11,4	12,2
Nový Život	64,8	21,7	5,6	–	–

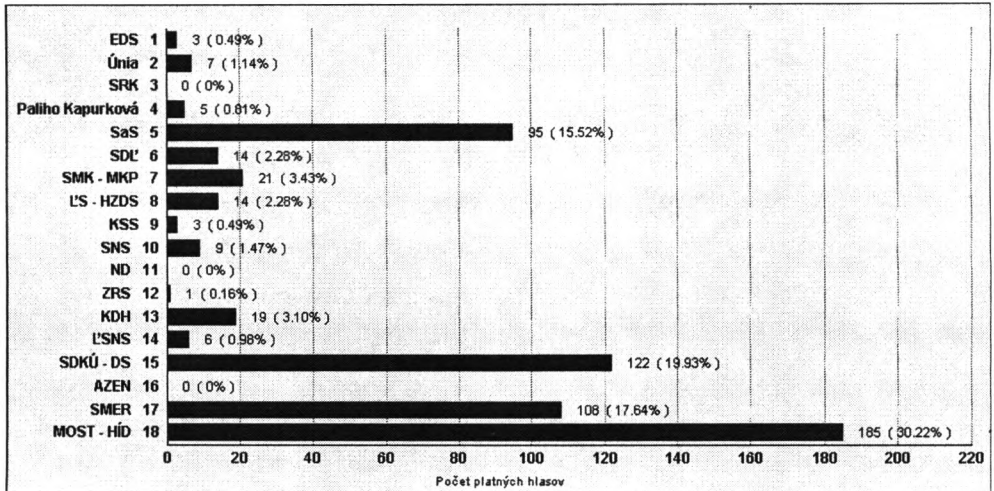
Forrás: www.infostat.sk

II. Néhány településen a választási eredmények még inkább szóródnak, ezért ezeket külön ábrákon mutatjuk be:

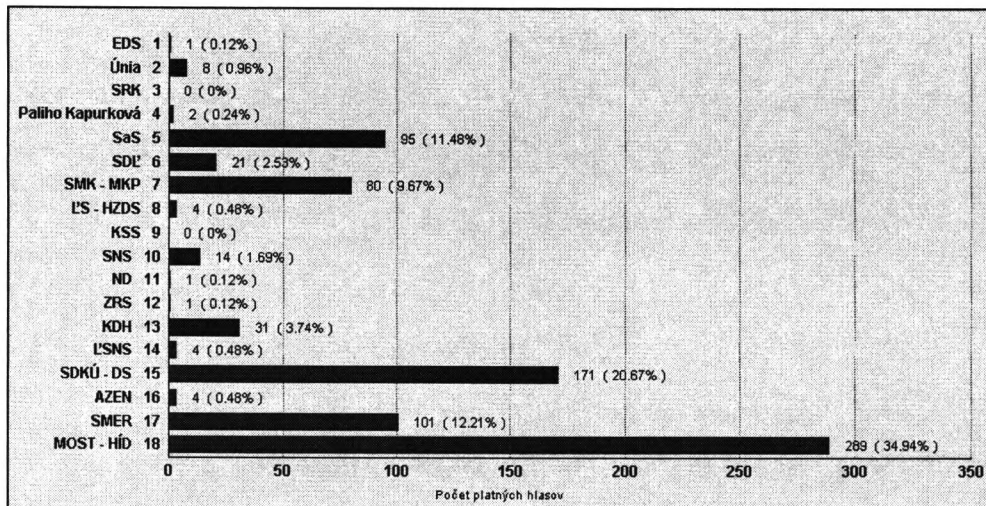
Dunajská Lužná



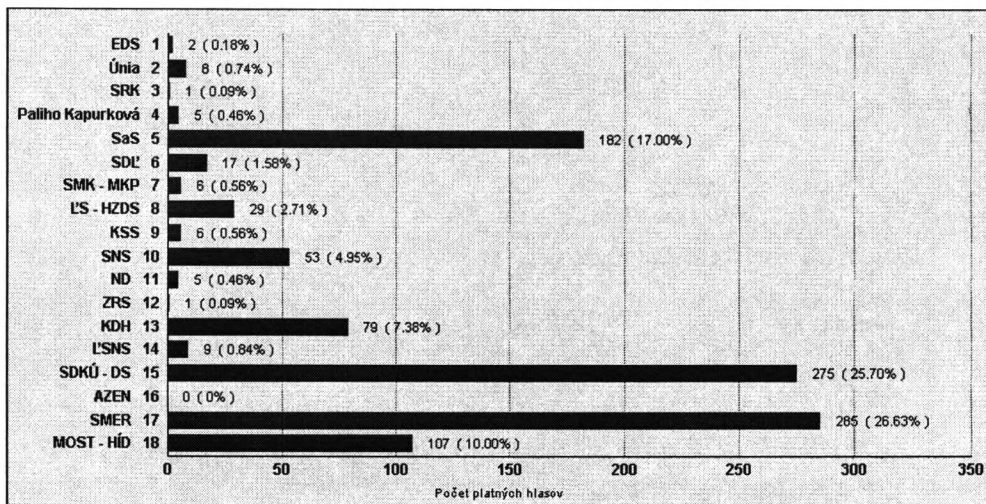
Kalinkovo



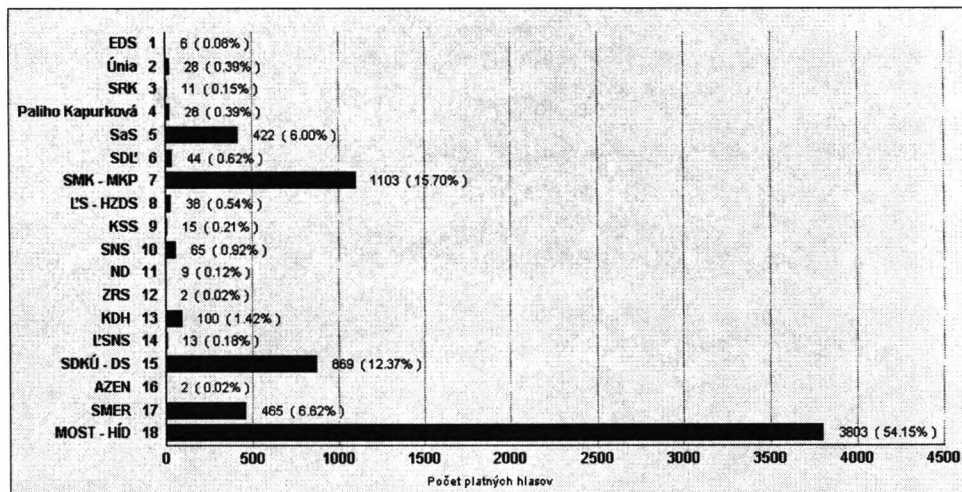
Hamuliakovo



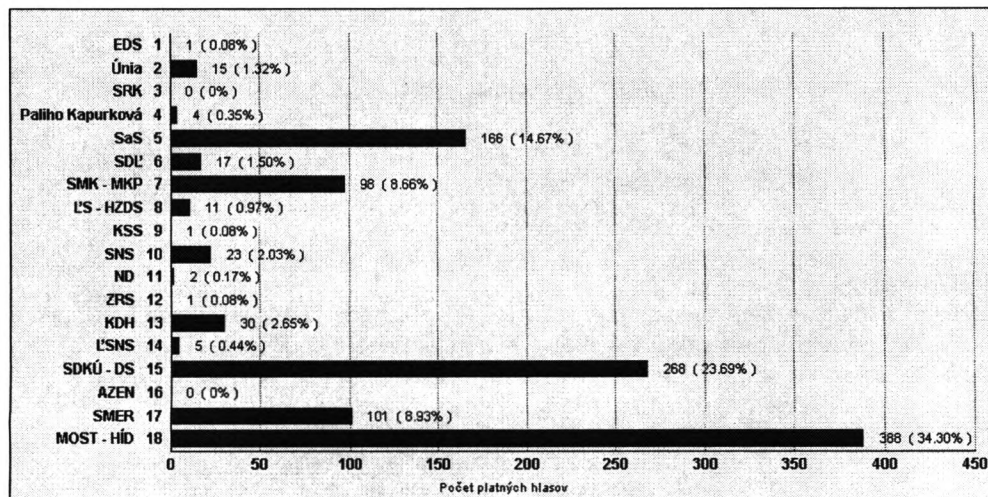
Rovinka



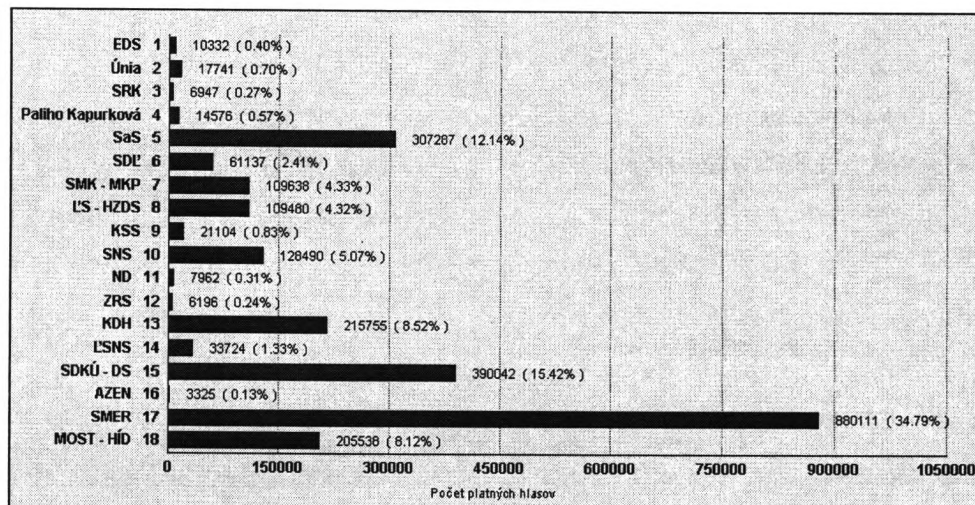
Somorja



Éberhard



Parlamenti választások 2010 – országos eredmények



IRODALOM

- Bezák A. 2002. Interregionálne migrácie na Slovensku v rokoch 1981–1998, *Sociológia* 34, 2002/4, 327–344.
- Divinský B. 2009. Migracne trendy v Slovenskej republike po vstupe krajiny do EÚ (2004–2008), IOM Medzinárodná organizácia pre migráciu.
- Gajdoš P. 1994. K problematike informovanosti obyvateľov o problémoch sídla, *Sociológia* 29, 1994/5–6, 454–460.
- Gajdoš P. 2002. Mesto a jeho vývoj v sociálno-priestorových a civilizačných súvislostiach, *Sociológia* 34, 2002/4, 305–327.
- Gajdoš P. 2001. K vybraným problémom transformácie sociálno-priestorovej situácie Slovenska v deväťdesiatych rokoch, *Sociológia* 33, 2001/2, 185–205.
- Gajdoš P. – Moravská K. – Pašák J. – Zeman M. 2006. Regióny SR v kontexte životných podmienok a rozvojových disponibilít. Sociologický ústav SAV, Bratislava.
- Gyurgyik L. 2004. A magyarság demográfiai, település, és társadalomszerkezetének változásai. In Fazekas J. – Hunčík P. ed. *Magyarok Szlovákiában (1998–2004)*. Fórum Kisebbségkutató Intézet – Lilium Aurum Könyvkiadó, Somorja–Dunaszerdahely, 141–181, 150.
- Jurčová D. 1996. Nová migračná situácia v Slovenskej republike, *Demografie* 38, 1996/1, 18–25.
- Keller J. 1997. Sociologie a ekologie, Sociologické nakladatelství, Praha.
- Hardi, T. – Lampl, Zs. 2008. Határon átnyúló ingázás a szlovák–magyar határtérségben (Cezhraničná migrácia v slovensko-madarskej prihrabičnej oblasti). *Tér és társadalom*, XXII. 2008/3, 109–126.
- Krivý V. 1989. Efekty žaby a kravy v zauzleniach spoločenskej dynamiky, *Sociológia* 1989/3, 343–348.
- Lampl Zs. 2007. Magyaroknak lenni – a szlovákiai magyarok értékrendje, Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja, 183.
- Lampl Zs. 2008. Magyarok és szlovákok, Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja, 190.
- László B. 2006. A szlovákiai magyarság műveltségi szintjéről. Fórum Társadalomtudományi Szemle 2006/2.

- Holá B. Proč se dlouhodobě nedaří dospět k harmonizovaným a mezinárodně srovnatelným údajům o zahraniční migraci.
<http://www.ssds.sk/casopis/archiv/2007/fss0307.pdf>
- Jurčová D. 2007. Migrácia – výzvy, problémy, otázky. <http://www.ssds.sk/casopis/archiv/2007/fss0307.pdf>
- Lampl Zs. 2007. Kárpát Panel 2007. A Kárpát-medencei magyarok társadalmi helyzeté és perspektívái. Gyorsjelentés. ed. Papp–Veres. MTA Etnikai-nemzeti Kisebbségkutató Intézet, Budapest, 69–129.
- Lampl, Zs. – Hardi, T. 2009. Ingázó munkavállalás (Migrácia na trhu práce). In Hardi Tamás –Tóth Károly ed. Határaink mentén, FKI, Somorja-Šamorín, 134–147.
- Lelkes G. 2008. Régiók és gazdaság. Magyarok Szlovákiában. V. köt., Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja, 2008.
- Mészáros-Lamplová, Z. 2009. Slováci a Maďari na Južnom Slovensku – možnosti uplatňovania jazykových práv. In. Petőcz, K. ed. Národný populizmus na Slovensku a slovensko-maďarské vzťahy 2006-2009. Fórum inštitút pre výskum menšín. Šamorín, 159–169.
- Moravanská K. 2006. Slovenské obce v kontexte migračných a prirodzených pohybov. http://www.evropskemesto.cz/cms/index.php?option=com_content&task=view&id=508
- Musil J. 1991. Nové vymezení sociální ekologie, Sociologický časopis 27, 1991/1, 69–89.
- Musil J. 1991. Vývoj a plánování měst ve střední Evropě v édobí komunistických režimů. Pohled historické sociologie. Sociologický časopis 37, 2001/3, 275–296.
- Öllös L. 2006. A Magyar Koalíció Pártja a 2006-os választások után. Fórum Társadalomtudományi Szemle, 2006/4, 25–36.
- Slosiarik M. 2000. Občiansky potenciál ako diferencujúci faktor rozvoja sídla. Sociológia 32, 2000/2, 153–182.
- Petőcz K. 2007. A dél-szlovákiai szlovákok választási viselkedése. Fórum Társadalomtudományi Szemle, 2007/1, 3–25.
- Petőcz, K. ed. 2009. National populism and Slovak-Hungarian relations in Slovakia 2006-2009, Forum Minority Research Institute, Somorja-Šamorín.
- Sýkora L. 2003. Suburbanizace a její společenské důsledky, Sociologický časopis 39, 2003/2, 217–233.
- Stena J. 1993. Občan v postkomunizme: vecné a výskumné problémy, Sociológia 1993/3, 177–192.
- Vaňo B. 2004. Prognóza vývoja obyvateľstva v okresoch SR do roku 2025, Infostat Výskumné demografické centrum, Bratislava
- Bleha B.-Popjaková D. Súčasnosť a budúcnosť migrácie na lokálnej úrovni – príklad Petržalky
<http://www.ssds.sk/casopis/archiv/2007/fss0307.pdf>
- Chajdiak J. Východiská pri špecifikácii otázok o migrácii <http://www.ssds.sk/casopis/archiv/2007/fss0307.pdf>
- Slavík V.–Kurta T. Rezidenčná suburbanizácia v zázemí Bratislavy – nový trend v migrácii obyvateľstva
<http://www.ssds.sk/casopis/archiv/2007/fss0307.pdf>
- Šprocha B.: Štruktúrne charakteristiky prisťahovaných a sťahujúcich sa osôb v rámci Slovenska v období rokov 1996–2006, www.infostat.sk/vdc/sk/pris/Sprocha_1.doc
www.foruminst.sk
www.statistics.sk
www.infostat.sk

SOMLYÓDYNÉ PFEIL EDIT

KÖZIGAZGATÁSI ESZKÖZÖK A SZUBURBANIZÁCIÓ HATÁSAINAK KEZELÉSÉRE A POZSONYI AGGLOMERÁCIÓ TERÜLETÉN

1. BEVEZETÉS

A tanulmány tárgya a Pozsonyi agglomeráció magyar oldalán a szuburbán települési folyamatok által felvetett problémák jogi szabályozásának, illetve a megoldás közigazgatási eszközeinek a feltárása. A kiindulópontot az a látszólag egyedülálló helyzet képezi, miszerint a szlovák főváros agglomerációja átnyúlik a Magyar Köztársaság területére, vagyis a szlovák állampolgárok az olcsóbb megélhetési feltételek kihasználása érdekében átköltöznek hazánkba, majd naponta visszaingáznak Szlovákiában lévő munkahelyükre. Ez a népességmozgás elsősorban a Pozsonyi régió alcentrumát alkotó Mosonmagyaróvár várost és annak jó életminőséget biztosító szuburbán zónájának településeit érinti. Következésképpen a beköltöző szlovák állampolgárok a lakhelyül szolgáló önkormányzatok működésével összefüggésben számos kérdést vetnek fel, amelyeknek tisztázása és szükségképpen kezelése együttműködést igényel az érintettekkel. Az AGGLONET projektnek így módon átfogó célja – határon átnyúló jelleggel – az önkormányzatok közötti együttműködési hálózat létrehozásának vizsgálata a közös problémák orvoslására.

2. A HATÁRON ÁTNYÚLÓ MOBILITÁS NEMZETKÖZI KONTEXTUSA

A határon átnyúló mobilitással az Európai Bizottság foglalkoztatási és társadalmi ügyekért felelős direktorátusa is foglalkozott, az idevonatkozó tudományos riport lényegében kijelöli számunkra a kérdéskör helyét (Nerb et al. 2009). Tény, hogy az Európai Unió területén a határon átnyúló ingázás volumene folyamatosan növekszik, a 2006–2007-es években az ingázók száma 780 ezer fő volt. Egyértelműen elválasztandó egymástól a migráció és mobilitás fogalma, hiszen míg a mobilitás a foglalkoztatottak nagyobb részét érinti, addig a migráció során olyan fundamentális döntések születnek a munkavállalók részéről, melyeknek következménye mind a munkahely, mind pedig a lakóhely megváltoztatása. Ehhez képest a tanulmány fókuszában álló mobilitás fogalma a határon átnyúló viszonylatban kétféle nézőpontból vizsgálható. Megkülönböztetendő a

- kiingázás, amikor az ingázó elhagyja a saját országában lévő lakóhelyét azért, hogy a szomszédos államban dolgozzék
- visszaingázás, amikor az ingázó egy szomszédos országból közelíti meg saját államának a munkaerőpiacát (Nerb et al. 2009, 17).

A két terminológia kapcsán a migrációelméletben kidolgozott „taszító és vonzó tényezők” működnek közre (Lee 1972). Esetünkben leginkább a vonzó hatás értelmezhető, amikor a magasabb elérhető jövedelem vagy a jobb életkörülmények vonzzák az embereket a határ túloldalára. Ily módon az EB vizsgálata a visszaingázás folyamatait is nyomon követi, amivel összefüggésben megállapítja, hogy azt leginkább a lakáspiac fejlődése motiválja a határ menti régiókban, ahol a napi ingázás az elterjedt forma. Ez jellemzi a Dánia és Svédország közötti mobilitást is, mely pregnáns példája a visszaingázásnak. Az alacsonyabb ingatlan- és bérletárak, valamint az alacsonyabb lakhatási költségek motiválják a dánokat abban, hogy Svédországba települjenek Koppenhágából, majd naponta visszautazzanak dolgozni saját hazájukba. Tehát a szituáció meglehetősen hasonlóságot mutat a Pozsonyi agglomerációban zajló folyamatokkal, azonban a dán–svéd határreégióra vonatkozó együttműködés 1993-ból datálódik, mely átfogja a regionális és nemzeti hatóságok részvételét is. A hosszú múltnak köszönhetően a mobilitás infrastrukturális és közlekedési akadályai elhárultak 2005-ben, amikor megnyitották az Øresund hidat, amely összekapcsolja Koppenhágát Malmövel, s ami közvetlen serkentő hatást gyakorol a határon átnyúló ingázásra. A híd új lehetőséget biztosít az üzleti és oktatási célú ingázás számára, amit a Dániában elérhető magasabb bérek ellentételeznek. Következésképp a napi ingázók száma háromezerről gyors léptekkel felemelkedett 20 ezer fő közelébe (Nerb et al. 2009, 79).

A határon átnyúló mobilitás vizsgálatának fontos csomópontját alkotja az akadályozó tényezők vizsgálata, ami a következőket, illetve azok hiányát foglalja magában: a megfelelő nyelvtudás, az információk elérhetősége, az infrastruktúra kiépítettsége, a szakképesítések elismerése, a társadalombiztosítás megoldottsága, a nyugdíjak folyósításának lehetősége, a mentalitásbeli és az adózási rendszerbeli különbségek. Megállapítható, hogy a felsorolt területeken minden egyes határreégióban speciális a helyzet, s a megoldások is csak egyedileg kereshetők az érintett államok nemzeti jogai által megszabott keretek között. Rögzíthető, hogy például az adózás kérdése határon átnyúló relációban általában komplikált, s kevés ország rendezte ezt a kérdést a határ viszonylatában. Ha mégis, akkor a tapasztalatok szerint az inkább hátrányosan, mint előnyösen érinti az ingázókat. A spanyol–francia szabályozás szerint a határ tíz kilométeres sávjában dolgozók saját országukban kötelesek adózni, s magas adót fizetnek, ami hátráltatja a határon átnyúló mobilitást. Hasonlóképp finn–észti viszonylatban az időszakosan Finnországban munkát vállalók magas adótételek alá esnek. A holland–német és az angol–ír határreégiókban az érintetteknek mindkét állam adóhatósága számára adóbevallást kell benyújtaniuk (Nerb et al. 2009, 79).

Az új lakóhelyet választó visszaingázó munkavállalók tekintetében fontos kérdés, hogy a választott másik országban milyen módon tudnak különféle közszolgáltatásokban részesülni, akár az állam, akár a lakhelyet jelentő önkormányzat által nyújtott közszolgáltatásokban. A példaként említett dán–svéd határreégióban is feszültséget kelt az érintett önkormányzatok költségvetéseit érintő egyensúlytalanság, mivel az ingázás fő iránya a dánok Svédországba költözése következtében Dánia. Ennek kezelésére a két állam között létrejött egy szerződés a Svédországnak fizetendő kompenzációról. Ez azonban nem oldotta meg a problémát, mivel a svéd oldalon élő munkavállalók jövedelmük után túlnyomórészt Dániában adóznak, miközben a lakhelyükön veszik igénybe a közszolgáltatásokat. Viszont a helyi adóztatási szabályoknak a határon átnyúló ingázásra figyelemmel történő alkalmazásában komoly fennakadással lehet olvasni. Noha a bemutatott példában sikeres határon átnyúló együttműködésről van szó, aminek kiemelkedő tárgyát képezi a biotechnológiai szektor, az Øresund munkaerőpiac, a Koppenhága–Malmö egyesített kikötő stb., mindezek ellenére a határon átnyúló mobilitás hatá-

sainak a lakóhelyiül szolgáló önkormányzatok vonatkozásában való rendezése egyelőre nem jutott nyugvópontra.

A nyitva álló kérdések állami szintű kezelése elkerülhetetlen, mivel a határon átnyúló mobilitásnak súlyos következményei lehetnek az állampolgárookra nézve. Ugyanis egy másik határ régióban, Belgium–Hollandia viszonylatában látható, hogy abban a pillanatban, amikor adott állam polgára egy szomszédos országból visszaingázóvá válik, a lakhelyváltogatás következtében hazájában elveszti jogát a munkanélküli segélyre, a gyermekek után járó támogatásokra, továbbá az egészségbiztosítás nyújtotta szolgáltatásokra. Míg Svédország és Dánia már együttműködik a várandósság kezelésében, a nyugdíj folyósításában, a rövid ideig tartó betegségek esetében (Nerb et al. 2009, 52). Világosan látszik, hogy államközi rendezést igénylő kérdésekről van szó, az ingázók államának támogatottsága hiányában a problémák nem orvosolhatók. Sajnos, nincs ez másképpen az önkormányzati közszolgáltatások igénybevételének szabályozási feltételeit illetően sem.

Ha azt állítjuk, hogy a régi uniós tagállamok közötti határregiókban sem működik minden zökkenőmentesen, akkor a régi és az új tagállamok viszonylatában – ahol a kooperáció jóval rövidebb múltra tekint vissza –, még kevesebb példaértékű szabályozási megoldás találunk. A német–lengyel határtérségben létrejött euróregió egyrészt az önkormányzatok, valamint a civil szervezetek, másrészt a lengyel vajdaságok és a német tartományok együttműködését szentesíti. Bár mind több lengyel költözik Németországba és megfordítva, az ún. Odera-partnerség csupán a kialakulás fázisában van. A német partner elsősorban arra hívja fel a figyelmet, hogy a lengyel állam túlzott centralizáltsága, a központ félelme attól, hogy az együttműködéshez szükséges kompetenciákkal ruházza fel a helyi és regionális önkormányzatokat, gyakorlatilag a működőképességtől fosztja meg a régiót. Noha Lengyelország végrehajtotta a regionalizációt és regionális önkormányzatokká emelte a vajdaságokat, mégis autoritásbeli és felhatalmazásbeli hiány tapasztalható lengyel oldalon. A német fél nemrég nyomatékosította, hogy kizárólag abban az esetben van reális jövője az Odera-partnerségnek, ha a varsói kormány az iránta való érdekeltségét egyértelműen megnöveli és kifejezésre juttatja. Ugyanis politikai akarat és „fentről jövő nyomás” hiányában a lengyel–német határregió nem fogja tudni kihasználni fejlődési lehetőségeit (Franzke 2009).

Természetesen jó példák mindenütt találhatók, azonban speciális megoldások nem visznek közelebb a szabályozást igénylő kérdések rendezéséhez. Megemlíthető az EUREGIO EGRENSIS a német–cseh határövezetben, melynek együttműködési alapjai, szokatlan módon, már 1992-ben megszülettek. Itt működik a közoktatás szférájában egy diákcseraprogram, ami a bajor–cseh vendégtanév (Bayerisch-Tschechische Gastschuljahr) elnevezést viseli, és amelynek égisze alatt a két ország tanulói egy-egy tanévet kölcsönösen egymás gimnáziumaiban tölthetnek. A pályázati rendszerbe az euróregióban részt vevő önkormányzatok gimnáziumai kapcsolódnak be, azonban az ösztöndíjrendszerként fölépített tanulói csereprogramot jobbra bajor állami forrásokból, továbbá szponzorációból finanszírozzák (Das Schulsystem... 2006). A program nyilvánvalóan hozzájárul ahhoz, hogy a két nép jobban megismerje egymást, a regionális identitás erősödéséhez, de nem avatkozik bele a közoktatás rendszerébe, következésképpen nem tud követendő példát szolgáltatni.

Bár szakmai álláspont szerint az EU új tagállamai között meglehetősen alacsony a határon átnyúló ingázás, az ellenpéldák sorában ott találjuk a magyar–szlovák határszakaszt, aminek sajátos problématerülete van. Az eddigieket összegezve egyértelmű, hogy a Magyarországra átköltöző, majd hazájukba visszaingázó szlovákok státuszának rendezése elképzelhetetlen a központi állam szerepvállalása nélkül. A mobilitás felvetette kérdésekben állami szintű szabá-

lyozás és megállapodások hiányában a helyi szereplők, köztük az önkormányzatok, felhatalmazás hiányában nem fognak tudni előrelépni. Természetesen ma is léteznek általános keret-jogszabályok – melyeket a továbbiakban részletesen áttekintünk – azonban azok számos esetben nem adnak választ vagy pedig nem az optimális választ adják a felmerülő kérdésekre. A hazai jogi irodalomban már korábban is voltak olyan fölvetések (Liszskayné 2006), miszerint célszerű lenne hazánkban önálló törvényben szabályozni az itt tartózkodó EGT-állampolgárok jogait és kötelezettségeit.

3. A LETELEPEDŐ SZLOVÁK ÁLLAMPOLGÁROK STÁTUSZÁVAL ÖSSZEFÜGGŐ JOGI KÉRDÉSEK

Pozsony szuburbanizációjában, a magyar településekre beköltöző szlovák állampolgárok számára az uniós jogharmonizáció keretei között a magyar állam széles körű jogokat biztosít. Témánkban az irányadó jogi normát a szabad mozgás és tartózkodás jogával rendelkező személyek beutazásáról és tartózkodásáról szóló 2007. évi I. törvény szolgáltatja (a továbbiakban Szm.), amit az Európai Parlament és a Tanács 2004/38/EK irányelve (2004. április 29.) alapozott meg (az Unió polgárainak és családtagjainak a tagállamok területén történő szabad mozgáshoz és tartózkodáshoz való jogáról). Elmondható, hogy az Szm. alapján 2008-ban a tartózkodási jogosultságot kérelmezők között állampolgárságuk alapján a harmadik legnagyobb lélekszámú csoportot a szlovák állampolgárok alkották 1633 fővel, az összes regisztrációs igazolást kérelmezők 6,1%-át alkotva. Az állandó tartózkodási engedélyért folyamodók száma esetükben országos szinten még ennél is alacsonyabb volt, 143 fő, ami az összes kérelmező 3,3%-át tette ki (Wetzel 2009, 105).

Elemzésünk kiindulópontját képezi, hogy a határ menti térségben letelepedő szlovák állampolgárok EGT-állampolgárok, hiszen az EU tagállamának polgárai (113/2007. (V. 24.) - Kormányrendelet a szabad mozgás és tartózkodás jogával rendelkező személyek beutazásáról és tartózkodásáról szóló 2007. évi I. törvény végrehajtásáról..., továbbiakban Vhr.) Az uniós jogharmonizáció jegyében a Magyar Köztársaság biztosítja a szabad mozgás és tartózkodás jogát az EGT-állampolgároknak, aminek alapján kedvező elbírálásban részesülnek. Utóbbiak tulajdonképpen háromféle minőségben tartózkodhatnak hazánkban. Először is *a beutazástól számított három hónapot meg nem haladó tartózkodás joga* megilleti őket érvényes úti okmány vagy személyi azonosító igazolvány birtokában mindaddig, amíg tartózkodásuk nem jelent indokolatlan terhet hazánk szociális ellátórendszerére.

Másodszor az EGT-állampolgár három hónapot meghaladó tartózkodása esetén – legkésőbb a beutazástól számított 93. napon – köteles a tartózkodását személyes adatainak közlésével bejelenteni. Vagyis ez esetben nem engedélyezési, hanem regisztrációs eljárásról van szó. A bejelentés során csatolni kell a tartózkodási feltételek fennállását igazoló okiratokat.

Három hónapot meghaladó tartózkodásra pedig az az EGT-állampolgár jogosult

- a) akinek tartózkodási célja keresőtevékenység
- b) aki a tartózkodás teljes időtartamára elegendő forrással rendelkezik önmaga és családtagjai számára ahhoz, hogy tartózkodásuk ne jelentsen indokolatlan terhet hazánk szociális ellátórendszerére.

Következésképpen, ha az EGT-állampolgár teljesíti e feltételeket, akkor családtagja is (háztársa és eltartott gyermeke) tartózkodásra jogosulttá válik.

A hivatkozott Vhr. 21. § (1) szerint „Elegendő forrással rendelkezik a kérelmező, ha a háztartásban az egy főre jutó havi jövedelem eléri az öregségi nyugdíj mindenkori legkisebb összegét...”. Nem rendelkezik elegendő forrással az a személy, aki a szociális igazgatásról és szociális ellátásról szól 1993. évi III. törvény (Szt.) szerint időskorúak járadékában, aktív korúak ellátásában vagy ápolási díjban három hónapnál hosszabb ideig részesül.

A tartózkodás bejelentéséről szóló igazolást a hatóság azonnal kiállítja, mely tartalmazza a tényt és időpontot. Ezt a jövőbeni lakóhelye szerinti illetékes Bevándorlási és Állampolgársági Hivatal regionális igazgatóságánál jelenti be. A regisztrációs igazolás határozatlan ideig érvényes. Az *állandó tartózkodási jogot* kérelem alapján kibocsátott tartózkodási kártya igazolja.

A Vhr. 22. § szerint a törvény hatálya alá tartozó személy jogosult az egészségbiztosítási szolgáltatások igénybe vételére, ha a magyarországi tartózkodás teljes időtartamára

- a) részére a magyar biztosítottakkal azonos feltételek mellett nyújtott szolgáltatások finanszírozása közvetlenül alkalmazandó európai közösségi jogi aktus, nemzetközi szerződés vagy megállapodás alapján rendezett.

A szociális igazgatásról szóló törvény (Szt.) 19. §-ának (2) bekezdése szerint, ha a szabad mozgás és tartózkodás jogával rendelkező személy három hónapnál hosszabb ideig részesül időskorúak járadékában, aktív korúak ellátásában vagy ápolási díjban, akkor a jegyző erről a tényről értesíti az EGT-állampolgár lakóhelye szerint illetékes idegenrendészeti hivatalt. Ugyanis ebben az esetben az EGT-állampolgár vagy családtagja indokolatlan terhet jelent a Magyar Köztársaság szociális ellátórendszerére, ezért kedvező státuszának elveszíti az alapját.

Összességében az EGT-állampolgár, valamint családtagja első a Magyar Köztársaság területén lévő lakóhelyét a regisztrációs igazolás, illetve a tartózkodási kártya kiállításával kapcsolatos eljárás során jelenti be. Ha azonban az EGT-állampolgár felhagy tartózkodási jogának gyakorlásával, köteles ezt az eljáró hatóságnak bejelenteni. Az EGT-állampolgárok beutazásra és tartózkodáshoz való joga az arányosság elvének betartásával és az érintettek olyan személyes magatartása alapján korlátozható, amely valódi, közvetlen és súlyos veszélyt jelent a társadalom valamely alapvető érdekére, így különösen a köz- és nemzetbiztonságra vagy a közegészségügyre (Tvt. 33. §).

Az eljárás lefolytatására illetékes hatóság a Bevándorlási és Állampolgársági Hivatal, továbbá annak regionális igazgatóságai, valamint értesítendő a központi adat- és lakcímnnyilvántartó hivatal. Megfelelő adatkezelés történik a tartózkodás jogszerűségének nyomon követése érdekében. Az idegenrendészeti hatóság a központi idegenrendészeti nyilvántartás elkülönített részeként az EGT-állampolgárok és a családtagok adatairól a következő résznyilvántartásokat vezeti (Tvt. 75. §):

- a regisztrációs igazolással ellátott EGT- állampolgárok nyilvántartása
- a tartózkodási kártyával rendelkezők nyilvántartása
- az állandó tartózkodási kártyával rendelkezők nyilvántartása.

A résznyilvántartások tartalmazzák a néven kívül a személyi azonosítót és a regisztrációs igazoláson szereplő lakcímet, a regisztráció időpontját, az úti okmány vagy a személyi azonosító igazolvány adatait stb. Az adatok bekerülnek a polgárok személyi adatainak és lakcímének központi nyilvántartó rendszerében.

Az itt tartózkodás harmadik minőségét az *állandó tartózkodási engedély* megszerzésével nyeri el a külföldi. Állandó tartózkodásra az az EGT-állampolgár jogosult, aki keresőtevékenység céljából és öt éven át megszakítás nélkül tartózkodik Magyarországon. Viszont az állandó tartózkodási jog megszűnik két év folyamatos távolléttel vagy beutazási és tartózkodási tilalom elrendelése esetén.

A külföldiek ingatlanszerzésének néhány szabályát is érdemes megemlíteni, hiszen a letelepedés adott esetben ingatlanvásárlási szándékkal is ötvöződik. Hazánkban a 7/1996. (I. 18.) Kormányrendelet tartalmazza a külföldiek ingatlanszerzésére irányadó rendelkezéseket, melyek a rendszerváltás óta lényegesen szigorodtak. Az alábbiak szerint engedélyhez kötött szerzésről van szó, az idevonatkozó hatáskört a Regionális Államigazgatási Hivatal gyakorolja:

1. § (1) Termőföldnek nem minősülő ingatlan tulajdonjogának külföldi jogi vagy magánszemély általi – öröklésen kívüli – megszerzéséhez szükséges engedélyt a Kormány általános hatáskörű területi államigazgatási szerve akkor adhatja meg, ha az önkormányzati vagy egyéb közérdeket nem sért.

2. Az ingatlanszerzést engedélyezni kell, ha

- külföldi ingatlanának tulajdonjogát a kisajátításról szóló tvr. (1976. évi 24. tvr.) alapján szerezték meg
- a külföldi a tulajdonában lévő ingatlant másik belföldi ingatlanra cseréli
- vagy a tulajdonszerzés célja közös tulajdon megszüntetése
- vagy a külföldi munkavégzés céljából igazoltan legalább öt éve életvitelszerűen Magyarországon tartózkodik.

Az eddigiektől eltérően, ha az idegen állampolgár gazdasági tevékenység végzése céljából tartózkodik hazánkban, az ingatlanszerzést engedélyeztetnie kell mint önálló vállalkozóként Magyarországon letelepedő külföldi természetes személynek, feltéve, ha ez közvetlenül szükséges annak a gazdasági tevékenységnek a folytatásához, amely végett letelepedett. Ha a külföldi vállalkozási tevékenységét hazánkban befejezi, az arra való jogosultság megszűnését követő egy éven belül köteles az ingatlant elidegeníteni vagy tulajdonjogának fenntartását a hivatal vezetőjénél kérelmezni.

A szabályozásból kiviláglik, hogy az EGT-állampolgárok ingatlanszerzésének jogi alapja erősen korlátozott, másrésztől kizárólag államilag kontrollált módon lehetséges. Az illetékes hivatal kikéri az ingatlan fekvése szerinti települési önkormányzat polgármesterének a véleményét abban a kérdésben, hogy az ingatlanszerzés vajon sért-e önkormányzati érdeket. Ebből arra következtetünk, hogy az érintett helyhatóság minden esetben tudomást szerez az ingatlanszerzésről.

A szlovák állampolgárok tekintetében a lakhelyet adó önkormányzat szempontjából lényeges, hogy a szabad mozgás és tartózkodás jogával rendelkező személy első lakóhelyét az idegenrendészeti hatóságnál a regisztrációs igazolás, illetve a tartózkodási kártya kiállításával kapcsolatos eljárásban jelenti be (1992. évi LXVI. Törvény a polgárok személyi adatainak és lakcímének nyilvántartásáról). A lakhely bejelentése azonban nem feltétlenül párosul ingatlanszerzéssel, bérlemény is tárgyát képezheti az eljárásnak. Ha külföldinek nincs saját tulajdonú ingatlana, a lakcímbejelentési eljárásban a befogadott polgár tekintetében szállásadó

- a magánszemély tulajdonában lévő lakás tulajdonosa vagy hasznélvezője
- az általa bérelt lakásra nézve a bérlő
- stb.

Végül idézzük az EK alapító szerződését, a maastrichti szerződést, aminek értelmében az uniós polgárság kiegészíti és nem helyettesíti a nemzeti állampolgárságot (II. cím 9. cikk).

Az uniós polgárok jogosultak

- a) a tagállamok területén szabadon mozogni és tartózkodni
- b) választásra jogosultak és választhatók a lakhelyük szerinti tagállam európai parlamenti és helyhatósági választásain ugyanolyan feltételekkel, mint az adott állam állampolgárai (II. cím 20. cikk).

A szerződésből következően az uniós állampolgárok széles körű politikai részvételi jogokat birtokolnak az adott települési önkormányzat működésével összefüggésben, ami érinti a közszolgáltatások igénybevételének problematikáját.

4. A KÖZSZOLGÁLTATÁSOK IGÉNYBEVÉTELE SORÁN IRÁNYADÓ NÉHÁNY ÁGAZAT SZABÁLYOZÁSÁRÓL

Tekintettel az imént idézett maastrichti szerződésre, továbbá arra, hogy a helyi önkormányzatokról szóló törvény értelmében a Magyar Köztársaságban az önkormányzás joga a választópolgárok közösségét illeti meg, a választójoggal rendelkező szlovák állampolgárok a lakóhelyüket adó önkormányzat részévé válnak. Ebből pedig arra kell következtetnünk, hogy jogosultságuk keletkezik a települési önkormányzat által nyújtott közszolgáltatások igénybevételére. Ezen általános klauzulán túlmenően szükséges kitérni néhány ágazati törvényre, melyek több-kevesebb segítséget adnak a részletesebb rendelkezések megismeréséhez.

Az Unió részéről a Tanács 1971. június 14-i 1408/71/EGK rendelete a szociális biztonsági rendszereknek a Közösségen belül mozgó munkavállalókra és családtagjaikra történő alkalmazásáról, továbbá ennek végrehajtási rendelete, az 574/72/EGK rendelete képezi számunkra a háttérjogot. Ugyanis a rendelet 1. cikke definiálja a határ menti ingázó fogalmát, miszerint az az adott tagállamban foglalkoztatott munkavállaló, akinek lakóhelye egy másik tagállamban van, ahová rendszerint naponta vagy legalább hetente visszatér [b. b)]. A lakóhely a szokásos tartózkodási hely, míg a tartózkodási helynek az ideiglenes tartózkodási hely tekintendő.

A Magyarországon lakóhellyel rendelkező szlovák állampolgárok esetében azonban már nehézségbe ütközik a jogszabály értelmezése. A jogszabály alapján „az illetékes intézmény” azt az intézményt jelenti, amelynél az ellátás igénylésének időpontjában az érintett biztosított, vagy az az intézmény, amelynél az érintett személy ellátásra jogosultságot szerzett, vagy jogosultságot szerezne, ha annak a tagállamnak a területén, ahol az intézmény található, saját maga vagy egy vagy több családtagja lakóhellyel rendelkezne. Ennek a fogalmi meghatározásnak az értelmezése oda vezet, hogy amennyiben hazánkban a szlovák állampolgár lakóhellyel rendelkezik, ez a tény megalapozza, hogy a magyar állam illetékes intézményében jogosultsága legyen ellátásra. Ugyanis a rendelet p. p) pontja kimondja, hogy a „lakóhely szerinti intézmény” és a „tartózkodási hely szerinti intézmény” az az intézmény, amely jogosult az általa alkalmazott jogszabályok szerint ellátást nyújtani azon a helyen, ahol az érintett személy lakóhellyel rendelkezik vagy ahol ideiglenesen tartózkodik. Illetékes államnak pedig a rendelet azt a tagállamot nevezi meg, amelynek területén az illetékes intézmény található. A jogi norma személyi hatályát akként állapítja meg, hogy a „rendelet vonatkozik azokra a munkavállalókra, akik egy vagy több tagállam jogszabályainak a hatálya alá tartoznak vagy tartoztak és akik a tagállamok egyikeinek állampolgárai...” [2 cikk (1)].

Az említett rendelet alkalmazási körében vonatkozik

- a betegbiztosítási és anyasági ellátásokra
- a rokkantsági ellátásokra
- az öregségi ellátásokra
- a túlélő hozzátartozó számára nyújtott ellátásokra
- a munkahelyi balesetekkel és foglalkozási megbetegedésekkel kapcsolatos ellátásokra
- a haláleseti juttatásokra

- a munkanélküliségi ellátásokra
- a családi ellátásokra.

A fentiek közül a családi ellátásokra vonatkozóan a Tanács 1972. március 21-i 574/72/EGK rendelete *a szociális biztonsági rendszereknek a Közösségen belül mozgó munkavállalókra és családtagjaikra történő alkalmazásáról* a következőket rendeli: Ha azonos időszakban ugyanazon családtag után két különböző személy jogosult családi ellátásokra vagy családi támogatásokra, akkor a családi ellátásokra, illetve a családi támogatásokra való jogosultság halmozódása tekintetében a családtag lakóhelye szerinti ország jogszabályainak rendelkezéseit kell alkalmazni. E célból a rendelet 73. cikkének (1) vagy (2) bekezdése, illetve 74. cikkének (1) vagy (2) bekezdése szerinti családi ellátásokra vagy családi támogatásra való jogosultságot úgy kell figyelembe venni, mintha az a kérdéses családtag lakóhelye szerinti ország jogszabályai szerint szerzett jogosultság lenne.

E jogszabályoknak megfelelően szociális területen a nemzeti jogunk meglehetősen egyértelmű rendelkezéseket tartalmaz. A *szociális közszolgáltatások* vonatkozásában 1993. évi III. törvény *hatálya kiterjed* a letelepedettekre, továbbá a 7. § (1) bekezdésben meghatározott ellátások tekintetében az Európai Szociális Kartát megerősítő országoknak a Magyar Köztársaság területén jogszerűen tartózkodó állampolgáira is.

A törvény hatálya kiterjed

- a szabad mozgás és tartózkodás jogával rendelkező személyre, amennyiben az ellátás igénylésének időpontjában az Szmtv.-ben meghatározottak szerint a szabad mozgás és a három hónapot meghaladó tartózkodás jogát a Magyar Köztársaság területén gyakorolja és a polgárok személyi adatainak és lakcímének nyilvántartásáról szóló törvény szerint bejelentett lakóhellyel rendelkezik, valamint
- az időskorúak járadéka tekintetében a szociális biztonsági rendszereknek a Közösségen belül mozgó munkavállalókra, önálló vállalkozókra és családtagjaikra történő alkalmazásáról szóló 1408/71/EGK tanácsi rendeletben meghatározott jogosulti körbe tartozó személyre, amennyiben az ellátás igénylésének időpontjában az Szmtv.-ben meghatározottak szerint a szabad mozgás és a három hónapot meghaladó tartózkodás jogát az MK területén gyakorolja és a polgárok személyi adatainak és lakcímének nyilvántartásáról szóló törvény szerint bejelentett lakóhellyel rendelkezik.

A szociális igazgatásról szóló törvény 7. §-ának (1) bekezdése pedig kimondja: „A települési önkormányzat, tekintet nélkül hatáskörére és illetékességére, köteles az arra rászorulóknak átmeneti segílyt, étkeztést, illetve szállást biztosítani, ha ennek hiánya a rászorulóknak az életét, testi épségét veszélyezteti. Az ellátást biztosító követelheti a kifizetett átmeneti segíly megtérítését a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező szervtől.” Következésképpen, az uniós tagállam polgára jogosult az Szt. által szabályozott feltételekkel igénybe venni a pénzbeli szociális ellátást, a természetben nyújtott szociális ellátásokat, valamint a személyes gondoskodást nyújtó szociális intézményi ellátást.

Végül a szociális ellátások finanszírozásáról azt állapítja meg a jogalkotó, hogy „Az állandó lakosok után járó normatív állami hozzájárulás tartalmazza a települési önkormányzatok által nyújtott pénzbeli és természetbeni ellátások kiadásaihoz, valamint az éves költségvetési törvényben meghatározott szociális szolgáltatások működtetési költségeihez történő állami hozzájárulást” (Szt. 126. §). Ily módon az érintett önkormányzatok akkor kerülnek viszonylag megnyugtató helyzetbe, ha a hazánkban letelepedő külföldiek állandó lakhelyet jelentenek be az adott településen. Sajnos azonban erre egyáltalán nincsen garancia.

A szociális szférához képest a *közoktatási ágazatban* a törvényhozó kevesebb fogódzót biztosít a külföldiek vonatkozásában a közszolgáltatások igénybevételével összefüggésben. Az a helyzet merőben új, hogy a szomszédos országból érkező nem magyar anyanyelvű bevándorlókról van szó, ugyanis a szlovákiai magyar kisebbség részéről a közoktatási intézmények igénybevételének már kialakult gyakorlata van (Reisinger 2009). A speciális helyzet abból is adódik, hogy az EGT-állampolgárok, noha esetünkben szlovák nemzetiségűek, s e népcsoport nemzeti kisebbségként elismert Magyarországon, mégsem sorolhatók közéjük, mivel ők az anyaország, Szlovákia állampolgárai. Így nem járható út a nemzeti és etnikai kisebbségek jogainak az érvényesítése a helyi közszolgáltatások megszervezése és igénybevétele körében.

A közoktatásról szóló 1993. évi LXXIX. törvény VII. fejezete nemzetközi vonatkozású rendelkezéseket is tartalmaz, így kiter a külföldi nevelési-oktatási intézmények Magyarországon, magyar nevelési-oktatási intézmények külföldön kérdésekre is. Ez részletesebben azt jelenti [108. § (1)-(2)], hogy

- a Magyar Köztársaság területén külföldi nevelési oktatási intézmény akkor működhet, illetve akkor adhat ki külföldi bizonyítványt, ha abban az államban, ahonnan származik, az intézményt nevelési-oktatási intézménynek, az általa kiadott bizonyítványt pedig az ilyen nevelési-oktatási intézménynek megfelelő bizonyítványnak jogszerűen elismerik.
- a nevelési-oktatási intézményt az oktatásért felelős miniszter veszi nyilvántartásba, illetőleg adja meg a fenntartónak a működés megkezdéséhez szükséges engedélyt. A fenntartó – ha nemzetközi szerződés másképp nem rendelkezik – a működés megkezdéséhez szükséges engedély kiadását kérheti. A külföldi nevelési-oktatási intézmény alapítására, az intézményben folyó nevelő és oktató munkára, valamint annak ellenőrzésére stb. annak az államnak az előírásait kell alkalmazni, amelyik a nevelési-oktatási intézményt sajátjaként elismerte. A törvény szerinti törvényességi ellenőrzés feladatát értelemszerűen a közoktatási feladatkörében eljáró oktatási hivatal látja el. Ez a nevelési-oktatási intézmény Magyarországon nemzetközi szerződés alapján is létrejöhet és működhet. Ezt az intézményt az oktatási miniszter veszi fel a nyilvántartásba.
- a külföldi közoktatási intézmény, illetőleg a nemzetközi iskola fenntartójával az oktatásért felelős miniszter köthet közoktatási megállapodást.

Egyértelmű, hogy Szlovákiával történő megállapodás esetében egyszerűsödik a helyzet. Itt azonban hivatkoznunk kell a fentebb írtakra, ugyanis egy ilyen helyzetben a központi állam nyilvánvalóan nem hagyhatja magukra az önkormányzatokat, lehetőség szerint államközi egyezmény megkötésével célszerű hozzájárulnia az oktatási kérdések, valamint a hozzájuk kapcsolódó finanszírozási problémák rendezéséhez. Egyébiránt a magyar önkormányzatok a közoktatási feladatokat feladatellátási kötelezettséggel végzik. Ezért valószínűsítjük, hogy amennyiben az adott önkormányzatnál bejelentett állandó lakcímmel rendelkező külföldi állampolgárságú gyermek tankötelezetté válik, vonatkozásában az önkormányzatnak feladatellátási kötelezettsége keletkezik. S ezen a ponton merül majd fel a kérdés, ha szlovák nyelvű oktatást igényelnek a letelepedők, vajon az milyen intézményes keretek között, esetleg önkormányzatok közötti együttműködés körében lesz megszervezhető. Az állami szerepvállalást azért tartjuk fontosnak, mert a közoktatási feladatokat ellátó önkormányzatok számára ez mindenképp költségvetési mínuszt fog jelenteni, mivel az állami normatívák nem fedezik a bekerülési költségeket, ezért saját bevételi forrásból lesznek kénytelenek kiegészíteni azokat. A külföldi állampolgárok adófizetési kötelezettsége – mint a továbbiakban látni fogjuk – nem feltétlenül keletkeztet adóbevételt a lakhelyül szolgáló településen.

5. AZ ADÓJOG ÉS A KÖZTEHERVISELÉS EGYES SZABÁLYAI MAGYAR–SZLOVÁK VISZONYLATBAN

A Magyar Köztársaságban a magánszemélyek adókötelezettségét a személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvényünk szabályozza. A törvény 3. §-a értelmében hatálya a magánszemélyre, annak jövedelmére és az e jövedelemmel összefüggő adókötelezettségre terjed ki. Továbbá a belföldi illetőségű magánszemély adókötelezettsége összes bevételére kiterjed (teljes körű adókötelezettség), míg a külföldi illetékességű magánszemély adókötelezettsége kizárólag a jövedelemszerzés helye alapján belföldről származó vagy egyébként nemzetközi szerződés, viszonyosság alapján a Magyar Köztársaságban adóztatható bevételére terjed ki (korlátozott adókötelezettség). E törvénytől viszonyosság alapján is helye van eltérésnek, de a viszonyosság alkalmazása az adózó számára nem eredményezhet a törvényben meghatározottakhoz képest kiterjesztő adókötelezettséget. A viszonyosság kérdésében a miniszter állásfoglalása az irányadó.

A Magyar Köztársaság és a Szlovák Köztársaság között már hosszú ideje létezik idevonatkozó egyezmény, konkrétan az 1996. évi C. törvénnyel kihirdetett, a kettős adóztatás elkerülésére és az adóztatás kijátszásának megakadályozására a jövedelem- és a vagyoadók területén Pozsonyban, 1994. augusztus 5-én aláírt egyezmény. A törvény személyi hatálya azokra a személyekre terjed ki, akik az egyik országban vagy mind Magyarországon, mind Szlovákiában belföldi illetőségűek.

Az egyezmény hatálya kiterjed a jövedelem- és vagyoadókra, így a Magyar Köztársaságban

- a magánszemélyek jövedelemadójára
- a társasági adóra
- a földadóra
- az építményadóra.

Az adóalanyok köre értelemszerűen jelenti a magánszemélyt, a társaságot és minden személyi egyesülést. Az egyezmény szerint az „egyik szerződő államban belföldi illetőségű személy” kifejezés olyan személyt jelent, aki a Szerződő Államnak a jogszabályai szerint lakóhelye, állandó tartózkodási helye, üzletvezetési helye vagy bármilyen más hasonló ismérv alapján ebben az államban adóköteles.

Amennyiben a magánszemély mindkét államban belföldi illetékességű, jogállását az alábbiak szerint kell meghatározni (2. § 4. cikk):

- a) Abban az államban tekintendő belföldi illetőségűnek, amelyben állandó lakóhellyel rendelkezik; amennyiben mindkét államban rendelkezik állandó lakóhellyel, úgy abban az államban tekintendő belföldi illetőségűnek, amellyel személyi és gazdasági kapcsolatai szorosabbak, ezt hívjuk „létérdekei központjának”, mondja a jogszabály.
- b) Ha nem állapítható meg, hogy melyik államban van „létérdekei központja”, vagy pedig egyik államban sem rendelkezik állandó lakóhellyel, abban az államban tekintendő belföldi illetőségűnek, amelynek állampolgára. Következésképpen a szlovák állampolgár ilyen esetben Szlovákiában fog adózni.
- c) Amennyiben nem természetes személyről van szó, és mindkét államban belföldi illetőségű, abban az államban tekintendő belföldi illetőségűnek, amelyben a tényleges üzletvezetésének a helye van. A „telephely” a törvény szerint olyan állandó üzleti hely, melyen keresztül a vállalkozás üzleti tevékenységét részben vagy egészben kifejti, ilyen az üzletvezetés helye, a fiók, az iroda, a gyár, a műhely stb.

Fontos, hogy amennyiben az egyik államban belföldi illetőségű társaság nyereségre vagy jövedelemre tesz szert a másik szerződő államból, a másik állam nem adózathatja meg a társaság által kifizetett osztalékot, kivéve, ha az osztalékot ebben a másik államban belföldi illetőségű személynek fizetik ki. Vagyis ha szlovák belföldi illetőségű cég osztalékot fizet magyar belföldi illetőséggel rendelkező szlovák állampolgárnak, akkor a magyar állam e jövedelmet megadóztatja.

Kifizetési jogcímenként szabályoz a törvény, ami meglehetősen komplikálttá teszi a jogalkalmazást és magát az adóztatást is. Példának okáért, kamatbevétel esetén „Az a kamat, amely az egyik szerződő államban keletkezik, és amelyet a másik szerződő államban belföldi illetőségű személynek fizetnek, csak ebben a másik államban adózatható, ha a kedvezményezett belföldi személy a kamat haszonhúzója”. Tehát valószínűsíthetjük, hogy magyar belföldi illetőséggel rendelkező szlovák állampolgárnak szlovák bank által fizetett kamat utáni adója a magyar államot illeti. Ugyanez a szabály vonatkozik a jogdíjakra.

A közszolgálat területén teljesített nem nyugdíj jellegű térítés, amelyet az egyik szerződő állam hatósága fizet ki magánszemélynek, csak abban az államban adózatható, amelyben a kifizető politikai egység vagy hatóság működik (19. cikk). Az ingatlanvagyonban megtestesülő vagyont, amelynek tulajdonosa például magyar belföldi illetőségű személy, de a vagyon Szlovákia területén fekszik, csak a szlovák állam jogosult adóztatni (22. cikk).

Az idézett jogszabályba foglalt konklúzió tehát az, hogy a Magyar Köztársaságban belföldi illetőségű személyt, amennyiben olyan jövedelemre tesz szert vagy olyan vagyona van, amely az egyezmény rendelkezéseivel összhangban a Szlovák Köztársaságban adózatható, hazánk mentesíti az ilyen jövedelem vagy vagyon utáni adókötelezettség alól. Noha a magyar állam elsődlegesnek tekinti a szlovák állam adóztatási jogát, a Magyar Köztársaság a hazánk joga szerint fizetendő adóból engedi csak levonni a külföldön megfizetendő részt, azaz a belföldi adókötelezettség szerinti teljes adó megfizetésére kötelezi az adóalanyt.

A vázolt jogi szabályozás tükrében megállapítható, hogy az adójog elsőrendűen a Magyarországra beköltöző szlovák állampolgárok státuszának függvénye, amit a belföldi illetékesség fogalma fejez ki leginkább.

6. ÖSSZEGZÉS

Megállapítható, hogy a határ menti ingázás kérdésköre meglehetősen új problématerület. Bár az EU jogrendszere igyekszik orientálni a nemzetállamok jogalkotását, a viszonyok rendezésének a kezdetén járunk. A hazánkba költöző szlovák állampolgárokat illető jogok és az államot, illetve az érintett önkormányzatokat terhelő kötelezettségek egyértelmű tisztázását nehezíti a betelepülők státuszának tisztázatlansága. Ez nem kevéssé azzal függ össze, hogy a kompetenciát birtokló Bevándorlási és Állampolgársági Hivatal nyilvántartási rendszere nem tartja nyilván, hogy a regisztráló külföldinek a bejelentett lakcíme állandó lakhelye-e vagy csak tartózkodási helye. Kizárólag lakóhelyet tart nyilván, miközben az EU ismertetett joga adott esetben elsődleges és másodlagos tartózkodási helyről beszél. Nem mellékes kérdés, hogy a Pozsonyi agglomeráció magyar településein életvitelszerűen tartózkodnak a szlovák állampolgárok, miközben az önkormányzat kifejezetten az állandó lakosok után hívhat le állami támogatásokat közszolgáltató tevékenységével összefüggésben. Ily módon a terminológiai meg nem felelésre is föl szeretnénk hívni a figyelmet, ami ismételten arra utal, amit már több ízben hangsúlyoztunk, hogy csak és kizárólag az önkormányzatok közötti együttműködés szintjén a felmerülő problémák egyértelműen nem rendezhetők. A központi kormányzat elkötelezettségére és támogatására van szükség a problematika államközi vonatkozásai miatt.

IRODALOM

- Das Schulsystem in Bayern, Sachsen und der Tschechischen Republik mit Glossar. EUREGIO EGRENSIS im Rahmen des Projektes CLARA@eu. Marktredwitz–Karlsbad–Zwickau, 2006. Mai.
- Franzke, J. 2009. Gemeinsame Zukunft in der Grenzregion. Beitrag auf der deutsch-polnischen Konferenz „Polen und Deutsche“. http://dielinke-fraktion.brandenburg.de/fileadmin/download/PDF/Fraktion_in_Aktion/2009/dt_polnische_konferenz/Slubice_2009_Prof_Franzke.pdf. (2010. június 4.)
- Lee, Everett S. 1972. Eine Theorie der Wanderung. In Széll, G. Hg. *Regionale Mobilität*. München, 115–129.
- Liszkayné Nagy É. K. 2006. A külföldiek magyarországi bevándorlásának, illetve letelepedésének szabályozása és elbírálásának gyakorlata a kezdetektől napjainkig. PhD értekezés tézisei. PTE Állam- és Jogtudományi Kar Doktori Iskola, Pécs. Témavezető: Kiss László egyetemi tanár.
- Nerb, G. – Hitzelsberger, F. – Woidich, A. – Pommer, S. – Hemmer, S. – Heczko, P. 2009. Scientific Report on the Mobility of Cross-Border Workers within the EU-27/EEA/EFTA Countries. Final Report, European Commission DG Employment and Social Affairs, January 2009.
- Reisinger A. 2009. Szlovák–magyar határon átnyúló oktatási kapcsolatok. In Hardi T. – Tóth K. szerk. *Határaink mentén. A szlovák–magyar határtérség társadalmi-gazdasági vizsgálata*. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja. 101–130.
- Tóth P. – Mezey I. 2009. A települési és területi önkormányzatok kapcsolatai a magyar–szlovák határ mentén. In Hardi T. – Tóth K. szerk. *Határaink mentén. A szlovák–magyar határtérség társadalmi-gazdasági vizsgálata*. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja. 77–100.
- Wetzel, T. 2009. A bevándorlás kérdése Magyarországon. PhD értekezés. Pázmány Péter Katolikus Egyetem Jog- és Államtudományi Kar Doktori Iskola, Budapest. Témavezető: Kilényi G. és Varga Zs. A.
- Zweckverband EMS Dollart Region Satzung. Veröffentlicht im Amtsblatt des Reg.-Bez. Weser-Ems Nr. 50 v 10.12.2004. S. 1206. <http://www.edr.icserver8.de/index.php?id=48>.

CSIZMADIA ZOLTÁN

HÁLÓZATOSODÁS MINT LEHETŐSÉG

1. BEVEZETÉS

A szervezetek közti hálózati jellegű együttműködések egyre jobban felértékelődnek napjainkban. Lényegében a globalizáció és az információs társadalom kialakulásának folyamataként a hálózati társadalom formálódása az életünk minden szegmensében egyre nyilvánvalóbb (Castells 2005). Eleinte a gazdasági együttműködések, a kutatás-fejlesztés és az innováció területén jelent meg ezeknek az új szerveződési mechanizmusoknak és struktúráknak a minél alaposabb kutatása (Csizmadia 2009), de napjainkban már a civil társadalom (Kákai 2009), a helyi kormányzás (Pálné Kovács 2009; Somlyódyne Pfeil 2010), a lokalitás (Csurgo et al. 2009) és a határon átnyúló együttműködések (Hardi 2010) esetében is figyelembe veszik a hálózatosodás lehetőségét.

A tanulmány célja annak a hálózatépítési folyamatnak és eredményeinek a bemutatása, amelyet az AGGLONET projekt keretei között végeztünk hat workshop keretében egy közszolgáltatás-fejlesztési hálózat kialakítása érdekében Pozsony határon átnyúló agglomerációjában. Néhány bevezető gondolat és elméleti fejtegetés után a fő alkotóelemét a tanulmánynak az a rész jelenti, ahol összefoglaljuk azokat a gyakorlati tapasztalatokat és lényeges következtetéseket, amelyeket a több mint fél éves együttműködést ösztönző hálózatfejlesztési munka során szereztünk.

2. HÁLÓZATFEJLESZTÉSI CÉLOK ÉS PRIORITÁSOK

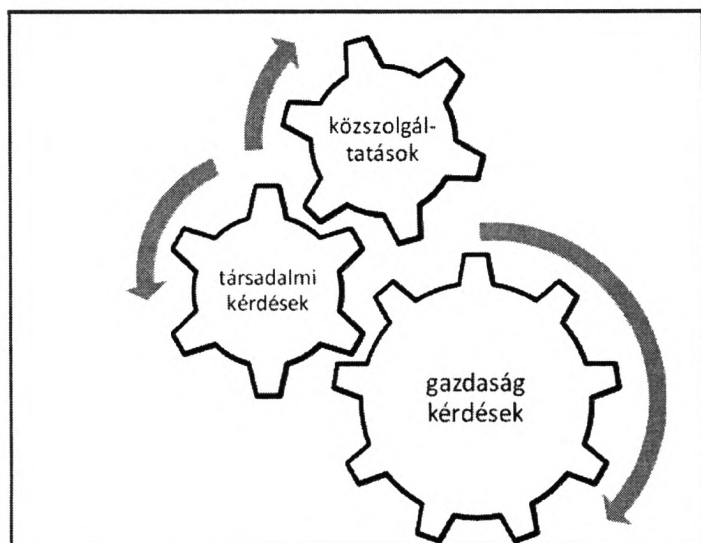
Az AGGLONET projekt általános célja egy közszolgáltatás-fejlesztési hálózat kialakítása volt Pozsony határon átnyúló agglomerációjában, szervezetfejlesztő workshopok segítségével a minél hatékonyabb és sikeresebb hálózati, partnerségi, program- és projekttervezési és irányítási kapacitások fejlesztése érdekében.

A hálózatépítésben stabilan összesen hat önkormányzat vett részt két kutatóintézet mellett:

1. Rajka Község Önkormányzata/Obec Rajka	Győr-Moson-Sopron
2. Mosonmagyaróvár város Önkormányzata/Mesto Mosonmagyaróvár	Győr-Moson-Sopron
3. Dunakiliti Község Önkormányzata/Obec Dunakiliti	Győr-Moson-Sopron
4. Somorja Város Önkormányzata/Mesto Šamorín	Nagyszombati kerület
5. Pozsonypüspöki Község Önkormányzata/Obec Podunajské Biskupice	Pozsonyi kerület
6. Vajka Község Önkormányzata/Obec Vojka nad Dunajom	Nagyszombati kerület

A projekt abból indult ki, hogy a magyar oldal határ menti térsége számára fontos felismerni, „egy dinamikus főváros előterében helyezkedik el, így társadalmi-gazdasági fejlődését már nem mint nemzetállami periféria, hanem mint egy urbánus régió alcentruma (Mosonmagyaróvár), illetve annak jó életminőséget biztosító szuburbán zónája képzelheti el”. A már most is létező, illetve a jövőben várható a határon átnyúló szuburbanizációból eredő gazdasági és társadalmi, közszolgáltatási problémák feltárása, megértése és kezelése nem képzelhető el valamilyen szintű együttműködés nélkül. Célszerű lenne partnerségi hálózatot kiépíteni a határ két oldalán elhelyezkedő önkormányzatok és szolgáltatók rendszeres, a gyakorlati életre irányuló együttműködésére.

1. ábra. A hálózati együttműködés fő területei – a szuburbanizációs kihívások fő dimenziói



Forrás: Saját összeállítás

A hálózatfejlesztési munkacsomag konkrét célja egy olyan, határon átnyúló együttműködő hálózat létrehozása volt, amely elsősorban az érintett önkormányzatok részvételén alapul, de lehetőség szerint a projekt végrehajtása során megismert szereplői kört (lakossági aktorok, civil szereplők, fejlesztő intézmények stb.) is integrálja. A hálózatnak alkalmasnak kell lennie arra, hogy a projekt lezárása után olyan együttműködéseket valósítson meg, amelyek elősegítik a résztvevő önkormányzatok számára a szuburbanizáció kérdéseinek a megválaszolását.

A közös találkozókön hamar körvonalazódtak azok a kérdések, amelyek különösen a szlovák oldalon alapvető fontosságúak (Tóth Károly összeállítása):

- önkormányzatokkal kapcsolatos problémák (működés, lakossági nyilvántartás, adózás, szolgáltató ellátó rendszerek)
- társadalmi viszonyok és kapcsolatok megváltozása (kulturális igények, hitélet, környezeti követelmények, közösségi normarendszer, közélet, közbiztonság, középíprteg összetételének változása, új generációk hatása)
- hogyan integrálódik egy új generáció a település életébe
- nemzetiségi összetétel változása (szlovák–magyar arányszám, nyelvi problémák, kulturális különbségek kezelése)
- egyéni és helyi gazdasági kapcsolatok bővülése és annak hatása (társadalmi tőke)
- kulturális különbségek kezelése.

A projekt elő kívánta segíteni egy közös hálózati intézmény létrehozását, amely összefüzi az azonos területi folyamatban résztvevő, de eltérő nyelvű, etnikumú, intézményrendszerhez tartozó szereplők együttműködését. Megkeresi azokat a pontokat, ahol a határ menti önkormányzatok a gyakorlati, mindennapi életben együtt tudnak működni egymással a térség lakosainak ellátásában s a két államhoz tartozó hivatalokkal. A kiépülő hálózat nem csupán az önkormányzatok határon átnyúló kapcsolatrendszerét és feladatellátását erősíti, hanem alkalmas, intézményt nyújt az érintett hivatalok, közszolgáltatások együttműködésének, határon átnyúló tevékenységének elősegítésére is.

3. A HÁLÓZATOSODÁS ELŐNYEI, SIKERESSÉGI KRITÉRIUMAI ÉS A LEHETÉSES VESZÉLYFORRÁSOK

A hálózatra úgy kell tekinteni, mint egy új vagy újra felismert és egyre dominánsabb funkciót kapó társadalmi szerveződési formára. A hálózatosodás egyszerre több szempontból is értékes és hasznos megoldás lehet.

Általánosságban a hálózatokat pontok és vonalak összességeként foghatjuk fel. Ebből a megközelítésből következően társadalmi környezetünkben rengeteg különböző típusú hálózat található meg (hálózati társadalom), egyfajta sajátos társadalmi szerveződési formaként kezelendő, strukturális, evolúciós és funkcionális paraméterekkel (hálózati szervezet). A lazább informális, de főleg a formalizált, intézményesült hálózati szerveződés a társadalmi cselekvés, a fejlesztés keretrendszere is egyben (centrum-periféria viszonyok, feladatmegosztás, kötelezettségek és jogosultságok). Végezetül felfoghatók úgy is a társadalmi cselekvők közti relációk szervezett struktúrái, mint kommunikációs és döntéshozatali rendszerek. Egy nagyvárosi térség településeinek a kooperációs hálózata lényegében ebben az értelemben fontos új szerveződési lehetőség, elsődlegesen azzal függ össze, hogy az önkormányzatok és a térség más szervezetei új módszereket találjanak közös problémáik felismerésére, megértésére és megoldására.

Mint minden társadalmi eszköz, a hálózati szerveződés is kétarcú entitás. Nem lehet kizárólag abból kiindulni, hogy milyen előnyei vannak, bár többnyire ezt szoktuk kiemelni (1. táblázat). A lista tovább bővíthető, nem célunk egy teljes leltár kidolgozása, kizárólag arra fókuszáltunk, hogy a térségben működő szervezetek számára mit érdemes észben tartani akkor, amikor valamilyen hálózat kialakításában gondolkodnak.

1. táblázat. A hálózatosodás előnyei és hátrányai, nehézségei

Előnyök – Erősségek	Hátrányok – Gyengeségek
1. Horizontális szerveződési forma (vízszintes szervezet, nincs hierarchia) 2. Heterogén összetétel (sokoldalúság, komplex kérdések kezelése) 3. Demokratikus működés, önkéntesség, saját belső cél mint integráló erő 4. Szinergia, csoportmunka 5. Dinamikusan fejlődhet, átalakulhat, adaptálódhat 6. Könnyen bővíthető, átkonfigurálható, flexibilis	1. Nehezen fogható össze 2. Nem mindig világos a munkamegosztás 3. Nem mindig egyértelmű a koordinátor 4. Belső kohézió hiánya, túl heterogén 5. Nem biztosított az utóélete, fenntarthatósága 6. A kommunikációs mechanizmusok nem olyan egyértelműek (információ megosztás, elosztás, szűrés, irányítás és időzítés stb.)

Forrás: Saját összeállítás

A hat találkozó alapján azt a következtetést vontuk le, hogy a legfontosabb cél a gyengeségek, veszélyforrások kiiktatása során az „első az egyenlők között” funkciójú összefogó, dinamizáló szervezet megtalálása, kijelölése és a belső kommunikációs szisztéma minél gyorsabb kialakítása, amelyre építve el lehet kezdeni tisztázni a szerepeket, elvárásokat, munkamegosztási mechanizmusokat és gondolkodni azon is, hogy milyen erőforrásokra (pályázati lehetőségek) van szükség a fenntarthatóságához.

A gazdaságszociológiában kiterjedt szakirodalom található az összekapcsoltság előnyeiről, természetesen elsődlegesen arról, hogy milyen gazdasági következményei vannak az összekapcsoltságnak, a különböző hálózati szerveződési megoldásoknak vagy akár a rengeteg fajta bilaterális vagy multilaterális kapcsolatnak (Smith-Doerr – Powell 2005). A hatások három csoportja különböztethető meg a *teljesítmény*, az *elosztás* és a *diffúzió* szemszögéből. A következmények mindhárom esetben kedvezőek és kedvezőtlenek is lehetnek vagy vegyes kimenetelűek az egyén vagy a csoport/közösség, sőt az egész társadalom szintjén is (2. táblázat). A társadalmi kapcsolatok, a személyközi és a szervezeti relációk egyszerre befolyásolják a gazdasági-társadalmi tevékenységek eredményeit, a különböző allokációs megoldásokat és az információáramlás mechanizmusait, a különböző ötletek és gondolatok terjedésének folyamatát. Az itt felsorolt példák a gazdasági élethez kötődnek elsődlegesen, de sok ponton hasznosak lehetnek egy olyan funkcionálisan összetett hálózat kialakításának mérlegelésekor is, mint a közszolgáltatások fejlesztésére fókuszáló önkormányzati kooperációk.

Jól látható a felsorolt témakörök száma alapján, hogy az empirikus kutatások esetében a legjobban kutatott területnek a teljesítményre gyakorolt pozitív és negatív hatások számítanak. Kiemelendő a piaci láthatóság, a szervezeti környezeten belüli presztízs és az eredmények hatékony, látványos interpretációja során játszott pozitív szerepe a személyközi és a szervezetközi relációknak és hálózati pozícióknak. Talán érzékelhető, a következmények feltárása még csak kezdeti fázisban van, összetett a kérdéskör, nincs (és nem is nagyon lehet) mögötte egy egységes elméleti keret, különböző középszintű elméletekre épülő empirikus kutatási eredményekre alapozottan lehet a sokszínű mozaik egy-egy darabját kiemelni, illetve néhány ponton ezeket összefűzni, egymáshoz kapcsolni.

A hálózatfejlesztés mindezek ellenére nem jelent eleve sikeres szerveződési megoldást problémáink kezelésére, új fejlődési pályák kialakítására és fejlesztések megvalósítására. A sikeresszerint legalább hat ismérve van:

közös cél (mit szeretnénk elérni mint csoport)

motiváció (személy szerint mi miért akarunk részt venni benne)

aktív részvétel (milyen mértékben, intenzitással szeretnénk bekapcsolódni a hálózatba)

közös értékek, munkamódszerek, identitás (megkönnyíti, de nem szükségszerű feltétel)

tagok közötti bizalom (elengedhetetlen)

hatékony kommunikáció (redundancia, információs túlterhelés kiszűrése).

A projekt időszakában szervezett partnertalálkozók rávilágítottak arra, hogy az önkormányzatok esetében a saját motiváció, érdek és a részvételi aktivitás (többletfeladat, idő és energia, munkaerő hozzárendelése) jelentett az elején nehézséget. Ahogy előrehaladtunk a szuburbanizációval járó problémák feltárásában, egyre több szereplőnél tisztázódtak a saját érdekeltségi körébe tartozó kérdések és így a közös célok is.

2. táblázat. Az összekapcsoltság következményei (előnyök és hátrányok)

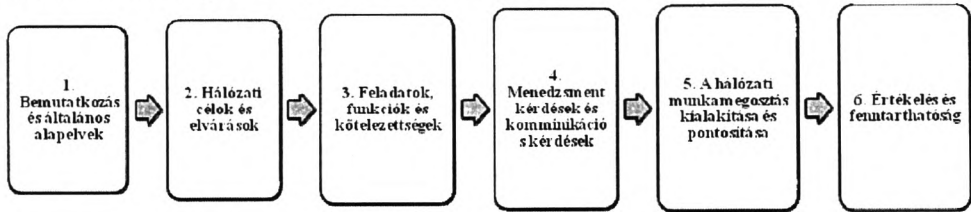
Teljesítmény	Elosztás	Diffúzió
<i>Kedvező következmények</i>		
EGYÉNI Munkakeresés Munkahelymegtartás, védettség Információgyűjtés Kedvezőbb értékelés, elismerés Jobb előmeneteli lehetőségek Kedvezőbb juttatások, kereset, kompenzáció Új üzlet, vállalkozás beindítása SZERVEZETI Jobb és gyorsabb hozzáférés az erőforrásokhoz Hatékonyabb szervezeti tanulás Gyorsabb, magasabb minőségű fejlesztés, innováció Bizonytalanság-csökkentés Nagyobb „túlélési esély” a piacon A megfelelő munkaerő megtalálása Ajánlások/referenciák	Magasabb fizetés Előmeneteli lehetőségek, kiskapuk Mentorálás Szponzoráció Bizalom Hitelezés	Információhoz való hozzáférés Innováció terjedése Tudásáramlás és tudástranszfer (különösen a rejtett tudásé) Adaptáció Modellek, minták, stratégiák, módszerek átvétele, másolása Nagyobb láthatóság Presztízs Eredmények, sikerek hatékonyabb interpretációja (jobb marketing)
<i>Kedvezőtlen következmények</i>		
Erős kötések uralma: bezáródás, lokális információs csapdák Redundáns információk Konformitás, megmerevedés Kompetenciacsapda Új ötletek, gondolatok kizárása Marginalizálódás, túl erős csoportnyomás Sűrűbb konfliktusok Korrupció Klikkesedés Illegális aktivitás, szervezett bűnözés, feketegazdaság	Nemi Faji/etnikai Osztály/réteg alapú megkülönböztetések Erőforrás korlátozás Kizárás, kirekesztés Exkluzivitás	Koncentrációk Koordinációs elit Információs elit Információ kisajátítás Befolyás Túlzott utánzás, mintakövetés

Forrás: Smith-Doerr – Powell 2005, 388–393. alapján saját összeállítás

4. A HÁLÓZATÉPÍTÉS SZAKASZAI ÉS KOMPONENSEI

A hálózatfejlesztési folyamatot a projekthez igazítva hat modulra bontottuk fel. Az egyes modulokat egy-egy partnertalálkozón kellett megvalósítani, követve az előzetesen kidolgozott logikai sorrendet (2. ábra).

2. ábra. A hálózatfejlesztés lépései – eredeti elképzelés



Forrás: Saját összeállítás

A gyakorlati megvalósítás során kiderült, hogy ebben a szisztémában a 3. és a 4. modul sorrendje nem volt optimális. Hatékonyabb lett volna, ha először a menedzsment és kommunikációs kérdések kerülnek megvitatásra, majd utána a feladatok, funkciók és kötelezettségek, mert így az elején jóval nehezebb volt a találkozókon kívüli spontán vagy koordinált többlet-kommunikáció.

A hálózatfejlesztési lépésekkel párhuzamosan zajlott a szuburbanizációs kihívások, problémák feltárása különböző dimenziókban (helyi kormányzás, infrastruktúra, közszolgáltatások, gazdaság, társadalom stb.). Azért hangsúlyozzuk ezt, mert lényegében alapvetően megnehezítette a hálózatfejlesztést az a momentum, hogy a háttérkutatás vele párhuzamosan haladt, hiszen a közös célok, az egyéni motivációk szempontjából folyamatosan új impulzusok érték a résztvevőket (3. ábra).

3. ábra. A hálózatosodás mögötti tartalmi elemek – a szuburbanizációs kihívások dimenziói a térségben



Forrás: Saját összeállítás

Hatékonyabb megoldásnak tűnik más együttműködések előkészítésekor az ilyen jellegű háttéranyagok előzetes elkészítése és a teljes problématérkép használata már az első és a második fejlesztési modul során (alapelvek, célok és elvárások).

Egyfajta gyakorlati útmutatóként közöljük az általunk kidolgozott részletes tematikáját is a közszolgáltatási hálózat kialakításának:

3. táblázat. Hálózatfejlesztési modulok

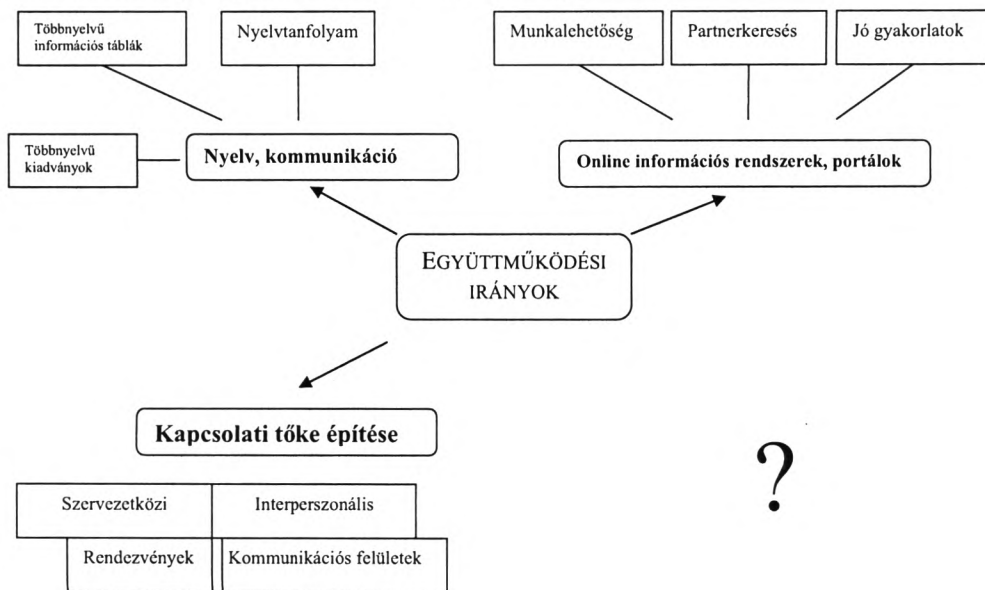
1. <i>Problémafeltárás, a hálózatépítés általános kérdései</i>	– a hálózatfejlesztés előzetes céljának ismertetése, a menetrend bemutatása – a hálózatépítés általános módszereinek és céljainak bemutatása (miért jó hálózatba szerveződni, milyen előnyei és milyen nehézségei vannak) – a lehetséges tagok körének megvitatása, kikkel szeretnének együttműködni, a hálózatbővítés lehetséges irányai – partnerek korábbi hálózati tapasztalatai, tagságai, észrevételei
2. <i>Hálózati célok és elvárások</i>	– az együttműködés céljainak, a hálózat formájának és lehetséges módszereinek a tisztázása – milyen prioritásai és elvárásai vannak a tagoknak – együttműködést akadályozó tényezők: politikai, nyelvi, jogi, anyagi, érdek jellegű stb.
3. <i>Hálózati funkciók</i>	– a hálózat tagjai személyes és szervezeti kompetenciáinak a feltérképezése, rendszerezése (humán tőke, társadalmi tőke, szervezeti erőforrások, orientáció, érdeklődési kör) – az egyes hálózaton belüli lehetséges feladatkörök, funkciók és kötelezettségek összeállítása a célok és elvárások összefüggésében (ki, mit, hogyan, miért, mikor) – különösen fontos egy horizontális szervezet esetében is a hálózatot összefogó, mozgató, életben tartó magszervezetek körének behatárolása (kik vállalnák, milyen keretek között) – milyen kompetenciák hiányoznak, kiket lehetne még bevonni a hálózatba ennek pótlása érdekében
4. <i>Menedzsment és kommunikáció</i>	– az első három modul alapján a hálózat tagjai kialakítják és elfogadják a hivatalos működési és kommunikációs eljárások és módszerek alapjait – a hálózat megalakításának és szervezeti működése alapszabályainak az összeállítása, tisztázása – ennek véglegesítése a hálózatépítési fázis végső szakaszában történik meg – kommunikációs kérdések (lehetőségek: e-mail, weblap, elektronikus projektfelület, találkozók menetrendje, gyakorisága, mechanizmusa, külső kapcsolattartás, marketing stb.)
5. <i>Munkamegosztás véglegesítése</i>	- a hálózat minden egyes tagszervezetére vonatkozóan véglegesíteni kell: – a szerepvállalás formáját – a személyi kereteket – hogy milyen feladatot koordinál – hogy milyen feladatokban vesz részt
6. <i>Értékelés, fenntarthatóság, továbbfejlesztés</i>	– a csoportmunka eredményeinek összefoglalása – a hálózat kialakítás folyamatának értékelése (eredményesség, hatékonyság, nehézségek stb.) – a korábban elfogadott alapelvek, szabályzatok véglegesítése – a hálózat jövőbeli fennmaradása, működőképessége és fejlesztése érdekében szükséges következő lépések beazonosítása, a megoldandó feladatok összegyűjtése

5. A HÁLÓZATFEJLESZTÉS EREDMÉNYEI ÉS TAPASZTALATAI

A hálózatépítő találkozók során elért főbb eredmények ismertetésével és a gyakorlati megvalósítás alkalmával felmerülő problémákból leszűrt tapasztalatokkal zárjuk a tanulmányt. Világossá vált, hogy milyen fajsúlyú, léptékű kérdések azok, amelyekkel első körben hálózati formában szeretnének foglalkozni az érintett önkormányzatok. Az is kiderült, hogy nem szeretnének egy újabb formális, túlszabályozott, merev „hálózati intézményben” szerepet vállalni, inkább a lazább, kevesebb kötelezettséggel járó kölcsönös együttműködési megállapodásra épülő koordináló szervezet által összefogott, projektalapú struktúra lenne célravezető. Az eredeti elképzelésekkel ellentétben a hálózatfejlesztési modulok is revízióra szorulnak, pontosabban a korábban kidolgozott hat lépés elé számos előkészítő lépést is célszerű beiktatni annak érdekében, hogy a hálózatépítés hatékony legyen.

A partnertalálkozók alkalmával rendezett beszélgetések alapján a hálózati együttműködés lehetséges irányai nem tisztázódtak teljesen, de néhány terület, irány egységes támogatás mellett azért kirajzolódott (4. ábra). Érdekes módon ezek a nagy többséggel támogatott kezdeti ötletek elsődlegesen nem a komolyabb intézményi, infrastrukturális alapjaihoz, gazdasági, jogi vagy igazgatási kérdéseikhez kapcsolódnak a határon átvélő szuburbanizációs folyamatnak. Nyelv, kommunikáció, információs rendszerek, kapcsolati tőke, rendezvények, kiadványok, weboldalak, tanfolyamok, kommunikációs felületek a leggyakoribb hívószavak. Olyan átlátható, jól körvonalazott, nem túl nagyléptékű és külső (pályázati) forrásból finanszírozható feladatok ezek, amelyek teljesen alkalmasak egy laza együttműködési hálózatra épülő, intenzív projekt alapú kooperációs fejlesztési logika végigvitelére, amennyiben elérhetőek lesznek ilyen tárgyú pályázati kiírások.

4. ábra. Lehetséges együttműködési területek, irányok



Forrás: Saját összeállítás

Térjünk rá a gyakorlati tapasztalatokra az együttműködési hálózat kialakítása területén. Négy nagyobb témakör mentén foglalhatók össze a tanulságok.

1. Előkészítő háttérmunka: alapvető tapasztalat volt, hogy az előkészítő munkát nem szabad összemosni a hálózatfejlesztés szakaszaival, minél alaposabb és átfogóbb megalapozó fázisra van szükség annak érdekében, hogy a hat fejlesztési lépcső megvalósítása gördülékenyebb legyen. A megfelelő sorrend a következő lehet: problémafeltárás, területbehatárolás (földrajzi és tartalmi), potenciális szereplők beazonosítása és kiválogatása, alapos cél- és prioritásanalízis. Ezek a tevékenységek a lehetséges partnerek bevonásával és egy külső szakértő szervezet segítségével végezhetők el a leghatékonyabban, még a hatlépéses fejlesztési menetrend előtt.
2. Egy a kollektív cselekvési logikából fakadó problémát is meg kell oldani. Egy hálózat kialakítása, majd működtetése folyamatosan felveti azokat a kérdéseket, amelyeket a társadalomtudomány a kollektív cselekvés problémájának nevez (Olson 1997; Elster 1995). Tipikus játékelméleti dilemmát okozó cselekvési stratégia lehet a potyautas mentalitás, a „balekszerép” elkerülése, az „önvédő óvatosság” alkalmazása. Az ilyen kollektív cselekvési gátakat külső ösztönzők, belső szabályok, kölcsönösen vállalt kötelezettségek révén lehet csak feloldani, kiiktatni vagy minimálisra csökkenteni. Ehhez viszont a konkrét egyéni és hálózati szintű eredmények, következmények minél korábbi beazonosítása, körülhatárolása, világos bemutatása és tudatosítása, folyamatos szem előtt tartása és frissítése szükséges.
3. Függetlenül a szépen csengő horizontális, partnerségi, kooperatív cselekvési formától alapvetően fontos egy leendő hálózatalakotó aktív szereplő jelenléte a kezdetektől fogva. Nem külső szereplőről beszélünk, egy bábáskodó mentorról, tanácsadóról, hanem a későbbi tevékenységekben is érdekelt és ezért motivált partnerszervezetre. Ennek hiányában nagyon nehéz továbblépni a tettek mezejére, elakadhat a folyamat a célok és prioritások szintjén, mert onnan kezdődően már a kooperációs költségek (nem biztos, hogy közvetlen anyagi költségek, inkább szabad idő, energia, kapcsolati tőke használata stb.) ténylegesen megjelennek és növekednek.
4. Végezetül fontos része volt a hálózatfejlesztési folyamat során nyert tapasztalatoknak az anyagi tényezőkkel összefüggő problémák felbukkanása. Új kötelezettségek felvállalása soha sem könnyű. Megfelelő finanszírozási háttér nélkül nem lesz működőképes a hálózat (belső és külső ráfordítások kalkulációja és felosztása). Saját áldozatot is követelő, mindenkít érintő és méltányosan elfogadott arányú ráfordításra szükség van a komolyan vételéhez. Összességében elmondható, hogy mindezek ellenére a hálózatfejlesztési munka sikeres volt, sok gyakorlati tapasztalattal gazdagította a projektben részt vevő szervezeteket, és sikerült megalapozni egy olyan kapcsolathálózati magnak (hat önkormányzat) a későbbi együttműködési rendszerét, amelyben a szereplők egyre tisztábban látják a közös céljaikat, a lehetséges szerepeiket, megismerték a hálózati jellegű szerveződési megoldások alapvető tulajdonságait és egyre nagyobb várakozásokkal tekintenek a jövőbeli együttműködési projektek kidolgozására.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Castells, M. 2005. A hálózati társadalom kialakulása. Az információ kora. Gazdaság, társadalom és kultúra. I. köt. Budapest, Gondolat-Infonia.
- Csizmadia, Z. 2009. Együttműködés és újitóképeség. Budapest, Napvilág Kiadó.

- Csurgó B. – Kovách I. – Megyesi B. 2009. Helyi hálózatok Európában és Magyarországon. Politikatudományi Szemle, 18. 2. 120–140.
- Elster, J. 1995. A társadalom fogaskerekei. Budapest, Osiris–Századvég.
- Hardi T. 2010. Features of Border Regions, Trans Border Co-operation and Movements Across the Hungarian-Slovakian Border. Megatrend Review, Vol. 7 (1) 103–118.
- Kákai L. 2009. Civil kapcsolati viszonyok. Civil Szemle 2009/4. 111–133.
- Olson, M. 1997. A kollektív cselekvés logikája. Budapest, Osiris Kiadó.
- Pálné K. I. szerk. 2009. A politika új színtere a régió. Pécs–Budapest, Pécsi Tudományegyetem – Századvég Kiadó, 242.
- Smith-Doerr, L. – Powell, W. W. 2005. Networks and economic life. In Smelser, N. J. – Swedberg, R. szerk.: The Handbook of Economic Sociology. New York, Russell Sage Foundation, 379–402.
- Somlyódy Péter E. 2009. Emerging local authority networks within the framework of local administration reform in Hungary. Geographia Polonica, 82, 2, 5–20.

SOMLYÓDYNÉ PFEIL EDIT LEHETŐSÉGEK A SZUBURBÁN ÖNKORMÁNYZATOK INTÉZMÉNYESÍTETT EGYÜTTMŰKÖDÉSÉRE

1. BEVEZETÉS

Magyarországon az agglomerációknak, de a szuburbán településgyűrűknek sincs adekvát együttműködési formájuk. S nem beszélhetünk olyan szervezeti típusról sem, amely egy lehetséges hálózat működését formalizálná. Tekintettel arra, hogy az AGGLONET projekt határon átnyúló jelleggel szeretne hozzájárulni a helyi önkormányzatok kompetenciájába tartozó problémák orvoslásához, különös tekintettel a határ menti mobilitás és visszaingázás fogalomköre, a nemzeti jog által felkínált intézményesítési lehetőségeken túl az európai jogi megoldásokra is tekintettel kell lennünk. A projektben, majd a kialakítandó kooperációban részt vevő szlovák és magyar önkormányzatok okán sietünk leszögezni, hogy egy formalizált együttműködés létrehozása feltétlenül igényli a központi államok valamilyen szintű közreműködését. Ez legfőképpen azzal magyarázható, hogy mind Szlovákia, mind Magyarország unitárius állam, ahol a nemzetközi döntési kompetenciáknak teljes centralizációja érvényesül. A helyi önkormányzatok ugyan decentralizált területi egységek, azonban sem az alkotmányjogi, sem a regionális decentralizáció stílusjegyeivel nem rendelkeznek. Következésképpen nincs felhatalmazásuk az állami szuverenitást érintő szerződések, együttműködések létrehozására. Némileg nehezíti a lehetséges szervezeti formák számbavételét, hogy a projekt részeseként szereplő önkormányzatok (Rajka, Mosonmagyaróvár, Dunakiliti, illetve a szlovák oldalon Mesto Šamorín, Obec Podunajské Biskupice és Obec Vojka nad Dunajom) önkormányzati feladatok közös ellátását, koordinálását tartják szem előtt, azaz a kooperáció keretei között a közfeladatok nyújtásáról van szó hosszú távon.

2. AZ INTÉZMÉNYES EGYÜTTMŰKÖDÉS VÁLASZTHATÓ FORMÁI

A célul kitűzött szlovák–magyar együttműködési hálózat létesítésének specifikuma, hogy noha egy agglomeráció azonos érdekekkel rendelkező önkormányzatait fogja tömöríteni, az nem lehet tipikus agglomerációigazgatási szerv. Hiszen nem a teljes Pozsonyi agglomeráció problematikájának kezelése a feladat, hanem csupán egy azon belüli szuburbán településgyűrű a célpontja.

A szervezeti forma megválasztásakor több szempont mérlegelendő:

- a kooperációban vezető szerepet betöltő tagok önkormányzatok lesznek, illetve kell lenniük
- a jelenlegi résztvevők szándéka szerint alkalmassá kell válnia magánjogi és civil szereplők bevonására
- a közös feladatkatalógus, aminek jellege az együttműködő partnerektől függ; ez lehet pl. közszolgáltatások megszervezése, közös gazdaságfejlesztési tevékenység és adópolitika, egyeztetett lakáspolitiká, közlekedés, turizmusmarketing.

Alapkérdése a szervezeti forma megválasztásának a kooperáció tartalma, azaz koordinatív típusú vagy a feladatok megvalósítására alkalmas szövet hoznak-e létre a partnerek. Ez a kérdés ugyanis alapjaiban befolyásolja a kooperáció intézményesítésének lehetőségeit.

3. KÖZSZOLGÁLTATÁS-FEJLESZTÉSI HÁLÓZAT A SZUBURBANIZÁCIÓ HATÁSAINAK KEZELÉSÉRE

A kooperáció intézményesítése esetében célszerű a fokozatosság betartása: először egy hálózatszerű laza együttműködést létrehozni, majd a későbbiekben eljutni szigorúbb, a felekre több kötelezettséget hárító intézményekhez. Jelen projekt keretei között a tagok maximális elvárása, hogy partnerségi hálózat jöjjön létre közöttük, mivel a mostani fázisban még nem látják elérkezettnek az időt szoros szervezet alapítására.

A hálózatok esetében tehát abból indulhatunk ki, hogy a társadalomirányítás újszerű eszközéről van szó, amely több karakterisztikus jeggyel is rendelkezik (Priddat 2006):

- a hálózati modellek a résztvevők laza kapcsolatát feltételezik, amelyben minden szereplő megtartja önállóságát
- kiindulópontja a „governance” fogalom (önigazgató kormányzás), mely egy együttműködési mintát takar: komplex irányítási és koordinációs struktúrákat jelent, átfogva az állami és nem állami szereplőket, a hierarchikus, kompetitív és kooperatív viszonyokat
- a hálózati modell lényege: a közvetítés, a kommunikáció és a lehetőségek megteremtése a résztvevők számára
- irányultsága elsődlegesen funkcionális, nem pedig területi vonatkozású, ezért problémaorientált és konfliktuskezelésre alkalmas.

A hálózatos együttműködés egyik fő ismérve a rugalmasság. Ez nem azt jelenti, hogy a hálózat működéséhez ne lenne szükség egy minimális fokú intézményesítésre. Ez utóbbi tudja megteremteni a megbízhatóságot, az átláthatóságot és az eljárási szabályozottságot, amely tényezők nélkülözhetetlenek a hatékony kooperációhoz. Ebből egyértelműen látszik, hogy a hálózat nem jelent parttalanságot, mert az együttműködő felek közötti bizalmon kell alapulnia. A partnerségi hálózatban a szervezeti mag szolgáltatja az adminisztratív infrastruktúrát és a rögzített irányítási funkciót, hiszen mint minden szervnek, ennek is szüksége van külső és belső képviselőre egyaránt. A partnerség elve hatja át a működését, ezért összességében egy *részvételi mechanizmust testesít meg*, amelyben a közigazgatási szervek a különféle külső társadalmi és gazdasági szereplők által befolyásoltan működnek együtt. Ha a közigazgatás szféráját érintően jön létre a hálózat, akkor elengedhetetlen, hogy az önkormányzati-állami szereplők töltsék be az irányítói funkciót. Ennek ellenére a közvetlen hierarchikus és bürokratikus irányítási módszerek negligálódnak, helyükbe a partnerség keretei közötti morális meggyőzés és pénzügyi ösztönzés lép. A felismerés eléggé új, miszerint a közigazgatás hatalmi pozícióból és egymaga már nem képes irányítani, e konzervatív módszerek helyett hatékony együttműködésre van szüksége más partnerekkel. Nem lehet tagadni, hogy a gazdasági élet szereplőit nem könnyű meggyőzni arról, hogy a köz érdekében tevékenykedjenek (Longo 2006).

Szokás a hálózat kiépítésének lépcsőfokait meghatározni:

- 1) Ahhoz, hogy a hálózat erős legyen és azonosulni lehessen vele, a résztvevők összességének definiálnia kell az *együttműködés kollektív célját*. Hangsúlyozzuk, hogy ebben az esetben tartózkodni kell a túlzottan általános célkitűzésektől, ehelyett specifikálандók és

operacionalizálандók a célok. Így fontos, hogy a résztvevők számára értelmezhető és egyedi célok kerüljenek meghatározásra.

- 2) Második lépésben a *partnerek beazonosítása* történik meg, vagyis meg kell találni azokat a társadalmi partnereket, amelyeknek a célokra a legnagyobb befolyásuk van. Két partneri kör között lehet különbséget tenni: a stratégiai és a taktikai partnerek között. A stratégiai körbe tartoznak a befolyással bíró partnerek, míg a taktikaiak a politikai vezető pozíciót betöltők közül kerülhetnek ki.
- 3) Végül *közös jövőkép* hiányában nem beszélhetünk hálózatról, mivel a jövőkép az, amittől a szereplők partnereknek érzik magukat. A jövőképhez rendeltlen megjelenik a nyereségek és veszteségek kiegyenlítése, így mindenki látja a helyét és szerepét a kooperációban.
- 4) Ha valamennyi együttműködő számára világos a jövőre vonatkozó vízió, megkezdődhet a szervezeti struktúra kialakítása. A *szervezeti kapacitás* egyébként az adott hálózat legjelentősebb kormányzási eszközének tekinthető, ezért lényeges, hogy a szervezeten belül létrejövő munkamegosztás mögött az egyes partnerek számára meghatározott célok és funkciók álljanak.
- 5) A *hálózati irányítás* megteremtése úgyszintén újszerű metódust igényel, mégpedig menedzsment-eszközöket, amelyek különböznek mind a hagyományos közigazgatási, mind pedig a magángazdaságban alkalmazott menedzsmentétől.
- 6) Tagadhatatlanul szükség van egy *folyamatos értékelési eljárás beépítésére*, amit a kiinduló helyzetben rögzített egyértelmű célok tesznek lehetővé, és amelyet a hálózat irányítási rendszerének részeként kell kezelni. Értelmszerűen az értékelés eredménye elvezethet a jövőkép és a szervezeti felépítés módosításához egyaránt, ez a módszer teremti meg a visszacsatolás feltételét (Longo 2006).

Amint arról szó volt már, a hálózat flexibilis, de ez nem zárja ki, hogy bizonyos szervezeti kereteket birtokoljon, hiszen a célokat meg is kell valósítani, s az elképzelhetetlen megfelelő munkamegosztás kialakítása nélkül. A hálózat akkor hatékony, ha a tevékenysége átlátható, és ahhoz kapcsolódóan erőteljes információcsere működik a partnerek között. Szervezeti megjelenését

- egyfelől egy döntéshozó grémium
- másfelől a megvalósítást végző menedzsmentszervezet szolgáltatja
- s szüksége van a képviselőt ellátó magas rangú politikusra
- végül célszerű munkabizottságokat működtetnie a partnerek és szakértők részvételével (Franzke 2009).

A hálózat feladatait alapjaiban három fő csoportba lehet sorolni:

- tervezés, finanszírozás, értékelés (egységes irányítás)
- a közszolgáltatások megszervezése, biztosítása és koordinációja
- menedzsment típusú és igazgatási feladatok (magát a hálózat fenntartását, valamint az állampolgárokat, illetve a fogyasztókat érintően).

Valamely hálózat működtetésével kapcsolatos tapasztalataik birtokában az önkormányzatok eltöprenghetnek azon, melyek lehetnek az optimális intézményes szervezeti formák, melyek segíthetik a közös feladatmegoldást. Határon átnyúló jelleggel, a szlovák és a magyar önkormányzatokat egyaránt átfogó egyetlen szervezetként jelenleg az ún. Európai Területi Együttműködési Csoportosulás (a továbbiakban EGTC) jöhet számításba, melyre a vonatkozó normát az Európai Parlament és Tanács 2006-ban együttesen fogadta el (1082/2006/EK rendelet). Az új jogintézmény működéséről az Európai Bizottságnak 2011 augusztusáig jelentést kell

benyújtania az ahhoz kapcsolódó módosítási tervezetekkel együtt. Egyébként a magyar Parlament rendkívül gyorsan követte az uniós szabályozást és megalkotta a 2007. évi XCIX. törvényt a jogintézmény hazai bevezetéséről.

Az EGTC lényege, hogy bejegyzésével jogi személyiséget nyer el a szervezet, s az uniós szabályozás először teszi lehetővé a tagállamok helyi és regionális hatóságai számára, hogy a nemzeti parlamentek által ratifikált nemzetközi szerződések nélkül tudjanak együttműködni (Tóth–Mezei 2009). Természetesen ez a szerv sem nélküli az állami kontrollt, hiszen hazánkban egyrészt a Fővárosi Bíróság nyilvántartásba veszi, másrészt a tagállamnak is jóvá kell hagyania saját önkormányzatának részvételét, sőt feladatait is a konkrét csoportosulásban. Egy meg lehetőségen nagy mozgásteret birtokló korlátolt felelősségű szervezetről van szó, amely önálló gazdálkodási jogot kapott céljai megvalósításához, sőt vállalkozási tevékenységet is végezhet, ha azzal nem veszélyezteti a csoportosulás átfogó rendeltetését. Alkalmazása az önkormányzatok közötti együttműködések formalizálása szempontjából azért is előnyös, mert a Magyarországon nyilvántartásba vett szervezet közhasznúvá is minősíthető, aminek eredményeképpen különböző kedvezmények jogosultjává válik.

Az új együttműködési modell alkalmas az euroregionális együttműködések létesítésére, mert az Európai Parlament és az Európa Tanács által tető alá hozott intézmény célja éppen az, hogy a szomszédos országok államberendezkedéseiben meglévő különbségeket áthidalja, miáltal az intézményesítés akadályait le tudja építeni. Pragmatikus szempontból az intézmény javára írható, hogy segítségével a korábbi euroregionális együttműködések kimotozthatók a formalizmusból, feltéve, ha a partnerek szándéka is erre irányul. Az Uniót egyébként az motiválta az EGTC szabályozásában, hogy az uniós források fogadására és menedzselésére képes, önálló felelősségvállalásra alkalmas szervezetek jöhessenek létre a határ menti együttműködésekre. Viszont azt is hangsúlyozni szükséges, hogy az európai együttműködési modell a tagállamok különféle hatóságait és bizonyos közjogi szereplőket tekint a szervezet alapítóinak. S miután csak azon államok felé rendelkezik jogalanyisággal, amelyek a konkrét EGTC-t elismerték, a benne résztvevő hatóságok is kizárólag saját nemzeti joguk szerint, egyébként fennálló kompetenciájukon belül tevékenykedhetnek az új szervezet keretei között. Ennek magyarázata, hogy az állami szuverenitás minden esetben határt szab a nemzetközi kooperációk működésének.

A lehetőségek számbavétele után arra a következtetésre juthatunk, hogy a szlovák–magyar határszakasz tekintetében a közös problémamegoldásra törekvő önkormányzatok számára az intézményesítés egyik végpontját egy laza partnerségi hálózat létrehozása, másik végpontját a szigorúan szabályozott európai területi együttműködési csoportosulás modellje képezi. A szervezetek közötti választás a kapcsolatok intenzitásától és az együttes feladatellátás mélységétől fog függeni. Nyilvánvalóan egy hosszabb folyamatra van szükség ahhoz, hogy a szereplők a hálózattól eljussanak egy saját vagyonnal rendelkező, közös fejlesztési projekteket stb. megvalósító EGTC-ig. A lényeg, hogy rendelkezésre áll az a szervezeti keret, amely határon átnyúló módon alkalmassá tehető közszolgáltatások nyújtására.

4. A MAGYAR BELSŐ JOG SZERINTI SZERVEZETI MEGOLDÁSOK A HATÁR INNENSŐ OLDALÁN

Számolnunk kell azzal a forgatókönyvvel is, hogy az AGGLONET projekt keretében részt vevő magyar és szlovák önkormányzatok egyelőre elkülönülten intézményesítik együttműködésüket, majd a két operatíván működő szervezet fölé létesítenek egy határon átnyúló ernyőszervezetet.

Ennek a kétszintű szervezetnek a létrehozására a magyar oldalon többféle megoldás kínálkozik, attól függően, hogy közjogi vagy magánjogi síkon gondolkodnak a partnerek.

4.1. Magánjogi szervezeti formák

Magánjogi szervezeti forma alkalmazása esetén

- köz- és magánjogi alanyok integrálására egyaránt alkalmas, rugalmas szervezet létesíthető
- a közhatalmi feladatok fogadására nem alkalmas, viszont közszolgáltatás szervezésére alkalmassá tehető.

A szervezeti forma lehet

- gazdasági társaság
- nonprofit gazdasági társaság
- egyesület, társadalmi szervezet stb.

Magánjogi szervezeti forma választása mindig ott problémamentes, ahol a közigazgatási feladatok és hatáskörök az együttműködés működési területén kívül esnek. A magánjog által szabályozott *egyesület vagy társadalmi szervezet* akkor jöhetne szóba, ha az alapító önkormányzatok kizárólag koordinációs tevékenység végzésére hoznák létre közös szervüket. Az egyesület egyébként megfelelő formát kínál a köz- és magánjogi jogalanyok integrálására, tehát a partnerség szellemének kifejezésre juttatásához. Más országok gyakorlatában például az egyesület alapítása nem számít kivételesnek, azonban vizsgált területünk igényeit ez a formáció nem feltétlenül elégíti ki.

Tekintettel arra, hogy a pozsonyi agglomeráción belül elsődlegesen közszolgáltatási, illetve közigazgatási feladatok összehangolására keresik a felek a megoldást, kevésbé van realitása gazdasági társaságok alapításának, mint *korlátozott felelősségű társaság és részvénytársaság* létesítésének, aminek önkormányzatok egyébként alapítói és tagjai lehetnek.

Nem zárható ki nonprofit gazdasági *társaság* alapítása sem, aminek *differencia specificája*, hogy tevékenységét nyereség- és vagyonszerzési cél nélkül végzi. S bár üzletszerű gazdasági tevékenységet folytathat, annak eredményét nem oszthatja fel a tagok között. E hátrányos jellemzője ellenére értékelendő, hogy a polgárjog szabályozása alá eső szervezetnek alapítói önkormányzatok, természetes és jogi személyek, valamint jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaságok egyaránt lehetnek. Ennek következtében a partnerség elvét maradéktalanul ki tudja elégíteni. Az új, 2006-ban elfogadott gazdasági társasági törvény alapjaiban megváltoztatta a közhasznú társaságra vonatkozó szabályokat, az irányadó rendelkezések átkerültek a Polgári Törvénykönyvből a Gt.-be.

A hatályos Gt. 4. §-a szerint

- gazdasági társaság nem jövedelemszerzésre irányuló közös gazdasági tevékenység folytatására is alapítható, ebben az esetben nonprofit gazdasági társaságnak nevezzük
- bármely gazdasági társasági formában alapítható és működtethető
- a társaság nonprofit jellegét a cégnévben a társasági forma megjelölésénél fel kell tüntetni.

Nonprofit gazdasági társaság más társasági formába csak nonprofit jellegének megtartásával alakulhat át, ilyen típusú társasággal egyesülhet, illetve nonprofit gazdasági társaságokká válhat szét. A közhasznú szervezetté minősítést külön törvény határozza meg, továbbá azt is, hogy nonprofit gazdasági társaság milyen előfeltételek fennállása esetén minősül közhasznúnak. A közhasznú tevékenységet a társasági szerződésben meg kell határozni, s ezt a fajta szer-

vezeti minőséget – kérelemre – a cégbíróság állapítja meg. Közhasznú szervezeti jellegét a szervezet a cégnevében föltüntetheti. Közhasznú szervezetnek minősülő nonprofit gazdasági társaság jogutód nélküli megszűnése esetén, a tartozások kiegyenlítése után a tagok részére csak a saját tőke összege adható ki, legfeljebb a vagyoni hányadok alapításkori értéke erejéig – a fennmaradó vagyont a cégbíróság a társasági szerződés rendelkezése szerint fordítja közcélokra.

Összességében magánjogi szervezet alkalmazása azzal a hátránnyal jár, hogy az önkormányzatok kooperációjának csak bizonyos részterületeit képes lefedni, mivel közigazgatási feladatoknak nem válhat alanyává. Éppen ezért megfontolásra érdemes egy *kombinált szervezeti modell* kidolgozása: átfogó jelleggel egy közjogi szervezeti típus létrehozása, amelynek keretei között bizonyos tevékenységi területeket magánjogi szervezet realizál, hiszen az utóbbi közszolgáltatások megszervezésére már alkalmas. Külön kérdésévé válhat az együttműködésnek a pályázati képesség, amely fejlesztési források elnyerésére irányul. Hosszú távon gondolkodva nem elhanyagolandó tényező, hogy az Európai Unió tagállamain belül a támogatások megszerzése érdekében helyi kezdeményezésre alakult csoportok, melyek a regionális fejlesztési stratégiák prioritásainak megvalósításához kapcsolódtak a maguk által kidolgozott intézkedésekkel, a gyakorlatban eddig döntően magánjogi formában szerveződtek meg, tekintettel arra, hogy az előírásokat követve pénzkezelésre alkalmas intézményeknek kellett létesülniük.

4.2. Közjogi szervezeti megoldások

A *közjogi kooperációs formának* gyakorlatilag ugyanaz az előnye, mint a hátránya, abban kizárólag önkormányzatok vehetnek részt, ugyanakkor lehetővé teszi önkormányzati döntési jogköröknek a társulásra ruházását. Az intézményesítés szempontjából az önkormányzati és a társulási törvény által általános igénnyel szabályozott önkormányzati társulás intézménye vehető figyelembe. A magyar jogrendszer nem ismeri a célszövetség több európai országban elterjedt (Németország, Franciaország, Spanyolország stb.) intézményét, mely limitált mértékben a magánjogi szereplők előtt is megnyitja a közjogi intézmény kapuit. Ily módon nálunk a társulás korlátozottabb módon válik alkalmassá az agglomerációs együttműködés intézményesítésére (Somlyódyiné 2003).

A határ innenső oldalán gondolkodva, a kooperáció intézményesítésére a feladatkatalógusból kiindulva javasolható a helyi önkormányzatok társulásairól és együttműködéséről szóló 1997. évi CXXXV. törvény 16. §-ában szabályozott *jogi személyiségű társulás*. Sajnos, e jogintézmény még sok gyermekbetegséggel küzd, játéktere messze nem akkora, mint a Nyugaton használatos célszövetségeké, amit az alábbiakban megpróbálunk érzékeltetni. A jogi személyiségű társulás az az egyetlen társulási típus, mely a törvény értelmében önállóan vállalhat kötelezettségeket és vagyoni jogokkal is rendelkezik. Az ilyen társulás a költségvetési szervekre vonatkozó szabályok szerint alapítható, s pénzügyminisztériumi bejegyzéssel jön létre. A költségvetési gazdálkodásra vonatkozó rendelkezések szerint a következő tényezőkkel kell a partnereknek számolniuk:

- A költségvetés tervezése a gesztor önkormányzat költségvetésében történik, egyfelől a teljes költség, másfelől a gesztor támogatása, harmadrészt a résztvevő önkormányzatok hozzájárulása erejéig. A társuló önkormányzatok természetesen a maguk költségvetésében megtervezik saját hozzájárulásukat.
- Adott esetben a pályázó és elszámolásért felelős a gesztor önkormányzat polgármestere.
- Egyéb pénzügyi vonatkozásként merül fel a közös intézmény, illetve szervezetalapítás feltételeinek rendezése, a költségviselés módja és mértéke, továbbá a társulás vagyó-

nához kapcsolódó rendelkezések, a költségvetési felügyelet és ellenőrzés rendszerének kiépítése.

- A feladatellátás szervezete lehet saját szervezet vagy alapított intézmény, esetleg más szervezet is.

A leírtak jól láttatják, hogy *a felvázolt gazdálkodási sémába nem illeszthető a társulás mint a kötelezettségvállalás önálló intézménye*. Hiába döntéshozó szerv a társulás, hiába válhat önkormányzati hatáskörök címzettjévé, gazdálkodási szempontból nem állhat helyt a társult települések helyett. Ráadásul a társulás működésének eredménytelensége esetén belép az önkormányzatok közvetlen felelőssége a társulásban intézett feladatokért. Vagyis az önkormányzatok adott esetben a társulás tagjaiként igényelnek támogatást, nem pedig a társulás jogosult önálló jogi személyként a központi költségvetéssel szemben igényt támasztani a forrásokra. A gondolatmenetet folytatva, a társulás nem hitelképes költségvetési szerv, ami ugyancsak gátja lehet a komplex szervezeti profil kialakításának. Ez alól egy kivétel létezik, mégpedig a 2004-ben bevezetett többcélú kistérségi társulás intézménye, de miután annak létesítése a statisztikai kistérség határaihoz kötött és állami támogatásra való jogosultsága szigorú feltételekhez kötött, esetünkben nem lehet számolni vele. Ráadásul egyazon statisztikai kistérségben csak egyetlen többcélú társulás alapítható, és valamennyi önkormányzat egy ilyen típusú szervezetnek lehet tagja.

Ami a jogi személyiségű társulás vagyonát illeti, ebben a tekintetben sem megnyugtató a helyzet, ugyanis helyi önkormányzat társulásba bevitt vagyona nem válik a társulás tulajdonává, csak a vagyonelemek utáni vagyonszaporulat lesz a felek közös vagyona a Polgári Törvénykönyv közös tulajdonra vonatkozó szabályai alapján. Vagyis a vagyonszaporulat sem képezi a társulás közös tulajdonát, hanem a társuló önkormányzatok szereznek rajta tulajdonjogot.

A közös szervezet *finanszírozása* szempontjából jelentőségre tesz szert:

- a tagönkormányzatok hozzájárulása
- a vagyon
- a hitel
- a helyi adóbevételek.

A társulást létesítő önkormányzatoknak a társulás működéséhez, illetve fenntartásához való hozzájárulása többféle vetítési alap szerint megállapítható. A legegyszerűbb, de nem feltétlenül a legigazságosabb módszer a települések népességszámának figyelembevétele, ami akkor javasolható, ha a társulásban intézett feladatok valamilyen lakossági igénybevételhez kötődnének, például közszolgáltatásokat nyújtó intézmények fenntartásához. A nyugati demokráciákban igen gyakori, hogy megkísérlik számszerűsíteni a kooperációból az egyes tagok által húzott haszon arányát, majd ez képezi a hozzájárulás alapját. Valószínűleg e mértékeket csak egy bizonyos működési idő után (pl. egy év elteltével) lehet korrekt módon meghatározni, addig a népességszám is irányadóvá válhat. Harmadsorban az egyes önkormányzatok adóerőképessége szerint állapítják meg a tagi hozzájárulást, amit az állami költségvetési mechanizmus számol ki. Az adóerőképesség méréséhez Magyarországon is adottak a lehetőségek, a kérdés csupán az, hogy a felek le tudják-e győzni az azzal kapcsolatos averzióikat. Végül érdemes felhívni a figyelmet arra, hogy a társulás hozamainak elosztását célszerű ugyanazon kulcsok alapján elvégezni, mint a tagi hozzájárulások kivetését. Ebből is látszik, hogy az eredményes együttműködésnek fontos terepnumáról van szó.

Természetesen az önkormányzati közös feladatellátás számára az önkormányzati társulási törvényben felkínált egyszerűbb társulási formák is nyitva állnak, akár úgynevezett megbízái társulás is választható, amikor az együttműködő önkormányzatok egyike teljesíti a közszolgál-

tatást a többi település irányában. Tekintettel azonban arra, hogy a belső jog szerinti intézményes forma nem teszi lehetővé szlovákiai önkormányzatok belépését a társulásba, a határon átnyúló együttműködés érdekében, a szlovák és a magyar szervezet összekapcsolása végett ismét célszerű fontolóra venni egy elegendő flexibilitással bíró, koordinatív jellegű hálózat rátelepítését (Gabbe 2006).

5. KONKLÚZIÓ. JAVASLAT EGY KÉTSZINTŰ SZERVEZET LÉTESÍTÉSÉRE

Megállapítható, hogy az EGTC-modell alkalmazása rövid távon nem bír relevanciával a vizsgált szlovák–magyar határ menti térségben, azzal perspektivikusan lehet számolni. Így egy együttműködési hálózat létesítésére tehető javaslat, amely a kooperáció operatív jellegétől függetlenül középtávon egy kétszintű szervezetbe illeszthető:

I. Szükség lesz egy laza intézményesítettségű szervezetre, mely magának a hálózati együttműködésnek a keretét adja. Ez állhat

- egy irányító testületből, melyben a hálózat minden érintett szereplője (közjogi és magánjogi szereplők) képviselve van
- munkacsoportokból, melyek témaorientáltan dolgoznak és döntés-előkészítő szerepet töltenek be (egyes tagokból és külső szakértőkből állnak)
- egy operatív menedzsment szervezetből, mely adminisztratív kapacitásával támogatja a hálózat működését és végrehajtásra orientált, aminek jogi formája lehet nonprofit korlátozott felelősségű társaság.

II. Szükség lesz egy vagy több önkormányzati társulásra

- az önkormányzatok által alapítandó jogi személyiségű társulásra a közös érdekű közjogi feladatok megoldása érdekében
- vagy esetleg megbízási típusú társulás létrehozására kevésbé intenzív kooperáció esetében.

Végezetül nem szabad elfeledkezni arról, hogy a közigazgatási alanyok mellett a szuburbán együttműködésbe – annak hatékonnyá tétele érdekében – a gazdasági és civil szereplőket is be kell vonni, amire a partnerségi hálózat létrehozása kínál lehetőséget. Megfontolandó az állampolgári részvétel számára is nyitottá tenni a hálózatot. Ez a momentum alátámasztja a kétszintű szervezet létjogosultságát. Annak keretei között prioritást kell kapnia a partnerek közötti *információs hálózat* kiépítésének. A tervezés és társulás működtetése szempontjából releváns adatokhoz azonban nem csak az együttműködő partnereknek és a munkaszervezetnek illene hozzáférnie, hanem azt fel kellene kínálni minden csatlakozni kívánó térségi faktor számára.

IRODALOM

- Franzke, J. 2009. Gemeinsame Zukunft in der Grenzregion. Beitrag auf der deutsch-polnischen Konferenz „Polen und Deutsche”. http://dielinke-fraktion.brandenburg.de/fileadmin/download/PDF/Fraktion_in_Aktion/2009/dt_polnische_konferenz/Slubice_2009_Prof_Franzke.pdf. (2010. június 4.)
- Gabbe, J. 2006. Regional governance in Metropolen und grenzübergreifenden Regionen. Euregios und grenzüberschreitende Zusammenarbeit. In Kleinfeld, R. – Plämper, H. – Huber, A. Hg. Regional Governance Band 1. V&R unipress, Osnabrück, 365–374.

- Longo, F. 2006. Organisatorische Netzstrukturen und Management-Systeme. Voraussetzungen zur Steuerung von Regional Governance. In Kleinfeld, R. – Plamper, H. – Huber, A. Hg. Regional Governance Band 2. V&R unipress, Osnabrück, 261–272.
- Priddat, B. 2006. Netzwerk, Cluster und Fusionen als drei Modelle von Regional Governance. In Kleinfeld, R. – Plamper, H. – Huber, A. Hg. Regional Governance Band 2. V&R unipress, Osnabrück, 249–260.
- Somlyódyné Pfeil E. 2003. Önkormányzati integráció és helyi közigazgatás. Dialóg Campus Kiadó, Studia Regionum.
- Tóth P. – Mezey I. 2009. A települési és területi önkormányzatok kapcsolatai a magyar –szlovák határ mentén. In Hardi T. – Tóth K. (szerk. Határaink mentén. A szlovák–magyar határtérség társadalmi-gazdasági vizsgálata. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja, 77–100.

PRILESZKY ISTVÁN

KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉS A HATÁRON ÁTNYÚLÓ AGGLOMERÁCIÓBAN

A pozsonyi agglomeráció megkülönböztető sajátossága, hogy területe két országban terül el, azaz átnyúlik az országhatáron. Ez a határon átnyúló jelleg sajátos helyzetet jelent a közösségi közlekedés tekintetében. Ez a tanulmány a közösségi közlekedésnek azokkal a sajátos kérdéseivel foglalkozik, amelyek a határon átnyúló jellegből fakadnak.

1. A KÖZLEKEDÉS SZEREPE AZ AGGLOMERÁCIÓS ÖVEZETEK BEN

Az agglomerációs övezetekben kiemelkedő szerepet játszik a közlekedés, mivel a jó közlekedés elősegíti a települések közötti kapcsolatokat, a közlekedési lehetőségek hiánya, korlátozott volta, illetve nem megfelelő színvonala viszont fékezi a térség fejlődését.

Az agglomerációs területeken közlekedési szempontból meg kell különböztetni az agglomeráció központi települését (a következőkben röviden központ) és a térség többi települését (a következőkben röviden település).

Ezt a kategorizálást felhasználva az utazási igények az agglomerációkban az utazások irányára szerint két csoportba oszthatók:

- az agglomerációs központ és az agglomeráció többi települése között
- az agglomerációs települések között

lebonyolódó utazások.

Kiemelkedő jelentősége van a központ – agglomerációs települések közötti kapcsolatnak, mivel a legnagyobb vonzást a központi település (nagyváros) gyakorolja a környező települések felé.

A nagyobb lakosszámú, fejlettebb munkamegosztással rendelkező agglomerációs térségekben ugyanakkor jelentős utazási igény lehet az agglomerációs települések között is. Szabályként tekinthető, hogy minél nagyobb és fejlettebb agglomerációról van szó, annál nagyobb a települések közötti közlekedés jelentősége. Ez a jelenség azzal hozható összefüggésbe, hogy a különböző emberi tevékenységek színterei (munkahelyek, oktatási és egyéb intézmények, kereskedelmi, igazgatási, egészségügyi és egyéb létesítmények stb.) – összefoglalóan funkciók – a nagyobb és fejlettebb agglomerációs övezetekben kevésbé koncentrálnak a központi településre, mint a kisebbek és fejletlenebbek esetében.

Azt a jelenséget, hogy az emberek életvitelük révén rendszeresen utazásokat tesznek, mobilitásnak nevezzük. A mobilitás mérőszáma a fajlagos utazási igény, ami az egy fő által átlagosan egy bizonyos időszakban (általában egy nap alatt) megtett utazások számát jelenti.

Az utazási igények kielégítése két módon történhet, egyéni közlekedéssel vagy közösségi közforgalmú közlekedéssel (más néven menetrend szerinti közforgalmú vagy tömegközlekedés).

A menetrend szerinti közlekedés nélkülözhetetlen szerepet játszik a lakosság életében. A mobilitási szükségletek kielégítésében egyre nagyobb szerephez jut ugyan a személygépkocsi használata, de az egyéni közlekedés távolilag sem válhat kizárólagossá. A személygépkocsi használatán alapuló egyéni közlekedés ugyanis

- még a teljes motorizációs fejlettségnél sem hozzáférhető mindenki számára
- több energiát igényel
- jobban szennyezi a környezetet
- sokszorosan több közlekedési területet (utak, parkolóhelyek) igényel.

Fenntartható fejlődés csak az egyéni és közösségi közlekedés közötti célszerű arányok mellett lehetséges. Ezért a tömegközlekedés szerepének fenntartása, sőt (a korábbiakhoz képest már kisebb) szerepének a növelése a társadalom egésze számára előnyökkel jár. Ez jut kifejezésre abban, hogy a közforgalmú közlekedést közszolgáltatásnak tekintik és működtetését olyan szabályok alapján biztosítják, amelyek a közérdek érvényesülését segítik. A működtetés fontos részét képezi az üzemeltetési veszteségek megtérítése, valamint a nagyobb fejlesztések közpénzből történő finanszírozása.

2. A HATÁRON ÁTNYÚLÓ JELLEG KÉRDÉSE

A határon átnyúló agglomeráció a közlekedés szempontjából sajátos helyzetet jelent. Az EU-tagság számos tekintetben csökkentette, illetve megszüntette az országhatárok szerepét. A közlekedésen belül a személygépkocsival történő utazásoknál gyakorlatilag semmiféle akadályt sem jelent az országhatár, ugyanakkor a közforgalmú közlekedés (tömegközlekedés) tekintetében az országhatár továbbra is elválasztó szerepet játszik.

A közforgalmú közlekedésben meg kell különböztetni belföldi és nemzetközi járatokat.

A belföldi járatok szabályozása nemzeti hatáskör. Ezen belül a szlovák és a magyar szabályozás is különbséget tesz helyi (egy településen belüli) és helyközi (települések közötti) közlekedés között. Mindkét járatfajtára vonatkozik a korlátozás, hogy országhatárt nem léphetnek át.

Országhatáron áthaladni a szabályozás szerint csak a nemzetközi járatok jogosultak. A nemzetközi járatok szabályozási filozófiája alapvetően eltér a belföldiekétől. Ezt a tevékenységet az államok nem tekintik közszolgáltatásnak, a járatok indítása piaci alapon a közlekedési vállalkozások kezdeményezésére történik, nyereséges üzemeltetés reményében. Az üzemeltetés költségeihez nem jár állami vagy önkormányzati hozzájárulás, a veszteséget nem fedezi közpénzből. A nemzetközi járatok szabályozása azon az elgondoláson alapul, hogy az országhatáron átnyúló utazás nem része a lakosság mindennapi életének, ebben a közlekedési formában inkább egyedi jellegű utazások történnek, amelyek nem indokolják a közszolgáltatásra jellemző elbírálást, a közpénzből történő finanszírozást.

Az agglomerációs közlekedésben a kisebb távolsággal összefüggésben inkább az autóbussz közlekedés jut szerephez, a továbbiakban ezért erre koncentrálunk.

Az autóbusszal történő nemzetközi személyszállítás közös szabályait a Tanács 684/92/EGK rendelete szabályozza. A rendelet az Európai Unió valamely tagállamában letelepedett olyan fuvarozó vállalkozásokra vonatkozik, amely kilencnél több személy fuvarozására tervezett autóbusszal nemzetközi személyszállítást végez.

A rendelet 3a. cikke alapján az autóbusszal történő nemzetközi személyszállításhoz a fuvarozónak rendelkeznie kell a letelepedés szerinti tagállam illetékes hatóságai által kiállított közösségi engedéllyel. Az engedélyeket a személyszállítási vállalkozás nevére állítják ki; az engedélyek nem átruházhatók harmadik félre, ugyanakkor az engedélyt megszerző fuvarozó a

járatot alvállalkozó bevonásával is üzemeltetheti. Az engedélykérelmeket azon tagállam illetékes hatóságához (továbbiakban: engedélyező hatóság) kell benyújtani, amelynek a területén az indulás helye található. Az engedélyek kiadásához szükséges minden olyan tagállam hatóságainak az egyetértése, amelynek a területén az utasok fel- és leszállása történik. A rendelet felsorolja azokat az eseteket, amikor az engedélyt nem lehet kiállítani. Az engedélyező hatóság, illetve az útvonal által érintett tagállamok hatóságai csak a rendeletben felsorolt feltételek nem teljesülése esetén utasíthatják el a kérelmeket.

2000. január 1-jétől abban az esetben, ha egy működő nemzetközi autóbuszjárat komolyan veszélyezteti a közvetlenül érintett szakaszokon a vele összevethető vasúti szolgáltatás életképességét, a tagállam a Bizottság egyetértésével, a fuvarozó értesítése után hat hónappal felfüggesztheti vagy visszavonhatja a nemzetközi autóbuszjárat működtetésére jogosító engedélyt. Az a tény, hogy valamely fuvarozó más közúti vagy vasúti fuvarozónál alacsonyabb árat ajánl, illetve az a tény, hogy a kérdéses útvonalat már más közúti vagy vasúti fuvarozók kiszolgálják, önmagában még nem igazolja a kérelem elutasítását.

A rendelet alapján tehát egy Magyarországon bejegyzett vállalkozásnak, amely Szlovákiát is érintő útvonalon kíván menetrend szerinti buszjáratot indítani magyarországi induló állomással, a magyar hatóságoktól kell beszereznie a szükséges közösségi engedélyt. A magyar hatóságoknak az engedélyezési eljárás keretében ki kell kérniük az útvonal által érintett ország hatóságainak a jóváhagyását. Az érintett hatóságoknak két hónap alatt kell döntést hozniuk, és csak abban az esetben utasíthatják el a hozzájárulást, ha az ok szerepel a rendelet 7. cikk (4) bekezdésében.

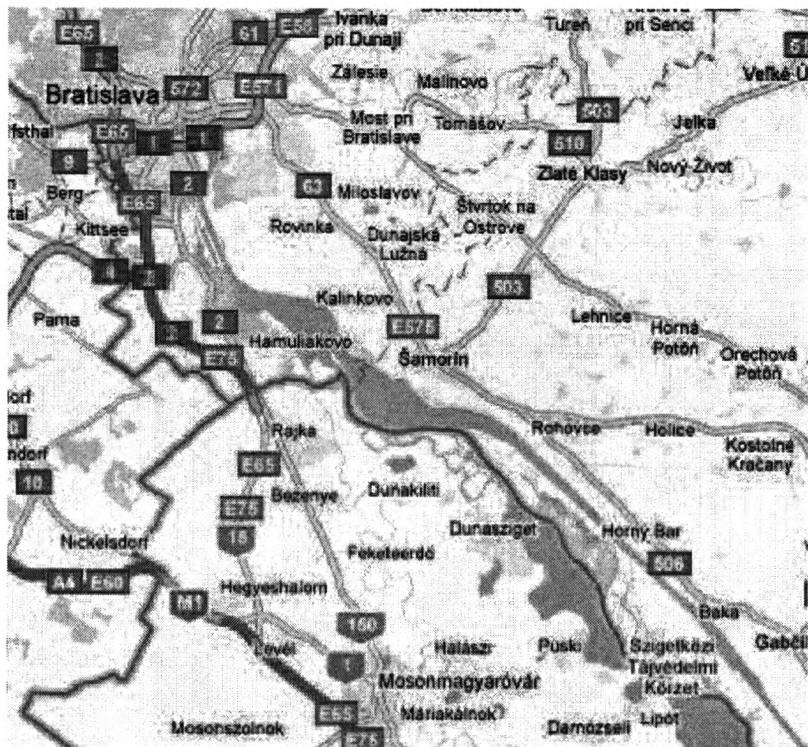
A határon átnyúló agglomeráció abban a sajátos helyzetben van, hogy a lakosság azon mindennapi utazásainak egy része is nemzetközi relációban történik, amelyek fő jellemzőiket tekintve (rendszeresség, az utazás célja stb.) más esetben belföldi utazásként történnek. A belföldi (vagyis nem nemzetközi) közlekedési rendszerek létesítésére és működtetésére minden országban kialakult gyakorlat van, amely biztosítja a közforgalmú közlekedési rendszerek társadalmi érdekeknek megfelelő működését. A közforgalmú közlekedés tervezésénél alapvetően nem a vállalkozások nyereségessége az elérendő cél, hanem az egész közlekedési rendszer társadalmi elvárásoknak való megfelelése, ami magában foglalja a környezetvédelem, a területgazdálkodás, a szociális megfontolások és sok más egyéb szempontjait is. A nemzetközi relációban közlekedő járatok esetében a társadalmi érdekeknek ez a direkt érvényesítése nem kialakult gyakorlat, ebben a kategóriában a közlekedési szolgáltató vállalkozások a kezdeményezők, aminek az alapja a vállalkozások gazdasági érdekeltsége.

A határon átnyúló agglomeráció közlekedésének fő problémája, hogy a belföldi közlekedési rendszerek nem képesek alkalmazkodni az agglomeráció határon átnyúló jellegéhez, a nemzetközi közlekedési fajta pedig szabályozási filozófiája miatt nem alkalmas arra, hogy a közszolgáltatási jellegű, a lakosság mindennapi életéhez kapcsolódó utazások lebonyolítását biztosítsa.

3. A POZSONYI AGGLOMERÁCIÓ HATÁRON ÁTNYÚLÓ JELLEGE

Az agglomerációk kialakulása hosszú fejlődés eredménye. A folyamat mozgatóereje a központi településnek a környezetére kiható vonzerejének az erősödése. Ha ez a vonzerő az országhatáron túlra is kiterjed, akkor beszélhetünk határon átnyúló agglomerációról. Pozsony esetében a határon átnyúló jelleg erősödése attól kezdve számítható, amióta mindkét ország az EU tagja lett.

1. ábra. Pozsony tágabb vonzókörzetébe eső magyarországi települések



A határ menti térségek kapcsolódását elősegítő fő tényezők a következők:

Szlovák állampolgárok magyarországi letelepedése

A Pozsonyhoz közeli magyarországi településeken, elsősorban Rajkán és Dunakilitin az utóbbi években jelentős számban telepedtek le szlovák állampolgárok. Életvitelük döntő mértékben Szlovákiához kötődik, azaz napi rendszerességgel utazási igények jelentkeznek részükről az országhatáron keresztül.

Ingázó munkavállalás

Mindkét országban létrejöttek olyan nagyobb vállalkozások, amelyek a határon túlról is alkalmaznak munkavállalókat. A gazdasági ciklusokkal összefüggésben változhat, hogy Szlovákiából Magyarországra vagy az ellenkező irányban erősebb a napi munkába járás áramlata. A legnagyobb vállalkozások saját munkásszállító buszjáratokat is fenntartanak erre a célra. Nem tekinthető azonban kielégítő megoldásnak a vállalati munkásszállító rendszer, mivel ez a potenciális munkavállalók csak egy részének biztosít munkába járási lehetőséget. A kisebb települések esetében a néhány munkavállaló nem jelent akkora volument, hogy arra vállalati buszjáratot szervezzenek. További szempont, hogy a kisebb munkáltatók nem képesek saját buszjáratokat indítani, ezeknél a munkavállalás lehetőségét akadályozza a közforgalmú közlekedés hiánya. Egy határhoz közeli kisebb vállalkozás természetesen toborozhatja munkavállalóit a határon túlról, ehhez viszont szükség van közforgalmú közlekedési lehetőségre. Ha ilyen nincs, az hátráltathatja a vállalkozások letelepedését ezekben a térségekben.

Oktatási kapcsolatok

Az oktatás mindhárom szintjén létrejöttek határon átnyúló kapcsolatok. Alapfokú és középfokú iskolába járás a Magyarországra települt szlovák állampolgárok részéről lehet indokolt, szlovákiai iskolába. Ellenkező irány is előfordulhat a Szlovákiában élő magyar nemzetiségűek részéről, az anyanyelvi oktatás érdekében.

A felsőoktatásban a pozsonyi egyetem természetes tanulási helye lehet a magyar területen lakó szlovákoknak, de idegen nyelvű képzései révén magyar hallgatókat is vonzhat. A magyar anyanyelvű szlovákiai lakosság pedig a mosonmagyaróvári és győri felsőoktatás hallgatói lehetnek.

Bevásárlás, egyéb kapcsolatok

A bevásárlóturizmus jelentős mértéket ért el a múltban is, mértékét befolyásolja a valuta-árfolyam változása.

A kapcsolatok intenzitása úgy ítéltető meg, hogy nagyjából azon a határértéken van, amelyen a közszolgáltatási jellegű, menetrend szerinti közlekedés kialakítása indokoltá válik. A jövőben várható, hogy a térségben lakó, nem szlovák állampolgárságú lakosok is fokozódó mértékben kapcsolódnak majd Pozsonyhoz. A fejlődés természetes velejárója, hogy ennek a nagyvárosnak a vonzereje egyre erősebben érezteti a hatását a határ magyar oldalán lévő településeken is.

4. A HATÁRON ÁTNYÚLÓ KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÁSOK FEJLESZTÉSE

4.1. Autóbusz-közlekedés

A rövid távú utazási igények kiszolgálásának leghatékonyabb eszköze az autóbusz, amely térbeli, időbeli és kapacitásbeli rugalmasságánál fogva is a legjobban megfelel a pozsonyi agglomeráció adottságainak, ezen belül is különösképpen a határon átmenő utazásoknak.

Az autóbuszos kiszolgálás javítását elvileg két módon lehet elérni:

- a nemzetközi járatok bővítésével
- a nemzeti közforgalmú hálózatok összekapcsolásával.

E kétféle megoldás modelljét illusztrálja a 2. ábra.

Gazdasági okokból mindenképpen a második módszer javasolható, annak ellenére, hogy megvalósítása több szabályozási probléma megoldását is igényli. A határ közelében végződő nemzeti hálózatok összekapcsolása viszonylag kevés többletátfordítással jár, hiszen csak kis többlettávolságot kell a járatoknak megtenni.

Az így kialakult, határon átmenő járatok kettős jellegűek lennének:

- egyrészt szolgálnák mindkét ország területén a belföldi utazásokat a jelenlegihez hasonlóan
- másrészt lehetőséget adnának a határon átmenő rendszeres utazások nagyobb volumenben történő lebonyolítására.

A jelenlegi utazási igények mellett ez nagymértékű utascserét jelent a határnál.

A jelenlegi helyzetben a magyarországi települések elsősorban a térség magyarországi központjához, Mosonmagyaróvárhoz, valamint a megyeszékhely Győrhez kötődnek. Természetesnek tekinthető, hogy ez a kötődés a meghatározó a térség életében, hiszen a Pozsonyhoz való erősebb, az életvitelhez szorosabban tartozó kapcsolat lehetősége csak az uniós csatlakozást követően vált lehetővé.

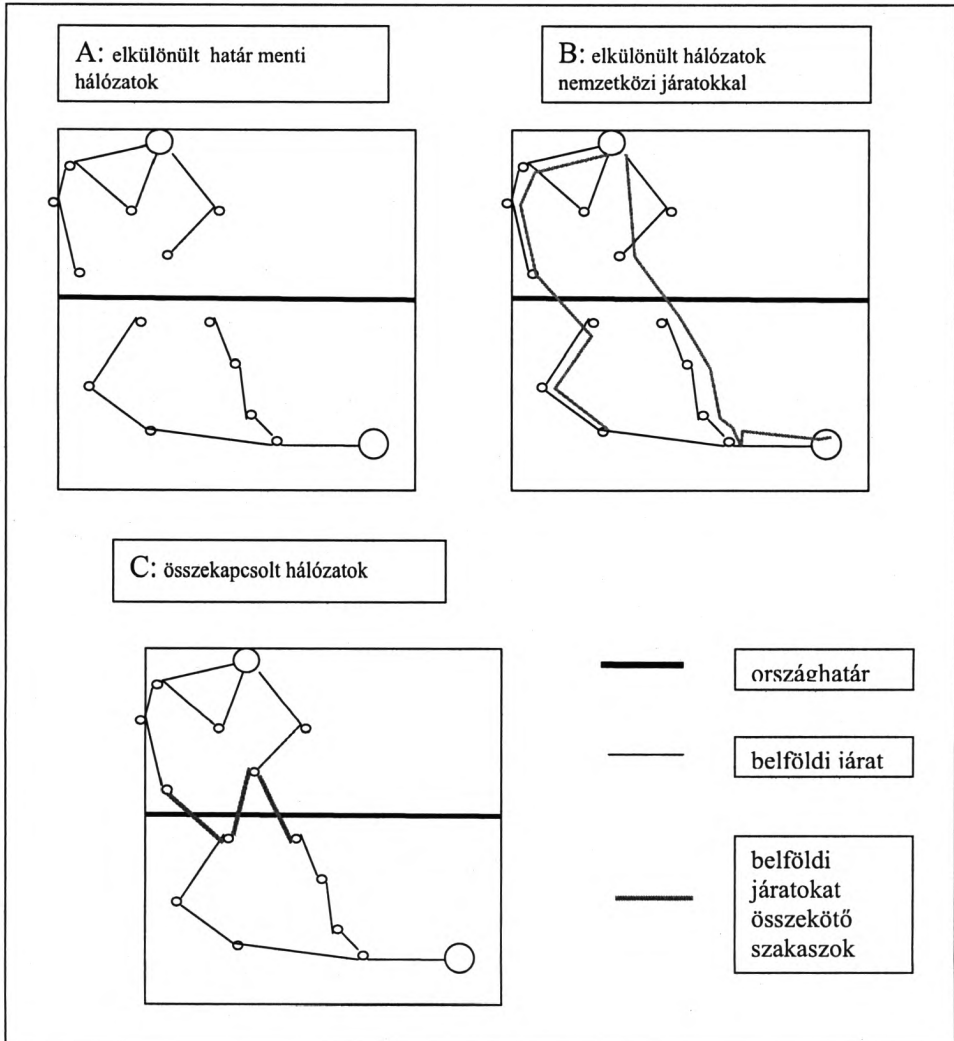
Hasonló a helyzet a szlovákiai területén is. Mindezzel összhangban, a mai helyzet röviden a közforgalmú közlekedés szempontjából úgy jellemezhető, hogy az agglomerációnak a két országban fekvő része elkülönült egységet képez.

A szlovákiai részről a közlekedési kapcsolatok biztosítottak Pozsonyba.

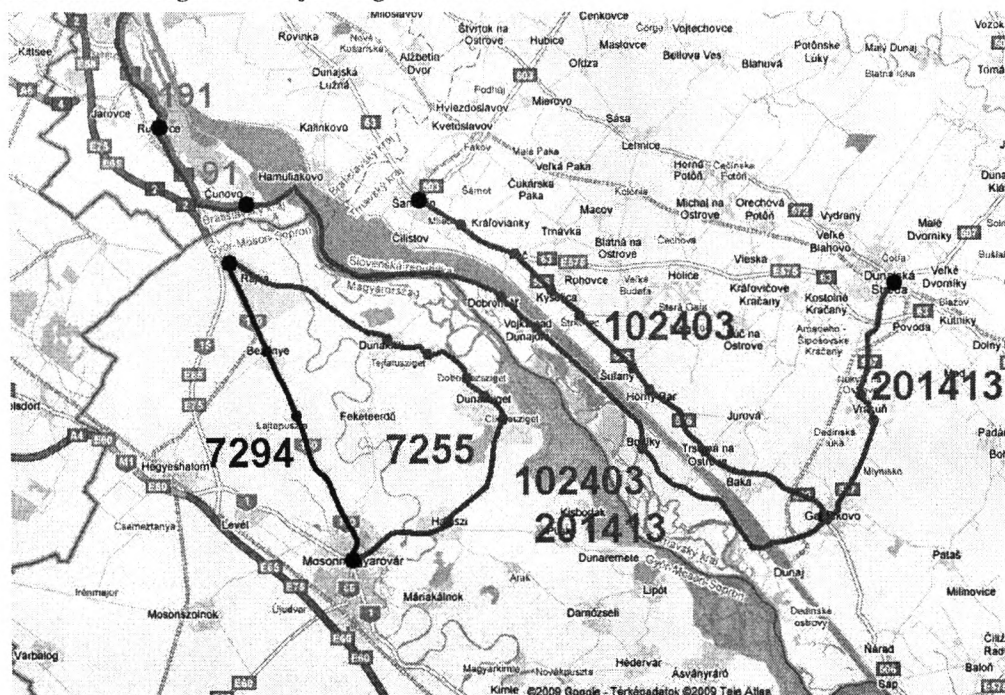
A magyarországi részről a közforgalmú közlekedés a térségi magyar központok, Győr és Mosonmagyaróvár felé biztosít összeköttetéseket.

A jelenlegi helyzetet tükrözi a 3. ábraként szereplő térkép. Ezen látható, hogy a magyarországi terület két fő autóbúszvonallal Mosonmagyaróvárral van összekötve, a pozsonyi helyi közlekedés pedig Oroszvárnál (Rusovce) véget ér. A határon átmenő utazás csak a nemzetközi járatokkal lehetséges, ezek száma azonban nagyon kevés, és menetrendjük sem felel meg az agglomerációs jellegű (pl. iskolába vagy munkába járás) igényeknek.

2. ábra. A határon átmenő közlekedési szolgáltatások lehetséges modelljei



3. ábra. A térséget feltáró jelenlegi autóbusz-hálózat



Az elvégzett kérdőíves felvétel közlekedéssel kapcsolatos kérdéseire adott válaszok arról tanúskodnak, hogy

- a térségben magas az egyéni közlekedés aránya, ami közvetetten utal a közforgalmú közlekedés fogyatékosságára
- a Pozsonyba való utazási lehetőségekkel jelentős mértékben elégedetlen a lakosság.

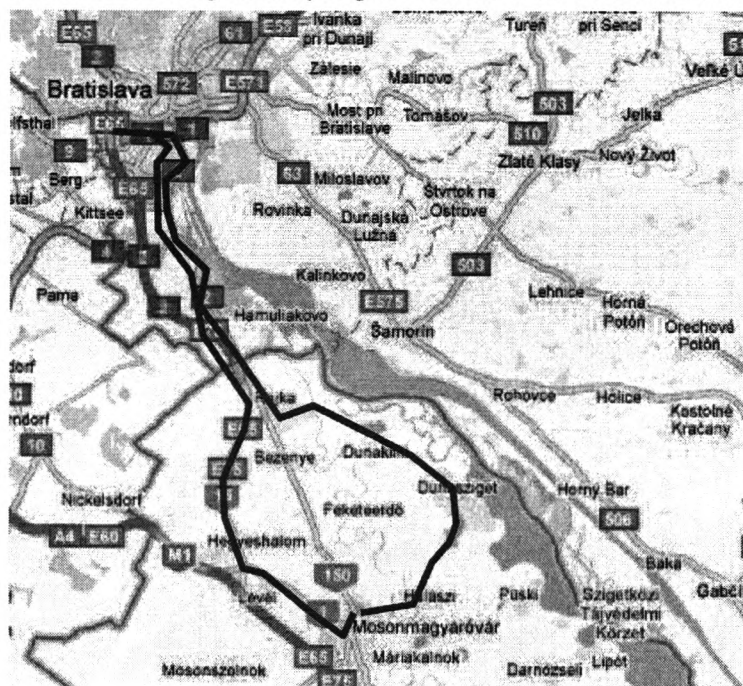
A határon áthaladó utazások feltételeinek javítására a 4. ábrán látható vonalvezetés ajánlható. A menetrendet is magában foglaló részletesebb kidolgozáshoz az utazási igények részletes felmérésére lenne szükség. Ezt megelőzően azonban a működtetés szabályozási rendszerének kialakítása szükséges.

4.2. Vasúti közlekedés

Jelenleg az agglomerációs utazások számára nincs elérhető vasúti szolgáltatás.

A térség számára a vasúti összeköttetés lehetősége elvileg fennáll a Pozsony–Rajka–Hegyeshalom–Mosonmagyaróvár útvonal felhasználásával. A vasúti járatok hatékonyságához azonban olyan nagyságrendű utasszám szükséges, amennyi (rendszeres, határon átmenő agglomerációs utazás) még nincs. A vasúti összeköttetés minőségi paramétereinek a javítása (pl. az utazási idő rövidítése, a vonatgyakoriság növelése) megítélésünk szerint olyan mértékű ráfordításokat igényelne, amelyek nem arányosak a nagyobb utasszámból fakadó hasznnal. A vasúti összeköttetés célszerűen úgy épülhet be az agglomeráció közlekedési rendszerébe, ha a nemzetközi és régiós szerepkörű (Budapest–Pozsony, Győr–Pozsony) forgalmat szolgáló olyan vasúti szolgáltatás jön létre, amely – mintegy melléktermékként – az agglomerációs, határon átmenő utazások számára is megfelelő kínálatot jelent.

4. ábra. A közszolgáltatási jellegű határon átmenő autóbuszvonalak



4.3. Hajózás

A közúti forgalom túlsúlyossága miatt egyes agglomerációkban a vízi közlekedési lehetőségek felhasználása is szóba jöhet. Esetünkben Rajka–Pozsony viszonylatában áll rendelkezésre vízi út, ennek hátránya ugyanakkor az, hogy a lehetséges kikötési hely Rajkán távol van a településtől. Mivel a közúti kapcsolat ebben a viszonylatban kifejezetten jó (autópálya), agglomerációs utazásokra hajójáratok létesítése nem tűnik ésszerű megoldásnak. Turisztikai célokra való igénybevétele azonban elképzelhető.

5. AZ EGYSÉGES AGGLOMERÁCIÓS KÖZLEKEDÉS KIALAKÍTÁSÁHOZ MEGOLDANDÓ SZABÁLYOZÁSI FELADATOK

A jelenlegi szabályozásban a határokon át közlekedő, menetrend szerinti közforgalmi közlekedési közszolgáltatás létrehozása csak a két ország illetékes szerveinek együttműködésével valósulhat meg. Az ennek során megoldandó fő kérdések a következők:

a) A reciprocitás kérdése

A határon átnyúló jelleg mindkét érintett ország számára előnyökkel jár. Kérdés azonban, hogy ezek az előnyök milyen mértékben jelentkeznek a két félnél. Esetünkben az agglomerációs vonzásokból származó utasok célpontja Pozsony, és feltehető a kérdés, hogy vajon egyforma mértékű-e az érdekeltsége mindkét országnak abban, hogy ezek az utazások megtörténjenek

b) A kettős finanszírozás

A két állam területén is közlekedő járat veszteségének finanszírozásával kapcsolatban kézenfekvő kiindulópont, hogy a veszteség finanszírozásában is mindkét állam vegyen részt. Ennél a pontnál eltekintünk attól, hogy a finanszírozást konkrétan állami, regionális vagy önkormányzati hatóságok végzik, itt csak az elveket tárgyaljuk.

A részesedés mértékével kapcsolatban több elgondolás is felmerül.

Mivel közszolgáltatásról van szó, alapelv lehet, hogy az az állam fedezze a veszteséget, amelynek az állampolgára érdekében a veszteséget okozó szolgáltatás teljesítésre került. Ennek az elvnek az érvényesítése azzal járna, hogy a keletkezett veszteséget valamilyen módszer szerint meg kellene osztani a járatokon utazók állampolgársága alapján. Ez kellő pontossággal csak akkor lehetséges, ha olyan elektronikus menetjegy rendszer kerül bevezetésre, amelyben a jegyvásárláskor az utazás adatain kívül az állampolgárság is rögzítésre kerül. (Értelemszerűen ez a bérletjegyekre is vonatkozik.) Másik elgondolás lehet, ha a veszteséget az a fél viseli, amelynek a területén az felmerül. Ehhez bonyolultabb számítások kellenek, de teljes körűen elektronikus jegyrendszer alkalmazásával és megfelelő informatikai támogatással a veszteség megosztása az országok között kalkulálható.

A kétféle megközelítés közül az állampolgárságon alapuló módszer megalapozottabbnak tűnik, mivel ennél a megoldásnál az államok finanszírozási kötelezettsége jobban összhangban van az adóbevételeikkel.

A veszteség megosztásán kívül természetesen kérdés lehet magának a veszteségnek a meghatározási módszere is. Erre azonban nem térünk ki, mivel ez a kérdés nincs kapcsolatban a szolgáltatás határon átnyúló jellegével. A közlekedési szolgáltatásnál kialakultak azok a módszerek, amelyek a veszteség akár járatmélységű kimutatását is lehetővé teszik.

Annyit azonban szükséges megjegyezni, hogy a veszteség kimutatása csak elektronikus menet- és bérletjegyrendszer alkalmazása mellett lehetséges. A veszteség megállapításához ismerni kell ugyanis a bevételt, vagyis a szállított utasok által fizetett viteldíjat az adott járatot üzemeltető szolgáltatónak kell megkapnia. Ez a bérletes utasok esetén probléma, ugyanis a bérletet eladó szolgáltató és egy bérlettel történt utazást lehetővé tevő járatot üzemeltető szolgáltató nem szükségszerűen azonos. Ezért a bérlet árát meg kell osztani azok között a szolgáltatók között, amelyeknek a járataival az adott utas a bérlet érvényessége alatt utazott.

c) A díjszabások eltérése

Ez a probléma orvosolható azon a módon, hogy minden határon átmenő utazás menetdíját a két ország területére külön-külön, az ottani díjszabás alapján számítjuk, és e kettő összege képezi a viteldíjat. Megoldható ez a probléma úgy is, hogy a két ország hatóságai ezekre az agglomerációs vonalakra közös megegyezéssel egységes díjszabást határoznak meg.

d) A pénznemek különbözősége

Az üzemeltetőknek többletfeladatot jelent, hogy kétféle pénznemben történő fizetést is el kell fogadniuk. Ennek megoldhatóságát bizonyítják a nemzetközi járatok, amelyeknél jelenleg is gyakorlat a többféle valuta elfogadása.

f) Az üzemeltető kiválasztása és megbízása

Az EU-szabályok szerint az üzemeltetőt (szolgáltatót) a szolgáltatásért felelős hatóság választja ki. Magyarországi viszonylatban ez, helyközi szolgáltatásról lévén szó, a közlekedésért felelős minisztérium, Szlovákiában a regionális közüzem.

Az üzemeltető meghatározásánál a feladatfelelősnek választási lehetősége van abban a tekintetben, hogy belső vagy külső szolgáltatót bíz-e meg. Belső szolgáltatónak számít az a vállalkozás, amely felett a megbízó ellenőrzést gyakorol (pl. tulajdonosi mivoltából fakadóan). Külső szolgáltatót csak pályázat útján lehet megbízni. A kiválasztott szolgáltatóval a feladatfelelős szerződést köt (közszolgáltatási szerződés), amelyben rögzítik a végrehajtandó feladatot (ezt lényegében a menetrend testesíti meg), valamint a veszteségtérítés rendszerét. A közszolgáltatási szerződés részét képezi még számos egyéb feltétel (pl. a szolgáltatással kapcsolatos minőségi előírások, a szolgáltatás ellenőrzése stb.).

Mivel a szóban forgó térség mindkét (szlovák és magyar) oldalán van területileg illetékes, közszolgáltatási szerződéssel rendelkező szolgáltató, kézenfekvő, hogy a határon átnyúló szolgáltatás biztosításának feladatait is ezek kapják meg. Megoldandó kérdés ugyanakkor a feladat megosztása a két ország érintett szolgáltatói között. Elvileg ajánlható lenne egy 50-50%-os megosztás, de ezen belül sem mindegy, hogy melyik félnek melyik 50% jut. A járatok ugyanis nagyon különbözőek kihasználtság és – ebből következően – jövedelmezőség tekintetében.

Ennek a kérdésnek a kezelésére ajánlható a pool rendszerű üzemeltetés, amelynek lényege, hogy az összes határon átmenő járat bevétele az üzemeltetők között olyan arányban oszlik meg, amilyen arányban a járatok teljesítmények (pl. férőhelyek) tekintetében részesednek. Ezzel elérhető az, hogy a járatok fajlagos bevétele mindkét üzemeltető számára azonos lesz, vagyis nem lesz érdekellentét a jobban jövedelmező járatok üzemeltetésére irányuló törekvésekben. A veszteség mértéke ebben a rendszerben a költségek különbözete miatt lehet különböző az üzemeltetők számára, ennek következményeit viszont indokolt, ha maguk viselik.

g) Közös menet- és bérletjegyrendszer

Mivel az összekapcsolt járatok mindkét országban belföldi utasokat is szállítanak, meg kell oldani, hogy a két ország belső díjszabása és jegyrendszere, valamint a határon átmenő utazás sajátos menet- és bérletjegyei is kiadhatók legyenek minden járaton. Ehhez mindenképpen elektronikus jegykiadó és -kezelő rendszer alkalmazása szükséges.

6. PÉLDÁK AZ EU-GYAKORLATBÓL

A határt átszelő személyszállítás fejlesztésének lehetőségeivel foglalkozott az EU által támogatott COMPASS projekt (2000–2002). A projektben részt vevő 20 partner elemzéseket folytatott számos helyszínen, és ajánlásokat fogalmazott meg a határ menti területeket összekötő személyszállítási szolgáltatások fejlesztésére.

A határ menti térségek személyszállítási szolgáltatását fejlettség szerint három kategóriába sorolták. Az egyes kategóriákban vizsgált esetek a következők voltak.

1. szint: Üzemeltetők egymástól független szolgáltatással

Flensburg–Sønderborg/Åbenrå

Londonderry–Donegal

Dresden–Usti n. L./Teplice

Strasbourg–Kehl/Offenburg

Graz–Maribor

Como–Chiasso–Lugano

San Sebastian–Bayone

Badajoz–Elvas

2. szint: Üzemeltetők koordinált szolgáltatással

Arnhem/Nijmegen–Emmerich/Kleve

Aachen–Maastricht/Heerlen–Eupen

Antwerpen–Breda/Roosendaal

Lille–Mouscron/Kortrijk

Luxembourg–Arlon/Athus

Wien–Bratislava

Geneve–Annemasse/St. Julien en Genevois/Ferney Voltaire

3. szint: Integrált szolgáltatás

Helsingborg–Helsingør

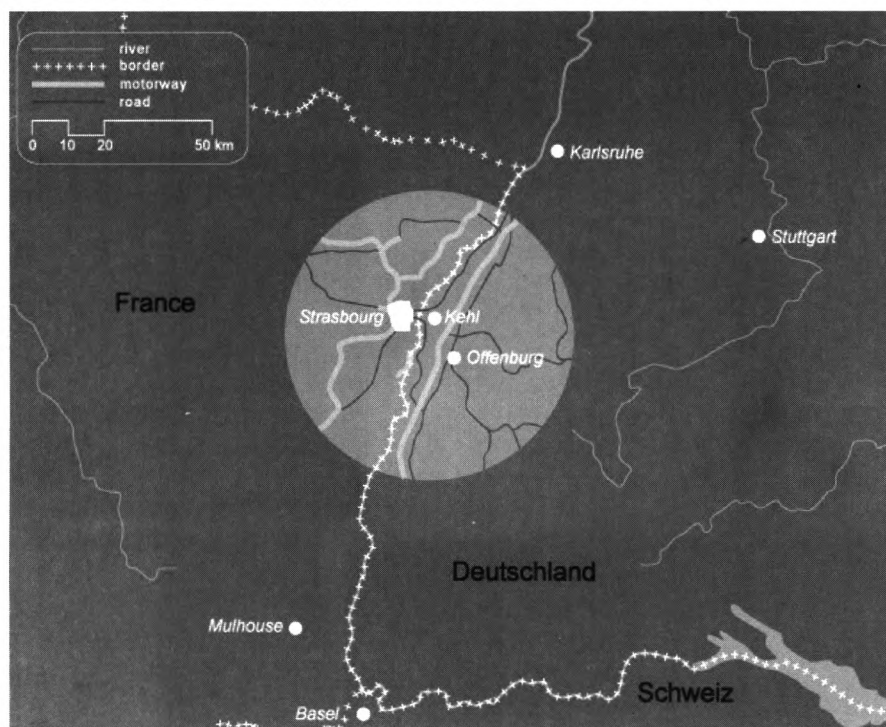
København–Malmö/Lund

Basel–Lörrach–Mulhouse

Salzburg–Traunstein/Berchtesgaden

A következőkben példaképpen bemutatunk mindhárom kategóriából egy-egy esetet.

1. Elkülönült üzemeltetők nyújtanak szolgáltatást: Strassbourg–Kehl/Offenburg



A térség leírása

Strasbourg, 270 ezer lakossal, Elzász régió legnagyobb városa, egy 520 ezer lakosú régió központja. A német–francia határt képező Rajna partján fekszik. Kehl és Offenburg közepes nagyságrendű városok, Kehl 30 ezer lakossal közvetlenül Strasbourggal szemben fekszik a Rajna

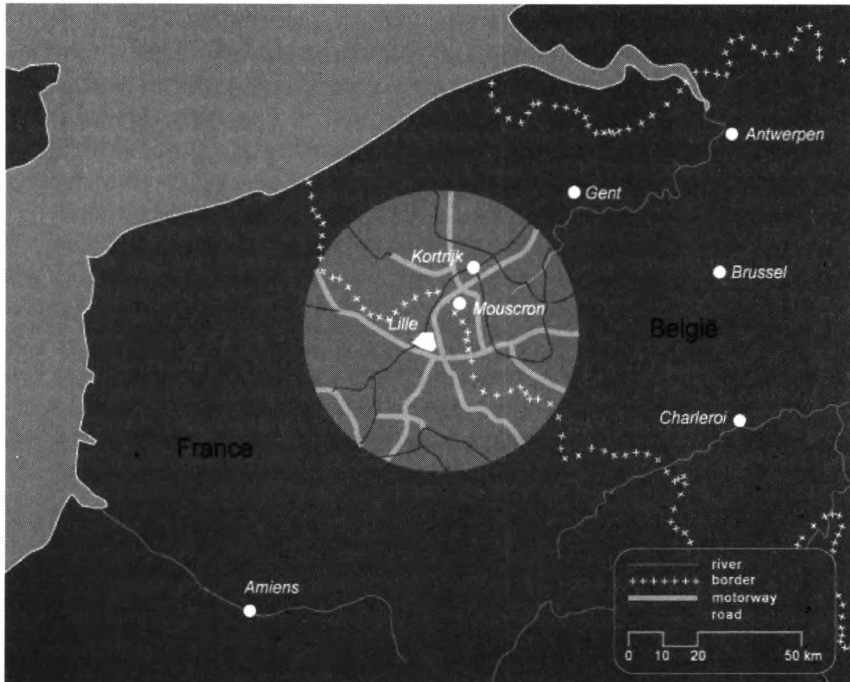
másik partján, Offenburg (70 ezer lakos) 26 km távolságra fekszik délkeleti irányban, jó közúti és vasúti összeköttetéssel Strasbourghoz.

A határon átmenő közforgalmú közlekedés

Csak egy határon átmenő autóbuszvonal van, Kehl és Strasbourg között, amit a francia CTS üzemeltető működtet. A finanszírozásáról külön megállapodás született. Ami a vasutat illeti, néhány közvetlen vonatpár közlekedik Strasbourg–Kehl–Offenburg útvonalon, egyébként az utasoknak Kehlben át kell szállniuk. A vasútvonal része a nagy távolságú International EuroCity hálózatnak, amelyen 16 indulás van naponta. Offenburg felől a vonatok nagyrészt Kehl végállomással közlekednek. Az összes németországi regionális buszjárat csak Kehlre közlekedik. Vannak kétnyelvű információs anyagok is, de a tájékoztatások többsége egynyelvű. Általánosságban is elmondható, hogy az információközlés és a használatos információs eszközök is különböznek Németországban és Franciaországban.

Kehlben nincs tömegközlekedési hálózat, míg Strasbourg nagyon fejlett szolgáltatással rendelkezik ezen a téren. Logikus lenne a strasbourgi hálózat kiterjesztésével bekapcsolni Kehl városát, de erre francia oldalról kevesebb az intenció, mivel ez a kapcsolat elsősorban németek Strasbourgba utazását szolgálná (sokkal kevesebb indokuk van a franciáknak egy olyan kisvárosba utazni, mint Kehl).

2. Koordinált szolgáltatást nyújt több üzemeltető: Lille–Mouscron/Kortrijk



A térség leírása

Francia oldalon a határtól 11 km-re fekvő Lille lakossága 190 ezer fő, de a belga határon is túlnyúló vonzásterületével 1,08 millió lakosú térséget alkot. Ebbe a térségbe tartozik Lille-en kívül tovább két francia város (Tourcoing 140 000 és Roubaix 100 000 lakos), valamint néhány kisebb település, egészen közel a határhoz. Belga oldalon a fő település Mouscron/Moeskroen, amely közvetlenül a határon fekszik és összefüggő urbánus térséget alkot Tourcoing-al. Mouscron hivatalosan kétnyelvű (francia–holland), de a lakosság többsége francia anyanyelvű, ezért a határon átnyúló kapcsolat igen erős. Mouscrontól északnyugatra fekszik a flamand Kortrijk (franciául Courtrai) város, amelynek 150 ezer lakosa van, és a Lille-től való távolsága sem jelentős (30 km), de a nyelvi különbség miatt a interakciók száma a határon keresztül sokkal alacsonyabb.

A határon átmenő közforgalmú közlekedés

A közúti közlekedési kapcsolatok kitűnőek, egy autópálya, két főút és több helyi út alkotja a hálózatot. A tömegközlekedésben óránként van vasúti összeköttetés a francia Lille, Roubaix és Tourcoing, valamint Mouscron, Kortrijk és más belga városok között. Több autóbuszvonal is üzemel, beleértve a félóránként közlekedő MVVR (Mouscron–Wattrelos–Roubaix) járatot, amelyet közösen üzemeltet a TEC-Hainaut (Wallonia, Belgium) és a Transpole (Lille, Franciaország) buszvállalat. Ezenkívül más rendszeres járatok is vannak Mouscron és Tourcoing között.

Lényeges fejlődést jelentett a Lille Metro meghosszabbítása a Centre Hospitalier Dron terminálig. Azonkívül, hogy itt, Tourcoing szélén egy nagy kórház van, ez csak 1 km távolságra fekszik a határtól. Félórás közlekedésű autóbusz-szolgáltatás üzemel Mouscronból a CH Dron megállóig, és P + R parkolás is elérhető.

Van ezenkívül néhány kevésbé frekvenciált, határt átszelő buszjárat határ menti városokban is (pl. Comines, Wervik/Wervicq Sud, Menen/Halluin és Leers/Leers Nord). Általában azonban a határ menti térségben a tömegközlekedés járatsűrűsége kicsi, az alacsony népsűrűség miatt. Ezért a belga állampolgároknak kedvezőbb gépkocsival keresztezni a határt és a Lille Metro hálózatán beutazni a városba.

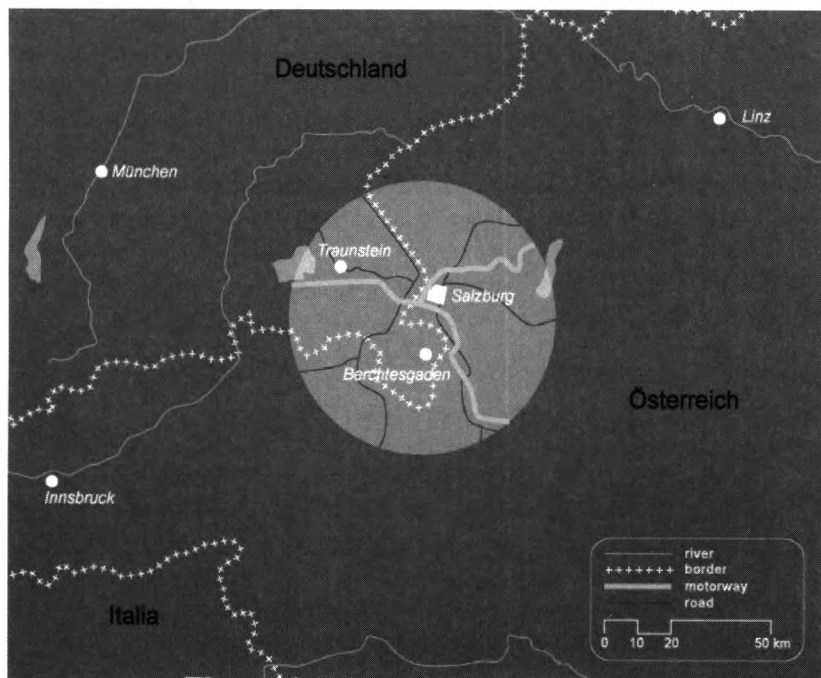
További megoldás, hogy néhány esetben a francia vagy a belga buszjáratokat meghosszabbították a határ utáni első megállóhelyig, így ezek nem szállítanak belföldi utast a másik országban, ami szabályozási szempontból egyszerűbbé teszi a kérdést, és jelentős többletköltséggel sem jár.

A problémák között a tanulmány megállapítja, hogy

- elsősorban intézményi, másodsorban pénzügyi akadályai vannak a közforgalmú közlekedési szolgáltatás határon való átvezetésének
- a regionális közlekedési hatóságoknak nincs jogosultságuk határon átmenő szolgáltatás szervezésére, és nem is tudják ezeket anyagilag támogatni.

A finanszírozásban kivételt képez az említett MVVR buszvonal, amelyet 50-50%-ban finanszíroz a Lille és a Wallon Régió hatósága. Ezt a vonalat napi mintegy 1000 fő használja, akiknek a fele határt átszelő utas.

3. Integrált szolgáltatás: Salzburg–Traunstein/Berchtesgaden



A térség leírása

A Salzburg határ menti régió mintegy 260 ezer lakossal és a Felső-Bajor közigazgatási egység mintegy 260 ezer lakossal érintkezik itt.

A németországi rész policentrikus szerkezetű, kisebb városokkal, például Berchtesgaden, Bad Reichenhall, Freilassing és Traunstein. A bajor területi tervezés szerint Salzburg központi szerepkört tölt be e németországi terület számára.

A határon átmenő közforgalmú közlekedés

A határt átszelő közforgalmú közlekedés fejlettnak minősíthető, négy vasúti és négy autóbusz-vonal áll rendelkezésre. A terület egy részét az SVV üzemeltetői egyesülés szolgálja ki, ami egységes jegyrendszert jelent. A vasúti közlekedés kapacitása maximálisan ki van használva, ezért nem lehetséges új megállók létesítése Salzburg és Freilassing között. Igen nagy igény van a határon áthaladó utazási szolgáltatás iránt, sok osztrák lakik Bajorországban és dolgozik Salzburgban. A határon áthaladó utazások nagy része személygépkocsival történik, a napi mintegy 3000 fő körüli közforgalmú közlekedési utassal szemben közel 50 000 a személygépkocsival történő utazások száma.

7. ÖSSZEFOGLALÁS

A határon átnyúló agglomeráció sajátos problémákat vet fel a közforgalmú közlekedés területén. A közlekedésen belül a személygépkocsival történő utazásoknál gyakorlatilag semmiféle akadályt sem jelent az országhatár, ugyanakkor a közforgalmú közlekedés (tömegközlekedés) tekintetében az országhatár továbbra is elválasztó szerepet játszik, mivel ennek a szolgáltatás-

nak a szervezése és irányítása nemzeti keretek között történik. A határon átnyúló agglomeráció közlekedésének fő problémája, hogy a belföldi közlekedési rendszerek nem képesek alkalmazkodni az agglomeráció határon átnyúló jellegéhez, a nemzetközi közlekedési fajta pedig szabályozási filozófiája miatt nem alkalmas arra, hogy a közszolgáltatási jellegű, a lakosság mindennapi életéhez kapcsolódó utazások lebonyolítását biztosítsa. A pozsonyi agglomeráció esetében a magyarországi rész felé irányuló kapcsolatok intenzitása nagyjából azon a határértéken van, amelyen a közszolgáltatási jellegű, menetrend szerinti közlekedés kialakítása indokolttá válik. Ennek kialakításához az érintett országok újszerű együttműködése szükséges, a szabályozási feltételek, elsősorban a közös finanszírozás kérdésének a megoldása érdekében.

LELKES GÁBOR

A RÉGIÓ GAZDASÁGA

A vizsgált tér egy igen dinamikus határ menti regionális-gazdasági környezetben található, amelyben Pozsony térbeli előrenyomulása jelentős változásokat okozott az elmúlt egy évtizedben, a gazdaság és a társadalom új térbeli szerveződési formái alakultak ki. Napjainkban erre a régióra úgy tekinthetünk, mint a főváros agglomerációjának modern térségére, ahol jelentősek a különbségek Pozsony és a vizsgált tér közt (pl. az infrastrukturális ellátottság egyes elemeiben, a gazdaság szerkezetében, a jövedelmi viszonyokban), de hasonló eltérések vannak a régió és a főváros többi agglomerációs övezete közt is.

Az elemzés tárgyát képező tér – amelynek jelentős része a pozsonyi agglomeráció része – gazdasága településszerkezeti és gazdaságföldrajzi adottságait illetően sokszínű képet mutat. A különbségek annak függvényében alakulnak, hogy az adott tevékenységet folytató vállalkozás működése számára a tér milyen feltételeket kínál. Az elmúlt évtizedben Pozsony geopolitikai helyzetének és gazdasági-termelési szerkezetének változásával párhuzamosan jelentős szerkezetváltási folyamat ment végbe a fővárost körülölelő térben, annak újjászervezésére került sor, amihez az uniós csatlakozás mellett Szlovákia és Magyarország schengeni övezetbe való belépése is nagyban hozzájárult. A pozsonyi agglomerációs gyűrű déli fele és a mosonmagyaróvári régió megszűntek határ menti régiók lenni, teljes mértékben az uniós gazdasági vérkeringés részévé váltak, bár a térszerkezeti vonalakban továbbra is fennmaradt egy gyenge pont: a Duna átjárhatósága (MTA RKK NYUTI 2008).

A szuburbán térben, a korábban demográfiailag stagnáló, zömében agrárjellegű falvakban az elmúlt egy évtizedben jelentősebb lakásépítési tevékenységgel kísért népességyarapodással párhuzamosan napjainkra számottevő szereppel bírnak a szolgáltatások és a különféle ipari tevékenységek, ami az érintett vidéki életter lakófunkciójának további felértékelődését hozza magával. A falvakban megtelepedő új lakosság egy része helyben talál munkahelyet, tovább növelve a régióban megtelepedők lélekszámát és a nem mezőgazdasági célú területfelhasználást. A régió több településének vonzáskörzete átnyúlik a határ másik oldalára, egyre természetesebbé válik a lakosság és a vállalkozók számára a határ másik oldalának „használata”. Pozsony agglomerációjára kiterjeszkedett Magyarországra: több száz szlovák család telepedett le Rajkán és környékén¹ (Hardi 2008), valamint több vállalkozás a határ déli oldalán nyitott telephelyet, ugyanis a térség ezen része a szlovák fővárostól mindössze 10-15 kilométeres távolságban fekszik, és ráadásul jó közlekedési pályák mentén, amelyek a belváros elérhetőségét olyan szinten képesek biztosítani, amelyek több szlovák oldali szuburbán térségnél is jobbak (MTA RKK NYUTI 2008).

Ezen tanulmány a pozsonyi agglomeráción belül a magyar–szlovák határ menti térség gazdaságát mutatja be a Pozsony–Mosonmagyaróvár–Dunaszerdahely háromszögben. A három centrum közül Pozsony bír a legnagyobb térformáló erővel, s őket követi Mosonmagyaróvár és

1 Elsősorban Rajka és Dunakiliti érintett, de várható, hogy a jelenség továbbterjed Bezenyére, Levélre, Hegyeshalomba is.

Dunaszerdahely. A régió negyedik városi rangú települése Somorja, a háromszög szívében fekszik. A tanulmány célja, hogy áttekintést adjon ezen többc centrumú, az elmúlt években intenzíven agglomerálódó térségről, a napjainkban zajló gazdasági folyamatokról, valamint azok várható alakulásáról középtávon.

1. PRIMER SEKTOR

A természet a gazdaság és társadalom működéséhez különböző termékeket és szolgáltatásokat nyújt, többféle funkcióval (Gustaffson 1998). A vizsgált régió nagy agrárpotenciállal rendelkezik. A kedvező természetföldrajzi viszonyoknak köszönhetően (jó minőségű termőföld, klimatikus tényezők, vízrajzi helyzet) a legnagyobb térhasználatot a mezőgazdaság mondhatja a magáénak – földterületének közel 80%-a mezőgazdasági művelés alatt áll (bár az utóbbi évtized folyamán a mezőgazdasági terület csökkent a nagyarányú lakásépítés, valamint a zöldmezős ipari/logisztikai beruházások következtében²).

Az agrárszektor jelentősége az ágazati krízis ellenére számottevő (a terület jelentős mértékben járul hozzá a két ország agrártermeléséhez mind a növénytermesztésen, mind pedig az állattenyésztésen keresztül), bár napjainkra a gazdaság szerkezete ipari-agrár jelleget mutat meghatózó szolgáltatói szektorral (Horváth 2004).

A régióban is a hagyományos mezőgazdaság már átalakulóban van, a modern technika segítségével megvalósuló intenzív mezőgazdasági termelés mellett megjelentek az ún. multifunkcionális mezőgazdasági modellek. Számos mezőgazdasági vállalkozó bővítette tevékenységét új, innovatív termék előállításának elindításával, a falusi turizmusba való bekapcsolódással. A régió mezőgazdaságának ágazati szerkezetében azonban továbbra is a növénytermesztés dominál, mely ágazat a vizsgált térben nagy tradícióval rendelkezik (az agrárvállalkozások közel $\frac{3}{4}$ -e csak növénytermesztéssel foglalkozik, míg a csak állattartó vállalkozások az agrárvállalkozások $\frac{1}{6}$ -át sem teszik ki). A növénytermesztésen belül a legnagyobb profitot produkáló művelési ág a szántóföldi növénytermesztés. A szántóterületek döntő hányadán gabonatermelés folyik. A főbb termesztett gabonánövények a búza, árpa, kukorica (a vetésszerkezet közel $\frac{2}{3}$ -át teszik ki). Az ipari növények közül az olajnövények a legfontosabbak, közülük is a napraforgó, repce és a szója termesztése terjedt el. Egy évtizeddel ezelőtt cukorrépa-termesztéssel számos agrárvállalkozás foglalkozott, azonban mára a korábban nagy hagyománnyal rendelkező ágazat csaknem teljesen eltűnt (aminek egyik oka a szlovákiai cukorgyártás visszaesése; a jelenség egyik megnyilvánulása volt a dunaszerdahelyi cukorgyár bezárása, majd teljes lebontása). A zöldségtermesztésnek évszázados hagyományai vannak a régióban, különösen a szlovákiai oldalon, ahol még a kommunizmus évtizedeiben is virágzott a zöldségtermesztés a háztáji gazdálkodás keretén belül: a régióbeli kistermelők Csehszlovákia-szerte árusították a piacokon az ízletes és szép paprikát, paradicsomot, uborkát, répát, borsót, dinnyét, gyümölcsöt stb. A régió növénytermesztése szinte minden esetben meghaladja a rendelkezésre álló területrészarányt, ami utal a magasabb termésátlagokra, illetve a termelési színvonalra.

A régióban az állattenyésztés a kitűnő takarmánytermesztési feltételekre épülő tradicionális tevékenység. Az ágazat mostani helyzete is viszonylag kedvezőnek mondható, az állattenyésztés fenntartható fejlődését körvonalazza a jövőre nézve. Az állatállomány ugyan az egy évtizeddel

2 Ezek közül a legjelentősebb beruházásokat Mosonmagyaróváron, Dunaszerdahelyen, Egyházkarcsán és Somorján valósították meg.

korábbi állapotokhoz képest hatalmas visszaesést mutat, amit a szabadpiaci viszonyok mellett részben az állati eredetű termékek fogyasztásában beállt csökkenés is magyaráz. A régióban kiemelkedő a tejtermelés (a legnagyobb tejfeldolgozó üzem Mosonmagyaróváron található).

A mezőgazdaság versenyképességének egyik meghatározója a gép- és eszközellátottsága, valamint eszközhatékonysága. A vizsgált régióban a gépesítettség jóval magasabb szintű az országos átlaghoz képest, mezőgazdasági termelést a magas szintű eszközhatékonyság jellemzi.

Az üzemi struktúra átalakulása követte a mindkét országban végbement átrendeződési folyamatokat. A régióban működő mezőgazdasági szervezetek száma az elmúlt tíz évben kismértékű csökkenést mutat, amely folyamat a piaci verseny részének tekinthető. Az intenzív, nagyüzemi gazdaságok és a kisüzemi gazdaságok a régió agráriumában párhuzamosan jelen vannak, azonban a szektor outputjainak döntő hányada a nagyüzemi gazdaságokból kerül ki. A régió földhasználatában a gazdálkodó szervezetek jelentősebb szerepet játszanak, mint az egyéni gazdálkodók.

A vállalkozási/szervezeti formák szerint vizsgálva a régió agráriumának teljesítményét megállapítható, hogy elsősorban a korlátolt felelősségű társaságok és a szövetkezetek szerepe kiemelkedő. Míg az utóbbi években az egyéni gazdaságok mennyisége csökkent és az egyes üzemek átlagos területe nőtt, addig a gazdasági szervezetek létszáma kis mértékben emelkedett és átlagos területük csökkent. Az egy gazdaságra eső átlagos terület növekvő tendenciát mutat a régióban, a versenyképesség és a hatékonyságnövekedés követelményével összhangban.

Az agrárvállalkozások körében nagymértékű specializációs folyamatokat figyelhetünk meg, mind az egyéni gazdálkodók, mind a jogi személyek körében (bár az egyirányú szakosodás az egyéni gazdálkodók esetében kevésbé jellemző, mint a jogi személyek esetében).

Elmondható, hogy napjainkra a versenyképes gazdaságsszerkezet és üzemmméret már többekévesé kialakult a régióban, a fennálló üzemi-működési formák feltehetően hosszú távon is tartósan bizonyulnak majd. Főként a közepes méretű (az 50 hektár feletti gazdaságok), korlátolt felelősségű társaságok és egyéni gazdálkodók helyzete és kilátásai tűnnek különösen biztatónak a jövőre nézve, ők reménykedhetnek a fennmaradásban és prosperáló működésben. Természetesen azonban nem hagyható figyelmen kívül, hogy az agrárium az egyik legbizonytalanabb jövővel rendelkező gazdasági ágazat, ugyanis itt a politikai, pénzügyi és gazdasági világ hatásai mellett számolni kell még a klímaváltozással is, amelynek hatásai pontosan nem prognosztizálhatóak (pl. 2010 rendkívül csapadékos esztendő volt, ami hatalmas termés kiesést okozott).

A régióban a kedvező vízrajzi adottságoknak és az ártéri erdőknek köszönhetően élénk hal- és vadgazdálkodás folyik a helyi halászati és vadászati közösségek keretében. A halászati hagyományok fontos turisztikai vonzerőt is jelentenek, horgászok ezrei keresik fel a régió folyóit, tavait (a hagyományos halászat és örökségének bemutatása hatékonyan kiegészítheti a vízi és horgászturisztikai kezdeményezéseket). Az ártéri területeken elsősorban az őz-, a vad-disznó- és a gímszarvasállomány jelentős, de számottevő még a régió fácán- és vadkacsaállománya is.

Minden faállománnyal borított erdőrészletnek van rendeltetése. Az erdő rendeltetését/rendeltetéseit az illetékes szakhatóságok hozzájárulásával az erdészeti hatóság állapítja meg (a természetvédelmi rendeltetés kivételével, a gazdálkodó kérésére és a tulajdonos beleegyezésével) és a határozatot erdőrészletenként az erdőtervben rögzíti.³ Az erdőgazdálkodás a régióban sajátos ágazat, ugyanis az erdőborítottság alacsony (10% alatti), miután a térség elsősorban szántó-

3 Az erdő gazdasági funkcióit a megtermelt faanyag mennyisége, minősége, valamint az egyéb gazdasági hozamok (vadászat, melléktermékek) összessége fejezi ki.

földi művelés alatt áll. Az erdőterületek zöme a Duna és Mosoni-Duna hullámterében található. Az erdőállományokban a lágylombos fajok a meghatározók, elsősorban a nemesnyár és fűz. Az erdők szerepe a régióban gazdasági szempontból másodlagos, elsősorban a térség környezeti állapotában, tájképi megjelenésében és turisztikai vonzerejében betöltött szerepük jelentős. A védett rendeltetésű erdők magas részarányt mutatnak: az erdők meghatározó része – több mint 2/3-a – védett. A természetvédelmi területeken kívül a gazdasági célú erdők dominálnak (Szigetköz Erdőfejlesztési Terve 2008). A régió déli felében kis területeken (pl. a lipóti Holt-Duna mentén) található összefüggő nádborítás, ahol nádgazdálkodás folyik.

A Duna mente nagy mélységig kavicsból, homokos kavicsból álló teraszainak köszönhetően ideális a térség a kavicsbányászatra (általában csak igen vékony fedőréteg eltávolítása szükséges). A régió több településén működik kavicsbánya. Számos bányatóba a kavicsbányászat felhagyása után halat telepítettek, és így az remek horgászati lehetőséget biztosít.

2. IPAR

A vizsgált térben nagyon élesen megfigyelhető a gazdasági struktúraváltás: a mezőgazdaságról a hangsúly az ipari és szolgáltatási szektorra tolódik. Ezen változást a beruházások is tükrözik, melyek legnagyobb mértékben a kereskedelem területén nőttek. Az ipari ágazatokon belül az élelmiszeripar, a gépipar és az elektrotechnikai ipar túlsúlya jellemző, de fontos megemlíteni, hogy az építőipar teljesítménye is évek óta folyamatosan növekszik (Grosz–Lelkes 2009).

A régió élelmiszeripara komoly hagyományokkal rendelkezik. A vállalatok többsége a városokban található. Az egyes szakágazatok vonatkozásában legnagyobb szerepe a malomipari termékek, a kenyér és tésztafélék gyártásának van. A legnagyobb péküzemek Lipóton, Dunaszerdahelyen (Danubia Rt.), Mosonmagyaróváron (Mosoni Kenyér Sütőipari Zrt.) és Somorján (Czucz Pékség Kft.) találhatók. A Lipóton található Lipóti Pékség Kft. 2007-ben megvetette a lábát a régió szlovákiai oldalán is, ugyanis Dunaszerdahelyen két mintaboltot is nyitott, amelyek nagy népszerűségnek örvendenek a város főutcáján és sétálóutcáján egyaránt. A Lipóti Pékség Kft. régióbeli térfoglalása azonban nem állt le az említett két kapunyitással, 2009-ben 800 négyzetméteres fiókpékséget nyitott a Pozsony és Dunaszerdahely között félúton található Nagymagyarón, valamint sikerült átvenniük egy 12 boltból álló hálózatot is a határ északi oldalán.

A pékipart követően a régió élelmiszeriparában a húsiparnak és a tejiparnak van fontos szerepe. Az előbbi kategóriában elsősorban a dunaszerdahelyi Tauris Danubius Rt. húskombinát emelkedik ki, mely szarvasmarha- és sertésvágásra, -bontásra, tökehús előállításra és fagyasztaásra szakosodott, s az első szlovákiai húsfeldolgozó üzem volt, mely megszerezte az ökológiai tenyésztésű szarvasmarha- és sertésfeldolgozáshoz szükséges feldolgozói minősítést. A tejiparban a mosonmagyaróvári Óvártej Zrt. a legnagyobb szereplő a régióban. A nagyüzem a magyarországi félkemény sajtok piacának jelenleg mintegy 10%-át birtokolja, s jelenleg évente átlagosan 50 millió liter tejet dolgoz fel (a mosonmagyaróvári üzemből a szögletes alakú Trappista, Eidami, Óvári, Gouda, zsírszegény fokhagymás és köményes sajtok, valamint ezek füstölt változata kerül ki).

A régió élelmiszeripari vállalatai közt továbbá említést érdemel a konzervipar. Ennek centrumai a régió déli felében vannak: Dunakilitin és Mosonmagyaróváron. Az előbbi településen található a Dunakiliti Konzervüzem Kft., mely az egyik legmodernebb és legnagyobb uborkafeldolgozó Magyarországon. Termékei között szerepel a konzervált uborka, meggy, pritaminpaprika, gyöngyhagyma és vegyes savanyúság (a cég termékei a világ félszáz országába jutnak el). A mosonmagyaróvári Trösch-Prima Konzervgyártó Kft. szintén példászerű konzervüzem.

Legfontosabb termékei az uborkaspecialitások, a ketchupok, a paradicsomsűrítmények, a konzervzöltségek és saláták, de gyártanak ezenkívül még gyümölcslekvárokat, kompótokat és dzsemeket is (a cég szintén exporterős, termékei eljutnak az USA-tól kezdve Japánig sokfelé a világban). Az élelmiszeriparon belül további jelentős szereplő a dunaszerdahelyi McCarter Rt. (gyümölcslevek gyártása) és a Klember Kft. Az utóbbi vállalat az egyik legnagyobb szlovákiai kávé- és teaforgalmazóvá nőtte ki magát (a zöld teától kezdve a gyógynövényteáig), miközben a kekszgyártása is ismertté tette országát.

A régióban az élelmiszeripart követően a gépipar a második legjelentősebb ipari ágazat. Az ágazat vállalatainak többsége a városi településeken található. A régió déli felében legjelentősebb a KÜHNE Mezőgazdasági Gépgyár Zrt. Mosonmagyaróváron üzemel, gyártmányválasztékában közép- és mélylazítók, ágy- és váltva forgató ekék, nehéz kultivátorok, nehéztárcsás boronák, kompaktorok, szemenkénti és gabonavetőgépek szerepelnek. A vállalat tevékenységi köre 1999-től kiegészült a CREDO autóbuszok önhordó szekrényvázainak és különféle beépülő alkatrészeinek a gyártásával. További gépipari szereplők a magyarországi oldalon a Vogel & Noot Mezőgépgyár Kft. (a talajmegmunkáló gépek egyik legnagyobb gyártója Európában), a Wittmann Robottechnikai Kft. (a lineáris robotok területének világviszonylatban is egyik vezető cégcsoportja, a mosonmagyaróvári üzemben évente mintegy 900-950 darab kis- és közepes méretű, háromtengelyes lineáris, valamint 650 darab anguszsziszedő robotot gyártanak), a MOTECH Acélszerkezet és Gépgyártó Kft. (profilja acélszerkezetek, acélhidak, vasútikocsi-alvázak, gépelemek és speciális gépek gyártása), a Lajta-Hanság Zrt. (agrotechnikai eszközök gyártása), a Mofém Zrt. (Magyarország vezető fémszerelvénygyártója; termékskálája nagyon széles: fürdőszobai csaptelepek, konyhai csaptelepek, kiegészítő szerelvények és víz-, gáz-, fűtőszelvények).

A magyarországi oldal további jelentős ipari vállalatai a Rettig Hungary Kft. (egyike Európa vezető, márkás fűtőtesteket gyártó cégeinek), a MOTIM Zrt. (a timföld alapanyagra épülő vegyipari és elektrometallurgiai technológiák vezető képviselője Magyarországon; legfontosabb termékei: nemes elektrokorund, mullit, zirkonmullit, olvasztott magnezit-timföld spinel, olvasztva öntött tűzálló anyagok), a Ligna Trading Hungária Kereskedelmi Kft. (fafeldolgozás és kereskedelem), a Visiocorp Hungary Bt. (a világ autótükrö-szegmensének közel 35%-át adja, közel 1000 főt alkalmaz) és a VERITAS Dunakiliti Csatlakozástechnikai Kft. (a vállalat egy nemzetközi konszern tagja, gumi és műanyag csatlakozástechnikai elemeket gyárt az autópálya számára,⁴ s a 10 000 négyzetméteren működő gyár több mint ezer, Dunakilitin és környékén élő embernek biztosított munkalehetőséget még 2008 nyarán, de azóta, a globális válság következtében a dolgozók létszáma csökkent, a munkaerő közel 1/5-étől volt kénytelen megválni a cég). A régió több településén jelentős a textilipar. A legkiemelkedőbb képviselő itt a rajkai Calida Magyarország Kötőipari Kft. (a svájci Calida ruhaipari vállalat rajkai üzeme alsóruházat, fehérnemű- és pizsamagyártásban 350 főt alkalmaz, de külső üzemegységek révén összesen 1000 fő számára biztosít munkát a régióban).

Az északi oldalon a legjelentősebb gépipari vállalat az osztrák tulajdonú dunaszerdahelyi Wertheim Kft. (biztonsági széfeket, mozgólépcsőket és -járdákat gyárt). További meghatározó ipari szereplők ezen az oldalon: a német Schütt Rt. (az északi régió legnagyobb foglalkoztatója, a Mercedes típusú gépjárművek kábeleinek gyártója), az Euroferm Kft. (acélszerkezetek gyártása és szerelése), a CROWN Packaging Slovakia Kft. (konzervdobozokat gyárt és exportál szerte a világban). A műanyag-feldolgozóipar legjelentősebb vállalata az Europack Rt., mely

4 Legnagyobb vevőként kiemelhető a VW, Audi, Škoda, Seat, a BMW, a Daimler AG, a Porsche, a Rolls-Royce, a Landrover, a PSA és az Opel.

az Ovotherm tojástartók gyártására specializálódott. A bútortipart az EUROFORM PRO Kft. képviseli, amely a legyártott ülőgarnitúrákat 100%-ban az osztrák piacra szállítja. Jelentős még a nyílászárók gyártása is.

A régió iparában központi helyet foglal el továbbá a megújuló energiaforrásra épülő energiaipar. Bősön, Szlovákia legnagyobb vízerőműjében 1992. október 23-án indult meg az energiatermelés, a létesítmény napjainkban az ország energiaszükségletének közel 8%-át biztosítja (kapacitása 720 megawatt). Az erőmű kapcsán fontos megemlíteni, hogy ez a beruházás az elmúlt két évtizedben a politikusokat, a közvéleményt és a szakembereket egyaránt mindkét országban megosztotta és megosztja mind a mai napig. A nézetkülönbségek áthidalhatatlanoknak tűnnek, ugyanis az erőmű megépítése a régió természeti kincseire rendkívül negatívan hatott (a Duna 1992-es elterelése óta a főágába az eredeti vízhozam 10-20%-a érkezik, s ez a beavatkozás nemcsak a főág, hanem az ártér mellékágrendszerének területén is jelentős károkat okozott).

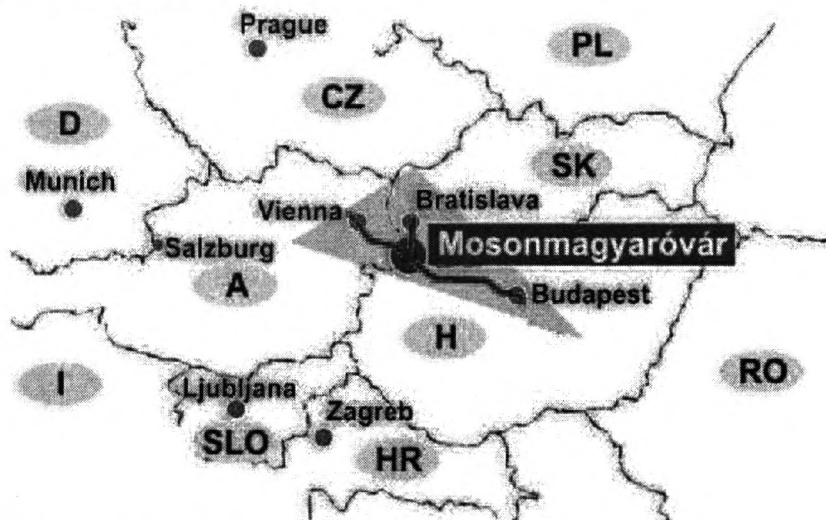
Az elkövetkező években a régió ipari termelése erősödni fog, amellet várhatóan újabb iparágak is megletelepednek. Az iparfejlesztésen belül számos új ágazattal lehet számolni. Az egyik ilyen ágazat a környezetipar, ami iránt a kereslet napjainkban egyre nagyobb, piaca dinamikusan bővül. A környezetipar sikeres fejlődéséhez nagymértékben hozzájárulhat a régióban meglévő kutatási és fejlesztési intézményrendszer (pl. a mosonmagyaróvári egyetem) és a mezőgazdasági tudás. Ezeken az alapokon számtalan projekt megvalósítható a környezetbarát energiatermeléstől (az Európai Unió 2020-ra vonatkozó célkitűzése szerint az Unió területén az alternatív forrásokból származó energiának – nap, szél, geotermális víz, biomassa stb. – az összes megtermelt energia 20%-át kell kitennie) a környezetbarát növényvédőszer gyártásáig. Ezen új ágazati vonal előhírnökeinek tekinthetők a Mosonmagyaróvár környékén található szél erőművek, a közeljövőben Nagylégen megépülő bioetanolgyár, valamint Dióspatony határában szintén a közeljövőben megépítésre kerülő szélenergiapark és naperőmű (az utóbbi beruházás közel 18 hektáron nőne ki, 15 megawatt teljesítménnyel).

Az elmúlt évtizedben a régió szlovákiai oldalán hatalmas építőipari boom volt, amit első sorban a lakásépítés nagyarányú növekedése váltott ki, ugyanis a régió nagyon vonzó letelepedési célterületté vált (lakókörnyezetének minősége és árszintje mágnesként vonzotta a pozsonyi agglomerációban letelepedni szándékozók ezreit). A lakásépítések természetesen maguk után vonták a szolgáltatások számára szükséges objektumok megépítését is, kezdve az egészségügyi szolgáltatásoktól az éttermekig, ami tovább növelte az építőipar dinamikáját. Az elmúlt másfél évben azonban az építőipar növekedése megtorpant az ingatlanpiac stagnálása miatt, ugyanis az új építésű ingatlanok árai aránytalanul magasak az átlagfizetésekhez képest, s ennek következtében egyre nagyobb mértékben nőtt az el nem adott új ingatlanok száma (az egzisztenciális bizonytalanság miatt az emberek alacsonyabb hajlandóságot mutatnak a hitelfelvételre, inkább kivárlják a jobb árakat, a jobb gazdasági kilátásokat).

Az ipari termelés kapcsán szót kell ejtenünk az ipari parkokról is, amelyek az elmúlt egy-másfél évtizedben fontos szereplőivé váltak mindkét ország regionális gazdaságfejlesztésének. A vizsgált tér viszonylag kedvező képet mutat, bár a ténylegesen működő ipari parkok megjelenése a vonzó földrajzi elhelyezkedés és a közlekedési adottságok ellenére itt sokáig váratott magára.

A különféle vállalkozások ipari parkokban való letelepedése a térségben csak mintegy fél évtizeddel ezelőtt kezdődött meg. A legnagyobb ipari park a Mosonmagyaróvári Ipari Logisztikai Üzleti Park, amely 120 hektáron terül el. 1994-ben ugyan elnyerte a terület az ipari park címet, ám a vállalkozók letelepedése csak 14 évvel később kezdődött el (az ipari park beindulását hosszú ideig a terület tulajdonjogának a rendezetlensége gátolta). Napjainkban már több mint 1200 főt alkalmaznak itt.

1. ábra. A Mosonmagyaróvári Ipari Logisztikai Üzleti Park földrajzi fekvése a Bécs–Budapest–Pozsony háromszögben



Forrás: A www.milup.hu alapján saját szerkesztés

A régió többi ipari-logisztikai parkja jóval kisebb méretű, a legjelentősebbek Dunaszerdahelyen, Egyházkarcsán, Somorján, Nagylégen, Kisudvarnokon vannak. Az első két park napjainkban még csak logisztikai jelleggel bír, ipari termelés nem folyik bennük, míg az utóbbi háromban már megtelepedett vállalkozások működnek. Az ipari termelést végző parkok közül a legnagyobb a 12 hektáron elterülő somorjai, mely az olasz Vicenza Ipari Kamarával együttműködve jött létre, s napjainkban már nyolc vállalat telepedett meg ezen a területen (gyártanak autóantennákat, villanymotorok kódoló berendezéseit stb.).

3. TERCIER SZEKTOR

A régióban az elmúlt tíz évben a terciér szektor robbanásszerű fejlődésen ment keresztül, mely terciérizálódás elsősorban a szolgáltatások, a kereskedelem és az idegenforgalom előretörésének köszönhetően ment végbe, miközben lényegesen megnőtt az említett területeken tevékenykedő vállalkozások száma (bár az agglomeráció lakói előszeretettel járnak Pozsonyba nemcsak dolgozni, hanem vásárolni, szórakozni is).

Az elmúlt két évben azonban a globális gazdasági válság jelentős visszaesést váltott ki a régió kis- és nagykereskedelmében, amiben döntő szerepet játszik a lakossági óvatosság. Az emberek jobban megfontolják a kiadásait, a bizonytalan gazdasági helyzet miatt igyekeznek csökkenteni azt azzal, hogy nagyobb tételű vásárlásaikat elhalasztják. Ezen előretekinő magatartás mellett a szlovákiai oldalon a kiskereskedelem visszaeséséhez hozzájárult még a karnyújtásnyira levő Magyarországra, illetve Ausztriába irányuló bevásárlóturizmus is, ugyanis az említett két szomszédos államban olcsóbban vásárolható meg számos termék, különösen az élelmiszer, az elektronikai fogyasztási cikkek, a bútor, a gépipari és a ruházati termékek. A fogyasztóknak ez a magatartása természetesen nagyon kedvezőtlenül hatott a szlovákiai üzletek forgalmára. A szlovák–magyar határon átnyúló bevásárlóturizmus korábban soha nem látott méreteihez hozzájárult az euró szlovákiai bevezetése is, a forint mélyrepülésének következtében ugyanis az élelmiszer-

től kezdve az üzemanyagon át a tartós fogyasztási cikkekig szinte mindent megért a határ déli oldalán megvásárolni hosszú hónapokon keresztül. Nagy biztonsággal kijelenthető azonban, hogy a szlovákiai térségben élők a jövőben is rendszeresen megjelennek majd potenciális vásárlóként a magyarországi településeken, összekötve a bevásárlást más gazdasági, kulturális vagy rekreációs tevékenységgel (Kovács 2009). A felsorolt okok miatt a régió északi oldalán több kereskedő kényszerült tevékenysége megszüntetésére, annak ellenére, hogy a szlovákiai kereskedők jelentős „mozgósításba” kezdtek vásárlóik visszacsalogatása érdekében; a termékek árát gyakran összehasonlítják a magyarországiakkal, reklámjaikban számos termék esetében feltűntetik, hogy a szlovákiai ár alacsonyabb a magyarországinál. A szlovákiai kereskedők gazdasági problémáit legjobban talán a somorjai VEGA bevásárlóközpont szimbolizálja, amely modern high-tech épülete csaknem üresen áll már két éve (az üzleti vállalkozás eddigi kudarcához az is hozzájárult, hogy a város és a környező falvak lakosai a pláza jellegű élménybevásárlásokat inkább az agglomeráció központjában, Pozsonyban található giga plázákban ejtik meg).

A kedvező földrajzi fekvés jelentős tranzitforgalmat generál, lényegében itt kereszteződnek az Európát északnyugat–délkeleti és észak–déli irányban átszelő tranzitútvonalak (MTA RKK NYUTI 2008). Ennek köszönhetően a régió az elmúlt egy évtizedben fontos logisztikai centrummá vált, hazai és nemzetközi cégek építették ki raktár- és elosztóbázisaikat, amelyek hatósugara némely esetben lefedi egész Közép-Európát, s aminek eredményeképpen a térségben kiemelkedő jelentőségű gazdasági elem lett a szállítás és raktározás. A régió déli felében nagy volumenű logisztikai központ Mosonmagyaróvár, északon Dunaszerdahely. Az egyik legjelentősebb logisztikai állomás a német Deichmann cég dunaszerdahelyi nagyraktára, amelynek húszezer négyzetméteres alapterületén csaknem kétfélmillió pár cipő fér el egyszerre. Európa egyik legnagyobb cipőkereskedelmi láncának, a Deichmannak azért esett a választása erre a régióra, mert kitűnő a megközelíthetősége, és könnyen továbbítható az áru Ausztria, Magyarország, Csehország és Szlovénia irányába. A logisztikai ágazat másik jelentős régióbeli telephelye a kombiterminál jellegű Metrans Logisztikai Park. (A kombinált szállítmányozás alapvető formája a konténerekben történő vasúti és közúti szállítás, mely környezetkímélő szállítási forma, mivel a vasút beiktatásával csökkenti a kamionforgalmat.) Ez a park szintén a Pozsony–Győr főút mellett helyezkedik el (a Deichmann szomszédságában), s elsősorban a Bécs–Budapest–Pozsony háromszöget látja el áruval az egész világból (valamint elősegíti a régióban előállított termékek kijutását a világpiacra).

A gazdasági-társadalmi viszonyok alakulása a világon egyre inkább lehetővé teszi a szabad idő növelését. Az urbanizált életmódot folytató társadalom igyekszik megnövekedett szabad idejében élményeket szerezni, kirándulni. A régió idegenforgalmi adottságai rendkívül kedvezőek, mind a természeti körülményeket, mind a kulturális örökségeket tekintve. (A gazdag élővilág ritka fajokat – pl. túzok, fekete gólya, botos kölönte, tarka géb –, másutt már nem található növényfajokat is megőrzött.) Az idegenforgalmi potenciálhoz hozzájárul az is, hogy a régió földrajzi fekvése kedvező, hiszen Szlovákia elsőszámú turisztikai célterületének a szomszédságában terül el.

A régió turisztikai potenciálja különösen az elmúlt egy évtizedben nőtt meg, ugyanis a régió kínálatában épp azok a termékek találhatók meg, amelyek népszerűsége évről évre nő. Napjainkban a stresszes hétköznapi gondjai elől menekülve egyre többen sietnek ki szabad idejükben a természetbe kocogni, túrázni, lovagolni, horgászni, vadászni, kerékpározni, evezni, úszni, sokan keresik fel a szórakozást, pihenést és gyógyulást nyújtó termál- és gyógyvizeket. Hétvégeken a termálfürdők vendégeinek jelentős része pozsonyi lakos, akik a pár órára a termálvíz habjai közt keresnek felüdülést. Vagy csak egyszerűen kiutaznak pár napra a zajos nagy-

városokból, hogy kakasszó ébressze őket, és a reggelijüket falusi csendben fogyasszák el. A tárgyaló régió mindezen elvárásoknak megfelel, kiváló lehetőségeket kínál a helyi értékeket bemutató kulturális turizmus, sportturizmus, egészségturizmus, konferenciaturizmus számára.

A régió egyik meghatározó idegenforgalmi vonzerejét a termál- és élményfürdők jelentik. Ezek három település, Mosonmagyaróvár, Lipót és Dunaszerdahely turisztikai kínálatának képezik a központi elemét. Népszerűségüket az is növeli, hogy az itteni termálvíz összetétele kedvező hatással van az ízületi problémák kezelésére, valamint a balesetek mozgásszervi szövdményeire. A lipóti termálfürdő nemzetköziségét kiválóan példázza, hogy a fürdő területén a hirdetések szlovák nyelven is elhangzanak, így az információk több tízezer szlovák turistához is eljutnak az anyanyelvükön.

A termálvíz mellett a régió csodálatos felszíni vízbírodalommal rendelkezik. A Duna és ágrendszere, a Mosoni-Duna, Kis-Duna és mellékfolyói, valamint a több tucat tó (pl. a lipóti Holt-Duna morotvató, a vajkai tó) rengeteg lehetőséget kínál pihenésre és sportolásra egyaránt, csónaktúrákra csábító környezetük miatt ezek a vízfelületek ezek kedvelt pihenő-, üdülő- és kirándulóhelyei. (A régió fejlesztésénél ezért fokozott figyelmet kell szentelni a felszíni vizek minőségének, biztosítani kell az említett vízfelületek fürdőzésre és sportolásra való alkalmasságát.) A régió vizeire napjainkban még elsősorban a kis igényű és kevés költséggel járó turista-forgalom a jellemző, ugyanakkor évről évre javulnak az igényes idegenforgalom fogadásának adottságai. Az elmúlt években hagyományteremtő szándékkal számos vízi fesztivált rendeztek a régióban, amelyek tovább növelték a térség ismertségét. Elmondható, hogy a vízi turisztikai együttműködés a somorjai Fórum Régiófejlesztési Központ és a dunakiliti székhelyű Felső-Szigetköz Szabadidő Vízi Sport Egyesület szervezésében a határmente egyik legintenzívebb kapcsolatává vált (Tuba 2009). Az intenzív együttműködés néhány eredménye:

- kilenc éve közösen szervezik a Szigetközi Vízi Fesztivált Dunakilitin, nyolc éve a Szigetköz–Csallóköz Duna Kenu Maratont, négy éve a szigetközi csapatok állandó résztvevői a Csallóközi Vízi Fesztiválnak Somorján (2010-ben az AQUA SAMARIA Vízi Fesztiválon a felső-csallóközi és a felső-szigetközi csapatok mellett a szomszédos ausztriai Hainburg csapatai is jelen voltak)
- 2000-ben elkészült a szigetközi ágrendszer vízi turisztikai térképe, majd 2002-ben ugyanez a csallóközi oldalon is, végül 2008-ban a schengeni határookra reagálva elkészült a két ágrendszer közös térképe.

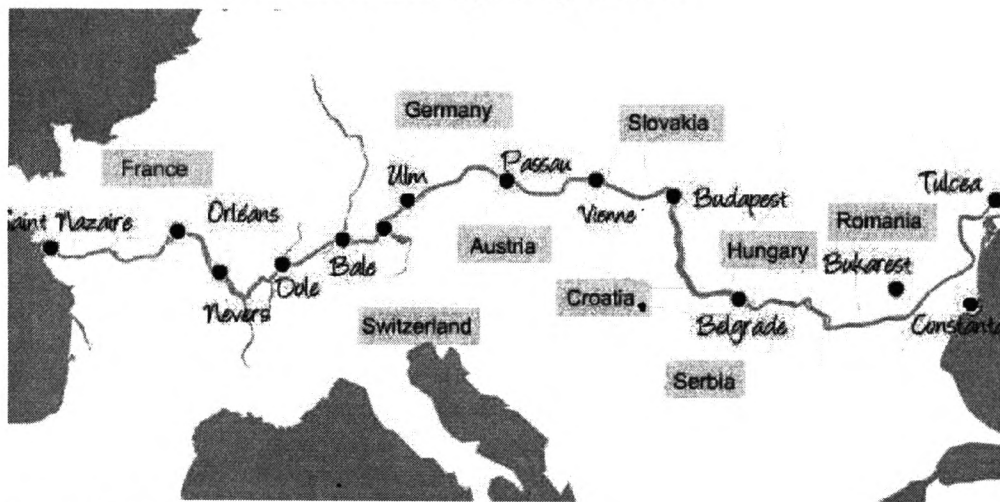
A régió idegenforgalmi vonzerejét jelentős mértékben növelik a határ mindkét oldalán elterülő védett területek, melyek jelentős része besorolást nyert az Európai Unió által létrehozott Natura 2000 ökológiai hálózatba, amely a közösségi jelentőségű természetes élőhelytípusok, vadon élő állat- és növényfajok védelmén keresztül biztosítja a biológiai sokféleség megővását és hozzájárul kedvező természetvédelmi helyzetük fenntartásához, illetve helyreállításához. A magyarországi oldalon kiemelendő a Szigetközi Tájvédelmi Körzet, míg a szlovákiai oldalon a Dunai Ártéri Erdők Tájvédelmi Körzet (mely területek a nemzetközi jelentőségű vizenyős területek nyilvántartásában is jegyzettek). Ezen védett területek egyedülállóan szép természeti értékei, gazdag állat- és növényvilága messze földről vonzzák az érdeklődőket, ezért merült fel az új évezred elején a Szigetköz–Csallóköz Nemzeti Park kialakításának gondolata. A magyar–szlovák határon átnyúló nemzeti park létrehozása végett az ötlet támogatói már 2004-ben megtették az első lépést: a Phare 2002 Helyi kezdeményezésen alapuló környezet- és természetvédelem a szlovák–magyar határ mentén program keretén belül megvalósíthatósági tanulmány készült Közös Szlovák–Magyar Nemzeti Park kialakításának megvalósíthatósági tanulmánya a Szigetköz–Csallóköz területére címmel.

Az elmúlt tíz évben elindított nagyarányú, céltudatos üdülőtérületi fejlesztések azonban bizonyos mértékben negatívan is hatnak a környezetre, ezért a jövőben a térség ökológiai állapotának védelme érdekében a környezetvédelmi szervezetek részéről határozott intézkedésekre lesz szükség, melyek végrehajtásával a védett területek környezeti állapotát hosszú távon stabilizálni, illetve javítani lehet.

Az elmúlt néhány évben a kerékpár mint turisztikai eszköz egyre inkább teret nyert a régióban is, igaz évtizedes lemaradással követve a nyugat-európai trendeket. A vizsgált térség adott-ságai kiválóak a kerékpárturizmus számára, a turizmus e szegmensének fejlesztésére tett első lépések azonban még gyerekcipőben járnak, a kerékpáros infrastruktúra meglehetősen szegényes, ebből kifolyólag az elkövetkező években a kerékpárturizmusban rejlő lehetőségek kiaknázása szempontjából az infrastruktúra fejlesztését elsődleges feladatként kell kezelni. Önma-gában a Duna töltésén vezető Duna menti nemzetközi kerékpárút megléte (mely az Euro Velo 6 nemzetközi kerékpárútvonal részét képezi s az Atlanti-óceánt köti össze a Fekete-tengerrel) egy szélesebb regionális kerékpárút-hálózat és a kerékpárosoknak nyújtott szolgáltatások nél-kül (kerékpárszervizek, kerékpárkölcsonzók, kerékpáros szálláshelyek, a kerékpárok biztonsá-gos tárolása) nem biztosítja az ágazat felvirágzását. A jövőt illetően biztató, hogy 2010-ben az uniós LEADER program keretén belül elkezdődött a Dunát és a Kis-Dunát összekötő kerékpár-út megépítése Dunaszerdahely érintésével. A túraútvonal csodálatos természetvédelmi terüle-teken halad majd át, ahol nagy számban találhatók kulturális és építészeti látnivalók.

A régió turisztikai potenciálját a kereskedelmi szállásférőhelyek növekvő száma és szolgál-tatásaik minősége is jelzi. A tíz évvel ezelőtti szálláskapacitás napjainkra megsokszorozódott, illetve a színvonal is lényegesen emelkedett a vendégforgalom igényeinek megfelelően. Ma már találunk a régióban ötszallagos szállodát, míg pár évvel ezelőtt háromszallagost is alig volt. (A minőségi szálláshelyek iránt elsősorban az egyre gyakrabban megforduló külföldi turisták, valamint az üzletemberek mutatnak nagy érdeklődést.)

2. ábra. Az Euro Velo 6 nemzetközi kerékpárút nyomvonala



Forrás: A <http://www.eurovelo6.org/> alapján saját szerkesztés

Az elmúlt egy évtizedben a vizsgált régióban is megjelent a wellnessipar, amely iránt a lakosság körében egyre nagyobb az érdeklődés. Az új iparág szolgáltatásai (fitness klubok, wellness hotelek, szoláriumok, szaunák) a régió városaiban kivétel nélkül megtalálhatók, de pár vidéki településen is gyökeret vert ez az új iparág.

A vendéglátóiparon belül a kávéházak, pubok, cukrászdák, éttermek kapacitása messze felülmúlja a helyi lakosság igényeit, amit a turizmus szerepe magyaráz (a régiót felkeresők száma évről évre növekszik, ahogy a települések turisztikai kínálata is dinamikusan bővül).

A fentiekben tárgyalt szolgáltatások jövőjével kapcsolatosan fontos kiemelni, hogy a turizmus, a wellness- és a vendéglátóipar számára a régióban hatalmas lehetőség az ausztriai piac közelsége, ugyanis magas színvonal és szélesebb választék esetén a régió ezen szolgáltatásai iránt nagy érdeklődés várható (az osztrák vendégkör a magas színvonalú szolgáltatásokhoz és széles kínálathoz szokott hozzá, a fenti szolgáltatások versenyképességét nem lehet elérni csupán az olcsósággal).

A személyi jellegű szolgáltatásokon belül kiemelkedő a szerepe az egyes egészségügyi szolgáltatásoknak (pl. fogászat, nőgyógyászat, plasztikai sebészet), de a szépségipar – fodrászat, kozmetika – is jelentős szerepet játszik a régió szolgáltatási szférájában. A pénzügyi/banki szolgáltatások is jelentős fejlődésen mentek keresztül az utóbbi évtizedben.

A régióban a hulladékkezelési szolgáltatások is magas színvonalúak, az egyik legjelentősebb szereplő ezen a téren – s a déli oldalon jelentős gazdasági sikereket könyvel el – a Rekultív Környezetvédelmi és Hulladékhasznosító Kft. (tevékenységi területe a települések szilárd-hulladékkezelésétől kezdve a biohulladékon át az újrahasznosítható hulladék begyűjtéséig és kezeléséig terjed).

4. VÁLLALKOZÁSOK

Egy-egy régió gazdasági helyzetének értékelése alkalmával szót kell ejteni az ott tevékenykedő vállalkozások számáról és szerkezetéről, mely elemek a gazdasági fejlődés mozgatórugói. Szlovákia és Magyarország uniós tagsága a vizsgált régióban tevékenykedő vállalkozások számának és szerkezetének dinamikus fejlődését idézte elő, az elmúlt hat évben – a gazdasági válság ellenére – a vállalkozási kedv növekvő tendenciát mutat, mind a jogi személyiségű gazdasági szervezetek száma, mind pedig az egyéni vállalkozások száma növekszik. A regisztrált vállalkozásoknak a vállalkozás nagysága szerinti megoszlása tekintetében a régió szlovákiai és magyarországi oldalán egyformán tapasztalható a mikro- és kisvállalkozások sajátos kelet-közép-európai jellemvonása, az önfoglalkoztatás, az alkalmazottak nélkül működő vállalkozások magas aránya (Lelkes 2008b).

A legtöbb gazdasági szervezet és egyéni vállalkozás kereskedelmi tevékenységet folytat. A vállalkozások sűrűsége a szlovákiai oldalon magasabb, mint a határ déli oldalán (bár a vállalkozássűrűség a magyarországi oldalon is meghaladja az országos átlagot), amire magyarázatul az szolgál, hogy a szlovákiai oldal közvetlenül az ország fővárosának szomszédságában van (a vállalkozások számának regionális megoszlását tekintve általánosan tapasztalható jelenség, hogy az országokon belül a vállalkozások terén átütő a fővárosok vezető szerepe, ott és a környező régiókban a legmagasabb a koncentráció). A régió vállalkozásbarát légkörét támasztja alá az a verseny is, amelyet első alkalommal a szlovákiai Kis- és Középvállalkozások Fejlesztésének Nemzeti Ügynöksége hirdetett meg 2009-ben, s amelyben a szlovákiai városok versenyeztek egymás közt abban, hogy mely város a legideálisabb a kis- és középvállalkozók számára. A versenyből országos szinten a szintén a pozsonyi agglomerációhoz tartozó Bazin

került ki győztesen (szomszédos a vizsgált régióval), míg a Nagyszombati kerületben Somorja nyerte el az üzleti élet legjobb városa címet.

A vállalkozások szerkezeti mutatói nagyrészt azonosak a határ mindkét oldalán, egy erőteljes gépipari és élelmiszeripari koncentráció azonosítható be. Az összes működő vállalkozás több mint 99%-a kis- és középvállalkozás, ebben szektorban dolgozik az összes foglalkoztatott több mint 2/3-a, ami érzékelteti a kis- és középvállalkozások gazdasági súlyát: a társadalom széles rétegeinek megélhetése, jóléte függ a kis- és középvállalkozások teljesítményétől. A szektor fejlesztése végett az elmúlt évek során mindkét ország kormányai számtalan intézkedést fogantatosítottak, intézményeket hoztak létre (a régió északi felében az egyik ilyen sikeres kezdeményezés a Szlovák Nemzeti Kis- és Középvállalkozás-fejlesztési Ügynökség létrehozatala, amely szervezet az adott régióban, Dunaszerdahelyen is működtet tanácsadói irodát – egy országos tanácsadói irodahálózatot keretén belül – a csallóközi kis- és középvállalkozások támogatására).

A régióbeli vállalkozások egyik legnagyobb problémája a kooperációra való fogékonyság alacsony szintje, ami azonban nem régióspecifikus jelenség, hanem általános mindkét ország kis- és középvállalkozásainál. Az együttműködési hajlandóság elmaradása miatt a cégek gyakran nem tudnak nagyobb megrendeléseket elvállalni, valamint egyszerűen kiszorítják őket a különböző pályázatokon a nagyobb, ezáltal erősebb lobbitevékenységet folytató versenytársak. Az átlagos szlovákiai magyar vállalkozások kevésbé jól informáltak a szlovák versenytársakkal szemben, valamint a szlovákiai magyarok képzettségi szintjéből következik, hogy a szlovákiai magyar vállalkozások többségénél a gazdaságkörnyezeti ismeretek, a számítástechnikai, a pályázatírási és a szlovák/idegen nyelvi képességek elmaradnak az országos átlagtól – s mind-ezen indokok halmozottan gátolják őket versenyképességük növelésében.

A régiók gazdasági növekedése szempontjából alapvető fontosságú a külföldi beruházások térségbeli alakulása (Diczházi 1997). Bár a Szlovákiába irányuló külföldi működő tőke vonzása szempontjából Pozsony és agglomerációja kitüntetett centrum, a vizsgált agglomerációs tér szlovákiai oldalának tökevonzó képessége alacsony. Az agglomerációs gyűrűn belüli különbségeket elsősorban az magyarázza, hogy a tárgyalt régió szlovákiai részének infrastruktúráját a szlovák (csehszlovák) kormányok nem fejlesztették, tehát a beruházók számára nem épp a legvonzóbb infrastrukturális feltételeket tudja nyújtani – különösen a közlekedési infrastruktúrája nem kielégítő, a közúti és a vasúti infrastrukturális ellátottság terén elmarad az agglomerációs gyűrű többi szektorával szemben. A jelentősebb külföldi beruházók távolmaradása nemcsak a magas színvonalú technológia távolmaradását okozta, de a viszonylag magas munkanélküliség és az alacsony bérszínvonal is a beruházók távolmaradásának a következménye (Mezei 2006). Azonban biztató, hogy az elmúlt öt évben észlelhetők már az agglomerációs gyűrűhöz történő felzárkózás jelei, annak ellenére, hogy a fejlődés és versenyképesség javulásában oly meghatározó szerepet játszó elérhetőség terén még nem figyelhető meg előrelépés (csak tervek szintjén emlegetik a Pozsonyt Dunaszerdahellyel összekötő gyorsforgalmi utat,⁵ a Pozsony–Dunaszerdahely vasúti összeköttetés minőségi paraméterei is fejletlenek,⁶ továbbá elégtelenek a dunai átkelés lehetőségei).

5 A gyorsforgalmi út építése megkezdésének időpontját 2014-re tervezi a jelenlegi kormány, amikor ismét parlamenti választások lesznek, tehát a tervezett beruházás jövője nagyon bizonytalan.

6 Hiányosságként jelenik meg egy korszerű gyorsvasút üzemeltetése.

5. HUMÁN ERŐFORRÁS

Egy régió gazdaságának állapotát döntő mértékben befolyásolja humán erőforrásának állapota, mely a gazdasági fejlődés egyik meghatározó tényezője. A vizsgált régió humán erőforrásának mutatói viszonylag kedvezőek, bár a szlovákiai oldalon a vidéki falvak magyar nemzetiségű populációjának a képzettségi szintje elmarad a szlovákiai átlagtól, ami a szlovákiai magyar közösség sajátossága, s amit elsősorban a korszerkezet (az idősebb korosztályok magas aránya), a nyelvi akadályok (a felsőfokú oktatási intézmények oktatási nyelve 2004 előtt – az első magyar nyelvű felsőoktatási intézmény megalapításáig – szlovák volt) és a rurális életkörnyezet magyaráznak. Az elmúlt tíz évben azonban a szóban forgó falvak humán erőforrásának szintjében lényeges javulás figyelhető meg, a szuburbanizáció révén csökkent az eltérés az agglomerációs gyűrű többi részével szemben (a megtelepedők jelentős része magasan képzett, illetve a helybeli fiatalok számára is elérhetővé vált a magyar nyelvű felsőoktatásban való részvétel).

Napjainkban az egész életen át tartó tanulás az egyén, a gazdaság és a társadalom szempontjából is döntő jelentőségű tényező, az egyszer megtanult dolgok már nem elegendőek egy életre: a régiók versenyképessége s a technológiai és társadalmi fejlődés megváltozott körülményei miatt elengedhetetlen, hogy az ott lakók állandóan továbbképezzék magukat. Meghatározó versenyképességi elemként jelenik meg a tudás és tanulásképeség (Enyedi 2000). E fejlődési faktor tekintetében a vizsgált térség pozíciója kedvezőnek mondható, ugyanis a régióban – illetve annak közvetlen szomszédságában – sok oktatási intézmény kínál felnőttoktatási programokat, amelyek iránt nagy az érdeklődés, s amelyek sikeres elvégzését követően az egyének boldogulása lényegesen könnyebb.

A régióban a munkaerő képzése a földrajzi fekvés és a terület nagyságából adódóan jelentős mértékben a régió határain kívül történik (több rangos oktatási intézmény található a környező fővárosokban, nagyvárosokban), míg a régión belül a legjelentősebb oktatási intézmény a mosonmagyaróvári székhelyű Nyugat-magyarországi Egyetem Mezőgazdaság- és Élelmiszertudományi Kara, mely közel 200 éves múltra tekint vissza (Európa első, kisebb megszakításokkal folyamatosan működő agrár felsőoktatási tanintézete).

A vizsgált szuburbán régió kedvező gazdasági helyzetét támasztja alá a terület viszonylag kedvező foglalkoztatási és munkanélküliségi helyzetképe. A magas foglalkoztatási szint több faktor együttes hatásának a következménye, részben a kedvező munkaerőpiaci klímával rendelkező városok közelsége (Pozsony, Mosonmagyaróvár, Győr, Bécs), részben pedig a régió lakosságának a munkához való hozzáállása, munkamorálja adja. A munkanélküliség tekintetében mind a régió szlovákiai oldala, mind a magyarországi oldal az országos átlagoktól kedvezőbb képet mutat, ugyanakkor az agglomerációs gyűrű e régiójában a legnagyobb a munkanélküliség (a Malacka, Mór és Szenc irányában fekvő agglomerációs szektorok gazdaságilag fejlettebbek, ott több a munkavállalási lehetőség).

A 2008-ban bekövetkezett gazdasági világválság következtében e régióban is romlottak a foglalkoztatási viszonyok. A gyárkapuk bezárása, továbbá a termelés csökkentése jelentős számú munkaerő elbocsátásához vezetett, 2008 őszétől megnövekedett a nyilvántartott álláskeresők száma, illetve a munkanélküliségi ráta. A leépítések az összes ágazatot sújtották, illetve sújtják, azonban a legtöbb elbocsátásra a régióban jelentős mennyiségű munkaerőt foglalkoztató autógyártás és elektrotechnikai iparban került sor. A munkanélküliek számát növelik továbbá a külföldi munkalehetőségek szűkülése miatt hazatérő munkások is, mely faktor különösen a szlovákiai oldalon érzékelhető, ahonnan az euró bevezetése, de főleg a gazdasági válság kirobbanása óta már nem olyan kifizetődő külföldön munkát vállalni, mint korábban.

Elsősorban a válság hatásaként a fent tárgyalt leépítések, elbocsátások és egyéb indokok következtében a regisztrált munkanélküliek aránya az elmúlt két évben közel 40%-kal emelkedett a régióban, a határ déli oldalán a Mosonmagyaróvári térségben 2010 nyarán 7% körüli, míg az északi oldalon a mutató értéke 9% volt (az agglomerációs gyűrűben az utóbbi volt a leginkább sújtott régió). A válság következtében elsősorban a szakképzetlen, mindössze nyolc általánossal rendelkezők veszítették el munkahelyeiket (összességében ezzel a képzettségi szinttel rendelkezik a regisztrált álláskereső több mint 1/3-a). Az álláskeresők közt a diplomások részaránya 7% körül mozog. A bejelentett betöltetlen álláshelyek száma a határ mindkét oldalán alacsony. A munkáltatók leggyakrabban mezőgazdasági segédmunkást, szakácsot, felszolgálat, kőművest, szobafestőt, lakatost, hegesztőt keresnek, illetve az állásbejelentések több mint felében egyéb betanított munkára van igény. Magasan kvalifikált dolgozókat főként műszaki területen fogadnának a foglalkoztatók, gyakran speciális szakterületen szerzett gyakorlattal, magas szintű német vagy angol nyelvismerettel.

2010 második negyedében a foglalkoztatási helyzet fokozatos javulást mutat, csökken a munkanélküliségi ráta – s annak értéke a határ mindkét oldalán 2-3%-kal kedvezőbb az országos átlagnál. A közeljövőben a foglalkoztatási viszonyok további kedvező alakulása várható, ugyanis a régiót az elmúlt év beruházási pangását követően ismét felfedezte a külföldi tőke a munkahelyteremtő beruházásaival (pl. 2010 nyarán az indiai SMR-csoport Mosonszolnok után Mosonmagyaróváron is elkezdte építeni visszapillantótükör-gyárát, mely az első ütemben, 2011 tavaszától 250 embernek ad munkát és évi 7 millió személygépkocsihoz gyárt majd alkatrészt).

A munkavállalók döntő hányada az iparban és a szolgáltatási szektorban dolgozik, a szlovákiai oldalon az ipari foglalkoztatottak vannak többen, míg a határ déli oldalán kis eltolódás tapasztalható a szolgáltatások felé. A mezőgazdaság és az erdőgazdaság a munkaerő kevesebb mint 10%-át foglalkoztatja. Az agglomerációs gyűrűn belül itt a legmagasabb az agráriumban dolgozók aránya.

Az aktív népesség munkahelyeinek többsége a városi központokban van (Pozsony, Mosonmagyaróvár, Dunaszerdahely, Somorja), ezért nagyon jelentős a munkavállalók ingázása, és nagyon sokrétű kapcsolat alakult ki a vidéki falvak és az említett városok, valamint az egyes városok közt is. A legerőteljesebb munkaerővonzása egyértelműen Pozsonynak van, s az ingázók döntő hányada a szolgáltatásokban és az iparban dolgozik. A pozsonyi munkahelyre ingázók száma az elmúlt tíz évben megnövekedett, ami lényegesen nehezíti a régió szlovákiai oldalán a közlekedést, ahol a közutak nem kielégítő kapacitása mindennap torlódásokat, forgalmi dugókat okoz. Ez a kedvezőtlen állapot szűnne meg az R7-es gyorsforgalmi út Pozsony–Dunaszerdahely közti szakaszának megépülésével, mely azonban az elkövetkező tíz évben valószínűleg nem lesz meg. A 2010 júliusában alakult új szlovákiai kormány programja is csak halvány célzást tesz rá, a hangsúly a szlovák etnikumú régiók közlekedési infrastruktúrájának építésén van, holott régióink lakosságának mobilitási igénye rendkívül nagy, s a közlekedési kapcsolatok és szolgáltatások hiányosságai egyre növekvő problémát jelentenek. Fontos kiemelni, hogy a pozsonyi agglomeráció övezetei közül éppen ennek a – többségében még magyar lakosságú – régióknak a közlekedési infrastruktúráis fejlettsége a legelmaradottabb (Mezei 2006), ami magyarázat arra is, hogy ezt a szuburbán régiót lassúbb népességnövekedés és lakásállomány-gyarapodás jellemezte a múlt század kilencvenes éveiben. A térség második legnagyobb ingázási centruma Mosonmagyaróvár, melyet Dunaszerdahely, Somorja, Rajka és Dunakiliti követnek (az utóbbi két településen jelentős a szlovákiai munkavállalók száma is). A többi település esetében az ingázás jelentősége kisebb, ugyanakkor a térség egészéből jelentős a kiáramlás Ausztria irányába (MTA RKK NYUTI 2008).

Az alkalmazottak átlagos havi munkajövedelme 2010 első negyedében a régió déli felében 200 ezer forint körüli volt. Itt a legalacsonyabb béreket a bányászat, a köfajtás, a mezőgazdaság, az erdőgazdálkodás és a halászat mutatta ki 140 ezer forint körül, míg a legmagasabb bérszintet a pénzügyi és biztosítási tevékenységben dolgozók mondhatták magukénak (245 ezer forintot). Az északi oldalon a bérszintek ugyanezen időszakban 760 euró körül mozogtak, mely érték 50 euróval elmaradt az országos átlagtól, azonban ezt az országos átlagot jelentős mértékben befolyásolja a Pozsonyi kerület – s benne Pozsony – nagyon kimagasló bérszintje, mely az adott időszakban 1030 euró volt.

6. A HOLNAP

A gazdasági mutatók tekintetében a térség kedvező helyzetben van, annak ellenére, hogy a képességei alatt teljesít, potenciáljai pedig részben kihasználatlanok. A települések döntő többsége vándorlási célterület. Ez a vándorlás részben szuburbán kitelepülést jelent Mosonmagyaróvárról és Pozsonyból, másrészt jelentős a betelepülés a két ország más részeiről is (MTA RKK NYUTI 2008; Lelkes 2008a).

A vizsgált tér gazdasági fejlődésére a dinamizmus jellemző, az elmúlt tíz évben folyamatosan növekszik a régió gazdasági teljesítménye, bár a világválság okozott némi megtorpanást, illetve visszaesést. Az új évezredben a régió gazdaságában jelentős struktúraváltásra került sor, a mezőgazdaság szerepének visszaszorulásával erős terciarizálódás ment végbe: megnövekedett a kereskedelem, az idegenforgalom, a vendéglátás, a pénzügyi tevékenység, az ingatlanügyletek és a szállítás-raktározás részesedése. Az ipari tevékenységek belső átrendeződése erőteljesen növelte a régió exportképességét. A gazdaság dinamizmusa a lakossági jövedelem vonatkozásában is mérhető, a régióban az átlagkeresetek az országos átlagoktól kedvezőbbek. Az agglomerációs gyűrű többi részével összevetve azonban a vizsgált tér napjainkban még gyengébb gazdasági teljesítményt mutat, aminek okait a múltból örökölte, s amit jelentős mértékben a térbeli infrastrukturális ellátottság lassan változó helyzete magyaráz (pl. az úthálózat, a szennyvízelvezetéssel és -tisztítással való ellátottságbeli eltérések). A régió elmarad a szomszédos osztrák területek fejlettségi szintjétől is.

A térség tartós fejlődéséhez a helyi intézményi háttér és a társadalmi tőke is hozzájárul. A köz- és államigazgatási intézmények működésének színvonala, a társadalmak képessége az önszerveződésre, közösségek működtetésére lényegesen befolyásolják az adott régió gazdasági növekedését. A gazdasági növekedés feltétele a köz- és államigazgatási szervek és az üzleti szféra közötti hatékony kapcsolatrendszer, az informális tőke, amely nehezen mérhető statisztikai adatok segítségével. A régióban a köz- és államigazgatási intézmények működésének színvonalát az emelkedés jellemzi, a civil szervezetek száma és szerkezeti struktúrája szintén a fejlődés jeleit mutatja, hasonlóan az oktatási intézmények által kínált programokhoz, amelyek elősegítik az innovációs kultúra megjelenését és terjedését.

Az elkövetkező években a régió versenyképességének a javítása fontos kihívásként jelentkezik az önkormányzatok számára. Ha a gazdaság nem is válik „mindenhová települővé” – ahogy azt számos gazdaságelemző állítja –, mindenesetre egy új vállalati telephelyet igen nagyszámú településen azonos eséllyel lehet megnyitni az országon belül vagy kívül is. A településeknek versenyezniük kell egymással új befektetések és intézmények megszerzéséért (Enyedi 2000).

A régió gazdaságának fő erőforrásai

- kedvező természeti, éghajlati, domborzati, geológiai adottságok (magas agrár- és geo-termikus potenciál, kedvező élettani hatású termálvízkincs)
- kedvező közlekedésföldrajzi fekvés (Bécs–Győr–Pozsony)
- a vállalkozások és a lakosság szempontjából kedvező helyi szolgáltatások és életkörülmények
- magas szintű agrártermelés és élelmiszeripar
- a magasan képzett munkaerő számának dinamikus növekedése
- K + F koncentráció és innovációs potenciál (Mosonmagyaróvár)
- erősödő gazdaság (elsősorban szolgáltatói szektor), fejlődő vásárlóerő, piac
- attraktív telephelykínálat, a zöldövezeti fejlesztésre potenciálisan rendelkezésre álló területek kiterjedése
- színes kulturális élet, épített és természeti környezet – nagy idegenforgalmi vonzerő, gyarapodó turisztikai infrastruktúra fejlesztések
- erősödő térségmarketing, arculatépítés és kooperativitás (térségdiplomácia, hálózatépítés – számos település kiterjedt nemzetközi kapcsolatokkal rendelkezik)

Említést kell tenni arról is, hogy a sikeres fejlődéshez annál lényegesen régióbarátabb kormányzati politika is szükséges, mint aminek tanúi voltunk a pozsonyi kormányzat részéről 2006 és 2010 között. A szlovákiai politikai életben 2010 nyarán végbement változás remélhetőleg javít majd az elmúlt négy évben nagyon megromlott magyar–szlovák kapcsolatokon, s az új szlovák kormány a régióban zajló gazdasági és társadalmi együttműködéshez segítő kezdet nyújt. A térség gazdasági fellendülése ugyanis nagyban múlik azon, hogy határon átnyúló lehetőségei kihasználásával mennyire képes a fejlettségét növelni. Új lehetőségeket teremtenie a gazdaság élénkítésében a tervezett R7-es dél-szlovákiai gyorsforgalmi út, amely nagymértékű hozzájárulást jelentene a közlekedés gyorsításához és biztonságához a régióban, valamint a 2011-től induló kompjárat Bős és Lipót községek közt, amely végre összeköti majd a Csallóközt és a Szigetközt. És persze nem szabad megfeledkezni a Dunáról sem, mely Európa egyik legjelentősebb vízi útvonala, s természeti adottságai temérdek kiaknázatlan lehetőséget rejtenek magukban. A régió északi és déli fele közti kohézióhoz nagymértékben hozzájárulna továbbá e két terület összeköttetésének infrastrukturális megerősítése, amiben jelentős segítség volna egy közúti híd megépítése. E beruházás által a közlekedési nehézségek a két part között csökkennének.⁷ A tárgyalt határtérség a közlekedési problémák megoldásával egymást kiegészítő, fejlődő, határon átnyúló, ténylegesen működő régióvá alakulhat (MTA RKK NYUTI 2008).

A vizsgált agglomerációs régióban megvalósuló gazdasági folyamatoknál kiemelt célnak kell lennie, hogy valamennyi ágazat és üzem környezetkímélő legyen, az ökológiai szempontok nem szorulhatnak háttérbe a rövid távú gazdasági érdekek miatt. Erre nemcsak a régió lakosságának és környezetének védelme miatt van szükség, hanem mert a régióban található Európa egyik legnagyobb ivóvízkészlete (a régióbeli kutak jelenleg közel kétfélmillió ember vízszükségletét biztosítják, a távlati tervek pedig e szám többszörösével kalkulálnak), melyre

⁷ A Duna ausztriai szakaszán a hidak átlagosan 18 kilométerenként követik egymást. A kompos, kishajós átkelésrel szemben a híd clónye, hogy az időjárás, vízállási viszonyoktól függetlenül biztosítja a közlekedés lehetőségét.

kincsként kell tekinteni, hiszen már napjainkban számos európai régió ivóvízhiánnyal küzd. A környezetbarát fejlesztések fontossága azért kiemelendő, mert az elmúlt négy évben két olyan beruházási kísérlet is történt a régióban, amely megvalósulás esetén a térség ivóvízkészletét nagyban veszélyeztetné. A lakosság és a környezetvédők először az osztrák Banner Baterien cég Egyházkarcsa kataszterében tervezett akkumulátorgyára ellen emelték fel a szavukat (az évente hatmillió akkumulátor legyártásához 50 millió kilogramm ólom és 12 millió liter kénsav feldolgozására lett volna szükség), majd pedig a Csallóközön át vezető kőolajvezeték megépítése miatt került sor széleskörű társadalmi összefogásra (a kőolajvezeték az osztrák Schwechat finomító ellátása végett épülne). Az elmúlt évek tapasztalatai azt mutatják, hogy a régió természeti környezetét nemcsak az újonnan tervezett ipari beruházások veszélyeztetik, hanem a hosszú évek óta itt működő vállalatok is okozhatnak környezetszennyezést (pl. a dunakiliti konzervüzemnek a Duna Zátonyi-ágába vezetett mosó- és hűtővize évek óta vita tárgyát képezi).

A régió jövőbeli fejlesztési helyzetének értékelésekor ki kell emelnünk azt a tényt is, hogy az uniós és a schengeni övezeti tagság által nyújtott lehetőségeket megsokszorozza, hogy az államhatár olyan területeket választ szét, amelyek együttes fejlődését elősegíti a közös nyelv, a magyar, amely a szlovák oldal magyar lakosságának is anyanyelve, és szlovák lakosainak nagy része is különböző szinten beszél vagy legalább ért (MTA RKK NYUTI 2008; Horváth Lelkes 2010).

Egy-egy régió gazdasági fejlődése nem csupán saját, endogén forrásaitól, hanem a szomszédos régiók gazdasági helyzetétől, fejlődésétől is függ. E tekintetben a vizsgált tér nagyon kedvező helyzetben van, ugyanis a közép-európai tér egyik legdinamikusabban fejlődő régiójának a szívében található, a Bécs–Budapest tengely mentén, közvetlen szomszédságában a nagyon jelentős gazdasági sikereket felmutató Győr és Nagyszombat fejlesztési és innovációs központoknak. Tehát elmondható, hogy a vizsgált szlovák–magyar határtérség a regionális szomszédságból profitál a spillover hatásnak köszönhetően, és a fővárost körülvevő agglomerációs gyűrű gazdasági teljesítményében várhatóan hamarosan megszűnnek a napjainkban még tapasztalható különbségek (Rechnitzer 1997).

A vizsgált régió az elmúlt évtizedben számtalan új kihívással találta szemben magát, az európai tér változásával párhuzamosan olyan változások mentek végbe a térség fejlődésében, amelyek következtében ártértékelődött a térség pozíciója. Összességében elmondható, hogy a régió gazdaságának jelenlegi állapota a fejlődés kedvező perspektíváját vetíti előre, a globális versenyben való helytállás eddig sikeresnek mondható. A terület a további sikerhez is kedvező adottságokkal rendelkezik, az egyik leginkább intenzifikálható együttműködési struktúrával jellemezhető határszakasz a magyar–szlovák határ mente (MTA RKK NYUTI 2008). Ugyanakkor a régió az elkövetkező gazdasági fejlesztések során kiemelt figyelmet kell fordítania a régió környezetvédelmi érzékenységre, mely a szolgáltatásokkal és a közlekedési rendszerekkel szembeni igények változása mellett az egyik legnagyobb kihívás, amivel szembe kell néznie. Sikeres gazdasági fejlődéséhez továbbá elengedhetetlen a humán erőforrás minőségének javítása, az innováció. A gazdaság valamennyi területén: a mezőgazdaságban, az iparban és a szolgáltatásokban egyaránt szükséges a vállalkozások innovációs képességének az erősödése, javítva ezzel termékstruktúrájukat és termelékenységüket. S ugyanígy nélkülözhetetlen egy széles partnerségi és kooperációs rendszer, amelybe a térség önkormányzatai és gazdasági szereplői egyaránt aktívan bekapcsolódnak.⁸ A partnerség nem kizárólag finanszírozási

8 A régiók sikeres piaci szereplése érdekében nem lehet elégszer hangsúlyozni a helyi szereplők közreműködésének fontosságát.

együttműködés, hanem a területfejlesztés széles skáláját (a továbbképzéstől a marketingen keresztül a tudományos-technológiai parkok szervezéséig) felölelő kooperáció (Horváth 2000). 2010 nyarán megállapítható, hogy a vizsgált térben a gazdasági és a társadalmi szféra különböző szereplői közti kommunikáció és együttműködési hajlandóság javulásához nagymértékben hozzájárult az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézete és a Fórum Kisebbségkutató Intézet által megvalósított AGGLONET projekt is.

IRODALOM

- Diczházi, B. 1997. Külföldi tőkebefektetések hatása a regionális gazdaságra. *Tér és Társadalom* 2, 67–79.
- Enyedi Gy. 2010. Globalizáció és a magyar területi fejlődés. *Tér és Társadalom* 2000/1, 1–10.
- Grosz, A. – Lelkes, G. 2009. A magyar–szlovák határtérség gazdasági folyamatai. In Hardi T. –Tóth K. szerk.: *Határaink mentén. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja*, 173–191.
- Gustaffson, B. 1998. Scope and limits of the market mechanism in environmental management. *Ecological Economics*, 24, 259–274.
- Hardi, T. 2008. A határtérség térszerkezeti jellemzői. *Tér és Társadalom* XXII. évf. 3, 3–25.
- Horváth, Gy. 2000. Partnerség az Európai Unió regionális politikájában. *Tér és Társadalom* 2000/1, 11–26.
- Horváth, Gy. szerk. 2004. Dél-Szlovákia. Magyar Tudományos Akadémia – Regionális Kutatások Központja – Dialóg Campus Kiadó, Pécs–Budapest, 465–479.
- Horváth, Gy. – Lelkes, G. 2010. Területi kohézió a Kárpát-medencében: trendek és teendők. In Bitskey Botond szerk.: *A határon túli magyarság a 21. században. Köztársasági Elnöki Hivatal, Budapest*, 233–262.
- Kovács, A. 2009. A kiskereskedelem területi jellegzetességei a szlovák–magyar határtérségben. In Hardi T. –Tóth K. szerk.: *Határaink mentén. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja*, 39–57.
- Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja Nyugat-Magyarországi Tudományos Intézete 2008. A magyarországi Felső-Duna szakasz fejlesztési kérdései, Témavezető: Rechnitzer János DSc., tudományos tanácsadó, MTA RKK NYUTI.
- Lelkes, G. 2008a. A szlovákiai regionális fejlesztéspolitika s annak középtávú dél-szlovákiai határ menti vetülete. *Tér és Társadalom. Magyar Tudományos Akadémia – Regionális Kutatások Központja, Pécs*, 151–182.
- Lelkes, G. 2008b. Régiók és gazdaság. *Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja*.
- Mezei, I. 2006. Vonzáskörzetek és határok a magyar–szlovák határ mentén. Lelkes G.–Tóth K. (szerk.) *Nemzeti és etnikai kisebbségek Szlovákiában. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja*, 107–196.
- MgSzH Központ Erdészeti Igazgatóság Regionális és Zöldövezeti Tervező Osztály 2008. *Szigetköz Erdőfejlesztési Terve, Balatonfűred.*
- Rechnitzer, J. 1997. Euró régió vázlatok a magyar–oszták–szlovák határ menti térségben. *Tér és Társadalom* 2, 29–54.
- Tuba, L. 2009. Somorja és Mosonmagyaróvár. In Hardi T. –Tóth K. szerk.: *Határaink mentén. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja*, 197–199.
- www.statistics.sk
- www.ksh.hu

BAJ GABRIELLA

A TERÜLETHASZNÁLAT ÁTALAKULÁSA

1. BEVEZETÉS

Pozsony szuburbanizációjával 2004-től egy újabb szatellit térség kialakulása figyelhető meg, amely átgyűrűzött a szlovák államhatáron túl, Magyarország területére. Jelei Magyarországon először Rajkán, Dunakilitin, Feketeerdőn, Dunaszigeten, Bezenyén, majd Levélen és Hegyeshalmon mutatkoztak meg. Az itteni lakosok egyre több ingatlant adtak el szlovák állampolgároknak, akik elsődleges lakóhelyükként választották a magyar befogadó településeket. Jelen tanulmány áttekintést kíván adni azon magyarországi települések területhasználatának változásairól, amelyeket leginkább érintett és megváltoztatott Pozsony szuburbanizációs folyamata. A feladat teljesítését a Győr-Moson-Sopron Megyei Földhivatal által szolgáltatott ügyirati statisztikák, helyi ingatlanügynökségek képviselőivel és az általam vizsgálatba vont települések (Dunakiliti és Rajka) polgármestereivel készített személyes beszélgetések segítették.

Tanulmányomat a vizsgált magyar határtérség terület- és földhasználatának változására ható tényezők bemutatásával kezdem. E szuburbán térség földrajzi területének egzakt behatárolása nem könnyű feladat. Bár a legjelentősebb mértékű szlovák ingatlanszerzések a szigetközi településeken és Rajkán történtek, a pozsonyai ingatlanvásárlásai szinte egész Győr-Moson-Sopron megyére kiterjednek. Pozsony Magyarország területére áthúzódó szuburbán térségének vizsgálatakor csak az elsődleges lakóhelyként használt ingatlanokat vizsgálom, a szlovák állampolgárok mezőgazdasági célú termőföldszerzése nem jelentős, így kutatásunkban nem vizsgálandó jelenség.

Kitérek a külföldi állampolgárok ingatlanszerzésének jogszabályi hátterére, bemutatom, hogy milyen kötelezettségek terhelik az ingatlanvásárlót, és hogy milyen engedmények születnek hazánkban az európai integrációs folyamatok óta, különösen a termőföldre, illetve a termőföldnek nem minősülő ingatlanokra vonatkozóan.

Vizsgálatomban górcső alá kerülnek a pozsonyaiak által legkedveltebb, elsődleges lakóhely funkciót betöltő magyarországi települések: Dunakiliti, Rajka és Feketeerdő. A szlovák fővárosból kiköltözők ingatlanvásárlásai és a növekvő kereslet nagyban megváltoztatták a fogadó települések területrendezési terveit. Mindegyik település a Szigetközi Tájvédelmi Körzet területén található, ami azt jelenti, hogy nemcsak az igényeknek, hanem bizonyos természetvédelmi előírásoknak is meg kell felelniük a fejlesztéseknek. Az újonnan kialakított telkek és felépített házak a települési táj részei lesznek, megjelenésükben a települési környezethez kell alkalmazkodniuk.

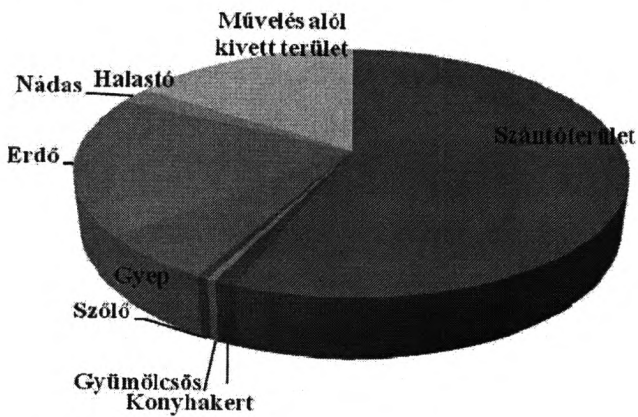
2. GYŐR-MOSON-SOPRON MEGYE, A VIZSGÁLT HATÁR MENTI TÉRSÉG TERÜLETHASZNÁLATÁNAK BEMUTATÁSA

Az 1990-es évek elején végbement, minden szektort átrendező, a megye gazdaságát hátrányosan érintő történések (széthulló nagyipar, felbomló termelőszövetkezetek stb.) ellenére a térség helyzete pozitív irányba mozdult el. A megye nyugati határ menti fekvése kiemelkedően fontossá vált, a határokon való átjárhatóság korlátai lassan eltűntek, amely folyamatot hazánk európai uniós csatlakozása még inkább felgyorsította. A térség közlekedési hálózatban elfoglalt helye is erősítette pozícióját. A megyét kivételes földrajzi helyzet jellemzi, három főváros közvetlen közelében, az úgynevezett arany háromszögben fekszik. A tíz helsinki nemzetközi közlekedési folyosóból kettő (a IV. és VII. számú), az M1-es autópálya, közúti főút- és vasútvonal is áthalad rajta, 2003-tól reptér is működik a területén.

Győr-Moson-Sopron megye három tájegység, a Dunántúli-középhegység (Sokorói-domb-ság), az Alpokalja és a Kisalföld találkozásánál fekszik. Az északi határán folyó Duna egyben a Szlovákiától elválasztó természetes határa is. A megye északi területét leginkább átalakító tényező a Mosoni-Duna, amely a Duna szigetközi vízrendszerének déli részét lezáró fattyúág. A Duna és a Mosoni-Duna közti terület a Szigetköz, amely 37 ezer hektáron élő védett flórát és faunát is jelent. A megye gazdasághatáros területe 2009-ben 408 ezer hektár (az ország területének 4,5%-a), melynek 84,1%-a termő-, 15,9%-a pedig művelés alól kivetett terület. A termőterület 63,8%-a (266,5 ezer hektár) mezőgazdasági hasznosítású (szántó, kert, gyümölcsös, szőlő, gyepek), a régió értéke ennél jóval alacsonyabb 55,2%. A megye urbanizáltsága miatt a lakosság alig egyötöde folytat különböző gyakorisággal mezőgazdasági tevékenységet. Az erdősített területek mértéke szintén magas (1. táblázat). Míg a régió erdői folyamatosan csökkennek, addig a megye értékei stagnálnak, illetve csekély mértékben növekszenek. A termőföld legnagyobb hányadát a szántóföldek teszik ki. Ennek mértéke ugyan csekély mértékben, de 2005-re és 2009-re nőtt, annak ellenére, hogy a településeken a beépítésre szánt területek összterülete a szántóterületek és a jelenlegi zártkerti területek rovására növekszik. Az általunk vizsgált jelenség céltelepüléseinek többsége az új telekkialakítások során szántóterületeiből kénytelen elcsúszni, ugyanis természetes határai nem engedik meg a település terjeszkedését (pl. Dunakiliti). A megye termőterületének művelési ágankénti változása 2000 és 2009 közt a régió tendenciáit követi (2. táblázat). Legnagyobb változás a halastóterület nagyságában következett be, a megye esetében négyszer, a régió esetében kétszer nagyobb lett ez az érték, ami egyrészt a táj- és környezetvédelmi szempontok fokozott érvényesülésének, másrészt a kilencvenes évektől a rekreációs lehetőségek iránt felerősödő igényeknek köszönhető. Természetvédelmi szempontból a halastavak szerepe a vizes élőhelyek fenntartásáért.

A megyének három meghatározó turisztikai térsége van, ebből kettő – a Pannonhalmi Apátság és a Fertő-táj – a világörökség része. A szelíd turizmusnak hódolók számára vonzó Szigetköz országos jelentőséggel bír.

1. ábra. Győr-Moson-Sopron megye termőterületének megoszlása művelési áganként, 2009



Forrás: A KSH adatai alapján saját szerkesztés

1. táblázat. Győr-Moson-Sopron megye és a Nyugat-dunántúli régió földhasználatának változása 2000–2009 (%)

	2000/2005		2000/2009	
	megye	régió	megye	régió
Szántóterület	+ 5,8	+ 1,8	+ 6,3	+ 1,8
Konyhakert	– 8,2	– 2,0	– 8,2	– 2,0
Gyümölcsös	– 37,5	– 40,5	– 43,8	– 40,5
Szőlő	– 20,6	– 26,7	– 32,4	– 36,6
Gyep	+ 4,4	+ 5,2	– 16,1	– 26,4
Erdő	+ 0,4	– 14,9	+ 0,7	– 15,7
Nádás	– 2,8	– 2,6	– 25,7	– 22,8
Halastó	+ 100,0	+ 50,0	+ 400,0	+ 200,0
Művelés alól kivett terület	+ 1,7	– 0,3	+ 4,1	+ 16,2
Összesen	+ 3,1	– 3,8	+ 1,7	– 4,7

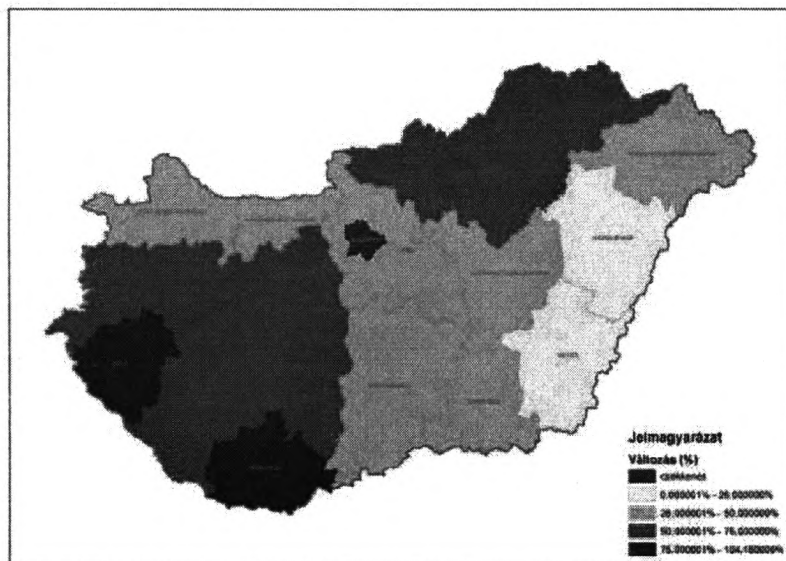
Forrás: A KSH adatai alapján saját szerkesztés

A termőterület alakulásának vizsgálata során megállapíthatjuk, hogy a szőlő, a gyümölcsös és a nádas területek csökkenése volt a legnagyobb mértékű a megyében, amelynek egyik oka a települések belterületének egyre intenzívebb beépülése, majd terjeszkedése, az ipar és az műszaki infrastruktúra (útépítés) terjeszkedése, másik oka az erdőterület növekedése volt. Az utóbbi a hazai és EU-támogatásoknak köszönhető. A Mezőgazdasági Szakigazgatási Hivatal Erdészeti Igazgatóságának adatszolgáltatása szerint 2004 és 2008 között a megyében mintegy 1100 hektár befejezett (ténylegesen erdőnek nyilvánított) erdőtelepítésre került sor. A megye

erdőterületének 71%-a állami tulajdonban van. A megye legnagyobb erdőgazdálkodója a Kisalföldi Erdőgazdaság Zrt.

2010 márciusában a VÁTI Nonprofit Kft. Győr-Moson-Sopron megyében áttekintette az utóbbi tíz évben készített területrendezési terveket, térségi koncepciókat és területfejlesztési programokat. A dokumentációk alapján elkészített vizsgálati anyagból (Győr-Moson-Sopron megye területrendezési tervének módosítása, Egyeztetési anyag) kiderül, hogy a települési területek¹ növekedése a beszámolási időszakban országosan is kiugróan magas volt, a FÖMI digitális adatbázisa alapján 2003 és 2008 között mintegy 200 ezer hektáros növekedés mutatható ki (1. ábra).

2. ábra. Települési területek változása 2003–2009



Forrás: FÖMI, Váti Nonprofit Kft.

A változás Győr-Moson-Sopron megyében közel 44%-os növekedést mutat, miután a települések belterülete 2003-ben összesen 23 418 hektárt, 2008-ban pedig 33 632 hektárt tett ki. Ha ehhez hozzávesszük azokat a területeket (pl. kiterjedt gazdasági területek), amelyeket mint beépítésre szánt részeket nem vonták be a belterületbe, akkor a települési területek növekedése a fenti értéket is meghaladja. A vizsgálati anyagból kiderül, hogy a legnagyobb belterületi növekmények (500 ha felett) Győr, valamint Sopron, illetve az azok közvetlen településgyűrűjébe tartozó községeknél azonosíthatók. Ezt követik (100–500 ha között) a további városi rangú települések (Mosonmagyaróvár, Csorna, Fertőd, Kapuvár, Beled, Pannonhalma), valamint a győri agglomerációhoz tartozó, illetve az azzal határos néhány település. Fontos azonban megemlíteni, hogy a megye önkormányzatai területrendezési elképzeléseikben a jó minőségű földterületek intenzív beépítésével szemben ezek védelmét, a mezőgazdaság termelőtevékenységet támogatják. Ennek eszköze többek között a kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezetének lehatárolása és a rendezés szabályozása.

¹ Az OTTr fogalom meghatározása szerint a település belterületét és az ahhoz csatlakozó beépítésre szánt területeket foglalja magában, nem teljesen azonos a beépített terület fogalmával.

A területhasználat átalakulása és az urbanizáció következtében megnövekedett e térségekben az árvízveszély, ami a vizek minőségére és ökológiai állapotára is kedvezőtlen hatással van. A Duna árterében a mellékágrendszerek árvízlevezető sávjait jó néhány helyen felszámolták, ami számos problémát eredményezett: a hordalékok övzátonyokat képeztek, a hullámtér feltöltődött, a meder megsüllyedt. A gyepterületek – területileg differenciált – mérséklődése különösen természetvédelmi szempontból kedvezőtlen, mivel az állandó füves területek számos védett, ritka faj számára biztosítanak élőhelyet. A vonalas infrastruktúra bővülése (pl. intenzív autópálya építés) az élőhelyek feldarabolódásával járt.

A megye területhasználatának gazdálkodásáról összességében elmondható, hogy belső struktúrája kedvező: csökkenni a mezőgazdasági hasznosítás nélküli földterületek, az erdőterületek, a halastavak és a szántóterületek nagysága viszont nő. Az egyre növekvő urbanizációs igények és terhek mellett mind nagyobb hangsúlyt kap a környezet védelme, a tájkép megőrzésének fontossága.

2.1. A Dunakiliti duzzasztómű

A megye területhasználatában a legjelentősebb változásokat a Dunán épített vízi műtárgyak okozták. A térség legnagyobb és legjelentősebb vízi térformálója a Dunakiliti duzzasztómű, amelynek építése 1984-ben kezdődött meg a korábbi Bős–Nagymaros Vízlépcső részeként, de szerződésszegés miatt nem üzemel eredeti rendeltetése szerint. A Bős–Nagymaros Vízlépcső megépítésére Csehszlovákia és Magyarország 1977-ben államközi szerződést kötött, melyet a határidőket illetően 1984-ben a két fél módosított. A szerződés intézkedik a fő létesítmények 50-50%-os tulajdonjogáról, a költségek és hasznok egyenlő arányú megosztásáról, az üzemeltetés alapelveiről, az országhatárra vonatkozó megállapodásokról, valamint az irányítási és jogi szabályozásról. Az építkezés a terveknek megfelelően 1989-ig folyt, ekkor a magyar kormány először a nagymarosi vízlépcső építését, majd a bősinek magyar kivitelezésben épülő munkáit és az elkészült létesítmény üzembe helyezését felfüggesztette.

A másik fél azonban tovább építkezett, 1992-ben üzembe helyezte a „C” variáns ideiglenesnek mondott létesítményének első részét. Magyarország e méltánytalan és nem jogszerű magatartás kivizsgálását kérte a Hágai Nemzetközi Döntőbírástól. Ebben az időszakban a két fél ellentétes módon építkezett: a magyar fél lebontotta a nagymarosi körtöltést, a szlovák fél pedig tovább építette a „C” variánst. Az utóbbi elkészülésének a következménye, hogy a magyar területen megépült létesítmények nem vettek részt a bősi erőmű üzemeltetésében. A magyar oldalon lévő tározótöltést a Duna bal partján megépült tározótöltés váltotta ki (www.dunakiliti.hu).

A bősi erőmű kétkamrás hajósziliprendszerrel és nyolc turbinával rendelkezik. A tervek szerint a dunakiliti duzzasztóműnek biztosítania kellett volna a bősi erőmű részére a turbinák üzemeltetéséhez szükséges duzzasztási szintet, le kellett volna vezetnie a dunai árvizeket, valamint biztosítania kellett volna az Öreg Duna vízellátását is a tározótóból. Ideiglenes feladata lett volna a hajóforgalom átszilipelése addig, amíg az üzemvíz csatornában nem alakul ki a hajóforgalom levezetéséhez szükséges duzzasztási szint, illetve amíg a létesítményrendszer üzembe helyezési próbái folynak. A duzzasztómű jelenleg a Duna 1843,0 fkm-ben épült fenékküszöb segítségével a Szigetköz hullámtérében a vízpótlás fő műtárgya, emellett árapasztó szerepe is van. A fenékküszöb 1995 júniusában készült el, és hatására az 1843,0 és az 1852,0 fkm közötti Duna-szakaszon a vízszint megemelkedett és a dunakiliti duzzasztóművel részlegesen szabályozhatóvá vált. A vízszint megemelésével a duzzasztott térből kiágazó két mellékágon keresztül az 1845,4 és az 1845,9 fkm-ben lehetővé válik a hullámtéri mellékágrendszer gravitációs vízpótlása, amely elegendő vízhozamot biztosít a rendszernek.

A vízmű eredeti szerepét ma nem tölti be, de a szigetközi vízpótlás kulcsműtárgyává vált.

3. KÜLFÖLDI ÁLLAMPOLGÁROK INGATLANSZERZÉSE MAGYARORSZÁGON

3.1. Törvényi szabályozás

Mivel a tanulmányban kizárólag szlovák, vagyis tagállami állampolgárok tulajdonszerzését vizsgálom, a továbbiakban könnyítés céljából a külföldi állampolgár megnevezés alatt tagállami jogállást értek. Nem térek ki a nem tagállami állampolgárokra vonatkozó szabályok ismertetésére. A legfontosabb jogforrás a termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény (Tft.), amely az alapvető fogalmakat, szabályokat határozza meg a külföldiek ingatlanszerzésére vonatkozóan.

Az ingatlanok alapvetően két nagy csoportra oszthatók: termőföldekre, illetve termőföldnek nem minősülő ingatlanokra. A 7/1996. (I. 18.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése szabályozza a termőföldnek nem minősülő ingatlan tulajdonjogának külföldi jogi vagy magánszemély általi ingatlanszerzését. Az Európai Unió alapját képező szerződésekben foglalt kötelezettségek ellenére, eltérve az EK-Szerződés 56. cikkében rögzített tőkemozgás szabadságától, Magyarország a 2003. évi csatlakozási okmány alapján, a csatlakozás időpontjától számított öt éven keresztül, az átmeneti mentesség (moratórium) ideje alatt (a továbbiakban: az átmeneti időszak) fenntartotta a termőföldnek nem minősülő ingatlanok megszerzésére vonatkozó, ezen okmány aláírásának időpontjában hatályos szabályaiban foglalt korlátozásokat. Ezen időszak a 2004. május 1-től 2009. május 1-ig terjedő időszak volt. A jogalkotók ezzel további öt évvel hosszabbították meg a külföldiek ingatlanvásárlásának engedélykötelességét. Tehát a csatlakozás előtti szabályok további öt évig még hatályosak maradtak (a moratórium átmeneti szakasza): Ha a külföldi állampolgár másodlagos lakóhelyként vásárolja meg az ingatlant, akkor az ingatlanszerzőt engedélyeztetési kötelezettség illeti meg. Amennyiben életvitelszerűen egy magyarországi településen kíván letelepedni, akkor csak nyilatkoznia kell az illetékes földhivatal felé a tulajdonszerzésről. Az EU-csatlakozás után ingatlanvásárláshoz már semmilyen esetben sem kell engedélyt kérniük az EU állampolgárainak, csak bejelentési kötelezettség terheli őket.

A Tft. 3. § a) pontja szerint termőföldnek minősül az a földrészlet, amelyet a település külterületén az ingatlannyilvántartásban szántó, szőlő, gyümölcsös, kert, gyeper, rét, legelő, nádas, erdő, fásított terület művelési ágba vagy halastóként tartanak nyilván. A jelenlegi szabályozások lehetővé teszik, hogy ha egy tagállami állampolgár három éven keresztül életvitelszerűen mezőgazdasági tevékenységet folytat termőterületén, akkor tulajdonjogot szerezhet ingatlana felett. A csatlakozást követő átmeneti időszakra, a külföldiekre vonatkozó egységes szabályok helyett, a termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény (Tft.) 2004. évi XXXVI. törvénnyel végrehajtott módosításának eredményeként, speciális rendelkezések kerültek megállapításra az Európai Unió 27 tagállamának (természetes és jogi személy) állampolgárára, az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes államok (Ízland, Liechtenstein, Norvégia) állampolgáira és a nemzetközi szerződés alapján velük egy tekintet alá eső Svájc állampolgáira (a továbbiakban: tagállami állampolgár) nézve a termőföldnek nem minősülő ingatlanok megszerzésére vonatkozóan. A magyar állam a termőföld esetében hosszabb moratóriumi időszakot szabott meg, ami 2011. május 1-jén jár le. A türelmi idő lejártá után a tagállami állampolgárok termőföld vásárlása előtt minden akadály elhárul, csak bejelentési kötelezettség terheli a vásárlót. A magyar kormány azonban kérelmet nyújtott be az Európai Bizottsághoz a külföldiek termőföldszerzésére vonatkozó moratórium időszakának plusz három éves meghosszabbítására. A három éves haladék lejáratá után viszont már nincs lehetőség újabb hosszabbításra.

Mind a termőföld és a nem termőföldnek minősülő ingatlan vásárlásakor azonban bizonyos engedélyek kikéréséhez fel kell keresni a helyi polgármesteri hivatalt (a különböző rákötési kérelmekhez például a polgármester engedélye szükséges).

3.2. Szlovák állampolgárok ingatlanszerzése Győr-Moson-Sopron megyében

A megyei közigazgatási hivatalokban nem az ingatlanvásárlások számát tartják nyilván, hanem az engedélyező határozatok számát felosztják elutasításra kerülő és engedélyezett ügyekre. Ezek az engedélyező határozatok sem mindig egy-egy önálló ingatlanra vonatkoznak, hanem magukban foglalják az esetleges ingatlanrészeket is. Ebből következően csak egy hozzávetőleges képet mutatnak és csak becsülni lehet általuk az ingatlan ügyletek számát. A Győr-Moson-Sopron Megyei Földhivatal 2010. márciusi adatai szerint összesen 1269 főt tartanak nyilván szlovák lakcímmel, ebből 2004. május 1-je óta 1256 fő vásárolt ingatlant. A vásárlások zömében 2008-ban és 2009-ben történtek, de az ingatlanvásárlási hullám egyértelműen 2004-ben, vagyis a határnyitás után indult meg (2. táblázat). A megyei földhivatal állásfoglalása is megerősíti, hogy a szlovák határ közelsége és Pozsony kiterjedő szuburbanizációja miatt a tulajdonszerzések a megyében a Mosonmagyaróvári Körzeti Földhivatal illetékességébe tartozó településeken (Rajka, Dunakiliti, Dunasziget, Feketeerdő) a legjellemzőbbek.

2. táblázat. Szlovák állampolgárok nem termőföldnek minősülő tulajdonszerzése Győr-Moson-Sopron megyében, 1999–2009

	1999	2001	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009-ben összes szlovák tulajdonú ingatlan (db)	1000 lakásra jutó, szlovák állampolgár tulajdonában lévő ingatlanok száma 2009-ben (db)
Ásványráró							1	3		4	4,9
Bezenye				1		1	1	2		5	9,1
Dunakiliti			1		2		5	2		13	19,3
Dunasziget	1		1			1		9	1	13	22,2
Feketeerdő								3		3	19,4
Győr	4	1	5	3				3		17	0,3
Győrújfalú										1	1,9
Halászi									2	2	1,9
Hegyeshalom								3	2	5	3,6
Kimle	1							3		4	4,7
Kisbodak								1		1	6,1
Kunsziget							1			1	2,3
Máriakálnok			2					1		3	5,4
Mihályi								1		1	2,1
Moson- magyaróvár							2	53	8	63	5,0
Pannonhalma										1	0,8
Rajka	1			3	3	5	9	7		28	29,2
Répcévis	2									1	6,2
Sopron		2								2	0,1
Tényő				6						6	8,7
Töltéstava		1								1	1,7
Újrónafő								2		2	6,5
Vámosszabadi		1								1	1,9

Forrás: A Győr-Moson-Sopron Megyei Földhivatal ingatlan nyilvántartási adatai alapján saját szerkesztés

A szlovákiaiak ingatlanvásárlási kedve nemcsak Rajkára, hanem a szomszédos Bezenyére is átgyűrűzött. A pozsonyiak által megvásárolt ingatlanok száma itt is egyre nő, annak ellenére, hogy a helyi polgármester inkább akadályozza, mint segíti az újabb házvásárlásokat a termőföldtörvény megengedő paragrafusai ellenére. Bezenye esetében azonban nemcsak a polgármester fogja vissza a folyamatot, hanem a magas árak mellett a szűk családiház-kínálat is.

A helyben működő ingatlanügynökségek szerint az árakat két tényező határozza meg: a Pozsonytól való távolság és az adott település ingatlankínálata. Csak azok a települések tudnak versenybe szállni a házat vagy telket vásárolni szándékozó pozsonyiakért, amelyek bővíteni tudják választékukat. Az önkormányzatoknak területhasznosítási politikájukat, rendezési terveiket úgy kell alakítaniuk, hogy kiszolgálják az ott lakók és az érkezők igényeit. Ez a tervezési és megvalósítási folyamat pedig hosszadalmas. A rendezési terv elfogadásától a telkek kialakításáig több év is eltelhet.

Rajkán a lakások, lakóházak értéke magas, a kínálat most ismét növekszik. Mosonmagyaróváron változatosan alakulnak az eladási árak, miközben a kínálat igen széles. Hegyeshalmon sok családi házat kínálnak eladásra mérsékelt árak mellett, ahogy Levélen is. Dunakilitin már magasabb árakkal és közepes kínálattal lehet találkozni, míg Dunaszigeten olcsóbb és drágább ingatlanok is előfordulnak. Mosonszolnok, Újronafő, Máriakálnok, Halászi és Kimle esetében ma lényegesen alacsonyabb árakat találunk a lakóházak piacán, de előrejelzések szerint ezeken a településeken is várható a mintegy 20%-os drágulás.

3.3. Pozsony magyarországi szuburbán térségének legkedveltebb települései

Slavík és Kurta Pozsony szuburbanizációjáról szóló tanulmányában 2007-ben a főváros szatellit városaként hat települést nevez meg, ezek Malacka, Bazin, Modor, Szentgyörgy, Szenc és Somorja. E szatellit városokban egyszerre lakossági és üzleti szuburbanizáció is folyik, nemcsak családi házak épülnek, hanem lakónegyedek is. A koncepció előrejelzései szerint Pozsony egyre terjeszkedő szuburbán területének hatására drasztikus, akár 60%-os népességnövekedés is lehet az érintett településeken. A szlovák főváros agglomerációját vizsgáló korábbi kutatások és a 2007-ig tapasztalt jelenségek alapján az alábbi szuburbanizációs trendeket jelezték előre:

- a lakossági szuburbanizációs folyamatok nemcsak egy-két területen (mozaikszerűen), hanem egy földrajzilag egybefüggő területen mennek végbe
- az attraktív szuburbanizációs területeken jelentősen megnövekedik a népesség
- etnikai népességváltozás megy végbe a szlovákok javára
- folytatódnak a szuburbanizációs folyamatok, amelyek átgyűrűznek a határ túloldalára.

2007 és 2008 között már tisztán látszódtak a Pozsony szuburbán térség határainak szélei Magyarországon területén. A következőkben azt a két települést mutatjuk be, ahol a legmagasabb a szlovák állampolgárok általi ingatlanszerzés a megyében. A fejezet célja, hogy megvizsgálja, a pozsonyiak beköltözése, a pozsonyi szuburbanizáció milyen változásokat eredményezett a területfelhasználásban Rajkán és Dunakilitin.

Mindkét település esetében egyaránt kimutatható, sőt szemmel látható, hogy a beköltözések új telekkialakításokra, építkezésekre és közművek kiépítésére sarkallták a helyi önkormányzatokat. A lakásállomány és az újonnan épített lakások számának változását (3. táblázat) és a megyében történt szlovák tulajdonszerzések táblázatát (4. táblázat) összevetve, jól kirajzolódik, hogy a szlovákok ingatlanvásárlásai nyomán az érintett településeken új lakások tömeges építése kezdődött meg.

3. táblázat. A lakásállomány alakulása 2004–2009

	Lakás- állomány (db)			változás 2004/2009			Épített lakások száma (db)			1000 lakásra jutó újraem épített lakások száma (2004-2009) a 2009-es lakásállomány alapián
	2004	2006	2008	2004	2006	2008	2004	2006	2008	
	2009	2009	2009	2009	2009	2009	2009	2009	2009	
Mihályi	460	532	158	2,6	3,0	3,2	2	3	4	19,1
Bezenye	464	538	162	3,0	3,2	3,2	2	5	0	31,0
Kisbodak	469	547	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	24,5
Répczevis	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	12,4
Dunasziget	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	32,5
Ásványráró	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	33,0
Hegyeshalom	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	32,7
Újrónafő	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	29,2
Győr	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	34,2
Tényő	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	43,5
Rajka	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	45,9
Halászi	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	30,4
Dunakiliti	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	57,9
Mosonmagyaróvár	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	42,3
Pannonhalma	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	48,9
Kimle	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	46,0
Kunsziget	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	38,8
Sopron	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	57,9
Feketeerdő	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	64,5
Máriakálnok	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	80,4
Vámosszabadi	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	119,9
Töltéstava	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	107,8
Győrújfalú	472	548	163	3,2	3,2	3,2	0	0	0	187,9
átlag *	4,99	4,99	4,99	4,99	4,99	4,99	4,99	4,99	4,99	40,3

Forrás: A KSH adatai alapján saját számítás

* Győrújfalú, Vámosszabadi és Töltéstava nélkül

3.3.1. Rajka

A Felső-Dunátáj kistérség viszonylatában a legkedvezőbb adottságú talajokat találjuk Rajkán. Tájszerkezetében a mezőgazdasági területek, szántók dominálnak, de jelentős az erdővel fedett területek aránya is. A 2495 lelket számláló Rajkát azonban nem kiváló aranykoronás földjei tették Pozsony magyarországi szuburbán térségének egyik legjelentősebb településévé, hanem az, hogy a három kilométerre fekvő, Pozsony agglomerációjának legdélebbi szatellit településén, Rusovcén (Oroszváron) az építési telkek hétszer annyiba kerülnek, mint itt. A 2004-ben kezdődött ingatlanvásárlási láz nyomán társasházak épülnek, régóta nem gondozott családi házakat újítanak fel és újabb telkeket közművesítenek. Rossz nyelvek szerint Rajka Pozsony kertvárosa lett, amely kijelentést alátámasztja az a tény, hogy a lakosok egyötöde szlovák állampolgár.

Az új lakók Pozsony közelsége miatt telepedtek meg a községben, nem második otthonként hasznosítják az ingatlant. Több szempontból is vonzó település Rajka a pozsonyiak szemében: az E75-ös nemzetközi főútvonalon 20 perc alatt el lehet érni Pozsony belvárosát, valamint 2004-ben – a beköltözési folyamat kezdetekor – az ingatlanárak átlagosan 35%-kal alacsonyabbak voltak; jelenleg 25-30%-os az árkülönbőség a magyar ingatlanok javára. A szemléltetés kedvéért érdemes egy ingatlaniroda (Rajka Real) példáját bemutatni: 2005-ben Rajkán egy tízéves 120 m² családi ház 1500 m² telekkel közel 30%-kal olcsóbb volt, mint egy 15 éves 55 m² panellakás (távfűtéssel) Pozsonyban. Mára az árak közel 15%-kal emelkedtek meg Rajkán, a kereslet azonban továbbra is nő a nyugodt lakókörülmények (csak a 15 számú országos főút mentén van határértéket meghaladó közlekedési zajterhelés), a közbiztonság és a települést körülvevő természeti környezet miatt. Az új szlovák lakók nyelvtanfolyamon tanulják a magyar nyelvet, az önkormányzat 2-3 nyelven fogalmazza meg a lakossági információkat.

Nagy hangsúlyt fektet az önkormányzat arra, hogy a telekkialakításkor mezőgazdasági területet igénybe vevő területfelhasználás ne történjen. Bazsó Lajos, rajkai polgármester azonban elmondta, hogy 2008-tól kezdődően kénytelenek voltak szántóföldeket átminősíteni belterületté és közművesíteni, hogy újabb építkezések indulhassanak meg. Az eredeti lakásállománykínálat ugyanis már nem tudta kielégíteni az újabb igényeket. A polgármester szavait idézve: „2008-ban az ötven újonnan kialakított telekre 4 rajkai és 304 szlovák család jelentkezett.” Ez az ötven újonnan kialakított ingatlan sem elegendő azonban a kereslet kielégítésére. Ezért úgy döntött az önkormányzat, hogy 2010 elején megvásárolja és lebontatja a több éve üresen álló határőrlaktanyát, majd a terület hasznosítására szerződést kötött egy mosonmagyaróvári ingatlanfejlesztő céggel. Így a község több hasznot is remél a befektetéséből:

1. nem mezőgazdasági területhez kellett hozzányúlnia újabb telkek kialakításáért
2. nem kell tartania egy esetleges befektető telekspekulációjától, aki a laktanya földterületének megszerzése után jóval magasabb áron adja tovább a telkeket
3. az ingatlanok eladása után befolyó bevétel várhatóan jóval magasabb lesz, mint a laktanya egyszeri eladásából származó haszon lett volna.

A lebontott laktanya helyén kb. 80 családnak otthont adó társasházak építését tervezik. A terület rehabilitációja folyamatban van, az első lakásokat várhatóan 2012 őszén adják át.

A településszerkezeti és szabályozási tervmódosításból kiderül, hogy a 2010-es évtől tervezett fejlesztési elképzelések szerint a község összterületéből csupán 6,36 hektárnyi terület felhasználása változik meg. Ezen a 6,3 hektáron kisvárosias-, kertvárosias és falusias lakóterületet kívánnak létrehozni (3. táblázat).

4. táblázat. Területhasználat Rajkán, 2009*

Területfelhasználás/művelési ág	Terület	%-os arány
Szántó	3 604,1 ha	71
Erdő	828,8 ha	16,3
Rét, legelő, gyep	138,5 ha	2,7
Vízterület (folyóvíz, tó)	234,2 ha	4,6
Közparkok, zöldterületek	16 ha	0,3
Lakóterület (falusias) meglévő + tervezett	93,64 ha (93,7 – 0,06 ha)	1,8
Lakóterület (kisvárosias) meglévő + tervezett	14,92 ha (10,4 + 4,52 ha)	0,2
Vegyes (településközponti)	10,5 ha	0,2
Kereskedelmi gazdasági terület (meglévő + tervezett)	10,16 ha (15,58 – 5,42 ha)	0,3
Ipari gazdasági terület (meglévő + tervezett)	31,7 ha	0,6
Üdülőterület	4,4 ha	-
Különleges területek együttesen	14,4	0,2
Közlekedési terület (vasút)	25 ha	0,4
Közlekedési terület (autópálya)	41,5	0,8
	5 027,3 ha	

Forrás: Rajka településszerkezeti és szabályozási tervmódosítás

(*a táblázat az egyéb utak területét nem tartalmazza)

Az önkormányzat számára azonban nemcsak az új lakók megtelepítése a cél, hanem a helyiek, főleg a fiatalok helyben tartása és jobb lakókörülmények biztosítása. Ezért a helyi lakosok támogatására kedvezményrendszert alakítottak ki: a rajkai önkormányzat 25 ezer forintos négyzetméterenkénti áron hirdeti telkeit azoknak, akik helyben szeretnének új otthon alapítani. A helyiek így kedvezményes áron kapják az önkormányzati telkeket. A helyi fiatalok azonban arra panaszkodnak, hogy még így sem képesek Rajkán ingatlant venni a magas árak miatt.

Mivel Rajka teljes közigazgatási területe a Szigetköz Tájvédelmi Övezet és a Fertő-Hanság Nemzeti Park Igazgatóságának természet- és tájvédelmi fennhatósága alá tartozik, az önkormányzatnak különös figyelmet kell fordítania arra, hogy a tervezési területeken, például a zöldfelületek kialakításánál (közösségi terek, parkok, utcai sétányok) a tájra jellemző növénytakasú-lások jellegzetes fajait telepítsék meg, illetve hogy előtérbe helyezzék a lombhullató fafajtakat és kerüljék „a tájidegen, rabszolganövények alkalmazását” (Rajka településszerkezeti és szabályozási tervmódosítás 2010). A növekvő keresletre való gyors reakciót lassíthatják a fejlesztések esetleges tájromboló hatásainak vizsgálata és kiszűrése. A területrendezési dokumentációból kiderül, hogy a tervezési területek táji környezetében esztétikai, tájhasználati és ökológiai konfliktusok lépnek fel, mivel a fejlesztések több helyen védett természeti, táji értékek mentén valósulnak meg. Például (Rajka településszerkezeti és szabályozási tervmódosítás 2010):

Esztétikai konfliktus:

- kialakuló csupasz, steril lakókörnyezet ↔ igényes lakóterület
- lakóterület ↔ védett természeti környezet, gazdag növényvilág
- a településre bevezető utak mentén feltáruló látvány, a szigetközi táj ↔ újonnan beépítésre kerülő művi környezet

Megoldás: a környezet rendezése, a közterületek igényes kialakítása.

Tájhasználati konfliktusok:

- mezőgazdasági terület ↔ lakóterület
- mezőgazdasági terület ↔ gazdasági (ipari és kereskedelmi szolgáltató) terület

Megoldás: növénytelepítés, védőfásítás.

- a fejlesztés miatt megnövekedett forgalom ↔ a lakóterület nyugalma ↔ a védett természeti területek

Megoldás: a terület lehatárolása többszintű növényzettel, közpark létesítése.

Ökológiai konfliktusok:

- talajvíz, talaj szennyezése ↔ lakóterületek, természeti területek

Megoldás: a lakosság és a gazdasági szereplők környezettudatos viselkedése, csatornázás, hulladékkezelés.

Rajka igyekszik turisztikai célokra kihasználni, hogy területének majdnem 20%-a erdővel borított. Bekapcsolódott a Vasfüggöny turistaútvonal² Fertőrákos–Rajka közti szakaszának a kiépítésébe. Ez a mintegy 6800 kilométer hosszú bakancsos turistaút Finnországtól indul és egészen Bulgáriáig tart, hazánkban mintegy 600 kilométeren át vezet. Egy határ menti projekt keretében a község pályázni szeretne egy vízügyi út létesítése érdekében, amelyet elsősorban a napi bejárást segítő tömegközlekedési eszközként szeretnék üzemeltetni Rajka és Pozsony között, egészen a Dévényi kapuig.

3.3.2. Dunakiliti

A Szigetköz legészakibb részén található település 30 percnyi autózásra található Pozsonytól. Rajka után a második legkedveltebb települése a pozsonyi beköltözőknek, 2009 óta divatos lakóhellyé nőtte ki magát. A faluban rendezetten beépített, áttekinthető, tiszta falukép tárul az utas elé. A Pozsonyhoz való közelség és az alacsony ingatlanárak mellett Dunakiliti vonzereje a Szigetköz adta természeti környezetben rejlik.

A településen 2004 óta vannak szlovák beköltözők, akik eleinte kész lakásokat és régi, elhagyott családi házakat vásároltak meg, hogy aztán kényelmüknek megfelelően felújítsák őket. A későbbi beköltözők már újonnan kialakított telkekre építkeznek, ugyanis 2009-ben elfogytak az értékesíthető beépíthető lakótelkek, így a községnek folyamatosan újabb területekre kell településrendezési és szabályozási tervet készíteni. A belterületi telkek mezőgazdasági művelése fokozatosan háttérbe szorul, a lakóházak mögötti nagy zártkerti ingatlanokat kivonják a művelés alól és eladásra kínálják őket építési területnek. Az önkormányzat tartalék lakóterületeket (16,5 ha) is fenntart, amelyek a település nyugati részén találhatók. A területfejlesztési tervek alapján itt további 35 új lakóépület alakítható ki. Tehát a község folyamatosan tud válaszolni a beköltözni szándékozók ingatlankeresletére.

Jelenleg 635 lakást tartanak nyilván, amelyből 58 (mintegy 10%) van szlovák állampolgár tulajdonában. 2010 májusában új utcát is kialakítottak 33 darab telekkel. Az ingatlanokat egy mosonmagyaróvári ingatlanügynökség értékesíti. Négy hónap alatt 5 telket adtak el, főleg helyi fiatal pároknak. Dunakiliti is támogatja a helyben maradási. 2010. október végéig előértékesítés keretében szinte az önköltségi ár alatt, bruttó 4 ezer forint négyzetméterenkénti áron vásárolhatnak telket azok a helyiek, akik megfelelnek a követelményeknek. Hogy a telekspekuláci-

2 A turistaútvonal nem a vasfüggönnyel jellemzett történelmi időszaknak kíván emléket állítani, hanem a természet szépségeinek csodálatát szolgálja.

ót kiküszöböljék, a vevőnek nem lehet a nevén lakóingatlan, valamint legalább öt éve lakóhellyel kell rendelkeznie Dunakilitin. Mindemellett beépítési kötelezettséget is előír az önkormányzat a kedvezmény igénybevételéhez. A kezdeményezés sikeresnek mondható, ugyanis a beköltöző szlovák állampolgárok mellett a helyi fiatalok helyben maradása is hozzájárul a település egészséges korszerkezetének a fenntartásához.

A Dunakiliti szomszédságában található Feketeerdő 2004 előtt a falu határát övező, a honfoglaló hét vezér tiszteletére 1896-ban ültetett tölgyfákról volt ismert, 2004 óta azonban az úgynevezett Almáskert lakóparkról vált nevezetessé a környéken. Az itt kialakított ingatlancsoportok a falu északi (Almáskert) és déli részén (Almáskert II.) helyezkednek el, Feketeerdő mezőgazdasági területeit (egykori almáskert) minősítették át lakóterületté. A lakópark északi részén mára az összes ingatlan gazdára talált, az Almáskert II. területeinek még fele gazdtalan. Az építési projekt következtében jelentősen megnőtt a település lakossága: míg 2000-ben állandó lakosainak a száma 391 fő volt, addig 2009-ben ez a szám 534-re ugrott.

4. ÖSSZEFOGLALÁS

2007 óta Pozsony hat szatellittelepülése mellett a szlovák országhatárt elhagyva újabbak születtek. A szlovák állampolgárok ingatlanszerzései olyan területrendezési terheket rónak a falvak képviselőtestületeire, amelyek komoly kihívás elé állítják a települések vezetőit. Korábban mezőgazdasági célra használt területeket vonnak ki a művelés alól, közművesítik őket, hogy helyükön újabb lakóingatlanokat alakítsanak ki. Az egyedülálló természetföldrajzi adottságok azonban megnehezítik a fejlesztéseket, hiszen a természetvédelmi övezethez tartozó területeken csak indokolt esetben és az esetleges konfliktusok kiszűrése után mehet végbe fejlesztés.

A szlovák állampolgárok beköltözése olyan fejlesztéseket katalizált, amelyek megvalósítását források hiányában régóta halogatott az önkormányzat. A zajszennyezés és közlekedési forgalom mértéke ugyan megnőtt, Rajkán és Dunakilitin azonban több pozitív hatása is van a pozsonyiak beköltözésének, úgymint infrastrukturális beruházások, élhetőbb falu, virágzó falukép. A folyamatot két oldalról kell értékelnünk: a beköltözések pozitívan hatnak az önkormányzat településszabályozási terveire, a falvak népességvonzó képessége erősödik. A magas ingatlanárak azonban csábítást jelentenek a házzal rendelkező helyi lakosok számára, akik (akár) dupla áron eladják házaikat és a busás haszonért inkább Mosonmagyaróvárra költöznek. Veszélyként érzékelhetjük a lakosság kicserélődésének folyamatát: nő a szlovák állampolgárok száma a magyar településeken, a helyi lakosság pedig az anyagi haszon reményében elhagyja a falut. A polgármesterek számára jelenleg nagy fejtörést okoz, hogy az eddig adott kedvezmények mellett még mivel lehetne nagyobb számban maradásra bírni a helyi lakosokat. Megoldást jelenthetne, ha a lakossági szuburbanizációt ipari szuburbanizáció, vagyis újabb munkahelyek kitepülése is követné, munkalehetőséget biztosítva a helyieknek.

IRODALOM

1994. évi LV. törvény a termőföldről

Regioplan 2009. Dunakiliti község településrendezési terve

http://www.dunakiliti.hu/index.php?option=com_remository&Itemid=53&func=startdown&id=76

Letöltés dátuma: 2010. augusztus 1.

Slavík, V. – Kurta, T. 2007. Rezidenčná suburbanizácia v zázemí Bratislavy – nový trend v migrácii obyvateľstva. In Forum Statisticum Slovaca, 3, 3, 201–207.

TÉR-HÁLÓ UDS Kft 2010. Rajka településszerkezeti és szabályozási tervmódosítása
http://x109.dataglobe.eu/tesztelek_hu/rajka/wp-content/uploads/2010/06/Muszakileiras.pdf Letöltés dátuma: 2010. július 28.

Internetes forrás:

www.dunakiliti.hu
www.rajka.hu

Interjúk:

- 2010. augusztus 12. – Szokoli Sándor, Dunakiliti Község polgármestere
- 2010. augusztus 12. – Kadnár Anita, Dunakiliti Község építésügyi előadója
- 2010. augusztus 12. – Horváthné Szokoli Viktória, Dunakiliti Község építésügyi előadója
- 2010. augusztus 12. – Bazsó Lajos, Rajkai Község polgármestere
- 2010. augusztus 27. – dr. Sipos Gertrúd, a Győr-Moson-Sopron Megyei Földhivatal volt hivatalvezetője
- 2010. augusztus 27. – Dancsó Zsolt, a Győr-Moson-Sopron Megyei Földhivatal hivatalvezetője

REISINGER ADRIENN

OKTATÁS ÉS EGÉSZSÉGÜGY

1. BEVEZETÉS – PROBLÉMAFELVETÉS

Jelen tanulmány a Pozsony és környéke agglomerációjában lakó szlovák állampolgárok helyzetét vizsgálja az oktatás és egészségügy kérdéskörét körbejárva. A tanulmányban mind az oktatás, mind az egészségügy terén elsődlegesen azt vizsgálom, hogy az agglomeráció magyar területein¹ a szlovák állampolgárok milyen feltételekkel vehetik igénybe Magyarországon az óvodai, az oktatási és az egészségügyi szolgáltatásokat. Ehhez kapcsolódóan megvizsgálom a magyar törvényi szabályozást, majd a térség intézményeiben (Mosonmagyaróvár, Rajka, Dunakiliti) folytatott interjúk kutatás alapján ismertetem a gyakorlati tapasztalatokat.²

A tanulmány első felében az óvodai, a közoktatási és a felsőoktatási szolgáltatások igénybevételének törvényi feltételeit vizsgálom (bár a vizsgált kutatási térségben csak egy felsőoktatási intézmény működik, fontosnak tartottam bemutatni a külföldiek magyarországi felsőoktatásban való részvételének feltételeit), majd néhány statisztikai adat segítségével bemutatom az elmúlt évek magyarországi tendenciáit. Az oktatás vizsgálatakor fontos kérdéskör, hogy a külföldi állampolgárságú – jelen esetben szlovák – diákok, hogyan kerülnek be a magyarországi oktatási rendszerbe. Továbbá, hogy milyen feltételeknek kell megfelelniük ahhoz, hogy a magyar állampolgárokkal azonos elbírálásban részesüljenek, vagyis hogy ne kelljen tandíjat fizetniük. A következő formában kerülhetnek be a külföldi állampolgárok a magyar oktatási rendszerbe:

- menedékjogot kérő szülők gyermeke Magyarországon tanul
- a szülők Magyarországon telepedtek le, itt dolgoznak, a gyermekük/gyermekaik Magyarországon tanul/nak
- a szülők Magyarországon telepedtek le, de külföldön dolgoznak, viszont a gyermekük/gyermekaik Magyarországon tanul/nak
- a család nem Magyarországon él, de a szülők itt dolgoznak és a gyermekük/gyermekaik is itt tanulnak
- a család nem Magyarországon él, a szülők nem hazánkban dolgoznak, viszont a gyermekük/gyermekaik itt tanulnak.

1 Törvényi és kutatási szempontból ennek van elsősorban jelentősége, hiszen ha a szlovák állampolgárok kiköltöznek Pozsonyból szlovák területre, jogi problémák nem merülnek fel. A szolgáltatások igénybevételénél az merülhet fel kérdésként, hogy a magyar nemzetiségű diákok tudnak-e magyar iskolában tanulni vagy sem.

2 Szlovákia esetében Pozsony és környéke agglomerációjában sem az oktatási intézményekben, sem az egészségügyben nem merülnek fel olyan problémák, amelyeket a létező szolgáltató rendszerek ne tudnának kezelni. Az egyes településeken szlovák és magyar oktatási intézmények egyaránt léteznek, kapacitásbeli problémák természetesen lehetnek a diáklétszám, pedagógusok, orvosok, nővérek stb. vonatkozásában is, komoly problémák jelentkezhetnek az iskolák és az egészségügyi intézmények fejlesztésével kapcsolatban, de ezek nem régióspecifikusak, az egész szlovákiai oktatási és egészségügyi rendszerre érvényesek. Elmondható, hogy az agglomeráció Szlovákia esetében nem idéz elő olyan speciális problémákat, mint amilyenek a magyarországi részt jellemzik. Ezért a jelen tanulmányban inkább a magyarországi állapotok kerülnek bemutatásra (Tóth Károly, Fórum Kisebbségkutató Intézet, Szlovákia, Somorja).

Az első esetben a szülők és gyermekeik magyarországi tartózkodása nem önkéntes választás, így ezen szülők gyermekeinek hazai oktatási rendszerben való megjelenése mögött más okok húzódnak meg, mint a többi esetben, ahol a szülők saját döntésük alapján járatják magyarországi intézménybe gyermekeiket, míg a felsőoktatási intézményben való tanulás már nagyobb részt a diákok önálló döntése is lehet. Amennyiben a szülők távoli (nem szomszédos) országból érkeztek hazánkba, egyértelmű, hogy gyermekeik is itt fognak tanulni, viszont a határ menti országok állampolgárai estében már több lehetőség is felmerül (a felsorolásban lásd az utolsó hármat). Hiszen elsődlegesen a szomszéd országok állampolgárai tudják azt megtenni, hogy ott-hon élnek és dolgoznak, de gyermekük Magyarországon tanul, vagy itt élnek, de saját hazájukban dolgoznak és gyermekeik itt tanulnak. Így a fentiek alapján el kell különíteni két esetet (Reisinger 2009):

- Az első esetben arról van szó, hogy a szülők munkavállalás vagy egyéb célok miatt egy másik országban élnek és dolgoznak, iskoláskorú gyermekeik taníttatását ebben az országban kell megoldani.
- A másik esetben a diákok azért veszik igénybe a másik ország oktatási rendszerét, mert a másik ország képzési kínálata jobban megfelel az igényeiknek; a későbbi adott országbeli továbbtanulási és munkavállalási szándék is megjelenhet, de nem szükségszerűen.

A tanulmány második részében az egészségügyi szolgáltatásokra vonatkozóan ismertetem a hazai lehetőségeket.

Elemzésemet azzal zárom, hogy javaslatokat teszek arra vonatkozóan, hogy a kutatás alapján milyen intézkedéseket szükséges tenni annak érdekében, hogy az egyre nagyobb számban Magyarországra átköltöző szlovák állampolgárok minél gördülékenyebben tudják igénybe venni hazánkban az oktatási és egészségügyi szolgáltatásokat.

2. KÜLFÖLDI ÁLLAMPOLGÁROK A MAGYAR KÖZOKTATÁSI RENDSZERBEN

2.1. Törvényi szabályozás – felmerülő problémák

A külföldiek magyarországi közoktatásban való részvételét a közoktatásról szóló többször módosított 1993. évi LXXIX. törvény 110. paragrafusa szabályozza. Ez a paragrafus rendelkezik arról, hogy egy nem magyar állampolgárnak milyen feltételeknek kell megfelelnie ahhoz, hogy a magyar diákokkal azonos elbánásban részesülhessen (ne kelljen tandíjat fizetnie). A törvény módosításai a következőképpen érintették a külföldiek magyarországi tanulási lehetőségeit:

- A törvény legelső változatában a tandíjmentesség feltétele a tartózkodási engedély volt.
- A 2001-es módosítás következtében a feltétel tartós tartózkodási engedélyre változott.
- 2002 januárjában úgy határoztak, hogy nemcsak az itt tanuló diáknak, hanem a szüleiknek is rendelkezniük kell tartózkodási engedéllyel.
- 2003-ban a közelgő EU-csatlakozás ténye miatt a törvényt úgy módosították, hogy bármely EU-tagország diákja azonos elbánásmódban részesül a magyar diákokkal, vagyis nem kell tandíjat fizetnie.
- 2004. május 1-jével a fenti kedvezményes szabályozást hatályon kívül helyezték.
- 2007 júliusától a törvény 110. paragrafusa további szigorítást tartalmaz, mely szerint a fentiek mellett a tandíjmentesség további feltétele, hogy a szülők keresőtevékenységet folytassanak Magyarországon.

A jelenlegi szabályozás a következőket mondja ki: Tanköteles a diák, ha

„a) menedékjogot kérő, menekült, menedékes,

b) a szabad mozgás és tartózkodás jogával rendelkező személyek beutazásáról és tartózkodásáról szóló törvény szerint a szabad mozgás és tartózkodás jogát Magyarországon gyakorolja, c) a harmadik országbeli állampolgárok beutazásáról és tartózkodásáról szóló törvény hatálya alá tartozik, és bevándorolt vagy letelepedett jogállású, illetve a Magyar Köztársaság területén való tartózkodásra jogosító engedéllyel rendelkezik.” (1993. évi LXXIX. törvény 110. § (1))

Ha teljesülnek a fenti a feltételek, az oktatást a magyar diákokkal azonos feltételek mellett veheti igénybe a diák, ezenkívül a b) és c) esetben, akkor ha „a szülő három hónapot meghaladó tartózkodásra jogosító engedéllyel rendelkezik és keresőtevékenységet folytat.” (1993. évi LXXIX. törvény 110. § (6))

A törvény kimondja, hogy amennyiben a külföldi diák nem teljesíti a feltételeket, tandíjat kell fizetnie. Ennek mértéke megegyezik a diák taníttatásának költségeivel, az oka pedig az, hogy a külföldi diák után normatíva nem jár, így az adott közoktatási intézménynek magának kell biztosítani a diák oktatásának költségeit. A 110. paragrafus 8. pontja értelmében az intézmények igazgatói mérsékelhetik a tandíj összegét.

A szlovák állampolgárok magyarországi oktatásban való részvétele esetében tehát a tandíjmentesség csak akkor áll fenn, ha a tartózkodási engedély megléte mellett a szülők hazánkban keresőtevékenységet is folytatnak. Vagyis abban az esetben, ha a család Szlovákiában lakik és a szülők ott is dolgoznak, viszont a gyermek itt tanul, minden esetben tandíj kivételére kellene, hogy sor kerüljön. A jelenlegi (intézményi és minisztériumi interjúk) és a 2008-as kutatási eredmények (Reisinger 2009) is azt mutatják, hogy az intézmények igazgatóinak nagy része eltekint a tandíj fizetésétől. Továbbá az Oktatási és Kulturális Minisztériumban (új nevén: Nemzeti Erőforrás Minisztérium) történt interjú alapján³ is megerősítésre került, hogy a közoktatási törvény elsősorban a Magyarországon letelepedett családok gyermekeinek iskoláztatására vonatkozik, és nem kezeli külön a határon átnyúló oktatási célú mozgást, pedig ahogy a 2008-as kutatási eredmények is mutatják, a szlovák állampolgárok esetében nemcsak az előbbi eset áll fenn. Bár azt hozzá kell tenni, hogy a 2008-as kutatás a teljes szlovák–magyar határtértséget vizsgálta, jelen esetben pedig csak a pozsonyi agglomeráció került górcső alá, ahol viszont inkább a szlovák állampolgárok magyarországi letelepedése a jellemző, és kevésbé a határ túloldaláról történő átjárás.

2.2. Néhány jellemző adat

Az alfejezet célja, hogy röviden ismertesse a Magyarországon tanuló külföldi óvodások és iskolások számának alakulását 1995/1996 és a 2008/2009-es tanévek közötti időszakban.

A statisztika adatok alapján a vizsgált időszakban sem az óvodások, sem az iskolások körében nem haladta meg a külföldi diákok aránya az 1%-ot. A külföldi óvodások aránya folyamatos emelkedést mutat, a 2008/2009-es tanévben arányuk 0,5% volt, ami 1629 külföldi óvodást jelentett (*I. táblázat*). Az általános iskolások esetében kis mértékkel magasabb arányokról beszélhetünk (0,53% a 2008/2009-es tanévben), de számuk az utóbbi tanévekben csökkenést mutat. Külföldi diákok legnagyobb arányban a középiskolai képzésben vettek részt a vizsgált időszakban, arányuk a 2001/2002-es tanévben 0,9% volt. Viszont a 2004/2005-ös tanévtől kezdve csökkenő számban vannak jelen a középfokú oktatásban, a 2008/2009-es tanévben arányuk már csak 0,8%, számuk alig haladta meg a 4000 főt, a korábbi (2004/2005) több mint 5300-as értékhez képest.

3 Interjú Király Annamáriával 2010. március 24-én, Oktatási és Kulturális Minisztérium, Budapest.

Ha a külföldi diákokon belül a szlovák állampolgárok számát vizsgáljuk (1. táblázat), megállapítható, hogy a középfokú oktatásban sokkal nagyobb arányban és számban vannak jelen szlovák állampolgárságú és magyar nemzetiségű diákok, mint a többi oktatási forma esetében (a legnagyobb arányban Romániából jönnek Magyarországra tanulni). Továbbá látható az is, hogy csökkenés csak a középfokú oktatásban jellemző a szlovák állampolgárságú diákok esetében, arányuk azonban az összes külföldi diák között így is több mint 17%.

1. táblázat. A külföldi és ezen belül a szlovák állampolgárságú és magyar nemzetiségű diákok száma az óvodákban, az alapfokú és a középfokú képzésben 1995/1996 és 2008/2009 között

	1995/1996	1998/1999	2001/2002	2004/2005	2006/2007	2008/2009
Óvodás	–	–	1048	1608	1584	1629
Szlovák államp., magyar nemz.	–	–	7	13	15	23
Általános iskolás	2353	3228	3561	4577	4496	4224
Szlovák államp., magyar nemz.	33	48	58	76	88	106
Szakiskolai	463	466	685	882	741	448
Szlovák államp., magyar nemz.	45	53	63	85	104	79
Középiskolai	2046	3038	4640	5353	4921	4075
Szlovák államp., magyar nemz.	226	475	643	758	835	697

Forrás: Oktatás-statisztikai Évkönyv 2004/2005, 2006/2007, 2008/2009

A 2. táblázat a külföldi és a szlovák állampolgárok számát mutatja regionális megoszlásban a 2008/2009-es tanévben. Az egyértelműen látszik, hogy szlovák állampolgárságú diákok főként az északi régiókban tanulnak, arányuk viszont régióként nagymértékben különbözik. Míg például az óvodások esetében az észak-magyarországi régióban a legmagasabb a szlovák állampolgárságú gyermek aránya (13,9%), abszolút értelemben azonban a közép-magyarországi régióban járnak a legtöbb óvodába (az összes szlovák állampolgárságú óvodás 43%-a). A szak-középiskolások esetében a legtöbb szlovák állampolgárságú diák az észak-magyarországi régióban tanul (153 fő, 63,2%).

2. táblázat. A külföldi és ezen belül a szlovák állampolgárságú diákok száma az óvodákban, az alapfokú és a középfokú képzésben regionális megoszlásban a 2008/2009-es tanévben

Régiók	Óvodás	Szlovák államp.	Ált. isk.	Szlovák államp.	Szakisk.	Szlovák államp.	Szakközép	Szlovák államp.	Gimn.	Szlovák államp.
KM	1095	10	2686	23	164	14	886	91	1245	60
KD	90	1	278	37	46	18	136	82	133	68
NYD	104	7	233	24	33	14	141	81	109	60
DD	46	0	135	0	9	0	38	0	84	2
ÉM	36	5	161	21	41	32	242	153	154	93
ÉA	164	0	311	1	55	1	216	5	187	2
DA	94	0	420	0	100	0	291	0	213	0
Összesen	1629	23	4224	106	448	79	1950	412	2125	285

Forrás: Oktatás-statisztikai Évkönyv 2004/2005, 2006/2007, 2008/2009

Megjegyzés: KM: Közép-Magyarország; KD: Közép-Dunántúl; NYD: Nyugat-Dunántúl; DD: Dél-Dunántúl; ÉM: Észak-Magyarország; ÉA: Észak-Alföld; DA: Dél-Alföld.

2.3. Óvodai tapasztalatok

A kutatási térségben összesen 9 óvoda vezetőjével készült interjú 2010 első felében, 8 Mosonmagyaróváron és 1 Rajkán. A kutatás célja az volt, hogy kiderítsük, járnak-e szlovák állampolgárságú kisgyermek a vizsgált települések óvodáiba. Ha igen, milyenek a tapasztalatok velük kapcsolatban, hol lakik a gyerekek családja, várhatóan Magyarországon vagy Szlovákiában kezdik-e meg iskolai tanulmányaikat.

A mosonmagyaróvári óvodák közül 4 óvodavezető mondta azt, hogy van szlovák állampolgárságú kisgyermekük. Jellemzően 1 főről van szó, az Őzikés Óvodába jár 4 fő, ezenkívül 2 főt íratnak be, ők idén szeptembertől járnak az óvodába. Mindegyik esetben igaz, hogy a gyermekek szülei, sok esetben a nagyszülők is Mosonmagyaróváron laknak, tehát hazánkba áttelepült családok gyermekeiről van szó. Mindegyik óvodában azt mondták, hogy a gyermekek vagy tudnak magyarul, vagy ha nem, akkor gyorsan tanulnak, hiszen a szülők, nagyszülők már tudnak, ha nem is folyékonyan, akkor tanulnak. Ez fontos tényező, hiszen az óvónőknek kommunikálniuk kell a szülőkkel.

Azok az óvodák, ahol azt mondták, hogy nincs szlovák állampolgárságú gyermek, ott eddig sem volt és ezután sem várható, annak ellenére, hogy egyre több szlovák állampolgárságú család költözik át ebbe a térségbe. A már tapasztalattal rendelkező óvodák vezetői azt mondták, hogy egy-két éve jelentek meg a szlovák kisgyermekek náluk, de nem várják, hogy a jövőben „nagy roham” lesz. Azt hozzátették, hogy nagy valószínűséggel az átköltözött családok egy részénél még csak most tervezik, hogy gyermeket vállalnak, mivel fiatal házaspárokról van szó, így néhány éven belül több óvodáskorú gyermek lehet, de az korántsem biztos, hogy Magyarországon veszik igénybe a szolgáltatásokat, hiszen ma is jellemző, hogy a családok visszajárnak Szlovákiába dolgozni, és viszik a gyermeket is magukkal.

A rajkai óvodában egészen mást tapasztaltam. Az igazgató elmondása szerint 2010 tavaszán a 93 óvodásból 13 volt szlovák állampolgárságú, ami különösen magas számnak minősíthető. A számuk az európai uniós csatlakozás óta növekszik, előtte évente egy-két fővel számoltak. Az óvoda népszerűségét talán annak is köszönheti, hogy az intézményben dolgozik egy korábban Magyarországra áttelepült szlovákul is beszélő óvónő, a gyerekek nagy része az ő csoportjába jár, bár vannak szülők, akik kifejezetten magyar csoportba íratják gyermeküket főleg a nyelvgyakorlás miatt. Az igazgató arról nem tudott beszámolni, hogy a gyermekek Magyarországon járnak-e majd általános iskolába, ez egy-két év múlva lesz aktuális kérdés.

Összességében elmondható, hogy a vizsgált két településen teljesen más az óvodákban jelen levő szlovák állampolgárságú kisgyermek létszáma. Mosonmagyaróváron az intézmények felében nincs ilyen gyermek és nem is várják, hogy a jövőben megjelenik náluk ez az igény. Ezzel szemben Rajkán folyamatosan növekszik a szlovák állampolgárságú gyermekek létszáma, valószínűsíthetően azért is, mert az intézményben dolgozik szlovák anyanyelvű óvónő, így a szülők nagyobb bátorsággal íratják be ide gyermeküket, hiszen a gyermek szlovák nyelvű foglalkoztatásban is részesül.

2.4. Általános és középiskolai tapasztalatok

A kutatás során megkeresésre kerültek a mosonmagyaróvári (9 intézmény, melyek közül háromban alapfokú és középfokú oktatás is folyik), a rajkai (1) és a dunakiliti (1) közoktatási intézmények, melyek közül csak két mosonmagyaróvári intézménytől nem kaptunk információkat.

A megkérdezett intézmények közül öt igazgató számolt be arról, hogy tanulnak vagy tanultak náluk szlovák állampolgárságú diákok. A Móra Ferenc Általános Iskolában a 2009/2010-es tanévben összesen 4 szlovák állampolgár tanult, szeptembertől további 1 fővel bővül a számuk. Mindegyik gyermek családja Magyarországon lakik, a diákok jól beszélik a magyar nyelvet, bár az írásban vannak hiányosságaik, de ez pótolható, így nincs gondjuk az oktatásban való részvétellel. Tandíjat nem kell fizetniük. A diákok közül 1 fő járt Magyarországra is óvodába, viszont az igazgató elmondása szerint várhatóan a diákok nálunk folytatják a középfokú tanulmányaikat.

A Kossuth Lajos Gimnáziumban egy korábbi kutatás (Reisinger 2009–2008-as információk) alapján megállapításra került, hogy az intézményben tanévenként átlagosan 10–15 fő tanul, évente 2–3 diák nyer felvételt és a diákok nagy része Szlovákiából jár át és kollégista, tehát ide jellemzően nem az áttelepült családok gyermekei járnak. A legfrissebb adatok szerint azonban az utóbbi három tanévben új szlovák állampolgárságú diák már nem érkezett, 2010 tavaszán mindössze 3 szlovák állampolgárságú diák tanult az intézményben. Ez az igazgató korábbi elmondása szerint nem meglepő, 2008-ban azt nyilatkozta, hogy várható a létszámcsökkenés, mert eleve csökken a diáklétszám Szlovákiában is, illetve mivel nem jár normatíva a diákok után, így az intézménynek sem feltétlenül éri meg a képzésük. Továbbá hozzáteszem, a 2008-as kutatás kimutatta (Reisinger 2009), hogy a szlovák állampolgárságú diákok nagyrészt a szakképzést veszik igénybe és kevésbé a gimnáziumi oktatást.

A Haller János Általános, Szakközép- és Szakiskolában egy fő tanult még az előző tanévben, ő 2009-ben érettségizett és Szlovákiában lakott, de tandíjat nem kellett fizetnie. Az intézményben elmondták, nem várható, hogy a jövőben lesz szlovák állampolgárságú tanulójuk. Ezenkívül még egy mosonmagyaróvári intézményben mondták (Piarista Általános Iskola és Gimnázium), hogy korábban volt egy szlovák állampolgárságú tanulójuk (8 éve), jelenleg nem tanulnak náluk szlovákiai diákok, de az igazgató úgy véli, hogy a távoli jövőben ez is elképzelhető lesz.

A rajkai általános iskolában az elmúlt években állandósult a szlovák állampolgárságú diákok száma, jelenleg is 3 fő tanul az intézményben Rajkára letelepedett családok gyermekeként, tandíjat nem kell fizetniük. Az igazgató tapasztalata, hogy jól be tudnak illeszkedni a diákok, és ha itt elkezdik a tanulmányaikat, akkor itt is fejezik be, bár van olyan is, aki közben mégis visszamegy Szlovákiába tanulni, vagy vizsgázik Szlovákiában is, hogy szlovák bizonyítványa is legyen. Az itt tanuló gyerekek többé-kevésbé tudnak magyarul, bár olyan is volt, hogy nem magyar nemzetiségű család jött át Magyarországra, és a szülők sem tudtak rendesen magyarul, így nehéz volt velük a kommunikáció. Viszont az igazgató elmondása szerint, ezek a szülők is azon vannak, hogy ők is, és a gyermekük is minél előbb be tudjanak illeszkedni az új környezetükbe. Így például járnak magyar nyelvtanfolyamra, továbbá a gyermekek tanítása is magyar nyelven folyik, külön szlovák nyelvoktatás nincs az iskolában. Az igazgató azt is elmondta, felkészültek arra, hogy a jövőben növekszik a szlovák diákok száma, már egyeztetés is történt arról, hogy felvesznek szlovákul tudó tanárnőt.

A többi intézményben jelenleg nem tanulnak szlovák állampolgárok, eddig sem tanultak, és az interjúk alapján kiderült, nem is várják, hogy a jövőben lesz szlovák diákjuk, így erre vonatkozóan előkészületeket sem tettek az intézményekben.

A már korábban említett 2008-as kutatás során (amikor az összes határ menti középiskola megkeresésre került) megkérdeztük, hogy az intézmények igazgatóinak mi a véleménye a szlovák állampolgárok oktatásáról. A főbb eredmények a következők voltak:

- Elsősorban azokban az intézményekben kell támogatni az oktatásukat, amelyek olyan képzéseket nyújtanak, melyek hiányoznak szlovák oldalon. Így többen amellett érveltek, hogy elsősorban a szakközépiskolákat kellene támogatni, hiszen gimnáziumi képzésben Szlovákiában is részt vehetnek. Azzal, hogy átjönnek Magyarországra gimnáziumba, a szlovákiai keresletet csökkentik, és nehéz helyzetbe hozhatják az amúgy sem könnyű szituációban lévő szlovákiai magyar iskolákat.
- A 2007-es törvényi szigorításokat többen úgy értelmezték, hogy ezzel a magyar állam csökkenteni próbálja az itt tanuló külföldiek, így a felvidéki magyarok számát is.
- Több igazgató úgy vélte, hogy elsősorban presztízs és történelmi okokból jönnek át a diákok.
- Egy intézményvezető kiemelte, hogy a határon túli magyarok oktatási célú határon átnyúló mozgását külön kellene kezelni a többi külföldi diák magyarországi oktatásától, hiszen ők speciális helyzetben vannak a külföldi állampolgárságuk, de magyar nemzeti-ségük miatt. Így fel sem szabadna merülnie, hogy tandíját kérjen tőlük az intézmény, viszont az államnak támogatni kellene az oktatásukat.
- A megkérdezett intézmények egy kisebb csoportja közömbösen áll a kérdéshez, számukra nem jelent sem előnyt, sem hátrány, hogy felvidéki diákok tanulnak az intézményben, őket is ugyanolyan jogok és kötelezettségek illetik, mint a magyarországi diákokat.
- Az igazgatók szinte mindegyike kiemelte, hogy nagyon jó képességű gyerekek jönnek át Magyarországra tanulni, szívesen vállalnak el plusz feladatokat is, alapvetően nincs velük semmi probléma, sikeresen beilleszkednek.
- Többen felhívták a figyelmet az egységesebb és egyértelműbb szabályozás szükségességére.

3. FELSŐOKTATÁSI HELYZET MAGYARORSZÁGON A KÜLFÖLDI ÁLLAMPOLGÁRSÁGÚ HALLGATÓK HELYZETÉT VIZSGÁLVA

3.1. Törvényi szabályozás – a külföldi állampolgárok jogai

A felsőoktatásról szóló 2005. évi CXXXIX. törvény 39. paragrafusa értelmében államilag finanszírozott képzésben tanulmányok folytatásának joga illeti a szabad mozgás és tartózkodás jogával rendelkezőket (Európai Gazdasági Térséghez tartozók és családtagjaik); a Magyar Köztársaság területén élő menekültet, bevándoroltat, letelepedettet; a magyar állampolgárral azonos bánásmód alá eső külföldi állampolgárt nemzetközi megállapodás alapján és azon országok állampolgárait, ahol a viszonyosság elve alapján a magyarok igénybe vehetik az adott ország felsőoktatásának szolgáltatásait. Vagyis a fentiek alapján egy felvidéki diáknak ugyanolyan joga van a magyar felsőoktatásban tanulni, mint a magyarországi fiataloknak.

A minisztériumi interjú alapján a felvidéki diákok is nagyrészt a magyarokkal azonos juttatásokban részesülhetnek, így kaphatnak köztársasági ösztöndíjat, tanulmányi ösztöndíjat, továbbá szociális támogatást is abban az esetben, ha a hallgató közvetlen eltartója Magyarországon keresőtevékenységet folytat. Diákhitelt viszont nem kaphatnak a külföldiek.

3.2. Néhány jellemző adat

Az alfejezet célja, hogy röviden képet adjon arról, hogy a magyar felsőoktatásban hogyan alakult az elmúlt években a külföldi hallgatók száma. Az eddigi kutatások (Szemerszki 2005) és

adatgyűjtések már megállapították, hogy a külföldiek döntő része a felsőoktatásban jelenik meg. A 2008/2009-es tanévben összesen 25 206 diák vette igénybe a magyar oktatási szolgáltatásokat, közülük 14 830 a felsőoktatásban tanult (a külföldiek 58,8%-a), ez az összes felsőoktatásban tanulók 3,9%-át jelentette ebben a tanévben.

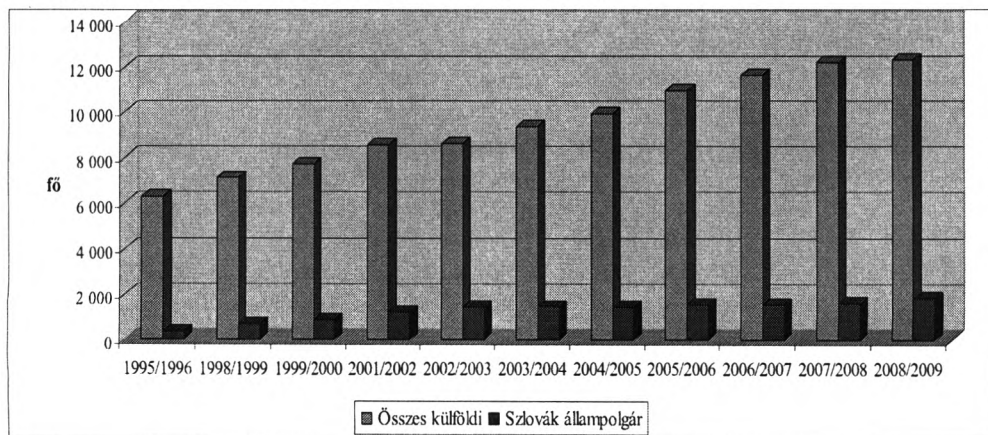
Ahogy a 3. táblázat és az 1. ábra szemlélteti, a külföldi hallgatók számában nem tapasztalható jelentős mértékű csökkenés, mint ahogy a magyar diákok esetében, sőt a nappalis képzésben folyamatosan nő a számuk. Az elmúlt 13 tanévben a külföldi diákoknak átlagosan 13%-a volt szlovák állampolgár. Míg a nappalis képzésben tanuló külföldiek száma 1995 óta átlagosan évente 7%-kal, addig a szlovákiai hallgatóké közel 20%-kal nőtt. Azt is érdemes megemlíteni, hogy az ezredforduló óta egyre nagyobb arányban vannak jelen a hallgatók között a nappalisok (55, 25%, 2001/2002; 63,8%, 2008/2009), a külföldiek esetében nagyobbak az arányok az összes hallgatóhoz képest. Míg a 2001/2002-es tanévben a szlovákiai hallgatók 58,3%-a részesült nappalis képzésben, addig a 2008/2009-es tanévben már 77,5%-uk. Minisztériumi szakemberek úgy várták, hogy az EU-csatlakozás után jelentős mértékben fog nőni a külföldi diákok száma, azonban bár folyamatos a növekedés, egyáltalán nem érzékelhető a korábbi évekhez képest nagyobb intenzitás.

3. táblázat. A felsőoktatásban tanuló összes külföldi és szlovák állampolgárságú hallgatók száma a 2001/2002-es és a 2008/2009-es tanév között

	Összes hallgató	Külföldi	Nappalis hallgató	Nappalis külföldi	Összes szlovák ap.	Nappalis szlovák ap.
2001/2002	349 301	11 783	192 974	8 556	2 071	1 208
2004/2005	421 520	13 601	225 512	9 946	2 341	1 430
2006/2007	416 348	15 110	238 674	11 618	2 296	1 633
2008/2009	381 033	14 830	242 928	12 317	2 357	1 827

Forrás: Statisztikai tájékoztató – Felsőoktatás 2001/2002, 2004/2005, 2006/2007, 2008/2009

1. ábra. Az összes nappalis külföldi és szlovák állampolgárságú nappalis hallgatók száma a magyar felsőoktatásban 1995/1996 és 2008/2009 között



Forrás: Statisztikai tájékoztató – Felsőoktatás 2001/2002, 2008/2009

3.3. Gyakorlati tapasztalatok

A 2008-as kutatás kiterjedt a határ menti felsőoktatási intézményekre is (Reisinger 2009), ahol többet között arra kaptunk választ, hogy hány szlovák állampolgárságú hallgató tanul az intézményekben és milyenek a velük kapcsolatos tapasztalatok. A két évvel ezelőtti kutatást 2010 tavaszán kiegészítette egy minisztériumi interjú.⁴ A főbb kutatási eredmények a következők:

A külföldiek felvételi eljárása gyakorlatilag nem sokban különbözik a magyar középfokú végzettséggel rendelkezőkétől. Amiben különbség van, az az, hogy a külföldiek hazájukban megszerzett érettségijét a magyar felsőoktatási rendszer középszintűként fogadja el. Ha az intézménybe való bekerüléshez felsőszintű szükséges, akkor Magyarországon be kell jelentkeznie a diáknak a magasabb szintű érettségire. Ezenkívül két éve a nyelvvizsgákért járó plusz pontok adásának gyakorlatában is új rendszer van. A felvidéki magyarok a korábbiakhoz képest a nyelvvizsga többletpontot nem kapják meg automatikusan a Szlovákiában szerzett érettségiért, csak abban az esetben, ha az érettségit szlovák nyelvű intézményben szerezték. Az eljárást – minisztériumi tapasztalatok alapján – az érintettek sértőnek találják, hiszen így a magyar nyelvű középiskolában végzetek diszkriminálva vannak, mert nem fogadják el érettségijüket szlovák nyelvű felsőfokú nyelvvizsgaként. Minisztériumi tájékoztatás alapján viszont a diplománál az intézményeknek már van lehetősége arra, hogy elfogadják az érettségit, mint a diploma felteletét jelentő nyelvvizsgát.

A szlovák állampolgárságú hallgatóknak továbbá lehetőségük van arra, hogy ösztöndíj formájában (részképzés) maximum egy félévet (de általában 1–3 hónapot) magyar felsőoktatási intézményben töltsenek. Ennek célja elsősorban a magyar szaknyelv megismerésének lehetősége, szakdolgozat írása. A 2005/2006-os tanévig viszonylag népszerű volt ez a lehetőség, azonban azóta egy-egy tanévben kb. 20 fő él az ösztöndíj lehetőségével.

A szlovákiai diákokat többféleképpen próbálják tájékoztatni a magyarországi lehetőségekről:

- A magyar intézmények többsége végez toborzást szlovákiai középiskolákban, különösen amióta a magyar hallgatói létszám csökken.
- Ezenkívül működik Szlovákiában információs szolgálat magyar oktatási lehetőségekről (ilyen szolgáltatás a többi határ menti országokban is működik). 2008. január 1-től a korábbi Agora Irodahálózat feladatát a határon túli információs irodák vették át, így Felvidéken a Szövetség a Közös Célokért civil szervezet (www.szakc.sk). Feladatuk többek között a tájékoztatás a magyarországi felsőoktatási rendszerről, a felvételiéről, a magyar érettségi rendszerről, részképzéses tanulmányútra vonatkozó ösztöndíj lehetőségekről és az európai felsőoktatási lehetőségekről.

A kutatási térségben egy felsőoktatási intézmény működik magyar oldalon, a mosonmagyaróvári Nyugat-magyarországi Egyetem Mezőgazdaság- és Élelmiszertudományi Kar,⁵ ahol az ezredforduló óta kis mértékben, de csökkent a szlovák állampolgárságú tanulók száma, a 2007/2008-as tanévben számuk 47 fő volt. A csökkenés okát pontosan nem tudják megítélni, több tényező együttes megjelenése is közrejátszhat (pl. a képzési kínálat változása, a jelentkezők eredményei stb.).

4 Interjú Benked Lászlóval, 2010. március 24. Oktatási és Kulturális Minisztérium, Budapest.

5 Interjú: 2008. április 22. Nyugat-Magyarországi Egyetem, Mezőgazdaság- és Élelmiszertudományi Kar, Mosonmagyaróvár, Orbán Józsefné, Tanulmányi Osztály vezetője, egyetemi főtanácsos.

A hallgatók zömmel nappali tagozatos képzésben vesznek részt. Többen is vannak, akik különböző képzési szinten is végzettséget szereznek a karon, vagyis az egyetemi oklevél megszerzése után beiratkoznak szakirányú továbbképzésre (szakmérnök képzésre), vagy a doktori iskolákban folytatják tanulmányaikat. Az intézménybe jelentkező diákokat általában felveszik, sőt külön figyelemmel kísérik a felvételüket. Az intézmény tudatosan keresi a szlovákiai hallgatókat, toborzást folytat, illetve a diákok is továbbviszik az egyetem jó hírnevét. Az intézmény tájékoztatása alapján a diákok kb. fele marad Magyarországon, a döntő szempont egyre gyakrabban családi és nem szakmai indíttatású. Vagyis látható, hogy az itt tanuló diákok általában átjárnak az intézménybe tanulni, tehát nem letelepedett családok gyermekeiről van szó.

4. EGÉSZSÉGÜGY

4.1. Törvényi szabályozás

Az egészségügyi szolgáltatások magyarországi igénybevétele esetében gyakorlatilag négyféle lehetőséget különíthetünk el:

- külföldi állampolgár ideiglenesen tartózkodik Magyarországon, és ekkor vesz igénybe szolgáltatást
- külföldi állampolgár azzal a céllal jön Magyarországra, hogy itt vegyen igénybe egészségügyi szolgáltatást
- Magyarországon tanuló külföldi diák megy orvoshoz Magyarországon
- Magyarországon letelepedett külföldi állampolgár vesz igénybe szolgáltatást.

Magyarországon a magyar állampolgárokhoz hasonlóan igénybe vehetnek egészségügyi ellátást mindazon állampolgárok, akik társadalombiztosítási szempontból belföldinek minősülnek, így többek között a letelepedett állampolgárok is (www.oep.hu). Külföldi állampolgárságú diák akkor jogosult egészségügyi szolgáltatásra, ha nappali képzésben tanul vagy minisztériumi ösztöndíj alapján áll hallgatói jogviszonyban. Ha a fenti feltételeknek nem felel meg, akkor csak az egészségbiztosítóval megkötött egyezség alapján vehet igénybe szolgáltatásokat (www.oep.hu).

Azok, akik ideiglenesen tartózkodnak Magyarországon az Európai Egészségbiztosítási Kártya segítségével vehetnek igénybe bizonyos szolgáltatásokat.

4.2. Gyakorlati tapasztalatok

A mosonmagyaróvári kórházban, valamint a dunakiliti és feketeterdői háziorvossal készült interjúk alapján (2010 augusztusa) elmondható, hogy a vizsgált térségbe áttelepült szlovák állampolgárok egyelőre nem Magyarországon veszik igénybe az egészségügyi szolgáltatásokat sem a háziorvosi, sem a kórházi ellátásban. A két faluban ugyanaz a háziorvos lát el gyógyítási feladatokat, továbbá a térség ügyeletét is ő végzi. A doktornő elmondása szerint látva a beköltözők nagy számát korábban tartottak a nyelvi nehézségektől, azonban eddig még nem jelentek meg náluk rendelésen szlovák állampolgárok. Ennek okát abban látja, hogy közel laknak Szlovákiához, és inkább visszajárnak orvoshoz, illetve szerinte az is megfigyelhető, hogy nagyon egészséges életet élnek, így feltehetően nincs is olyan sok egészségügyi problémájuk. Bár hozzáteszi, hogy nyelvi problémáktól továbbra is tartanak egy kicsit, hiszen bármikor előfordulhat, hogy a jelenlegi tendencia megváltozik, és Magyarországon veszik igénybe az egészségügyi szolgáltatásokat. Viszont az is tény, hogy nagyobb részük magyar nemzetiségű, így tudnak magyarul, tehát várhatóan ez nem lesz meghatározó probléma a jövőben.

A mosonmagyaróvári kórház igazgatója hasonló jelenséggel találkozott, számára is meglepetés volt, hogy a szlovák állampolgárok jellemzően nem Magyarországon veszik igénybe az egészségügyi szolgáltatásokat (de hozzáteszi, az itt letelepedett osztrákok sem), még a sürgősségi ellátást is inkább Szlovákiában. Az igazgató kiemelte, hogy szívesen tartana fenn együttműködési kapcsolatot csallóközi intézményekkel (mint pl. amilyen a párkányi és az esztergomi kórház között van, bár évente egyelőre ott is csak néhány beteget érint), van szabad biztosítási kapacitásuk, így el tudnának látni szlovákiai állampolgárokat, továbbá ha szükséges, szlovák nővéreket is tudnának alkalmazni.

Az igazgató az együttműködésnek kétféle útját látja a jövőben. Egyrészt modell értékű együttműködés formájában ki lehetne alakítani a határ két oldalán lévő kórházak között rendszeres napi kapcsolatot. Ehhez szívesen igénybe venne az intézmény akár szakmai segítséget is (pl. a jelen kutatást végző intézményektől). Másrészt, mivel köztudott, hogy Szlovákiában az utókezelés és fizioterápiás szolgáltatások szűkösek, viszont a mosonmagyaróvári intézménynek volna erre kapacitása, így e téren is megvalósítható lenne az együttműködés, amihez természetesen az igazgató elmondása szerint még nagyon sok tárgyalásra, egyeztetésre volna szükség.

5. ÖSSZEGZÉS, JAVASLATOK

A tanulmány a pozsonyi agglomerációs térségben a magyar oldalon vizsgálta azt, hogy a szlovák állampolgárok az oktatási és egészségügyi szolgáltatásokat milyen feltételekkel tudják igénybe venni, tovább ez mennyiben jelent gondot az oktatóknak, orvosoknak. A kutatás során megállapításra került, hogy a magyar oldalon elsősorban az oktatásban aktuális a kérdés vizsgálata, mert az orvosi szolgáltatásokat egyelőre Szlovákiában veszik inkább igénybe az áttelepült családok.

Ahogy a tanulmány elején már bemutatásra került, más problémákat vet fel az oktatásban, ha a gyermek úgy vesz részt az oktatásban, hogy közben Szlovákiában él a szüleiével, és mást, ha a család áttelepült Magyarországra. Eddigi kutatásokkal (Kováts–Medjesi 2005; Reisinger 2009) egybeesnek a jelenlegi vizsgálat eredményei is, miszerint az óvodai és az általános iskolai képzésben inkább olyan gyermekek vesznek részt, akik szüleikkel áttelepültek Magyarországra, míg a magasabb fokú oktatásban inkább határ menti ingázásról beszélhetünk. A kutatási térségben végzett vizsgálatok alapján megállapítható, hogy az alapfokú és középfokú oktatási intézmények közel fele eddig sem, és most sem érintett a szlovák állampolgárok taníttatásában, és az interjúk alapján kijelenthető, nem is várják, hogy a jövőben megjelennek a külföldi diákok az oktatásban, így lépéseket sem tesznek az irányba, hogy felkészüljenek esetleges nyelvproblémákra vagy beilleszkedési nehézségekre. Bár hozzá kell tenni, hogy ez azokban az intézményekben sem probléma, ahol van szlovák állampolgárságú gyermek, egyrészt mert nincsenek nagy létszámban, másrészt mert a külföldiek nagyrészt tudnak magyarul kommunikálni. Az intézmények közül a rajkai óvoda és általános iskola van más helyzetben a felkészülés szempontjából. Az óvodában van szlovák anyanyelvű óvónő, így azon szülők is nagyobb bátorsággal íratják ide gyermeküket, akik nem tudnak folyékonyan magyarul, hiszen a kommunikáció megoldott. Továbbá az általános iskolában is felkészültek arra, hogy a jelenleginél több lesz a szlovák kisdíákok száma, tárgyalások folytak szlovák tanárnő felvételéről is.

A közoktatásban fontos felvetés a tandíjfizetési kötelezettség kérdése, hiszen ahogy a tanulmány elején felvázoltuk, nem minden esetben tandíjmentes a külföldiek oktatása. Tandíjmentesség csak akkor áll fenn a közoktatásban, ha a szülők keresőtevékenységet folytatnak Magyarországon, ez viszont csak az átköltözött családokra igaz az esetek nagy részében. A

korábbi (Reisinger 2009) és az idei kutatás is bizonyította, hogy a vizsgált intézmények nagy része akkor sem tart igényt tandíjra, ha a diák szüleivel Szlovákiában lakik. A minisztériumban elmondták, hogy az utóbbi két évben jobban odafigyelnek a törvény betartására, azonban elismerték, hogy szükség lenne felülvizsgálni és jogszabályban rögzíteni a határon átnyúló oktatási mozgás kérdését, hiszen ez is egyre gyakrabban fordul elő, és nemcsak a szlovák, hanem a többi határ mentén is.

A felsőoktatási képzés terén már inkább az tapasztalható, hogy a hallgatók Szlovákiában laknak és átjárnak Mosonmagyaróvárra tanulni. A cél általában az, hogy magyar diplomával magyar oldalon tudjanak állást találni, mert huzamosabb ideig Magyarországon tervezik az életüket.

Mind a közoktatásban, mind a felsőoktatásban felvázolt helyzet felvet egy fontos és nagyon aktuális kérdést, ami a két ország e téren való együttműködését is befolyásolhatja. A minisztériumban kiemelték, hogy azzal, hogy a szlovák állampolgárságú diákok megjelennek a magyar oktatásban, végeredményben a Szlovákiában működő magyar iskoláktól veszik el a tanulókat, ami két szempontból sem szerencsés. Egyrészt Szlovákiában is csökken a gyerekszám, így a tanulók létszáma is, másrészt a szlovákiai magyar intézmények sok esetben a fennmaradásukért harcolnak, így ha a szlovák tanuló Magyarországra megy tanulni, tovább romolhat a helyzet. Az viszont kétségtelen tény, hogy az iskola színhelyét mindig az egyén választja meg, élve a szabad iskolaválasztás jogával, tehát ha úgy dönt, hogy külföldön tanul, akkor ezt megteheti. Vagyis ebben az esetben az egyéni és közösségi célok és érdekek szemben állhatnak egymással, ami a szlovákiai magyar oktatás kérdéskörét vizsgálva különösen fontos tényező.

Ennek feloldását segíthetné például, ha az érintett intézmények mindkét országban adatokkal alátámasztva látnák a folyamatokat. Ezáltal egyrészt a magyar iskoláknak is lenne képük arról, hogy várhatóan kik fogják az oktatást igénybe venni náluk, és fel tudnak készülni a fogadásukra. Másrészt a szlovákiai félnek is lenne információja arról, hogy hány diák szeretne Magyarországon tanulni, így az iskolák felkészülhetnének arra, hogy intézményi szinten egyeztessenek, s ha kell, erőteljesebb marketingtevékenységet is folytassanak a diákok megtartása érdekében. Természetesen azt hozzá kell tenni, hogy mindkét ország intézményeinek egymással való egyeztetésére és kommunikációjára is szükség van, egyrészt, hogy a fentiekben bemutatott ellenmondást kezelni lehessen, másrészt, hogy feltárhatók legyenek a határ menti mozgások. Nem szerencsés csak egyik oldal érdekeit figyelembe vennie egyik intézménynek sem, közös képzésekkel, közös programokkal össze lehetne hozni az érintett intézményeket. Gördülékenyen megoldható lenne például az is, hogy egy diák valamelyik országban tanul, de a másik ország intézményében is vizsgázik.

Összességében ki kell jelenteni, hogy bár ma még nem intenzíven, de a későbbiekben várhatóan növekvő számban jelennek meg a szlovák állampolgárok a magyar egészségügyi és oktatási rendszerben. Ezért arra mindenképpen fel kell készülni, hogy nyelvi és egyéb akadályok ne hátráltassák a folyamatokat, amihez azonban a két ország érintett szereplőinek együttműködésére, kommunikációjára van szükség.

IRODALOM

1993. évi LXXIX. törvény a közoktatásról

2005. évi CXXXIX. törvény a felsőoktatásról

Kováts A. – Medjesi A. 2005. *Magyarajkú, nem magyar állampolgárságú tanulók nevelésének, oktatásának helyzete a magyar közoktatásban*. Budapest, www.nekmi.gov.hu Letöltve: 2010. április 12.

- Oktatás-statisztikai Évkönyv 2004/2005.* Oktatási és Kulturális Minisztérium, Budapest, 2005.
- Oktatás-statisztikai Évkönyv 2006/2007.* Oktatási és Kulturális Minisztérium, Budapest, 2007.
- Oktatás-statisztikai Évkönyv 2008/2009.* Oktatási és Kulturális Minisztérium, Budapest, 2009.
- Reisinger A. 2009. Szlovák–magyar határon átnyúló oktatási kapcsolatok. Hardi Tamás – Tóth Károly szerk. *Határaink mentén.* Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja, 101–130.
- Statisztikai tájékoztató – Felsőoktatás 2001/2002.* Oktatási és Kulturális Minisztérium, Budapest, 2002.
- Statisztikai tájékoztató – Felsőoktatás 2004/2005.* Oktatási és Kulturális Minisztérium, Budapest, 2005.
- Statisztikai tájékoztató – Felsőoktatás 2006/2007.* Oktatási és Kulturális Minisztérium, Budapest, 2007.
- Statisztikai tájékoztató – Felsőoktatás 2008/2009.* Oktatási és Kulturális Minisztérium, Budapest, 2009.
- Szemerszki M. 2005. Külföldi hallgatók Magyarországon. *Educatio*, 2, 320–333.

Internetes források:

www.oep.hu
www.szakc.sk

Interjúk:

2008. április 22. Nyugat-Magyarországi Egyetem, Mezőgazdaság- és Élelmiszertudományi Kar, Mosonmagyaróvár, Orbán Józsefné, Tanulmányi Osztály vezetője, egyetemi főtanácsos

2010. március 24. Oktatási Minisztérium Határon Túli Magyarok Titkársága, Budapest
 Szantner Viktor szantner.viktor@okm.gov.hu 30/941-1595
 Benked László benked.laszlo@okm.gov.hu 06 1 7954-198
 Király Annamária kiraly.annamaria@okm.gov.hu 06 1 7954-397

2010. április 9. Békefi Ernő ÁMK, Óvoda és Általános Iskola, Rajka
 Farkas János igazgató
 Telefon: 96/567-010
 E-mail: iskola@bekefi-rajka.sulinet.hu

2010. június 16. Kékcinke Óvoda, Mosonmagyaróvár
 Tisza Tünde óvodavezető 96/211-899

2010. június 16. Majoroki Óvoda, Mosonmagyaróvár
 Gráflné Rikker Marianna óvodavezető 96/211-877

2010. június 16. Őzikés Óvoda, Mosonmagyaróvár
 Kocsisné Zajcsics Erzsébet óvodavezető 96/206-533

2010. június 16. Hildegárd Óvoda, Mosonmagyaróvár
 Fehér Lászlóné óvodavezető 96/211-465

2010. június 16. Ostermayer Óvoda, Mosonmagyaróvár
 Czírókné Sury Ildikó óvodavezető 96/211-567

2010. június 16. Vackor Óvoda, Mosonmagyaróvár
Hári Józsefné óvodavezető 96/215-970

2010. június 16. Ujhelyi Imre Általános Iskola, Mosonmagyaróvár
Gálos Jánosné igazgató 96/217-674

2010. június 16. Haller János Általános, Szakközép- és Szakiskola, Mosonmagyaróvár
Sárköziné Kollárits Edit igazgató 96/213-222

2010. június 17. Dr. Batthyány-Strattman László Általános Iskola, Dunakiliti
Réder Tamás igazgató 96/576-083

2010. június 17. Bóbita Óvoda, Mosonmagyaróvár
Lantos Tünde óvodavezető 96/206-540

2010. június 17. Mosonyi Mihály Zeneiskola, Mosonmagyaróvár
Farkas Mihály igazgató 96/576-538

2010. június 23. Piarista Általános Iskola és Gimnázium, Mosonmagyaróvár
Farkas István piarista igazgató 30/510-0504 istvan.farkas1@citromail.hu

2010. június 24. Lurkovár Óvoda, Mosonmagyaróvár
Káléné Takács Erika óvodavezető 96/211-111

2010. június 27. Móra Ferenc Általános Iskola, Mosonmagyaróvár
Makk Zoltán igazgató 96/566-200 info@moraiskola.hu

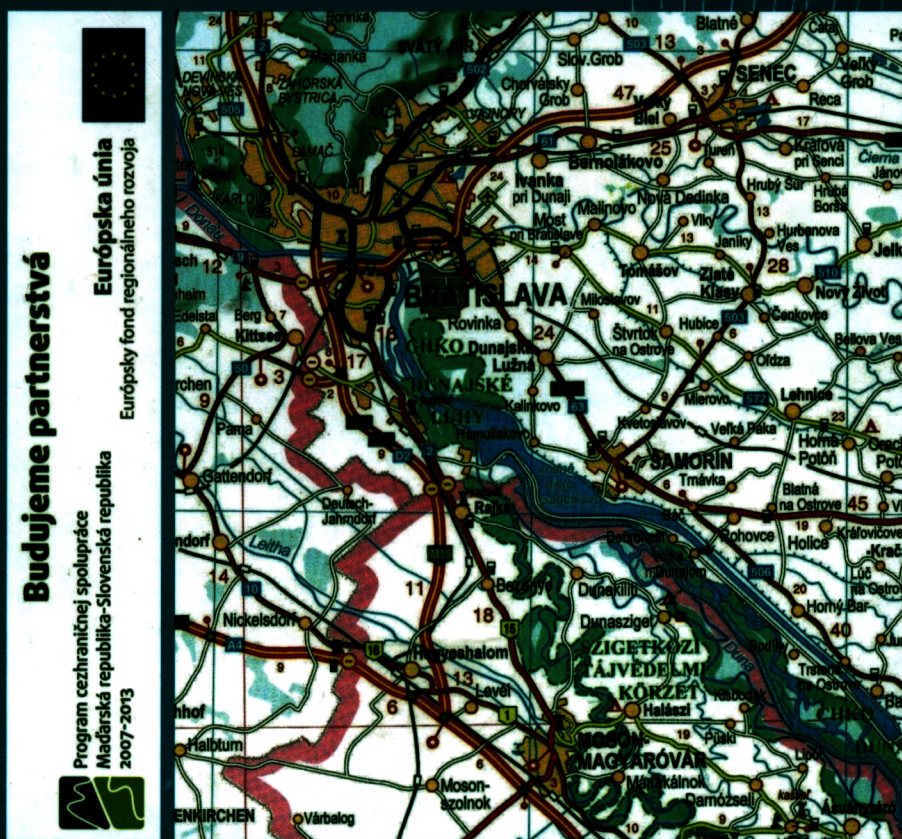
2010. július 1. Kossuth Lajos Gimnázium, Mosonmagyaróvár
Dr. Hansági Károly igazgató 96/576-470 klg.igazgato@t-online.hu

2010. július 5. Fekete István Általános Iskola, Mosonmagyaróvár
Mandl Andrásné igazgató 96/217-016 feketemovar@freemail.hu

2010. augusztus 13. Karolina Kórház Rendelőintézet, Mosonmagyaróvár
Dr. Vermes Tamás kórházigazgató 96/574-600

2010. augusztus 16. Dunakiliti, Feketeerdő Háziiorvosi Rendelő
Dr. Rimóczi Natasa háziiorvos 20/804-3002

SLOVENSKO – MAĎARSKÁ AGLOMERÁCIA V OKOLÍ BRATISLAVY



Zostavili:
Tamás Hardi, Mihály Lados, Károly Tóth

Slovensko-maďarská aglomerácia v okolí Bratislavy

<http://w3.nyuti.rkk.hu>
<http://www.foruminst.sk>
<http://agglonet.foruminst.sk>

Prvé vydanie
Zodpovedný: Károly Tóth
Zodpovedná redaktorka: Aranka Kocsis
Tlačiarenská príprava: Kalligram Typography, s. r. o., Nové Zámky
Tlač: Expresprint, s. r. o., Partizánske
Vydal:
Stredisko regionálnych výskumov Maďarskej akadémie vied,
Západomaďarský vedecký inštitút
Fórum inštitút pre výskum menšín
Győr – Šamorín, 2010

Slovensko-maďarská aglomerácia v okolí Bratislavy

Zostavili:
Tamás Hardi
Mihály Lados
Károly Tóth

Stredisko regionálnych výskumov Maďarskej akadémie vied,
Západomaďarský vedecký inštitút
Fórum inštitút pre výskum menšín
Győr – Šamorín, 2010

Lektori
János Rechnitzer
László Öllös

Názov projektu
AGGLONET – Slovensko-maďarská aglomerácia v okolí Bratislavy. Sieť komunitného rozvoja cezhraničnej aglomerácie Bratislavy (HUSK/0801/1.5.1/0007)

Realizátori projektu
Stredisko regionálnych výskumov Maďarskej akadémie vied – Západomaďarský vedecký inštitút, Győr
Fórum inštitút pre výskum menšín, Šamorín

Časový rámec projektu
01. 09. 2009 – 31. 10. 2010

Vedúci projektu
Mihály Lados

Koordinátor projektu
Tamás Hardi, Károly Tóth

Sponzori
Európsky regionálny rozvojový fond, Program cezhraničnej spolupráce
Maďarská republika – Slovenská republika 2007-2013

Budujeme partnerstvá



Program cezhraničnej spolupráce
Maďarská republika-Slovenská republika
2007-2013

Európska únia
Európsky fond regionálneho rozvoja



© Autori, 2010
Translation © Anna Antalová, Elemér Antal, Daniel Borský, Mária Fabó, Galina Sándorová,
Ildikó Haraszti, Mihály Mészáros, Erika Németh, Csilla Pulen, Livia Solymos, 2010
© MTA Regionális Kutatások Központja,
Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet, Győr, 2010
© Fórum inštitút pre výskum menšín, Šamorín, 2010

ISBN 978-80-89249-43-5

OBSAH

Úvod.....	9
Tamás Hardi: Výskyt suburbanizácie a jeho vplyv u nás a v zahraničí	11
1. Úvod.....	11
2. Proces suburbanizácie.....	13
3. Charakteristické vlastnosti predmestí (suburbii)	17
3.1. Predmestie (suburbia)	17
3.2. Fenomén pravidelného dochádzania	18
3.3. Spoločnosť	20
4. Dôvody.....	21
5. Vplyvy.....	23
6. Pasca suburbanizácie – skúsenosti	24
Devan Jagodič: Cezhraničná rezidenčná mobilita v blízkosti vnútorných hraníc Európskej únie.....	27
1. Úvod.....	27
2. Cezhraničná rezidenčná mobilita v oblastiach okolo vnútorných hraníc EÚ: analýza štyroch prípadových štúdií	28
2.1. Holandsko-nemecká prihraničná oblasť	29
2.2. Nemecko-francúzska prihraničná oblasť	30
2.3. Dánsko-švédská prihraničná oblasť	31
2.4. Slovensko-maďarská prihraničná oblasť	32
3. Teoretický rámec.....	33
3.1. Cezhraničná rezidenčná mobilita ako dôsledok suburbanizácie prihraničných miest	33
3.2. Cezhraničná rezidenčná mobilita ako prípad transnárodnej migrácie na krátku vzdialenosť	34
4. Cezhraničná mobilita obyvateľstva v oblasti Horného Jadranu.....	35
4.1. Pohyby obyvateľstva v minulosti a dnes.....	36
4.2. Európska integrácia a cezhraničná mobilita obyvateľstva	36
4.3. Vedľajšie účinky a reakcia verejnej mienky	38
5. Závery	40
Irén Szörényiné Kukorelli: Transformácia rurálnej oblasti: suburbanizácia, rekreácia	43
1. Roky pred zmenou režimu.....	43
2. Od zmeny režimu po vstup do EÚ	44
3. Od vstupu do EÚ po dnešok	48

Gabriel Zubriczký: Suburbanizácia Bratislavy	50
1. Priestorový vývoj Bratislavy	50
2. Populačný vývoj Bratislavy	50
3. Pozícia Bratislavy	51
4. Suburbanizácia	52
5. Suburbanizácia Bratislavy v období 1991–2001	53
6. Analýza rezidenčnej suburbanizácie Bratislavy v období 1991–2001	54
7. Analýza populačného vývoja vo fmr Bratislava v období 1991–2001	57
8. Suburbanizácia po roku 2001	59
9. Bytová výstavba v Bratislavskom kraji	61
10. Záver	61
Zuzana Mészáros-Lamplová: Za hranicami Bratislavy (Prípadová štúdia o bratislavských vysťahovalcoch žijúcich na území Horného Žitného ostrova a v okolí Rajky)	76
1. Úvod	76
2. Charakteristika vzorky	77
3. Výsledky výskumu	81
3.1. Okolnosti predchádzajúce migrácii a príčiny sťahovania	81
3.2. Kyvadlová migrácia a situácia v doprave	83
3.3. Nový život na novom bydlisku	86
3.4. Každodenné aktivity	88
3.5. Spoločenské aktivity	90
3.6. Národnostná štruktúra respondentov, možnosti používania materinského jazyka	94
3.7. Život na novom bydlisku	100
4. Záver	102
5. Príloha	104
Edit Somlyódyne Pfeil: Možnosti inštitucionalizovanej spolupráce suburbánných samospráv	119
1. Úvod	119
2. Možné formy inštitucionálnej spolupráce	119
3. Sieť rozvoja verejných služieb na riešenie vplyvov suburbanizácie	120
4. Organizačné riešenia na maďarskej strane hranice na základe domáceho práva	122
5. Verejnoprávne organizačné riešenia	124
6. Konklúzia – Návrh na vytvorenie dvojúrovňovej organizácie	125
Zoltán Csizmadia: Networking ako príležitosť	127
1. Úvod	127
2. Ciele a priority networkingu	127
3. Výhody, kritériá úspešnosti a možné riziká networkingu	129
4. Fázy a zložky networkingu	131
5. Výsledky a skúsenosti networkingu	134

Edít Somlyódyne Pfeil: Nástroje verejnej správy na riadenie vplyvov suburbanizácie na území Bratislavskej aglomerácie.....	137
1. Úvod.....	137
2. Medzinárodné poňatie cezhraničnej mobility.....	137
3. Právne otázky spojené s postavením slovenských občanov usadených v Maďarsku.....	140
4. O úprave niekoľkých odvetví relevantných z hľadiska využívania komunálnych služieb	143
5. Daňové právo a pravidlá odvodového zaťaženia v maďarsko-slovenských pomeroch.....	146
6. Záver	147
István Prileszky: Verejná doprava v cezhraničnej aglomerácii	149
1. Postavenie dopravy v aglomeračných oblastiach	149
2. Otázka cezhraničného charakteru	150
3. Cezhraničný charakter bratislavskej aglomerácie	151
4. Rozvoj cezhraničných dopravných služieb	153
4.1. Autobusová doprava	153
4.2. Železničná doprava.....	156
4.3. Lodná doprava	156
5. Regulačné úlohy na riešenie jednotnej dopravy aglomerácie	157
6. Príklady z praxe EÚ.....	158
7. Zhrnutie.....	163
Gábor Lelkes: Hospodárstvo regiónu	164
1. Primárny sektor.....	165
2. Terciálny sektor.....	170
3. Podnikateľská činnosť	174
4. Ľudské zdroje.....	175
5. Zajtrajšok	178
Gabriella Baj: Zmeny vo využívaní pôdy.....	182
1. Úvod.....	182
2. Prezentácia župy Győr-Moson-Sopron a využívanie pôdy v prihraničnej oblasti sledovaného územia	182
2.1. Priehrada v Dunakiliti.....	186
3. Nadobúdanie nehnuteľností zahraničnými štátnymi občanmi v Maďarsku.....	187
3.1. Právna legislatíva.....	187
3.2. Nadobúdanie nehnuteľností v župe Győr-Moson-Sopron štátnymi občanmi Slovenska.....	188
3.3. „Najviac obľúbené” obce maďarskej suburbanizácie územia mesta Bratislava.....	189
4. Zhrnutie.....	194
Adrienn Reisinger: Vzdelávanie a zdravotníctvo	196
1. Úvod – Vymedzenie problematiky	196

2. Zahraniční štátni občania v maďarskom vzdelávacom systéme	197
2.1. Zákonné úpravy – vznikajúce problémy	197
2.2. Niekoľko charakteristických údajov.....	198
2.3. Skúsenosti materských škôl.....	200
2.4. Skúsenosti základných a stredných škôl	200
3. Situácia v maďarskom vysokom školstve z hľadiska postavenia zahraničných poslucháčov.....	202
3.1. Zákonná úprava – práva zahraničných štátnych občanov	202
3.2. Niekoľko charakteristických údajov.....	202
3.3. Praktické skúsenosti.....	203
4. Zdravotníctvo.....	205
4.1. Právna úprava	205
4.2. Praktické skúsenosti.....	205
5. Súhrn, návrhy.....	206

ÚVOD

Mesto Bratislava má výnimočné danosti. Je asi jediným hlavným mestom na svete, ktoré susedí naraz s dvomi štátmi: s Rakúskom a Maďarskom. Popri historickej determinovanosti aj územná expanzia mesta prispela k tomu, aby sa vytvorila jeho jedinečná geografická poloha. Po prudkej urbanizácii v 70-tych až 80-tych rokoch minulého storočia a raste počtu obyvateľstva sa koncom 90-tych rokov začala suburbanizácia, emigrácia obyvateľstva do prímestských obcí. Rýchly ekonomický rast prebiehajúci v prvom desaťročí 21. storočia prispieva k ešte intenzívnejšiemu zvyšovaniu počtu obyvateľov mesta a prímestských obcí, Bratislava a vidiek láka usídlencov z celého Slovenska.

Takýto scenár je charakteristický pre ktorékoľvek rozvíjajúce sa veľkomesto: osobitosť Bratislavy vzniká z jej geografickej polohy a etnického prostredia. Vystahujúci sa obyvatelia mesta a tí, ktorí prichádzajú z iných oblastí často nachádzajú nové miesto pre bývanie pre svoju rodinu tam, kde väčšinu populácie tvoria Maďari (na Žitnom ostrove). Po vstupe do Európskej únie sa pre nich otvorila cesta aj do susedných prihraničných oblastí Rakúska a Maďarska. Podnikavé rodiny si kúpili nehnuteľnosť v prihraničných obciach susedných štátov, kde ceny nehnuteľností zďaleka nedosahovali ceny v meste, resp. v prímestskej oblasti.

A tu prichádza rozdeľovacia funkcia hranice trvajúca niekoľko desaťročí: prihraničné obce v Rakúsku a Maďarsku sa vo vlastnej krajine nachádzajú na periférii a sú vzdialené od hlavného mesta. Novootvorené štátne hranice, ich priechodnosť, sloboda sťahovania sa však tieto obce náhle „umiestnila“ do blízkosti hlavného mesta iného štátu. Aglomerácia rozmáhajúceho sa hlavného mesta prekročila hranice a pre susedné obce prináša so sebou nové možnosti, ale aj problémy. Je to zriedkavý jav, v celej Európe nachádzame iba niekoľko podobných prípadov (napr. Triest, Ženeva), ale čo sa týka intenzity a funkcionality, prípad Bratislavy je každopádne jedinečný.

Naša publikácia skúma práve okruh týchto problémov: situáciu emigrantov z Bratislavy, následky suburbanizácie na Žitnom ostrove s väčšinovým maďarským obyvateľstvom a v prihraničných obciach Maďarska. Západomaďarský vedecký inštitút Strediska regionálnych výskumov Maďarskej akadémie vied a Fórum inštitút pre výskum menšín spolu s tromi obcami na slovenskej strane (Šamorín, Podunajské Biskupice a Vojka) a s tromi dotknutými samosprávami v Maďarsku (Dunakiliti, Mosonmagyaróvár a Rajka), za pomoci Európskej únie¹ skúmala tento región jeden rok. Náš prieskum sledoval u nás doposiaľ bezprecedentný jav, ktorý pre výskumníkov znamenal ťažkú ale zároveň aj krásnu prácu. Cieľom nášho úsilia bolo spoznať tento proces a nájsť odpovede na problémy samospráv a poskytovateľov verejných služieb, ktoré spôsobuje proces suburbanizácie. Naša publikácia prezentuje výsledky tejto práce.

1 Výskum bol podporený Programom cezhraničnej spolupráce Maďarská republika – Slovenská republika 2007-2013. Názov a kód projektu: AGGLONET Slovensko-maďarská aglomerácia v okolí Bratislavy. Sieť komunitného rozvoja cezhraničnej aglomerácie Bratislavy (HUSK/0801/1.5.1/0007)

Výskum pre nás poskytol vedecké zázemie k tomu, aby sme si paralelne s prieskumom vytvorili cezhraničnú sieť, prvými členmi ktorej sú účastnícke samosprávy a do ktorej sa môžu priebežne zapojiť ďalšie samosprávy, poskytovatelia verejných služieb a úrady. Členovia siete môžu svoje skúsenosti a možnosti spojiť a spoločne môžu efektívnejšie hľadať riešenie na problémy, ktoré prináša suburbanizácia, resp. usídlenie inojazyčnej populácie inej štátnej príslušnosti.

Ani v rámci krajiny nemáme veľa fungujúcich aglomeračných sietí, preto takáto cezhraničná organizácia predstavuje pre účastníkov nezvyčajne veľkú výzvu.

Dúfame, že naša práca a nami vytvorená sieť prispeje k tomu, aby v tomto výnimočnom, cezhraničnom regióne Európy vznikla a fungovala spolupráca, ktorá bude príkladom a aby vznikol ekonomicky sa rozvíjajúci región, ktorý rešpektuje územie národných štátov, ale zároveň prekoná rozdeľujúcu, obmedzujúcu funkciu štátnych hraníc, ktoré sme zažívali toľké desaťročia.

Zostavovatelia: Tamás Hardi, Mihály Lados, Károly Tóth

Preklad: Ildikó Haraszti

TAMÁS HARDI

VÝSKYT SUBURBANIZÁCIE A JEHO VPLYV U NÁS A V ZAHRANIČÍ

1. ÚVOD

Rezidenčná suburbanizácia je dnes už všeobecným javom v okolí veľkých miest v Maďarskej republike. Popri presídlení sa mestských obyvateľov do blízkych osád si za svoje bydlisko vyberá namiesto mesta blízke obce a mestá aj časť prisťahovaných obyvateľov, ktorí prichádzajú do hospodársky vyspelejších mestských oblastí z ostatných častí Maďarska. V odbornej literatúre nachádzame rozdielne názory na to, či sa tendencie suburbanizácie okolia našich miest zhodujú s tendenciami v západnej Európe, alebo sa vo výraznej miere odlišujú. (Timár-Váradi 2000). Vo všeobecnosti sú tendencie rozvoja miest podobné, do istej miery sa vyznačujú aj osobitosťami typickými pre strednú Európu, ktoré vyplývajú z historického vývoja daného priestoru, zo sociálno-ekonomického rozvoja, resp. jeho časového posunu. (Enyedi 1988; Rechnitzer 1994). Nemenej zaujímavá je otázka, v čom sa líši suburbanizácia vidieckych miest v rámci Maďarska od procesov v okolí Budapešti a naopak, či existujú významné rozdiely v procese suburbanizácie medzi jednotlivými vidieckymi mestami. Podľa nášho názoru sú trendy 90. rokov v mnohých ohľadoch podobné ako v iných štátoch, podobné sú aj ich hybné sily, ale vznikajúce problémy sú v mnohých ohľadoch odlišné. V prípade autorom viackrát skúmaného Győru môžeme nájsť zhody s procesmi opísanými v okolí Budapešti (Dövényi-Kovács 1999), predovšetkým v histórii suburbanizácie (rekreačná suburbanizácia – obstarávanie víkendových záhrad v osemdesiatych rokoch), v charakteristike presídlených obyvateľov a v oblasti ich motivácie. Suburbanizácia vidieckych miest však prebieha v podstatne menšom meradle ako v prípade zahraničných príkladov uvádzaných v odbornej literatúre, keďže miera koncentrácie obyvateľov vo vidieckych mestách je nižšia ako v typických mestských oblastiach uvádzaných v klasických prípadoch. Suburbanizácia našich vidieckych miest sa začala v čase, keď naše hospodárstvo zažívalo výrazný úpadok, čo viedlo k intenzívnemu schudobneniu značnej časti obyvateľstva, pričom demografické podmienky charakterizuje prirodzený pokles populácie (Bajmócy-Hegedűs 2008). V deväťdesiatych rokoch sa transformoval trh s nehnuteľnosťami, bytová výstavba bola výhradne svojpomocná a značná časť nájomných bytov bola sprivatizovaná, pričom nové nájomné byty sa stavali len v minimálnom počte. V dôsledku toho trh s nehnuteľnosťami ukazoval trochu skreslený obraz a o trhu s nájomnými bytmi nemôžeme ani hovoriť. Na základe našich analýz zastávame názor, že proces suburbanizácie sa mení v závislosti od dopytu a súčasne samozrejme aj od ponuky na trhu nehnuteľností, čo znamená, že v prípade slabého, podkapitalizovaného trhu s nehnuteľnosťami nie je výrazný, avšak v čase hospodárskeho rastu, nárastu trhu s nehnuteľnosťami zaznamenaného na začiatku nového milénia

a vďaka ľahko dostupným a lacným úverom sa posilňuje aj proces suburbanizácie. V súčasnosti prežívame dôsledky krízy, ktorá trh s nehnuteľnosťami zasiahla koncom roka 2008 a preto o jeho vplyvoch na suburbanizáciu ešte nemáme presné poznatky. V každom prípade však môžeme tieto vplyvy odhadnúť a uvažovať o nich. Súčasne sa musíme zaoberať aj skutočnosťou, že fenomén suburbanizácie je súčasťou vývojového procesu miest, a ten, ako taký, nie je konštantný, ale mení sa v čase a priestore. Táto zmena môže byť pomerne rýchla. Nárast sa teda môže zastaviť, dokonca môže dôjsť aj k poklesu, a na trhu nehnuteľností sa dokonca môžu začať úplne nové procesy.

Zloženie obyvateľstva s podobnou vekovou štruktúrou a sociologickými charakteristikami (segregácia) spôsobuje, že oblasti citlivejšie reagujú na krízové situácie v pomerne krátkom časovom období. Poznajúc tieto skutočnosti v dnešnej dobe silnejú kritické názory, ktoré zdôrazňujú negatíva suburbanného presídlenia a rozširovania miest a neudržateľnosť tohto trendu. Podľa nášho názoru skutočne existujú tieto negatívne javy, ale mestá a mestské oblasti v našom regióne nedosahujú také parametre, aby tieto negatíva mohli mať fatálne dôsledky. Tak ako prudký rozvoj miest nespôsobil v našom regióne vytvorenie miest, v ktorých by nebolo možné žiť (ako napr. v amerických štvrtiach či rozvojových mestách), podobne aj problémy suburbanizácie zostanú riešiteľné v prípade, ak ich včas rozoznáme a budeme na ne adekvátne reagovať.

Osobitná situáciu vzniká v prípade, ak sa veľkomesto nachádza bezprostredne pri hraniciach, a tak jeho rozvoj a expanziu limituje politický priestor. Túto situáciu výrazne vyhracuje skutočnosť, ak sa hranica nachádza v smere prirodzeného rozvoja mesta, t.j. v smere geografických alebo/a dopravných možností. Otvorenie hraníc nevyhnutne implikuje rozšírenie suburbanizácie do prihraničnej oblasti susedného štátu. Tu sa však môžeme stretnúť so špeciálnymi účinkami vplyvov suburbanizácie. Príťahovaní obyvatelia sa líšia nielen svojimi sociologickými vlastnosťami, ale aj štátnym občianstvom a jazykom, a medzi ich motiváciou na presídlenie zohrávajú úlohu také momentálne ekonomické výhody, ktoré v rámci štátu neexistujú (valutové kurzy, rozdiely v cenových hladinách). Výnimočným a novým prípadom domácej suburbanizácie je rozširovanie Bratislavy presahujúce hranice krajiny (*Hardi-Hajdú-Mezei* 2009).

So znižovaním významu rozdeľujúcej funkcie štátnych hraníc a so zlepšením interoperability v rámci členských štátov Európskej únie veľkomestá, ktoré sú v zvláštnom geografickom postavení (ležia v blízkosti hraníc), sa môžu rozširovať aj za hranice. V Európe už máme podobné prípady (pozri štúdiu Devana Jagodica v našej publikácii). Našu pozornosť si nezaslужuje ani tak rozsah tohto procesu, ako jeho výnimočnosť. V prípade Bratislavy to bola len štátna hranica, ktorá oddelovala dynamicky sa rozvíjajúce hlavné mesto od oblasti, ktorá bola v krajine (Maďarsku) považovaná za vidiecku. Preto dochádzalo k výrazným rozdielom v cenách nehnuteľností, kvôli ktorým sa začali podnikavejšie bratislavské rodiny presídľovať do prihraničnej oblasti regiónu Mosonmagyaróvár (Rajka, Dunakiliti, atď.) Popri výhodných cenách nehnuteľností prispelo k presídľovaniu aj to, že centrum Bratislavy je z týchto obcí ľahko a rýchlo dostupné a vďaka dobrým cestným komunikáciám rýchlejšie ako napr. z viacerých obcí a miest Žitného ostrova, ktoré sú v porovnateľnej vzdialenosti, avšak z ktorých sa vďaka predchádzajúcej suburbanizácii každé ráno presúvajú do Bratislavy masy ľudí za prácou. Popri rezidenčnom vysťahovaní sa objavilo aj sezónne vysťahovanie (nákup víkendových domov) a rozbehol sa aj presun pracovných miest na maďarskú stranu hranice (komerčná suburbanizácia). Bratislava sa považuje za relatívne malé mesto v porovnaní s inými hlavnými mestami. Približne 500 tisícové mesto neprodukuje hromadné javy ako Budapešť so svojimi 2 mil. obyvateľmi na začiatku 90-tych rokov. Jeho rozmach ovplyvňuje aj jeho zemepisná poloha, nakoľko je „vtesnané“ medzi pohorie, Dunaj a dve štátne hranice (rakúsku a maďarskú). Z týchto dôvodov sa

aglomerácia môže rozširovať len určitými smermi a otvorením hraníc sa na to vytvorili priaznivé podmienky. Vystaňovanie sa obyvateľstva teda ovplyvnili viaceré faktory, a z hľadiska rozsahu je kontrolovateľné za predpokladu, že sa mu bude venovať dostatočná pozornosť. Suburbanizácia je teda rýchly proces, ktorého príčiny aj dôsledky sú zaujímavé pre výskum. Jeho cezhraničný variant však vytvára ešte špeciálnejšie životné situácie a môže tieto vplyvy posilniť v pozitívnom aj v negatívnom smere. Týka sa pomerne malej skupiny obyvateľstva (v súčasnosti žije cca 3 000 slovenských občanov v danom regióne), ale tento počet sa môže ďalej zvyšovať, a musíme si uvedomiť, že naše niekdajšie periférne mesto sa dostalo do aglomeračnej zóny hlavného mesta, z čoho vyplývajú určité výhody aj nevýhody.

Môžeme to považovať za lokálne správanie sa regiónu so zvláštnym geografickým postavením, ktoré je dôsledkom integračných procesov Európskej únie.

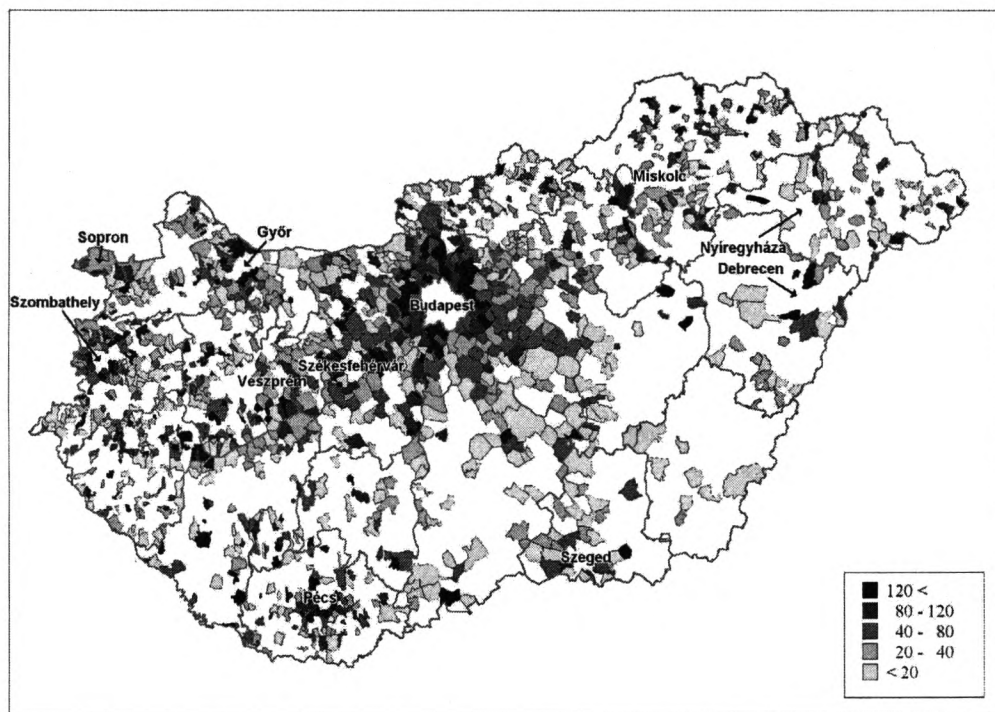
V uvedenej štúdii predstavujeme jav suburbanizácie a uvádzame aj konkrétne príklady, predovšetkým z Maďarska, ako aj už uskutočnené procesy. Tieto príklady nám ukážu, ako sa zmenila situácia centrálnych obcí a funkcia suburbánnych oblastí. Kým v prípade Budapešti podobné procesy sledujeme už od začiatku 90-tych rokov, vidiecke mestá sa do tohto procesu zapojili až koncom desaťročia. Naša štúdia sa pomocou konkrétnych príkladov načrtáva všeobecné charakteristiky a dôsledky tohto procesu.

2. Proces suburbanizácie

Prítomnosť suburbanizácie v okolí veľkých miest je proces, s ktorým sa stretávame na celom svete. Na presné vymedzenie tohto pojmu vzniklo množstvo definícií, ktoré vysvetľujú tento jav rozličnými spôsobmi (Tímár 1999). Samotný jav môžeme považovať za územné rozšírenie miest, ktoré sa uskutočňuje mimo administratívnej hranice mesta. Proces predstavuje vystaňovanie mestských obyvateľov, podnikov a služieb do blízkych obcí, ktoré sa nachádzajú mimo hraníc mesta. Prudký nárast miest je zákonite spojený s výskytom suburbanizácie. Vtedy sa spravidla nárast mesta zastaví a začína sa rozvíjať zázemie v okolí mesta (Enyedi 1988). Vtedy štatistiky spravidla uvádzajú nárast vidieckeho obyvateľstva, nakoľko obce v okolí miest sa považujú za vidiek, hoci z pohľadu územného rozšírenia miest v rámci suburbánnej zóny sa tieto obce môžu považovať za mestské časti. Je typické, že najprv začína narastať počet obyvateľstva len v niekoľkých obciach, neskôr v celých zónach. Tento nárast môže byť veľmi rýchly. Skúsenosti poukazujú na to, že niektoré obce si môžu za jedno desaťročie až zdvojnásobiť počet obyvateľov. Dopravné možnosti zásadným spôsobom ovplyvňujú možnosti presídlenia a jeho smery. Po zavedení hromadnej dopravy sa suburbánne zóny vytvárali pozdĺž dopravných ciest, kým naozaj veľký rozmach tohto procesu zapríčinilo rozšírenie osobných automobilov, vďaka ktorým sa mestské časti mohli rozšíriť do širokého pásma v okolí miest. Technický rozvoj dopravných možností teda vytvoril príležitosť pre vznik suburbánnych zón.

Náš graf nižšie ukazuje tie obce, kde saldo počtu obyvateľov podľa trvalého bydliska dochádzajúcich za prácou bolo medzi rokmi 2002 a 2007 pozitívne, to znamená, že v danom období počet tých, ktorí sa prisťahovali bol vyšší ako počet tých, ktorí sa odsťahovali. Je zrejmé, že naše väčšie mestá strácali na počte obyvateľov alebo stagnovali, t.j. nedisponovali prebytkom prisťahovalcov (pozri Budapešť, Győr, Szombathely, Veszprém, atď.), kým v ich okruhu sa počet prisťahovalcov výrazne narástol (Hardi 2002; Szebényi 2006; Bajmóczy 2006).

Graf č. 1.: Obce vykazujúce pozitívne saldo počtu prisťahovalcov v Maďarsku v období 2002–2007 (nárast podľa počtu prisťahovalcov: osoba/1000 obyvateľov)

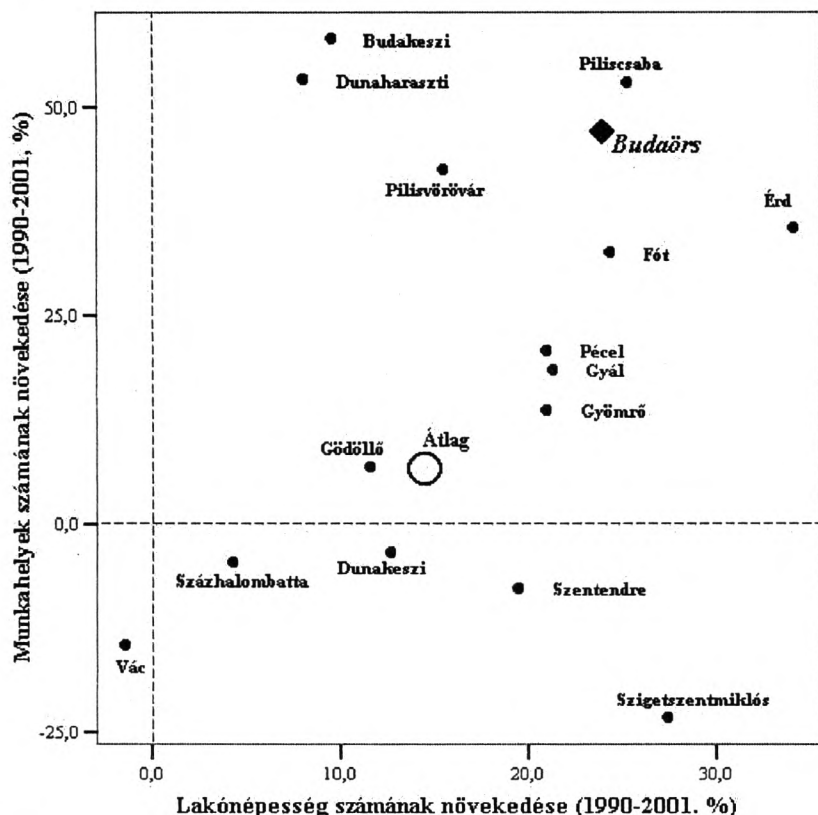


Zdroj: Vlastný graf podľa údajov Štatistického úradu.

Suburbanizácia neznamená len vyst'ahovanie obyvateľstva. Popri rezidenčnej suburbanizácii (migrácia obyvateľstva) musíme hovoriť aj o komerčnej suburbanizácii (podnikateľské aktivity, pracovné miesta, nové služby atď.) a sezónnej suburbanizácii (druhé bývanie, rekreačné ciele). V obciach v okolí miest tým narastá počet pracovných príležitostí, mestské firmy presúvajú svoje prevádzky a súčasne vzniká množstvo služieb (napr. nákupné centrá) mimo hraníc mesta (Phelps 2010). To všetko však samozrejme, neprebíha rovnomerne. Sú obce, v ktorých narastá počet obyvateľov, v iných stúpa počet pracovných príležitostí a sú aj také, kde to prebieha súčasne. Priložený náčrt zobrazuje zmeny počtu obyvateľstva a pracovných príležitostí v satelitných mestách budapeštianskej aglomerácie v rokoch 1990 až 2001. Prostredníctvom tohto náčrtu môžeme na príklade budapeštianskej aglomerácie sledovať zmeny funkcie jednotlivých obcí a zón v dôsledku suburbanizácie.

Z náčrtu môžeme vyčítať charakteristiky vývoja jednotlivých obcí a miest. Súčasný pokles počtu obyvateľov a pracovných príležitostí zaznamenalo v 90-tych rokoch len mesto Vác. Ostatné obce a mestá jednoznačne zvyšovali svoj počet obyvateľov a odlišujú sa iba v rozsahu nárastu počtu obyvateľov a počtu pracovných príležitostí. Niektoré obce a mestá sa jednoznačne vydali na cestu zmeny svojej funkcie. V prípade miest Szigetszentmiklós a Szentendre bol silný nárast počtu obyvateľstva sprevádzaný poklesom počtu pracovných príležitostí, čiže sa posilnila obytná funkcia oblasti.

Graf č. 2: Zmena funkcie satelitných miest a obcí v deväťdesiatych rokoch.



Zdroj: Údaje Štatistického úradu. Zostavil: Tamás Hardi

Druhý extrém môžeme pozorovať v posilnení funkcie poskytovania pracovných príležitostí v mestách Dunaharaszti, Budakeszi, Budaörs, Piliscsaba a Pilisvörösvár. Tieto mestá poskytujú atraktívne možnosti bývania, najmä Budaörs a Piliscsaba, ale nárast počtu pracovných príležitostí tu bol výraznejší ako nárast počtu obyvateľov. V skutočnosti sú to tie oblasti, ktoré sa dostali do ďalšej fázy suburbanizácie, keď popri náraste počtu obyvateľstva môžeme sledovať aj dynamický nárast pracovných príležitostí, a v ktorých sa schopnosť prilákať pracovníkov prejavuje nielen v mestskej aglomerácii, ale aj v jej zázemí.

Aj mestá Biatorbágy a Törökbálint patria medzi dynamicky sa rozvíjajúce oblasti, v ktorých sa posilňuje zamestnávateľská funkcia a tak sa stávajú cieľom pravidelného dochádzania. Počet obyvateľov mesta Törökbálint sa zvýšil z 9 459 na 11 278 (19,2%) a počet pracovných miest z 3 591 na 5 389 (50,1%). Mesto Biatorbágy by sme v súradnicovom systéme uvedeného obrázku ani nemohli uviesť, lebo kým sa počet obyvateľov zvýšil zo 7 176 na 8 293, tak počet pracovných miest narástol z 948 na 2 952 (211,4%). Účasť týchto dvoch obcí v našej štúdii len utvrdzuje náš názor, že západná časť budapeštianskej aglomerácie prežívala/ prežíva zmenu vo funkcii, ktorá je veľmi silno orientovaná na pracovné príležitosti a táto skutočnosť nezasahuje len obec Budaörs, ale aj susedné obce s vhodnými predpokladmi. Ako kategóriu „typického suburbanného vývoja“ môžeme nazvať skupinu obcí Gyál, Pécel, Fót a Érd, v ktorých je nárast

počtu obyvateľov a pracovných príležitostí vyrovnaný. Spomedzi nich je v meste Érd nárast obidvoch ukazovateľov veľmi silný, ale napr. v porovnaní s obcou Budaörs sa posilňuje v prvom rade jeho obytná funkcia. Ich vývoj a pomery sú podobné s priemerom v aglomerácii, len dynamika týchto ukazovateľov je silnejšia, počet presídlených obyvateľov a pracovných miest je vyšší. Môžeme teda pozorovať klasický, typický suburbánnu vývoj, ktorý má však nadpriemernú dynamiku. K priemeru sa najviac približujú obce Gödöllő a Gyömrő, kde môžeme pozorovať prirodzený nárast počtu pracovných miest a popritom aj nárast počtu obyvateľov. Z nákresu ďalej vyplýva poznatok, že v západnej a severozápadnej časti budapeštianskej aglomerácie môžeme pozorovať v prvom rade post-suburbánnu premenu. Z pomedzi piatich samostatných obcí (Dunaharaszti, Budakeszi, Pilisvörösvár, Piliscsaba a Budaörs) Dunaharaszti vďaka za svoj rozvoj v prvom rade priemyselným parkom, kým v prípade ďalších štyroch obcí, ktoré sa nachádzajú v horskej oblasti je jednoznačné, že pracovné príležitosti sa vytvárajú vysunutím pracovísk v sektore služieb a tiež pracovísk „štvrtého“ sektora (vysoké školstvo, výskum). Toto zistenie platí v prípade obce Piliscsaba, kde vysokoškolské vzdelávanie prispeľo aj k zvýšeniu počtu obyvateľov. Plány rozvoja Zsámbéckej kotliny, ktoré majú za cieľ zvyšovanie kapacity K+F, zapadajú do tejto predstavy napriek tomu, že sa aktuálne plány práve vynechali z programu. Aj v prípade vidieckych miest narastá zamestnávateľská funkcia suburbánnej oblasti. Na príklade mesta Győr môžeme sledovať, že presídlené firmy čoraz viac uprednostňujú aglomerácie. V rámci výskumu hospodárskej sily aglomerácie Győru sme porovnávali vývoj počtu aktívnych firiem zamestnávajúcich viac ako 10 osôb v rokoch 1999 a 2007.

Tabuľka č. 1: Rozdelenie firiem podľa počtu zamestnancov v rokoch 1999 a 2007

Veľkosť firmy	10–19 zamestnancov		20–49 zamestnancov		50–249 zamestnancov		250–499 zamestnancov		Nad 500 zamestnancov		Spolu	
Rok	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007
	ks	ks	ks	ks	ks	ks	ks	ks	ks	ks	ks	ks
Štát	15652	18461	9034	9982	5371	5088	613	512	480	412	31150	34455
Región	1551	1656	878	884	583	535	79	54	60	56	3151	3185
Kraj	745	821	397	413	270	261	40	26	24	30	1476	1551
Aglomerácia	371	412	194	203	130	132	19	13	17	17	731	777
Aglomerácia bez Győru	72	88	28	46	21	19	1	3	1	1	123	157
Győr	299	324	166	157	109	113	18	10	16	16	608	620

Zdroj: Vlastné výpočty na základe údajov Štatistického úradu. .

Z výsledku porovnania je zrejmé, že prebieha mierna koncentrácia v rámci regiónu. Podiel regiónu na celoštátnych údajoch v danom období klesol, avšak hospodárska sila aglomerácie Győru v rámci Župy Győr-Moson-Sopron v danom regióne stúpla.

V rámci aglomerácie však nastala mierna dekoncentrácia: podiel Győru sa mierne znížil, zatiaľ čo podiel aglomerácie na celkovom počte firiem sa zvýšil. Nárast počtu firiem v danom období bol najrýchlejší spomedzi skúmaných jednotiek práve v aglomerácii (27,6%), kým celoštátne to bolo 10,6%, v regióne 1,1%, v župe 5,1% a v Győri 2,0%. Je teda zrejmé, že v prvom desaťročí 21. storočia sa začal proces hospodárskej suburbanizácie. Pokles podielu Győru teda neznamená pokles atraktivity mesta, veď jeho nárast aj tak presahuje regionálny priemer, ale znamená „nasýtenie“ mesta, t.j. pokles počtu prístupných prevádzok, nárast cien nájomného,

zhoršenie dostupnosti. Teda prejavujú sa tie typické javy, ktoré nastanú v zázemí každého veľkého mesta v prípade, že oblasť prechádza hospodárskym rastom. Tento proces pravdepodobne podporovali aj miestne samosprávy stanovením výhodnej hladiny miestnych daní, vytvorením prevádzok, ale na základe našich predošlých rozhovorov zohrávala dôležitú úlohu pri rozhodovaní o umiestnení prevádzky napr. dostupnosť diaľnice (napr. v prípade obcí Töltéstava a Nyúl). V regióne sa zjavne vytvorili podcentrá zamestnávania. Tak ako každý proces, aj suburbanizácia sa dá rozčleniť a môžeme ju charakterizovať krivkou životnosti (Tímár, 1999). Autor uvádza tri hlavné obdobia: 1) počiatočné obdobie, 2) masová suburbanizácia, 3) obdobie úpadku. Tieto obdobia samozrejme nie sú zákonite charakterizované rovnomernou krivkou, v prípade vhodných podmienok sa môže hociktoré z týchto období začať znovu, resp. sa môže zopakovať. Hlavne v prípade menších miest môže z obyvateľstva „ubudnúť“, ak sa túži/dokáže vysťahovať, resp. zmenou hospodársko-spoločenských podmienok sa môžu do procesu migrácie zapojiť, resp. môžu z neho vypadnúť ďalšie vrstvy. V počiatočnom období je rýchly nárast počtu obyvateľov a silné osídľovanie citelné len v niekoľkých obciach a mestách. Je typické, že v tomto období budujú prisťahovalci rodinné domy vo vlastnej réžii, prípadne kupujú staršie nehnuteľnosti. V období masovej suburbanizácie sa objavujú už aj väčší investori, vytvárajú sa nové sídliská a radová zástavba, resp. budovanie obytných domov sa stáva čoraz častejším, tým pádom rýchlo narastá počet prisťahovalcov a hustota obyvateľstva. Toto je obdobie, keď sa „dedina“ zásadne zmení na obec s mestským charakterom. V uplynulých rokoch sa trh s nehnuteľnosťami zásadne zmenil. V aglomerácii je popri výstavbe rodinných domov čoraz viac viditeľná prítomnosť investormi budovaných veľkých obytných domov, v ktorých môžeme nájsť v niektorých prípadoch aj viac ako 100 bytových jednotiek. Tento jav sledujeme najmä v budapeštianskej aglomerácii, ale vyskytuje sa aj v okolí Győru. Vysvetlením je, že pri raste cien pozemkov a nehnuteľností je v súčasnosti výhodnejšie na stavebnom pozemku vybudovať viac obytných jednotiek. Dôležitým aspektom je aj to, že sa vrstva, ktorá je schopná, resp. ktorá má záujem stavať rodinné domy, postupne vytráca, a do popredia sa dostávajú tí, ktorí pri presídlení buď nemajú peniaze na rodinný dom, alebo nemajú záujem starať sa o pozemok či záhradu. Táto perióda sa v iných európskych štátoch objavila už dávnejšie (Herfert 2001). Výsledkom je zároveň to, že rastie hustota obyvateľstva v oblastiach aglomerácie a je čoraz jasnejšie, že nutnosť emigrácie rodín z mesta na vidiek je podmienená v prvom rade hospodárskymi podmienkami. Dôležité ponaučenie vyplývajúce z tohto rozdelenia je, že suburbanizácia nie je nepretržitý proces. Podobne ako je to aj v iných prípadoch rozvoja miest, aj tento proces môže mať obdobia úpadku, kedy môžu nastať spätné procesy. V prípade Budapešti došlo v zázemí aglomerácie v mnohých prípadoch k poklesu intenzity migrácie v obciach a mestách, ktoré boli predtým favorizované, a niekde sa začal dokonca aj pokles obyvateľstva (Schuchmann 2008) To platí najmä pre odľahlé, ťažko dostupné suburbané zóny.

3. CHARAKTERISTICKÉ VLASTNOSTI PREDMESTÍ (SUBURBÍÍ)

3.1. Predmestie (suburbia)

Najdôležitejším dôsledkom vysťahovania sa je, že vznikajú predmestia (tzv. suburbie), ktoré sa svojim fyzickým vzhľadom, vnútornými vzťahmi, zložením obyvateľstva a zvykmi výrazne odlišujú od typického dedinského prostredia. Podľa štatútu to môžu byť obce alebo mestá, ktorých veľkosť sa líši v závislosti od počtu obyvateľov, a to od niekoľko tisíc až po niekoľko desiat tisíc obyvateľov v zázemí veľkých miest (napr. počet obyvateľov v obci Érd v budapeštianskej aglomerácii dosiahol k dnešnému dňu 70 tis.). Veľkosť vytvorených suburbií závisí

samozrejme aj od veľkosti satelitného mesta. Dôležité je, že väčšia časť obyvateľov sa vystahovala zo satelitného mesta a ich podiel môže dosiahnuť 20-50%. Pre náš región je charakteristické, že vznik predmestí je prirodzený proces, kým v Amerike a v Západnej Európe vytvárajú takéto obce a mestá architekti s cieľom odľahčiť satelitné mestá od obrovského počtu obyvateľov, resp. aby uspokojili záujem o vystaňovanie vyplývajúci z problémov mestského života. Ako sme už spomenuli, dôležitým zistením je, že tieto obce a mestá sú súčasťou suburbánnej zóny napriek tomu, že pôvodne mali vidiecky charakter. Systém prepojenia obyvateľov sa nevytvára smerom k vlastnej obci, ale smerom k satelitnému mestu, v prípade rozvinutejších, väčších aglomerácií (aj) smerom k ďalším obciam v rámci aglomerácie.

3.2. Fenomén pravidelného dochádzania

Jedným z najdôležitejších vzťahov, ktorý určuje aj ostatné prepojenia (napr. využívanie služieb), je pravidelné dochádzanie do práce. V suburbánných zónach menších miest sa to realizuje zvyčajne dochádzaním na pracoviská z príľahlých obcí do satelitného mesta. Napr. v prípade Győru sa až 90% presunov uskutočňuje smerom k metropole. V prípade rozvinutých veľkomestských aglomerácií, kde sa už aj obce a mestá v zázemí aglomerácie stali strediskami zamestnávania, môžeme pozorovať presun aj v opačnom smere, dokonca vznikajú aj presuny v rámci aglomerácie, resp. spoza hraníc smerom k menším strediskám. V budapeštianskej aglomerácii (napr. medzi Budapešťou a Budaörsom) je výmena pracovníkov (čo sa týka počtu) takmer rovnaká v oboch smeroch, líši sa len z hľadiska profesionálnej štruktúry dochádzajúcich pracovníkov. Je charakteristické, že pracovníci dochádzajúci z Budaörsu do Budapešti vykonávajú práce, ktoré si vyžadujú vyššiu kvalifikáciu, kým v prípade pracovníkov odchádzajúcich z hlavného mesta je to naopak. Zmenu zamestnávateľskej funkcie aglomeračného podcentra teda vieme najlepšie ilustrovať prostredníctvom pravidelného dochádzania na príklade obce Budaörs (tieto údaje sú však dostupné len po sčítaní obyvateľstva a preto uvádzame posledné informácie z roku 2001). Pre obojstranné dochádzanie pracovnej sily medzi obcou Budaörs a hlavným mestom je príznačné, že počet dochádzajúcich z obce Budaörs do Budapešti v roku 1990 výrazne presahoval počet odchádzajúcich z hlavného mesta. Mohli sme byť svedkami typického suburbánneho javu, keď bydliskom ľudí je v prvom rade predmestie a pracovné miesta si nachádzajú v mestskom centre. V roku 2001 však počet dochádzajúcich z Budapešti do obce Budaörs bol už podobný ako v opačnom prípade, a nesmieme zabudnúť, že počet dochádzajúcich do hlavného miesta sa čiastočne aj znížil. (Tabuľka č. 2)

Tabuľka č. 2: Výmena pracovných síl medzi Budaörs a Budapešťou

Rok	Miestni zamestnanci celkom	Celkový počet rezidenčných zamestnancov	Dochádzajúci	Z toho do Budapešti	Podiel dochádzajúcich do Budapešti na celkovom počte dochádzajúcich	Podiel dochádzajúcich do Budapešti na celkovom počte zamestnancov	Počet dochádzajúcich z Budapešti do obce Budaörs
1970	údaje nie sú	8587	6327	5975	94,4	69,6	údaje nie sú
1990	9706	9381	5835	5250	90,8	56,5	2989
2001	14275	11013	6406	5220	81,5	47,4	5232

Zdroj: na základe údajov Štatistického úradu.

V skúmanom období výrazne stúpol počet pracovných miest v obci Budaörs. Súčasne môžeme sledovať, že počas desaťročí sa počet dochádzajúcich z obce Budaörs do Budapešti v podstate nezmenil, za posledné desaťročia sa pohyboval v rozmedzí 5-6 tis. obyvateľov.

Zvýšenie počtu pracovných miest tak malo nasledovné dôsledky:

- Zníženie počtu odchádzajúcich. Kým v roku 1970 odchádzalo až 73,7% obyvateľov obce Budaörs pracovať do iného miesta, v roku 2001 klesol tento počet na 58,2% pri takmer rovnakom počte odchádzajúcich. V skupine odchádzajúcich do Budapešti je tento pokles ešte väčší.
- Posilnenie miestnej zamestnanosti. Je zrejmé, že keď sa počet odchádzajúcich nezvyšoval a počet rezidenčných zamestnancov zvyšoval, musel sa zvýšiť aj počet miestnych zamestnancov. Tento nárast dosiahol v 90-tych rokoch 30%.
- V ekonomike obce Budaörs narástol význam pracovníkov dochádzajúcich z Budapešti. Kým v roku 1990 bolo obsadených až 30% pracovných miest pracovnými silami z Budapešti, do roku 2001 narástol tento podiel pri rastúcom počte zamestnancov na 36,7%. Ich podiel na celkovom počte dochádzajúcich do obce Budaörs sa zvýšil z 48,5% na 54,1%.
- Nárast počtu dochádzajúcich z iných oblastí. Popri náraste počtu miestnych zamestnancov vo výraznej miere stúpa aj počet dochádzajúcich z iných miest a obcí a predstavuje zhruba 157% (tento jav podrobne rozoberieme v nasledujúcej kapitole).

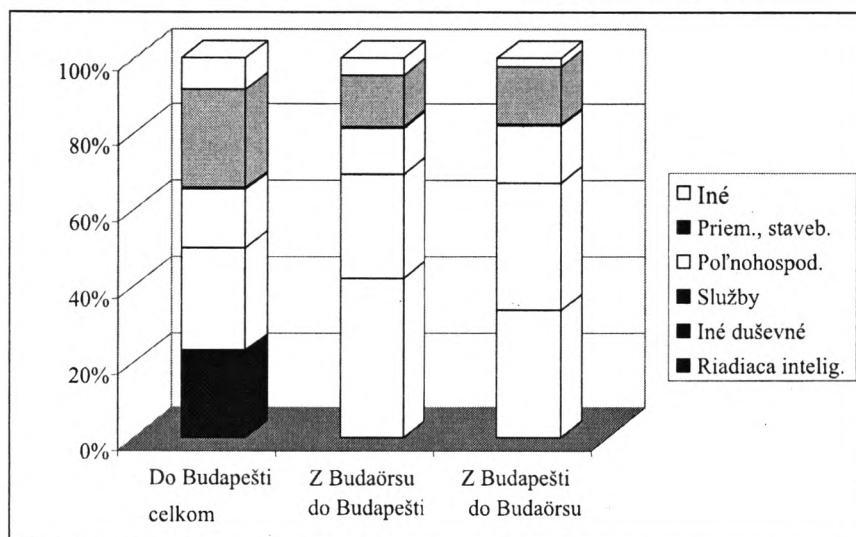
Ak si vyššie uvedené fakty zhrnieme, nárast počtu pracovných miest bol sprevádzaný rastom počtu pracovníkov dochádzajúcich z Budapešti a tiež vyšším podielom zamestnanosti domácich obyvateľov v produktívnom veku, ktorí zostávali v mieste bydliska. Vďaka tomu a tiež vďaka pracovným miestam, ktoré vznikli na iných miestach v rámci aglomerácie, došlo k výraznému zníženiu podielu dochádzajúcich pracovníkov z obce Budaörs do Budapešti napriek tomu, že počet dochádzajúcich sa takmer nezmenil. Preskupenie pracovného trhu v obci Budaörs v priebehu 90-tych rokov mohlo viesť k štrukturálnej zmene vo výmene pracovných síl. Mohla sa teda zmeniť zamestnanecká a odvetvová štruktúra dochádzajúcich. Pri porovnaní profesijných skupín pracovníkov dochádzajúcich do Budapešti z iných obcí a miest môžeme sledovať niekoľko rozdielov medzi tými, ktorí dochádzajú z obce Budaörs do Budapešti a tými, ktorí dochádzajú z hlavného mesta do obce Budaörs (*graf č. 3*).

V roku 2001 bol podiel vedúcich pracovníkov dochádzajúcich z obce Budaörs do Budapešti podstatne vyšší ako budapeštiansky priemer (42%). Ak pripočítame podiel ostatných zamestnancov vykonávajúcich duševnú prácu, zistíme, že až 69,4% dochádzajúcich z obce Budaörs patrí do týchto dvoch kategórií. Domnievame sa, že takýto vysoký podiel sa vytvoril v priebehu 90-tych rokov. V roku 1990 sa dochádzajúci uvádzali len v členení na duševných a fyzických pracovníkov, z čoho sa dozvedáme, že vtedy tvorili duševní pracovníci len 50,2% (2616 pracovníkov) z celkového počtu dochádzajúcich do hlavného mesta. Podobne sa zmenili aj pomery medzi pracovníkmi, ktorí odchádzali z hlavného mesta.

Kým v roku 1990 bol podiel duševne pracujúcich zamestnancov na celkovom počte odchádzajúcich 48,7%, v roku 2001 to bolo už 66,9%. Pri porovnaní výsledkov z roku 1990 a na prelome tisícročia sa ukazuje, že v skupine dochádzajúcich z obce Budaörs do Budapešti sa výrazne zvýšil podiel zamestnancov vykonávajúcich duševnú prácu, čo môžeme nazvať hlavne a zároveň štrukturálnou premenou vo výmene pracovných síl medzi týmito dvoma mestami.

Tento jav zrejme súvisí s vysokou rezidenčnou prestížou malého mesta, s procesom vyst'ahovania, ktorý vykazoval v 90-tych rokoch značnú dynamiku a so štrukturálnymi zmenami v ekonomike mesta, konkrétne s nárastom podielu poskytovaných služieb, ako aj vyst'ahovaním firemných sídiel. V skutočnosti je podiel zamestnancov vykonávajúcich duševnú prácu na dochádzaní medzi Budapešťou a aglomeráciou čoraz vyšší, čo súvisí s transformáciou ekonomiky (tercializácia), avšak v prípade výmeny pracovných síl v obci Budaörs je podiel zamestnancov vykonávajúcich duševnú prácu výrazne vyšší ako priemer aglomerácie. Ďalším charakteristickým rozdielom je vyššie zastúpenie dochádzajúcich z Budapešti do obce Budaörs, ktorí vykonávajú ďalšie duševné práce (administratívni zamestnanci, nižší riadiaci pracovníci, atď.), ako aj pracovníkov v službách oproti dochádzajúcim v opačnom smere. Zmeny v deväťdesiatych rokoch, presídlenie sektora služieb (obchodné domy) a firemných sídiel do obce Budaörs zrejme posilnili túto formu zamestnanosti v obci, veď práve pre zamestnancov vykonávajúcich duševnú prácu je obzvlášť charakteristické, že nasledujú firmu, ktorá presunula svoje sídlo do obce Budaörs.

Graf č. 3: Rozdelenie dochádzajúcich podľa povolání v jednotlivých skupinách dochádzajúcich do Budapešti celkom, medzi obcou Budaörs a hlavným mestom v roku 2001.



Zdroj: Vlastná tabuľka z údajov Štatistického úradu.

Vzťah medzi obcou Budaörs a Budapešťou sa teda v minulom období zásadne zmenil. Jednak sa výrazne zvýšil počet odchádzajúcich z hlavného mesta, jednak sa významne zmenila štruktúra povolaní v skupine dochádzajúcich ako aj zloženie podľa spoločenského postavenia.

3.3. Spoločnosť

Verejnosť charakterizuje „vyst'ahovalcov“ ako mladé rodiny zo strednej vrstvy. Možno je to vo všeobecnosti tak. Zároveň však môžeme povedať, že sociologické vlastnosti „vyst'ahovalcov“ môžu byť veľmi odlišné. Na jednej strane sa na vyst'ahovanie podujímajú rôzne skupiny spoločnosti, na druhej strane jednotlivé oblasti (zóny) preferujú „vyst'ahovalci“ s rôznym spoločenským postavením (existujú predmestia s vyslovene vysokým štatútom obývané obyvateľmi

zo strednej vrstvy, predmestia s nižším štatútom, ktoré poskytujú domov nižšej strednej vrstve), a po tretie dokonca aj v jednotlivých fázach suburbanizácie môžu mať skupiny „vystaňovalcov“ rôzne zloženie. Vyššia stredná trieda sa zúčastňuje tohoto procesu v nižšej miere. Ako zaujímavosť môžeme poznamenať, že napr. v prípade Budapešti sa predmestia prispôbujú postaveniu susedného mestského obvodu a sú jeho pokračovaním mimo mesta (Izsák 2004). Takže kým predmestia s nižším štatútom sú akýmsi pokračovaním chudobnejších okrajových mestských obvodov, pri obvodoch s vyšším štatútom sa nachádzajú bohatšie predmestia. Môžeme hovoriť aj o typických robotníckych predmestiach, najmä v prípade, keď sa veľký závod presťahuje mimo mesto a sústreďuje svojich zamestnancov vo svojom okolí. Špecifikom rozvoja miest v Maďarsku aj Strednej Európe je proces vystaňovanie chudobnejších vrstiev, najmä začiatkom 90-tych rokov. Po zmene spoločenského režimu mnohí „utiekli“ pred náhlym zvyšovaním režijných nákladov v mestách do okrajových regiónov, v prvom rade do „uzavretých záhrad“ a narobili tým množstvo problémov sebe aj miestnym samosprávam. Na základe našich prieskumov v Győri môžeme konštatovať, že značná časť vystaňovaných obyvateľov pochádza zo sídlisk (až 72% opýtaných v Győri). Výsledkom obdobia socializmu bolo, že z hľadiska sociálneho zloženia bolo obyvateľstvo sídlisk pomerne heterogénne. K homogenizácii sídlisk prispel aj proces suburbanizácie, nakoľko spôsobil odliv tých vrstiev obyvateľstva, ktoré si boli schopné zabezpečiť kvalitnejšie bývanie.

4. DÔVODY

Presídľovanie firiem a obyvateľov je podmienené v prvom rade zmenami na trhu s nehnuteľnosťami. Motívy vedúce k presídleniu v prípade rezidenčnej suburbanizácie môžeme hodnotiť z viacerých hľadísk. Ak sledujeme základnú teóriu „bohatstva priestoru“, tak v zmysle neoklasicistického prístupu pri rozhodovaní domácností o výbere bydliska zohrávajú dôležitú úlohu dva faktory (Lengyel–Rechnitzer 2004): náklady na dochádzanie do zamestnania (čas, vzdialenosť a spôsob dopravy) a náklady na bývanie (ktoré súvisia s veľkosťou a umiestnením nehnuteľnosti). Podľa behavioralistického prístupu musíme sledovať aj základné postoje a očakávania obyvateľov súvisiace s presídlením a výberom bydliska. Segregácia sa nevyhnutne prejavuje výberom vhodného okolia a prostredníctvom „prestížnej hodnoty“ bydliska. V rámci toho môžeme považovať za prirodzený jav určitý druh „posunu nahor“, t.j. snahu získať kvalitnejšie prostredie na bývanie, ktoré je zároveň aj symbolom spoločenského postavenia.

Ako dedičstvo socializmu musíme akceptovať skutočnosť, že sídliská postavené v 70-tych a 80-tych rokoch boli zámerne obsadzované rôznorodým obyvateľstvom, čím pôsobili proti segregácii (Cséfalvay 1994). Na sídliskách žil veľký počet takých rodín, ktoré po zabezpečení vhodných podmienok sídliská promptne opustili. Táto segregácia bola odpoveďou voči odcudzeniu sa na sídliskách a tiež reakciou na sociálnu rozmanitosť, ktorá bola vynútená z politických dôvodov. Nedostatok investícií do nehnuteľností v rámci mesta obmedzoval možnosti kvalitatívnej zmeny v rámci bydliska, preto mnohí hľadali vhodné riešenie pre svoje bývanie v okolitých obciach. Dokazujú to aj výskumy v Győri. Dôležitým aspektom je tiež mýtus života na predmestí, ktorý vykresľuje predmestie ako idylické rodinné prostredie. Oproti mestu, ktoré zabezpečuje veľký počet pracovných miest, je predmestia „ženskejším“ priestorom pre rodinný život (Timár 1999). Tento mýtus sa okrem užšieho kontaktu s prírodou samozrejme vzťahuje aj na potrebu vybudovať si vlastný rodinný dom a vytvoriť vlastný životný priestor (princíp individuálneho: môj dom, môj hrad), ktorá je naozaj veľmi silnou motiváciou.

Táto potreba sa prejavuje ako obrovská hnacia sila, ktorá prekoná všetky prekážky hlavne v oblastiach, ktoré sú charakterizované mimoriadne vysokými cenami nehnuteľností a sú veľmi husto zaľudnené¹.

Naše analýzy Győru ukazujú, že na prvom mieste medzi motiváciami bola priaznivá ponuka. Až 40% opýtaných odsťahovaných zastávalo názor (2002), že v prípade vhodnej nehnuteľnosti v meste by si boli vybrali život v meste, a aj v čase opýtania by boli radi vymenili svoju nehnuteľnosť za mestskú. (V tom čase však ešte plány rozvoja miest neboli k dispozícii a pozemky sa vymierali len v obmedzenom množstve.) Mnoho obcí a miest však tomuto mýtu nezodpovedá. Ťažkosti s dopravou a pravidelné dochádzanie degradujú rodinné hniezdo na „nocľaháreň“. Vo vzdialenejších obciach a mestách sa vytváraním čoraz menších pozemkov obmedzuje osobný priestor a obmedzuje kontakt s prírodou. Nové ulice a obytné priestory sťažujú prístup na verejné priestranstvá (na mnohých miestach chýbajú aj chodníky) a rodiny sú tým prinútené k životnému štýlu, ktorý je nemysliteľný bez automobilu. Tak sa tento životný štýl v niektorých prípadoch môže stať ešte izolovanejším ako život na sídliskách. Tieto obce sa veľmi rýchlo vyradia z tohto procesu a nehnuteľnosti sa stanú veľmi ťažko predajnými. V našom regióne bolo dôležitým východiskom pre suburbanizáciu (t.j. pre proces výberu bydliska) to, že privatizáciou bytov sa značná časť rodín dostala ku kapitálu (*Dövényi-Kovács* 1999).

Po zmene režimu si mohla väčšina nájomníkov odkúpiť mestské byty, pôvodne vo vlastníctve štátu, za výrazne nižšie ceny ako bola ich trhovacia cena, pričom ich hodnota sa vplyvom trhu, kde prevažoval dopyt, rýchlo stúpala. Koncom 90-tych rokov výrazne stúpli aj ceny sídliskových bytov, nakoľko chýbala výstavba nových bytov. Tak sa rodiny dostali ku kapitálu, pomocou ktorého si mohli v subúrbánných oblastiach splniť svoj sen o kvalitnejšom bývaní. Keď sa pozeráme na vysťahovanie pracovných miest, v pozadí objavíme tiež procesy spojené s realitným trhom, ale aj iné motivácie. Hlavne vo veľkých mestách zažívajúcich hospodársky rast a taktiež v dôležitých strediskách je nárast cien nehnuteľností výrazný, v dôsledku čoho sa uprednostňujú prevádzky umiestnené v okolí mesta, ku ktorým je často jednoduchší prístup aj z vidieka. Pri premiestňovaní pracovných miest sa stáva čím ďalej tým dôležitejšou tzv. „intenzita plochy“, t.j. množstvo výrobkov na jednotku prenajatej, resp. obstaranej plochy. Takže činnosti, ktoré si vyžadujú väčšiu výrobnú plochu, resp. sú náročné na dopravu, uprednostňujú pri výbere miesta prevádzky subúrbánne územia. Vysťahované obyvateľstvo, smery denného dochádzania a ich zvyklosti reštrukturalizujú aj priestorové umiestnenie služieb. Používanie osobných automobilov transformuje smery pohybov, nakoľko zákazníci dávajú prednosť službám, ktoré sú spojené s možnosťou parkovania a majú ich „po ceste“. Tak sa sídlom obchodných centier a iných služieb nutne stávajú uzly dopravných sietí, ktoré sa nachádzajú na predmestiach, resp. v okolí miest. Za preskupením, ktoré zažíva maloobchodný sektor, môžeme nájsť zmenu životného štýlu, ktorý sa spája s autom (vlastnou dopravou) a nie len cenovú konkurenciu veľkých reťazcov. Pre realitných investorov sú lukratívnejšími oblasti, ktoré sa dajú odkúpiť a zároveň rozvíjať, pozemky, na ktorých vedľa efektívnejšie vybudovať väčší počet

1 Napr. Hongkong (*Wang* 2004), kde mestskí obyvatelia realizujú svoje sny o kvalitnom bývaní prechodom cez hranicu do socialistickej Čínskej ľudovej republiky, ale môžeme sledovať aj to, ako si obyvatelia Západnej Európy (dokonca aj Japonska) po odchode do dôchodku kupujú nehnuteľnosti v chudobnejších štátoch nášho kontinentu. Z vlastnej skúsenosti vieme, že anglickí dôchodcovia, ktorí sa usadili v bulharských dedinách, uvádzajú ako hlavnú motiváciu získanie „vlastného pozemku“, čo by si v okolí Londýna nemohli dovoliť. To už nemá nič spoločné s procesom suburbanizácie; ide vysťahovania sa na vidiek v zahraničí (counterurbanisation), a tento príklad veľmi dobre ilustruje aj silu motivácie, ktorým je získanie „vlastného pozemku“.

nehnuteľností. Niekdajšie dediny môžeme teda považovať za súčasť urbánnej zóny, ich vývojové procesy sa nedajú oddeliť od satelitného mesta, resp. od jeho aglomerácie. Vidíme teda, že tento jav je spôsobený sústavou viacerých vplyvov, ktoré sa navzájom posilňujú (trh s nehnuteľnosťami, mýtus a nároky na bývanie, priestorové rozloženie, nutnosť používania auta, zmena denných presunov, priestorové preskupenie a transformácia služieb).

5. VPLYVY

Migračný proces takéhoto rozsahu a priestorová reštrukturalizácia mestských funkcií sa samozrejme nezaobíde bez negatívnych dôsledkov. Obec lebo mesto, ktoré sa stávajú cieľovou oblasťou ľudí presídlených z mesta, nastupujú na novú dráhu svojho rozvoja. Pôsobí na nich množstvo bezprostredných vplyvov, ktoré už miestne samosprávy ani obyvatelia nedokážu ovplyvniť. Tieto vplyvy môžu byť pozitívne aj negatívne (Kovács 1999). Pozitívne pôsobenie sa prejavuje jednoznačne nárastom počtu obyvateľov a firiem, ako aj nárastom počtu pracovných príležitostí. Takýto migračný proces dokáže zmeniť život obce alebo mesta v priebehu jedného desaťročia. Ak v rovnakom čase nedochádza k podobne rýchlemu rozvoju infraštruktúry a systému poskytovania služieb, dochádza ku konfliktným situáciám.

Vzhľadom na sociologické charakteristiky a systém vzťahov sa noví obyvatelia odlišujú od pôvodného obyvateľstva, čo segreguje tieto dve skupiny nielen v každodenných zvyklostiach, ale v mnohých prípadoch znamená aj rezidenčnú segregáciu: obyvatelia nových ulíc a obytných štvrtí vedú iný životný štýl. Zároveň sa menia aj hospodárske, spoločenské a technické charakteristiky obcí a miest.

Na začiatku odlivu sa zdôrazňovali hlavne pozitívne vplyvy, dnes už sú však jasné aj negatíva. Predstavitelia aglomerácií majú výhrady voči veľkým realitným investorom, pretože spôsobujú zmeny v sociálnom zložení, technickom prostredí ako aj v nárokoch na inštitúcie. Tak si aglomerácie vypracovali v závislosti od svojej situácie rôzne stratégie na riešenie ich ďalšieho rozvoja. (Szabó 2003).

V aglomerácii, podobne ako v meste, sa zvyšuje segregácia, ktorá má významné sociálne aspekty (Dövényi–Kovács 1999; Csanádi–Csizmadý 2002; Izsák 2004).

Migrácia obyvateľov a ekonomických aktérov vo veľkej miere zintenzívňuje kyvadlové presuny medzi mestom a vidiekom, nakoľko obyvatelia, ktorí sa vysťahovali, nachádzajú svoje pracoviská naďalej v meste a mestskí obyvatelia stále viac využívajú služby a obchodné centrá, ktoré vznikli v aglomerácii, resp. na okraji mesta. Dôležitým následkom suburbanizácie je teda zmena nárokov na dopravu. Suburbanizácia je relatívne rýchly proces a takmer za 1-2 roky dokáže zmeniť charakteristiky dopytu po doprave na určitom území. Naproti tomu je dopravná infraštruktúra nepružná, pri zosúladení záujmov rôznych skupín a nevyhnutnej zmene právneho prostredia potrebujeme na jeho transformáciu a prispôsobenie sa potrebám roky, niekedy aj desaťročia. Tak sa nemôžeme čudovať, že toto typické obdobie rozvoja miest sprevádzajú takmer všade na svete dopravné problémy a z nich vyplývajúce konflikty. Dopravné problémy sa v súčasnosti v Maďarsku objavujú už nielen v hlavnom meste, ale aj v ostatných väčších mestách na vidieku, napr. v Győri pociťujeme z roka na rok nárast dopravy a v súčasnosti sa už v čase špičky vytvárajú veľké dopravné zápchy. Situácia sa bude v nasledujúcich rokoch pravdepodobne ďalej zhoršovať. Je pravdou, že objem dopravy je vo vidieckych mestách nižší, ale priepustnosť infraštruktúry je nižšia, na mnohých miestach chýba železničná doprava a vzhľadom na menší počet obyvateľov je efektívnosť hromadnej dopravy nižšia. Pri zohľadnení týchto faktorov si musíme priznať, že vidiecke mestá stoja pred zložitými problémami čo sa týka

dopravy rovnako ako hlavné mesto, ale v mnohých ohľadoch sú ešte viac znevýhodnené. Jedným z najdôležitejších a najskôr citeľných následkov suburbanizácie je významný nárast dopytu po doprave a jeho reštrukturalizácii. V súčasnosti už nielen v hlavnom meste, ale aj vo vidieckych mestách zisťujeme, že vo významnej miere narástla osobná doprava vo vzťahu k okolitým obciam, najmä v súlade so začiatkom a koncom pracovného času. Tento nárast nemôžeme samozrejme v plnej miere pripísať na konto suburbanizácie, keďže mestskí obyvatelia rovnako ako miestni obyvatelia na vidieku stále viac používajú vlastný automobil.

Avšak obyvatelia suburbánnych zón, ktorí sa vysťahovali (ako na to poukazujú aj naše prieskumy) sú prípadne používaní automobilov a v nárokoch na dopravu vo všeobecnosti nadmerne zastúpení, a preto zohrávajú významnú úlohu v náraste dopravy.

Vo všeobecnosti môžeme skonštatovať, že jedna jednotka vysťahovaných obyvateľov navodzuje potrebu viacerých jednotiek nárokov na dopravu, t.j. nárast počtu vysťahovaných obyvateľov nie je priamo úmerný nárastu nárokov na dopravu, nakoľko tieto nároky rastú rýchlejšie.

Podľa nášho výskumu z okolia mesta môžeme skonštatovať, že medzi vysťahujúcim sa obyvateľstvom nenachádzame takú rodinu, ktorá by nemala osobný automobil, ba naopak, bolo viac takých rodín, kde mali až dve-tri autá, kým autobusovú dopravu využívali predovšetkým miestni obyvatelia, ktorí v danej obci bývali aj predtým (*Hardi-Nárai* 2005). Toto všetko má vplyv dokonca aj na zdravotný stav obyvateľstva. Rozmáhajúca sa doprava predstavuje zvýšené riziko dopravných nehôd, životný štýl motoristov zvyšuje pocit izolovanosti, preto stav fyzického a mentálneho zdravia obyvateľstva v suburbiách sa môže výrazne líšiť od stavu miestneho a aj mestského obyvateľstva (*Sturm, R. – Cohen, D.A.* 2004).

6. PASCA SUBURBANIZÁCIE – SKÚSENOSTI

Podľa neoklasickej teórie rozvíjanej vyššie, domácnosti ako spotrebitelia si v rámci sťahovania optimalizujú svoju lokalizáciu, vzdialenosť od pracoviska a náklady súvisiace s domácnosťou. Naše každodenné skúsenosti však poukazujú na to, že trhová informovanosť týchto domácností je značne slabá, najmä, čo sa týka budúcich, predpokladaných procesov a pravdepodobnosti ich naplnenia. Pri vysťahovaní sa má človek tendenciu podceňiť náklady na dopravu a súvisiace ťažkosti, pričom náklady na samotnú nehnuteľnosť boli vďaka mimoriadne liberálnemu úverovému systému dočasne znížené (ale len navonok). Preto v čase „boomu“ na trhu nehnuteľností na začiatku 21. storočia si mnoho rodín riešilo svoje potreby smerujúce k zlepšeniu kvality bývania pomocou úverov a ďalších nákladov, ktoré presahovali ich možnosti. Úver bol lacný, z ktorého sa vo väčšej vzdialenosti od mesta dal vybudovať rodinný dom s veľkou úžitkovou plochou. Aj autá boli lacné, preto si rodiny mohli dovoliť, aby si kúpili pozemok na ťažšie dostupnom mieste. Pre nich však hospodárska kríza môže predstavovať dvojnásobný problém. Najmä chudobnejšie rodiny si napriek úverom mohli vybrať miesto bývania len vo vzdialenejších obciach. Popri splátkach úveru sa pre nich náklady na veľké nehnuteľnosti zvyšujú, cestovanie autom je nevyhnutnosťou, pretože jedine takýmto spôsobom sa môžu dopraviť na svoje pracoviská, do škôl, za službami. (Nehovoriac o možnosti straty zamestnania, výskytu choroby atď.). Existuje veľký počet takých rodín, ktoré si svoju pozíciu na trhu nehnuteľností preцениli a nastahovali sa do väčšej nehnuteľnosti, než akú si môžu dovoliť². Problém je ten, že

2 V čase sériovej delikvencie úverov na motorové vozidlá (koncom r. 2008) sa viackrát spomínalo, že priemerný maďarský vodič má vďaka výhodným úverom auto aspoň o jednu kategóriu vyššej triedy, než si môže dovoliť. Toto isté platí aj na mnohé nehnuteľnosti.

v čase krízy fixné náklady spojené s dopravou a nehnuteľnosťou zostávajú rovnaké, ba dokonca rastú, pričom trhovú hodnotu ich nehnuteľnosti sa nezvyšuje, prípadne sa znižuje. Na perifériách, v husto zabudovaných suburbačných oblastiach, kam sa chudobnejšie rodiny presídlili, trhovú hodnotu ich nehnuteľností sa výrazne znižuje.

Tento proces môžeme nazvať ako pascu suburbanizácie. Presídlenie obyvateľstva sa objavuje v dôsledku hospodárskeho rastu, ale rodiny v suburbiách sú kvôli dopravným potrebám, v dôsledku priestorového rozmiestnenia bydliska, pracoviska a služieb viac vystavené krízam a skôr sa dostávajú do finančných ťažkostí. Pre samosprávu je tu výrazné riziko, najmä tam, kde je prisídlené obyvateľstvo z hľadiska spoločenského štatútu, sociálno-demografických ukazovateľov homogénne, preto tu kríza môže zasiahnuť veľkú časť obyvateľstva. To je charakteristické najmä pre tie obce, kam sa prisťahovali rodiny žijúce v horšej finančnej situácii a sú tým ohrozenejšie. Ide samozrejme o istý „spoločensko-ekologický“ pohľad, ale v súčasnosti je potrebné ho zohľadniť aj v prípade vidieckych obcí, napriek tomu, že bol vymyslený pre mestá, preto možno skonštatovať, že neriadená forma suburbánneho presídľovania sa nie je ani z hľadiska rodiny, obce a širšieho prostredia dlhodobo udržateľná.

Na základe vyššie uvedených si teda môžeme urobiť záver, že k javu suburbanizácie zákonite dochádza v obciach nachádzajúcich sa v geograficky výhodnej pozícii, a suburbanizácia zmení ich život, fyzický vzhľad, spoločenstvo i systém vzťahov. Tomuto odolať v dnešnej demokratickej spoločnosti je nemožné. Usmerňovať ju je však potrebné, aby tento jav neriadili len trhové procesy, ale aj racionálne argumenty, ktoré by mali tiež vplývať na priestorové rozmiestnenie bydliska, pracoviska a služieb. Ľahko získaný zisk z predaja nehnuteľností, výmer stále menších parciel a prilákanie stále väčšieho počtu rodín pre obec znamená len dočasné zlepšenie rozpočtu, veď prináša so sebou aj nutnosť rozšírenia služieb. Príjmy samosprávy sa tým však pre osobitosti daňového systému nezvýšia rovnomerne a suburbanizácia môže spôsobiť aj veľa konfliktov. Preto je potrebné nájsť rovnováhu medzi počtom prisťahovaných, rozvojovým plánom a spoločenskej udržateľnosti.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- Bajmócy Péter (2006) A hazai szuburbanizációs folyamatok trendjei 2000 után. – Csapó T.–Kocsis Zs. (ed.) *Agglomerációk és szuburbanizálódás Magyarországon*. Szombathely, Berzsenyi Dániel Főiskola. 112–127. p.
- Bajmócy, P. – Hegedűs, G. (2008) Transformation of the Settlement System in Post-Socialist Hungary. – Kertész, Á. – Kovács, Z. (eds.) *Dimension and Trend in Hungarian Geography*. Hungarian Academy of Sciences Geographical Research Institute, Budapest. 135–148. p.
- Csanádi G. – Csizmadya A. (2002) Szuburbanizáció és társadalom. – *Tér és Társadalom*. 3., 27–55. p.
- Cséfalvai Z. (1994) *A modern társadalomföldrajz kézikönyve*. Ikva Kiadó, Budapest.
- Dövényi Z.–Kovács Z. (1999) A szuburbanizáció térbeni–társadalmi jellemzői Budapest környékén. – *Földrajzi Értesítő*. 1–2., 33–57. p.
- Enyedi Gy. (1988) *A városnövekedés szakaszai*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Hardi T. – Nárai M. (2005) Szuburbanizáció és közlekedés a győri agglomerációban – *Tér és Társadalom*. 1., 81–101. p.
- Hardi T. (2002) Szuburbanizációs jelenségek Győr környékén. – *Tér és Társadalom*. 3., 57–83. p.
- Hardi T. – Hajdú Z. – Mezei I. (2009) *Határok és városok a Kárpát-medencében*. MTA RKK, Győr–Pécs.
- Herfert, G. (2001) *Suburbanisierung in Deutschland*. Leske+Budrich, Opalden.
- Izsák É. (2004) *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői*. Budapest és környéke. Napvilág Kiadó, Budapest.
- Kovács R. (1999) A szuburbanizáció hatása az önkormányzatokra. – *Földrajzi Értesítő*. 1–2., 59–81. p.

- Lengyel I. – Rechnitzer J. (2004) *Regionális gazdaságtan*. Dialóg Campus, Budapest–Pécs.
- Phelps, N.A. (2010) Suburbs for nations? Some interdisciplinary connections on the suburban economy – *Cities*. 27, 68–76. p.
- Rechnitzer J. (ed.) (1994) *Fejezetek a regionális gazdaságtan tanulmányozásához*. MTA RKK, Győr–Pécs.
- Schuchmann J. (2008) Városiasodó községek és nagyközségek az agglomeráció peremén – Csapó T.–Kocsis Zs. *Nagyközségek és kisvárosok a térben*. IV. Településföldrajzi Konferencia. Savaria University Press, Szombathely. 293–305. p.
- Sturm, R.–Cohen, D.A. (2004). Suburban sprawl and physical and mental health. – *Public Health*. 118,, 488–496. p.
- Szabó J. (2003) Települési stratégiák a budapesti agglomerációban – *Tér és Társadalom*. 4., 101–116. p.
- Szebényi A. (2006) A szuburbanizáció sajátosságainak vizsgálata Pécs környékén, 2005-ben. – Csapó T.–Kocsis Zs. (ed.) *Agglomerációk és szuburbanizálódás Magyarországon*. Berzsényi Dániel Főiskola, Szombathely. 196–214. p.
- Tímár J. (1999) Elméleti kérdések a szuburbanizációról. – *Földrajzi Értesítő*. 1–2., 7–32. p.
- Tímár J. (2001) Mégis, kinek az érdeke? – szuburbanizáció a kapitalizálódó Magyarországon – *Földrajzi Konferencia, Szeged 2001*. <http://geography.hu/mfk2001/cikkek/Timar.pdf> Letöltés: 2010. augusztus 19.
- Tímár J.–Váradi M. (2000) A szuburbanizáció egyenlőtlen fejlődése az 1990-es évek Magyarországon. – Horváth Gy. – Rechnitzer J. (ed.) *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs. 153–175. p.
- Wang, D. (2004) Hong Kongers' cross-border consumption and shopping in Shenzhen: patterns and motivations. – *Journal of Retailing and Consumer Services*. 11., 149–159. p.

Preklad: Anna Antalová

DEVAN JAGODIČ

CEZHRANIČNÁ REZIDENČNÁ MOBILITA V BLÍZKOSTI VNÚTORNÝCH HRANÍC EURÓPSKEJ ÚNIE

1. ÚVOD

Myšlienky, že Európa sa v posledných niekoľkých desaťročiach stala svedkom určitého stupňa erózie štátnej moci a že hranice medzi štátmi sú stále priestupnejšie, nachádzajú čoraz viac podporovateľov (Perkmann – Sum, 2002).¹ Hoci by bolo prehnané vyhlásiť, že národné štáty sa stávajú ohrozeným druhom, cezhraničná mobilita sa stala každodennou realitou pre milióny európskych občanov. Schengenská dohoda podpísaná 28 štátmi postupne odstránila colné kontroly, čím umožnila ľuďom pohybovať sa slobodne z jedného členského štátu do druhého. V roku 2004 Európska únia prijala Direktívu č. 2004/38/EC, ktorá zvyšuje transparentnosť legislatívy upravujúcej nielen slobodu pohybu ale aj slobodu pobytu prostredníctvom zjednodušenia jej výkonu a zvýšenia úrovne ochrany a súvisiacich záruk.²

Vyššie spomínané vývojové trendy platia predovšetkým pre prihraničné oblasti vo vnútri EÚ. Vďaka „otvoreným hraniciam“ sa pravidelná mobilita ľudí zvyšuje a príležitosti na kontakty a spoluprácu so susediacimi ekonomikami a kultúrami sa znásobujú. Intenzita cezhraničných vzájomných vzťahov vyplýva z priestorovej mobility občanov, ktorí uspokojujú svoje potreby v oblasti zásobovania, práce, vzdelania, služieb, voľného času, cestovania, atď. Tieto formy mobility, ktoré predpokladajú častý pohyb medzi krajinou pôvodu a krajinou určenia, sú nevyhnutne predurčené spochybňovať samotný zmysel národnej hranice.

Táto štúdia poskytuje náhľad na vznikajúci jav priestorovej mobility v prihraničných oblastiach, pre ktorý bol navrhnutý termín „cezhraničná rezidenčná mobilita“. Tento proces, ktorý možno pozorovať v niekoľkých prihraničných oblastiach po celej Európe, sa vzťahuje na migračné pohyby obyvateľov, ktorí sa rozhodnú zakúpiť nehnuteľnosť a presťahovať sa na druhú

1 Autori vo svojej práci rozoberajú tri navzájom súvisiace procesy, ktoré prispeli k tomuto javu. Prvý sa týka globalizácie, teda kvantitatívneho a kvalitatívneho nárastu voľného pohybu tovarov, služieb, kapitálu a osôb, ktorý oslabuje schopnosť členských štátov kontrolovať kľúčové aspekty života spoločnosti. Druhý proces priamo súvisí s globalizáciou a týka sa „vyprázdňovania“ štátu v dôsledku presunu právomocí na nadnárodnú úroveň (napr. v prospech EÚ) ako aj na podnárodnú úroveň (napr. v prospech regionálnych a miestnych samospráv). Napokon, koniec studenej vojny viedol k narastajúcej integrácii plánovaných ekonomik bývalého socialistického bloku so západným kapitalistickým systémom.

2 Direktíva stanovuje, že na pobyt v dĺžke nepresahujúcej tri mesiace postačuje platný občiansky doklad, zatiaľ čo na dlhší pobyt je potrebné prihlásiť sa na príslušných úradoch hostiteľskej krajiny a predložiť im doklad o zárobkovej činnosti alebo dostatočných zdrojoch žiadateľa, aby sa tento nestal pre hostiteľskú krajinu príťažbou. Po piatich rokoch legálneho a súvislého pobytu v hostiteľskej krajine získajú občania EÚ a ich rodinní príslušníci bezpodmienečné povolenie na trvalý pobyt (2004/38/EC).

stranu hranice. Hoci toky rezidenčnej mobility majú svoj dávny a prirodzený pôvod v cezhraničnej asymetrii podmienok na trhu s nehnuteľnosťami a nákladov na živobytie, skutočne prudký vývoj zažili po mohutnom urýchlčení procesov európskej integrácie v 90. rokoch 20. storočia. Príležitosť zlepšiť svoje životné podmienky presťahovaním miesta bydliska o niekoľko kilometrov ďalej, do oblasti dostupnej bez akýchkoľvek prekážok, preto inšpirovala – a neprestáva inšpirovať – mnoho jednotlivcov a rodín k urobeniu podobného rozhodnutia.

Miera cezhraničnej rezidenčnej mobility sa dramaticky zvyšuje aj v oblasti Horného Jadranu, prihraničného regiónu medzi Talianskom a Slovinskom. Po vstupe Slovinska do EÚ v roku 2004 a následnej liberalizácii jeho trhu s nehnuteľnosťami sme sa stali svedkami rastúceho dopytu po bývaní podporovaného početnou skupinou talianskych občanov, ktorí sa začali sťahovať z Terstu do oblasti Slovinského Krasu ležiacich hneď za hranicou. Vidiecka krajina krasu skutočne poskytuje priaznivé podmienky pre nákup nehnuteľností, ale predovšetkým vysokú kvalitu bývania vďaka hojnosti zelene a čistého vzduchu.

Štúdia je rozdelená na tri časti. V prvej časti sa venuje vyhodnoteniu (nemnohých) akademických štúdií zaoberajúcich sa fenoménom cezhraničnej rezidenčnej mobility. Porovnanie štyroch európskych prípadových štúdií umožní poukázať na hlavné príčiny, určujúce znaky a vývojové trendy týchto procesov. Druhá časť je pokusom o definovanie vhodného koncepčného rámca skúmaného fenoménu prostredníctvom nazerania naň z dvoch rôznych analytických perspektív, konkrétne suburbanizačných teórií a transnárodných migračných štúdií. Záverečná časť upriami pozornosť čitateľa na prihraničný región Horného Jadranu. Informácie získané počas nedávneho etnografického výskumu mu umožnia zaznamenať možné styčné plochy (alebo rozpory) s uvádzanými prípadovými štúdiami a navrhnutým teoretickým rámcom.

2. CEZHRANIČNÁ REZIDENČNÁ MOBILITA VNÚTORNÝCH HRANÍC EÚ: ANALÝZA ŠTYROCH PRÍPADOVÝCH ŠTÚDIÍ

Pod termínom „cezhraničná rezidenčná mobilita“ máme na mysli migračné pohyby odohrávajúce sa v prihraničných oblastiach rozdelených hranicami medzi dva alebo viacero štátov. Až doposiaľ sa tomuto javu nedostalo príslušnej akademickej pozornosti. Podľa našich najlepších vedomostí sa iba nemnoho vedeckých štúdií venovalo tomuto relatívne novému fenoménu prekračovania národných hraníc. Prípadové štúdie, ktoré ho doposiaľ skúmali v rámci EÚ sa zamerali na prihraničné oblasti medzi Holandskom a Nemeckom (Strüver, 2005; Van Houtum – Gielis, 2006), Holandskom a Belgickom (Van Houtum – Gielis, 2006), Nemeckom a Francúzskom (Terlouw, 2008), Španielskom a Portugalskom (Sidaway, 2001) či Slovenskom a Maďarskom (Hardi, 2009). Informácie o ďalších prípadových štúdiách (rozoberajúcich napríklad dánsko-švédsku prihraničnú oblasť) možno nájsť na niektorých internetových stránkach spravovaných regionálnymi alebo miestnymi inštitúciami.

V analýzu štyroch prípadových štúdií zaoberajúcich sa štyrmi rôznymi prihraničnými oblasťami vo vnútri EÚ, ktoré v nedávnej minulosti zaznamenali nepretržitý nárast tokov cezhraničnej rezidenčnej mobility. Analýza zahŕňa tri prihraničné oblasti medzi tzv. staršími členskými krajinami (t.j. medzi Holandskom a Nemeckom, medzi Nemeckom a Francúzskom a medzi Dánskom a Švédskom), kde je vnímanie príslušnosti k „spoločnému európskemu domu“ už viac-menej konsolidované, ako aj jednu prihraničnú oblasť medzi tzv. novšími členskými krajinami (t.j. medzi Slovenskom a Maďarskom), ktoré do EÚ vstúpili v roku 2004 a vzájomné hranice medzi sebou fyzicky úplne zrušili až v roku 2007.

2.1. Holandsko-nemecká prihraničná oblasť

Prvá prípadová štúdia sa venuje územiu lemujúcemu hranicu medzi Holandskom a Nemeckom, čiže jednej z tých európskych prihraničných oblastí, ktoré sa v posledných dvoch desaťročiach vyrovnávali so stratou hranice ako konštitutívnej kvality. Europeizačné a regionalizačné procesy prispeli k ekonomickej a sociálnej harmonizácii na oboch stranách hranice. Zrušenie fyzických bariér významne prispelo k nárastu cezhraničnej rezidenčnej mobility v tejto oblasti, keďže pohyb v spoločnom priestore a na spoločnom trhu je oveľa ľahší.

Medzi novými spôsobmi pohybu miestneho obyvateľstva cez holandsko-nemeckú hranicu musíme spomenúť narastajúce toky cezhraničnej rezidenčnej mobility podporované holandskými občanmi, ktorí sa rozhodli presťahovať sa do susediacich nemeckých oblastí (Strüver, 2005; Van Houtum – Gielis, 2006). Dôležitým popudom pre tento proces bolo otvorenie hraníc v dôsledku podpísania Schengenskej dohody v roku 1985. Táto udalosť postupne modifikovala celkový pohľad obyvateľstva na hranice, ktoré odrazu už neboli vnímané iba ako bariéra ale aj ako zdroj príťažlivosti a príležitostí (Spierings – Van der Velde, 2008). Okrem zmenenej geopolitickej a psychosociálnej klímy sa pod rozhodnutie mnohých holandských občanov presťahovať sa na druhú stranu hranice kľúčovým spôsobom podpísali ekonomické motívy. Hlavné faktory „vyhánajúce“ Holanďanov z ich krajiny zahŕňali nedostatok dostupných domov a ich vysoké ceny na holandskej strane; naopak, medzi hlavné faktory „príťažlivosti“ sa dali zaradiť širokú škálu dostupného bývania a jeho nižšie ceny na nemeckej strane³, ako aj celkovo nižšie náklady na život v Nemecku⁴ (Van Houtum – Gielis, 2006).

Holandskí migranti pochádzajú z mestského prostredia a preto ich priťahuje vysoká kvalita života, ktorú ponúkajú vidiecke oblasti v susednom Nemecku (Strüver, 2005). Majú tendenciu usádzať sa v rezidenčných zónach ležiacich niekoľko kilometrov za hranicou, ktoré boli vybudované *ad hoc* na uspokojenie vysokého dopytu z Holandska. Tieto aglomerácie možno považovať za akési „satelitné sídla“, v ktorých obyvateľstvo väčších miest z holandského pohraničia nachádza priaznivé podmienky na bývanie. Ako príklady takýchto osídlení možno spomenúť Bunde neďaleko Winschotenu, Bad Bentheim a Gronau neďaleko Enschede, Selfkant neďaleko Sittardu a predovšetkým Kranenburg, nemecké vidiecke sídlo ležiace niekoľko kilometrov od Nijmegen, holandského prihraničného mesta so 170 000 obyvateľmi.

Za posledných dvadsať rokov zaznamenal vidiecky charakter krajiny pri Kranenburgu, ktorá je typická pre všetky dedinky ležiace pozdĺž rieky Rýn, hlboké zmeny vďaka preberaniu stále väčšieho množstva mestských črt. Kríza identity tejto malej obce je zreteľným dôsledkom nedávneho masívneho prílevu mestského obyvateľstva z Holandska a výstavby rezidenčných zón, ktoré mali tento prílev pojať. V roku 2005 podiel holandských občanov, ktorí sa počas tejto vlny prisťahovali do Kranenburgu, dosiahol už 18,2% celkového obyvateľstva v oblasti (Huijgen – Reijmer, 2005).

Strüver (2005) skúmal špecifiká spôsobu života, ktorý uprednostňuje komunita holandských migrantov usadených v Kranenburgu. Zhromaždené údaje naznačujú, že presídlenci majú tendenciu udržiavať silné vzťahy s krajinou svojho pôvodu a najmä s Nijmegenom, mestom, kam

3 V roku 2003 bola priemerná cena samostatných rezidenčných domov v Holandsku približne €342,000, zatiaľ čo v Nemecku sa ceny pohybovali medzi €175,000 a €200,000 (Westhof, 2003; Schipper, 2005).

4 V porovnaní s Holandskom sú v Nemecku oveľa nižšie miestne dane, ale nižšia je napr. aj daň z automobilu či cestná daň.

chodia do práce, vodia svoje deti do školy a chodia za priateľmi a príbuznými tráviť svoj voľný čas. Van Houtum a Gielis (2008) nazvali tento jav „elastickou“ migráciou, pričom jej elasticita je dôsledkom ustavičnej interakcie medzi odstredivými silami (t.j. presťahovaním sa do novej krajiny) a dostredivými silami (t. j. udržiavaním funkčných a/alebo citových vzťahov s krajinou pôvodu).

„Elastický“ spôsob života prisťahovalcov a ich (údajne) nedostatočná vôľa integrovať sa do nového socio-kultúrneho rámca sú zdrojom intenzívnej verejnej diskusie medzi pôvodným obyvateľstvom. Niektoré médiá otvorene hovoria o holandskej „invázii“, nálepkujú nové sídla ako „enklávy“, „kolónie“ či dokonca „malý Amsterdam“. Ich najväčšie výhrady možno zhrnúť do dvoch bodov: 1) jednosmernosť migračných tokov, ktorá odráža vyššiu kúpnu silu holandského obyvateľstva; 2) nárast cien nehnuteľností zapríčinený holandským dopytom, ktorý znemožňuje niektorým nemeckým občanom kúpiť domy na ich vlastnom území. Na druhej strane zaznievajú aj názory, ktoré vnímajú opísaný fenomén v pozitívnejšom svetle, zasadzujú ho do širšieho procesu prekonávania fyzických a psychologických bariér, ktorý by mal v konečnom dôsledku viesť k integrácii celej cezhraničnej oblasti.

2.2. Nemecko-francúzska prihraničná oblasť

Druhá prípadová štúdia sa zamerala na nemecko-francúzsku prihraničnú oblasť v údolí Rýna neďaleko Karlsruhe, kde bol v roku 1989 oficiálne ustanovený euroregión PAMINA.⁵ Založenie euroregiónu bolo dôsledkom vzájomnej interakcie medzi dostredivými silami, ktoré pôsobili zhora nadol ako aj zdola nahor. Vzájomné vzťahy medzi ľuďmi žijúcimi na oboch stranách hranice sa nerozvíjajú len v inštitucionálnom rámci cezhraničnej spolupráce ale zahŕňajú aj súbor „modelov cezhraničného správania“ prijatý obyvateľmi tohto územia (Terlouw, 2008).

Modely cezhraničného správania sú predovšetkým dôsledkom asymetrickej regionálnej štruktúry euroregiónu PAMINA. Národné rozdiely v trhových cenách a platných predpisoch motivujú mnohých obyvateľov prihraničnej oblasti ťažiť z každodenného života na oboch stranách hranice. Tieto asymetrie sú príčinou procesov cezhraničnej migrácie, ktorá prebieha v oboch smeroch. Prvý predstavujú francúzski cezhraniční zamestnanci, ktorí žijú v Alsasku a pracujú v Nemecku, kam ich lákajú lepšie pracovné podmienky. Druhý predstavujú nemeckí občania pochádzajúci z metropolitnej oblasti Karlsruhe, ktorí sa presťahovali na francúzsku stranu hranice, zatiaľ čo zároveň udržiavajú zamestnanie a sociálne siete v krajine svojho pôvodu (Terlouw, 2008).

Cezhraničná rezidenčná mobilita v euroregióne PAMINA nepredstavuje absolútnu novinku.⁶ Už krátko po otvorení spoločného európskeho trhu v roku 1992 začali nemeckí občania masívne vstupovať na trh s bývaním vo francúzskej prihraničnej oblasti, pretože sa pre nich zjednodušili podmienky na kúpu domu za hranicami a následne migrovať. To umožnilo Nemcom naplno profitovať z nižších cien francúzskych domov. Porovnateľné domy v Nemecku boli niekoľkonásobne drahšie, zatiaľ čo úroveň zdanenia bola vyššia iba o desiatinky percenta (REK, 2001; Bohn 1997). V niektorých obciach dosahuje podiel nemeckých presídlencov až 35% z celkového obyvateľstva.

5 PAMINA je akronymom pre *Palatinat* (Falcko), *Mittlerer Oberrhein* (stredné horné Porýnie) a *Nord Alsace* (severné Alsasko). Euroregión sa rozprestiera na území o rozlohe 6 000 štvorcových kilometrov s celkovou populáciou 1.5 milióna ľudí. Hlavným priemyselným a hospodárskym centrom je nemecké prihraničné mesto Karlsruhe.

6 Po desaťročia sa obmedzené počty Nemcov sťahovali do Francúzska, kam ich lákali tradičné staré alsaské farmy v kopcoch a francúzsky spôsob života.

Výstavbu týchto rozsiahlych osídlení aktívne podporovali miestne obce štedrým pridelovaním stavebných parciel. V rozsiahlych nových rezidenčných zónach niektorých alsaských obcí, ako napríklad Wintzenbach alebo Beinheim, je citeľná prítomnosť nemeckých občanov, ktorí žijú koncentrovaní v oddelených nových susedstvách niekedy prezývaných aj getá (Ramm, 1999). Toto sťažuje sociálnu integráciu nemeckých presídlencov. Na druhej strane sa zdá, že udržiavajú každodenné sociálne a ekonomické styky s krajinou svojho pôvodu (Terlouw, 2008).

Jazyk predstavuje kľúčový faktor pretrvávajúcej orientácie presídlencov na Nemecko. Dvaja z troch nemeckých občanov žijúcich za hranicou svojho národného štátu nehovoria po francúzsky (Bohn, 1997) a tí, čo sa pokúšajú nový jazyk naučiť, predstavujú skôr výnimku ako pravidlo. V mnohých prípadoch má jazyková bariéra tendenciu narastať v čase, na základe čoho sa presídlenci nezriedka rozhodnú presťahovať sa späť do svojej materskej krajiny. O tom svedčí aj fakt, že po prudkom náraste počtu nemeckých obyvateľov euroregiónu PAMINA žijúcich na druhej strane hranice v 90. rokoch 20. storočia sa ich počet v posledných rokoch ustálil (Bökenbrink – Vetter, 2001).

Vo všeobecnosti nie sú nemecké enklávy na francúzskej strane hranice považované za veľký spoločenský problém. Noví presídlenci sú zdrojom vyšších daňových príjmov pre obce ako aj vyšších príjmov z predaja nehnuteľností pre jednotlivcov. Mnohí vnímajú prílev nemeckého obyvateľstva ako jav, ktorý je mimo ich vplyvu a hľadia naň ako na prirodzenú súčasť každodenného života v blízkosti hranice, ktorý im poskytuje mnoho iných výhod. Odpor pôvodných obyvateľov, ktorí sa cítili poškodení nemeckou konkurenciou na trhu s nehnuteľnosťami, sa v posledných rokoch upokojil na základe toho, že mnoho Nemcov sa vrátilo do svojej materskej krajiny (Terlouw, 2008).

2.3 Dánsko-švédská prihraničná oblasť

Hlavným špecifikom dánsko-švédskej prihraničnej oblasti je prítomnosť „prirodzenej“ bariéry v podobe Øresundskej úžiny, ktorá rozdeľuje regióny Sjælland v Dánsku a Skåne vo Švédsku. V roku 2000 sa obe strany úžiny vzájomne prepojili vďaka výstavbe Øresundského mosta, po dokončení ktorého formálne vznikla Øresundská prihraničná oblasť⁷ a zároveň sa výrazne zvýšila celková mobilita obyvateľstva medzi oboma krajinami. Od tohto momentu sme sa stali svedkami nepretržitého nárastu počtu cezhraničných migrantov žijúcich v Skåne a pracujúcich v Kodani, ktorí sem prichádzajú za priaznivejšími pracovnými podmienkami ponúkanými hlavným mestom. Avšak v poslednom desaťročí sa cezhraničná mobilita prestala týkať výlučne miestnych Švédov a začala zahŕňať stále viac dánskych občanov, ktorí sa rozhodli presťahovať svoje domovy na druhú stranu prielivu.

Ani pozdĺž dánsko-švédskej hranice nie je cezhraničná rezidenčná mobilita žiadnou novinkou. Táto špecifická prihraničná oblasť sa od ostatných odlišuje predovšetkým tým, že migračné toky sa dramaticky zvýšili po otvorení Øresundského mosta. Niektoré nedávne štatistiky zreteľne naznačujú, že za posledných desať rokov sa počet dánskych občanov sťahujúcich sa do Švédska strojnásobil z 1 582 v roku 2001 na 4 284 v roku 2006 alebo 4 311 v roku 2007. Demografický profil týchto migrantov napovedá, že ide predovšetkým o mladých ľudí (Ørestat, 2007).

7 Øresundská prihraničná oblasť je rozdelená na tri geografické jednotky: metropolitná oblasť Kodan, jej vidiecke zázemie na dánskej strane a Skåne na švédskej strane. Oblasť sa rozprestiera na celkovej ploche 21 203 štvorcových kilometrov, na ktorých žije 3,7 milióna obyvateľov, z toho dve tretiny na dánskej strane.

Ďalším charakteristickým znakom migračných tokov je tendencia dánskych presídlencov usadiť sa v blízkosti mosta, tak aby si čo najviac skrátili dochádzanie na pracovisko v Kodani. Napríklad, viac ako tretina Dánov, ktorí sa presťahovali do Skåne v rokoch 2005 a 2006, si kúpila dom menej ako päť kilometrov od Svågertorpu (železničná stanica najbližšie k mostu) a viac ako polovica z nich býva menej ako desať kilometrov od ústia mosta. Metropolitná oblasť Malmö predstavuje hlavnú destináciu tohto toku rezidenčnej mobility. (Ørestat, 2007).

Výsledky prieskumu zadaného mestskou samosprávou v Malmö v roku 2006 a uskutočneného na vzorke 2 000 dánskych občanov, ktorí sa v rovnakom roku presťahovali do metropolitnej oblasti Malmö,⁸ odhaľuje dva druhy ekonomických faktorov pozitívne ovplyvňujúcich napredovanie migračných tokov, z ktorých každý súvisí s ekonomickou situáciou migrantov. Prvým faktorom je príležitosť kúpiť lacnejšie rodinné domy v metropolitnej oblasti Kodane,⁹ zatiaľ čo druhý faktor sa viaže na nižšie životné náklady vo Švédsku. Drvivá väčšina účastníkov prieskumu (95%) deklarovala spokojnosť s presťahovaním. Zatiaľ čo v krajine pôvodu bolo iba 39% z nich zvyknutých žiť v spoločne vlastnených alebo nájomných domoch, po presťahovaní ich podiel vzrástol na 84%. Možno urobiť záver, že sú to všeobecne lepšie životné podmienky, ktoré motivujú dánskych občanov presťahovať sa do susednej krajiny.

Výsledky prieskumu zároveň odhalili niektoré typické črty spôsobu života, ktorý cezhraniční migranti vedú vo svojej novej situácii. Napriek zmene bydliska až 85% respondentov zostalo zamestnaných v Kodani. To znamená, že obrovská väčšina z nich dochádza každý deň do Kodane a späť. Podľa zverejnených výsledkov traja z piatich (59%) používajú na tento presun vlastné vozidlo.

2.4. Slovensko-maďarská prihraničná oblasť

Hoci vzájomnú slovensko-maďarskú hranicu nemožno považovať za oblasť celkom bez národnostných napätí,¹⁰ cezhraničné pohyby obyvateľstva dnes už tvoria súčasť konsolidovanej tradície. Už v období socializmu bolo možné pozorovať rôzne formy mobility, ktoré súviseli so stratégiami hľadania práce a nakupovania a ktoré boli v nasledujúcich dekádach obohatené o narastajúce využívanie inštitúcií a služieb (napr. vzdelávacích, zdravotnej starostlivosti, atď.) na druhej strane hranice. Po tom, čo sa obe krajiny stali členmi EÚ a Schengenského priestoru, sa tradičné migračné praktiky obohatili o iné druhy cezhraničnej mobility. V poslednom čase sa napríklad množia prípady maďarských firiem, ktoré sťahujú svoje sídla na druhú stranu hranice z dôvodov nižšieho daňového zaťaženia a kvalitnejšieho podnikateľského prostredia; približne od rovnakého obdobia sa datuje aj rezidenčná mobilita, čiže sťahovanie miestneho obyvateľstva na druhú stranu hranice.

8 *Wonderful Malmö: Sample Survey for Danes who Have Moved to Malmö during 2006* [Nádherné Malmö: Prieskum pre Dánov, ktorí sa presťahovali do Malmö v priebehu roku 2006], (Malmö City Hall, December 2007).

9 Vzájomné porovnanie cien nehnuteľností v Kodani a v Malmö prezradí, že cena za meter štvorcový obytnej plochy v rodinnom dome v Kodani v roku 2007 bola €3 850, zatiaľ čo v Malmö neprekročila €2 600 (www.tendensesund.org).

10 Pôvod väčšiny konfliktov siaha do obdobia dvoch svetových vojen v prvej polovici 20. storočia a následných mierových zmlúv, ktoré nikdy uspokojivo nevyriešili tieto konflikty a preto tie v súčasnosti opäť ožívajú. To sa týka predovšetkým otázky maďarskej menšiny žijúcej na Slovensku, ktorá sa v posledných niekoľkých rokoch stala hlavným terčom nacionalistickej rétoriky slovenskej vlády.

Hardi (2009) považuje nedávno začaté toky cezhraničnej rezidenčnej mobility na slovensko-maďarskej hranici za evolučnú fázu suburbanizačných procesov prebiehajúcich v mestách Bratislava a Košice. Bratislava, dynamicky sa rozvíjajúce hlavné mesto Slovenska, vybudovala prímestskú zónu značných rozmerov, ktorá vykazuje rapídne tempo hospodárskeho rastu. V dôsledku špecifickej polohy Bratislavy v bezprostrednej blízkosti štátnej hranice ako aj bujného rozvoja miestneho trhu s nehnuteľnosťami sa táto prímestská zóna už začala rozširovať aj na maďarskú stranu hranice, pričom sa očakáva ďalšie dynamické posilnenie tohto suburbanizačného procesu. Podľa odhadov sa do jesene 2008 do maďarskej prihraničnej oblasti pristáhovalo celkovo od troch do piatich tisíc slovenských občanov.

Na rozdiel od ostatných citovaných prípadových štúdií nepredstavuje cudzí jazyk faktor, ktorý by brzdil vývoj migračných tokov na slovensko-maďarskom pomedzí. Hoci táto prihraničná oblasť je mnohonárodnostná a mnohojazyková, miestni obyvatelia na oboch stranách hranice aktívne používajú maďarčinu alebo jej aspoň rozumejú. Pre väčšinu slovenských občanov – tak príslušníkov slovenskej väčšiny ako aj maďarskej menšiny – možno znalosť jazyka susednej krajiny dokonca považovať za popud pre migráciu.

3. TEORETICKÝ RÁMEC

Napriek prítomnosti určitých zvláštností vyplývajúcich zo spoločného referenčného rámca možno vyvodit' záver, že vyššie citované prípadové štúdie vykazujú celú škálu podobností. Pamätajúc na tieto konvergencie sa v nasledujúcej časti pokúsime definovať vhodný koncepčný rámec pre fenomén cezhraničnej rezidenčnej mobility. Popri skúmaní niektorých predpokladov vyjadrených citovanými autormi a pridaní niekoľkých vlastných budeme na tento fenomén nazerať v rámci dvoch analytických pohľadov, konkrétne z hľadiska suburbanizačných teórií a transnárodných migračných štúdií.

3.1. Cezhraničná rezidenčná mobilita ako dôsledok suburbanizácie prihraničných miest

V každom z vyššie popísaných prípadov je cezhraničná rezidenčná mobilita dôsledkom odstredivých síl takzvaných prihraničných veľkých miest pôsobiacich na metropolitné prímestské oblasti. Toky cezhraničnej mobility medzi mestami Nijmegen, Karlsruhe, Kodaň alebo Bratislava a ich vidieckymi perifériami sú symptomatické pre napredovanie procesu suburbanizácie. Suburbanizáciu chápeme ako rozširovanie urbánneho „tkaniva“ veľkých miest za ich administratívne hranice, ktoré sa v našom špecifickom prípade zároveň prekrývajú s hranicami štátmi. Vďaka tomuto procesu sa aj susedné vidiecke oblasti v cudzej krajine postupne stávajú rezidenčnými zónami, predmestiami či „satelitnými osídleniami“ týchto miest.

Väčšina z príčin vývoja cezhraničnej rezidenčnej mobility, ktoré boli identifikované v tejto štúdii, predstavuje typické črty suburbanizačných procesov: vysoká hustota osídlenia vo veľkých mestách kombinovaná s nedostatkom dostupného bývania; lacnejšie domy na perifériách v porovnaní s cenovou úrovňou v mestských oblastiach; vývoj prevládajúceho životného štýlu smerom k uprednostňovaniu väčších domov mimo centra mesta a bližšie k „prírode“; zdokonaľovanie cestnej siete a nárast osobnej automobilovej dopravy. Dôležitú úlohu pri ovplyvňovaní rozsahu a smeru vývoja tohto javu takisto zohrávajú vládne inštitúcie prostredníctvom svojich urbanistických politík, udeľovania stavebných povolení, úverových podmienok, investičných zámerov pri rozvoji periférnych oblastí, atď.

Suburbanizácia ako špecifická fáza „životného cyklu“ veľkých miest¹¹ zažila v Európe veľký rozmach od začiatku 70. rokov 20. storočia. V posledných desaťročiach sa územia obklopujúce mnohé európske mestá zmenili na nepoznanie. V prihraničných pásmach bola suburbanizácia často brzdená fyzickými, administratívnymi alebo „psychologickými“ bariérami, ktoré bránili mestám v rozrastaní sa do svojho prirodzeného vidieckeho zázemia. Nedávne zrýchlenie európskych integračných procesov spolu s harmonizáciou trhov prispieva k odstraňovaniu týchto bariér a umožňuje nerušený rozvoj tokov rezidenčnej mobility.

Suburbanizačné procesy vo všeobecnosti spôsobujú celú škálu sprievodných účinkov. Mnohé z nich možno pozorovať aj v prihraničných oblastiach. Decentralizácia obyvateľstva v nových periférnych rezidenčných zónach napríklad prináša výrazný nárast miery dochádzania z domu na pracovisko a následne osobnej automobilovej dopravy, čo nevyhnutne zhoršuje problém znečistenia životného prostredia. Okrem toho, vidiecka krajina na periférii preberá stále viac mestských prvkov, čím riskuje stratu svojej identity a postupné pretvorenie na ne-miesto (Augè, 1992). V neposlednom rade, ako to popisuje Sennet (1970), defenzívna a privatizačná kultúra nových rezidenčných zón má tendenciu rozširovať sa, čo môže škodiť pestovaniu kontaktov a medziľudských vzťahov medzi obyvateľmi.

Okrem „tradičných“ dopadov suburbanizácie bude náš prístup k otázke cezhraničnej rezidenčnej mobility zohľadňovať aj dôsledky migračných tokov na národnostné a jazykové zloženie obyvateľstva periférnych oblastí. V prihraničných oblastiach, ktoré sú beztak často multikultúrne a multijazykové, môže vysoký prílev občanov susednej krajiny narušiť jestvujúcu rovnováhu. Riziko vzniku konfliktných situácií hrozí predovšetkým tam, kde nové komunity migrantov neovládajú miestny jazyk a preto sa uchylujú k vytváraniu etnických enkláv, ktoré často žijú oddelene od zvyšku miestneho obyvateľstva a nemajú záujem o sociálnu integráciu.

3.2 Cezhraničná rezidenčná mobilita ako prípad transnárodnej migrácie na krátku vzdialenosť

Typickou črtou fenoménu cezhraničnej rezidenčnej mobility je dvojrozmerný migračný tok, pozostávajúci z jednej „permanentnej“ migrácie (t.j. presťahovanie z jednej strany hranice na druhú) a veľkého množstva „dočasných“ migrácií (t.j. dochádzanie do materskej krajiny a späť). Vskutku, títo migranti majú tendenciu udržiavať každodenný kontakt s mestom svojho pôvodu, kam dochádzajú do práce, vodia deti do školy, navštevujú priateľov a príbuzných, trávia svoj voľný čas a využívajú verejné a súkromné služby. Typickou črtou takejto migrácie je preto ustavičná existencia „na jednej strane“ a „na druhej strane“ hranice a život „medzi“ dvomi národnými spoločenstvami (Gielis, 2009).

V súlade s teoretickými smernicami definovanými Strüverom (2005) a rozpracovanými Gielisom (2009) sa prikláňame k nahliadaniu na fenomén cezhraničnej rezidenčnej mobility z analytickej perspektívy transnacionalizmu, ktorý sa iba nedávno začal formovať v rámci medzinárodných migračných štúdií. Transnacionalizmus možno definovať ako „proces, ktorým migranti budujú sociálne siete navzájom spájajúce krajinu ich pôvodu s krajinou ich pobytu“ (Glick Schiller et al., 1992, s.1). Účasť migrantov na transnárodných aktivitách vedie k zrodu

11 „Teória rozvojových fáz“ (Van den Berg, 1981) predpokladá, že životný cyklus miest je definovaný striedaním fáz demografického rastu a úbytku. Teória argumentuje, že trend migračných tokov je výsledkom ekonomických cyklov a procesov urbánnej transformácie. Teória identifikuje štyri dynamické fázy rozvoja: urbanizáciu, suburbanizáciu, deurbanizáciu a reurbanizáciu; prvé dve sú fázami rozmachu (t.j. obyvateľstvo metropolitnej oblasti ako celku rastie), zatiaľ čo zvyšné dve sú fázami úpadku (t.j. obyvateľstvo metropolitnej oblasti klesá).

novej kategórie migrantov: „transmigrantov“. Transmigranti sú tí, ktorí „budujú sociálne siete prostredníctvom udržiavania širokej škály citových a pomocných sociálnych vzťahov siahajúcich ponad hranice“ (tamže).

Literatúra o transnacionalizme sa často zaoberá praktikami dochádzania používanými stále väčším počtom jednotlivcov, ktorí ustavične prekračujú národné hranice.¹² Transnárodná migrácia sa vyznačuje určitou formou prispôbenia, ktoré nespočíva v radikálnom „odtrhnutí“ sa od krajiny pôvodu, ale naopak ťaží z pretrvávajúcich kontaktov s ňou. Transmigranti majú tendenciu „udržiavať“ sociálne, ekonomické a kultúrne zväzky s krajinou svojho pôvodu a súčasne „budovať“ nové takéto zväzky v krajine svojho pobytu, pričom ich posilňujú prostredníctvom svojich praktík dochádzania.¹³ V takomto prípade nepredstavuje migrácia takú traumu z odlúčenia, ktorá nastáva v prípade definitívnej emigrácie, a príslušná voľba natoľko neovplyvní život jednotlivca (Ambrosini, 2008).

Migračné toky vznikajúce v prihraničných oblastiach sa odlišujú od súčasných transnárodných migrácií na dlhšie vzdialenosti najmä zemepisnou blízkosťou medzi krajinou pôvodu a krajinou pobytu. V tejto súvislosti možno hovoriť o „transnárodnej migrácii na krátku vzdialenosť“ (Strüver, 2005). Hoci ustavičné pendlovanie odtiaľ sem a späť má vo väčšine prípadov transmigrácie najmä virtuálny charakter (Vertovec, 1999, s.447), migrácia na krátke vzdialenosti v prihraničných oblastiach zároveň vykazuje vysokú fyzickú pružnosť. Vďaka blízkosti susednej krajiny „je dochádzanie transmigrantov celkom „skutočné“ a má tendenciu rozvíjať sa na každodennej báze“ (Gielis, 2009, s.605).

Transnacionalizmus migrantov má dôležité sociálne dôsledky predovšetkým na makroúrovni. Napriek tomu, že je založený na konaní množstva jednotlivcov, ich transnárodné aktivity a vzťahy môžu ako celok ovplyvňovať budúcnosť zainteresovaných miest či dokonca národov (Portes, 2003). Vychádzajúc z tohto predpokladu možno prísť k záveru, že aj transnárodná migrácia na krátku vzdialenosť môže mať vplyv na prihraničné oblasti, v ktorých sa uskutočňuje, tým, že ich stále viac mení na „transnárodné priestory“. Podľa nášho názoru je kľúčovou otázkou, či sú tieto praktiky vyjadrením vôle viesť „transnárodný“ spôsob života alebo naopak, jednoduchým dôsledkom „národných“ pohnútok zameraných na maximalizovanie výhod vyplývajúcich z nerovnováh vytvorených historickou prítomnosťou národných hraníc.

4. CEZHRANIČNÁ MOBILITA OBYVATELSTVA V OBLASTI HORNÉHO JADRANU

V záverečnej časti štúdie sa zameriame na toky cezhraničnej rezidenčnej mobility odohrávajúce sa v taliansko-slovenskej prihraničnej oblasti. Informácie, prezentované v tejto časti pochádzajú zo stále prebiehajúceho etnografického výskumu (Jagodič, 2010¹⁴), ktorý je založený na sérii hĺbkových rozhovorov s informovanými respondentmi (t.j. realitnými agentmi, mestskými plánovačmi, právnikmi, predstaviteľmi verejných úradov, bánk, atď.), zástupcami talianskych (trans-)migrantov ako aj slovenského domorodého obyvateľstva.

12 Vďaka znižovaniu nákladov na dopravu a komunikáciu má stále viac ľudí príležitosť viesť dvojaký život, hovoriť dvomi jazykmi a udržiavať pravidelné kontakty ponad národné hranice (Portes – Guarnizo – Landolt, 1999).

13 Vertovec (2004) v snahe vyjadriť dvojité orientácie transmigrantov zaviedol termín „bifokálnosť“, ktorú charakterizoval ako akútne povedomie života uprostred vystupujúce do popredia v celom rade každodenných situácií.

14 Tento výskum tvorí súčasť vedeckej práce v rámci doktorandskej dizertácie nazvanej *Cezhraničná rezidenčná mobilita v blízkosti vnútorných hraníc EÚ: prípad Horného Jadranu*.

4.1 Pohyby obyvateľstva v minulosti a dnes

Horný Jadran predstavuje výnimočne citlivú a kontroverznú prihraničnú oblasť. V priebehu 20. storočia sa región stal svedkom niekoľkých zmien štátnej hranice prechádzajúcej cezeň ako aj následných zmien v príslušnosti rozľahlých území k rôznym štátom. Za každou zmenou nasledovali zmeny politicko-inštitucionálneho systému, etnické represie a opätovné vytyčovanie pevnej hranice, ktoré výrazne poznačili vzájomné vzťahy medzi jednotlivými skupinami miestneho obyvateľstva a zapríčinili sériu migračných vln. Na konci Druhej svetovej vojny to bol napríklad zdĺhavý a bolestivý exodus taliansky hovoriaceho obyvateľstva z Istrie a Dalmácie, ktorí z ekonomických a politických dôvodov emigrovali do Talianska po tom, čo tieto oblasti obsadila Juhoslávia.¹⁵

Absurdnosť hranice rozdeľujúcej územia, ktoré boli v minulosti úzko prepojené, spolu s dramatickým demografickým rozmachom po Druhej svetovej vojne vytvárali predpoklady na transformáciu Horného Jadranu na krízovú zónu. Avšak situácia sa nevyhrotila. Naopak, v 60. rokoch sa taliansko-juhoslovanská hranica stala ešte priepustnejšou. V tomto období boli praktiky cezhraničnej mobility inšpirované ekonomickými a spotrebnými záujmami, ku ktorým sa neskôr pridali faktory ako turizmus a voľný čas. Množstvo cezhraničných zamestnancov (napr. murári, záhradníci, pomocníci v predajniach, čašníci či opatrovatelky) začalo dochádzať za prácou z Juhoslávie do Talianska, kam ich lákali lepšie pracovné podmienky (Zago, 2004). Demokraticizácia Slovinska v prvej polovici 90. rokov a jeho nedávny vstup do EÚ ďalej posilnili tieto cezhraničné praktiky a viedli k zrodu nových fenoménov mobility.

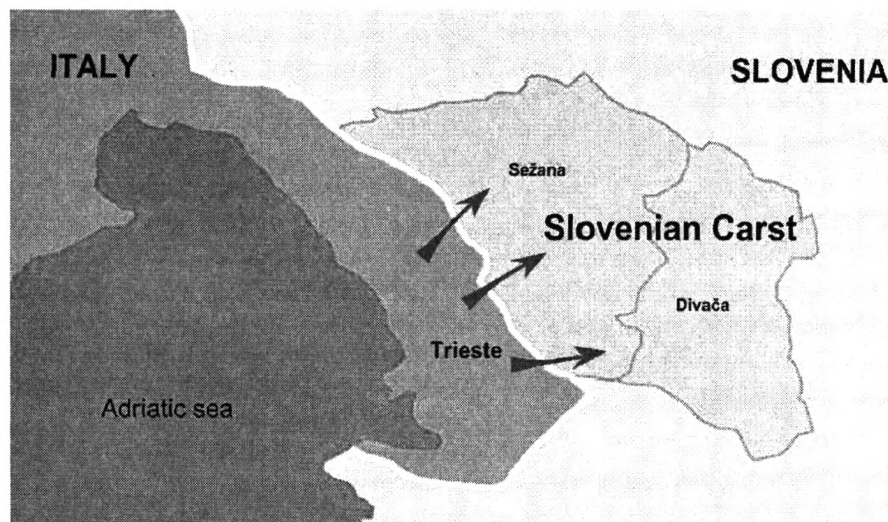
4.2. Európska integrácia a cezhraničná mobilita obyvateľstva

Cezhraničná rezidenčná mobilita v oblasti Horného Jadranu je fenomén, ktorého počiatky sa datujú do roku 2004, ihneď po vstupe Slovinska do Európskej únie. Táto udalosť viedla k liberalizácii slovinského trhu s nehnuteľnosťami, ktorý sa otvoril pre občanov všetkých členských štátov EÚ a tým pádom aj pre talianskych občanov. Pre mnohých obyvateľov Terstu, hlavného mesta regiónu Friuli-Venezia-Giulia rozprestierajúceho sa pri hraniciach so Slovinskom, sa realitný trh hneď za hranicami odrazu stal veľmi vítanou príležitosťou. Stále viac Teršťanov si kupovalo domy a sťahovalo sa do susedných vidieckych sídiel Slovinského Krasu¹⁶, oblasti, ktorá nielenže ponúkala bývanie za výhodných ekonomických podmienok ale aj vysokú kvalitu bývania v dôsledku obrovského množstva zelene.

Cezhraničná rezidenčná mobilita v oblasti Horného Jadranu sa formuje ako „prirodzené“ napredovanie suburbanizácie Terstu. Tento proces sa začal v prvých rokoch po Druhej svetovej vojne, kedy boli dediny ležiace v bezprostrednom zázemí znovu osídlené novým obyvateľstvom pochádzajúcim z mestského prostredia. Existencia prirodzenej bariéry na východe (t.j. štátnej hranice s Juhosláviou a neskôr so Slovinskom) znemožnila rozmach mesta za hranice regiónu. To viedlo k intenzívnej výstavbe v celej časti krasového územia patriaceho Taliansku. Nedávne zmeny v geopolitickom a socio-ekonomickom vývoji následne poskytli procesu suburbanizácie príležitosť prekročiť hranicu a preniknúť na slovinskú stranu.

16 Termín Slovinský Kras (po slovinsky kras, po taliansky carso) označuje prihraničnú vápencovú náhornú plošinu v juhozápadnom Slovinsku, ktorá zasahuje až do severovýchodného Talianska. Slovinský Kras pokrýva územie 851 štvorcových kilometrov, na ktorom žije 27,270 obyvateľov obcí Sežana, Divača, Komen, Hrpelje-Kozina a krasové zóny obcí Kopcr/Capodistria a Miren-Kostanjevica (Velikonja, 2007).

Obrázok 1: Suburbanizácia Terstu prestupovaním taliansko-slovinskej hranice



Zdroj: Mapa autora.

Celkový počet talianskych občanov, ktorí sa v nedávnom období presťahovali do oblasti Slovinského Krasu, je ťažké odhadnúť. Na základe údajov publikovaných Daňovou správou Slovenskej republiky celkový počet slovinských nehnuteľností kúpených talianskymi občanmi v období od mája 2004 do apríla 2010 dosiahol 950 objektov (DURS, 2010), z ktorých – ako vyplynulo z rozhovorov s niektorými slovinskými realitnými agentmi – 50% je situovaných v Slovinskom Krase. Aby naša kvantifikácia bola dôveryhodná, musíme k tomuto číslu prirátat ďalších zhruba 20% nových nehnuteľností a zároveň vziať do úvahy všetkých presídlencov, ktorí uprednostnili prenájom domov a ktorých nie je jednoduché vystopovať.

Účastníkmi týchto migračných pohybov sú predovšetkým mladé páry hľadajúce svoj prvý dom, ktoré sa v provincii Terst stretávajú s ťažkosťami pri hľadaní prijateľného riešenia svojej bytovej otázky. Mnohí z týchto mladých migrantov už majú kontakt so slovinským jazykom a kultúrou (niektorí sú členmi slovinskej menšiny v Terste, iní majú príbuzných so slovinskými koreňmi, ďalší slovinčinu študovali), čo nepochybne uľahčuje ich integráciu do nového prostredia. Väčší problém predstavuje migrácia pre ľudí so slabou alebo žiadnou znalosťou slovinského jazyka; ich ťažkosti s usadením sa vyplývajú aj z nedostatočnej znalosti socio-kultúrneho prostredia, ktoré nemohli spoznať aj kvôli dlhodobej prítomnosti národnej hranice.

V prípade Horného Jadranu majú migračné toky tendenciu sústreďovať sa do obcí ležiacich v bezprostrednej blízkosti hranice, čo uľahčuje udržiavanie kontaktov s krajinou pôvodu.¹⁷ Rozhovory s talianskymi (trans-)migrantmi, ktorí sa prisťahovali do Slovinského Krasu, odhalili, že mnohí z nich každodenne dochádzajú do Terstu, kde majú prácu, vodia deti do školy,

17 Spomedzi všetkých dedín v Slovinskom Krase sa prílev talianskych presídlencov najviac dotkol dediny Lokev, ktorá leží niekoľko kilometrov od hranice s Talianskom. Práve preto si ju za svoju cieľovú obec vybralo mnoho rodín z Terstu, ktoré si tu zakúpili vily a prenajali domy. V zóne Divača bol nedávno vybudovaný komplex rezidenčných objektov určený pre talianskych klientov. Na zvyšku územia je koncentrácia talianskych presídlencov nižšia, keďže sú rozptýlení do približne 200 miestnych dedín.

navštevujú priateľov a príbuzných, trávia voľný čas a využívajú celú škálu služieb. Pre mnohých z nich je nová rezidencia jednoducho nocľahárňou, teda miestom, kde si môžu vychutnať „prírodu“ počas niekoľkých voľných hodín cez pracovný deň alebo počas víkendu, ale na druhej strane aj miestom, ktoré nemá príliš čo ponúknuť v zmysle infraštruktúry, služieb či spoločenského a kultúrneho života.

4.3. Vedľajšie účinky a reakcia verejnej mienky

Napredovanie jednosmerných tokov cezhraničnej rezidenčnej mobility so sebou prináša viacero problematických otázok, ktoré sú zdrojom určitých obáv na strane miestnej verejnej mienky. V špecifickom prípade Slovinského Krasu majú typické účinky suburbanizácie ešte hlbší dosah vzhľadom na krehkosť tohto vidieckeho územia, ktorú si mnohí ľudia želajú zachovať. Hlavnými dôvodmi pre túto nedôveru sú potenciálne dôsledky, ktoré môžu nekontrolované migračné toky spôsobiť na štyroch rôznych úrovniach: ekologickej, krajinnej, sociálnej a kultúrnej.

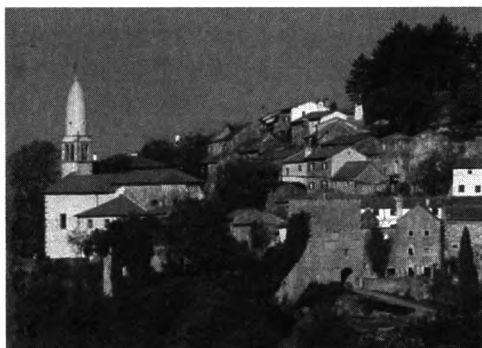
Z ekologického hľadiska je Slovinský Kras domovom morfológických a geologických unikátov, ktoré z neho robia extrémne citlivé územie.¹⁸ UNESCO napríklad zaradila niektoré z jeho pásiem do Zoznamu svetového dedičstva, z čoho vyplýva ich zákonná ochrana. Je preto jasné, že vysoký stupeň záberu miestnej pôdy v dôsledku pokračujúcich stavebných zásahov do krajiny môže predstavovať hrozbu pre konzerváciu prírodných výtvorov, vďaka ktorým je táto oblasť rozpoznateľná na medzinárodnej úrovni. Každodenné dochádzanie nových a nových presídlencov spojené s expanziou osobnej automobilovej dopravy môže spôsobiť zvýšené znečistenie prostredia a zahltenie dopravných tepien, čo predstavuje hrozbu pre kvalitu života v celom regióne.

Migračné toky sú vnímané ako nenapraviteľné poškodenie *krajiny*, keďže v území rozširujú štandard rovnakosti, čím ohrozujú špecifickú identitu krasových dedín. Hlavným nebezpečenstvom je, že typická vidiecka krajina začne pozvoľna vyzeráť ako živelné rastúce predmestie a stane sa anonymnou krajinou pozostávajúcou z rezidenčných budov, terasových víl a nákupných centier. Jedným z najkritizovanejších dôsledkov týchto migračných tokov je uhladený vzhľad novopostavených budov konštruovaných modernými stavebnými technológiami v porovnaní s tradičnou krasovou architektúrou.¹⁹ Nové budovy sa podobajú ako vajce vajcu a navyše prinášajú veľký počet prvkov, ktoré nemajú príliš veľa spoločného s typickou kultúrou krasovej krajiny.

18 Máme tu na mysli predovšetkým „krasové útvary“ vytvorené vodou, vetrom a ďalšími živlami atmosféry, ktoré narušajú podložie a vytvárajú jaskyne a podzemné pramene.

19 Krasová architektúra je typická svojou celkovou harmóniou, siahajúcou od tradične používaných materiálov (pre-slávnený „krasový kameň“) až po detaily vytvorené s vysokou citlivosťou, ktoré sa snúbia s náročky nedbalou, niekedy až hrubou remeselnou úpravou.

Obrázok 2: Typický príklad urbanistického rozmachu krasovej dedinky



Obrázok 3: Napredovanie urbanistického rozmachu



Zdroj: Slovenia.info <http://www.slovenia.info/pictures/%5Ctown%5C1%5C2004%5C10_stanjel_26491.jpg>
Civilna iniciatíva Kras <<http://civilnainiciativakras.com/node/80>>

Toto architektonické „splošťovanie“ je nielen dôsledkom najnovšieho vývoja stavebného priemyslu ale zároveň odráža zmeny v *sociálnej* štruktúre územia a vyjadruje vznikajúci spôsob života, ktorý zdôrazňuje kultúru súkromia. Medzi novými obyvateľmi regiónu je rozšírený charakteristický nasledujúci model rodinného spolužitia: určitý druh „domu-škrupinky“, ktorý poskytuje úkryt a malé izolované panstvo so všetkým komfortom. V momente, keď sa „žitie“ okreše na „bývanie“, ľudom prestáva záležať na vlastnej integrácii do nového spoločenského prostredia a uprednostňujú udržiavanie kontaktu s realitou na druhej strane hranice. Tieto životné modely ostro kontrastujú s tradičným spôsobom života v krasovej oblasti, ktorý súvisí so špecifickými modelmi spolužitia a solidarity.

Posledný problematický prvok čiastočne súvisí s tým predchádzajúcim, keďže sa týka dopadov nových migračných tokov na *kultúrnu* štruktúru Slovinského Krasu, teda územia, ktoré z národnostného a jazykového hľadiska vždy vykazovalo znaky (slovinskej) homogenity. Hlavný problém spočíva v slabej a riedkej znalosti slovinského jazyka na strane nových presídlencov a v ich následných ťažkostiach pri komunikácii s autochtónnymi obyvateľmi, ktorí sú nie vždy ochotní hovoriť po taliansky, hoci mnohí z nich by to vedeli. V niektorých oblastiach sa už stávame svedkami vzniku malých etnických enkláv zastrčených v rezidenčných komplexoch vybudovaných na okrajoch obcí, ktorých hlavnou črtou je nezávislosť a izolácia od miestneho spoločenského života.

Tento posledný prvok je hlavným predmetom kontroverzií odrážajúcich sa v miestnej verejnej mienke. Mnohí občania poukazujú na nedostatočnú účinnosť predpisov regulujúcich územné plánovanie, ktorá dláždi cestu k novým a novým stavebným zásahom v súlade s anglickou novomestskou tradíciou. Územný rozvoj sa v dôsledku toho prispôsobuje záujmom veľkých investorov a nátlakových skupín realitných maklérův, zatiaľ čo miestne komunity sú vo všeobecnosti vynechávané z rozhodovacích procesov, dokonca aj vtedy, keď ide o dôležité rozhodnutia súvisiace s územným plánovaním (Lah, 2008). Tieto prípady viedli k vzniku viacerých miestnych občianskych iniciatív, ktorých poslaním je „ochrániť Slovinský Kras ako národné, prírodné a kultúrne dedičstvo Slovinska“ (CI Kras, 2010).

Obrázok 4: Projekt výstavby v krasovej dedinke Tomaj



Zdroj: Gradimo.com <<http://www.gradimo.com/novice/9957>>

5. ZÁVERY

Päť európskych prípadových štúdií analyzovaných v tomto texte opisuje cezhraničnú rezidenčnú mobilitu ako kontroverzný fenomén, ktorý by mohol vyvolať veľmi rozdielne reakcie. Na jednej strane sú názory hľadiace na ňu ako na zaujímavé laboratórium skúmajúce cezhraničnú integráciu „zdola nahor“, ktorá môže prispieť k definitívnemu odstráneniu fyzických hraníc a okresaniu tých psychologických. V tomto svetle predstavuje tento fenomén výzvu konceptu národného štátu, keďže môže prispieť k transformácii prihraničných oblastí na transnárodný priestor na stretávanie a spolužitie rozličných ľudí, kultúr a životných štýlov.

Na druhej strane sú názory, v ktorých prevláda národná orientácia a ktoré vnímajú cezhraničnú rezidenčnú mobilitu ako invazívny proces kontaminujúci pôvodné územie cudzородými prvkami. Vo všeobecnosti sa zdôrazňujú dva druhy vedľajších účinkov cezhraničnej mobility: prvým sú typické dôsledky spôsobené napredovaním procesu suburbanizácie, čiže ekologické problémy, znehodnotenie krajiny, rozširovanie kultúry súkromia, atď.; druhým sú zmeny v národnostnej a jazykovej štruktúre obyvateľstva. Prejavy vzájomného nesúhlasu vytyčujú nové druhy hraníc a hrozia vyprovokovaním nových sociálnych či národnostných konfliktov.

Jestvujú pravdaže aj iné, zmierlivejšie názory, ktoré nazerajú na vznik a vývoj migračných tokov ako na neoddeliteľnú súčasť dynamiky života v blízkosti hranice a normálny dôsledok vyrovnávania nerovnováh medzi dvomi susediacimi celkami, zapríčinených dlhotrvajúcou prítomnosťou národnej hranice. Hoci politika EÚ tlačí na ekonomickú harmonizáciu prihraničných oblastí, rozdiely v oblasti životných nákladov, miezd, daňových systémov a trhu s nehnuteľnosťami stále pretrvávajú a povzbudzujú obyvateľov týchto oblastí k ťaženiu z týchto nerovností v rôznych každodenných situáciách.

Bez ohľadu na rozdielne ontologické názory napredovanie tokov cezhraničnej rezidenčnej mobility upriamuje pozornosť na celú škálu praktických otázok, ktorým čelia authority na národnej, regionálnej či miestnej úrovni, napríklad: Akým spôsobom chcú podporiť integráciu pre-

sídlencov do nového socio-kultúrneho prostredia? Ako sú pripravené zvládnuť potenciálne situácie vyplývajúce zo segregácie alebo priamo etnické konflikty? Ako sa vysporiadajú s fiškálnymi otázkami súvisiacimi so skutočnosťou, že presídlenci obyčajne platia dane v krajine pôvodu ale zároveň využívajú niektoré verejné služby v krajine pobytu? Aký druh spolupráce je možné rozvinuť medzi susediacimi obcami v záujme vyriešenia týchto problémov? Toto sú len niektoré z množstva otázok, ktoré by mal výskum v najbližších rokoch prebádať a osvetliť.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- Ambrosini, M. (2008), *Un'altra globalizzazione. La sfida delle migrazioni transnazionali*, Il Mulino, Bologna.
- Augè M. (1992), *Non-lieux: introduction à une anthropologie of supermodernity*, Seuil, Paris.
- Bohn, T. (1997), *Le mode de vie des menages Allemands de la Bande Rhenane Nord*, Institut d'Etudes Politiques, Strasbourg.
- Bökenbrink, C., & Vetter, S. (2001), „Die grenzüberschreitenden Wohnsitzverlagerungen innerhalb des Paminaraumes“ in *Pamina, Europäische Region mit Zukunft*, Verlag der Pfälzische Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften, Speyer.
- CI Kras (2010), Poslanstvo, <civilnainiciativakras.com>.
- Directive 2004/38/EC, Oficiálny spravodajca Európskej únie, L158 z 30. apríla 2004: s.77.
- DURS (2010), Števílo kupljenih nepremicnin v RS s strani tujcev. Obdobje od 1. 5. 2004 do 30. 4. 2010; <www.durs.gov.si/si/stevilo_kupljenih_nepremicnin_v_rs_s_strani_tujcev>.
- Gielis (2009), „Borders Make the Difference: Migrant Transnationalism as a Border Experience“ in *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 100, 5: s.598–609.
- Glick Schiller, N. et al. (eds.) (1992), *Towards a Transnational Perspective on Migration*, New York Academy of Sciences, New York: s.1–25
- Hardi, T. (2009), „Changing Cross-Border Movements on the Slovakian-Hungarian Border Region after the EU Accession“ in *Region and Regionalism*, 9, 1: s.175–186.
- Huijgen, G. & I. Reijmer (2005), *Wonen in Duitsland. Een Kwalitatieve Verkenning van Actuele Ontwikkelingen*, I&O Research, Enschede.
- Lah, L. (2008), „Ključna vprašanja in odgovori o prostorskem razvoju Krasa“ in Zelnik, D. (ed.) *Ohranitev kraške krajine kot razvojna priložnost Krasa*, Državni svet Republike Slovenije, Ljubljana: s.13–18.
- Ørestat (2007), *Migration across Øresund*; <www.tendensØresund.org/en/migration-across-Øresund>.
- Perkmann, M. & Sum, N.L. (2002), *Globalization, Regionalization and Cross-Border Regions*, Palgrave Macmillan, Basingstoke.
- Portes, A. (2003), „Conclusion: Theoretical Convergencies and Empirical Evidence in the Study of Immigrant Transnationalism“ in *International Migration Review*, 37: s.874–892.
- Portes, A., L.E. Guarnizo & P. Landolt (1999), „The Study of Transnationalism: Pitfalls and Promise of an Emergent Research Field“ in *Ethnic and Racial Studies*, 22: s.217–237.
- Ramm, M. (1999), „Saarländer im grenznahen Lothringen. 'Invasion' oder 'Integration'?“ in *Geographische Rundschau*, 51: s.110–115.
- REK. (2001), *Raumentwicklungskonzept/schema d'aménagement de l'espace PAMINA*, PAMINA, Lauterbourg.
- Schipper, B. (2005), *Tien Redenen om in Duitsland te Gaan Wonen*; <www.verhuis.de/start/index.html>.
- Sennet, R. (1970), *The Uses of Disorder: Personal Identity & City Life*, Alfred A. Knopf, New York.
- Sidaway, J.D. (2001), „Rebuilding Bridges: A Critical Geopolitics of Iberian Transfrontier Cooperation in a European Context“ in *Society and Space*, 19: s.743–778.
- Spierings, B. & M. Van der Velde (2008), „Shopping, Borders and Unfamiliarity: Consumer Mobility in Europe“ in *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 99: s.497–505.

- Strüver, A. (2005), „Spheres of Transnationalism within the European Union: On Open Doors, Thresholds and Drawbridges along the Dutch-German Border“ in *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 31: s.323–344.
- Terlouw (2008), „The Discrepancy in PAMINA between the European Image of a Cross-Border Region and Cross-Border Behaviour“ in *GeoJournal*, 73: s.103–116.
- Van den Berg, L. et. al. (1982), *Urban Europe: A Study on Growth and Decline*, Pergamon, Oxford.
- Van Houtum, H. & Giellis, R. (2006), „Elastic Migration: the Case of the Dutch Short-Distance Transmigrants in Belgian and German Borderlands“ in *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 97, 2: s.195–202.
- Velikonja, P. (2007), *Analiza razvojnih možnosti Krasa, Občina Komen, Ajdovščina*.
- Vertovec, S. (1999), „Conceiving and Researching Transnationalism“ in *Ethnic and Racial Studies*, 22: s. 447–462.
- Vertovec, S. (2004), „Migrant Transnationalism and Modes of Transformation“ in *International Migration Review*, 38: s.970–1 001.
- Westhof, P. (2003), „Wonen bij de Buren“ in *Vereniging Eigen Huis Magazine*, November: s. 12–14.
- Zago, M. (2004), „Il confine-ponte: la strategia“ in Meyr, G. – Pupo, R.: *Dalla cortina di ferro al confine ponte*, Civici Musei Storia ed Arte.

Preklad: Daniel Borský

IRÉN SZÖRÉNYINÉ KUKORELLI

TRANSFORMÁCIA RURÁLNEJ OBLASTI: SUBURBANIZÁCIA, REKREÁCIA

Cieľom štúdie je výskum štyroch obcí ležiacich v oblasti, na ktorú je zameraný projekt bratislavskej aglomerácie AGGLONET. Chceme analyzovať regionálne procesy, ktoré poukazujú na rekreačnú suburbanizáciu. V Maďarsku sme vybrali obce Rajka, Dunakiliti, Dunasziget a na Slovensku Vojku nad Dunajom. Budeme hľadať odpoveď na otázku, aké zmeny priniesol proces suburbanizácie v oblasti rekreácie a turizmu do obcí, ktoré majú rozličné ekonomické danosti a minulosť.

Z hľadiska suburbanizácie, ako aj rekreácie je suburbanizovaná oblasť, ktorej sa venuje projekt AGGLONET, špecifická. Medzinárodnej a domácej suburbanizácii sa venuje mnoho diel. V Maďarsku sa suburbanizácii Budapešti venovali známi autori ako Pál Beluszky (1998/a. 1998/b.) (1999) (2002), Zoltán Kovács (1998/a., 1998/b.) (2008), Dolnú zem a suburbanizačné javy vo veľkých dolnozemských mestách vo svojich dielach analyzuje Judit Tímár (1993), (1994), (1995), (2001), rekreačné funkcie zasa skúma László Csordás (1995), (1996), (1998).

Aglomerácii Győr sa venovali Imre Göcsei, Tamás Hardi (2008/a., 2008/b.), (2010), Szigetköz, ktorý prežil krízu prostredia, sa osobitne venovali Imre Göcsei a Irén Kukorelli Szörényiné (2003/a., 2003/b.), (2007). Posledne spomínaná autorka sa vo viacerých štúdiách venovala rozvoju vidieckej turistiky v danom regióne, objaveniu sa turizmu, ktorý je zameraný na prírodu, vzťahy medzi turizmom a novými funkciami, ktoré priniesla zmenu režimu.

Suburbanizačný výskum je zameraný na procesy, ktoré vyvoláva sídlo (hlavné mesto) spoza štátnej hranice a ovplyvňuje územie doteraz nezasiiahnuté urbanizáciou, pričom samotný proces vyvolala integračná politika a ekonomická sila hlavného mesta.

Charakteristiku turizmu v regióne môžeme rozdeliť do troch etáp. Prvou etapou je obdobie pred zmenou režimu do roku 1990, druhá etapa siaha od roku 1990 po začiatok suburbanizácie, tretia etapa trvá do dnešných dní.

1. ROKY PRED ZMENOU REŽIMU

V tomto období v skúmaných obciach nemôžeme hovoriť o turizme v dnešnom slova zmysle. V štatistikách týkajúcich sa návštevnosti sa síce objavujú všetky obce, no každá má iný ráz.

A./ Rajka vykazuje výsledky najmä v oblasti sezónnej turistiky, cez obec prechádzali predovšetkým východonemeckí turisti. Obec bola pred rokom 1990 prvou zastávkou východonemeckých turistov smerujúcich k Balatonu, kde trávili dovolenku spoločne so svojimi západnými príbuznými. Rajka bola po prechode cez hranicu prvou maďarskou obcou, ktorú navštívili. Pre týchto návštevníkov sa postavili hotely, penzióny a izby na prenájom, ktoré však po zmene režimu prišli o klientov.

„Cez Rajku v minulosti cestovalo mnoho turistov, obec leží pri hranici, bolo to tak najmä v období, keď sem prichádzali obyvatelia NDR. Mnoho ľudí v obci ponúkalo izby na prenájom, niekoľko z nich ich oficiálne ponúka aj dnes,“ – potvrdil vyššie spomínané fakty starosta.

Obec ponúkala 175 lôžok, z ktorých 114 patrilo súkromnému sektoru.

Počet hostí vo všetkých ubytovacích zariadeniach bol 5 735, z toho 3 644 cudzincov.

Počet prenocovaní vo všetkých ubytovacích zariadeniach bol 7 664, z toho 3929 cudzincov¹.

Údaje hovoria sami za seba, veď počet zahraničných hostí a počet nocľahov je takmer rovnaký, čo potvrdzuje, že ide o tranzitný turizmus, kedy sa hosť v obci zdrží len jednu noc.

B./ Dunakiliti: V osemdesiatych rokoch bolo v obci vďaka výstavbe vodného diela nemálo ubytovacích kapacít. Ubytovacie kapacity slúžili stavebným robotníkom a vedúcim pracovníkom stavby, teda za vysokým počtom nocľahov treba hľadať spomínanú štátnu investíciu. V tomto období bol v obci vysoký aj počet súkromných ubytovacích kapacít (189)². V roku 1985 dosiahol v obci počet nocľahov 4 676, no v roku 1989 ich počet výrazne stúpol, podľa údajov T-STAR ich bolo 28 478. Tieto čísla však neodzrkadľujú nárast rekreácie v obci, ale týždňovky pracovníkov vodného diela.

C./ Dunasziget: Na túto obec nemala dosah výstavba vodného diela, čo ukazuje aj to, že kapacita ubytovacích zariadení, ako aj počet nocľahov je v porovnaní s predchádzajúcimi dvoma obcami výrazne nižší. Obec mala len 10 ubytovacích kapacít, v roku 1985 zaregistrovali v obci len 157 hostí, v roku 1989 to bolo 617 hostí³. Tento malý počet hostí však prišiel do obce stráviť voľný čas, koncom sedemdesiatych a začiatkom osemdesiatych rokov tu bolo totiž vytvorené rekreačné centrum a v časti Doborgaz vzniklo kúpalisko pod holým nebom. Boli tu postavené rekreačné zariadenia mosonmagyaróvárskeho fabrík, rekreačné strediská Mofém, Motim a Kühne, ktoré zabezpečili návštevnosť kúpaliska a reštaurácií. Podnikové rekreačné pobyty sa však v štatistických údajoch neuvádzajú.

Súhrnne môžeme povedať, že pre Rajku bol typický tranzitný turizmus, v Dunakiliti sa rozmohlo ubytovanie vďaka výstavbe vodného diela a Dunasziget bola obec, v ktorej sa rozmáhal turizmus v tradičnom slova zmysle, čo však nemôžeme doložiť štatistickými údajmi. Do obce chodili ľudia na podnikové rekreácie a pozdĺž dunajského ramena stáli v Dobrohošti víkendové chatky, ktorých majiteľmi boli najmä obyvatelia Mosonmagyaróváru. Rekreačná funkcia teda bola pre obec typická už pred zmenou režimu bola.

Zmena režimu a zastavenie výstavby vodného diela však tieto procesy zmenili. V Rajke pominul východonemecký tranzitný turizmus, v Dunakiliti sa zastavilo prenajímanie izieb a v Dunaszigete boli zatvorené podnikové rekreačné zariadenia, v ktorých podnikových pracovníkov vystriedal buď rozvrat alebo privatizácia.

2. OD ZMENY REŽIMU PO VSTUP DO EÚ

Po zmene režimu v prvej polovici deväťdesiatych rokov nastala v Szigetköze kríza prostredia, pričom namiesto jej skorého vyriešenia zostalo len čakanie.

Samosprávy už v roku 1992 založili záujmové združenie zamerané na územný rozvoj (Združenie samospráv Szigetközu, SZÖSZ), ktorého členmi boli všetky tri skúmané maďarské

1 Údaje: KSH Megyei Stat. Évkönyv 1990.

2 T-STAR 1989.

3 T-STAR 1985. 1989.

obce. Cieľom združenia bola ochrana prírody a životného prostredia, pričom združenie využilo všetky projektové možnosti na výstavbu cyklotrasy, ktorá bude súčasťou podunajskej európskej siete cyklotrás. Cieľom samospráv bolo to, aby turisti objavili tento región, ktorý je bohatý na prírodné krásy. Združenie chcelo dosiahnuť, aby bola oblasť zaradená medzi národné parky, alebo aspoň prírodné parky. Ministerstvo životného prostredia určilo v Szigetköze oblasti ochrany prírody, následne viaceré samosprávy vybudovali vlastné náučné chodníky a rozmiestnili informačné tabule o obecných pamätihodnostiach. Napokon bola vďaka spoločnému projektu (hoci vo viacerých etapách) vybudovaná aj cyklotrasa, ktorá sa stala súčasťou podunajskej cyklotrasy Eurovelo.

V deväťdesiatych rokoch podnikatelia v oblasti cestovného ruchu založili Spolok za turizmus v Szigetköze. Spolok preferuje ekoturizmus, v regióne sú vhodné podmienky na kanoistickú a jazdeckú turistiku, po výstavbe cyklotrasy sú vhodné podmienky aj pre cykloturistiku. Na celoštátnej výstave Cestovanie, ktorá má už aj európsky ohlas, má spolok vlastný stánok, v ktorom propaguje turizmus v Szigetköze.

Podnikateľmi v oblasti turizmu nie sú v prvom rade farmári, ale tí, ktorí sa po zmene režimu pokúsili využiť nové možnosti, motiváciou bol často únik pred nezamestnanosťou, v istých prípadoch boli zasa silné výzvy robiť čosi iné, nové.

Tri obce sa postupne menili, pričom najväčšiu zmenu vyvolal zánik poľnohospodárskych družstiev. Vďaka geografickej polohe bolo už od druhej polovice osemdesiatych rokov čoraz populárnejšie pracovať v zahraničí, najmä v Rakúsku, čo kompenzovalo nárast nezamestnanosti v prvej polovici deväťdesiatych rokov a zvýšilo príjem domácností.

Okrem práce v zahraničí k zmene výrazne prispel aj rakúsky kapitál, ktorý sa na severozápade župy, napríklad v Dunakiliti, objavil už začiatkom deväťdesiatych rokov. Okrem malých podnikov sa investovalo aj do turizmu. V Dunakiliti bol postavený hotel Princess Palace, ktorého výstavbu financoval bývalý obyvateľ Dunakiliti, klenotník belgickej kráľovskej rodiny, ktorý sa z Belgicka vrátil domov. Pri hoteli postavil golfové ihrisko, ktoré funguje aj dnes. Pri nedostavanom vodnom diele bol otvorený súkromný kemping, ktorý je dnes už významným turistickým strediskom s vlastnými programami.

Pre túto etapu nebol typický len príchod rakúskeho kapitálu a odchod za prácou do Rakúska, v tomto období tu nakupovali nehnuteľnosti Rakúšania, Nemci a v malej miere aj Holanďania, kvôli moratóriu na ornú pôdu bol veľmi populárny nákup obytných domov a chatiek pri Balatone, v Zale a Szigetköze. Podľa výskumu z roku 2000 spomedzi všetkých zahraničných štátnych občanov, ktorí si v Maďarsku kúpili nehnuteľnosť, tvorili Rakúšania 20% a Nemci 40% (Gazdaság és Jog, 2001).

Aj v skúmaných troch obciach kúpili Rakúšania viacero nehnuteľností. V týchto obciach, hoci presný údaj nemáme, sa ich pomer pohybuje okolo 90%. Aj mnohé nehnuteľnosti v rekreačnom stredisku v Dunaszigete mali rakúskeho majiteľa.

„Víkendové domy kupovali najmä zámožnejší Rakúšania, ktorí ich prestavali, postavili pekné domy, staré zbúrali,“ povedal starosta.

V Dunakiliti zmenilo tradičnú tvár obce vytváranie parciel, mohli by sme povedať, že sa objavili znaky counterurbanizácie. Vytvárali sa čoraz menšie parcely, ktoré už nie sú vhodné na tradičné sedliacke hospodárenie, keďže mladé obyvateľstvo oň už nemá záujem.

„Nevieme predat' veľké pozemky. Ľudia začali podávať žiadosti aj o rozdelenie pozemkov s rozlohou 900 metrov štvorcových. Väčšina obyvateľov obce teda nechce pestovať ani zeleninu pre potreby vlastnej kuchyne. Myslím, že ani z celoštátneho hľadiska nie je pravdivá predstava, že pod hlavičkou uchovávaní tradícií zabezpečuje rozvoj vidieka samozásobovanie,

podobne ako v ktorejkoľvek časti sveta,“ potvrdil tento trend starosta. Szigetköz je síce oblasť s tradíciou pestovania zeleniny, no zmenu v životnom štýle vníma podobne aj starosta ďalšej obce. *„Nie je záujem o zeleninový záhradu, len o kosačku,*“ konštatoval.

„Vrátim sa k tvorbe parciel, ktorá spôsobuje nejednu dilemu, keďže nechceme, aby bol životný priestor našich obyvateľov priveľmi preplnený. Mladí ľudia si totiž pri kúpe parciel s rozlohou 200-300 metrov štvorcových neuvedomujú, čo to znamená. Nechcú pozemok s rozlohou 800 metrov štvorcových, lebo sú s ním len starosti, treba kosiť trávu atď. O záhrade ani neuvažujú, keďže nevedia ani okopávať, odkiaľ by potom vedeli, kedy a ako sa čo sadiť a podobne. Neskôr, keď vedľa seba vyrastie množstvo rodinných domov, prichádzajú problémy,“ pokračuje starosta.

V deväťdesiatych rokoch sa v atmosfére zmeny režimu a v čase rozvoja turizmu a výstavby cyklotrasy azda priveľa očakávalo od cestovného ruchu. Keďže významne poklesol domáci turizmus, poskytovatelia služieb nadhodnotili miestne zaujímavosti a očakávali vysoký počet západných turistov. Čoskoro si museli uvedomiť, že región môže v prvom rade počítať s domácimi návštevníkmi, na čo sa koncentroval aj turistický marketing Szigetközu. SZÖSZ a Spoločnosť pre regionálny rozvoj západnej brány (súčasťou oboch sú skúmané obce) vypracovali viacero rozvojových dokumentov, v ktorých sa sformulovali strategické ciele rozvoja cestovného ruchu. SZÖSZ v dokumente „Strategické ciele...“ už v ovanie imidžu, zdôrazňoval úlohu miestnej kultúry a potrebu komercializovať jedinečnosť regiónu. Turistická koncepcia Spoločnosti pre regionálny rozvoj západnej brány (1998) zdôraznila význam prehĺbenia marketingu, využitie vodnej nádrže v Dunakiliti na turistické účely a detailné vypracovanie programovej ponuky. V roku 2002 sa dokončil aj Ekoturistický program Szigetközu, v ktorom sa medzi prioritami uvádza pešia a cyklistická turistika, vodná a jazdecká turistika. Treba zdôrazniť, že v širších, župných a regionálnych dokumentoch, sa viackrát objavila myšlienka o vytvorení národného parku. V Koncepcii trojhraničného regiónu (1999) sa píše o „vytvorení rakúsko-maďarsko-slovenského podunajského národného parku, súčasťou ktorého by bol aj nový Národný park Szigetköz a o výstavbe spoločne prevádzkovaného monitorovacieho systému“. Koncepcia okrem toho vyzdvihuje aj liečebnú turistiku, ako aj potrebu vybudovať chýbajúce úseky cyklistickej siete a spojiť existujúcu cyklotrasu s cyklotrasou na slovenskej strane a Neusiedler See. Zdá sa, že len táto stratégia sa meritórne venovala spojeniu slovenských a maďarských území s cieľom vytvoriť spoločný rekreačný región.

Zdá sa, že turistický rozvoj, ktorý bol zrealizovaný v deväťdesiatych rokoch, mal napriek mnohým stratégiám a programom ad hoc charakter. Plánovaná bola len výstavba cyklotrasy, ktorá sa z projektových zdrojov zrealizovala ako spoločný program samospráv. Hoci aj tu sa stretávame s kritikou, ktorá možno nie je neoprávnená, cyklotrasa v Szigetközé totiž vedie popri štátnej ceste, teda nespája prírodné krásy Szigetközu, starý Dunaj a jeho blízke okolie, ale obce v severojužnom smere, pričom obchádza Dunakiliti, Dunasziget a Rajku.

V skúmaných troch obciach sa turizmus nevyvíjal nápadne, ale zato rovnomerne. Pre celý región bol typický soft turizmus a rôzne ekoturistické odvetvia. Je zjavné, že v Dunaszigete a Dunakiliti sa už v tejto etape začal rozvíjať vodný a jazdecký turizmus.

V Dunakiliti sa udomácnil parkúr, pravidelne sa tu konajú parkúrové preteky celoštátneho významu, ktoré lákajú pomerne veľa divákov. Súťaž je zaujímavá aj z hľadiska cestovného ruchu, keďže na 2-3-dňových parkúrových pretekoch sa zúčastňuje 200-300 jazdcov, čo generuje aj významný počet divákov. V obci sa venujú aj rekreačnému jazdeniu a chovajú sa tu aj športové kone. Jeden z chovateľov má 15-20 koní, plus žriebätá.

Druhým turistickým odvetvím je vodný turizmus, ktorý má šťastie hviezdicovitý charakter. Pred desiatimi rokmi vznikol klub vodných športov, ktorý popularizuje toto turistické odvetvie.

Spomínané aktivity sa len ťažko dajú štatisticky vykázat', od roku 1998 sa síce zhromažďujú údaje o návšteve vidieka, tie však neodzrkadľujú skutočný počet hostí. Ubytovacie kapacity (Tabuľka č. 1) totiž neobsahujú vidiecke ubytovanie, ktoré je typické pre analyzované obce. V Dunakiliti boli v 2003 traja, v Dunaszigete zasa 13 poskytovatelia ubytovacích služieb, v spomínanom roku tu bolo 317, resp. 189 hostí, pričom počet zahraničných hostí bol veľmi nízky, spolu 6 a 27. V Rajke je síce počet týchto zariadení vyšší, no počet hostí je menší než v predchádzajúcich dvoch obciach, bolo ich len 52. To, že spomedzi troch obcí rastie v oblasti vidieckej turistiky význam Dunasziget, dokazuje aj to, že kým v ostatných dvoch obciach od deväťdesiatych rokov klesol počet poskytovateľov služieb v oblasti vidieckeho turizmu, v Dunaszigete sa ich počet zdvojnásobil, hoci v porovnaní s možnosťami je ich počet ešte stále nízky.

Tabuľka č. 1: Ubytovacie kapacity a počet nocľahov

Obec	Počet všetkých ubytovacích kapacít	Počet lôžok v hoteloch	Počet všetkých hostí v ubytovacích zariadeniach	Počet zahraničných hostí v ubytovacích zariadeniach	Počet nocľahov v ubytovacích zariadeniach	Počet nocľahov zahraničných hostí v ubytovacích zariadeniach
Dunakiliti	196	63	2041	1007	5900	1940
Dunasziget	23	0	467	114	1080	249
Rajka	240	0	974		974	0
Spolu	559	63	3482	1121	6954	2189

Prameň: KSH TSTAR, 2003.

Súhrnne o troch skúmaných obciach môžeme povedať, že zmena režimu v nich z hľadiska turistického ruchu nepriniesla výrazný úspech.

Konflikt ohľadne vzdúvadla v Dunacsúnyi a výstavby gabčíkovského vodného diela upriamil pozornosť župnej a celoštátnej politiky na Szigetköz, slovensko-maďarský konflikt ohľadne dostavby silnel, dokonca prakticky znemožnil bilaterálnu spoluprácu. Na druhej strane maďarská strana v deväťdesiatych rokoch uprednostňovala budovanie rakúsko-maďarských a západno-maďarských vzťahov, favorizovala západné vplyvy a ich adaptáciu. Pri riešení problematiky regiónu sa zdôrazňovalo jediné riešenie, a to vytvorenie národného parku, vďaka ktorému by sa chránilo prírodné prostredie Szigetköz, čomu mal byť podriadený aj turizmus a ďalší rozvoj. Už v roku 1993 vznikla medzivládna dohoda o vytvorení cezhraničného národného parku podľa vzoru Národného parku Neusiedler See – Seewinkel – Hanság. Napokon táto myšlienka zanikla najmä preto, že riaditeľstvo Národného parku Neusiedler See – Seewinkel – Hanság spochybnilo argumenty pre vytvorenie samostatného národného parku s tým, že veľkosť chránených území v Szigetköze nie je pre vznik národného parku dostatočná. Takmer dvadsaťročné obdobie váhania zastavilo premyslený rozvoj turizmu a väčšie investície do sektora cestovného ruchu. Zostali malé kroky, kapitálovo chudobné vidiecke turistické zariadenia, rozšírenie ubytovacích kapacít pre vidiecku turistiku alebo ojedinelé izolované väčšie investície.

Nárast rekreačných aktivít, ktorý sa v Dunaszigete začal pred zmenou režimu, nebol kvôli zmene vlastníckych vzťahov bezproblémový, ale obec vďaka miestnym danostiam a v minulosti vytvorenému rekreačnému stredisku prežila šok zo zmeny režimu a vyvíjala sa pozitívnym

smerom. V obci je populárna vodná, jazdecká a cyklistická turistika. Pre Dunakiliti nie je vidiecka turistika charakteristická, vybudovaný päťhviezdičkový hotel (kým fungoval) kvôli vysokým cenám neslúžil turistom prichádzajúcim do regiónu, využívali ho najmä účastníci školení, konferencií a iných organizovaných podujatí. Kemping vybudovaný v susedstve vodnej nádrže, ktorá prišla o svoju funkciu, sa z dlhodobého hľadiska stal centrom vodného turizmu. V obci je od polovice deväťdesiatych rokov atrakciou špeciálne odvetvie jazdeckej turistiky, parkúrové preteky síce trvajú krátko, ale lákajú veľa návštevníkov. Rajka sa turizmom chváliť nemôže, zmena režimu ho zastavila, pričom v druhej etape obec nenašla svoje možnosti. Rajku obišla aj cyklotrasa, ako aj vodná turistika, ktorú ponúka Szigetköz.

Nevýhodou všetkých troch obcí, ako aj Szigetközu je, že nedokázali zrealizovať vstup pre malé lode, o ktorom sa uvažovalo už začiatkom deväťdesiatych rokov.

„Možnosti vodnej turistiky na Dunaji sú dané, vzdúvadlo je pre malé lode k dispozícii, je funkčné, dala by sa vyriešiť aj otázka plavebnej komory, ktorá sa dnes dá využívať len s povolením. Vždy treba predložiť žiadosť o využitie plavebnej komory alebo sa využije načierno. Najprv treba lode vybrať, zrealizovať vzdúvanie, prejsť cez komoru, je to smiešne. Ešte vždy je problém prejsť s malými loďami, na kanoe, ktoré sú plné vecí, no s jachtami a inými loďami sa prejsť nedá. Vzdúvadlo sa teda prakticky pre medzinárodný cestovný ruch nevyužíva, nevyužívajú ho ani miestni obyvatelia. V okolí vzdúvadla je hotová rôzna infraštruktúra, s minimálnou investíciou by sa to dalo vyriešiť, veď pri vzdúvadle je dokonca aj miesto pre čerpaciu stanicu, ktorá tam v minulosti fungovala,“ hnevá sa starosta Dunakiliti.

3. OD VSTUPU DO EÚ PO DNEŠOK

Čo sa v uplynulých rokoch v tejto oblasti Szigetközu stalo? Tento región charakterizujú transformujúce sa vlastnícke vzťahy, meniac sa miestna komunita, meniaci sa životný štýl a meniace sa funkcie. Po vstupe do Európskej únie a najmä do Schengenu sa v regióne odštartovali doteraz neznáme migračné a suburbanizačné procesy. V severozápadnom cípe Maďarska sú jednoznačne prítomné znaky suburbanizácie a rekreačnej suburbanizácie, na severnú oblasť Szigetközu však výrazne nevpłyva maďarské veľkomesto Győr, ale susedné hlavné mesto, Bratislava.

Vplyvy suburbanizácie sa teda dajú skúmať v oblasti, v ktorej je tento proces úplne nový, citeľný je až v posledných rokoch, navyše pod vplyvom hlavného mesta susednej krajiny. Domnievame sa, že tieto faktory spôsobujú, že v tomto prihraničnom regióne je v maďarskom výskume suburbanizácie potrebný nový spoločensko-ekonomický prístup.

Skúmaný región doteraz charakterizovali rurálne znaky a cestovný ruch zameraný na prírodu. Hoci rekreačná funkcia bola v regióne vďaka prírodným danostiam prítomná, no spôsoboval ju Mosonmagyaróvár, preto sa jej rozsah dal charakterizovať vplyvom stredne veľkého mesta. Aglomeračný vplyv Győru, ktorý zosilnel po zmene režimu, nebol už v severnom cípe Szigetközu citeľný. Na základe toho sme vyššie skonštatovali, že pre Horný Szigetköz je typická counterurbanizácia a rurálny turizmus.

V týchto troch obciach a v jednej slovenskej obci ďalej predstavíme znaky rekreačnej suburbanizácie, ktorú vyvolali bratislavské aglomeračné procesy.

Pre maďarské obce a s ich účasťou sa pred vstupom krajiny do EÚ, až do roku 2003, zrodilo viacero dokumentov zameraných na územný rozvoj. Na základe ich analýzy a doterajších výsledkov výskumu, ako aj na základe rozhovorov so starostami dokážeme vypracovať aktuálnu správu o rekreačných procesoch v týchto obciach, o transformácii obcí a adaptácii „rural change“.

V dokumentoch o územnom rozvoji širšieho regiónu a skúmaných obcí sa z hľadiska turistického sektora ani raz nespomína možnosť suburbanizačného vplyvu na obce Horného Szigetközu, preto môžeme povedať, že región nebol pripravený na príchod obyvateľov Bratislavy, ani na spustenie procesov suburbanizácie a rekreačnej suburbanizácie, ktoré s tým úzko súvisia. Dokumenty o územnom rozvoji skúmaných obcí nerátali s blízkosťou a vplyvom Bratislavy. Pozornosť výskumníkov a autorov programov na tento nový jav v Szigetköze upriamilo až vyst'ahovanie prvých „lastovičiek“ (obyvateľov Bratislavy).

Suburbanizácia sa najprv a najsilnejšie dotkla Rajky. Turistické služby v obci stratili svoj význam z vyššie rozoberaných dôvodov. V odbornej literatúre sa väčšinou uvádza, že rekreačná suburbanizácia vyvoláva/môže vyvolať suburbanizáciu (Williams, M. A. – Halls, M.C.:1991), avšak v tomto prípade sme svedkami opačného procesu, lebo tu krásu nezasiahnutej prírody najprv objavili noví osídlenci Rajky a ich priatelia, čo v obci generovalo záujem o rekreáciu, o víkendové pobyty.

„Ludí, ktorí sa sem prisťahovali, oslovilo tunajšie prostredie, my si azda ani neuvedomujeme, v akom nádhernom prostredí žijeme. Aké je to opevnenie, žijú tu divé zvieratá, počnúc jeleňmi, ktoré človek v prírode zazrie, lebo ich je veľa. Rajka má veľký extravilán, ktorého významnú časť tvoria lesy a územia ohraničené vodou,“ nadchýna sa starosta Rajky.

Toto poznanie prebudilo obec „z hlbokého spánku“ a v posledných rokoch výrazne investovala do turistického rozvoja. Pravda, mnohé plány boli sformulované už dávnejšie, no zdá sa, že ich realizáciu teraz urýchlili nové požiadavky.

Preklad: Galina Sándorová

GABRIEL ZUBRICZKÝ

SUBURBANIZÁCIA BRATISLAVY

1. PRIESTOROVÝ VÝVOJ BRATISLAVY

Bratislava sa vyformovala stáročiami na najdôležitejšie centrum Slovenska. Napriek excentrickej polohe v a je hlavným mestom Slovenskej republiky od jej vzniku v roku 1993.

Od roku 1996 je centrom vyššieho územného celku Bratislavský kraj. Keďže sa doteraz nepodarilo presadiť štatút mesta ako špeciálneho administratívneho celku, mesto sa člení na 5 okresov. Najmenší okres tvorí centrálna historická časť mesta Bratislava I s rozlohou 9,6 km². Bratislava pozostáva zo 17 mestských častí, ktoré však historicky nepatrili vždy k mestu. K priestorovému rozširovaniu mesta dochádza najmä v povojnovom období. V roku 1943 sa pričlenila na západnom okraji mesta Karlova Ves. Veľká integrácia prebehla v roku 1946, kedy sa na západnej strane mesta pričlenili Devín, Dúbravka, Lamač, na južnej strane Petržalka, na východnej strane Prievoz, Rača a Vajnory. Týmto územným rozhodnutím sa rozloha mesta zväčšila na 193,6 km² a obyvateľstvo sa rozrástlo zo 143 000 na 190 000. Ďalšia fáza administratívneho rastu hlavného mesta sa uskutočnila v roku 1972, kedy sa na západnej strane pričlenili Devínska Nová Ves a Záhorská Bystrica, na východnej strane Vrakuňa a Podunajské Biskupice, na južnej strane Rusovce, Jarovce a Čunovo.

Od roku 1978 sa začalo stavať najväčšie sídlisko v komunistickej strednej Európe Petržalka, dimenzované pre 150 000 obyvateľov. Na druhej strane, viaceré mestské časti si zachovali viac rurálny ako urbánny ráz, preto môžeme konštatovať, že suburbanizácia prebieha aj vo vnútri veľkej Bratislavy. Súčasná „veľká“ Bratislava dosahuje rozlohu 367,5 km², ťahne sa hlboko do Malých Karpát a preto má aj jednu z najvyšších hodnôt lesnatosti územia v rámci hlavných miest sveta.

2. POPULAČNÝ VÝVOJ BRATISLAVY

Populačný vývoj mesta možno charakterizovať ako plynulý rast až do roku 1996, kedy nastal mierny obrat. Populačný rast bol ovplyvnený historickými, politickými a územnými zmenami. Priestorový rast mesta, integrovanie susedných vidieckych komunít prispelo k čulému povojnovému nárastu obyvateľov mesta. V čase prvého oficiálneho uhorského sčítania obyvateľstva v roku 1869 žilo v Bratislave 46 540 obyvateľov, ktorí tvorili 1,88% z celkovej populácie na území Slovenska. Povojnové zmeny prispeli k rýchlemu nárastu počtu obyvateľov, ktorý už v roku 1950 dosiahol hodnotu 192 896, čo predstavovalo 5,6% slovenskej populácie. Z hľadiska oficiálnych sčítaní Bratislava dosiahla najvyšší počet obyvateľov v roku 1991, kedy sa prihlásilo 442 197 obyvateľov, ktorí sa podieľali na celkovom počte obyvateľov Slovenska 8,38%.

Najvyšší index rastu počtu obyvateľov v období medzi dvoma sčítaniami bol 1,39 a to v dekáde 1940–1950. Najvyšší absolútny rast počtu obyvateľov priniesli 70-te roky 20. storočia, kedy vďaka masívnej výstavbe sídlisk pribudlo za 10 rokov takmer 100 000 nových obyvateľov. Zmena politických a spoločenským pomerov po roku 1989 priniesla zmeny aj v sídel-

nom vývoji a urbanizačných trendoch v krajine. Zlomovým rokom bol rok 1996, kedy sa otočil populačný rast Bratislavy v súčasných administratívnych hraniciach a od roku 1997 boli zaznamenané prvé anuálne populačné poklesy od Druhej svetovej vojny. Dôvodom boli okrem iných faktorov aj dostupné byty – pred rokom 1985 bolo ročne dokončených 6500 nových bytov, v roku 1995 už len 1469 bytov a v roku 1996 348 nových bytov. V roku 1996 sa dosiahlo dno, odvtedy sa počty dokončených bytov zvyšovali (Korec, 2006).

Tabuľka 1. Vývoj obyvateľov Bratislavy

Rok	Počet obyvateľov	Podiel na SR (%)
1869	46 540	1,88
1880	48 006	1,94
1890	52 411	2,02
1900	61 537	2,21
1910	73 459	2,52
1921	93 189	3,11
1930	123 844	3,73
1940	138 988	3,92
1950	192 896	5,6
1961	241 796	5,79
1970	285 448	6,29
1980	380 259	7,62
1991	442 197	8,38
2001	428 672	7,97

Novodobý pokles počtu obyvateľov Bratislavy však rozhodne neznamená depriváciu mesta, alebo masívny útek ľudí z hlavného mesta. Je to len skutočným dôkazom čoraz viac silnejúcej suburbanizácie mesta. Odhaduje sa, že denne sa v Bratislave pohybuje aj s dochádzajúcimi obyvateľmi zázemia vyše 600 000 ľudí. Faktom je, že súčasné administratívne hranice mesta nestačia pre hodnotenie urbánnych, ekonomických a rozvojových procesov v Bratislave. Pre reálne zhodnotenie procesov a potenciálu mesta potrebujeme pracovať s priestorom minimálne na úrovni Bratislavského kraja, ešte presnejšie je použitie funkčného regiónu, ktorý zachytáva územie s najintenzívnejšími interakciami. Pre hodnotenie suburbánnych procesov v zázemí Bratislavy budeme teda vychádzať z funkčného mestského regiónu Bratislavy, ktorý vymedzil A. Bezák vo svojej štúdii v roku 1990.

3. POZÍCIA BRATISLAVY

Trojuholník Bratislava – Wien – Győr sa považuje za jeden z ekonomického pohľadu najzaujímavejších, podľa niektorých investorov dokonca ako najperspektívnejší v Európe. Predstava, že raz bude pohyb pracovnej sily v strednej Európe tak flexibilný ako v USA, dáva tušiť, že nasledujúce dekády prinesú súboj z hľadiska atraktivity Bratislavy, Budapešti, Viedne a ďalších stredoeurópskych centier, medzi ktorými bude prebiehať aj súťaž o pracovnú silu a migrantov.

Bratislava vstupuje do tejto fázy s niektorými výhodami. Mesto má atraktívnu polohu na rieke, na predhorí a na styku troch (až štyroch štátov). Tvorí dopravný uzol (dokonca aj v hlavách európskych dopravných plánovačov, napr. trasa rýchlťaku zo Strassbourgu). Bratislava vyniká v sídelnej, administratívnej, politickej aj ekonomickej hierarchii v rámci krajiny. Jej pozícia je tak dominantná, že v podstate dokáže pritiahnuť a absorbovať rozhodujúcu časť celkového potenciálu krajiny (napríklad sústrediť mozgy). Ondoš a Korec vidia súčasné východiská vývoja Bratislavy nasledovne:

- Politická a spoločenská transformácia
 - Postindustriálne obdobie
 - Vplyv globalizácie
 - Dominantné postavenie na HDP Slovenska
 - Sídelná hierarchia
 - Atraktívna poloha
 - Dopravný uzol
 - Diverzifikovaná ekonomika
 - Ľudský potenciál
 - Administratívne funkcie
 - Historicko-politický vývoj
 - Priestorový rozvoj mesta – v socializme živelný
 - Atraktivita vnútorných hôr
 - Zahusťovanie priestoru
 - Atraktívne miesta sa zahusťujú a bumerangový efekt, stanú sa menej zaujímavými
 - Hrozí, že suburbánny priestor závislý len od individuálnej dopravy
- (Ondoš, S. Korec, P.2008)

4. SUBURBANIZÁCIA

Suburbanizácia ako proces sa začal prvý raz objavovať na konci 19. storočia, oveľa zreteľnejší však bol po druhej svetovej vojne. Suburbanizačný proces začal najskôr v Európe, hlavne v Londýne. V USA sa objavuje neskôr avšak s väčšou dynamikou a badateľnejším vplyvom na jadrá miest. V našich podmienkach sa objavuje len v ostatnom období. Všeobecne vzaté, ide o procesy na rozhraní veľkého mesta a jeho zázemia v tzv. rural-urban fringe. Z funkčného hľadiska sa vedie diskusia, či sa jedná o kontraurbanizáciu alebo expanziu mesta (urban sprawl). Každopádne výsledkom sú nové rezidenčné okrsky v okolí mesta. Indikátormi sú migračný prírastok, kvantitatívny a kvalitatívny nárast domového a bytového fondu, dôsledkami zasa lepšia technická infraštruktúra, vyššie ceny pozemkov a nehnuteľností, zmeny v sociálnej štruktúre, segregácia.

Suburbanizáciu taktiež charakterizujú zmeny rozmiestnenia obyvateľstva medzi centrálnym mestom a jeho zázemím, zmeny v demografických a sociologických ukazovateľoch obyvateľstva v prímestských oblastiach (sociodemografický prístup), aj zmeny v priestorovej štruktúre prímestskej oblasti (morfologický prístup).

Spôsoby realizácie novej výstavby v suburbánnom prostredí definuje Sýkora (Sýkora, 2003):

- Výstavba celých rezidenčných lokalít s rodinnými domami na kľúč
- Individuálna výstavba na parcelách, ktoré hromadne ponúka investor v nových rozvojových lokalitách
- Individuálna výstavba rodinných domov na voľných parcelách v rámci existujúcej zástavby

Výskum suburbánných procesov v podmienkach Bratislavy študuje postupne viacero geografov. Z viacerých možno na tomto mieste spomenúť T. Kurtu s behaviorálnym výskumom obcí v zázemí Bratislavy (Kurta, 2007) a M. Švedu, ktorý prináša príkladové štúdie Lozorno, Chorvátsky Grob a Rusovce (Šveda, M., 2009).

Výskum danej problematiky prináša mnohé úskalía. Výskumník napriek enormnej snahe sa nedokáže prepracovať k úplným a presným údajom, čo sa týka migrácií obyvateľstva, výstavby domov a bytov a pod. Žiaľ, pretrvávajú nepresná evidencia sťahovaní. V obciach suburbánnej zóny sa udomácnila početná skupina ľudí, ktorí bývajú, ale nie sú prihlásení na trvalý pobyt. Iste netreba zdôrazňovať, aké vrásky to spôsobuje starostom dotknutých obcí. Pri sledovaní migračných tokov abscentuje možnosť zachytenia migrácie z Bratislavy z prechodného bývania do suburbánnej obce. Tak sa stáva, že štatistiky vykážu sťahovanie rodiny zo Žiliny do Rovinky, hoci predtým rodina bývala 8 rokov v Bratislave na prechodnej adrese. Zvláštnym fenoménom je rómska migrácia, ktorá je vcelku spontánna a často nepodlieha racionálnym dôvodom migrácií.

Pozoruhodným znakom suburbanizácie Bratislavy, je jej rozrastanie do susedných štátov. Z excentrickej polohy mesta na hraniciach Rakúska a Maďarska vyplynula možnosť raritnej suburbanizácie do zahraničia. Prvotným faktorom boli cenové rozdiely medzi Bratislavou a rurálnym periférnym prostredím susedných štátov. Neskôr sa objavili aj ďalšie dôvody, ale aj limity. Migráciu smerom do Maďarska poznačila neistota vzťahov medzi susednými krajinami, ktorá odradila viacerých záujemcov. Smer Rakúsko je limitovaný cenami, voľnými kapacitami, verejnou mienkou miestnych komún a pod. Pre ďalší vývoj suburbanizácie do zahraničia bude dosť dôležitý aj postoj tamajších úradov a samotných pôvodných obyvateľov. Súčasný stav danej suburbanizácie je málo zdokumentovaný a to najmä vďaka ťažkostiam pri získavaní relevantných údajov.

5. SUBURBANIZÁCIA BRATISLAVY V OBDOBÍ 1991–2001

V socialistickom období sa Slovensko pasovalo s tradičnou „surovou“ urbanizáciou, ktorá sa prejavovala vyvolanými migračnými tlakmi z vidieka do sídliskových častí miest. Suburbanizačné aktivity boli v plienkach. Došlo k poklesu počtu pracujúcich v primárnom sektore, v roku 1980 ešte v troch obciach v zázemí Bratislavy – Hubice, Bellova Ves, Blahová vyše 50% ekonomicky aktívnych pracovalo v primárnom sektore, v roku 2001 dosahoval najvyšší podiel ekonomicky aktívnych v poľnohospodárstve v obci Hubice 31,7%. Napriek všetkému úsiliu centrálnych inštitúcií však slovenské obyvateľstvo ostávalo mentálne viac rurálne ako urbánne.

Suburbanizačné aktivity sa neobjavili okamžite ani po spoločenských zmenách po roku 1989. Úvod 90-tych rokov sa niesol v znamení ekonomického šoku, začínajúcej privatizácie, upadajúceho stavebníctva. Investičná aktivita rodín padla na minimum, ľudia žili vo veľkej ekonomickej neistote. Začiatok 90-tych rokov priniesol predsa len náznaky výstavby rodinných domov v blízkom zázemí Bratislavy, hlavne v severozápadnom smere. Ľudia sa začali obhliadať aj po starších neobývaných domoch v blízkyh vidieckych oblastiach ako forme istej investície. Postupne sa v druhej polovici 90-tych rokov rozvinuli všetky 4 možné smery suburbanizácie Bratislavy – severovýchodný, resp. východný smer, juhovýchodný smer, severozápadný smer a juhozápadný smer. Severovýchodná zóna je smerom na Pezinok a Senec, juhovýchodná smerom na Šamorín, severozápadná smerom na Malacký a juhozápadná smeruje aj do zahraničia – Rakúska a Maďarska, najmä Kittsee, Berg, Wolfstahl, v Maďarsku Rajka, Bezenye.

Po roku 1996 sa zlepšili podmienky na výstavbu a kúpu bytov, rozvinuli sa hypotéky, stavebné sporenie, pribudol štátny fond rozvoja bývania. Niektoré skupiny ľudí sa dostali k veľ-

kým finančným prostriedkom vďaka privatizačným aktivitám. Dochádza k postupnému rozbiehaniu ekonomiky. Nástup suburbanizačných procesov je na svete na druhej strane aj kvôli nedostatku financií mnohých mladých rodín. Nedostatočný rodinný kapitál spôsobil záujem o lacnejšie stavenie na vidieku, pretože cenové rozdiely medzi mestom a vidiekom boli v tých časoch enormné.

Prvá fáza bratislavskej suburbanizácie vyznela ako budovanie rodinných domoch s veľkým pozemkom bohatšou vrstvou na voľných parcelách väčšinou na okraji intravilánu obcí ako napr. Limbach, Marianka, Záhorská Bystrica.

Druhá fáza sa prejavila ako komerčná výstavba v rukách veľkých investorov s vytváraním nových rezidenčných areálov priestorovo často oddelených od pôvodného intravilánu.

6. ANALÝZA REZIDENČNEJ SUBURBANIZÁCIE BRATISLAVY V OBDOBÍ 1991–2001

Analyzovali sme funkčný mestský región (fmr) vymedzený na základe štúdie A. Bezáka (Bezák, 1990), v ktorom sa nachádza popri Bratislave 108 obcí, z toho 101 vidieckych obcí a 7 so štatútom mesta. Obce sa nachádzajú v priestore 6 pôvodných okresov, dokonca 2 krajov, čo zároveň vystavuje isté vysvedčenie aj administratívneho systému Slovenska. Najsevernejšou obcou je Kuklov z pôvodného okresu Senica, najjužnejšou obcou Bodíky v bývalom okrese Dunajská Streda, najvýchodnejšou Pusté Úľany v pôvodnom okrese Galanta, všetky z Trnavského kraja. Reálny nodálny priestor Bratislavy teda zahŕňa všetky obce z pôvodných okresov Bratislava, Malacky, Senec, Pezinok z Bratislavského kraja a niekoľko obcí z pôvodných okresov Dunajská Streda (29 obcí), Galanta (3 obce) a Senica (7 obcí) z Trnavského kraja.

Vývoj počtu trvalo obývaných bytov ponúka komparáciu medzi dvoma ostatnými intercenзовými obdobiami. Poslednej dekáde socialistickej etapy rástol počet bytov najviac v mestách skúmaného priestoru a v obci Rohožník, čo súviselo s prevádzkou cementárne. Relatívne najvyšší nárast počtu bytov bol v poradí Rohožník, Senec, Šamorín, Pezinok a Bratislava. Na druhom póle sa ocitli periférne, menej atraktívne vidiecke obce, ale prekvapivo aj obce typu Borinka, či Marianka. Marianka dosiahla v uvedenom období index rastu trvalo obývaných bytov len 90,2% a Borinka dokonca iba 87,3%. V celom funkčnom mestskom regióne Bratislava dosiahol index rastu trvalo obývaných bytov 121,2%. V samotnom centre regiónu – v Bratislave sledovaných údaj dosiahol hodnotu 126,9% a v zázemí regionálneho centra 108,9%. Je to potvrdenie známeho faktu, že v danom období sa zamerala bytová výstavba prednostne na hlavné mesto. Z celkového nárastu v danej dekáde 39 443 trvale obývaných bytov, až 34 203 pribudlo v samotnej Bratislave a len 5240 bytov v zázemí Bratislavy v obciach funkčného mestského regiónu Bratislava.

Očakávané zmeny v tomto smere prinieslo ponovembrové obdobie, ktoré môžeme doložiť údajmi z intercenзовého obdobia 1991 až 2001. Počet trvalo obývaných bytov v celom funkčného mestského regiónu Bratislava dosiahol index rastu 103%, pričom samotná Bratislava dosiahla index rastu 102,5% a zázemie v rámci fmr 104,2%. Prvým poznatkom je samozrejme výrazne nižší rast počtu trvalo obývaných bytov oproti predošlej dekáde. V období 1991 až 2001 pribudlo len 6763 trvalo obývaných bytov. Dôležitou zmenou je ale intraregionálne rozloženie rastu, keď v zázemí pribudlo výrazne viac takýchto bytov ako v centre – Bratislave. Svedčí to o tom, že mnohé rodiny z Bratislavy bratislavské byty prenajímajú a trvalo sa presídlili do zázemia. Reálne údaje môžu byť ešte výraznejšie v prospech zázemia, avšak nie všetci presídlenci si zahlásili aj zmenu v trvalom pobyte. Z pohľadu obcí najvyšší rast dosiahli

Hamuliakovo (index rastu 123,3%), tiež Miloslavov a Limbach. Mestá zázemia vykazujú nižšie relatívne hodnoty, v súbore je najvyššie Stupava na 19. mieste a Modra na 24. mieste, v absolútnych hodnotách však prevyšujú vidiecke obce. Najnižšie indexy rastu trvalo obývaných bytov dosiahli dopravné najizolovanejšie obce, pričom je zaujímavý fakt, že v tejto skupine obcí dominujú tri obce odrezané kanálom vodného diela Gabčíkovo – Bodíky, Dobrohošť, Vojka nad Dunajom. V týchto obciach dochádza k funkčnej transformácii bývania na druhé bývanie, či rekreačné využitie.

Dôležitým indikátorom potenciálnej suburbanizácie môžu byť aj neobývané byty v jednotlivých obciach. Najmenší podiel neobývaných bytov je v mestách regiónu. Z vidieckych obcí v tomto smere vynikajú obce v oblasti Žitného ostrova, naopak najväčší podiel neobývaných bytov nájdeme väčšinou na záhorskej strane zázemia Bratislavy.

Tabuľka 2. Vývoj počtu trvalo obývaných bytov v obciach fmr Bratislava

Názov obce	1	2	3	4	5	6
Hamuliakovo	205	227	280	110,73	123,35	10,26
Miloslavov	214	220	265	102,80	120,45	14,52
Limbach	269	274	330	101,86	120,44	21,43
Vlky	92	97	116	105,43	119,59	10,08
Zlaté Klasy	661	708	845	107,11	119,35	4,05
Zálesie	166	193	224	116,27	116,06	11,46
Hviezdoslavov	84	76	88	90,48	115,79	23,48
Kostolište	233	245	282	105,15	115,10	11,04
Kalinkovo	218	233	266	106,88	114,16	13,64
Plavecký Štvrtok	548	545	622	99,45	114,13	12,15
Rovinka	306	339	383	110,78	112,98	4,49
Báhoň	421	406	453	96,44	111,58	13,71
Dunajská Lužná	731	768	856	105,06	111,46	8,84
Hurbanova Ves	51	58	64	113,73	110,34	20,00
Mierovo	110	107	118	97,27	110,28	15,11
Budmerice	534	547	602	102,43	110,05	16,16
Borinka	197	172	188	87,31	109,30	28,24
Báč	102	100	109	98,04	109,00	10,66
Stupava	2360	2396	2610	101,53	108,93	9,56
Rohovce	245	281	305	114,69	108,54	4,71
Nový Život	537	550	596	102,42	108,36	9,70
Hrubý Šúr	171	185	200	108,19	108,11	12,28
Malinovo	350	366	395	104,57	107,92	5,28
Modra	2418	2665	2873	110,22	107,80	12,36
Štvrtok na Ostrove	420	439	473	104,52	107,74	7,25
Ivanka pri Dunaji	1448	1452	1561	100,28	107,51	11,21
Pezinok	5053	6490	6948	128,44	107,06	8,30
Zohor	908	862	921	94,93	106,84	13,76
Hrubá Borša	109	103	110	94,50	106,80	23,61
Lehnice	549	593	633	108,01	106,75	11,59
Rohožník	531	866	922	163,09	106,47	9,07
Kvetoslavov	236	248	264	105,08	106,45	21,19
Vinosady	279	296	315	106,09	106,42	18,81
Jablonové	339	316	336	93,22	106,33	22,58
Nová Dedinka	421	447	473	106,18	105,82	8,16
Viničné	470	455	480	96,81	105,49	13,67

Názov obce	1	2	3	4	5	6
Jakubov	376	368	387	97,87	105,16	15,69
Malacky	4445	5543	5812	124,70	104,85	6,50
Šamorín	2832	3775	3943	133,30	104,45	7,46
Kráľová pri Senci	409	426	444	104,16	104,23	19,57
Láb	433	414	431	95,61	104,11	15,49
Dubová	278	263	273	94,60	103,80	14,15
Hubice	111	134	139	120,72	103,73	2,11
Janíky	201	222	230	110,45	103,60	9,45
Blatná na Ostrove	203	226	234	111,33	103,54	10,69
Veľké Leváre	945	964	997	102,01	103,42	12,70
Suchohrad	227	177	183	77,97	103,39	31,97
Šenkvice	1140	1238	1277	108,60	103,15	10,70
Častá	602	595	612	98,84	102,86	18,07
Marianka	336	303	311	90,18	102,64	25,60
Čakany	141	152	156	107,80	102,63	15,68
Bratislava	127291	161494	165587	126,87	102,53	7,44
Moravský Ján	560	557	571	99,46	102,51	20,36
Most pri Bratislave	418	458	469	109,57	102,40	13,63
Sekule	488	468	479	95,90	102,35	19,63
Vištuk	419	392	401	93,56	102,30	14,68
Janovce	122	136	139	111,48	102,21	12,03
Chorvátsky Grob	501	478	488	95,41	102,09	13,01
Senec	3195	4486	4579	140,41	102,07	7,77
Jelka	929	983	1003	105,81	102,03	11,86
Lozorno	760	784	799	103,16	101,91	17,37
Tomášov	542	585	596	107,93	101,88	11,18
Svätý Jur	1598	1529	1555	95,68	101,70	8,21
Veľký Biel	648	617	627	95,22	101,62	11,94
Slovenský Grob	581	574	582	98,80	101,39	14,54
Píla	87	79	80	90,80	101,27	25,93
Veľká Paka	211	224	226	106,16	100,89	17,52
Blatné	468	424	426	90,60	100,47	16,80
Čenkovce	187	219	220	117,11	100,46	13,39
Závod	701	745	744	106,28	99,87	18,78
Sološnica	430	443	442	103,02	99,77	21,63
Bernolákovo	1446	1454	1447	100,55	99,52	15,53
Studienka	472	464	461	98,31	99,35	25,28
Záhorie	123	146	145	118,70	99,32	15,20
Plavecký Mikuláš	272	235	233	86,40	99,15	30,24
Ofďza	79	81	80	102,53	98,77	15,79
Jablonec	237	227	224	95,78	98,68	14,83
Gajary	873	810	798	92,78	98,52	22,07
Lakšárska N. Ves	339	325	320	95,87	98,46	30,89
Reca	415	387	380	93,25	98,19	17,21
Doľany	317	305	299	96,21	98,03	26,89
Veľký Grob	365	356	348	97,53	97,75	24,02
Trnávka	150	127	124	84,67	97,64	16,22

Názov obce	1	2	3	4	5	6
Pernek	285	248	242	87,02	97,58	31,44
Horný Bar	319	330	322	103,45	97,58	18,89
Kuchyňa	496	467	454	94,15	97,22	21,04
Malé Leváre	368	328	318	89,13	96,95	31,47
Záhorská Ves	541	478	462	88,35	96,65	26,43
Plavecký Peter	169	178	172	105,33	96,63	22,52
Bellova Ves	66	57	55	86,36	96,49	30,38
Vysoká pri Morave	653	579	558	88,67	96,37	19,13
Tureň	229	252	242	110,04	96,03	11,68
Pusté Úľany	493	485	465	98,38	95,88	18,56
Plavecké Podhradie	224	210	201	93,75	95,71	22,99
Čataj	287	281	268	97,91	95,37	16,25
Boldog	102	128	122	125,49	95,31	17,01
Kuklov	266	245	229	92,11	93,47	27,30
Macov	54	58	54	107,41	93,10	32,50
Kyselica	45	42	39	93,33	92,86	25,00
Vojka n. Dunajom	184	167	155	90,76	92,81	23,65
Blahová	105	108	100	102,86	92,59	23,66
Igram	172	172	158	100,00	91,86	19,80
Borský Jur	569	515	473	90,51	91,84	31,05
Kostolná pri Dunaji	142	141	129	99,30	91,49	23,67
Štefanová	115	105	96	91,30	91,43	27,27
Kaplná	230	218	196	94,78	89,91	14,04
Dobrohošť	153	135	119	88,24	88,15	30,41
Bodíky	146	124	108	84,93	87,10	34,55
Bílkove Humence	118	95	82	80,51	86,32	47,77

1 – počet trvalo obývaných bytov v roku 1980

2 – počet trvalo obývaných bytov v roku 1991

3 – počet trvalo obývaných bytov v roku 2001

4 – index rastu počtu bytov v období 1980 až 1991

5 – index rastu počtu bytov v období 1991 až 2001

6 – podiel neobývaných bytov na celkovom počte bytov v obci

7. ANALÝZA POPULAČNÉHO VÝVOJA VO FMR BRATISLAVA V OBDOBÍ 1991–2001

Pretože nie v každom prípade sa jednalo o intenzívny a kvalitatívny nárast obývanosti bytového fondu, je potrebné prihliadať aj na populačný vývoj v postkomunistickej dekáde. Zo 108 obcí funkčného mestského regiónu Bratislava zaznamenalo v danom období populačný rast 83 obcí, populačný pokles 24 obcí a obec Hubice si zachoval pôvodný počet obyvateľov. Najvyšší populačný rast dosiahol Limbach s indexom rastu 126,2%, nasledovaný obcami, Hamuliakovo a Miloslavov. Rast miest v zázemí Bratislavy zaostával v porovnaní s vidieckymi obcami, keď najviac populačne narástla Modra, čo stačilo na 34. miesto v súbore všetkých obcí funkčného mestského regiónu. Vyšší rast populácie neodzrkadľuje vždy aj kvalitatívny rozvoj. Pomerne rýchlo rástli aj niektoré vidiecke obce, ktoré nemožno spájať so suburbanizačným procesom, pretože vynikajú vyšším prirodzeným prírastkom nižších sociálnych skupín a nižším migrač-

ným prírastkom – Zlaté Klasy, Jelka, Lehnice, Plavecký Štvrtok. Naopak suburbanizačný rast je zrejmy popri Limbachu, Hamuliakove, Miloslavove aj v Ivanke pri Bratislave, Borinke či Dunajskej Lužnej. Najväčší úbytok populácie podobne ako trvalo obývaných bytov zaznamenali obce na pravom brehu kanála vodného diela Gabčíkovo – Bodíky, Vojka nad Dunajom a Dobrohošť.

Prekvapením je celkový úbytok obyvateľstva vo funkčnom mestskom regióne Bratislava. V danom období dosiahol index rastu populácie hodnotu 99,1%. Podiel sa na tom hlavne Bratislava, kde bol prekvapivý prepád o 13 525 obyvateľov (index rastu 96,9%). Zázemie Bratislavy dosiahlo naopak rast o 7592 obyvateľov (index rastu 103,6%). Je predpoklad, že prevažná väčšina prírastku zázemia súvisí s populačnou stratou Bratislavy, avšak k presným dátam je ťažké sa dopracovať. Možno ponúknuť len niektoré príklady.

Z prisťahovaných v obciach okresu Malacky v období 1990–1997 viac ako 1/3 prisťahovaných pochádzala z Bratislavy v obciach – Borinka (68,8%), Marianka, Stupava, Veľké Leváre, Malé Leváre, Vysoká pri Morave, Zohor a Záhorská Ves (Morávková, Z., 1999). Boli to obce v tesnom susedstve Bratislavy, alebo na hlavných dopravných trasách s dobrou dostupnosťou.

Z prisťahovaných v okresoch Pezinok a Senec v období 1991–1997 viac ako 1/3 pochádzala z Bratislavy v okrese Pezinok v obciach – Častá (57,2%), Svätý Jur, Viničné, Limbach, Dubová, v okrese Senec v obciach Rovinka (58,7%), Dunajská Lužná, Kalinkovo, Bernolákovo, Hamuliakovo, Most pri Bratislave, Miloslavov, Malinovo, Kráľová pri Senci, Chorvátsky Grob, Vlky, Veľký Biel, Hurbanova Ves a Senec (Kebisová, K., 1999).

V južnej časti okresu Senec v rokoch 1993–1999 sledoval Szalai, pričom zistil, že prisťahovalci z Bratislavy v Dunajskej Lužnej tvorili 54% prisťahovaných, v Hamuliakove 51%, v Kalinkove 54%, v Rovinke 81%, v Miloslavove 76%, v Moste pri Bratislave 60%, v Tomášove 36% (Szalai, Z. 2002). Popri oficiálnych údajoch treba brať do úvahy aj skryté sťahovanie z Bratislavy ľudí, ktorí bývali roky v Bratislave, avšak s trvalým pobytom v inej obci Slovenska.

Zaujímavé je intraregionálne rozloženie dynamiky populácie na základe rozmiestnenia obcí. Obce do vzdialenosti 25 kilometrov od centra Bratislavy dosiahli index rastu 105,9%, obce do vzdialenosti 35 kilometrov dosiahli index rastu 104,7%, obce do vzdialenosti 45 kilometrov dosiahli index rastu 103,3% a obce vzdialené 45 kilometrov a viac dosiahli index rastu 102,8%. Možno teda tvrdiť, že medzi vzdialenosťou obcí od Bratislavy a ich populačným rastom je priama úmera.

Tabuľka 3. Najväčší relatívny populačný rast obcí vo fmr Bratislava v období 1991–2001

obec	poč.ob.1991	poč. ob.2001	abs. prírastok	index rastu
Limbach	904	1141	237	126,22
Hamuliakovo	768	945	177	123,05
Miloslavov	707	864	157	122,21
Hurbanova Ves	190	228	38	120,00
Hviezdoslavov	285	337	52	118,25
Borinka	446	519	73	116,37
Zlaté Klasy	3723	4289	566	115,20
Zálesie	654	750	96	114,68
Hrubá Borša	315	360	45	114,29
Plavecký Štvrtok	1918	2177	259	113,50
Kostolište	836	940	104	112,44
Lehnice	2144	2409	265	112,36
Mierovo	375	419	44	111,73
Janovce	405	448	43	110,62
Báhoň	1440	1591	151	110,49
Studienka	1455	1598	143	109,83
Vinosady	884	969	85	109,62
Vlky	367	399	32	108,72
Štvrtok na Ostrove	1545	1679	134	108,67
Trnávka	395	428	33	108,35
Jelka	3569	3864	295	108,27
Lozorno	2514	2710	196	107,80
Záhorská Ves	1412	1521	109	107,72
Veľké Leváre	3193	3430	237	107,42
Dunajská Lužná	2735	2932	197	107,20
Gajary	2513	2690	177	107,04
Malé Leváre	979	1046	67	106,84
Blatné	1313	1398	85	106,47
Šenkvice	3982	4230	248	106,23
Kvetoslavov	777	822	45	105,79
Ivanka pri Dunaji	4716	4989	273	105,79
Sekule	1531	1618	87	105,68
Nový Život	1938	2048	110	105,68
Modra	8090	8536	446	105,51

8. SUBURBANIZÁCIA PO ROKU 2001

Suburbanizácia po roku 2001 nabrala jasnejšie kontúry. Viac sa diferencovalo zázemie Bratislavy, čoraz viac sa prehĺbujú rozdiely medzi obcami, kde prebieha a kde naopak zaostáva suburbanizačný proces. Takisto sa čoraz viac kryštalizujú aj formy rezidenčnej suburbanizácie v jednotlivých obciach a mikroregiónoch v zázemí mesta.

V súčasnosti sa čaká na ukončenie cenzového obdobia, aby nové údaje zo sčítania obyvateľstva v roku 2011 pomohli vyhodnotiť uplynulých desať rokov v zázemí Bratislavy. Napriek neúplným dátam už môžeme naznačiť niektoré trendy z údajov, ktoré sú k dispozícii za roky 2001 až 2008.

Prepojenosť obcí v zázemí s Bratislavou môžeme dokumentovať s pomocou údajov o dennej dochádzke za prácou v roku 2001. Z mestského funkčného regiónu Bratislava dosiahol najvyšší podiel dochádzky do Bratislavy hodnotu 94%, a to v obci Most pri Bratislave, ktorá leží v tesnom susedstve Bratislavy. Vyše 75% ekonomicky aktívnych dochádzalo do Bratislavy aj z ďalších 14 obcí Stupava, Marianka, Ivanka pri Dunaji, Malinovo, Svätý Jur, Dunajská Lužná, Zohor, Chorvátsky Grob, Rovinka, Tomášov, Šamorín, Bernolákovo, Miloslavov, Senec. Pozoruhodná je silná odchádzka z miest, ktoré by mali byť alternatívou k Bratislave, avšak sú v úplnom ekonomickom tieni hlavného mesta. Popri Stupave, Svätom Jure, Šamoríne a Senci s odchádzkou nad 75% aj 74% ekonomicky aktívnych Pezinčanov a viac ako 50% ekonomicky aktívnych Malačanov a Modranov odchádza denne za prácou do Bratislavy. Závislosť na dennej dochádzke za prácou vo funkčnom mestskom regióne Bratislava klesá úmerne so vzdialenosťou od Bratislavy a hlavných dopravných koridorov. Najnižšia odchádzka za prácou do Bratislavy je vo vzdialených obciach Záhoria a Podunajska – Plavecký Peter (12%), Bílkove Humence, Plavecký Mikuláš, Štefanová, Plavecké Podhradie, Hrubý Šúr.

Atraktivitu jednotlivých obcí môže naznačovať aj hrubá migrácia. V období 2001 až 2008 sa v zázemí Bratislavy v rámci mestského funkčného regiónu najviac ľudí prisťahovalo do miest. Najviac imigrantov mali v poradí Pezinok, Senec, Malacky, Šamorín, Stupava a Modra. Posledné mesto z regiónu Svätý Jur obsadilo spomedzi 108 obcí 11. miesto. Pred Svätý Jur sa počtom imigrantov dostali vidiecke obce, ktoré patria k najvýznamnejším pilierom suburbanizácie Bratislavy – Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo, Dunajská Lužná a Chorvátsky Grob. U všetkých spomínaných obciach došlo v porovnaní s obdobím 1995–2001 k akcelerácii imigrácie. V každej z nich pribudlo v období 2001–2008 vyše 1000 nových prihlásených občanov. Niektoré ďalšie atraktívne obce z pohľadu bývania nedosiahli toľko imigrantov, pretože vzhľadom na svoju veľkosť majú limitované možnosti rastu – Limbach, Viničné, Zálesie, Kalinkovo a pod. Najmenej imigrantov mali malé periférne obce funkčného mestského regiónu ako napr. Bodíky, Bílkove Humence, Kyselica, Bellova Ves, Mierovo. Je zaujímavé, že vybudovaním kanála odrezané obce Vojka nad Dunajom, Bodíky a Dobrohošť majú rozdielny vývoj. Kým Vojka nad Dunajom a Dobrohošť populačne napredujú, Bodíky populačne upadajú.

Celkový populačný vývoj v obciach mestského funkčného regiónu Bratislava v období po roku 2001 vyjadríme indexom rastu 2008/2001. V uvedenom období sme zaznamenali v zázemí Bratislavy príklady enormného rastu. Najväčší populačný rast zaznamenala v danom období obec Zálesie s rastom 75% (nárast zo 749 na 1311 obyvateľov), nasledujúca obec bola Miloslavov, ktorá dosiahla index rastu 170,1%. Od roku 2001 sa zvýšil počet jej obyvateľov z 867 na 1475 v roku 2008. Tretím výrazným rastom sa môže pochváliť obec Chorvátsky Grob s indexom rastu 167,9%. Silný rast nad 30% zaznamenali v danom období aj obce Limbach, Hamuliakovo, Hviezdoslavov, Rovinka, Dunajská Lužná, Macov a Čenkovce. Z populačne veľkých obcí si udržali vysoký rast okrem Dunajskej Lužnej aj Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo. Z populačne malých obcí nabrali kurz rastu okrem Hviezdoslavova aj Borinka, Macov, Hrubá Borša, Hurbanova Ves a Oľdza. Z miest mala v danom období najvyšší rast Stupava, ktorá dosiahla index rastu vyše 109%.

Je pozoruhodné, že v porovnaní s obdobím 1995–2001 drvivá väčšina obcí vo funkčnom mestskom regióne Bratislava zrýchlila rast, čo svedčí o pozitívnom trende smerom k suburbanizácii. Okrem lídrov v raste za obdobie 2001–2008 Zálesie, Miloslavov a Chorvátsky Grob, akcelerovali tradičné suburbanizované obce ako Dunajská Lužná a Rovinka na prahu Žitného ostrova a Marianka v Malých Karpatoch. Jedinými obcami v regióne, ktoré populačne nerástli v období 2001–2008 sú Bodíky a Báč na Žitnom ostrove, Bílkove Humence a Láb na Záhorí,

Igram, Štefanová a Kaplna na severovýchodnom okraji funkčného mestského regiónu (vojenský obvod Záhorie je špecifický priestorový útvar, ktorý nepovažujeme za typickú obec).

9. BYTOVÁ VÝSTAVBA V BRATISLAVSKOM KRAJI

Bratislavský kraj pozostáva zo 73 vidieckych obcí a 7 miest, rozkladá sa na 2053 km². V kraji žilo 610 850 obyvateľov (k 31.12.2007), čo predstavuje hustotu 298 obyvateľov na km². Vyše 17% obyvateľov malo pri sčítaní 2001 vysokoškolské vzdelanie, čo je výrazne vyššia hodnota ako pri ostatných krajoch. Bratislavský samosprávny kraj je migračne prírastkový, napr. v roku 2007 bolo pozitívne migračné saldo 3543 obyvateľov.

Bytová výstavba akcelerovala po roku 2001. V prvej dekáde nového tisícročia počet dokončených bytov v Bratislavskom kraji stúpал až do roku 2007, kedy dosiahol hodnotu 5736 bytov, potom v dôsledku nasýtenosti trhu mierne klesol.

Cena bytov podľa Gádošiovej (Gádošiová, 2009) v novostavbách počas prvého polroku 2008 m² stál v Bratislave 2165 Eur, v Prahe 2486, vo Viedni 2614, v Budapešti 1290, priemerný medziročný rast cien bol však v Bratislave enormný 23,9%. Bolo to obdobie, kedy vrcholili cenové hladiny, ktoré utíšila nastupujúca svetová hospodárska kríza.

Bytová výstavba v rokoch 2001 až 2008

V Bratislavskom kraji bolo za uvedené obdobie dokončených 30 826 bytov, z toho najviac v okresoch Bratislava II, Bratislava III a Senec. Z obcí bola najintenzívnejšia výstavba v Pezinku, Chorvátskom Grobe, Stupave, Senci, Ivanke pri Dunaji, Malackách, Bernolákove, Moste pri Bratislave

V roku 2008 bolo na Slovensku dokončených 17184 bytov, z toho v Bratislavskom kraji 5563, čím kraj ďaleko predčil ostatné kraje, o polovicu menej bytov dokončili v susednom Trnavskom kraji. Z 5563 bytov bolo 2184 v rodinných domoch v obciach v rokoch 2003–2008.

10. ZÁVER

Z analýzy je zjavné, že zázemie Bratislavy javí znaky, ktoré sú typické pre suburbanizačné procesy. V rámci funkčného mestského regiónu Bratislava, ktorý môžeme objektívne považovať za potenciálny priestor pre suburbanizačné procesy nasledujúcich dekád, vznikajú lokality, ktoré rozhodnutiami a spracovaním územných plánov sú pripravené zdvojnásobiť svoju súčasnú populačnú veľkosť. Budúcnosť sa odvíja od preferencií potenciálnych presídlencov, od cien pozemkov a nehnuteľností v komparácii Bratislava a(lebo) zázemie. Otázkou ostáva, či by sa do reálneho zázemia mesta nemali začleniť aj prímestské sídla v rámci administratívneho vymedzenia Bratislavy – Záhorská Bystrica, Vajnory, Jarovce, Rusovce, Čunovo, ktoré si udržali vidiecke znaky, stavebne nezrástli s Bratislavou a prejavujú sa rezidenčnou dynamikou (rozsiahla separovaná obytná zóna sa vytvorila v Záhorskej Bystrici, administratívnej súčasti Bratislavy).

Prvá dekáda 21. storočia praje intenzívnej suburbanizačnej aktivite. Bezák, ktorý skúmal migrácie v rokoch 1996 až 2004, zistil, že mestá stratili v prospech vidieka vyše 62 000 obyvateľov, z ktorých 81,5% sa sťahovala do toho istého funkčného mestského regiónu (Bezák, 2006). Čo sa týka dennej dochádzky za prácou, tam sa objavila protismernosť dochádzky za prácou. Ekonomicky aktívni obyvatelia zo suburbánnych oblastí dochádzajú väčšinou do mesta,

naopak nižšie vrstvy z mesta, ktoré nemajú na bývanie v suburbánných zónach prichádzajú pracovať do primárneho sektora do skladového hospodárstva, veľkoobchodu.

V súčasnosti sa však objavujú znaky spomalenia, prehodnocovania typov a foriem výstavby. Je jasné, že hromadné natlačenie ľudí do relatívne malých priestorov nenaplnilo túžbu mnohých rodín po vyššom štandarde bývania a kvality života. Čoraz viac sa objavujú inzeráty s ponukou na predaj domov, či bytov v suburbánnej zóne. Investori zápasia aj s ťažším predajom novostavieb v niektorých lokalitách. Mnoho rodín sa vrátilo do mesta z dôvodu neprijateľných časových strát pri dochádzke za prácou a do škôl. Kým pred pár rokmi bol problematický smer od Záhoria a Pezinka, teraz je neúnosná situácia v smere od Senca a hlavne Šamorína. Tu sa môžu časové straty pohybovať v desiatkach minút. Boom vystrieda racionálne uvažovanie, prerátavanie a hlavne dôraz na kvalitu nehnuteľnosti a prostredia.

Tabuľka 4. Identifikácia obcí vo fmr Bratislava

Identifikácia	Názov obce	Okres	Kraj
1	Báč	Dunajská Streda	Trnavský
2	Bellova Ves	Dunajská Streda	Trnavský
3	Blahová	Dunajská Streda	Trnavský
4	Blatná na Ostrove	Dunajská Streda	Trnavský
5	Bodíky	Dunajská Streda	Trnavský
6	Čakany	Dunajská Streda	Trnavský
7	Čenkovce	Dunajská Streda	Trnavský
8	Dobrohošť	Dunajská Streda	Trnavský
9	Horný Bar	Dunajská Streda	Trnavský
10	Hubice	Dunajská Streda	Trnavský
11	Hviezdoslavov	Dunajská Streda	Trnavský
12	Janíky	Dunajská Streda	Trnavský
13	Kvetoslavov	Dunajská Streda	Trnavský
14	Kyselica	Dunajská Streda	Trnavský
15	Lehnice	Dunajská Streda	Trnavský
16	Macov	Dunajská Streda	Trnavský
17	Mierovo	Dunajská Streda	Trnavský
18	Nový Život	Dunajská Streda	Trnavský
19	Oľdza	Dunajská Streda	Trnavský
20	Rohovce	Dunajská Streda	Trnavský
21	Šamorín	Dunajská Streda	Trnavský
22	Štvrtok na Ostrove	Dunajská Streda	Trnavský
23	Trnávka	Dunajská Streda	Trnavský
24	Veľká Paka	Dunajská Streda	Trnavský
25	Vojka nad Dunajom	Dunajská Streda	Trnavský
26	Zlaté Klasy	Dunajská Streda	Trnavský
27	Jánovce	Galanta	Trnavský
28	Jelka	Galanta	Trnavský
29	Pusté Úľany	Galanta	Trnavský
30	Veľký Grob	Galanta	Trnavský
31	Borinka	Malacky	Bratislavský
32	Gajary	Malacky	Bratislavský
33	Jablonové	Malacky	Bratislavský
34	Jakubov	Malacky	Bratislavský
35	Kostolište	Malacky	Bratislavský

Identifikácia	Názov obce	Okres	Kraj
36	Kuchyňa	Malacky	Bratislavský
37	Láb	Malacky	Bratislavský
38	Lozorno	Malacky	Bratislavský
39	Malacky	Malacky	Bratislavský
40	Malé Leváre	Malacky	Bratislavský
41	Marianka	Malacky	Bratislavský
42	Pernek	Malacky	Bratislavský
43	Plavecké Podhradie	Malacky	Bratislavský
44	Plavecký Mikuláš	Malacky	Bratislavský
45	Plavecký Štvrtok	Malacky	Bratislavský
46	Rohožník	Malacky	Bratislavský
47	Sološnica	Malacky	Bratislavský
48	Studienka	Malacky	Bratislavský
49	Stupava	Malacky	Bratislavský
50	Suchohrad	Malacky	Bratislavský
51	Veľké Leváre	Malacky	Bratislavský
52	Vysoká pri Morave	Malacky	Bratislavský
53	Záhorie (vojenský obvod)	Malacky	Bratislavský
54	Záhorská Ves	Malacky	Bratislavský
55	Závod	Malacky	Bratislavský
56	Zohor	Malacky	Bratislavský
57	Báhoň	Pezinok	Bratislavský
58	Budmerice	Pezinok	Bratislavský
59	Častá	Pezinok	Bratislavský
60	Doľany	Pezinok	Bratislavský
61	Dubová	Pezinok	Bratislavský
62	Jablonec	Pezinok	Bratislavský
63	Limbach	Pezinok	Bratislavský
64	Modra	Pezinok	Bratislavský
65	Pezinok	Pezinok	Bratislavský
66	Píla	Pezinok	Bratislavský
67	Slovenský Grob	Pezinok	Bratislavský
68	Svätý Jur	Pezinok	Bratislavský
69	Šenkvice	Pezinok	Bratislavský
70	Štefanová	Pezinok	Bratislavský
71	Viničné	Pezinok	Bratislavský
72	Vinosady	Pezinok	Bratislavský
73	Vištuk	Pezinok	Bratislavský
74	Bernolákovo	Senec	Bratislavský
75	Blatné	Senec	Bratislavský
76	Boldog	Senec	Bratislavský
77	Čataj	Senec	Bratislavský
78	Dunajská Lužná	Senec	Bratislavský
79	Hamuliakovo	Senec	Bratislavský
80	Hrubá Borša	Senec	Bratislavský
81	Hrubý Šúr	Senec	Bratislavský
82	Hurbanova Ves	Senec	Bratislavský
83	Chorvátsky Grob	Senec	Bratislavský
84	Igram	Senec	Bratislavský
85	Ivanka pri Dunaji	Senec	Bratislavský
86	Kalinkovo	Senec	Bratislavský
87	Kaplna	Senec	Bratislavský

Identifikácia	Názov obce	Okres	Kraj
88	Kostolná pri Dunaji	Senec	Bratislavský
89	Kráľová pri Senci	Senec	Bratislavský
90	Malinovo	Senec	Bratislavský
91	Miloslavov	Senec	Bratislavský
92	Most pri Bratislave	Senec	Bratislavský
93	Nová Dedinka	Senec	Bratislavský
94	Reca	Senec	Bratislavský
95	Rovinka	Senec	Bratislavský
96	Senec	Senec	Bratislavský
97	Tomášov	Senec	Bratislavský
98	Tureň	Senec	Bratislavský
99	Veľký Biel	Senec	Bratislavský
100	Vlky	Senec	Bratislavský
101	Zálesie	Senec	Bratislavský
102	Bilkove Humence	Senica	Trnavský
103	Borský Svätý Jur	Senica	Trnavský
104	Kuklov	Senica	Trnavský
105	Lakšárska Nová Ves	Senica	Trnavský
106	Moravský Svätý Ján	Senica	Trnavský
107	Plavecký Peter	Senica	Trnavský
108	Sekule	Senica	Trnavský

Tabuľka 5. Podiel odchádzajúcich do jadrového mesta z obcí fmr Bratislava v roku 2001

Poradie	Názov obce	Odchádza			Identifikácia
		Spolu	z toho do Bratislavy		
			absolútne	%	
1	Most pri Bratislave	501	471	94,0	92
2	Stupava	2095	1902	91,0	49
3	Marianka	319	278	87,0	41
4	Ivanka pri Dunaji	1400	1219	87,0	85
5	Malinovo	403	347	86,0	90
6	Svätý Jur	1483	1242	84,0	68
7	Dunajská Lužná	872	717	82,0	78
8	Zohor	1067	863	81,0	56
9	Chorvátsky Grob	510	413	81,0	83
10	Rovinka	410	331	81,0	95
11	Tomášov	536	431	80,0	97
12	Šamorín	2684	2065	77,0	21
13	Bernolákovo	1439	1099	76,0	74
14	Miloslavov	253	192	76,0	91
15	Senec	3042	2313	76,0	96
16	Pezinok	4241	3159	74,0	65
17	Lozorno	734	536	73,0	38
18	Kalinkovo	384	282	73,0	86
19	Hubice	110	79	72,0	10
20	Štvrtok na Ostrove	442	319	72,0	22
21	Borinka	145	104	72,0	31
22	Nová Dedinka	546	395	72,0	93
23	Kvetoslavov	219	153	70,0	13
24	Zálesie	240	168	70,0	101

Poradie	Názov obce	Odchádza			Identifikácia
		Spolu	z toho do Bratislavy		
			absolútne	% *	
25	Jánovce	149	103	69,0	27
26	Vlky	114	78	68,0	100
27	Nový Život	487	327	67,0	18
28	Slovenský Grob	586	394	67,0	67
29	Báhoň	415	272	66,0	57
30	Veľký Biel	538	355	66,0	99
31	Vysoká pri Morave	437	284	65,0	52
32	Jablonové	303	195	64,0	33
33	Hamuliakovo	256	163	64,0	79
34	Hrubá Borša	98	63	64,0	80
35	Veľká Paka	169	107	63,0	24
36	Blatné	335	211	63,0	75
37	Plavecký Štvrtok	510	317	62,0	45
38	Šenkvice	1302	798	61,0	69
39	Zlaté Klasy	589	352	60,0	26
40	Pusté Úľany	430	259	60,0	29
41	Veľký Grob	362	219	60,0	30
42	Záhorská Ves	329	199	60,0	54
43	Malacky	3071	1807	59,0	39
44	Kráľová pri Senci	426	253	59,0	89
45	Reca	417	248	59,0	94
46	Čakany	174	101	58,0	6
47	Janíky	230	134	58,0	12
48	Modra	2058	1189	58,0	64
49	Tureň	247	143	58,0	98
50	Vojka nad Dunajom	115	66	57,0	25
51	Jelka	708	401	57,0	28
52	Láb	384	220	57,0	37
53	Limbach	354	203	57,0	63
54	Čataj	245	139	57,0	77
55	Blahová	63	35	56,0	3
56	Kuchyňa	438	245	56,0	36
57	Lehnice	474	258	54,0	15
58	Pernek	207	111	54,0	42
59	Hviezdoslavov	64	34	53,0	11
60	Mierovo	128	67	52,0	17
61	Bellova Ves	47	24	51,0	2
62	Oľdza	57	29	51,0	19
63	Viničné	433	218	50,0	71
64	Kaplna	278	138	50,0	87
65	Čenkovce	245	120	49,0	7
66	Rohožník	758	374	49,0	46
67	Dobrohošť	75	36	48,0	8
68	Rohovce	294	140	48,0	20
69	Vištuk	430	207	48,0	73
70	Hurbanova Ves	62	30	48,0	82
71	Igram	184	87	47,0	84
72	Veľké Leváre	658	294	45,0	51
73	Borský Svätý Jur	332	151	45,0	103

Poradie	Názov obce	Odchádza			Identifikácia
		Spolu	z toho do Bratislavy		
			absolútne	%	
74	Horný Bar	239	106	44,4	9
75	Boldog	109	48	44,0	76
76	Kostolná pri Dunaji	147	65	44,0	88
77	Moravský Svätý Ján	561	249	44,0	106
78	Báč	104	44	42,0	1
79	Jablonec	323	136	42,0	62
80	Kyselica	41	17	41,0	14
81	Macov	39	16	41,0	16
82	Závod	972	399	41,0	55
83	Častá	613	251	41,0	59
84	Lakšárska Nová Ves	248	101	41,0	105
85	Budmerice	525	210	40,0	58
86	Malé Leváre	325	127	39,0	40
87	Blatná na Ostrove	176	67	38,0	4
88	Vinosady	286	109	38,0	72
89	Trnávka	103	38	37,0	23
90	Gajary	666	248	37,0	32
91	Studienka	489	183	37,0	48
92	Dubová	358	131	37,0	61
93	Kostolište	284	103	36,0	35
94	Bodíky	62	22	35,0	5
95	Sološnica	521	180	35,0	47
96	Sekule	458	162	35,0	108
97	Suchohrad	138	47	34,0	50
98	Píla	79	27	34,0	66
99	Doľany	363	118	33,0	60
100	Kuklov	153	44	29,0	104
101	Jakubov	350	98	28,0	34
102	Hrubý Šúr	169	48	28,0	81
103	Plavecké Podhradie	152	37	24,0	43
104	Štefanová	99	24	24,0	70
105	Plavecký Mikuláš	183	43	23,0	44
106	Bilkove Humence	61	13	21,0	102
107	Plavecký Peter	187	23	12,0	107
108	Záhorie (vojenský obvod)	265	30	11,0	53

Tabuľka 6. Počet prisťahovaných obyvateľov v obciach funkčného mestského regiónu Bratislava v období 1995 až 2008

Poradie	Názov obce	Počet prisťahovaných 1995 - 2008	z toho v rokoch		Identifikácia
			1995-2001	2002-2008	
1	Pezinok	5 752	2 554	3 198	65
2	Senec	4 708	1 837	2 871	96
3	Malacky	3 971	1 836	2 135	39
4	Šamorín	3 674	1 324	2 350	21
5	Stupava	3 421	1 484	1 937	49
6	Modra	2 272	957	1 315	64
7	Ivanka pri Dunaji	2 240	816	1 424	85
8	Bernolákovo	1 751	686	1 065	74
9	Dunajská Lužná	1 677	465	1 212	78

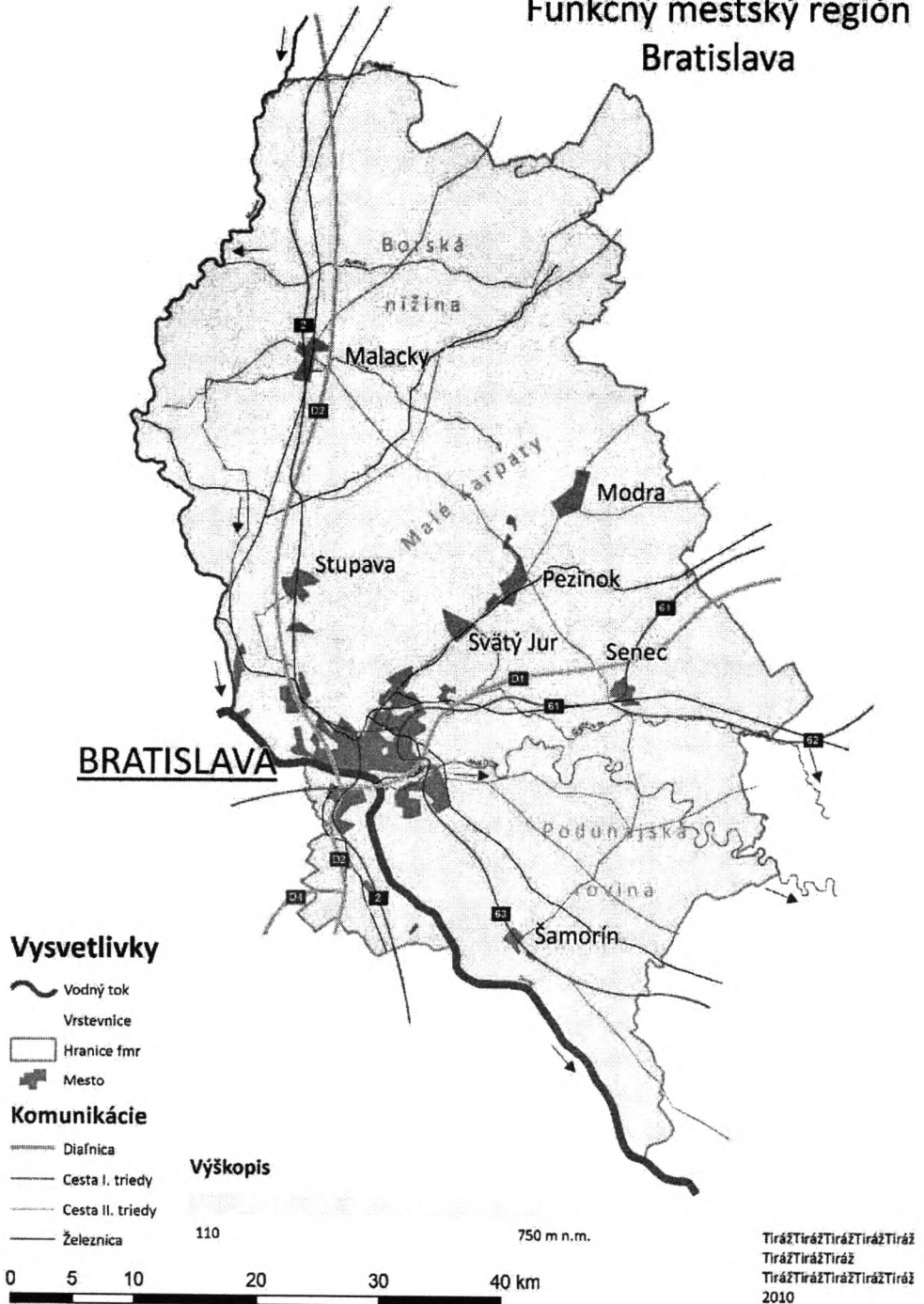
Poradie	Názov obce	Počet prístahovaných 1995 - 2008	z toho v rokoch		Identifikácia
			1995-2001	2002-2008	
10	Chorvátsky Grob	1 664	278	1 386	83
11	Svätý Jur	1 323	551	772	68
12	Šenkvice	1 228	512	716	69
13	Rohožník	1 070	465	605	46
14	Veľké Leváre	1 055	506	549	51
15	Veľký Biel	958	447	511	99
16	Limbach	933	378	555	63
17	Gajary	917	387	530	32
18	Miloslavov	899	200	699	91
19	Zohor	890	455	435	56
20	Jelka	875	446	429	28
21	Rovinka	866	189	677	95
22	Závod	806	344	462	55
23	Lozorno	780	358	422	38
24	Viničné	773	290	483	71
25	Zálesie	746	133	613	101
26	Lehnice	732	306	426	15
27	Zlaté Klasy	731	348	383	26
28	Báhoň	729	313	416	57
29	Vysoká pri Morave	714	287	427	52
30	Budmerice	707	280	427	58
31	Most pri Bratislave	661	210	451	92
32	Tomášov	654	256	398	97
33	Nová Dedinka	648	244	404	93
34	Nový Život	637	293	344	18
35	Záhorská Ves	630	288	342	54
36	Plavecký Štvrtok	626	265	361	45
37	Slovenský Grob	617	245	372	67
38	Blatné	576	246	330	75
39	Marianka	562	194	368	41
40	Hamuliakovo	552	199	353	79
41	Častá	551	248	303	106
42	Moravský Svätý Ján	551	270	281	59
43	Vinosady	522	199	323	72
44	Pusté Úľany	518	185	333	29
45	Horný Bar	498	97	401	9
46	Čenkovec	493	112	381	7
47	Kostolište	487	177	310	35
48	Malinovo	484	152	332	90
49	Kuchyňa	468	194	274	36
50	Studienka	457	206	251	48
51	Sekule	450	184	266	108
52	Štvrtok na Ostrove	437	212	225	22
53	Kvetoslavov	436	189	247	13
54	Jakubov	435	177	258	89
55	Kráľová pri Senci	435	154	281	34
56	Kalinkovo	417	126	291	86
57	Borský Svätý Jur	416	202	214	103
58	Malé Leváre	398	165	233	40

Poradie	Názov obce	Počet prisťahovaných 1995 - 2008	z toho v rokoch		Identifikácia
			1995-2001	2002-2008	
59	Reca	392	177	215	94
60	Veľký Grob	388	200	188	30
61	Sološnica	371	158	213	47
62	Vištuk	352	164	188	73
63	Láb	348	160	188	37
64	Rohovce	339	117	222	20
65	Jablonové	336	168	168	33
66	Veľká Paka	333	138	195	24
67	Lakšárska Nová Ves	330	150	180	105
68	Čataj	321	142	179	77
69	Blatná na Ostrove	297	115	182	4
70	Dubová	297	151	146	61
71	Jablonec	295	123	172	62
72	Hviezdoslavov	278	102	176	11
73	Kuklov	269	110	159	104
74	Báč	261	107	154	1
75	Pernek	255	102	153	42
76	Tureň	239	67	172	98
77	Borinka	221	78	143	31
78	Suchohrad	219	95	124	50
79	Doľany	204	99	105	60
80	Janíky	196	63	133	12
81	Plavecké Podhradie	194	76	118	43
82	Hubice	191	61	130	10
83	Hrubá Borša	187	81	106	80
84	Hrubý Šúr	181	92	89	81
85	Trnávka	172	69	103	23
86	Kostolná pri Dunaji	168	70	98	88
87	Kaplna	163	70	93	87
88	Plavecký Peter	163	67	96	107
89	Dobrohošť	160	42	118	8
90	Čakany	157	77	80	6
91	Plavecký Mikuláš	155	76	79	44
92	Igram	152	58	94	84
93	Ol'dza	150	35	115	19
94	Jánovce	143	80	63	27
95	Vlky	143	51	92	100
96	Vojka nad Dunajom	129	24	105	25
97	Blahová	121	50	71	3
98	Boldog	117	33	84	76
99	Píla	114	59	55	66
100	Hurbanova Ves	110	42	68	82
101	Macov	106	33	73	16
102	Štefanová	105	55	50	70
103	Mierovo	92	54	38	17
104	Záhorie (vojenský obvod)	89	54	35	53
105	Bellova Ves	79	24	55	2
106	Kyselica	52	20	32	14
107	Bilkove Humence	50	25	25	102
108	Bodíky	47	20	27	5

Zdroj: Bilancia pohybu obyvateľstva 1995 - 2008, Štatistický úrad Slovenska

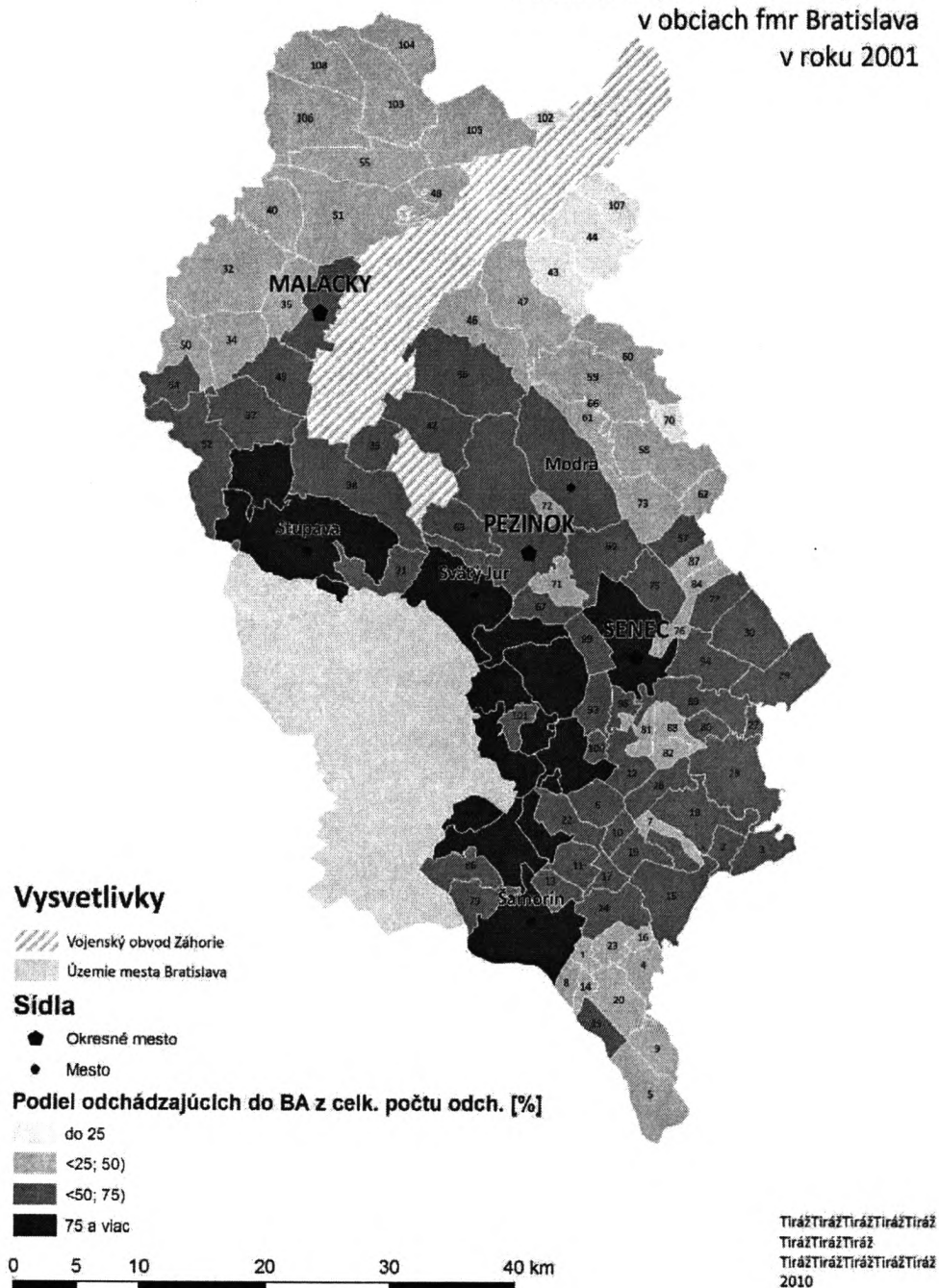
Mapa 1.

Funkčný mestský región Bratislava



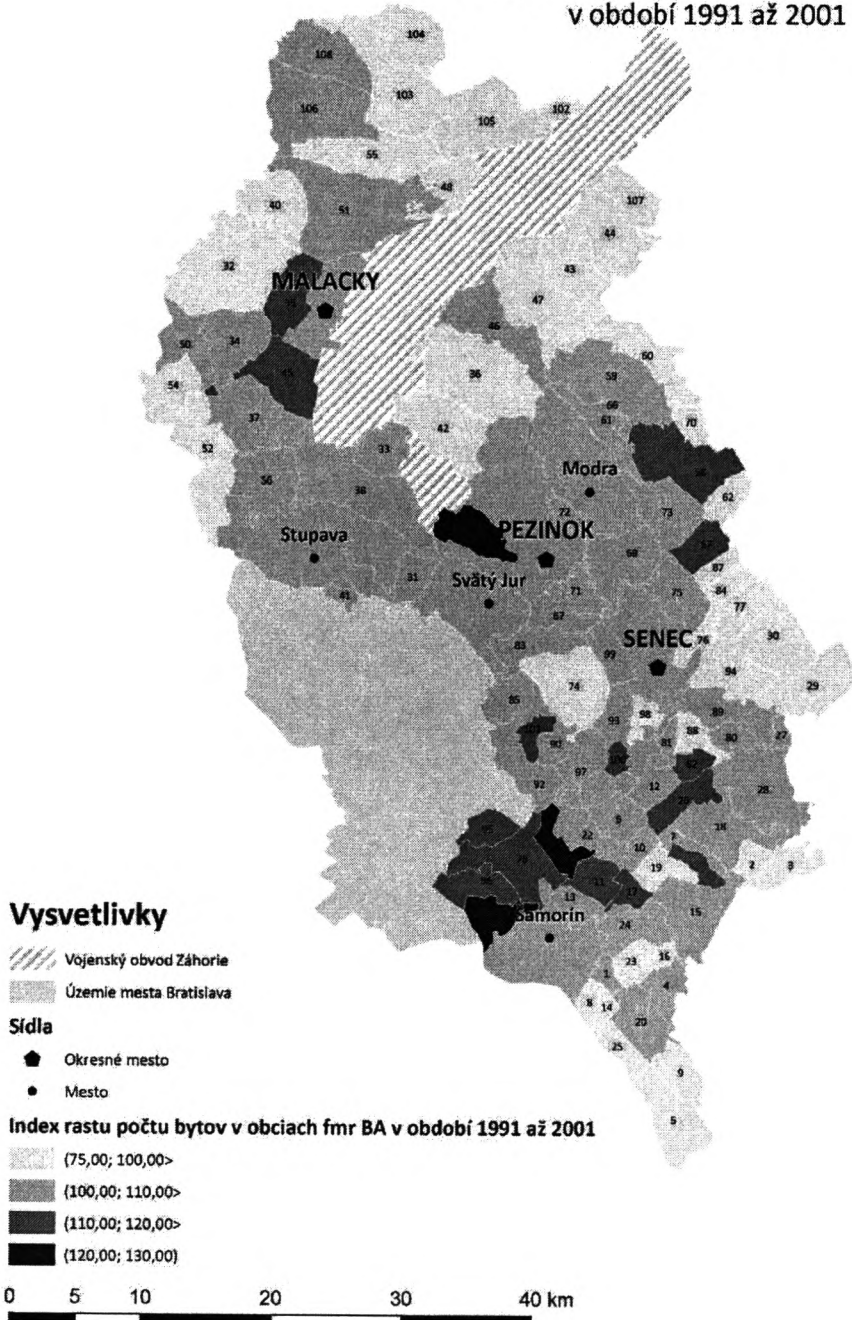
Mapa 2.

Podiel odchádzajúcich do Bratislavy
z celkového počtu odchádzajúcich
v obciach fmr Bratislava
v roku 2001



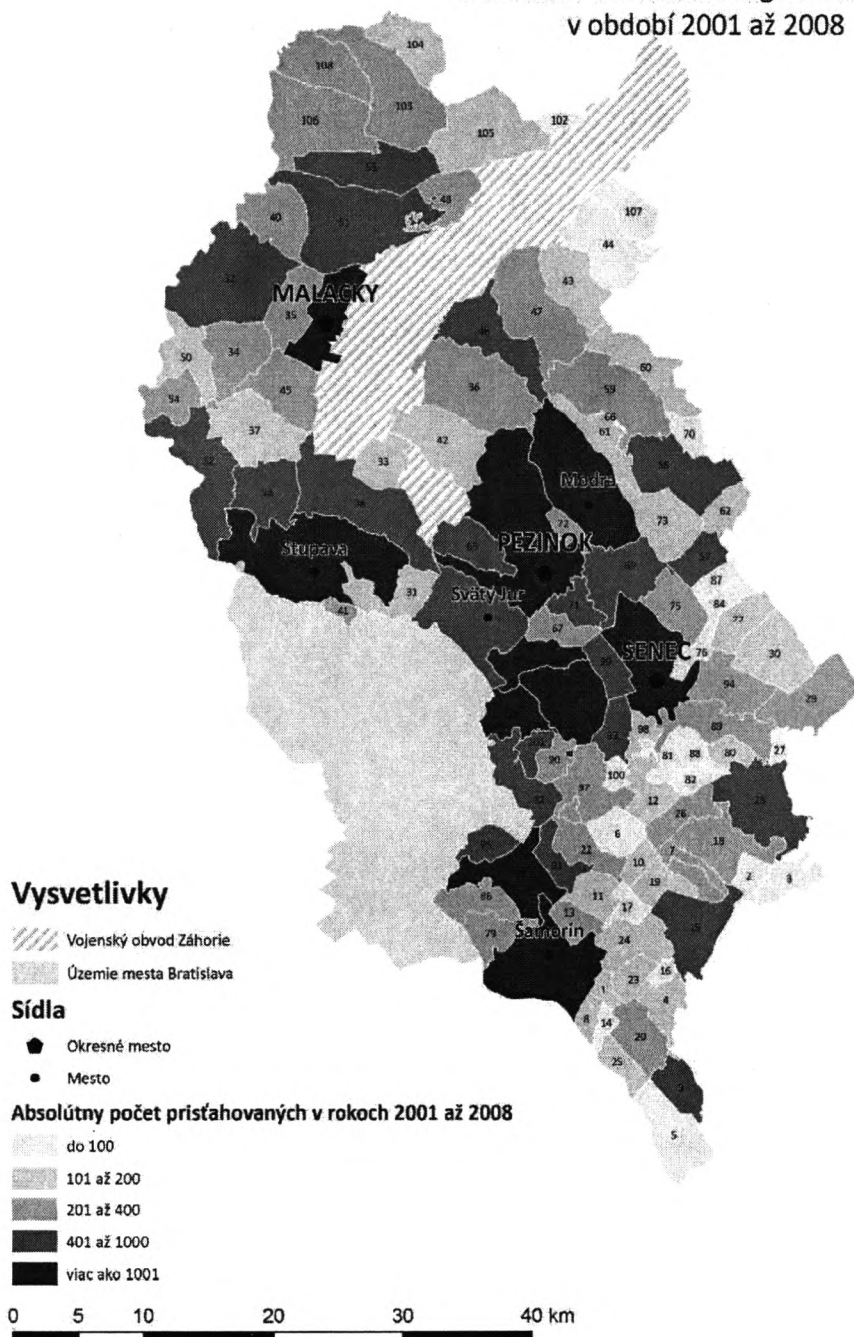
Mapa 3.

Index rastu počtu bytov
v obciach funkčného mestského regiónu
v období 1991 až 2001



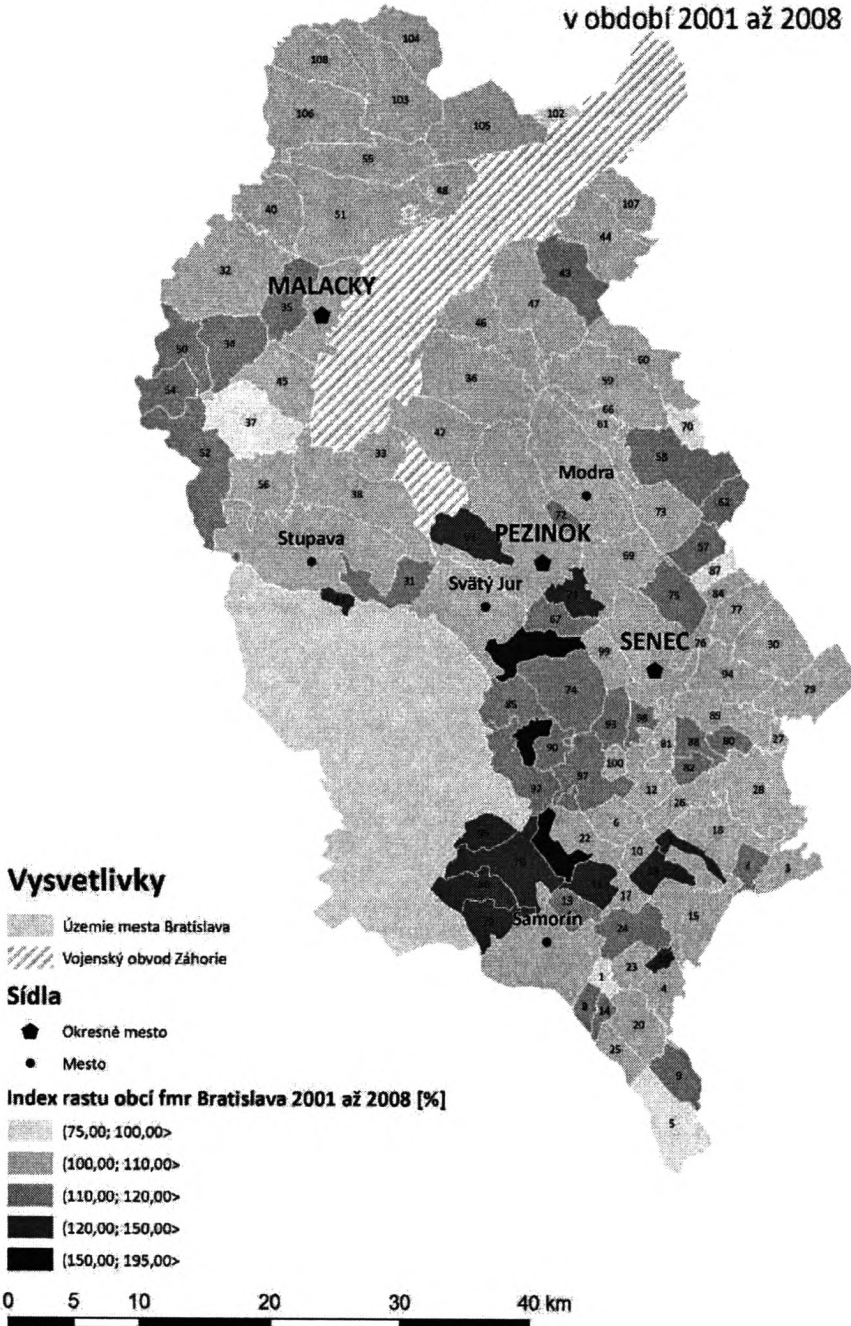
Mapa 4.

Imigrácia v obciach
funkčného mestského regiónu Bratislava
v období 2001 až 2008



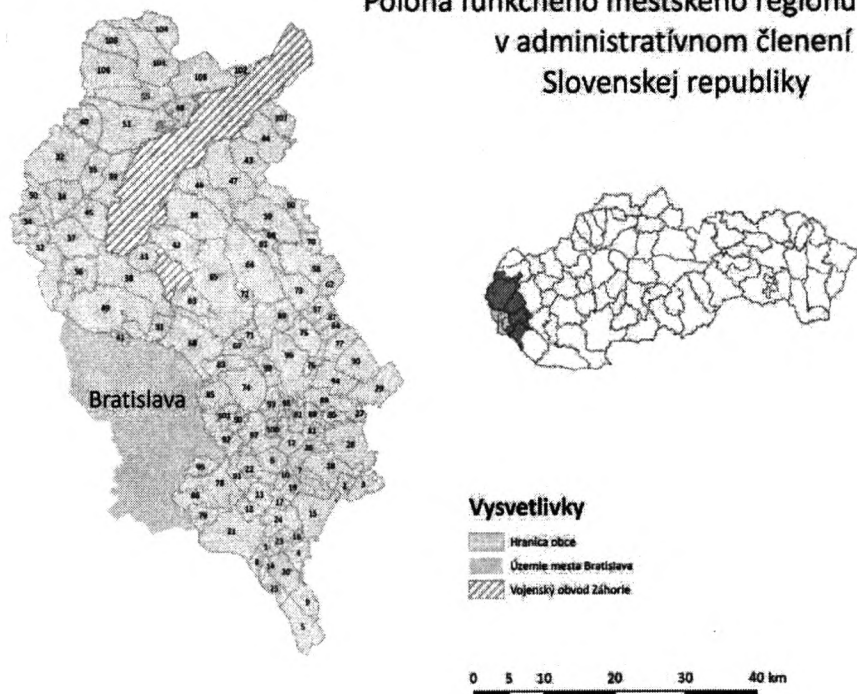
Mapa 5.

Index rastu obcí
vo funkčnom mestskom regióne Bratislava
v období 2001 až 2008



Mapa 6.

Poloha funkčného mestského regiónu Bratislava v administratívnom členení Slovenskej republiky



POUŽITÁ LITERATÚRA

- Bezák, A., (1990): Funkčné mestské regióny v sídelnom systéme Slovenska. Geografický časopis, 42, pp. 57-73
- Gádošiová, A., 2009: Analýza bytovej výstavby v Bratislavskom kraji v rokoch 2001-2008. DP na KRGOaPK, Prírodovedecká fakulta UK, Bratislava
- Korec, P. 2006: Changing urban structure of Bratislava at the beginning of 21st century. In: AGUC, 46, pp. 141-160
- Kebisová, K., (1999): Analýza procesov suburbanizácie Bratislavy v okresoch Pezinok a Senec. Diplomová práca (pod vedením autora). KRG OaPK. Prírodovedecká fakulta, Bratislava
- Kozová, M., Spišiak, P., (2001): Cesta k trvalo udržateľnému rozvoju obce Dunajská Lužná. Životné prostredie, č. 1, Bratislava, s. 19-24, ISSN 0044-4863,
- Kurta, T. 2007: Sociálno-geografický kontext suburbanizácie. DP na KHGaD, Prírodovedecká fakulta UK, Bratislava
- Lacika, J. 2000: Bratislava. Dajama, p. 270. ISBN 80-88975-14-X
- Matlovič, R., Sedláková, A. 2004: The impact of suburbanization in the hinterland of Prešov (Slovakia). In: Moravian geographical reports, Vol. 15, No 2. , pp. 22-31
- Morávková, Z., (1999): Analýza procesov suburbanizácie Bratislavy v okrese Malacky. Diplomová práca (pod vedením autora). KRG OaPK. Prírodovedecká fakulta, Bratislava
- Ondoš, S. Korec, P. 2008: The rediscovered City: A case study of post-socialist Bratislava. In: Geografický časopis, 60, 2, 199-213
- Spišiak, P., Danihelová, D., (1998): Niektoré otázky kvality života v suburbálnom priestore Bratislavy. [Some questions about quality of life in suburban area in Bratislava]. AFRNUC, Geographica Nr. 41, Bratislava, s. 155-163, ISBN 80-223-1372-6.

-
- Sýkora, L. 2003: Suburbanizace a její společenské dusledky. In. Sociologický časopis, Vol. 39, No. 2, pp. 217-233
- Szalai, Z., (2002): Analýza vybraných suburbanizačných procesov v južnej časti okresu Senec. Diplomová práca (pod vedením autora). KRG OaPK. Prírodovedecká fakulta, Bratislava
- Šveda, M. 2009: Priestorová štruktúra rezidenčnej suburbanizácie v prímestskej zóne Bratislavy. AGUC, No. 53, pp. 169-182. ISBN 978-80-223-2773-2
- Tóth, V., 2009: Analýza Devínskej Novej Vsi ako sídla na rozhraní mesta a vidieka. BP na KRG OaPK, Prírodovedecká fakulta UK, Bratislava
- Štatistický lexikón obcí 2002. ŠÚ SR, Bratislava
- Výsledky sčítania obyvateľstva, domov a bytov z roku 1991
- Výsledky sčítania obyvateľstva, domov a bytov z roku 2001
- Údaje o bytovej výstavbe za roky 2001 – 2008. Slovenský štatistický úrad.

ZUZANA MÉSZÁROSOVÁ-LAMPLOVÁ

ZA HRANICAMI BRATISLAVY

(PRÍPADOVÁ ŠTÚDIA O BRATISLAVSKÝCH VYSTÁHOVALCOCH ŽIJÚCICH
NA ÚZEMÍ HORNÉHO ŽITNÉHO OSTROVA A V OKOLÍ RAJKY)

1. ÚVOD

Sociológia rozlišuje dva druhy vnútrospoločenského pohybu ľudí: spoločenskú mobilitu a spoločenskú migráciu. Spoločenská mobilita je „virtuálny“ posun v rámci spoločenskej štruktúry, migrácia je reálne putovanie v rámci konkrétnej zemepisnej oblasti. Ak sa táto zemepisná oblasť nachádza na území jedného štátu, hovoríme o vnútornej migrácii, ak však prekročí hranice štátu, ide o medzinárodnú migráciu. Subjektmi migrácie sú vystaňovalci (emigranti) a pristaňovalci (imigranti).

Táto štúdia sa zaoberá v širšom zmysle problematikou oboch foriem migrácie, v užšom zmysle jedným z následkov bratislavskej suburbanizácie, t.j. vystaňovaním sa z Bratislavy na Horný Žitný ostrov a do Maďarska (do okolia Mosonmagyaróváru a Rajky). Aké je zloženie vystaňovalcov? Prečo odišli z Bratislavy? Ako sa cítia na svojom terajšom bydlisku? Existuje nejaké puto, ktoré ich ešte stále viaže k hlavnému mestu? Ak áno, čo to je? Takýmto a podobnými otázkami sme sa zaoberali vo výskume v rámci medzinárodného projektu „*Maďarsko-slovenská aglomerácia vŕhujúcih hranice Bratislavy AGGLONET – HUSK/0801/1.5.1/0007*“, ktorý prebiehal v spolupráci Fórum inštitútu pre výskum menšín a MTA RKK NYUTI v roku 2010. Predtým ako sa oboznámime s najdôležitejšími výsledkami výskumu, rada by som aspoň v skratke načrtla historické pozadie aktuálnych migračných procesov na Slovensku.

V 70-tych a 80-tych rokoch dvadsiateho storočia bol vývoj vnútornej migrácie v „prebytkových“ do „nedostatkových“ regiónov, t.j. presun pracovnej sily z strediskových obcí, ktoré sa vďaka množstvu výhod, najmä možnosti získať byt, stali lákadlom pre široké masý ľudí (Bezák A. 2002, 331). Následkom týchto skutočností sa do polovice 80-tych rokov počet migrantov zvyšoval: v rokoch 1981 a 1983 zmenilo svoj trvalý pobyt ročne 103 tisíc, od roku 1984 do 1986 ročne 104 tisíc občanov, čo znamená, že z 1000 obyvateľov sa sťahovalo zhruba 20. Celé spomínané obdobie charakterizuje v prvom rade príliv obyvateľov dedín do miest, preto do polovice 80-tych rokov dochádza k rapidnému nárastu počtu obyvateľov miest. Veľká väčšina ľudí sa pristaňovala do vtedajších krajských centier (Bratislava, Košice, Banská Bystrica), ale najmä do Bratislavy. V období 1987-1989 až 92 percent migrantov našlo svoje trvalé bydlisko v Bratislave. Boli to ľudia, ktorí sa pristaňovali predovšetkým z juhozápadných okresov (okresy Galanta, Dunajská Streda, Nové Zámky, Nitra).

Po roku 1986 sa postupne spomaľuje vnútorná migrácia. Tento trend pokračuje aj po roku 1989: v roku 1998 sa už sťahuje iba 71 tisíc ľudí, to znamená z 1000 obyvateľov už len 13. Pod pokles migrácie sa podľa expertov najviac podpisuje úpadok štátneho programu na výstavbu bytov¹

1 V rokoch 1981 až 1985 postavili na území Slovenska ročne v priemere 36,8 tisíc bytov, v období od 1996 do 1998 už iba 7,2 tisíc (Bezák A. c.d., 333).

(Bezák A. c.d., 333, Gajdoš P. 2001, 194), ale nesmieme zabudnúť ani na zmenu sídelnej štruktúry, kvôli ktorej sa začali prehlbovať rozdiely medzi jednotlivými regiónmi (Gajdoš P. c. d. 194).

Okrem toho, že postupne klesá počet migrantov, na konci tisícročia pozorujeme ďalšie podstatné procesy, ktoré pokračujú aj v súčasnosti. Po prvé, v porovnaní s predchádzajúcimi trendmi sa sťahuje menej ľudí, zároveň sa sťahujú čoraz ďalej.² Po druhé, v dôsledku rozpadu centrálnej priestorovej štruktúry osídlenia po roku 1989, tri krajské mestá, ktoré v skoršom období zaznamenali migračný prírastok, postupne ho strácajú, a zároveň sa mení migračné saldo v okolitých obciach. Teda z obcí, z ktorých sa v minulosti ľudia sťahovali, sa stávajú obce, kam migranti smerujú. Platí to v celoslovenskom meradle, ale najmä na území západného Slovenska. Koncentráciu nahrádza dekoncentrácia a zároveň nielen vo veľkomestách, ale v každom regióne Slovenska sa postupne začína prejavovať proces suburbanizácie. Výnimkou sú iba mestá v Bratislavskom kraji, ktoré sú stále najatraktívnejšími cieľovými oblasťami pre prisťahovalcov (Moravanská K. 2006), dodajme však, že nie len pre ľudí z ďalekých kútov Slovenska, ale aj pre samotných Bratislavčanov. Migračné saldo Bratislavy je výsledkom nielen počtu imigrantov, ale je ovplyvnené aj počtom emigrantov (Bezák A. i. m. 342). V novom tisícročí vidíme najväčší migračný prírastok v galantskom, dunajskostredskom, levickom, senickom, nitrianskom, novozámockom a komárňanskom okrese – teda v šetkých migrantov.

Po vstupe SR do Európskej únie sa pre bratislavských emigrantov naskytili nové možnosti sťahovania, okrem iného v podobe migrácie do susediacich oblastí Maďarska, akými je aj oblasť Mosonmagyaróváru a Rajky.

Proces suburbanizácie a dezurbanizácie významne urýchľuje skutočnosť, že v obciach, z ktorých je dostupnosť Bratislavy pomerne jednoduchá a rýchla, sa zlepšujú životné podmienky, rozmáha sa stavba cestných komunikácií a bytov, a preto rastie príťažlivosť týchto obcí v očiach niektorých vrstiev obyvateľov. Takéto obce sa nachádzajú aj v nami skúmanej oblasti Horného Žitného ostrova a v spomínanom maďarsko-slovenskom prihraničnom pásme.

2. CHARAKTERISTIKA VZORKY

Pôvodne sme chceli osloviť tých emigrantov na Hornom Žitnom ostrove (v ďalšom texte ŽO) a v Maďarsku (v ďalšom texte M), ktorí zodpovedali nasledujúcim kritériám:

1. sťahovali sa z Bratislavy
2. sťahovali sa po roku 2004
3. bývajú v týchto obciach, nie sú iba „víkendoví turisti“.

Nedisponovali sme žiadnymi údajmi ohľadom vystáhalcov, nemali sme zoznam obyvateľov a dokonca ani náš pokus o odhad ich počtu nepriniesol žiaduci efekt³. Kvôli vyššie uvedeným prekážkam sme nemohli aplikovať žiadne pravidlo, ktorým by sa docielil reprezentatívny výber vzorky. Jediným pravidlom bolo, že anketári mali vyberať respondentov na základe horeuvedených troch kritérií. Celkovo oslovili 600 ľudí, z nich 360 na Hornom Žitnom ostrove a 240 v Maďarsku. Dotazovanie prebiehalo v marci 2010 v nasledujúcich obciach:

Slovensko: Báč, Baloň, Mierovo, Štvrtok na Ostrove, Čenkovce, Čilistov, Dobrohošť, Dunajská Lužná, Malinovo, Zlaté Klasy, Rovinka, Blatná na Ostrove, Šamorín, Šamorín-Mliečno, Hamuliakovo, Kalinkovo, Vojka nad Dunajom.

2 V prvej polovici 80-tych rokov sa 61% migrantov sťahovalo v rámci svojho regiónu, 39% migrantov prekročilo hranice svojho regiónu a presťahovalo sa do inej obce v inom regióne.

3 O metodologických problémoch skúmania migrujúcich obyvateľov pozri (Divinský B. 2009, Holá B. 2007, s. 115)

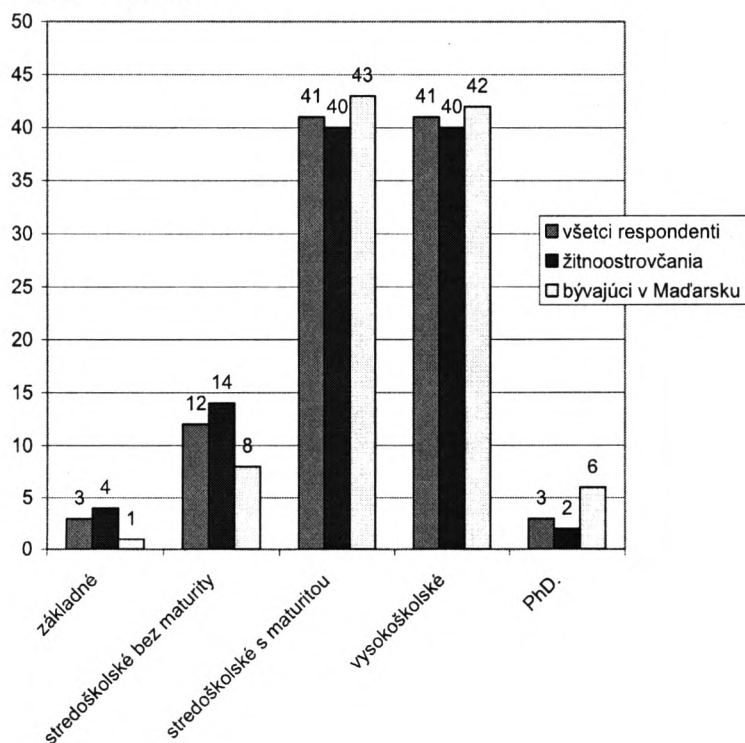
Maďarsko: Bezenye, Dunakiliti, Feketeerdő, Hegyeshalom, Márialiget, Mosonmagyaróvár, Rajka.

Zo 600 vyplnených dotazníkov bolo použiteľných 498, hoci pri 30 percentách anketári nedodržali druhé kritérium a pýtali sa aj takých obyvateľov, ktorí sa prisťahovali pred rokom 2004. Keďže sa ale aj tieto dotazníky mohli plnohodnotne použiť, nevylúčili sme ich, ba práve naopak, pokúsili sme sa spraviť z nevýhody výhodu: dátum prisťahovania sa stal nezávislou premennou, na základe ktorej sme respondentov rozdelili na tri skupiny: na prisťahovalcov z obdobia pred rokom 2000, na prisťahovaných od 2000 až do 2004, a na prisťahovalcov po roku 2004, vďaka čomu sme mohli porovnať odpovede ľudí, ktorí sa prisťahovali v rôznych obdobiach.

Percentuálny podiel dvoch parciálnych vzoriek – ŽO a M – je 60:40. Podľa národnostnej príslušnosti tvoria väčšinu obidvoch skupín Slováci (81%. 16% ŽO sú Maďari, 3% tvoria iné národnosti. 18% M tvoria emigranti maďarskej národnosti). Z hľadiska pohlavia je 43% mužov, 57% žien. Priemerný vek je 41 rokov – ŽO 44 rokov, M 36 rokov. Dve tretiny respondentov žijú v manželskom zväzku, 74% má dieťa. Podľa vzdelania dominujú respondenti s úplným stredoškolským a vysokoškolským vzdelaním. Ich podiel medzi M je ešte výraznejší ako medzi ŽO⁴ (1. graf).

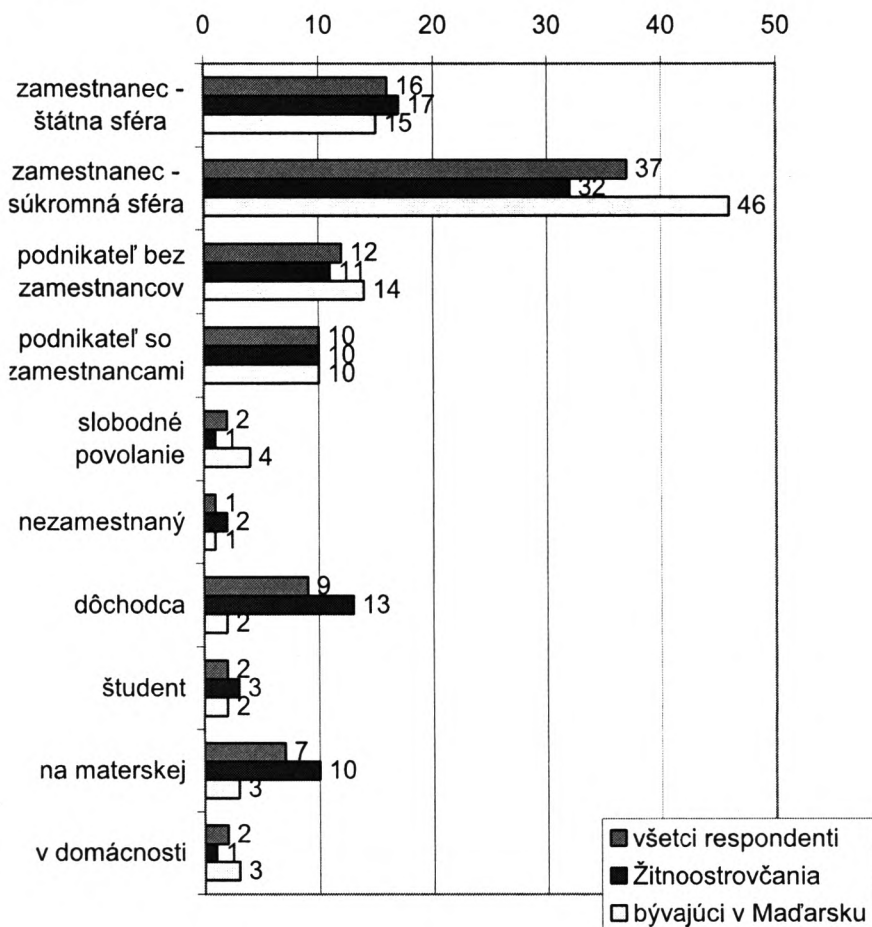
Väčšinu respondentov tvoria zamestnanci, v prvom rade zamestnaní v súkromnom sektore. (2. graf) U ŽO sú nadpriemerne zastúpení dôchodcovia a ženy na materskej dovolenke, u M podnikatelia bez zamestnancov, ale predovšetkým zamestnanci súkromného sektora.

1. graf: Vzdelanie



4 Na základe celoštátnych údajov sa najčastejšie sťahujú stredoškolsky a vysokoškolsky vzdelaní, a taktiež ľudia nad 40 rokov (Šprocha B. 2007, Moravanská K. c.d.), a skôr ženy, ako muži. V roku 2006 na 1000 migrujúcich žien pripadlo 970 mužov (Šprocha B. c.d.).

2. graf: Postavenie na trhu práce

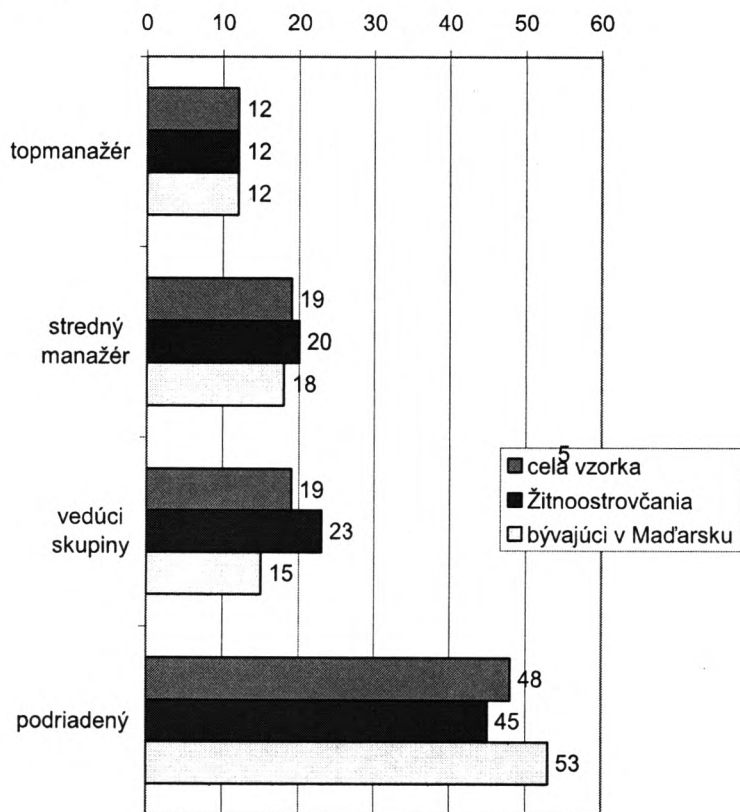


Z hľadiska pracovného zaradenia dominujú podriadení (3. graf). Medzi ŽO je viac riadiacich pracovníkov, medzi M viac podriadených, t.j. radových pracovníkov.

8% opýtaných sa sťahovalo do roku 2000, 225 v období 2000 až 2004 a 70% po roku 2004. Najväčšia vlna sťahovania nastala v rokoch 2007 (18%), 2008 (21%) a 2009 (14%). 61% ŽO a takmer všetci M emigrovali po roku 2004. V roku 2005 sa presťahovali do Maďarska dvaja, o rok neskôr sedem respondentov, a v roku 2007 už 56 respondentov. Najviac opýtaných (celkovo 120) sa presťahovalo do Maďarska v rokoch 2008 a 2009.

Spokojnosť vystávaných s rôznymi oblasťami ich života na novom bydlisku sme veľmi detailne skúmali, a analýze týchto výsledkov sa budem venovať v ďalšej časti tohto textu. Teraz si načrtneme iba niekoľko údajov. Čím viac sa hodnoty v 1. tabuľke približujú k 1, tým vyššiu spokojnosť vyjadrujú, a naopak, čím vyššia hodnota, o to nižšia spokojnosť. Čísla v zátvorkách znamenajú poradie jednotlivých oblastí podľa spokojnosti respondentov.

3. graf: Pracovné zaradenie



1. tabuľka: Spokojnosť s vymenovanými oblasťami

	ŽO	M
S bývaním	1,44 (2)	1,59 (1)
S bydliskom	1,65 (4)	1,71 (3)
So svojou prácou	1,97 (7)	1,83 (4)
S rodinným životom	1,33 (1)	1,70 (2)
S príjmom	2,45 (11)	2,33 (11)
S úrovňou svojho života	2,06 (9)	2,20 (9)
So zdravotným stavom	2,03 (8)	2,03 (7)
So svojimi životnými vyhliadkami	2,16 (10)	2,28 (10)
S medziľudskými vzťahmi na Vašom bydlisku	1,78 (6)	1,91 (6)
So spolužitím Slovákov a Maďarov na Vašom bydlisku	1,54 (3)	1,90 (5)
So slovensko-maďarskými vzťahmi	1,72 (5)	2,08 (8)

Výsledky ukazujú, že máme do činenia so spokojnými ľuďmi. ŽO sú veľmi spokojní so svojím rodinným životom, s bývaním, so spolužitím Slovákov a Maďarov, so svojím bydliskom, so slovensko-maďarskými vzťahmi, s medziľudskými vzťahmi na svojom bydlisku a so svojou prácou. V ostatných oblastiach sú menej spokojní, ale aj v týchto oblastiach prevláda spokojnosť.

M sú taktiež veľmi spokojní s bývaním, so svojím rodinným životom, so svojím bydliskom, s prácou a so spolužitím Slovákov a Maďarov. V ostatných oblastiach sú skôr spokojní.

3. VÝSLEDKY VÝSKUMU

3.1. Okolnosti predchádzajúce migrácii a príčiny sťahovania

Výsledky zo Sčítania ľudu z roku 2001, ale aj dostupné údaje z iných výskumov (Gajdoš P., Moravanská K. c.d., Lampl Zs. 2007) dokazujú, že obyvatelia Slovenska sa neradi sťahujú. V roku 2004 žilo 60% v rodnej obci, a tretina z tých, ktorí sa už sťahovali, tak učinili iba raz v živote. Sťahovanie je charakteristické skôr pre obyvateľov miest, a svoje bydliská zanechávajú skôr ľudia inej ako slovenskej národnosti.

Spomenuté súvislosti – okrem národnosti – potvrdzujú aj naše údaje. Dvaja z troch respondentov sa v dospelom veku sťahovali iba raz, čo znamená, že podstatnú časť vzorky tvoria takí ľudia, ktorí sa buď narodili v Bratislave, alebo tam žili od začiatku svojej dospelosti, a sťahovali sa iba raz: na svoje terajšie bydlisko na Žitnom ostrove alebo v Maďarsku. Viacnásobná migrácia je charakteristická pre jednu tretinu respondentov. V tomto ohľade nie je závažný rozdiel medzi ŽO a M.

Ako som už spomínala, 60% vzorky tvoria ŽO a 40% tvoria M. V oboch prípadoch ide o migrantov, ktorí predtým žili v Bratislave a odtiaľ sa sťahovali na svoje terajšie bydlisko. Napriek tomu však, že sa presťahovali, nie všetci si zmenili adresu trvalého bydliska. Z bývajúcich v Maďarsku má tam trvalé bydlisko iba jeden, čo vyplýva pravdepodobne aj z faktu, že získať trvalé bydlisko v Maďarsku je podľa zákona podmienené minimálne päťročným trvalým pobytom, čo naši respondenti ešte nemohli splniť. Adresa trvalého pobytu ostatných M sa nachádza naďalej na Slovensku, prevažne v Bratislave. Čo sa týka ŽO, väčšina z nich (75%) má trvalý pobyt na Žitnom ostrove, ostatní naďalej v Bratislave. Čím dlhšie bývajú na Žitnom ostrove, tým vyšší je podiel respondentov s trvalou adresou v mieste terajšieho bydliska. Z tých, ktorí sa nasťahovali pred rokom 2000 má tu trvalé bydlisko 92%, z ľuďmi adresu dve tretiny.

Najtesnejšie puto, ktoré viaže respondentov k Bratislave, je ich práca – 54% ŽO a 82% M totiž pracuje v Bratislave. Každý piaty respondent má v Bratislave v osobnom vlastníctve respondenta.

Aké okolnosti predchádzali presťahovaniu? Niektorí respondenti sa už dlhšiu dobu pripravovali na sťahovanie (40%), ale väčšina to neplánovala dopredu, skôr využili núkajúcu sa príležitosť (37%), alebo boli istým spôsobom nútení k presťahovaniu (18%). Kým pre M je charakteristickejšie, že plánovali tento dôležitý krok, ŽO skôr využili núkajúcu sa príležitosť. Do roku 2000 sa ľudia sťahovali hlavne z núdze. Neskorší migranti už mali možnosť voľby.

Štvrtina ŽO poznala svoje nové bydlisko už predtým ako sa tam nasťahovali – hlavne tí, ktorí sa tam nasťahovali pred rokom 2000 (takmer 40% z nich sa sťahovala do známeho prostredia). 35 respondentov sa vlastne vrátilo do rodnej obce. Okrem nich tam mal každý štvrtý príbuzného, priateľa alebo kolegu. Medzi respondentmi, ktorí prišli v neskoršom období, sa znižuje podiel tých, ktorí sa sťahovali do (relatívne) známeho prostredia. Každý tretí si však pred definitívnym rozhodnutím zaobstaral informácie o tamojšom živote a obyvateľoch.

Z emigrujúcich do Maďarska iba 8% respondentov poznalo svoje budúce bydlisko, ale každý druhý sa už vopred informoval o tamojších podmienkach.

Migračné štatistiky (Šprocha B. 2007) svedčia o tom, že v období 1996 – 2006 hlavnou príčinou migrácie boli bytové dôvody (36%). Ďalej sa uvádza nasledovanie rodinného príslušníka

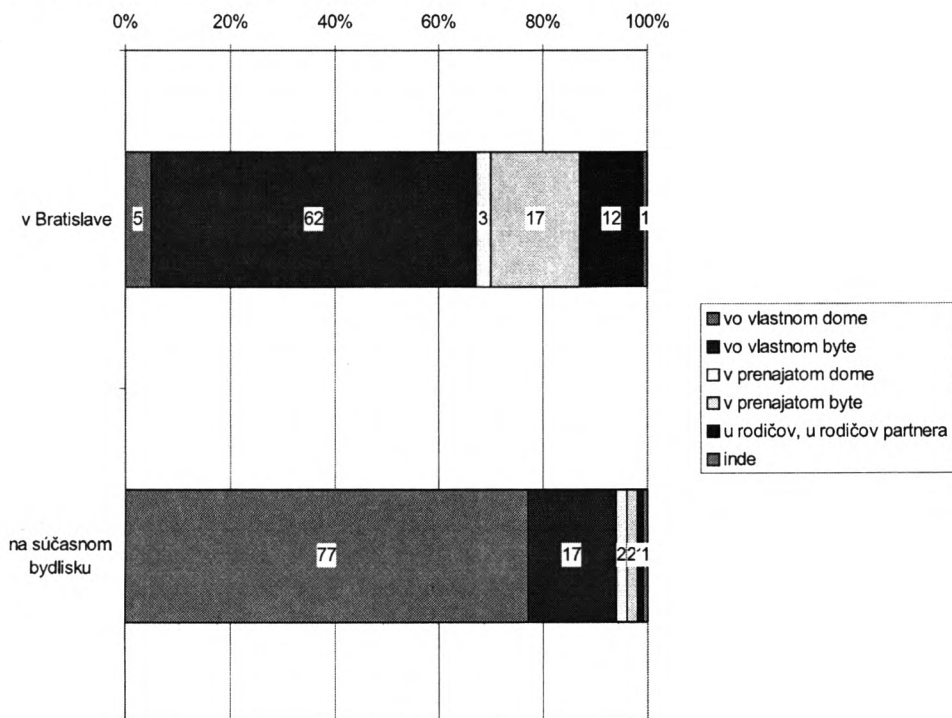
(pri oboch pohlaviach 28%), rôzne nešpecifikované dôvody (17%) a uzavretie manželstva (ženy 10%, muži 6%).

Jedným z dôležitých „spúšťacích mechanizmov“ bratislavskej suburbanizácie bola možnosť zaobstarat' si byt alebo dom na vidieku za podstatne nižšiu cenu ako v hlavnom meste. Potvrdzujú to aj odpovede našich respondentov, či už ŽO alebo M. Nimi spomenuté dôvody emigrácie môžeme zhrnúť do nasledovných piatich bodov:

- pozemky a rodinné domy za primeranú cenu
- blízkosť Bratislavy
- lacnejší život
- blízkosť rodinných príslušníkov, kamarátov
- blízkosť prírody, kľud, vidiecky životný štýl

Prvotnou príčinou vysťahovania je teda riešenie bytovej situácie. Keď porovnáme bytové podmienky respondentov v Bratislave a na terajšom bydlisku, tak sa potvrdzuje, že vysťahovaním sa z hlavného mesta si významne zlepšili bývanie. V Bratislave iba dve tretiny z nich žili vo vlastnom byte alebo v rodinnom dome, ostatní bývali hlavne v podnájme alebo u rodičov. V súčasnosti však až 94% respondentov býva vo vlastnom, a väčšina z nich (77%) je majiteľom rodinného domu (4. graf). Je teda úplne pochopiteľné, že sú veľmi spokojní s podmienkami bývania a so svojím bydliskom.

4.graf: Kde žil v Bratislave a kde žije teraz? (%)



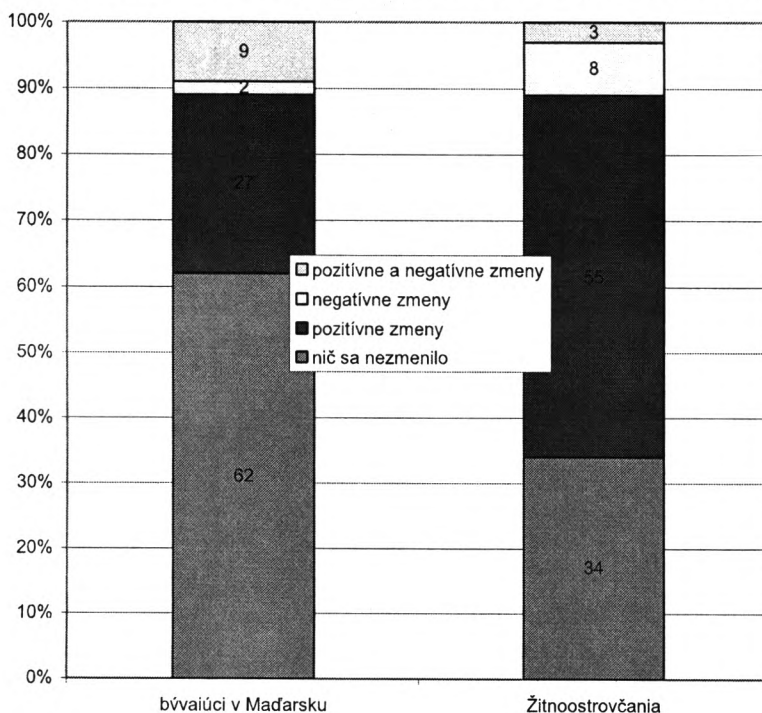
Okrem spomenutých priaznivých zmien v bývaní, pre každého druhého respondenta priniesla emigrácia aj ďalšie pozitívne zmeny: blízkosť prírody, zdravšie životné prostredie, čistejší

vzduch, ticho, klud, výhody života v menšej komunite, zlepšenú kvalitu života, stretnutie so srdečnými, milými ľuďmi.

Väčšina druhej polovice respondentov (46%) okrem zmeny bytovej situácie žiadne iné zmeny nepociťuje. Na vyslovene negatívne zmeny sa sťažujú 4% respondentov. Takmer všetci majú na mysli zlú dopravnú situáciu, vrátane nedostačujúcej siete hromadnej dopravy, v dôsledku čoho cestovanie do Bratislavy je časovo, aj cenovo náročné.

Respondenti bývajúci v Maďarsku sa skôr prikláňajú k tomu, že sťahovanie neprineslo žiadnu zmenu do ich života. Väčšina ŽO pociťuje pozitívne zmeny, avšak práve oni sa najviac sťažujú na dopravu, najmä na verejnú, keďže ju častejšie využívajú ako M. Zhruba každý desiaty M prežíva pozitívne a zároveň aj negatívne zmeny. Okrem dopravnej situácie ide najmä o stratu bývalých kontaktov, o obmedzenie stretnutí s bývalými známymi, priateľmi (5. graf).

5. graf: Spôsobilo zmenu vo Vašom živote, že ste sa sem presťahovali? (%)



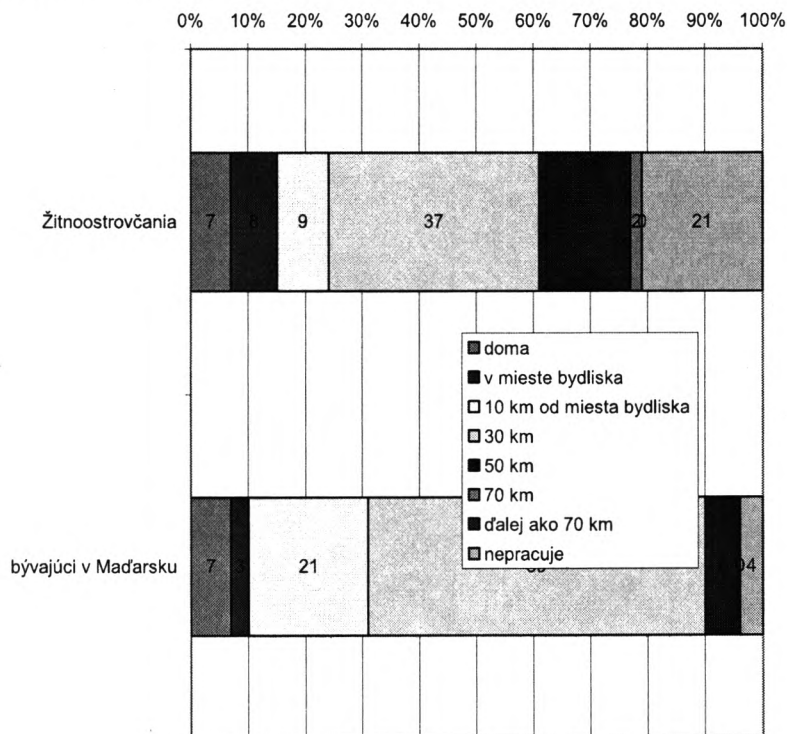
3.2. Kyvadlová migrácia a situácia v doprave

Pre obyvateľov Slovenska – najmä žijúcich na vidieku – je vo veľkej miere charakteristická kyvadlová migrácia. V roku 2005 až 60% ekonomicky aktívnych denne dochádzalo za prácou (Moravanská K. c.d.). V prípade suburbanizácie je takmer prirodzené, že obyvatelia suburbánnej zóny bývajú na vidieku a pracujú v meste. Práve preto im veľmi záleží na tom, aké sú podmienky cestovania, dochádzky do práce a späť.

Medzi respondentmi je taktiež vysoký podiel kyvadlových migrantov. Kým ešte bývali v Bratislave, 60% ŽO a polovica M tam aj pracovala. Nerátajúc tých, ktorí vtedy nepracovali,

v tom čase dochádzalo za prácou 35% ŽO a 47% M. Vyst'ahovaním sa podiel dochádzajúcich zvýšil. Momentálne iba 15% ŽO a 10% M pracuje v mieste svojho bydliska, ostatní (64% ŽO a 86% M) pracujú inde (6. graf). Vo väčšine prípadov (54% ŽO, 82% M) pracujú v Bratislave, čo znamená, že zo svojho bydliska musia cestovať maximálne 50 kilometrov (6 ŽO spomenuli 70 kilometrovú vzdialenosť). Väčšina dochádzajúcich býva 30 kilometrov od hlavného mesta.

6. graf: Kde pracujete? (%)

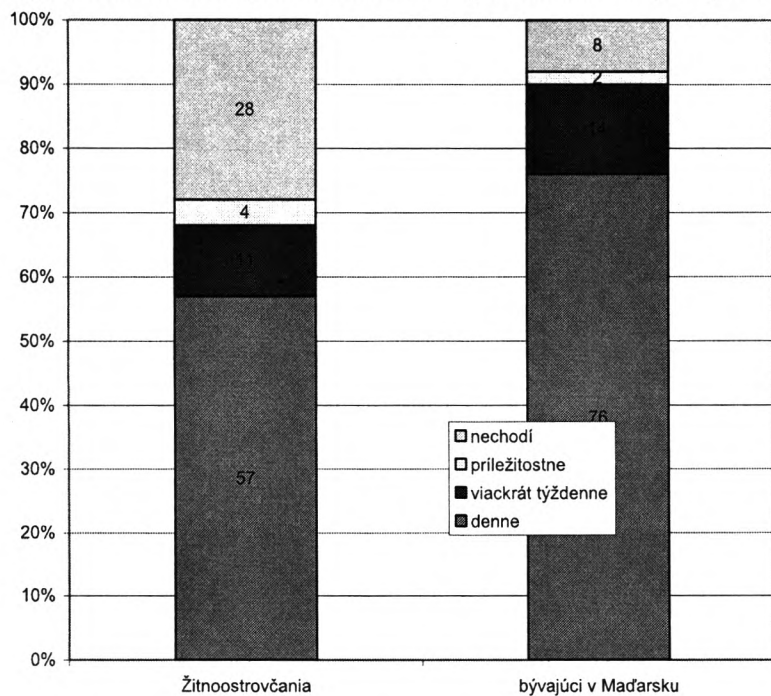


Cestovanie do práce znamená pre 57% ŽO a 76% M každodennú kyvadlovú migráciu. Okrem nich takmer každý ôsmy až deviaty respondent dochádza za prácou viackrát týždenne (7. graf).

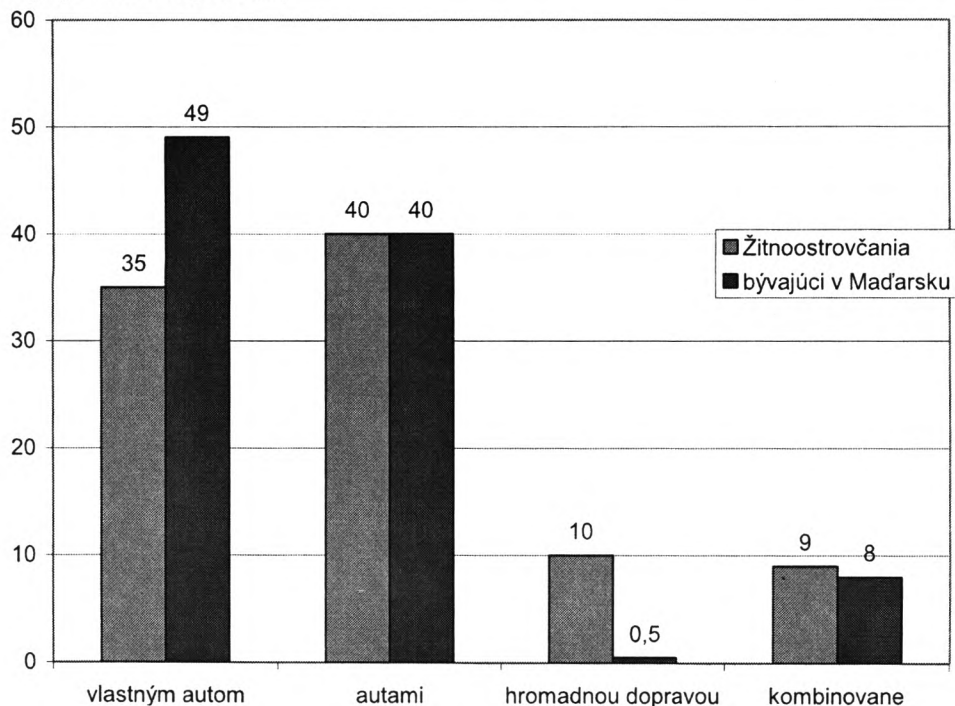
Denná dochádzka sa však netýka iba respondentov, ale aj ich rodinných príslušníkov. Na otázku, že koľkí z rodiny vrátane opýtaného chodia pravidelne aspoň trikrát týždenne pracovať/do školy mimo svojho bydliska, 70% ŽO a 83% M spomenulo viac osôb.

Hlavným dopravným prostriedkom je auto. Tri štvrtiny ŽO a 89% M jazdí do práce vlastným autom, resp. vlastnými autami. Verejnú dopravu využíva každý desiaty ŽO. U respondentov bývajúcich v Maďarsku v čase výskumu tento druh dopravy neprichádzal veľmi do úvahy (vtedy ešte nepremával autobus medzi Bratislavou a Rajkou). Kombinovaná doprava (auto a autobus) sa až tak často nevyužíva (8. graf).

7. graf: Koľkokrát za týždeň odchádzate za prácou mimo svojho bydliska? (%)



8. graf: Čím cestujete? (%)

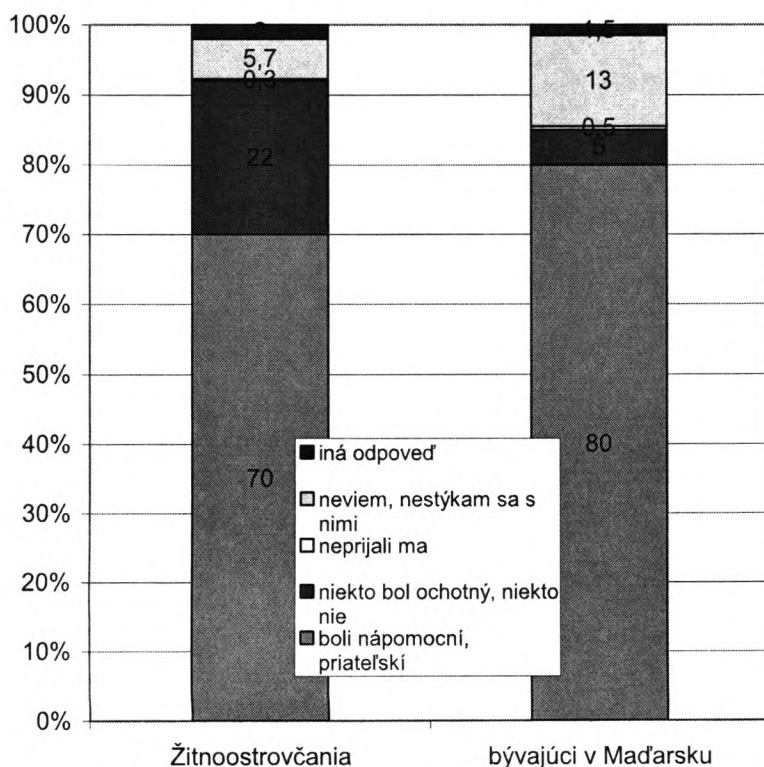


Už som sa zmienila o tom, že takmer všetci respondenti, ktorí po emigrácii registrujú negatívne zmeny, sa sťažujú predovšetkým na dopravné podmienky. Táto kritika sa opätovne objavila keď sme zisťovali ich spokojnosť s cestovaním do Bratislavy. 63% ŽO a 59 % M vyjadrilo nespokojnosť s verejnou dopravou. Pravdepodobne práve preto kto môže, radšej jazdí autom. S podmienkami cestovania autom je spokojná polovica ŽO, druhá polovica ŽO je nespokojná, čo znamená, že ani táto forma dopravy nie je bezproblémová (ten, kto ráno medzi siedmou a deviatou hodinou vyrazí z Bratislavy smerom na Žitný ostrov, môže na vlastné oči vidieť nekončiaci sa rad áut prichádzajúcich z druhého smeru, a to isté má možnosť sledovať poobede od piatej len v opačnom smere). Až 98% M je spokojných, dokonca tri štvrtiny z nich vyjadrili veľkú spokojnosť s podmienkami automobilovej dopravy. S verejnou dopravou sú najnespokojnejší tí, ktorí týždenne viackrát cestujú. Nespokojnosť s dopravou nesúvisí s frekvenciou cestovania.

3.3. Nový život na novom bydlisku

Nezávisle od toho, kedy sa prisťahovali, väčšina emigrantov má veľmi príjemné skúsenosti s miestnymi obyvateľmi (9. graf). 80% M sa stretlo s ochotnými, milými ľuďmi. Aj 70% ŽO zažilo pozitívne privítanie, zároveň každý piaty musel čeliť ambivalentnému správaniu domácich. Avšak nepriateľské ovzdušie nepociťoval nikto. Iba zopár respondentov odpovedalo, že miestne spoločenstvo ich neprijalo. Niektorí emigranti (6% ŽO a 13% M) neudržiavali kontakty s miestnym obyvateľstvom, a dodnes nie sú s nimi v styku. Poznajú iba svojich susedov.

9. graf: Ako Vás prijali miestni obyvatelia?



Vymenovali sme dvadsaťšesť dôležitých oblastí života, a následne sme poprosili respondentov, aby označili, (1) v ktorej oblasti pociťovali problémy po príchode na nové bydlisko, (2) v ktorých oblastiach sú dodnes pretrvávajúce problémy, a (3) v ktorej oblasti neboli a nie sú žiadne problémy. Pre lepšiu prehľadnosť uvádzam odpovede ŽO a M zvlášť v dvoch tabuľkách (tabuľka 2a. a 2b.). Postupujem od najproblematickejších po najmenej problematické oblasti.

Po svojom prisťahovaní malo 15% ŽO problémy s bývaním. Takmer každý desiaty mal problém s dostupnosťou a úrovňou miestnych obchodov a služieb, a o niečo menej respondentov uviedlo, že im robilo problémy miestne zmýšľanie a správanie sa, absencia ľudí, s ktorými si mali čo povedať a jazyk komunikácie.

Zo spomenutých problémov sa časom zlepšilo hlavne bývanie, ale ani s komunikáciou a správaním sa miestnych obyvateľov už nie sú problémy. Avšak ostatné problémy pretrvávajú dodnes, hlavne problémy s obchodnými sieťami. Najproblematickejšími oblasťami sú dostupnosť a úroveň zdravotníckych služieb, dostupnosť a úroveň obchodov a služieb, málo pracovných miest, málo možností ďalšieho vzdelávania a možností na trávenie voľného času. Problematická je aj dostupnosť pracoviska. Tieto problémy pociťuje štvrtina až polovica ŽO (v závislosti od konkrétnej oblasti). Pritom 47-96% ŽO nepociťovalo, a ani nepociťuje problémy na svojom bydlisku.

Z respondentov bývajúcich v Maďarsku po presťahovaní každý štvrtý zápasil s ťažkosťami ohľadom bývania. Ďalšou väčšou výzvou bolo vyriešenie susedských vzťahov, ďalej zhruba každému desiatemu emigrantovi robil problém jazyk komunikácie, správanie sa, zmýšľanie a zvyky miestnych, ako i fungovanie a ústretovosť tamojších úradov.

Postupom času zmizli problémy s bývaním, susedské vzťahy sa zlepšili, správanie sa a zvyky miestnych už tiež nepredstavujú taký problém, avšak ťažkosti ohľadom fungovania a ústretovosti úradov sa vystupňovali. Najproblematickejšie oblasti: dostupnosť a úroveň obchodov a služieb, jazyk komunikácie, dostupnosť a úroveň zdravotníckych služieb, skromná ponuka a nízka úroveň kultúrnych programov a neústretové fungovanie úradov. V závislosti od konkrétnej oblasti 16-27% emigrantov bojuje s uvedenými problémami. Zároveň však 67-97% M nikdy nepociťovalo problémy a nepociťuje ich ani teraz.

Ak porovnáme ŽO s M, môžeme skonštatovať, že na začiatku museli čeliť podobným ťažkostiam, a aj dnes sú také oblasti, ktoré znamenajú pre obidve skupiny nevyriešený problém. Sú však aj také oblasti, ktoré zaťažujú viac ŽO alebo M, ako napríklad absencia pracovných a vzdelávacích príležitostí a zlá dostupnosť pracoviska v prípade ŽO, jazyk komunikácie a fungovanie úradov v prípade M. Ďalšou spoločnou črtou je fakt, že tak pre ŽO, ako pre M sa uplatnenie jazykových práv a spolunažívanie Slovákov a Maďarov javí ako najmenší problém, aj napriek tomu, že 6% ŽO a 23% M má komunikačné ťažkosti. Po zhrnutí všetkých odpovedí sa ukazuje, že život na novom bydlisku je pre M menej problematický ako pre ŽO.

2a. Po Vašom presťahovaní ste zažili nejaké ťažkosti v niektorej z nasledujúcich oblastí? Sú medzi nimi aj také, ktoré sú doteraz problematické? (ŽO)

	1. na začiatku boli problémy	2. dodnes sú problémy	3. neboli a nie sú žiadne problémy
13. dostupnosť zdravotníckych služieb	4	49	47
14. úroveň zdravotníckych služieb	3	50	47
7. dostupnosť a úroveň miestnych obchodov a služieb	9	42	49
19. pracovné možnosti	3	47	50
24. možnosť ďalšieho vzdelávania	1	45	54
10. dostupnosť pracoviska	3	36	60
15. množstvo a úroveň voľnočasových aktivít	3	31	66
22. návšteva strednej školy	2	31	67
23. možnosti zábavy	1	30	69
12. množstvo a úroveň kultúrnych programov	2	25	73
1. bývanie	15	5	79
18. nedostatok ľudí, s ktorými si mám čo povedať	8	12	80
25. možnosti spolkového života	2	18	80
6. mieste zmýšľanie	8	10	82
8. fungovanie miestnych úradov	3	14	84
2. susedské vzťahy	7	5	85
9. ústretovosť miestnych úradov	4	12	85
11. dostupnosť materskej školy/základnej školy	3	12	85
5. jazyková komunikácia	8	6	86
3. správanie sa miestnych obyvateľov	8	4	88
20. návšteva materskej školy	2	9	89
21. návšteva základnej školy	0	11	89
17. možnosť návštevy bohoslužieb	1	9	90
4. miestne zvyky	7	2	91
16. možnosť uplatnenia jazykových práv	3	3	94
26. spolunažívanie Slovákov a Maďarov	2	2	96

3.4. KAŽDODENNÉ AKTIVITY

Náš predchádzajúci výskum I (Lamplová Zs. – Hardi T. 2009) potvrdil, že ľudia pravidelne dochádzajúci za prácou mimo svojho bydliska aj väčšinu svojich iných aktivít vykonávajú v mieste pracoviska. Aj služby využívajú väčšinou tam, kde pracujú, a iba v menšej miere v mieste svojho bydliska.

V dotazníku sme vymenovali 28 rôznych aktivít/služieb. Zaujímalo nás, kde ich opýtani vykonávajú. V mieste svojho bydliska alebo v Bratislave, resp. v inej obci? Znova sa potvrdilo prioritné postavenie Bratislavy. Samozrejme nie každý vykonáva všetky činnosti, a nie každý využíva všetky vymenované služby. Údaje v 3. tabuľke odzrkadľujú iba odpovede tých, na ktorých sa tieto činnosti a služby reálne vzťahujú.

2b. Po Vašom prest'ahovaní ste zažili nejaké ťažkosti v niektorej z nasledujúcich oblastí? Sú medzi nimi aj také, ktoré sú doteraz problematické? (M)

	1. na začiatku boli problémy	2. dodnes sú problémy	3. neboli a nie sú žiadne problémy
7. dostupnosť a úroveň miestnych obchodov a služieb	6	27	67
13. dostupnosť zdravotníckych služieb	3	23	74
14. úroveň zdravotníckych služieb	1	20	79
19. pracovné možnosti	1	8	92
24. možnosť ďalšieho vzdelávania	0	11	89
10. dostupnosť pracoviska	2	14	84
22. návšteva strednej školy	0	8	92
15. množstvo a úroveň voľnočasových aktivít	2	17	81
1. bývanie	26	6	68
12. množstvo a úroveň kultúrnych programov	1	22	77
23. možnosti zábavy	1	11	88
8. fungovanie miestnych úradov	8	22	69
5. jazyková komunikácia	11	23	66
9. ústretovosť miestnych úradov	10	16	74
6. miestne zmýšľanie	9	7	84
18. nedostatok ľudí, s ktorými si mám čo povedať	3	8	89
2. susedské vzťahy	16	4	80
25. možnosti spolkového života	1	7	92
11. dostupnosť materskej školy/základnej školy	0	10	90
3. správanie sa miestnych obyvateľov	10	3	87
4. miestne zvyky	8	5	87
21. návšteva základnej školy	0	4	96
20. návšteva materskej školy	0	4	96
17. možnosť návštevy bohoslužieb	1	5	94
16. možnosť uplatnenia jazykových práv	1	7	92
26. spolunažívanie Slovákov a Maďarov	1	2	97

Opäť sa ukázalo, že väčšina opýtaných pracuje v Bratislave.

Vzdelávacie inštitúcie navštevuje pomerne málo respondentov. V prípade materských a základných škôl platí, že ŽO sa ich snažia využívať v mieste bydliska, ale stredné a vysoké školy už navštevujú v Bratislave. To znamená, že vyše 75% ŽO dáva svoje deti do miestnej materskej školy, zhruba každý druhý do miestnej školy – tu už dobre vidno, že ich vozia aj do iných obcí, ale v prípade škôl vyššieho stupňa vzdelávania už uprednostňujú Bratislavu. Je to pochopiteľné, veď väčšina týchto respondentov býva v obciach, kde takéto školy neexistujú.

Väčšina respondentov M vodi svoje deti do materských a základných škôl do Bratislavy, ale každý štvrtý využíva aj služby miestnej materskej školy, a 4 respondenti (resp. ich deti) navštevujú miestnu vysokú školu (v Mosonmagyaróvári).

K vzdelávacej sfére patrí aj mimoškolské vzdelávanie detí a vzdelávanie dospelých (21. a 22. činnosť). Tieto aktivity sa realizujú väčšinou mimo bydliska, ale v porovnaní s M ich ŽO častejšie podstupujú aj v mieste svojho bydliska.

Ďalšiu skupinu činností tvoria respondentmi vykonávané kultúrne a športové aktivity, respektíve návšteva takýchto podujatí (v tabuľke 6.-9.). Ani jedna z nich nepatrí medzi hromadne vykonávané aktivity. Okrem aktívneho športovania, ktoré praktizujú vo svojom bydlisku, na ostatné činnosti hľadajú ŽO priestor mimo svojej obce. Podobné tendencie vidíme aj v prípade M s tým rozdielom, že oni sa ešte viac snažia vykonávať tieto činnosti mimo svojho bydliska. Pravdepodobne v tom hrá roľu aj to, že v mieste ich bydliska je nedostatok príležitostí, a existujúce možnosti kultúrneho a športového vyžitia ich nepriťahujú. Spomeňme si, že v predchádzajúcej časti sa sťažovali práve na nedostatok a nízku úroveň voľnočasových aktivít.

Dostupnosť a úroveň zdravotníckych služieb je ďalšou problematickou oblasťou. Tieto služby (v tabuľke 15.-20.) patria medzi využívané, výnimku tvorí iba návšteva detských lekárov, keďže štvrtina respondentov nemá deti. Drvivá väčšina ľudí bývajúcich v Maďarsku nechodí k lekárovi, do nemocnice, ba dokonca ani do lekárne v Maďarsku, ale v Bratislave. Tretina ŽO využíva miestnu lekáreň, zhruba pätina z nich má tam obvodného lekára a zubára, štvrtina detského lekára. Ostatní pravdepodobne taktiež navštevujú bratislavské zdravotnícke zariadenia.

Nákupy patria medzi hromadne vykonávané činnosti (v tabuľke 11.-14.). Väčšina respondentov ich praktizuje v Bratislave, veď tamojišiemu výberu nemôže konkurovať ani jedna obec (videli sme, že respondenti sa v hojnej miere sťažujú na miestne obchody). Aj na veľké nákupy chodia do Bratislavy. Jedine denné nákupy sú tou nákupnou aktivitou, ktorú ŽO najčastejšie vykonávajú doma. Z respondentov M aj denné nákupy si väčšina robí v Bratislave, iba každý štvrtý si kupuje svoj každodenný chlebič v miestnom obchode.

Využívanie skrášľovacích, stravovacích služieb a autoservisu (posledných päť aktivít v tabuľke) sa spája so špecifickými potrebami, a nie každý ich potrebuje, resp. nie každý ich potrebuje v rovnakej miere. Väčšinou sa tieto služby využívajú v Bratislave. Výnimkou sú reštaurácie. Respondenti okrem bratislavských reštaurácií navštevujú aj miestne reštaurácie.

Bankové a finančné služby (10.) sa využívajú skôr v meste, kde sú na to vytvorené podmienky, ale štvrtina ŽO a 13% M využíva bankové služby aj v mieste svojho bydliska.

3.5. Spoločenské aktivity

Medzi často sa vyskytujúce sprievodné javy suburbanizácie patrí aj to, že veľká časť kyvadlových migrantov nielen že pracuje v meste, ale trávi tam aj svoj voľný čas, a domov chodí len spať. V dôsledku toho si nedokáže vytvoriť vzťahy na novom bydlisku, a nedokáže sa ani stotožniť s komunitou obce. Podľa niektorých výskumníkov (Slosiarik M. 2000, Moravanská K. 2005) prvotnou príčinou tejto nedostatočnej prepojenosti emigrantov s miestnymi obyvateľmi a spoločenskej pasivity prisťahovalcov je fakt, že s dennou dochádzkou strácajú priveľa času.

V našom výskume sme sa snažili zmapovať aj niektoré dimenzie spoločenskej angažovanosti vystáňovaných. Hľadali sme odpoveď na nasledovné otázky:

- v akej miere sa zapájajú do nižšie uvedených činností
- či aj v Bratislave vykonávali podobné činnosti
- či ich vykonávajú naďalej v Bratislave alebo v mieste svojho bydliska.

Z odpovedí vyplýva, že väčšina opýtaných sa okrem pestovania susedských a kamarátskych vzťahov nezapája do žiadnej inej spoločenskej aktivity. Ale ani v Bratislave sa nezapájali do podobných aktivít (4. tabuľka).

3. Kde vykonávate nasledovné činnosti, kde využívate nasledovné služby?

	1. V bydlisku		2. V inej obci	
	Žitnoostrovčania	Bývajúci v Maďarsku	Žitnoostrovčania	Bývajúci v Maďarsku
1. pracovná činnosť	19	14	78	81
2. návšteva materskej školy	77	24	23	76
3. návšteva základnej školy	54	4	41	96
4. návšteva strednej školy	25	0	75	100
5. návšteva univerzity, vysokej školy	3	14	92	86
6. návšteva kultúrnych akcií	25	10	50	81
7. návšteva športových akcií	28	15	54	75
8. vlastné kultúrne aktivity	34	28	50	65
9. vlastné športové aktivity	44	33	35	55
10. bankové a iné finančné služby	26	13	69	78
11. denný nákup	54	23	31	58
12. veľký nákup potravín	15	5	76	83
13. nákup šatstva	8	6	83	85
14. nákup elektroniky	5	6	90	88
15. návšteva všeobecného lekára	21	7	77	92
16. návšteva detského lekára	26	7	72	92
17. návšteva zubára	22	10	77	89
18. návšteva odborného lekára	8	7	89	93
19. využívanie nemocničnej starostlivosti	4	6	95	92
20. návšteva lekárne	31	7	56	82
21. mimoškolské vzdelávanie detí	30	7	61	91
22. mimoškolské vzdelávanie dospelých	13	7	84	92
23. kaderníctvo	43	26	52	64
24. kozmetika	27	29	69	61
25. reštaurácie, pohostinstvá	31	31	42	43
26. wellness	13	26	87	60
27. autoservis	18	19	74	69
28. benzínová pumpa	26	18	58	66

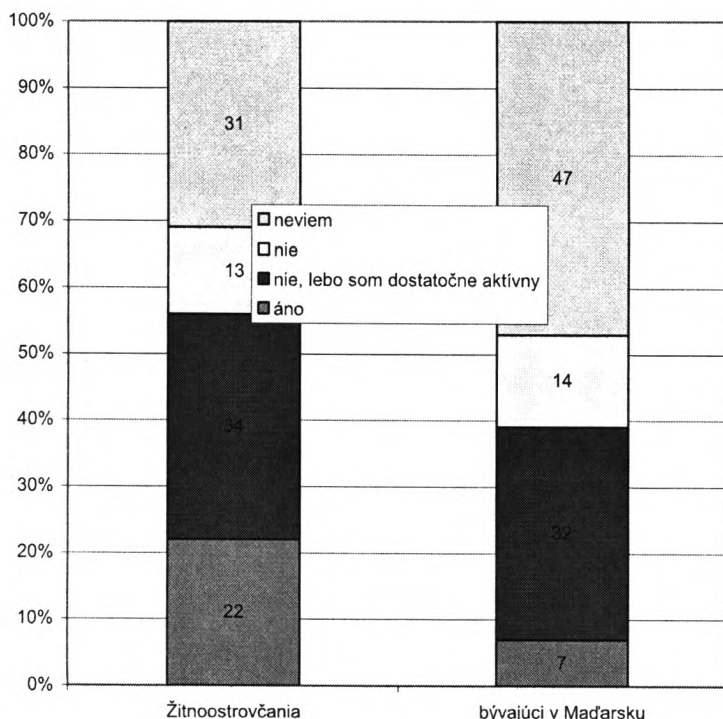
4. Aké spoločenské aktivity ste vykonávali na Vašom predchádzajúcom bydlisku, a aké vykonávate dnes? Kde ich vykonávate?

(Chýbajúce percentá predstavujú respondentov, ktorí sa do spoločenských aktivít zapájajú na viacerých miestach)

	1. Na predošlom bydlisku		2. Na terajšom bydlisku		3. Naďalej vykonávam na predošlom bydlisku		4. Nikde	
	ŽO	MR	ŽO	MR	ŽO	MR	ŽO	MR
1. pestovanie susedských vzťahov	17	8	44	62	4	3	9	8
2. pestovanie priateľstiev	19	7	35	51	9	9	3	3
3. aktivity v školskom zariadení	7	7	16	10	3	24	71	55
4. v kultúrnej organizácii	5	5	11	11	6	17	75	65
5. v športovej organizácii	6	5	16	12	7	21	67	56
6. vo farskom/náboženskom spoločenstve	5	3	16	5	3	7	76	83
7. v politickom hnutí, strane	4	1	2	0	1	2	94	94
8. v mládežníckej organizácii	2	1	2	1	0	4	98	95
9. v miestnom zastupiteľstve	2	1	2	0	0	2	96	98
10. v dobročinnom spolku	2	1	3	1	1	2	94	95
11. ochotnícka činnosť mimo konkrétnej inštitúcie	2	0	1	1	0	2	97	97
12. ochotnícka činnosť v konkrétnej inštitúcii	2	0	1	1	2	2	96	98
13. v odbornej organizácii	2	1	3	1	1	5	94	93
14. v špeciálnych spolkoch (klub matiek, atď.)	3	2	6	1	3	3	88	93
15. v spolku, ktorý popularizuje miestne hodnoty	2	1	4	0	0	1	95	98
16. v tvorivej dielni	2	1	4	1	0	1	93	97

Ako dôvod neúčasti na spoločenskom živote ŽO uvádzajú hlavne nedostatok voľného času, a to, že sú zaneprázdnení inými vecami. Ľudia bývajúci v Maďarsku svoju pasivitu taktiež odôvodňujú nedostatkom času a tým, že nevedia po maďarsky. Pritom 44% ŽO a 67% M nedokáže vysvetliť, prečo sa nezapojili do spoločenského života obce. Ďalšia otázka je, či by sa vôbec chceli takto angažovať? Každý piaty ŽO a 7% M odpovedalo kladne (10. graf). Avšak takmer polovica respondentov nemá záujem vykonávať horeuvedené aktivity, lebo si myslia, že sú už aj tak dostatočne aktívni. Na iné aktivity už nemajú čas, a svoj voľný čas chcú tráviť so svojou rodinou. Ojedinele sa našla aj taká odpoveď, že sa preto nezúčastňujú spoločenského života obce, lebo ich nikto neoslovil. Zároveň 31% ŽO a 47% M ani nevie, či by sa im chcelo zapojiť sa do spoločenských aktivít obce.

10. graf: Chceli by ste sa Vy alebo niekto z Vašej rodiny viac zapojiť do spoločenského života obce?



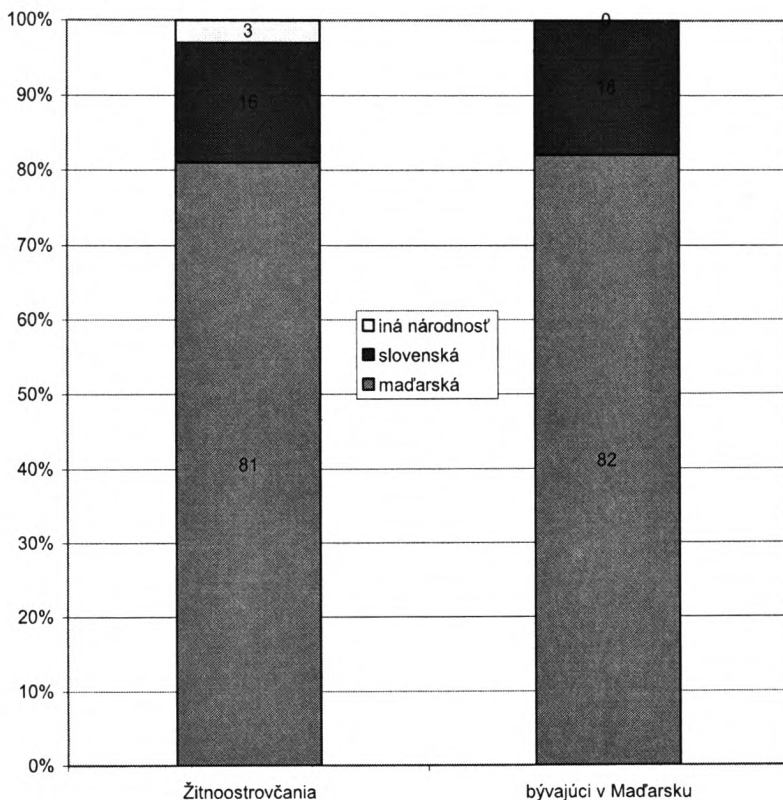
Tieto odpovede nám pripomínajú výsledky našich predchádzajúcich výskumov, ktoré boli zamerané na kultúrnu spotrebu. Na základe týchto výskumov vieme, že väčšina obyvateľov južného Slovenska – aj Maďari, ale najmä Slováci – napriek tomu, že má dostatok informácií o miestnych kultúrno-spoločenských podujatiach a programoch, nemá záujem sa na nich zúčastniť (Lampl Zs. 2009, s. 182). Keďže aj ŽO sú súčasťou tohto obyvateľstva, naozaj môže byť dôvodom tejto pasivity chronický nedostatok času spôsobený aj dennou dochádzkou do práce. Ďalšou možnou príčinou je, že v mieste bydliska viacerých respondentov skutočne chýbajú adekvátne podmienky využitia voľného času, veď si spomeňme, že sa na to viacerí sťažovali. Na druhej strane ale platí, že veľká časť respondentov sa nezapájala do kultúrno-spoločenských aktivít ani v Bratislave, a tam sa na nedostatok možností naozaj nedá sťažovať. Žeby už vtedy trpeli nedostatkom voľného času napriek tomu, že v tom období ešte nemuseli toľko cestovať na pracovisko ako teraz? Alebo jednoducho sa nechcu zapájať do spoločenských aktivít, aby mohli tráviť čím viac voľného času so svojimi rodinami vo svojom vysnívanom rodinnom dome? V tom dome, ktorý je ich útočiskom? Väčšinou totiž chcú byť doma, chcú oddychovať na záhrade, žiť v klude a prijímať do svojho malého súkromného sveta iba blízkych. To je ich najväčšia túžba, práve preto sa sem presťahovali. A v tomto ohľade sa nelíšia od väčšiny pôvodných obyvateľov, ktorí takisto túžia po klude a pokoji, a nezaujímajú sa o kultúrno-spoločenské dianie v obci.

Predpokladáme, že ľudia bývajúci v Maďarsku sa riadia podobnými motívmi.

3.6. Národnostná štruktúra respondentov, možnosti používania materinského jazyka

Štyri pätiny opýtaných majú slovenskú národnosť, ostatní maďarskú (11. graf).

11. graf: Národnosť respondentov



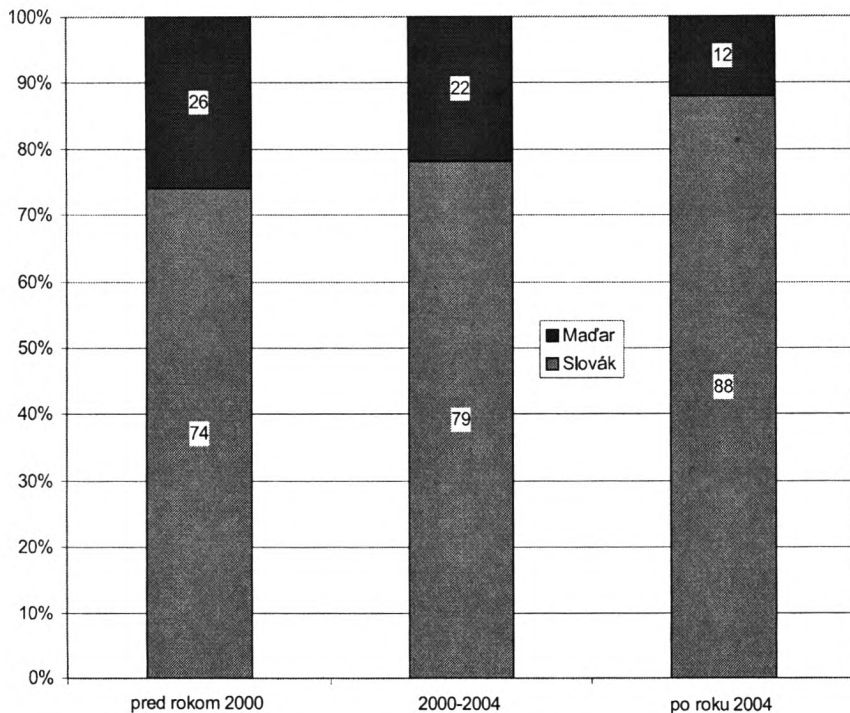
Väčšina M sa prisťahovala po roku 2004, takže v ich prípade sa nedá hovoriť o tom, či sa zmenila národnostná štruktúra emigrantov za rôzne časové obdobia. V prípade ŽO však vidíme, že sa národnostné zloženie prisťahovalcov v troch časových úsekoch postupne zmenilo, a to tak, že podiel Slovákov rástol, a podiel Maďarov klesol (12. graf.)

Podľa národnosti tvoria respondenti štyri skupiny: (1) žitnoostrovskí Slováci, (2) žitnoostrovskí Maďari, (3) Slováci bývajúci v Maďarsku, (4) Maďari bývajúci v Maďarsku. Okrem národnosti respondenta sme zisťovali aj národnosť jeho rodičov, manželského partnera a detí. Výsledky sú znázornené grafmi 13a.-13d.. Väčšina respondentov bez ohľadu na národnostnú príslušnosť pochádza z etnicky homogénnych rodín, ale niektorí pochádzajú zo zmiešaných manželstiev (3-8%).

Väčšina respondentov žije v národnostne homogénnom manželstve. Medzi Maďarmi sa častejšie vyskytuje slovensko-maďarské zmiešané manželstvo ako medzi Slovákami – každý ôsmy-deviaty Slovák a takmer každý tretí Maďar žije v zmiešanom manželstve (13% žitnoostrov-

ských Slovákov, 30% žitnoostrovských Maďarov, 12% Slovákov bývajúcich v Maďarsku a 36% Maďarov bývajúcich v Maďarsku).

12. graf: Národnostné zloženie respondentov podľa obdobia prístahovania



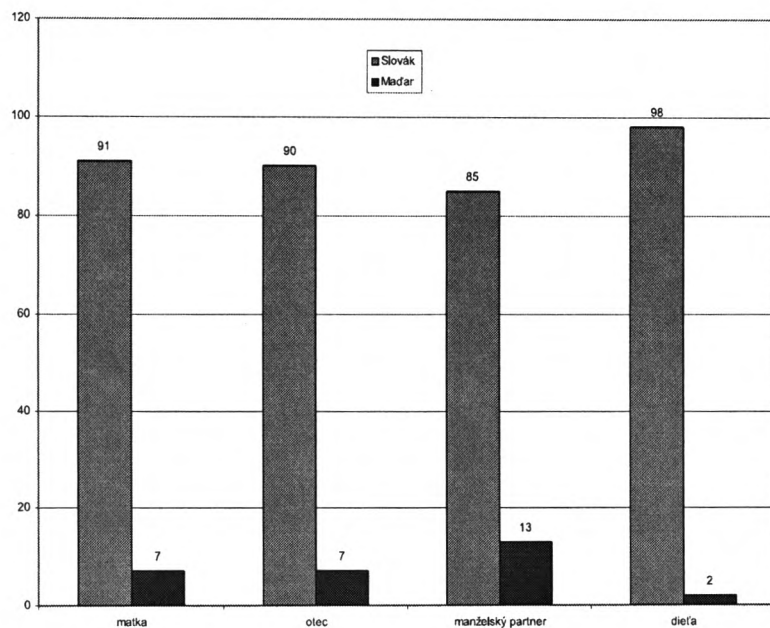
V zmiešaných manželstvách Slovákov je národnosť detí vo väčšine prípadov slovenská. Podiel takýchto manželstiev je 12-13%, ale iba 1-2% z nich pochádzajúcich detí má maďarskú národnosť. Deti narodené v zmiešaných manželstvách žitnoostrovských Maďarov majú taktiež slovenskú národnosť. To isté platí aj pre väčšinu detí narodených v zmiešaných manželstvách Maďarov bývajúcich v Maďarsku.

Z predchádzajúcich výskumov vieme, že (1) väčšina Maďarov ovláda slovenčinu, (2) veľa Slovákov ovláda maďarčinu, (3) Slováci nie sú nútení používať maďarský jazyk, (4) na Žitnom ostrove sa nedá zaobísť bez znalosti slovenčiny. Údaje o používaní jazyka pochádzajúce z aktuálneho výskumu to znova potvrdzujú.

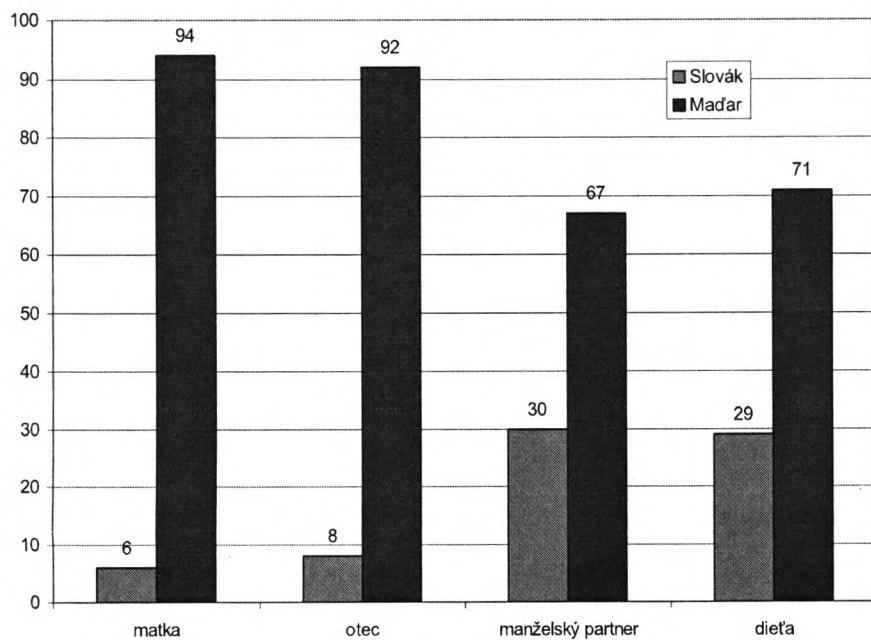
Čo sa týka znalosti slovenského jazyka, takmer každý respondent ovláda slovenčinu na úrovni materinského jazyka (95% ŽO, 97% M), to znamená, že nie iba Slováci, ale aj väčšina respondentov s maďarskou národnosťou. Neprekvapuje to, keď predtým žili v Bratislave. Ako som však už naznačila, aj predchádzajúce výskumy potvrdili, že väčšina dospelých slovenských Maďarov vie po slovensky, výnimku tvoria iba nezamestnaní so základným vzdelaním a menšia časť dôchodcov (Lampel Zs. 2008, s. 105).

Čo sa týka znalosti maďarského jazyka, hovorili sme, že 16% ŽO a 18% M má maďarskú národnosť. Oproti tomu je medzi ŽO vyšší podiel ovládajúcich maďarčinu, to znamená, že niektorí slovenskí ŽO taktiež vedú po maďarsky. Medzi M podiel maďarsky hovoriacich zodpovedá podielu respondentov s maďarskou národnosťou (14. graf).

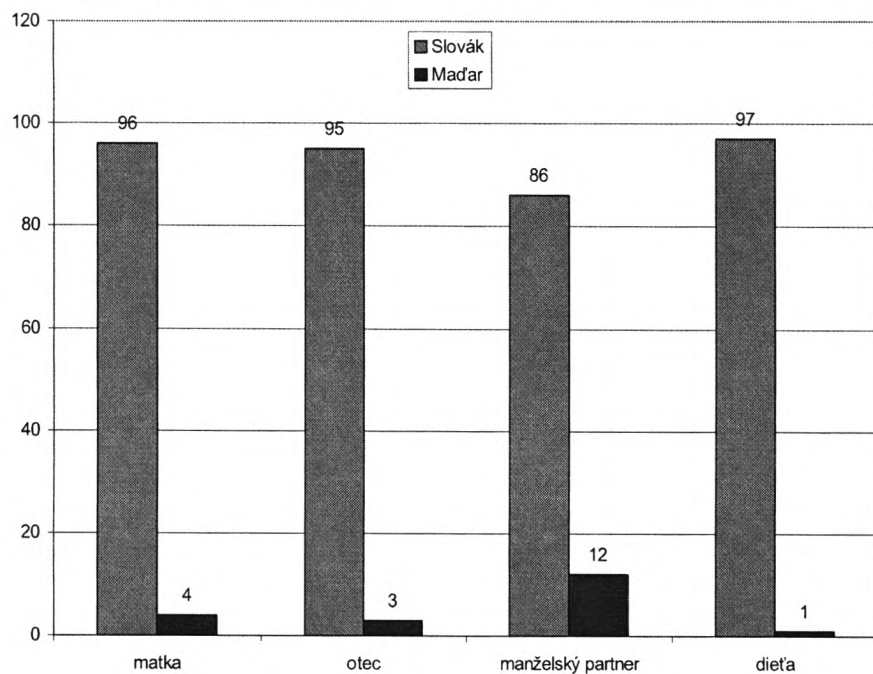
13a. graf: Žitnoostrovskí Slováci (81%)



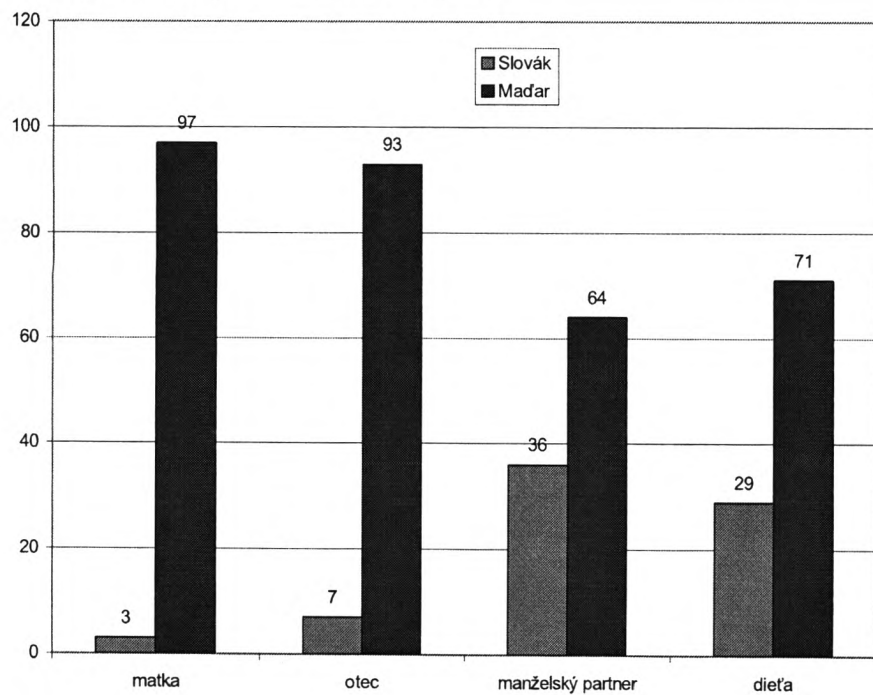
13b. graf: Žitnoostrovskí Maďari (16%)



13c. graf: Slováci bývajúci v Maďarsku (82%)

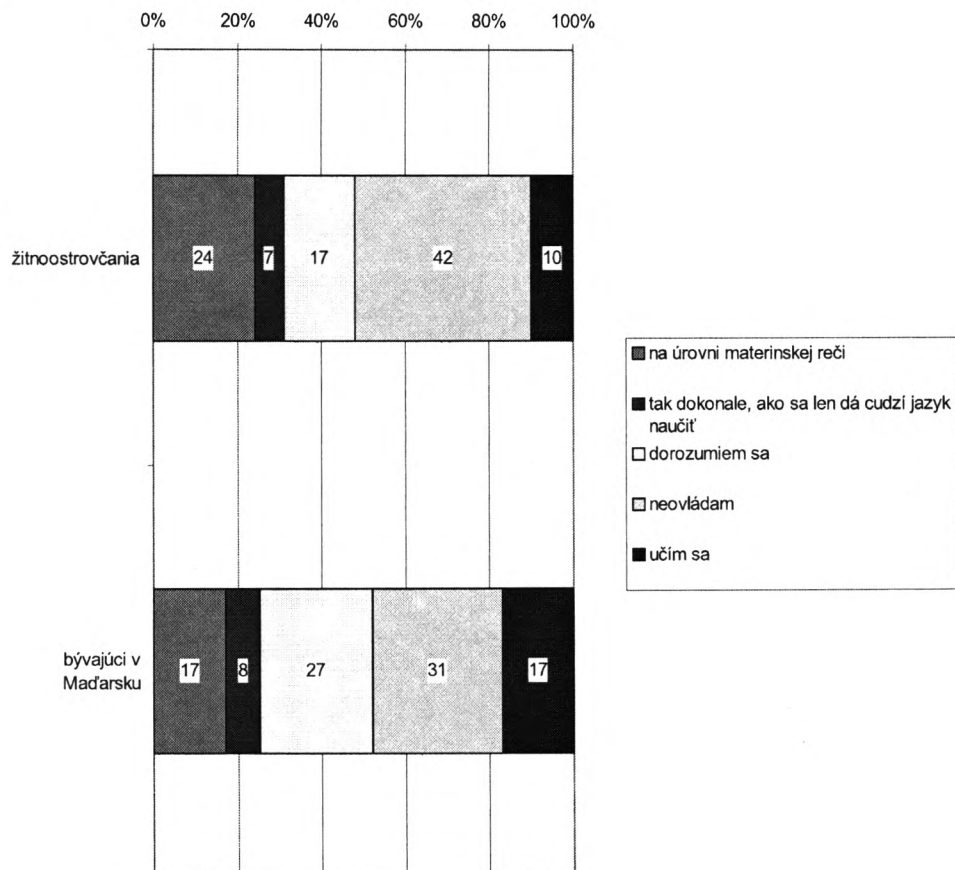


13d. graf: Maďari bývajúci v Maďarsku (19%)



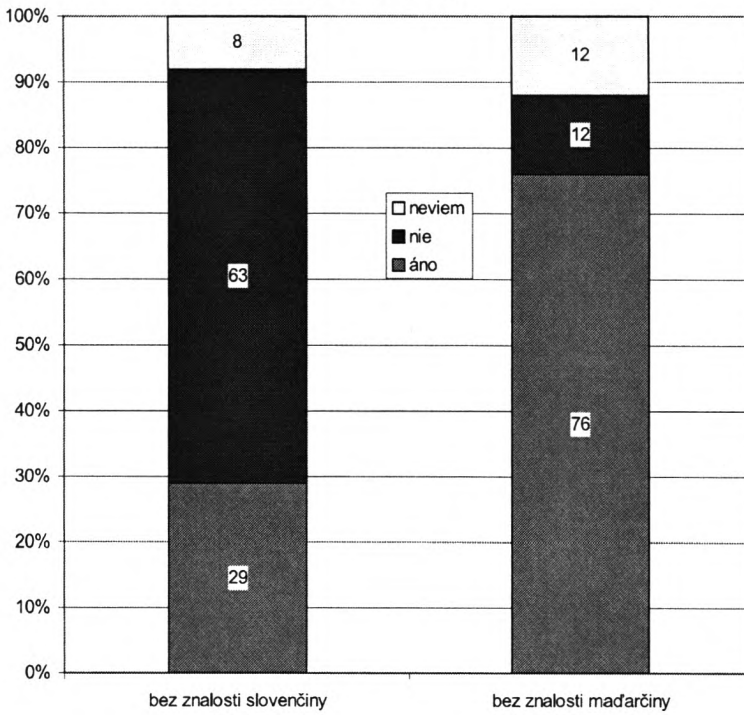
Tieto slovensko-maďarské jazykové „prelínania“ vyplývajú sčasti aj z toho, že niektorí Slováci a Maďari pochádzajú z miešaného manželstva. Ale sú aj takí Slováci, ktorí síce pochádzajú z homogénnych slovenských rodín, predsa sa naučili po maďarsky. Podiel Slovákov, ktorí vedú po maďarsky je v prípade ŽO 37%, v prípade M 43%. 12% ŽO a 21% M sa teraz učí po maďarsky. Aká je situácia s ovládaním iných jazykov, napr. angličtiny alebo nemčiny? Najčastejšia odpoveď je, že sa v týchto jazykoch dorozumejú.

14. graf: Úroveň ovládania maďarského jazyka

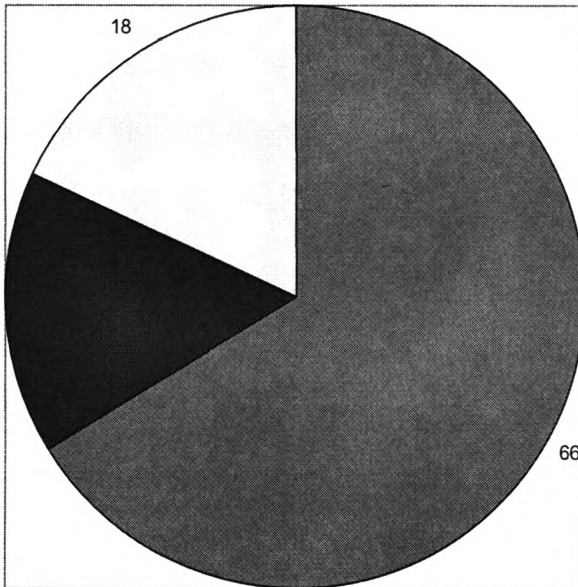


Výsledky našich predchádzajúcich výskumov, v ktorých sme oslovili aj Slovákov žijúcich na južnom Slovensku, dokazujú, že na národnostne zmiešaných územiach je používanie slovenského jazyka v plnej miere zabezpečené. Potvrdzujú to aj názory väčšiny ŽO: podľa 63% sa na tomto území nedá žiť bez ovládania slovenského jazyka. Ovládať maďarčinu považuje za nutné 12% (15. graf). Z toho vyplýva, že podľa väčšiny prisťahovalcov ich nikto nenúti naučiť sa po maďarsky, veď aj bez toho sa dá žiť na tomto území (to ale neznamená, že niektorí z nich sa nenaučia, ako sme už na to poukázali). Ani M sa nemusia naučiť po maďarsky, veď podľa dvoch tretín týchto respondentov sa zaobídu aj bez ovládania maďarského jazyka (16. graf).

15. graf: Podľa Vášho názoru na Vašom terajšom bydlisku, kde žijú Slováci aj Maďari, dá sa existovať bez znalosti slovenčiny a maďarčiny?



16. graf: Podľa Vášho názoru na Vašom terajšom bydlisku, kde žijú predovšetkým Maďari, dá sa existovať bez znalosti maďarčiny?



3.7. Život na novom bydlisku

Okrem 12% respondentov, ktorí mali mierne obavy, ostatní opýtaní nemali žiadny strach z emigrácie do cudzieho prostredia. Tí ŽO, ktorí mali obavy, si mysleli, že ich miestne obyvateľstvo neprijme, nezvyknú si na dedinské prostredie, nebudú mať vhodnú spoločnosť, dokonca nebudú mať žiadnu, keďže oni sú Slováci, Maďari ich budú podceňovať, nebudú rozumieť, čo rozprávajú Maďari, budú problémy s dopravou. Respondentov, ktorí sa presťahovali do Maďarska trápila iba jedna vec, že nevedia po maďarsky.

Našťastie, obavy sa splnili iba v prípade 7% ŽO a 5% M (spolu 28 respondentov). V prípade ŽO je to znova zlá dopravná situácia, s ktorou síce počítali, ale neočakávali, že to bude až taký problém. Niekomu vadia zlé medziľudské vzťahy a závisť, ako aj to, že podľa ich skúsenosti dedinčania nechcú medzi seba prijať ľudí z mesta. Respondenti bývajúci v Maďarsku majú komunikačné problémy.

V závislosti od konkrétnej formy diskriminácie, sa 6-18% ŽO a 5-16% M stretlo s takým správaním svojho okolia, ktoré pociťujú ako diskrimináciu (5. tabuľka). Hoci drvivá väčšina respondentov nemá podobné skúsenosti, ojedinele sa tento jav vyskytuje. Najčastejšie ide o jazykovú diskrimináciu, ktorú pociťuje 14% ŽO občas, 4% ŽO často, každý desiaty M občas a 6% M často. Väčšinou si pod tým treba predstavovať diskrimináciu slovenského jazyka, keďže to tvrdia Slováci, avšak vyskytuje sa aj v prípade respondentov maďarskej národnosti. To znamená, že niektorí Maďari pociťujú diskrimináciu maďarského jazyka na Žitnom ostrove.

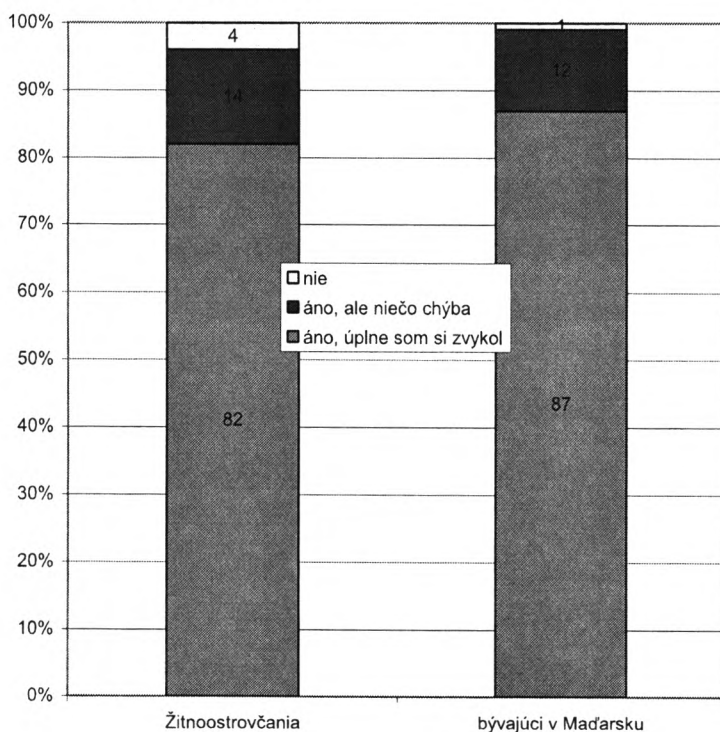
5. Stretli ste sa/stretávate sa na svojom novom bydlisku s niektorou formou prejavu diskriminácie? (%)

	Žitnoostrovčania			Bývajúci v Maďarsku		
	Nikdy	Občas	Často	Nikdy	Občas	Často
náboženská	94	2	4	95	0	5
veková	94	3	3	94	1	5
politická	89	7	4	91	4	5
rodová	93	3	4	93	2	5
jazyková	82	14	4	84	10	6
Kvôli geografickej oblasti, odkiaľ pochádzam	93	4	3	89	6	5
národnostná	89	7	4	87	9	4
kvôli mojej finančnej situácii	91	5	4	93	2	5

Dôležitým faktorom stotožnenia sa s novým bydliskom je, či sa tam človek cíti doma. Ale čo vlastne znamená „domov“? Z odpovedí sa dozvedáme, že pre niektorých respondentov je to konkrétny zemepisný bod: rodná zem, obec, v ktorej žije. Pre iných znamená zhmotnenie túžby mať vlastný dom so záhradou. Pre väčšinu je to pocit, duchovné rozpoloženie: pocit bezpečia, pocit komfortu, pocit spolupatričnosti, byť v kruhu rodiny, byť s príjemnými ľuďmi, kľud, oddych, ostrov naplnenia a mieru, prístav, kam sa vždy môže vrátiť, kde môže byť človek sám sebou, alebo ako to jeden z respondentov vyjadril: „Domov je plece, na ktorom sa môžeš vyplakať“.

Nezávisle od toho, kedy sa prisťahovali, 96% ŽO a 99% M sa v mieste svojho nového bydliska cíti doma (17. graf).

17. graf: Cítite sa tu doma? (%)



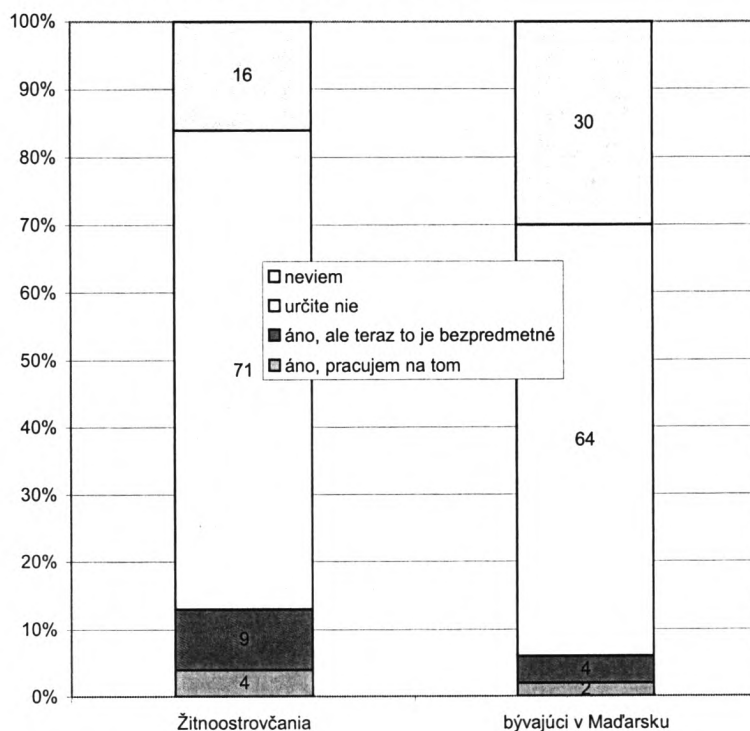
Väčšinou si už úplne zvykli, ale každý siedmy ŽO a každý ôsmy M má predsalen akýsi pocit nedostatku. Čo im najviac chýba? Rodinní príslušníci, priatelia z detstva, príbuzní, ľudia, na ktorých si zvykli, dobre fungujúca sieť verejnej dopravy, hustejšie a kultivovanejšie autobusové spoje do Bratislavy, viac obchodov, služby na vyššej úrovni, možnosti kultúrneho vyžitia a voľnočasových aktivít, hlavne v slovenskom jazyku. Bratislavský feeling: „*môj domov je Bratislava, tu som sa narodil, tu mám kamarátov, to je moja rodná zem*“; „*hoci mám trvalé bydlisko tu v Šamoríne, nedokážem tu žiť*“; „*pocit, keď ráno brázdime ulice mesta s mojím psom*“. A sú takí, ktorým jednoducho chýba Bratislava. Tá malá skupinka respondentov, ktorá sa necíti doma na svojom terajšom bydlisku, tvrdí, že Bratislava bola ich domovom a vždy ním aj zostane.

Väčšina opýtaných sa cíti doma v mieste svojho terajšieho bydliska, a neplánuje sa sťahovať. Na otázku či by sa chceli odsťahovať, odpovedalo 71% ŽO a 64% M záporne, šestina ŽO a takmer tretina M nevedela s istotou odpovedať. Každý ôsmy ŽO a jeden zo sedemnástich M by chcel opustiť svoje terajšie bydlisko, ale iba zhruba jeden tucet respondentov na tom pracuje (18. graf). Rozmýšľať o imigrácii a naozaj sa odsťahovať sú dva rôzne veci.

Ak sa niekto chce odsťahovať, nie je to preto, že sa necíti dobre, hoci tí respondenti, ktorých srdce ťahá stále do hlavného mesta, uvažujú nad možnosťou odsťahovania častejšie. Aj medzi tými, ktorí sa cítia úplne doma sa občas objaví takáto myšlienka, avšak podstatne zriedkavejšie. Zo ŽO 6 respondenti, a z respondentov bývajúcich v Maďarsku dokonca iba dvaja povedali, že preto by sa chceli odsťahovať, lebo sa na svojom terajšom bydlisku necítia dobre. Hlavnou príčinou prípadného sťahovania sú buď ešte lepšie vyhliadky, alebo isté okolnosti, ktoré ich k tomu nútia. Najčastejšie ich k tomu núti už viackrát spomínaná zlá dopravná situá-

cia. Až po nej nasleduje ako možná príčina nedostatok duševného komfortu, to, že respondent sa cíti byť cudzincom, že ho priťahuje jeho rodné mesto, Bratislava, že opäť by tam chcel žiť, alebo chcel by žiť aspoň v jej blízkosti. Iných respondentov deprimuje žitnoostrovská nížina, stále pofukujúci vietor, chýbajúce hory, lesy, málo zelene. Takže tí, ktorí by sa chceli sťahovať, najradšej by sa vrátili naspäť do Bratislavy (alebo aspoň do jej okrajových častí, napr. do Podunajských Biskupíc), resp. bližšie k Bratislave. V prípade respondentov žijúcich v Maďarsku, je to túžba prisťahovať sa bližšie k slovensko-maďarským hraniciam, alebo vrátiť sa na Slovensko, do niektorej z prihraničných obcí (Rusovce, Čuňovo), ktoré sú taktiež bližšie k Bratislave. Do zahraničia, do západného štátu, by sa chceli vysťahovať štyria.

18. graf: Chceli by ste sa odtiaľto odsťahovať?



4. ZÁVER

Respondenti, ktorí sa presťahovali z Bratislavy na Horný Žitný ostrov a do oblasti v okolí Rajky sú typickými predstaviteľmi suburbanizácie: pre lepšie podmienky bývania a pre kludnejšie prostredie zanechali Bratislavu. Na novom bydlisku takmer všetci dosiahli svoj sen, zaobstarali si vlastný byt, dokonca vo väčšine prípadov vlastný dom, ktorý sa stal ich skutočným domovom. Typické je aj to, že väčšina naďalej pracuje v hlavnom meste, kam denne alebo aspoň niekoľkokrát za týždeň dochádzajú. Čo je však menej typické, že viacerí z nich nemajú trvalé bydlisko v mieste svojho domova, ale tam, kde pracujú, a miesto domova je ich prechodným bydliskom. V iných regiónoch Slovenska to býva práve naopak. Dokonca keby sme sa striktnie držali definície pojmu migrant, označujúcej ľudí, ktorí sťahovaním zmenia trvalé bydlisko, časť respondentov by sme museli z tejto kategórie vylúčiť⁵. Nieкто si teraz možno pomyslí, že to je

zbytočné teoretizovanie, s ktorým nemá zmysel sa zaoberať. Nie je predsa jedno, kde majú dotčení trvalé a prechodné bydlisko? Veď táto administratívna záležitosť nemá vplyv ani na život ich samotných, ani na život nimi obývanej obce.

Nuž, nie je to celkom pravda. Pred začatím výskumu sme mali niekoľko konzultácií so starostami obcí. Sťažovali sa, že kvôli tomu, že niektorí prisťahovali podnikatelia si ešte stále nezmenili miesto trvalého pobytu, im uniká časť obecných príjmov. Ide o to, že títo podnikatelia majú trvalú adresu v Bratislave a tam platia aj dane. Takýmto spôsobom obohacujú naďalej Bratislavu, v ktorej už nežijú, na úkor obce, v ktorej žijú. Nevieme, koľkých sa to týka, ale pozrime sa, čo to znamená v prípade našej vzorky.

Zo žitnoostrovských respondentov podniká 61 osôb. Ide väčšinou o samostatne zárobkovo činné osoby alebo živnostníkov bez zamestnancov. 18 z nich má trvalý pobyt v Bratislave, preto ich dane „neputujú“ na Horný Žitný ostrov. Pritom možno by aj tieto peniaze prispeli k zlepšeniu trebárs ciest a dopravy, čo by malo priaznivý vplyv nielen na životné podmienky migrujúcich obyvateľov, ale aj na život ostatných občanov spomínaného regiónu.

Ďalší problémový okruh, ktorý nemôžeme ignorovať, je vplyv bratislavskej suburbanizácie na národnostné zloženie skúmaných regiónov, predovšetkým Žitného ostrova. V dôsledku prílivu emigrantov slovenskej národnosti sa znižuje podiel obyvateľov maďarskej národnosti. To, že sa na tomto území postupne mení etnická štruktúra obyvateľov, dostatočne dokumentujú aj údaje z posledných dvoch sčítaní ľudu (6. tabuľka). Zvýraznené sú iba okresy Senec a Dunajská Streda, kde žijú aj naši respondenti, ale ako som sa o tom zmienila v úvode tejto štúdie, suburbanizácia sa netýka iba týchto okresov.

6. Počet a podiel obyvateľov maďarskej národnosti v okresoch Západného Slovenska na základe sčítania ľudu z rokov 1991 a 2001.

	1991		2001		
	Počet Maďarov	%	Počet Maďarov	%	
Bratislava	20 312	4,6	16 451	3,8	-19,0
Senec	12 214	24,5	10 553	20,4	-13,6
Dunajská Streda	95 310	87,2	93 660	83,3	-1,7
Galanta	38 295	41,3	36 518	38,6	44,6
Šaľa	21 745	40,2	19 283	35,7	-11,4
Komárno	78 859	72,2	74 976	69,1	-4,9
Nové Zámky	63 747	41,5	57 271	38,3	-10,2
Nitra	13 113	8,2	10 956	6,7	-16,4

Zdroj: Gyurgyik L. 2004, s. 150

Úbytok Maďarov pozorujeme nielen v inkriminovaných okresoch, ale aj v obciach, v ktorých žijú respondenti. Jedinou výnimkou je Báč. Okrem tejto dediny, kde sa v období 1991-2001 podiel Maďarov zvýšil, v ostatných došlo ku zníženiu podielu obyvateľov maďarskej národnosti (7. tabuľka).

5 Definícia pojmu migrant nie je jednotná (Jurčová D. 2007, s. 129). Respondentov, ktorí sú naďalej trvalo prihlásení v Bratislave a v mieste nového bydliska žijú aspoň 12 mesiacov, by sme na základe existujúcej kategorizácie mohli nazvať dlhodobými osidlencami.

7. Podiel obyvateľov obcí podľa národnosti v rokoch 1991 a 2001.

	slovenská		maďarská	
	1991	2001	1991	2001
Báč	40	36	60	63
Baloň	3	5	97	94
Mierovo	12	15	85	82
Štvrtok na Ostrove	8	12	89	83
Čenkovce*	-	8	-	91
Dobrohošť	4	9	96	91
Dunajská Lužná	88	90	9	7
Malinovo	40	47	59	51
Zlaté Klasy	12	25	85	68
Rovinka	88	88	9	7
Blatná na Ostrove	5	20	94	88
Šamorín	27	31	74	67
Kalinkovo	56	62	44	37
Vojka	4	12	92	88
Hamuliakovo	30	42	69	56
Nový Život	5	12	91	85

*v roku 1991 ešte nebola samostatná obec

Zdroj: Databáza slovenských obcí, <http://www.foruminst.sk>

Bratislavská suburbanizácia sa neskončila v roku 2001, ba práve naopak, ešte viac sa zrýchlila. Preto môžeme predpokladať, že podiel Slovákov sa za posledných 10 rokov zvýšil. Samozrejme zmena etnickej štruktúry je podmienená aj inými faktormi, nielen emigráciou do tejto oblasti. Dôležitú úlohu zohráva asimilácia maďarského obyvateľstva, ktorú demografi považujú za najdôležitejšiu príčinu úbytku občanov maďarskej národnosti medzi dvomi poslednými sčítaniami ľudu. Lenže národná identita je komplexný jav a jej vývoj a zachovanie ovplyvňujú rôzne faktory. Medzi nimi aj meniace sa etnické a jazykové prostredie.

5. PRÍLOHA

1. Zoznam vzdelávacích inštitúcií na území dunajskostredského a seneckého okresu

Zdroj: www.ups.sk

I. Materské školy

Dunajskostredský okres

Materské školy s vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 61)		
	Obec	Ulica
Materská škola s VJM	Báč	Báč 83
Materská škola s VJM	Baka	Baka 351
Materská škola s VJM	Baloň	Baloň 254
Materská škola s VJM	Blatná na Ostrove	Blatná na Ostrove 204

Materské školy s vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 61)		
Materská škola s VJM	Boheľov	Boheľov 20
Materská škola s VJM	Čakany	Čakany 107
MŠ pri ZŠ s vjm	Čenkovce	Čenkovce 124
Materská škola s VJM	Čiližská Radvaň	Čiližská Radvaň 40
Materská škola s VJM	Dobrohošť	Dobrohošť 92
Materská škola s VJM	Dolný Bar	Hlavná 29
Materská škola s VJM	Dolný Štál	Záhradnícka 536/20
Materská škola s VJM	Dunajská Streda	Alžbetínske nám. 323/3
Materská škola s VJM	Dunajská Streda	Októbrová ulica 939/47
Materská škola s VJM	Dunajský Klátov	Dunajský Klátov 5
Materská škola s VJM	Gabčíkovo	Cintorínska 5
Materská škola s VJM	Gabčíkovo	Komenského 1113
Materská škola s VJM	Holice	Kostolná Gala 35
Materská škola s VJM	Holice	Veľká Budafa 4
Materská škola s VJM	Horná Potôň	Čečínska Potôň č. 7
Materská škola s VJM	Horná Potôň	Horná Potôň 124
Materská škola s VJM	Horné Mýto	Školská ulica 69
Materská škola s VJM	Horný Bar	Horný Bar 192
Materská škola s VJM	Hubice	Hubice 37
Materská škola s VJM	Jahodná	Ďatelinná 544/8
Materská škola s VJM	Janíky	Janíky-Dolné 78
Materská škola s VJM	Jurová	Hlavná 106
Materská škola s VJM	Kľúčovec	Hlavná 35
Materská škola s VJM	Kostolné Kračany	Kostolné Kračany 475
MŠ ako súčasť ZŠ s VJM	Kráľovičove Kračany	Kráľovičove Kračany 71
Materská škola s VJM	Kútники	Kútники 644
Materská škola s VJM	Lúč na Ostrove	Hlavná 126
Materská škola s VJM	Mad	Hlavná 23
Materská škola s VJM	Malé Dvorníky	Hlavná 256
Materská škola s VJM	Medved'ov	Hlavná 203
Materská škola s VJM	Mierovo	Mierovo 22
Materská škola s VJM	Michal na Ostrove	Železničná 98
Materská škola s VJM	Ňárad	Ňárad 119
Materská škola s VJM	Nový Život	Nový Život 144
Materská škola s VJM	Nový Život	Nový Život-Tonkovce 486

Materské školy s vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 61)		
Materská škola s VJM	Ohrady	Hlavná 19
Materská škola s VJM	Okoč	Nám. SNP 856/1
Materská škola s VJM	Okoč – Opatovský Sokolec	Gorkého 2
MŠ pri ZŠ s VJM	Orechová Potôň	Hlavná 193
Materská škola s VJM	Padáň	Padáň 289
MŠ pri ZŠ s VJM	Pataš	Pataš 228
Materská škola s VJM	Potônske Lúky	Potônske Lúky 41
Materská škola s VJM	Povoda	Povoda 75
Materská škola s VJM	Rohovce	Rohovce 107
Materská škola s VJM	Šamorín	Mliečno 108
Materská škola s VJM	Šamorín	Školská 14
Materská škola s VJM	Štvrtok na Ostrove	Štvrtok na Ostrove 356
Materská škola s VJM	Topoľníky	Pionierska 20
MŠ ako súčasť ZŠ s VJM	Trhová Hradská	Nám. L. Kossutha 500/4
Materská škola s VJM	Trstená na Ostrove	Trstená na Ostrove 128
Materská škola s VJM	Veľké Blahovo	Veľké Blahovo 98
Materská škola s VJM	Veľké Dvorníky	Hlavná 101/28
Materská škola s VJM	Veľký Meder	Železničná 7
Materská škola s VJM	Vieska	Hlavná 88
Materská škola s VJM	Vojka nad Dunajom	Vojka nad Dunajom 219
Materská škola s VJM	Vrakúň	Vrakúň 471
Materská škola s VJM	Vydrany	Vydrany 314

Dunajskostredský okres

Materské školy s vyučovacím jazykom slovenským (celkovo 10)		
	Obec	Ulica
Materská škola	Blahová	Blahová 126
Materská škola	Dunajská Streda	Jesenského ulica 910/10
Materská škola	Gabčíkovo	Komenského 1113
Materská škola	Hviezdoslavov	Hviezdoslavov 51
Materská škola	Kvetoslavov	Kvetoslavov 264
Materská škola	Šamorín	Gazdovský rad 37
Materská škola	Šamorín	Školská 14
Materská škola	Veľká Paka	Veľká Paka 253
Materská škola	Veľký Meder	Nám. Bélu Bartóka 495/18
Materská škola	Zlaté Klasy	Polná cesta 3

Dunajskostredský okres

Materské školy so zmiešaným slovensko-maďarským vyučovacím jazykom (celkovo 12)		
	Obec	Ulica
Materská škola	Dunajská Streda	Komenského ulica 357/2
Materská škola	Dunajská Streda	Nám. priateľstva 2173/27
Materská škola	Dunajská Streda	Námestie SNP 187/11
Materská škola	Dunajská Streda	Ružový háj 1359/19
Materská škola	Dunajská Streda	Rybný trh 14
Materská škola	Dunajská Streda	Széchenyiho ulica 1999/9
Materská škola	Lehnice	Lehnice 119
Materská škola	Šamorín	Dunajská 33
Materská škola	Šamorín	Pol'ovnícka 5
Materská škola	Šamorín	Ulica Márie 682
Materská škola	Šamorín	Veterná 496/21
Materská škola	Zlaté Klasy	Školská 4

Senecký okres

Materské školy s vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 7)		
	Obec	Ulica
Materská škola	Boldog	Boldog 76
Materská škola	Hrubý Šúr	Hlavná 20
Materská škola	Kostolná pri Dunaji	Kostolná pri Dunaji 6
Materská škola	Senec	Fándlyho 20
Materská škola	Tomášov	Mierová 1
Materská škola	Tureň	Tureň 300
Materská škola	Vlky	Vlky 1

Senecký okres

Materské školy s vyučovacím jazykom slovenským (celkovo 31)		
	Obec	Ulica
Materská škola	Bernolákovo	Komenského 1
Materská škola	Blatné	Antona Vosátka 2
Materská škola pri ZŠ	Čataj	Hlavná 111
Materská škola	Dunajská Lužná	Brezová 787/27
Materská škola	Hamuliakovo	Hamuliakovo 239
Súkromná MŠ	Hrubá Borša	105
Materská škola	Hrubá Borša	Hrubá Borša 73
Súkromná MŠ	Chorvátsky Grob	Jantárová ul. 1
Materská škola pri ZŠ	Chorvátsky Grob	Pezinská 9
Materská škola pri ZŠ	Chorvátsky Grob	Školská 6
Materská škola	Igram	Igram 27
Materská škola	Ivanka pri Dunaji	Hviezdoslavova 1
MŠ Kráľovnej Anjelov	Ivanka pri Dunaji	Nám. padlých hrdinov 30
Materská škola	Ivanka pri Dunaji	Sľečná 17
Materská škola	Kalinkovo	Kalinkovo 194
Materská škola	Kaplna	Kaplna 174
Materská škola	Kráľová pri Senci	Kráľová pri Senci 560
Materská škola	Miloslavov	Miloslavov 87
Materská škola	Most pri Bratislave	Ul. 29. augusta 384
Materská škola	Nová Dedinka	Hlavná 49
Materská škola	Reca	Hlavná 24
Materská škola	Rovinka	Rovinka 206
Materská škola	Senec	Fándlyho 2
Súkromná materská škola	Senec	Fándlyho 21
Materská škola	Senec	Kollárova 23
Materská škola	Senec	Košická 40
Materská škola	Senec	Kysucká 9
Súkromná materská škola	Senec	m. č. Svätý Martin 3
Materská škola	Tomášov	Mierová 1
Materská škola	Veľký Biel	Senecká 1
Materská škola	Zálesie	Malinovská 1

Senecký okres

Materská škola so zmiešaným slovensko-maďarským vyučovacím jazykom		
	Obec	Ulica
Materská škola	Malinovo	L. Svobodu 22

II. Základné školy

Dunajskostredský okres

Základné školy s vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 49)		
	Obec	Ulica
Základná škola s VJM	Baka	Baka 351
Základná škola s VJM	Blatná na Ostrove	Blatná na Ostrove 203
Základná škola s VJM	Boheľov	Boheľov 20
Základná škola s MŠ	Čenkovce	Čenkovce 95
ZŠ M.Kóczána s VJM	Čiližská Radvaň	Hlavná 258
Základná škola s VJM	Dobrohošť	Hlavná 98
Základná škola s VJM	Dolný Bar	Hlavná 27
Základná škola s VJM	Dolný Štál	Hlavná 41/113
Reformovaná ZŠ s VJM	Dolný Štál	Hlavná 85
Základná škola s VJM	Dunajská Streda	Hviezdoslavova ul. 2094/2
Základná škola s VJM	Dunajská Streda	Komenského ulica 1219/1
Základná škola s VJM	Dunajská Streda	Školská ulica 936/1
Cirkevná ZŠ s VJM	Dunajská Streda	Trhovisko 1
Základná škola s VJM	Gabčíkovo	Komenského 1081/1
Základná škola s VJM	Holice	Póšfa 82
Základná škola s VJM	Horná Potôň	Hlavná 120
Základná škola s VJM	Horné Mýto	Školská ulica 5
Základná škola s VJM	Horný Bar	Hlavná 45
Základná škola s VJM	Jahodná	Záhradná 202
Základná škola s VJM	Jurová	Jurová 134
Základná škola s VJM	Kostolné Kračany	Šipošovské 514
ZŠ s MŠ s VJM	Kráľovičove Kračany	Kráľovičove Kračany 75
Základná škola s VJM	Kútники	Kútники 644
Základná škola s VJM	Lehnice	Školská 116
Základná škola s VJM	Lúč na Ostrove	Hlavná 126
Základná škola s VJM	Mad	Hlavná 23
Základná škola s VJM	Malé Dvorníky	Malé Dvorníky 277
Základná škola s VJM	Mierovo	Mierovo 22
Základná škola s VJM	Michal na Ostrove	Železničná 98
Základná škola s VJM	Ňarad	Hlavná 118

Základné školy s vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 49)		
	Obec	Ulica
Základná škola s VJM	Nový Život	Nový Život 1
Základná škola s VJM	Ohrady	Ohrady 20
Základná škola s VJM	Okoč	Hlavná 509/22
Základná škola s MŠ VJM	Orechová Potôň	Hlavná 193
Základná škola s VJM	Padáň	Padáň 289
Základná škola s MŠ VJM	Pataš	Pataš 228
Základná škola s VJM	Potônske Lúky	Potônske Lúky 41
Základná škola s VJM	Rohovce	Rohovce 106
Základná škola s VJM	Šamorín	Mliečno 124
Základná škola s VJM	Šamorín	Rybárska 1093/2
Základná škola s VJM	Štvrtok na Ostrove	Štvrtok na Ostrove 416
Základná škola s VJM	Topoľníky	Hlavná 162/115
Zákl.škola s MŠ s VaVJM	Trhová Hradská	Školská 492
Základná škola s VJM	Trstená na Ostrove	Trstená na Ostrove 128
Základná škola s VJM	Veľké Blahovo	Veľké Blahovo 149
Základná škola s VJM	Veľký Meder	Bratislavská 622/38
Základná škola s VJM	Vrakúň	Školská 204
Základná škola s VJM	Vydrany	Malá 231
Základná škola s VJM	Zlaté Klasy	Školská 784/8

Dunajskostredský okres

Základné školy s vyučovacím jazykom slovenským (celkovo 14)		
	Obec	Ulica
Základná škola	Dolný Bar	Hlavná 27
Základná škola	Dunajská Streda	Jilemnického ulica 204/11
Základná škola	Dunajská Streda	Smetanov háj 286/9
Základná škola	Gabčíkovo	Komenského 1082/3
Základná škola	Hviezdoslavov	Hviezdoslavov 51
Základná škola	Kvetoslavov	Kvetoslavov 266
Základná škola	Lehnice	Školská 840
Základná škola	Orechová Potôň	Hlavná 193
Základná škola M. Bela	Šamorín	Kláštorná 4
Základná škola	Štvrtok na Ostrove	Štvrtok na Ostrove 416
Základná škola	Veľká Paka	Veľká Paka 253
Základná škola	Veľký Meder	Nám. Bélu Bartóka 497/20
Základná škola	Vydrany	Malá 231
Základná škola	Zlaté Klasy	Hlavná 25

Senecký okres

Základné školy s vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 5)		
	Obec	Ulica
Základná škola s VJM	Hrubý Šúr	Hlavná 19
Základná škola s VJM	Malinovo	Školská 11
Základná škola s VJM	Reca	Hlavná 181
Základná škola s VJM	Senec	Nám. A. Molnára 2
Základná škola s VJM	Tomášov	Školská 7

Senecký okres

Základné školy s vyučovacím jazykom slovenským (celkovo 20)		
	Obec	Ulica
Základná škola	Bernolákovo	Komenského 3
Základná škola	Blatné	Šarfická 301
Základná škola s MŠ	Čataj	Hlavná 113
Základná škola	Dunajská Lužná	Školská 257
Základná škola	Hrubý Šúr	Hlavná 19
Základná škola s MŠ	Chorvátsky Grob	Školská 4
Základná škola	Igram	Igram 30
Základná škola	Ivanka pri Dunaji	Ul. SNP 3
Základná škola	Kalinkovo	Kalinkovo 194
Základná škola	Kráľová pri Senci	Školská 190
Základná škola	Malinovo	Školská 11
Základná škola	Miloslavov	Alžbetin dvor 81
Základná škola	Most pri Bratislave	Športová 470
Základná škola	Nová Dedinka	Hlavná 45
Základná škola	Reca	Hlavná 229
Základná škola	Rovinka	Školská 266
Základná škola	Senec	Mlynská 50
Základná škola	Senec	Tajovského 1
Základná škola	Tomášov	Školská 7
Základná škola	Veľký Biel	Školská 4

Senecký okres

Základné školy so zmiešaným slovensko-maďarským vyučovacím jazykom (celkovo 2)		
	Obec	Ulica
Základná škola	Hamuliakovo	Hamuliakovo 134
Základná škola	Tureň	Tureň 200

III. Stredné školy a gymnáziá

Dunajskostredský okres

Stredné školy a gymnáziá vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 9)		
	Obec	Ulica
SOŠ stavebná	Dunajská Streda	Gyulu Szabóa 1
Stredná odborná škola	Dunajská Streda	Gyulu Szabóa 21
Súkr.gymnázium s VJM	Dunajská Streda	Hlavná 21
Gymnázium Á. Vámberyho	Dunajská Streda	Nám. sv. Štefana 1190/4
SOŠ rozv. vidieka s VJM	Dunajská Streda	Nám. sv. Štefana 1533/3
Športové gymnázium	Dunajská Streda	Nám. sv. Štefana 1533/3
Súkromná SOŠ s VJM	Dunajská Streda	Neratovické nám. 1916/16
Gymnáz. I. Madácha s VJM	Šamorín	Slnčná 2
Gymnáz. M. Korvína s VJM	Veľký Meder	Bratislavská 38

Dunajskostredský okres

Stredné školy a gymnáziá s vyučovacím jazykom slovenským (celkovo 3)		
	Obec	Ulica
Gymnázium L. Dúbravu	Dunajská Streda	Smetanov háj 285/8
Gymnázium M. R. Štefánika	Šamorín	Slnčná 2
Súkr. HA SD Jednota	Šamorín	Vinohradská 48

Dunajskostredský okres

Stredné školy a gymnáziá so zmiešaným slovensko-maďarským vyučovacím jazykom(celkovo 6)		
	Obec	Ulica
SOŠ technická	Dunajská Streda	Kračanská cesta 1240/36
Str. zdravot. škola	Dunajská Streda	Športová 349/34
Súkromná SOŠ	Dunajská Streda	Trhovisko 2294/15
Súkr. SOŠ SD Jednota	Šamorín	Vinohradská 48
Obchodná akadémia	Veľký Meder	Bratislavská 38
Súkromná SOŠ	Zlaté Klasy	Trhovisko 776/1

Senecký okres

Stredné školy a gymnáziá s vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 2)		
	Obec	Ulica
Spojená škola – SŠP v VJM	Senec	Lichnerova 71
Spojená škola – Gymn. s VJM	Senec	Lichnérova 71

Senecký okres

Stredné školy a gymnáziá s vyučovacím jazykom slovenským (celkovo 6)		
	Obec	Ulica
Spojená škola – SOŠ	Bernolákovo	Svätoplukova 38
Súkromné gymnázium	Bernolákovo	Svätoplukova 38
Spojená škola SOŠ	Ivanka pri Dunaji	ul. SNP 30
SOŠ záhradnícka	Malinovo	Bratislavská 44
Stredná odborná škola	Senec	Kysucká 14
Gymnázium A. Bernoláka	Senec	Lichnerova 69

II. PRÍLOHA

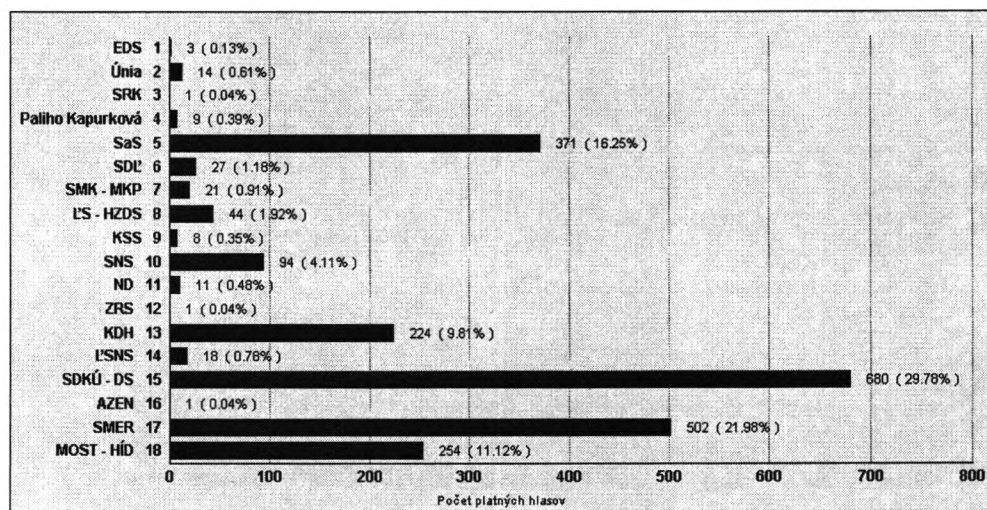
Výsledky parlamentných volieb v roku 2010 v tých obciach, kde žijú respondenti (politické strany, ktoré dosiahli 5 percentnú hranicu hlasov)

	Most-Híd	SMK	SDKÚ	SAS	Smer
Báč	50,4	26,2	-	-	-
Baloň	47,2	44,8	-	-	-
Mierovo	68,4	19,5	-	-	-
Štvrtok na Ostrove	63,6	19,2	5,5	-	-
Čenkovce	57,0	32,8	-	-	-
Dobrohošť	6,2	9,9	11,6	9,9	-
Dunajská Lužná	11,2		29,7	16,2	21,9
Malinovo	34,3	8,6	23,6	14,6	8,9
Zlaté Klasy	65,5	14,9		7,7	
Rovinka	10,0	-	25,7	17,0	26,6
Blatná na Ostrove	53,5	33,3			
Šamorín	54,1	15,7	12,3	6,0	6,6
Kalinkovo	30,2	-	19,9	15,5	17,6
Vojka	55,7	18,1	7,2	5,5	7,7
Hamuliakovo	34,9	9,6	20,6	11,4	12,2
Nový Život	64,8	21,7	5,6	-	-

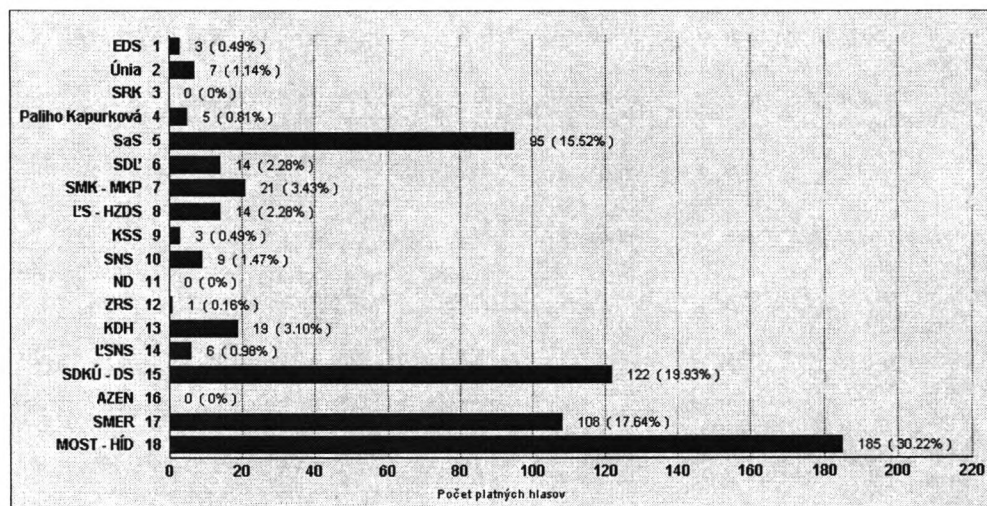
Zdroj: www.infostat.sk

V obciach vyznačených sivou farbou sa volebné výsledky ešte viac rozptýľujú, a preto ich znázorňujeme na obrázkoch osobitne:

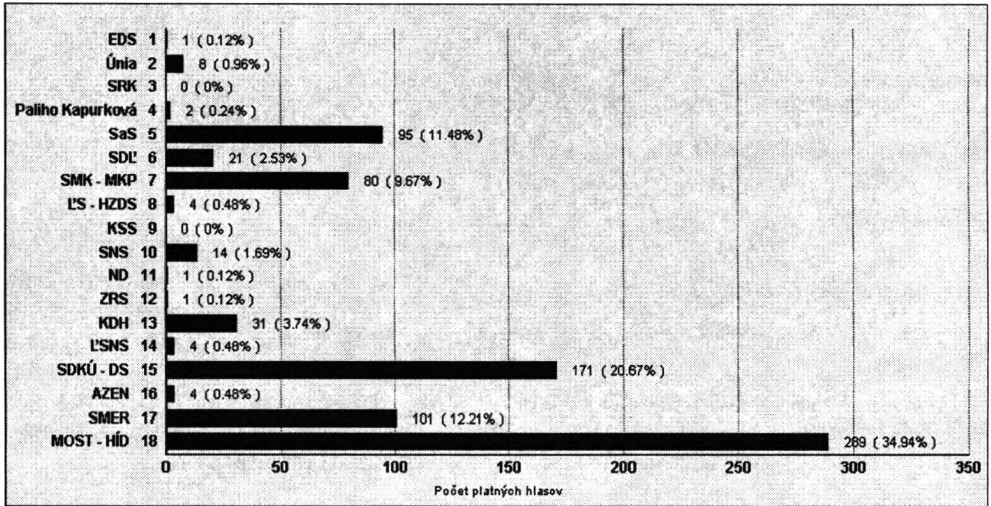
Dunajská Lužná



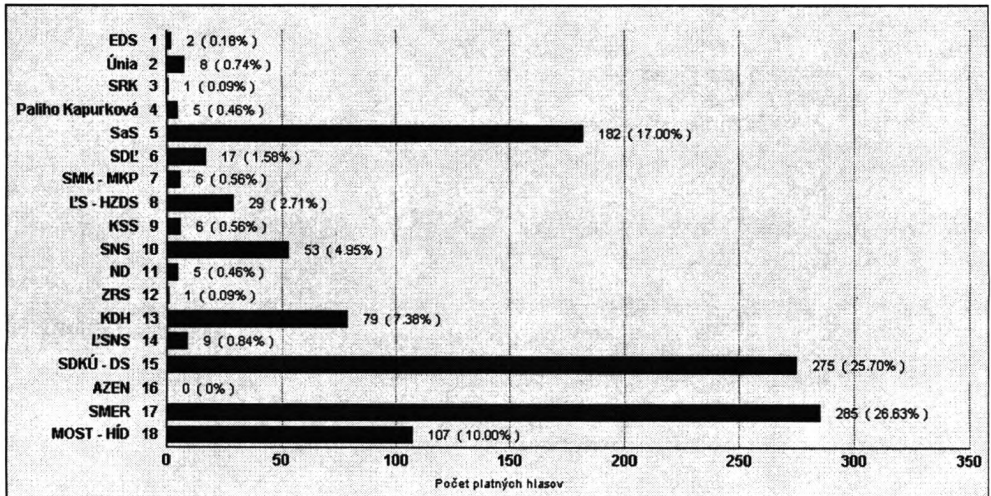
Kalinkovo



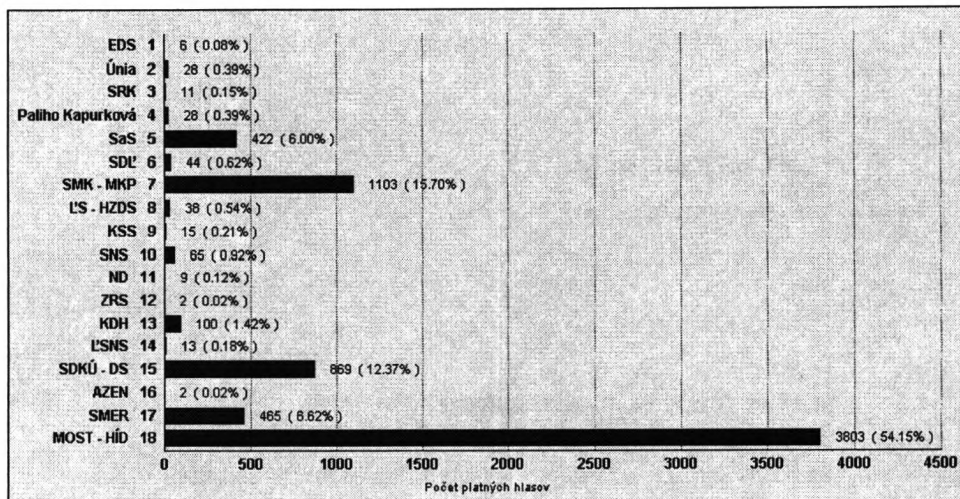
Hamuliakovo



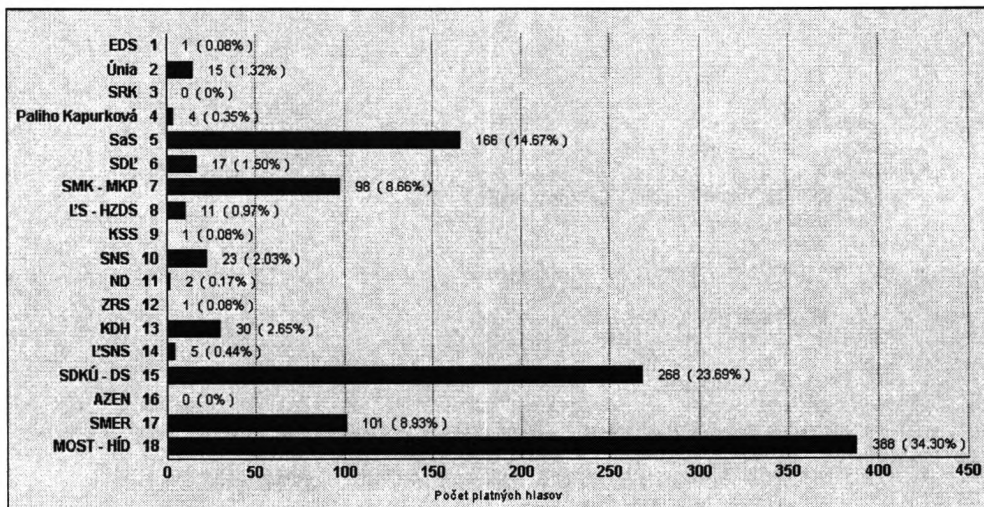
Rovinka



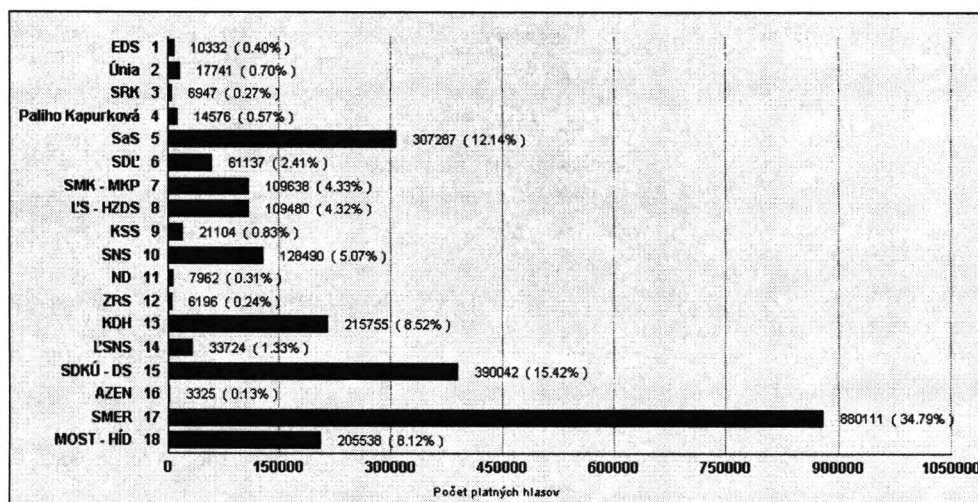
Šamorín



Malinovo



Parlamentné voľby 2010 – celkové výsledky



POUŽITÁ LITERATÚRA

- Bezák Anton: Interregionálne migrácie na Slovensku v rokoch 1981-1998, *Sociológia* 34, 2002/4, s. 327-344
- Divinský Boris: Migračné trendy v Slovenskej republike po vstupe krajiny do EÚ (2004-2008), IOM Medzinárodná organizácia pre migráciu, 2009
- Gajdoš Peter: K vybraným problémom transformácie sociálno-priestorovej situácie Slovenska v deväťdesiatych rokoch, *Sociológia* 33, 2001/2, s. 185-205
- Gajdoš Peter, Moravanská Katarína, Pašiak Ján, Zeman Milan: Regióny SR v kontexte životných podmienok a rozvojových disponibilít, Sociologický ústav SAV, Bratislava 2006.
- Gyurgyik László: A magyarság demográfiai, település- és társadalomszerkezetének változásai, In: Magyarok Szlovákiában (1998-2004), Fórum Kisebbségkutató Intézet, Lilium Aurum Könyvkiadó, Somorja-Dunaszerdahely 2004, ed: Fazekas József, Hunčík Péter, s. 141 – 181, s. 150
- Lampl Zsuzsanna: Kárpát Panel 2007, In: Kárpát Panel 2007, A Kárpát-medencei magyarok társadalmi helyzete és perspektívái. Gyorsjelentés, ed: Z. Papp-Veres, MTA Etnikai-nemzeti Kisebbségkutató Intézet, Budapest, 2007, s. 69-129
- Lampl, Zs. – Hardi, T.: Ingázó munkavállalás (Migrácia na trhu práce). In: Hardi Tamás – Tóth Károly (ed): Határaink mentén, FKI, Somorja-Šamorín 2009, s. 134-147
- Hardi, T. – Lampl, Zs.: Határon átnyúló ingázás a szlovák-magyar határtérségben (Cezhraničná migrácia v slovensko-maďarskej prihraničnej oblasti), In: Tér és társadalom, XXII. évf. 2008/3, s. 109-126
- Lelkes Gábor: Régiók és gazdaság, Magyarok Szlovákiában V. kötet, Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja, 2008
- Mészáros-Lamplová, Z: Slováci a Maďari na Južnom Slovensku – možnosti uplatňovania jazykových práv. In: Petőcz, K. (ed): Národný populizmus na Slovensku a slovensko-maďarské vzťahy 2006-2009, Fórum inštitút pre výskum menšín, Šamorín 2009, s. 159-169

- Öllös László: A Magyar Koalíció Pártja a 2006-os választások után, Fórum Társadalomtudományi Szemle, 2006/4, s. 25-36
- Slosiarik Martin: Občiansky potenciál ako diferencujúci faktor rozvoja sídla, Sociológia 32, 2000/2, s. 153-182
- Petőcz Kálmán: A dél-szlovákiai szlovákok választási viselkedése, Fórum Társadalomtudományi Szemle, 2007/1, s. 3-25
- Petőcz, K. (ed): National populism and Slovak-Hungarian relations in Slovakia 2006–2009, Forum Minority Research Institute, Somorja-Šamorín 2009
- Jurčová Danuša: Migrácia – výzvy, problémy, otázky
<http://www.ssds.sk/casopis/archiv/2007/fss0307.pdf>
- Bohdana Holá: Proč se dlouhodobě nedaří dospět k harmonizovaným a mezinárodně srovnatelným údajům o zahraniční migraci,
<http://www.ssds.sk/casopis/archiv/2007/fss0307.pdf>
- Moravanská Katarína: Slovenské obce v kontexte migračných a prirodzených pohybov, 2006
http://www.evropskemesto.cz/cms/index.php?option=com_content&task=view&id=508
- Šprocha Branislav: Štruktúrne charakteristiky prisťahovaných a sťahujúcich sa osôb v rámci Slovenska v období rokov 1996–2006, www.infostat.sk/vdc/sk/pris/Sprocha_1.doc
- www.foruminst.sk
www.statistics.sk
www.infostat.sk

Posledný dátum kontroly: 27. august 2010.

Preklad: Mihály Mészáros

EDIT SOMLYÓDYNÉ PFEIL

MOŽNOSTI INŠTITUCIONALIZOVANEJ SPOLUPRÁCE SUBURBÁNNYCH SAMOSPRÁV

1. ÚVOD

Aglomerácie, ale ani obce v suburbánných zónach v Maďarsku nemajú k dispozícii adekvátnu formu spolupráce, pričom nemôžeme hovoriť ani o takom type organizácie, ktorý by formalizoval činnosť potenciálnej siete. Vzhľadom na to, že projekt AGGLONET chce prispieť k riešeniu cezhraničných problémov, ktoré patria do kompetencie miestnych samospráv, pričom osobitný dôraz kladie na prihraničnú mobilitu a dochádzanie, musíme mať na zreteli okrem možností, ktoré na poli inštitucionalizácie ponúka medzinárodné právo, aj európskoprávne riešenia. Keďže v projekte, ako aj v budúcej kooperácii participujú slovenské a maďarské samosprávy, musíme konštatovať, že vznik formalizovanej spolupráce bezpodmienečne vyžaduje istú spoluprácu štátov. Vysvetliť to môžeme najmä tým, že Slovensko a Maďarsko sú unitárne štáty, v ktorých sú medzinárodné rozhodovacie kompetencie plne centralizované. Miestne samosprávy sú síce decentralizované územné jednotky, avšak nemajú právomoci prináležiace ústavnoprávnej, ani regionálnej decentralizácii. V dôsledku toho nemajú oprávnenie uzatvárať zmluvy, spolupráce, ktoré sa dotýkajú štátnej suverenity. Posúdenie možných organizačných foriem do istej miery sťažuje fakt, že samosprávy, ktoré sú súčasťou projektu (Rajka, Mosonmagyaróvár, Dunakiliti, respektíve na slovenskej strane Šamorín, Podunajské Biskupice a Vojka nad Dunajom), chcú spoločne vykonávať, koordinovať samosprávne úlohy, teda z dlhodobého hľadiska ide v rámci kooperácie o rozšírenie verejných úloh.

2. MOŽNÉ FORMY INŠTITUCIONÁLNEJ SPOLUPRÁCE

Špecifikom vytvorenia slovensko-maďarskej siete spolupráce je, že hoci bude združovať samosprávy jednej aglomerácie, ktoré majú totožné záujmy, nemôže to byť typický správny orgán aglomerácie. Úlohou totiž nie je riešiť problematiku celej bratislavskej aglomerácie, ale len prstenca obcí v suburbánnej zóne.

Pri výbere organizačnej formy treba zvažovať viacero hľadísk:

- V kooperácii budú, respektíve musia, zohrávať vedúcu úlohu samosprávy.
- Podmienkou súčasných účastníkov je schopnosť prizvať aj súkromnoprávných a občianskych partnerov,
- Charakter spoločných úloh závisí od spolupracujúcich partnerov – môže ísť napr. o poskytnutie verejných služieb, spoločnú ekonomickú rozvojovú činnosť a daňovú politiku, koordinovanú bytovú politiku, dopravu, turistický marketing.

Základnou otázkou výberu organizačnej formy je obsah kooperácie, teda či partneri vytvoria orgán koordinačného typu alebo vhodný na realizáciu úloh, táto otázka totiž bazálne ovplyvňuje možnosti inštitucionalizovanej spolupráce.

3. SIEŤ ROZVOJA VEREJNÝCH SLUŽIEB NA RIEŠENIE VPLYVOV SUBURBANIZÁCIE

Pri inštitucionalizácii spolupráce je účelné dodržať postupnosť, najprv vytvoriť voľnú, sieťovú spoluprácu, neskôr sa dopracovať k striktnjším inštitúciám, ktoré na zúčastnených kladú viac povinností. Maximálnym cieľom súčasného projektu je zrod partnerskej siete, keďže v súčasnej fáze podľa účastníkov projektu ešte nenadišiel čas na vznik organizácie v pravom slova zmysle.

Pri sieti teda môžeme vychádzať z toho, že ide o nový prostriedok riadenia spoločnosti, ktorý má viacero charakteristických znakov (B. Priddat, 2006):

- Sieťové modely predpokladajú voľný vzťah medzi účastníkmi, každý z partnerov si zachováva samostatnosť.
- Východiskom je pojem „governance“ (samosprávna vláda), ktorý označuje vzor spolupráce: predstavuje komplexné riadiace a koordinačné štruktúry, zahŕňa štátnych a neštátnych partnerov, hierarchické, kompetitívne a kooperatívne vzťahy.
- Podstatou sieťového modelu je sprostredkovanie, komunikácia a vytváranie možností pre účastníkov.
- Jeho zameranie je primárne funkčné, a nie územné, preto je orientovaný na problémy a riešenie konfliktov.

Hlavným znakom sieťovej spolupráce je pružnosť. To však neznamená, že na fungovanie siete nie je potrebná aspoň minimálna inštitucionalizácia, ktorá zakladá hodnovernosť, prehľadnosť a reguluje postupy, pričom tieto faktory sú nevyhnutným predpokladom účinnej kooperácie. Na základe toho je zrejmé, že sieť neznamená bezbrehosť, lebo musí byť založená na dôvere medzi spolupracujúcimi stranami. V partnerskej sieti poskytuje organizačné jadro administratívnu infraštruktúru a fixovanú riadiacu funkciu, veď ako každý „orgán“ aj tento potrebuje vonkajšiu a vnútornú reprezentáciu. Jej činnosť je založená na princípe partnerstva, preto sumárne *stelesňuje mechanizmus zastúpenia*, v ktorom spoločne pracujú orgány verejnej správy, pričom ich ovplyvňujú rôzni vonkajší spoločenský a ekonomický partneri. Ak vznik siete zasahuje aj sféru verejnej správy, je nevyhnutné, aby riadiacu funkciu vykonávali samosprávne – štátne orgány. Napriek tomu sa priame hierarchické a byrokratické riadiace metódy negligujú, v rámci partnerstva ich nahradí morálne presvedčenie a finančná motivácia. Toto poznanie je pomerne nové, podľa neho verejná správa nie je schopná sama a z mocenskej pozície riadiť, namiesto týchto konzervatívnych metód je potrebná účinná spolupráca s inými partnermi. Nemôžeme však poprieť, že predstaviteľov ekonomického života nie je ľahké presvedčiť o tom, aby pracovali v záujme verejnosti (Longo, F. 2006).

Je zvykom vymedziť jednotlivé stupne vytvorenia siete:

- 1) Na to, aby bola sieť silná a dalo sa s ňou stotožniť, musia všetci účastníci definovať *kolektívny cieľ spolupráce*. Zdôrazňujeme, že v tomto prípade sa treba zdržať priveľmi všeobecných cieľov, ciele treba naopak špecifikovať a operacionalizovať. Je dôležité vymedziť jasné a špecifické ciele.

- 2) V druhom kroku dôjde k vytypovaniu *partnerov*, teda v spoločnosti treba nájsť takých partnerov, ktorí majú najväčší vplyv na vytýčené ciele. Dajú sa vymedziť dva okruhy partnerov: strategickí a taktickí partneri. Medzi strategických partnerov patria vplyvní partneri, kým taktických môžu tvoriť tí, čo zastávajú popredné politické pozície.
- 3) O sieti nemôžeme hovoriť ani bez spoločnej vízie budúcnosti, keďže vízia je to, vďaka čomu sa účastníci cítia ako partneri. V súvislosti s víziou sa objavuje kompenzácia výhier a prehíer, aby každý videl svoje miesto a úlohu v kooperácii.
- 4) Ak je vízia budúcnosti zrejmá pre všetkých participujúcich, môže sa začať budovať organizačná štruktúra. *Organizačná kapacita* je inak najvýznamnejším riadiacim prostriedkom danej siete, preto je podstatné, aby deľba práce stanovila jednotlivým partnerom jasné ciele a funkcie.
- 5) *Sieťové riadenie* si takisto vyžaduje novú metódu, a to prostriedky manažmentu, líši sa teda od tradičného manažmentu uplatňovaného vo verejnej správe a súkromnom podnikaní.
- 6) Nesporne je potrebné vybudovať *priebežný postup hodnotenia*, ktorý umožnia jednoznačné ciele stanovené vo východiskovej pozícii, pričom ich treba chápať ako súčasť riadiaceho systému siete. Výsledok hodnotenia môže logicky viesť k modifikácii vízie budúcnosti, ako aj organizačnej štruktúry, táto metóda vytvára možnosť vrátiť sa späť (F. Longo, 2006).

Ako sme už povedali, sieť je flexibilná, to však nevylučuje, aby mala isté organizačné rámce, veď ciele treba aj zrealizovať, čo je nemysliteľné bez deľby práce. Sieť je efektívna vtedy, ak je jej činnosť priehľadná a medzi partnermi prebieha intenzívna výmena informácií. Na jej organizáciu slúži

- na jednej strane grémium, ktoré prijíma rozhodnutia,
- na druhej strane manažment, ktorý ich realizuje,
- potrebuje aj vysokopostaveného politika, ktorý ju reprezentuje,
- napokon je účelné s účasťou partnerov a odborníkov vytvoriť pracovnú komisiu (J. Franzke, 2009).

Úlohy siete môžeme v zásade zaradiť do troch skupín:

- plánovanie, financovanie, hodnotenie (jednotné riadenie),
- organizácia, zabezpečenie a koordinácia verejných služieb,
- úlohy manažérskeho typu a riadiace úlohy (týkajú sa zachovania siete, ako aj štátnych občanov, resp. spotrebiteľov).

Na základe našich skúseností sa môžu samosprávy v záujme fungovania siete zamyslieť nad tým, ktoré inštitucionálne organizačné formy sú pre ne optimálne a pomôžu im riešiť spoločné úlohy. Dnes prichádza do úvahy jedine Európske zoskupenie územnej spolupráce (ďalej EGTC), ktoré má cezhraničný charakter a stmeluje slovenské a maďarské samosprávy. Normu vzťahujúcu sa na EGTC prijal Európsky parlament a Rada v roku 2006 (1082/2006/nariadenie EK). Správu o činnosti novej právnej inštitúcie treba Európskej komisii predložiť do augusta 2011 spolu s návrhmi na modifikáciu. Maďarský parlament mimoriadne rýchlo nasledoval európsku normu a v roku 2007 prijal zákon číslo XCIX o domácom zavedení tejto právnej inštitúcie.

Podstatou EGTC je, že organizácia získava po registrácii právnu subjektivitu, pričom európske normy po prvý raz umožňujú miestnym a regionálnym úradom členských krajín spoluprácu bez medzinárodných zmlúv ratifikovaných národnými parlamentmi (Tóth – Mezei, 2009). Prirodzene, ani v tomto orgáne nechýba štátna kontrola, v Maďarsku ich jednak registruje Súd hlavného mesta, jednak aj členský štát musí schváliť účasť, dokonca aj úlohy vlastnej

samosprávy v konkrétnom zoskupení. Ide o orgán s ručením obmedzeným, ktorý má pomerne veľký manévrovací priestor, na realizáciu svojich cieľov získal právo samostatne hospodáriť, môže dokonca vykonávať aj podnikateľskú činnosť, ak tým neohrozuje všeobecné poslanie zoskupenia. Využitie tejto formy je z hľadiska formalizácie spolupráce medzi samosprávami výhodné aj preto, lebo organizácia zaregistrovaná v Maďarsku sa môže kvalifikovať aj ako verejnoprospešná, vďaka čomu má nárok na rôzne úľavy.

Nový model spolupráce je vhodný na zakladanie euroregionálnych spoluprác, keďže cieľom inštitúcie, pri ktorej zrode stál Európsky parlament a Rada Európy je premosťovať rozdiely v štátnom usporiadaní susedných krajín, vďaka čomu dokáže odstrániť bariéry inštitucionalizácie. Z pragmatického hľadiska je prínosom to, že predchádzajúce euroregionálne spolupráce sa môžu zbaviť formalizmu, pravda, ak o to majú záujem aj partneri. Úniu pri reglementácii EGTC motivovalo to, aby mohli vzniknúť samostatné, zodpovedné organizácie schopné prijať a manažovať európske zdroje v oblasti prihraničnej spolupráce. Treba však zdôrazniť aj to, že európsky model spolupráce pokladá za zakladateľov organizácie rôzne úrady členských krajín a isté subjekty verejného práva. Právnu subjektivitu im poskytuje len v tých krajinách, ktoré konkrétne EGTC uznali a aj miestne úrady, ktoré v ňom participujú, môžu v novej organizácii vykonávať len takú činnosť, ktorá je v zmysle národného práva súčasťou ich existujúcich kompetencií. To znamená, že činnosť medzinárodných kooperácií vždy vymedzuje štátna suverenita.

Po vymenovaní možností môžeme prísť k záveru, že pri slovensko-maďarskej hranici je pre samosprávy, ktoré sa snažia vyriešiť spoločné problémy, jedným z limitov inštitucionalizácie vznik voľnej partnerskej siete, druhý limit predstavuje model európskeho územného zoskupenia pre spoluprácu, ktorý je prísne regulovaný. Výber formy organizácie bude závisieť od intenzity kontaktov a hĺbky plnenia spoločných úloh. Je zrejmé, že je potrebný dlhší proces, aby sa partneri od siete dopracovali k EGTC, ktoré disponuje vlastným majetkom a realizuje spoločné rozvojové projekty atď. Podstatné je, že tento organizačný rámec, ktorý je vhodný na poskytovanie cezhraničných verejných služieb, je k dispozícii.

4. ORGANIZAČNÉ RIEŠENIA NA MAĎARSKEJ STRANE HRANICE NA ZÁKLADE DOMÁCEHO PRÁVA

Musíme počítať aj so scenárom, že maďarské a slovenské samosprávy, ktoré sa zúčastňujú projektu AGGLONET, nateraz inštitucionalizujú svoju spoluprácu osobitne, následne nad dvoma operatívne pracujúcimi organizáciami vytvoria zastrešujúcu cezhraničnú organizáciu. Na maďarskej strane sa na vznik tejto „dvojúrovňovej organizácie“ núka viacero riešení, v závislosti od toho, či partneri uvažujú v rovine verejného alebo súkromného práva.

Súkromnoprávne organizačné formy

V prípade využitia súkromnoprávnej organizačnej formy

- možno vytvoriť pružnú organizáciu, ktorá je vhodná na integráciu verejnoprávných, ako aj súkromnoprávných subjektov,
- nie je vhodná na riešenie verejnomocenských úloh, dá sa však uplatniť pri verejných službách.

Organizačná forma môže byť

- ekonomická spoločnosť,
- nezisková ekonomická spoločnosť,
- spolok, spoločenská organizácia atď.

Výber *súkromnoprávnej organizačnej formy* je bezproblémový tam, kde sa oblasť spolupráce neprekrýva s úlohami a kompetenciami verejnej správy. *Spolok alebo spoločenská organizácia* vychádzajúca zo súkromného práva môže prísť do úvahy vtedy, ak zakladajúce samosprávy vytvárajú spoločný orgán zameraný výlučne na koordinačnú činnosť. Spolok ponúka adekvátnu formu na integráciu verejno- a súkromnoprávných subjektov, teda na vyjadrenie ducha partnerstva. V iných krajinách nie je, napríklad, založenie spolku výnimočné, avšak táto formácia nespĺňa všetky požiadavky skúmanej oblasti.

Vzhľadom na to, že v bratislavskej aglomerácii hľadajú strany riešenie najmä na zladenie verejných služieb, resp. úloh verejnej správy, je menej pravdepodobné, že budú zakladať ekonomické spoločnosti, skôr pôjde o *spoločnosti s ručením obmedzeným* alebo *akciové spoločnosti*, ktoré môžu samosprávy zakladať a môžu byť aj ich členmi.

Nedá sa vylúčiť ani založenie neziskovej ekonomickej *spoločnosti*, ktorej diferencia špecifickou je, že svoju činnosť vykonáva bez zámeru dosiahnuť zisk a majetok. Hoci môže vykonávať obchodnú ekonomickú činnosť, jej výsledok nemôže rozdeliť medzi členov. Napriek tejto nevýhode je pozitívne, že zakladateľmi organizácie, ktorú regulujú normy občianskeho práva, môžu byť samosprávy, fyzické a právnické osoby, ako aj ekonomické spoločnosti bez právnej subjektivity. Vďaka tomu stopercentne vyhovuje princípu partnerstva. Nový zákon o ekonomických spoločnostiach prijatý v roku 2006 výrazne zmenil pravidlá pre verejnoprospešné organizácie, kľúčové ustanovenia sa z Občianskeho zákonníka dostali do Ekonomického zákona.

Podľa § 4 platného Ekonomického zákona:

- Ekonomickú spoločnosť možno založiť aj na vykonávanie spoločnej ekonomickej činnosti nezameranej na zisk, v tomto prípade ju voláme nezisková ekonomická spoločnosť.
- Dá sa založiť a prevádzkovať v akejkoľvek forme ekonomickej spoločnosti.
- Neziskový charakter spoločnosti treba uviesť v názve firmy pri označení typu spoločnosti.

Nezisková ekonomická spoločnosť sa môže transformovať len v prípade, že si zachová neziskový charakter, môže sa zlúčiť so spoločnosťami takéhoto typu, resp. sa môže rozdeliť do neziskových ekonomických spoločností. Verejnoprospešné organizácie vymedzuje osobitný zákon, ako aj to, za akých podmienok sa nezisková ekonomická spoločnosť pokladá za verejnoprospešnú. Verejnoprospešné činnosti treba vymedziť v spoločenskej zmluve, pričom fakt, že ide o tento druh organizácie stanovuje – na základe žiadosti – obchodný súd. Organizácia môže svoje verejnoprospešný charakter uviesť vo svojom názve. V prípade, že nezisková ekonomická spoločnosť, ktorá je verejnoprospešnou organizáciou, zanikne bez právneho nástupcu, po vyrovnaní záväzkov sa členom môže vrátiť len vlastný kapitál, maximálne do výšky majetkového vkladu pri založení organizácie – zvyšný majetok obchodný súd v duchu ustanovení spoločenskej zmluvy využije na verejné ciele.

Sumárne môžeme uviesť, že využitie formy súkromnoprávnej organizácie má tú nevýhodu, že je schopná pokryť len isté čiastkové oblasti kooperácie samospráv, keďže nemôže vykonávať úlohy verejnej správy. Práve preto sa oplatí zamyslieť nad vypracovaním *kombinovaného organizačného modelu*, a to vytvorení organizácie verejnoprávneho typu s komplexným charakterom, v rámci ktorej isté oblasti činnosti realizuje súkromnoprávna organizácia, ktorá je vhodná aj na organizovanie verejných služieb. Osobitnou otázkou spolupráce môže byť schopnosť predkladať projekty, ktorých cieľom je získať zdroje na rozvoj. Z dlhodobého hľadiska nie

je zanedbateľný fakt, že v členských krajinách Európskej únie mali v doterajšej praxi skupiny, ktoré vznikli na základe miestnej iniciatívy s cieľom získať podporu prioritne na regionálne rozvojové stratégie realizované na základe vlastných opatrení, prevažne súkromnoprávnou formou organizácie, vzhľadom na to, že na základe predpisov museli vzniknúť inštitúcie spôsobilé narábať s financiami.

5. VEREJNOPRÁVNE ORGANIZAČNÉ RIEŠENIA

Výhodou *verejnoprávnej kooperačnej formy* je prakticky to isté, čo je jej nevýhodou, môžu v nej participovať len samosprávy, zároveň však umožňuje preniesť rozhodovacie kompetencie samosprávy na združenie. Z hľadiska inštitucionalizácie môžeme vziať do úvahy samosprávne združenie, ktoré všeobecne vymedzuje zákon o samosprávach a združovaní. Maďarský právny systém nepozná inštitút cieľového združenia, ktorý je rozšírený vo viacerých európskych štátoch (Nemecko, Francúzsko, Španielsko atď.) a aj súkromnoprávnym subjektom limitovane otvára brány verejnoprávnej inštitúcie. Z toho dôvodu je u nás združenie menej vhodné na inštitucionalizáciu spolupráce v aglomerácii (E. Somlyódyne Pfeil, 2003).

Ak v úvahách pokračujeme na maďarskej strane hranice, vychádzajúc z úloh na inštitucionalizáciu spolupráce sa dá odporučiť *združenie s právnou subjektivitou*, ktorú v 16 § vymedzuje zákon číslo CXXXV z roku 1997 o združení a spolupráci samospráv. Žiaľ, táto právna inštitúcia má ešte veľa detských chorôb a jej pole pôsobnosti nie je ani zďaleka také široké ako kompetencie cieľových združení na západe, čo sa pokúsime prezentovať nižšie. Združenie s právnou subjektivitou je jediný typ združenia, ktoré v zmysle zákona môže samostatne prijímať záväzky a má aj majetkové práva. Takéto združenie je možné založiť na základe pravidiel vzťahujúcich sa na rozpočtové organizácie, vzniká registráciou na ministerstve financií. V zmysle nariadení týkajúcich sa rozpočtového hospodárenia musia partneri rátať s nasledujúcimi faktormi:

- Rozpočet sa plánuje v rozpočte gestorskej samosprávy jednak do výšky celkových nákladov, jednak do výšky podpory gestora a jednak do výšky príspevku účastníckych samospráv. Združené samosprávy, prirodzene, naplánujú svoj príspevok vo vlastnom rozpočte.
- V danom prípade je za uchádzača a za vyúčtovanie zodpovedný primátor gestorskej samosprávy.
- Ako iný finančný vzťah sa objavuje otázka podmienok na založenie spoločnej inštitúcie, resp. organizácie, spôsob a miera znášania nákladov, ďalej ustanovenia týkajúce sa majetku združenia a vybudovania systému rozpočtového dohľadu a kontroly.
- Organizácia na vykonávanie úloh môže byť vlastná organizácia alebo vytvorená inštitúcia, prípadne aj iná organizácia.

Na základe toho je zrejmé, že *do načrtnutej ekonomickej schémy sa nedá zasadiť združenie ako samostatná inštitúcia preberajúca záväzky*. Darom prijíma združenie rozhodnutia, darom môže byť adresárom samosprávnych kompetencií, združené obce nemôže zastupovať z ekonomického hľadiska. Navyše v prípade neúspešnej činnosti združenia sú za úlohy vykonávané v združení priamo zodpovedné samosprávy. Teda samosprávy v danom prípade žiadajú o podporu ako členovia združenia, o zdroje z ústredného rozpočtu sa neuchádzajú ako oprávnený samostatný právny subjekt. Ak pokračujeme v slede myšlienok, združenie nie je úveruschopná rozpočtová organizácia, čo môže byť takisto bariérou vytvorenia komplexného organizačného profilu. Existuje jedna výnimka, a to inštitút viacúčelového mikroregionálneho združenia, ktorý bol zavedený v roku 2004, no keďže jeho založenie sa viaže na hranice štatistického mikrore-

giónu a nárok na štátnu podporu je vymedzený prísnyimi podmienkami, v našom prípade s ním nemôžeme počítať. Navyše v jednom štatistickom mikroregiónu možno založiť len jedno viacúčelové združenie a samosprávy môžu byť členom len jednej organizácie takéhoto typu.

Čo sa týka združenia s právnou subjektivitou, ani v tomto ohľade nie je situácia uspokojivá, totiž majetok, ktorý miestna samospráva vložila do združenia, sa nestáva majetkom združenia, na základe Občianskeho zákonníka o spoločnom majetku sa spoločným majetkom strán stáva majetkový prírastok. Teda ani majetkový prírastok nepredstavuje spoločný majetok združenia, majetkové právo majú totiž združené samosprávy.

Z hľadiska *financovania* spoločnej organizácie je dôležitý:

- príspevok členských samospráv,
- majetok,
- úver,
- miestne daňové príjmy.

Príspevok samospráv vytvárajúcich združenie na činnosť, resp. prevádzku združenia sa dá určiť viacerými spôsobmi. Najjednoduchšia metóda, ktorá však nie je bezpodmienečne najspravodlivejšia, je založená na počte obyvateľov obcí, čo sa odporúča vtedy, ak sa úlohy vykonávané združením viažu na niečo, čo využíva obyvateľstvo, napríklad na prevádzku inštitúcií, ktoré ponúkajú verejné služby. V západných demokraciách je veľmi časté vyčíslenie prospechového pomeru, ktorý majú jednotliví členovia z kooperácie, na základe neho sa potom príspevok vyráta. Tieto pomery sa však zrejme dajú korektné stanoviť až po istom funkčnom období (napr. po roku), dovtedy môže byť smerodajný aj počet obyvateľov. Po tretie sa členský príspevok určuje na základe daňovej sily jednotlivých samospráv, ktorú vypočítava štátny rozpočtový mechanizmus. Aj v Maďarsku sú dané možnosti na meranie daňovej sily, otáznou je len to, či by strany dokázali prekonať s tým súvisiace averzie. Napokon treba upozorniť na to, že výnosy združenia je účelné rozdeliť na základe rovnakých klúčov ako určenie členských príspevkov. Aj z toho vidieť, že ide o dôležitú oblasť úspešnej spolupráce.

Prirodzene, pre spoločné plnenie samosprávnych úloh zákon o združení samospráv uvádza aj jednoduchšie formy združenia, k dispozícii je aj tzv. mandátne združenie, keď verejné služby pre ostatné obce vykonáva jedna zo spolupracujúcich samospráv. Avšak táto inštitucionálna forma neumožňuje vstup slovenských samospráv do združenia, preto je v záujme cezhraničnej spolupráce, kvôli spojeniu slovenskej a maďarskej organizácie opäť účelné zvážiť vytvorenie siete, ktorá má dostatočnú flexibilitu a koordinačný charakter (*Gabbe, J. 2006*).

6. KONKLÚZIA – NÁVRH NA VYTVORENIE DVOJÚROVŇOVEJ ORGANIZÁCIE

Môžeme konštatovať, že uplatnenie modelu EGTC nie je v skúmanom slovensko-maďarskom prihraničnom regióne z krátkodobého aspektu relevantné, dá sa s ním rátať perspektívne. Preto môžeme navrhnúť vytvorenie siete spolupráce, ktorú strednodobo možno v závislosti od operatívneho charakteru kooperácie zasadiť do dvojúrovňovej organizácie:

I. Bude potrebná voľne inštitucionalizovaná organizácia, ktorá bude tvoriť rámec siet'ovej spolupráce. Môže ju tvoriť

- riadiaci orgán, v ktorom je zastúpený každý subjekt (verejnoprávne a súkromnoprávne subjekty) siete,

- pracovné skupiny, ktoré pracujú v jednotlivých oblastiach a ich úlohou je pripravovať rozhodnutia (tvoria ich jednotliví členovia a externí odborníci),
- operatívna manažérska organizácia, ktorá svojou administratívnou kapacitou podporuje fungovanie siete a je orientovaná na realizáciu, jej právna forma môže byť nezisková spoločnosť s ručením obmedzeným.

II. Bude potrebné jedno alebo dve samosprávne združenia

- združenie s právnou subjektivitou založené samosprávami na riešenie verejnoprávných úloh, ktoré sú v spoločnom záujme,
- eventúálne založenie združenia mandátneho typu v prípade menej intenzívnej kooperácie.

Napokon nemožno zabúdať na to, že okrem subjektov verejnej správy treba do suburbánnej spolupráce – v záujme jej efektívnosti – zapojiť aj ekonomické a občianske subjekty, čo umožňuje vytvorenie partnerskej siete. Treba zväžiť otvorenie siete pre štátnych občanov. Tento moment potvrdzuje oprávnenosť dvojúrovňovej organizácie, v rámci ktorej musí mať prioritu výstavba *informačnej siete* medzi partnermi. Z hľadiska plánovania a činnosti združenia by k relevantným údajom nemali mať prístup len spolupracujúci partneri a pracovné organizácie, treba ich ponúknuť všetkým regionálnym subjektom, ktoré sa chcú k združeniu pripojiť.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- Franzke, J. (2009) Gemeinsame Zukunft in der Grenzregion. Beitrag auf der deutsch-polnischen Konferenz „Polen und Deutsche“. http://dielinke-fraktion.brandenburg.de/fileadmin/download/PDF/Fraktion_in_Aktion/2009/dt_polnische_konferenz/Slubice_2009_Prof_Franzke.pdf. (4. jún 2010)
- Gabbe, J. (2006) Regional governance in Metropolen und grenzübergreifenden Regionen. Euregios und grezüberschreitende Zusammenarbeit. In: Kleinfeld, R. – Plamper, H. – Huber, A. (Hg.) *Regional Governance Band 1*. V&R unipress, Osnabrück, s. 365 – 374.
- Longo, F. (2006) Organisatorische Netzstrukturen und Management-Systeme. Voraussetzungen zur Steuerung von Regional Governance. In: Kleinfeld, R. – Plamper, H. – Huber, A. (Hg.) *Regional Governance Band 2*. V&R unipress, Osnabrück, s. 261 – 272.
- Priddat, B. (2006) Netzwerk, Cluster und Fusionen als drei Modelle von Regional Governance. In: Kleinfeld, R. – Plamper, H. – Huber, A. (Hg.) *Regional Governance Band 2*. V&R unipress, Osnabrück, s. 249 – 260.
- Somlyódyne, Pfeil E. (2003) *Önkormányzati integráció és helyi közigazgatás*. Dialóg Campus Kiadó, Studia Regionum.
- Tóth, P. – Mezey, I. (2009) A települési és területi önkormányzatok kapcsolatai a magyar-szlovák határ mentén. In: Hardi, T. – Tóth, K. (red.) *Határaink mentén. A szlovák-magyar határtárság társadalmi-gazdasági vizsgálata*. Fórum inštitút pre výskum menšín, Šamorín, s. 77 – 100.

Preklad: Galina Sándorová

ZOLTÁN CSIZMADIA

NETWORKING AKO PRÍLEŽITOSŤ

1. ÚVOD

V súčasnosti sa čoraz viac oceňuje spolupráca medzi inštitúciami, ktorá má charakter sieťového prepojenia. Vytváranie sieťovej spolupráce spoločností v rámci procesu globalizácie a vzniku informačnej spoločnosti je čoraz zjavnejšie vo všetkých sférach nášho života (Castells 2005). Spočiatku sa dôkladný výskum nových organizačných mechanizmov a štruktúr objavoval v oblasti hospodárskej spolupráce, vývoja, výskumu a inovácií (Csizmadia 2009), ale dnes sa už aj v kontexte občianskej spoločnosti (Kákai 2009), miestnych samospráv (Pálné Kovács 2009; Somlyódyne Pfeil 2010), lokalít (Csurgó a kol. 2009) a cezhraničnej spolupráce (Hardi 2010) berie do úvahy možnosť tzv. networkingu (vytvárania sietí).

Cieľom tejto štúdie je predstaviť procesy budovania sietí a ich výsledky zamerané na tvorbu sietí pre rozvoj verejných služieb v bratislavskej aglomerácii presahujúcej hranicu. Štúdia bola uskutočnená v rámci šiestich workshopov, ktoré boli súčasťou projektu AGGLONET. Po niekoľkých úvodných myšlienkach a teoretických úvahách uvádzame súhrn praktických skúseností a predkladáme dôležité závery, ktoré sme získali počas práce na rozvoji siete. Tieto činnosti sa realizovali v rámci viac ako 6 mesačnej spolupráce.

2. CIELE A PRIORITY NETWORKINGU

Všeobecným cieľom workshopov v rámci projektu AGGLONET bolo vytvorenie siete rozvoja služieb verejnosti na podporu rozvoja organizácií v bratislavskej aglomerácii presahujúcej hranice v záujme rozvoja účinnejších a úspešnejších riadiacich kapacít v oblasti sietí, partnerstva, programov a projektov.

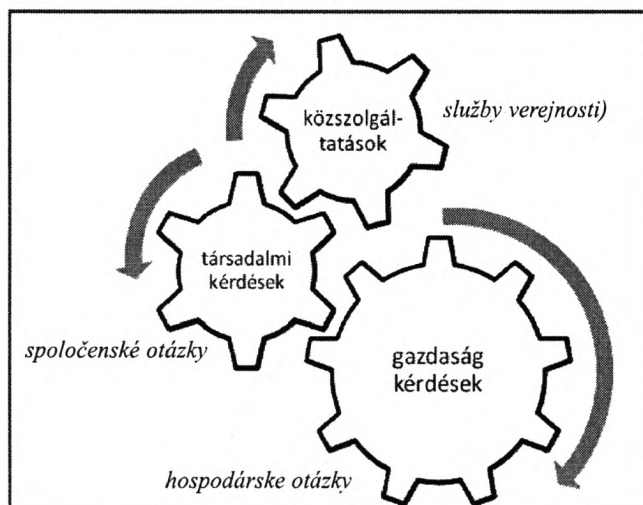
Budovania siete sa popri dvoch výskumných ústavoch priebežne zúčastňovalo šesť miestnych samospráv:

1. Obec Rajka	Győr-Moson-Sopron
2. Mesto Mosonmagyaróvár	Győr-Moson-Sopron
3. Obec Dunakiliti	Győr-Moson-Sopron
4. Mesto Šamorín	Trnavský kraj
5. Obec Podunajské Biskupice	Bratislavský kraj
6. Obec Vojka nad Dunajom	Trnavský kraj

Projekt vychádzal z predpokladu, že pre maďarský prihraničný región je dôležité uvedomiť si, že „sa nachádza na predmestí dynamicky sa rozvíjajúceho hlavného mesta a preto si svoj spoločensko-hospodársky rozvoj môže predstaviť nie ako oblasť na periférii vlastnej krajiny, ale ako podcentrum mestského regiónu (Mosonmagyaróvár) alebo ako jeho suburbánna (predmestská) zóna zabezpečujúca dobré životné podmienky“. Odhalenie hospodárskych a spoločenských problémov a problémov v oblasti poskytovania služieb obyvateľstvu vyplývajúcich z

existujúcej resp. budúcej predpokladanej cezhraničnej suburbanizácie, ich pochopenie a riešenie je nepredstaviteľné bez spolupráce na rôznych úrovniach. V záujme pravidelnej spolupráce a uľahčenia praktického života miestnych samospráv a poskytovateľov služieb na oboch stranách hraníc by bolo adekvátne vybudovať partnerskú sieť spolupráce.

Tabuľka č.1. Hlavné oblasti sieťovej spolupráce – parametre hlavných výziev suburbanizácie



Zdroj: autor

Konkrétnym cieľom pracovného balíka pre rozvoj siete bolo vytvorenie siete s cezhraničnou pôsobnosťou, ktorá sa zakladá v prvom rade na účasti dotknutých miestnych samospráv, ale v rámci možnosti integruje aj ostatných účastníkov, ktorých sme spoznali počas realizácie projektu (obyvateľstvo, občianska sféra, rozvojové inštitúcie, atď.)

Táto sieť musí po ukončení projektu umožniť realizáciu takých foriem spolupráce, ktoré zúčastneným samosprávam pomôžu reagovať na otázky, ktoré sa vyskytnú v spojitosti so suburbanizáciou.

Na spoločnom stretnutí sa veľmi rýchlo sformulovali otázky, ktoré sa zdajú byť najdôležitejšie najmä pre slovenskú stranu (zostavil Károly Tóth):

- otázky spojené s miestnymi samosprávami (činnosť, evidencia obyvateľov, zdaňovanie, systémy služieb);
- zmena spoločenských podmienok a vzťahov (kulturné nároky, náboženstvo, požiadavky na životné prostredie, spoločenské normy, verejný život, verejná bezpečnosť, zmena zloženia strednej vrstvy, vplyv nových generácií);
- integrácia mladej generácie do života obce či mesta;
- zmena v národnostnom zložení (pomer Maďarov a Slovákov, jazykové problémy, vnímanie kultúrnych rozdielov);
- rozšírenie individuálnych a miestnych hospodárskych vzťahov a ich vplyv (sociálny kapitál);
- riešenie kultúrnych rozdielov.

Projekt chcel prispieť ku vzniku spoločnej inštitucionálnej siete, ktorá by podnecovala spoluprácu účastníkov identického priestorového procesu, ktorí však majú rozdielny materinský

jazyk, patria k inému etniku a k inému inštitucionálnemu systému. Vyhľadáva oblasti, v ktorých dokážu miestne samosprávy v prihraničných oblastiach spolupracovať v každodennom živote pri zabezpečovaní potrieb miestneho obyvateľstva a zároveň spolupracovať s úradmi obidvoch štátov. Vznikajúca sieť neposilňuje len cezhraničné prepojenie a plnenie úloh miestnych samospráv, ale poskytuje príležitosť aj pre cezhraničnú spoluprácu zúčastnených úradov a poskytovateľov verejných služieb a napomáha ich cezhraničným činnostiam.

3. VÝHODY, KRITÉRIÁ ÚSPEŠNOSTI A MOŽNÉ RIZIKÁ NETWORKINGU

Sieť musíme vnímať ako novú resp. nanovo identifikovanú formu spoločenskej štruktúry, ktorá zohráva čoraz dominantnejšiu úlohu. Vytvorenie siete môže byť z viacerých hľadísk cenným a užitočným riešením.

Sieť vo všeobecnosti chápeme ako súbor bodov a spojnic. Na základe tohto prístupu môžeme v našom sociálnom prostredí nájsť rôzne typy sietí (napr. sociálna sieť), s ktorými musíme zaobchádzať ako s osobitnou formou spoločenskej organizácie, ktorá má konštrukčné, vývojové a funkčné parametre (sieťová organizácia).

Uvoľnenejšia, neformálna, ale hlavne formalizovaná, inštitucionalizovaná sieťová organizácia je spoločenská činnosť, ktorá vytvára aj rozvojový rámec (pomery medzi centrom a obvodom, rozdelenie úloh, práva a povinnosti). Nakoniec môžeme sociálne vzťahy medzi aktérmi organizovanej štruktúry chápať aj ako komunikačné a rozhodovacie systémy.

V tomto zmysle je kooperačná sieť obcí metropolitnej oblasti v podstate dôležitou novou príležitosťou usporiadania a v prvom rade je určená na to, aby miestne samosprávy a iné regionálne organizácie našli nové spôsoby na identifikáciu, pochopenie a riešenie svojich spoločných problémov.

Ako každý sociálny nástroj, aj sieťové usporiadanie má dve stránky. Nie je možné vnímať výlučne jeho prednosti, hoci väčšinou sa zdôrazňujú práve pozitíva (Tabuľka 1). Zoznam sa dá ďalej rozširovať, ale našim cieľom nebolo vypracovať komplexný súpis. Zameriavali sme sa na to, čo by mali organizácie pôsobiace v regióne mať na pamäti pri úvahách o vytvorení určitej siete.

Tabuľka 1. Výhody, nevýhody a ťažkosti pri vytváraní siete

Výhody – Silné stránky	Nevýhody – Slabé stránky
1. Horizontálna organizačná štruktúra (vodorovná organizácia, chýba hierarchia) 2. Heterogénne zloženie (mnohostrannosť, riešenie komplexných riešení) 3. Demokratické fungovanie, dobrovoľnosť, vlastný vnútorný cieľ ako integračná sila 4. Spolupráca, skupinová činnosť 5. Dynamický vývoj, premena, adaptácia 6. Ľahká možnosť rozširovania, zmeny konfigurácie, flexibilita	1. Ťažká udržateľnosť 2. Nie je vždy jasné rozdelenie práce 3. Nie je vždy jednoznačný koordinátor 4. Chýba súdržnosť, prílišná heterogénnosť 5. Nie je garantovaná jeho následná existencia a udržateľnosť 6. Nie sú jednoznačné komunikačné mechanizmy (zdieľanie informácií, rozdelenie, filtrácia, ovládanie a načasovanie, atď.)

Zdroj: autor

Počas šiestich stretnutí sme dospeli k záveru, že najdôležitejším cieľom pri odstraňovaní slabých stránok a hrozieb je nájsť zastrešujúcu a dynamizujúcu organizáciu, ktorá bude zohrávať funkciu „prvého medzi rovnými“ a čo najskôr vytvoriť vnútorný komunikačný systém siete. Na tomto základe si môžeme objasniť úlohy, očakávania, mechanizmy rozdelenia činností a uvažovať o tom, aké zdroje sú potrebné pre udržanie fungovania siete.

V hospodárskej sociológii môžeme nájsť rozsiahlu literatúru o výhodách prepojenia – v prvom rade najmä o ekonomických dôsledkoch rôznych sieťových riešení a dokonca rôznych foriem bilaterálnych či multilaterálnych vzťahov (Smith-Doerr – Powell 2005). Vplyvy môžeme rozdeliť do troch skupín podľa *výkonnosti, rozdelenia a difúzie*.

Dôsledky môžu byť vo všetkých troch prípadoch pozitívne, negatívne alebo zmiešané na úrovni jednotlivca, skupiny/spoločnosti, ale aj štátu (Tabuľka 2). Spoločenské, medziľudské a organizačné vzťahy súčasne ovplyvňujú výsledky hospodársko-spoločenských činností, rôzne riešenia a mechanizmy prenosu informácií, t.j. proces šírenia rôznych nápadov a myšlienok. Uvedené príklady sa viažu v prvom rade k hospodárskemu životu, ale môžu byť užitočné aj pri úvahách o vytvorení funkčne zložitej siete akou je spolupráca miestnych samospráv zameraná na rozvoj verejných služieb.

Tabuľka 2. Dôsledky prepojenia (výhody a nevýhody)

Výkon	Rozdelenie	Difúzia
INDIVIDUÁLNE Hľadanie práce Udržanie práce, ochrana Zbieranie informácií Priaznivejšie hodnotenie, uznanie Lepšie príležitosti na postup v kariére Priaznivejšie výhody, mzda, náhrady Rozbehnutie nového obchodu, podnikania ORGANIZAČNE Lepší a rýchlejší prístup k zdrojom Efektívnejšie organizačné vzdelávanie Rýchlejší, kvalitnejší vývoj a inovácia Zmiernenie neistoty Väčšia „schopnosť prežiť“ na trhu Nájdanie vyhovujúcej pracovnej sily Odporúčania, referencie	<i>Pozitívne dôsledky</i> Vyššie mzdy Príležitosti na postup v kariére, zadné vrátka Mentorovanie Sponzorovanie Dôvera Úverovanie	Prístup k informáciám Rozšírenie inovácií Tok a prenos poznatkov a schopností (najmä skrytých schopností) Adaptácia Prevzatie a kopírovanie modelov, vzorov, stratégií, spôsobov, Väčšia viditeľnosť Prestíž Účinnnejšia interpretácia výsledkov, úspechov (lepší marketing)
	<i>Negatívne dôsledky</i> Rodové Rasové / etnické Na základe príslušnosti k triede/vrstve Diskriminácia Obmedzovanie zdrojov Vylúčenie Exkluzivita	Koncentrácie Koordinačná elita Informačná elita Vylvlastnenie informácií Vplyv Nadmerná imitácia, opakovanie

Zdroj: Autor na základe údajov Smith-Doerr-Powell 2005: 388-393

Podľa počtu uvedených tematických okruhov je zrejmé, že empiricky najviac skúmanou oblasťou je skúmanie pozitívnych a negatívnych vplyvov na výkonnosť. Musíme vyzdvihnúť pozitívnu úlohu, ktorú vzťahy medzi ľuďmi a organizáciami a ich pozície v sieti zohrávajú pri efektívnej a viditeľnej interpretácii výsledkov ich trhovej pozície a prestíže v prostredí organizácií.

Možno je badateľné, že odhalenie dôsledkov je len v počiatočnej fáze a že ide o problém zložitý a neexistuje (ani nemôže existovať) jednotný teoretický rámec. Jednotlivé časti farebnej mozaiky môžeme zvýrazniť alebo v niektorých bodoch prepojiť len na základe výsledkov empirického výskumu na báze rôznych teórií. Napriek tomu však rozvoj siete nepredstavuje sám osebe úspešné organizačné riešenie problémov a vytvorenie nových rozvojových ciest na implementáciu riešení.

Podľa nás má úspešná prevádzka siete minimálne 6 nasledovných základných kritérií:

- spoločný cieľ (čo chceme dosiahnuť ako skupina);
- motivácia (prečo sa chceme osobne zapojiť);
- aktívna účasť (v akom rozsahu a s akou intenzitou sa chceme zapojiť do siete);
- spoločné hodnoty, pracovné metódy, identita (uľahčuje, ale nie je podmieňujúce kritérium);
- dôvera medzi členmi (nevyhnutná);
- účinná komunikácia (redundancia, vylúčenie informačného preťaženia);

Partnerské stretnutia počas trvania projektu poukázali na to, že miestnym samosprávam robili v počiatočnom štádiu ťažkosti hlavne vlastná motivácia, záujem a aktívna účasť (viac úloh, čas a energia, výber pracovníkov). Pri postupnom odhaľovaní problémov spojených so suburbanizáciou si čoraz viac účastníkov uvedomovalo, ktoré otázky spadajú do ich okruhu záujmov a aké sú ich spoločné ciele.

4. FÁZY A ZLOŽKY NETWORKINGU

Proces budovania siete sme prispôbením projektu rozdelili na šesť modulov. Jednotlivé moduly sme museli zrealizovať počas jednotlivých workshopov pri dodržiavaní vopred stanoveného logického postupu (Obrázok 2).

Obrázok 2. Jednotlivé etapy tvorby siete - pôvodná predstava



1. Predstavenie sa a základné zásady
2. Ciele a očakávania siete
3. Úlohy, kompetencie a povinnosti
4. Otázky manažmentu a komunikácie
5. Rozdelenie a upresnenie úloh v rámci siete
6. Hodnotenie a udržateľnosť

Zdroj: autor

Počas praktickej realizácie sa ukázalo, že poradie modulov 3 a 4 v systéme nebolo optimálne. Bolo by účinnejšie, aby sa najprv vyriešili otázky manažmentu a komunikácie a až potom sa rozdelili úlohy, kompetencie a povinnosti, lebo pri pôvodnom postupe bola spontánna aj koordinovaná komunikácia mimo workshopu príliš ťažkopádna.

Paralelne s budovaním siete prebiehalo na rôznych úrovniach aj zadefinovanie výziev a problémov spojených so suburbanizáciou (miestna samospráva, infraštruktúra, verejné služby, hospodárstvo, spoločnosť, atď.). Zdôrazňujeme to z dôvodu, že budovanie siete nám v podstate sťažovala skutočnosť, že výskum prebiehal paralelne a z hľadiska spoločných cieľov a motivácie to znamenalo, že účastníkov ovplyvňovali stále nové informácie a impulzy (Obrázok 3).

Obrázok 3. Obsahové zložky networkingu – priestorový rozsah suburbánnych výziev



Problémy, výzvy a príležitosti spojené so suburbanizáciou.

1. Miestna samospráva, zdaňovanie, usídľovanie sa.
2. Infraštruktúra, doprava, výstavba, verejné služby.
3. Hospodárstvo, pracovný trh, charakteristiky a nevýhody.
4. Zdravotníctvo, vzdelávanie, kultúra.
5. Integrácia, etnické a národnostné otázky, občianska.

Zdroj: autor

Pri príprave ďalšej spolupráce sa javí účinnejším riešením príprava dokumentácie takéhoto druhu vopred a využívanie komplexnej mapy problémov už v priebehu 1. a 2. modulu budovania siete (zásady, ciele a očakávania)

Podrobnú metodiku budovania siete na poskytovanie verejných služieb predkladáme vo forme praktickej príručky:

Tabuľka 3. Moduly rozvoja siete

1. <i>Odhalenie problémov, základné otázky budovania siete</i>	- Objasnenie prvotného cieľa budovania siete, predstavenie jednotlivých krokov - Predstavenie všeobecných spôsobov a cieľov budovania siete (prečo je dobré organizovať sa do siete, aké sú výhody a nevýhody) - Prediskutovanie okruhu možných účastníkov, s ktorými by ste chceli spolupracovať, smery možného rozširovania siete - Predchádzajúce skúsenosti účastníkov z iných sietí, ich účasť a pripomienky
2. <i>Ciele a očakávania</i>	- Objasnenie cieľa spolupráce, formy siete a možných metód - Aké sú priority a očakávania účastníkov - Faktory obmedzujúce spoluprácu: politické, jazykové, právne, materiálne, záujmové, atď.
3. <i>Funkcie siete</i>	- Zmapovanie a usporiadanie osobných a organizačných kompetencií účastníkov siete (osobný kapitál, spoločenský kapitál, organizačné zdroje, orientácia, záujmy) - Zostavenie možných zodpovedností, funkcií a záväzkov v rámci siete v nadväznosti na ciele a očakávania (kto, čo, ako, prečo, kedy) - V prípade organizácie s horizontálnou štruktúrou je dôležité vymedzenie základných zložiek, ktoré zabezpečujú celistvosť siete, jej hybné sily a životaschopnosť (kto by sa toho ujal, za akých podmienok) - Ktoré kompetencie chýbajú, koho by sa dalo ešte zapojiť do siete za účelom nahradenia chýbajúcich zložiek
4. <i>Manažment a komunikácia</i>	- Na základe prvých troch modulov si účastníci siete vytvorí a prijímú základy oficiálnych prevádzkových a komunikačných postupov a metód - Zostavenie a objasnenie základných pravidiel založenia siete a jeho fungovania - Finalizácia vyššie uvedeného sa uskutoční v poslednej fáze budovania siete - Komunikačné otázky (príležitosti: e-mail, web, elektronická plocha projektu, zoznam stretnutí, ich častosť, mechanizmus, vonkajšie vzťahy, marketing, atď.)
5. <i>Konečné rozdelenie úloh</i>	Pre všetky členské organizácie siete je potrebné vymedziť: - formu účasti - osobné hranice - aké úlohy budú koordinovať - v akých úloh sa budú angažovať
6. <i>Hodnotenie, udržateľnosť, ďalší rozvoj</i>	- Zhornutie výsledkov skupinovej práce - Hodnotenie procesu založenia siete (úspešnosť, účinnosť, ťažkosti, atď.) - Dokončenie predtým prijatých zásad a predpisov - Identifikácia krokov v záujme existencie, funkčnosti a rozvoja siete v budúcnosti, zostavenie úloh, ktoré je potrebné doriešiť.

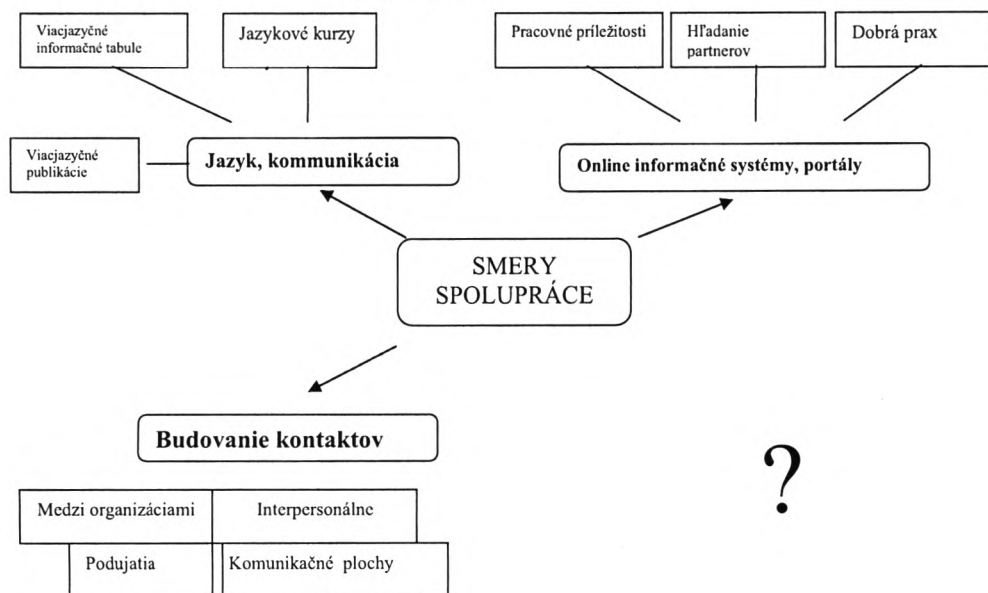
Zdroj: autor

5. VÝSLEDKY A SKÚSENOSTI NETWORKINGU

Štúdiu uzatvárame objasnením hlavných výsledkov dosiahnutých v priebehu stretnutí a skúseností, ktoré sme nadobudli pri riešení problémov vzniknutých počas praktickej realizácie. Zadefinovali sa najzávažnejšie otázky, s ktorými by sa miestne samosprávy chceli v prvom rade zaoberať v sieťovej štruktúre. Štúdia tiež zistila, že samosprávy by sa nechceli stať súčasťou ďalšej formálnej a skostnatej „sieťovej inštitúcie“ so zložitým systémom predpisov a pravidiel. Majú záujem skôr o projektovú štruktúru zastrešenú koordinátorom a založenú na vzájomnej dohode o spolupráci v uvoľnenejšom duchu a s menším rozsahom zodpovedností. Ďalej sa ukázalo, že v záujme účinnejšieho budovania siete musíme prehodnotiť aj pôvodne navrhované moduly rozvoja siete a do pôvodne zostavených 6 modulov zakomponovať viaceré právne kroky.

Na základe rozhovorov uskutočnených počas partnerských stretnutí a workshopov sa siete úplne nevyjasnili všetky možné smery sieťovej spolupráce, ale ukázala sa jednotná podpora niekoľkých oblastí a možných smerov (Tabuľka 4). Je zaujímavé, že nápady, ktoré si v počiatočnom štádiu získali väčšinovú podporu, sa nespájajú s vážnejšími inštitucionálnymi otázkami či infraštruktúrnymi, ekonomickými, správnymi či administratívnymi otázkami procesu cezhraničnej suburbanizácie. Najčastejšie uvádzanými heslami boli jazyk, komunikácia, informačné systémy, kontakty, podujatia, publikácie, internetové stránky, kurzy a komunikačné plochy. Sú to také transparentné, dobre zadané úlohy optimálneho rozsahu, ktoré je možné financovať z externých zdrojov (grantov), ktoré sú v plnom rozsahu vhodné na realizáciu rozvojového projektu na báze voľnej spolupráce v rámci siete za predpokladu, že budú publikované adekvátne výzvy pre takého projekt.

Obrázok 4. Možné oblasti a smery spolupráce



Prejdime na praktické skúsenosti z oblasti vytvorenia kooperačnej siete. Poučenia môžeme zhrnúť do štyroch väčších tematických okruhov:

1. Prípravné práce v pozadí: základnou skúsenosťou bolo, že prípravné práce nie je možné zamieňať s fázami budovania siete. V záujme plynulej realizácie šiestich modulov vývojových fáz je potrebná dôkladná a rozsiahla predprípravná fáza. Vhodné poradie by mohlo byť nasledovné: zadefinovanie problému, vymedzenie oblasti (geografické a obsahové), identifikácia a výber potenciálnych účastníkov, dôkladná analýza cieľov a priorít. Tieto činnosti je možné najúčinnšie vykonať za účasti možných partnerov a za pomoci externej odbornej organizácie ešte pred začatím aplikácie 6 krokového modulu.
2. Je potrebné riešiť aj problémy vyplývajúce z logiky kolektívnej činnosti. Založenie a neskoršie prevádzkovanie siete nastoľuje otázky, ktoré spoločenské vedy nazývajú problémom kolektívneho konania (Olson 1997, Elster 1995). Typickou dilemou z oblasti teórie hier môže byť stratégia hry na „čierneho pasažiera“, vyhýbanie sa roli „obetného baránka“ a využívanie „opatrnosti zo sebaobranu“. Takéto prekážky kolektívnej akcie sa dajú riešiť, odstrániť alebo minimalizovať len pomocou vonkajšej motivácie, vnútorných pravidiel a prostredníctvom vzájomných záväzkov. K tomu je však potrebné, aby sa konkrétne individuálne výsledky a výsledky a dôsledky na úrovni siete čím skôr identifikovali, priestorovo vymedzili, jasne prezentovali, uvedomili, aby boli neustále na zreteli a aktualizovali sa.
3. Bez ohľadu na dobre znejúcu horizontálnu, partnerskú, kooperačnú formu činnosti je prítomnosť budúceho účastníka aktívnej tvorby siete potrebná hneď od začiatku. Nehovoríme o vonkajšom účastníkovi, mentorovi, poradcovi, ale o partnerskej organizácii, ktorá bude mať záujem o účasť aj na neskorších činnostiach a preto bude motivovaná. Ak tieto faktory chýbajú, je veľmi ťažké pokračovať ďalej, proces sa môže zaseknúť na úrovni cieľov a priorít, nakoľko od tejto fázy sa objavujú a postupne rastú náklady na spoluprácu (nemusia to byť priamo finančné náklady, skôr náklady na voľný čas, energiu, využitie kontaktov, atď.).
4. Záver: dôležitú časť skúseností získaných počas procesu zdokonaľovania rozvoja siete tvorí identifikácia problémov spojených s finančnými činiteľmi. Prevzatie nových záväzkov nikdy nie je jednoduché. Bez adekvátneho finančného zázemia nebude sieť nikdy fungovať (kalkulácia a rozdelenie interných a externých nákladov). Aby sa sieť brala seriózne, je potrebná aj osobná obeť (vklad) a primerané vstupy zo strany všetkých jej členov.

Celkovo môžeme povedať, že napriek všetkým ťažkostiam bola práca na rozvoji siete úspešná a organizácie zapojené do projektu získali mnohé praktické skúsenosti. Podarilo sa vybudovať základy systému budúcej spolupráce šiestich samospráv ako jadra sieťovej spolupráce, v ktorej si účastníci čoraz viac uvedomujú spoločné ciele a možné úlohy, a v ktorej sa oboznámili so základnými vlastnosťami systémových organizačných riešení sieťového typu a čoraz viac očakávajú vypracovanie projektov týkajúcich sa budúcej spolupráce.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- Castells, M. 2005. A hálózati társadalom kialakulása. Az információ kora: Gazdaság, társadalom és kultúra. I. kötet. Budapest: Gondolat-Infonia.
- Csizmadia, Z. 2009. Együttműködés és újtóképeség. Budapest: Napvilág Kiadó.
- Csurgó B.- Kovács I.- Megyesi B. 2009: Helyi hálózatok Európában és Magyarországon. – Politikatudományi Szemle, 18. 2. 120-140. p.
- Elster, Joh. 1995. A társadalom fogaskerekei. Budapest: Osiris-Százdadvég.
- Hardi Tamás 2010. Features of Border Regions, Trans Border Co-operation and Movements Across the Hungarian-Slovakian Border. Megatrend Review, Vol. 7 (1). 103–118.

- Kákai László 2009. Civil kapcsolati viszonyok. *Civil Szemle* 2009/4. 111–133.
- Olson, M. 1997. A kollektív cselekvés logikája. Budapest: Osiris Kiadó.
- Pálné Kovács Iлона (ed.) 2009. A politika új színtere a régió. Pécs-Budapest: Pécsi Tudományegyetem – Századvég Kiadó. 242. p.
- Smith-Doerr, L. – Powell, W. W. 2005. Networks and economic life. In: Smelser, N. J. – Swedberg, R. (ed.): *The Handbook of Economic Sociology*. New York, Russell Sage Foundation. 379–402.
- Somlyódy Péter Edit 2009. Emerging local authority networks within the framework of local administration reform in Hungary. – *Geographia Polonica*, 82. 2. 5–20. p.

Preklad: Anna Antalová

EDIT SOMLYÓDYNÉ PFEIL

NÁSTROJE VEREJNEJ SPRÁVY

NA RIADENIE VPLYVOV SUBURBANIZÁCIE NA ÚZEMÍ BRATISLAVSKEJ AGLOMERÁCIE

1. ÚVOD

Predmetom štúdie je odhalenie právnych nástrojov, resp. nástrojov verejnej správy na riešenie problémov nastolených procesom suburbánneho osídľovania maďarskej strany Bratislavskej aglomerácie. Východiskom štúdie je zdanlivo ojedinelá situácia, kedy územie Bratislavskej aglomerácie siaha až na územie Maďarskej republiky. To znamená, že občania Slovenskej republiky sa za účelom využitia lacnejších životných podmienok presídľujú do našej vlasti a následne každodenne dochádzajú do zamestnania na území Slovenskej republiky. Táto migrácia zasahuje najmä mesto Mosonmagyaróvár, ktoré tvorí pod-centrum bratislavského územia, a tiež obce patriace do jeho suburbánnej zóny a poskytujúce kvalitné životné podmienky. Príťahovaní občania Slovenskej republiky teda nastoľujú množstvo otázok súvisiacich s fungovaním miestnych samospráv, pričom zodpovedanie, resp. riešenie týchto otázok si vyžaduje spoluprácu všetkých zúčastnených strán. Komplexným cieľom projektu „AGGLONET” s cezhraničnou pôsobnosťou je analýza možností na nadviazanie spolupráce medzi samosprávami pri riešení spoločných problémov.

2. MEDZINÁRODNÉ POŇATIE CEZHraničNEJ MOBILITY

S cezhraničnou mobilitou sa zaoberal už aj Direktorát zamestnanosti a sociálnych vecí Európskej komisie. Odborná správa vlastne poukazuje na okruh otázok spojených s týmto javom (*Nerb, G. et. al, 2009*). Faktom je, že na území Európskej únie priebežne narastá objem cezhraničnej mobility, a v rokoch 2006-2007 dosiahol počet dochádzajúcich 780 tisíc osôb. Jednoznačne musíme rozlišovať medzi pojmami „migrácia” a „mobilita”. Kým mobilita zasahuje väčšinu pracovníkov, tak pri migrácii dochádza k takým podstatným rozhodnutiam zo strany pracovníkov, ktorých následkom je zmena pracoviska aj trvalého bydliska. V porovnaní s tým, migrácia presahujúca hranice štátu, ktorá je stredobodom tejto štúdie, sa dá skúmať z dvoch hľadísk. Treba rozlišovať:

- Dochádzanie za prácou, kedy občan zanecháva trvalé bydlisko v štáte, ktorého je občanom a dochádza za prácou do susedného štátu,
- Spätné dochádzanie, kedy občan má trvalé bydlisko v susednom štáte, ale dochádza za prácou do štátu, v ktorom má občianstvo (*Nerb, G. et. al, 2009, s. 17*).

S týmito dvoma pojmami úzko súvisia „faktory príťažlivosti a odpudzovania” vypracované v spojitosti s teóriou migrácie (*Lee, E. S. 1972*). V našom prípade prichádza do úvahy najmä „faktor príťažlivosti”, kedy ľudí priťahuje za hranice najmä možnosť dosiahnutia vyšších príjmov alebo lepšie životné podmienky.

Takýmto spôsobom prieskum Európskej komisie sleduje aj proces spätného dochádzania, v spojitosti s ktorým zisťuje, že je motivovaný hlavne vývojom trhu nehnuteľností v prihraničných oblastiach, kde je denné dochádzanie veľmi rozšírené. Tento faktor charakterizuje aj mobilitu medzi Dánskom a Švédskom, ktoré sú dôrazným príkladom kyvadlovej migrácie.

Nižšie ceny nehnuteľností a nájmu, ako aj nižšie režijné náklady na bývanie motivujú Dánov, aby sa presídl'ovali z Kodane do Švédska a následne denne dochádzali za prácou do svojej vlasti. Táto situácia je v značnej miere podobná procesu, ktorý prebieha v Bratislavskej aglomerácii, avšak legislatíva, ktorá usmerňuje účasť regionálnych a národných inštitúcií na spolupráci v hraničnej oblasti, sa datuje z roku 1993.

Vzhľadom na dlhodobú spoločnú minulosť sa v roku 2005 odstránili infraštruktúrne a dopravné prekážky mobility, kedy sa otvoril most Øresund, spájajúci Kodaň s Malmö, čo malo tiež stimulačný vplyv na cezhraničnú mobilitu. Most otvára nové možnosti aj na dochádzanie s obchodným, resp. študijným cieľom, čo kompenzuje vyššie príjmy v Dánsku. Následne došlo k rýchlemu nárastu denne dochádzajúcich z 3 tisíc na 20 tisíc obyvateľov (Nerb, G. et. al, 2009, s. 79).

Dôležitým aspektom štúdia cezhraničnej mobility je prieskum obmedzujúcich faktorov, ktoré zahŕňajú nasledovné faktory, resp. ich absenciu: primerané jazykové znalosti, prístup k informáciám, stav infraštruktúry, uznanie dosiahnutého vzdelania, vyriešenie zdravotného a sociálneho poistenia, možnosť poberania dôchodku, rozdiely v mentalite ako aj rozdiely v daňovom systéme. Môžeme konštatovať, že vyššie uvedených oblastiach je situácia v každej prihraničnej oblasti špecifická a riešenie sa dá nájsť len osobitne so zreteľom a v medziach právnych noriem jednotlivých zúčastnených štátov.

Je isté, že napr. otázka zdaňovania vo vzťahu k zahraničiu je vo všeobecnosti komplikovaná a len málo štátov riešilo túto otázku v súvislosti s pohraničím. Aj keď k tomu došlo, na základe skúseností malo toto riešenie na dochádzajúcich skôr negatívny ako pozitívny vplyv.

Podľa španielsko-francúzskej úpravy obyvateľia pracujúci v 10 km pásme od hraníc sú povinní platiť daň vo svojom štáte a platia vyššiu daň, čo brzdí cezhraničnú mobilitu. Podobne je to vo fínsko-estónskych pomeroch, kedy občania periodicky pracujúci vo Fínsku platia vysoké dane. V oblasti holandsko-nemeckého a anglicko-írskeho pohraničia musia dotknutí podávať daňové priznania v oboch štátoch (Nerb, G. et. al, 2009, s. 79).

Z pohľadu pravidelne dochádzajúcich zamestnancov, ktorí si vybrali bydlisko v druhom štáte, je dôležitá otázka, ako vedia v tomto štáte využiť rôzne služby, ktoré obyvateľstvu poskytuje štát resp. miestna samospráva v mieste bydliska.

Nerovnováha, ktorá sa dotýka rozpočtov miestnych samospráv, spôsobuje napätie aj v hraničnej oblasti Dánska a Švédska, nakoľko hlavným smerom dochádzania je z dôvodu sťahovania Dánov do Švédska Dánsko. Na riešenie tejto situácie vznikla medzi oboma štátmi zmluva o platení kompenzácie Švédsku.

Táto zmluva však nevyriešila problémy, nakoľko zamestnanci žijúci vo Švédsku platia dane zo svojich príjmov v drvivej väčšine v Dánsku, pričom služby obyvateľstvu využívajú v mieste svojho bydliska. Oproti tomu však v aplikácii miestnych daňových zákonov vo vzťahu k cezhraničnej mobilite sa môžeme dočítať o vážnych obmedzeniach.

Napriek tomu, že v prípade tohto príkladu sa jedná o úspešnú cezhraničnú spoluprácu, čoho dôkazom je biotechnologický sektor, pracovný trh Øresund, zjednotený prístav Kodaň-Malmö, atď., vplyv cezhraničnej mobility na samosprávy sa nateraz nedoriedil.

Riešenie otvorených otázok na úrovni štátu je nevyhnutné, keďže cezhraničná mobilita môže mať vážne následky z pohľadu občanov. Ako je to vidieť v jednej ďalšej prihraničnej oblasti, v belgicko-holandských pomeroch v okamihu, keď občan začne pravidelne dochádzať

za prácou späť do vlastného štátu, z dôvodu zmeny trvalého bydliska stráca vo svojej vlasti nárok na podporu v nezamestnanosti, materský a rodičovský príspevok, ako aj výhody plynúce zo zdravotného a sociálneho poistenia. Naopak, Švédsko a Dánsko už spolupracujú a otázky materského a rodičovského príspevku, dôchodku a krátkodobej práceneschopnosti má už vyriešené (Nerb, G. et. al, 2009, s.52). Je zrejme, že sa jedná o otázky, ktoré si vyžadujú medzištátnu úpravu. Bez podpory štátu, ktorého občania pravidelne dochádzajú za prácou, sa problémy nedajú riešiť. Bohužiaľ, nie je to inak ani čo sa týka regulačných povinností vo vzťahu k službám obyvateľstvu poskytovaných miestnymi samosprávami.

Ak tvrdíme, že ani v prihraničných oblastiach starých členských štátov Európskej únie nefunguje všetko bez problémov, tak v pomeroch starých a nových členských štátov, kde má spolupráca veľmi krátku minulosť, nájdeme ešte menej regulácií, ktoré by mohli byť vzorom. Eurooblasť, ktorá vznikla v nemecko-poľskom pohraničí, si pochvaľuje spoluprácu na jednej strane medzi samosprávami a i krajinami. Hoci sa čoraz viac Poliakov sťahuje do Nemecka aj naopak, tzv. Partnerstvo Odra je len v počiatočnej fáze.

Nemecký partner upozorňuje hlavne na to, že prehnaná centralizácia Poľska, strach ústredia z toho, že by mala poskytnúť miestnym samosprávam a regionálnym inštitúciám potrebné kompetencie na riešenie spolupráce, prakticky zbavuje uvedenú oblasť schopnosti fungovať. Hoci Poľsko uskutočnilo regionalizáciu a kraje povýšilo na úroveň samostatných správnych celkov, napriek tomu zisťujeme na poľskej strane absenciu autority a právomocí. Nemecká strana nedávno zdôraznila, že Partnerstvo Odra má reálnu budúcnosť len v prípade, ak Varšavská vláda jednoznačne zvýši a prejaví svoj záujem, pretože bez politickej vôle a bez „nátlaku zhora“ poľsko-nemecká prihraničná oblasť nebude vedieť využiť svoj potenciál rozvoja (Franzke, J. 2009).

Samozrejme, dobré príklady sa dajú nájsť všade, avšak špeciálne riešenia nás nepriblížia k riešeniu otázok, ktoré si vyžadujú právne úpravy. Môžeme spomenúť EUREGIO EGRENSIS, ktorý sa nachádza v nemecko-českej prihraničnej oblasti, a ktorej základy spolupráce vznikli nezvyčajne už v roku 1992. Tu pôsobí v oblasti vzdelávania výmenný program študentov, ktorý sa nazýva „Bavorsko-český hosťovský školský rok“ (Bayerisch-Tschechische Gastschuljahr), pod záštitou ktorého môžu študenti dvoch štátov stráviť vzájomne jeden rok na gymnáziách susedného štátu. Konkurzu sa zúčastňujú gymnáziá miestnych samospráv zúčastnených v tomto Euroregióne, pričom výmenný program založený na štipendijnom systéme je v značnej miere financovaný z bavorských štátnych zdrojov a sčasti zo sponzorských príspevkov (Das Schulsystem...2006). Program výrazne prispieva k tomu, aby sa dva národy lepšie spoznali, aby sa posilnila regionálna identita, avšak nezasahuje do vzdelávacieho systému, a preto neposkytuje nasledovaniashodný príklad.

Hoci podľa odborného stanoviska je cezhraničná mobilita medzi novými členskými štátmi EÚ pomerne nízka, ako opačný príklad môžeme uviesť maďarsko-slovenskú prihraničnú oblasť, ktorá má svoje špecifické problémové oblasti. Z doterajších poznatkov je zrejme, že riešenie postavenia Slovákov, ktorí sa presťahovali do Maďarska a pravidelne dochádzajú za prácou do svojej vlasti je nepredstaviteľné bez účasti ich vlastného štátu. Bez potrebných úprav a dohôd na medzištátnej úrovni a potrebných právomocí nebudú vedieť postúpiť v riešení otázok nastolených cezhraničnou mobilitou ani miestni aktéri vrátane miestnych samospráv. Samozrejme, aj dnes existujú všeobecné rámcové právne predpisy, avšak vo väčšine prípadov nedávajú odpoveď resp. nedávajú optimálnu odpoveď na aktuálne otázky. V domácej právnej literatúre boli už aj dávnejšie publikované návrhy (Liszkaýné Nagy É. K. 2006), podľa ktorých by bolo vhodné riešiť práva a povinnosti občanov EHS, ktorí sa zdržiavajú u nás, samostatným zákonom.

3. PRÁVNE OTÁZKY SPOJENÉ S POSTAVENÍM SLOVENSKÝCH OBČANOV USADENÝCH V MAĎARSKU

Maďarská republika zabezpečuje v rámci zosúladenia právnych systémov Únie rozsiahle práva občanom Slovenskej republiky, ktorí sa presťahovali v rámci suburbanizácie Bratislavy do maďarských miest a obcí. V našej téme je smerodajným právnym predpisom Zákon I. z roku 2007 usmerňujúci právo na *voľný pohyb osôb a právo na vstup a pobyt* na území členských štátov (ďalej len „Zákon“), ktorého základom bola Smernica 2004/38/EK (29. apríl 2009) Európskeho parlamentu (o práve na voľný pohyb a zdržiavanie sa občanov a ich rodinných príslušníkov na území Európskej únie). Môžeme konštatovať, že v zmysle zákona bola v roku 2008 medzi žiadateľmi o povolenie na pobyt tretou najpočetnejšou skupinou skupina občanov so slovenským štátnym občianstvom s počtom 1633 osôb. Tvorili 6,1% celkového počtu žiadateľov o registráciu. Počet žiadateľov o trvalý pobyt je v ich prípade v celoštátnom pomere ešte nižší, 143 osôb, čo bolo 3,3% celkového počtu žiadateľov (Wetzel T. 2009, s. 105).

Východiskom našej analýzy je, že občania Slovenskej republiky, ktorí sa usadili v prihraničných oblastiach, sú občanmi EHS, nakoľko sú štátnymi občanmi členského štátu EU. (113/2007. (V. 24.) – Nariadenie vlády o vstupe a zdržiavaní sa občanov s právom na voľný pohyb a zdržiavanie sa ako vykonávací predpis Zákona I z roku 2007, ďalej len „NV“). V znamení harmonizácie právnych predpisov v rámci EÚ Maďarská republika zabezpečuje právo na voľný pohyb a zdržiavanie sa občanom EHS, na základe ktorého sa ich žiadosti posudzujú priaznivejšie. Títo sa môžu zdržiavať v našej vlasti v troch základných postaveniach:

Ako prvé je *právo na pobyt nepresahujúci 3 mesiace od vstupu na územie*. Toto právo si môžu uplatniť platným cestovným dokladom, resp. iným identifikačným dokladom až do toho času, kým ich pobyt neznamená neodôvodnenú záťaž pre náš sociálny systém.

V druhom prípade, občan EHS, ktorého pobyt presahuje 3 mesiace, je povinný najneskôr na 93. deň svojho pobytu nahlásiť svoj pobyt s uvedením svojich osobných údajov príslušným úradom. V tomto prípade sa nejedná o proces povoľovania pobytu, ale len registrácie. Počas registrácie je potrebné dokladovať podmienky a dôvod pobytu.

Na pobyt presahujúci 3 mesiace má právo ten občan EHS,

- a) ktorého dôvodom na pobyt je zárobková činnosť,
- b) ktorý počas celého pobytu disponuje dostatočnými zdrojmi pre seba a svojich rodinných príslušníkov, aby ich pobyt neznamenal neodôvodnenú záťaž pre náš sociálny systém.

Teda, ak občan EHS spĺňa tieto podmienky, tak sa stávajú oprávneným na pobyt aj jeho rodinní príslušníci (manžel a vyživované deti).

Podľa §21 NV (1) „žiadateľ disponuje dostatočnými zdrojmi, keď mesačný príjem na jedného člena domácnosti dosiahne minimálnu hodnotu starobného dôchodku...” Dostatočnými zdrojmi nedisponuje ten občan, ktorý je poberateľom starobného dôchodku, podpory v nezamestnanosti, resp. dávok nemocenského poistenia po dobu dlhšiu ako 3 mesiace v zmysle Zákona o sociálnej poisťovni a sociálnom poistení č. III z roku 1993 (ZSP).

Potvrdenie o registrácii vydáva príslušný úrad okamžite pri nahlásení a obsahuje dôvod pobytu a dátum vydania. Toto potvrdenie treba nahlásiť na Pristáhovaleckom úrade, ktorý je príslušný podľa miesta budúceho bydliska. Potvrdenie o registrácii má neobmedzenú platnosť. Právo na trvalý pobyt potvrdzuje povolenie na trvalý pobyt, ktoré sa vydáva na základe žiadosti.

Podľa §22 NV osoba podliehajúca zákonu má právo na využitie služieb zdravotného poistenia, ak sa jej počas celého pobytu v Maďarsku

a) financovanie služieb poskytovaných za podmienok identických s podmienkami maďarských poistencami zabezpečuje na základe priamo aplikovateľného zákona ES, medzinárodnej zmluvy alebo dohovoru.

Podľa §19 Zákona o sociálnom poistení, ods. 2, ak je občan s právom voľného pohybu a zdržiavania sa dlhšie ako 3 mesiace poberateľom starobného dôchodku, podpory v nezamestnanosti, resp. dávok nemocenského poistenia, tak notár o tejto skutočnosti upovedomí príslušný imigračný úrad podľa trvalého pobytu občana EHS. V takomto prípade občan EHS a jeho rodinní príslušníci neodôvodnene zaťažujú sociálny systém Maďarskej republiky a tým pádom strácajú svoje zvýhodnené postavenie.

Z uvedeného vyplýva, že občan EHS a jeho rodinní príslušníci ohlasujú svoje prvé bydlisko na území Maďarskej republiky počas registrácie a následne pri podaní žiadosti o vydanie povolenia na pobyt.

V prípade, že občan EHS ukončí svoj pobyt, je povinný túto skutočnosť oznámiť príslušným úradom. Právo občanov EHS na vstup a pobyt je možné obmedzovať pri dodržaní zásady proporcionality a tiež vzhľadom na také správanie sa dotýchnych osôb, ktoré by znamenalo skutočné, priame a vážne nebezpečenstvo pre základné hodnoty spoločnosti, najmä pre verejnú a národnú bezpečnosť, resp. verejné zdravie (§ 33).

Celý tento proces spadá pod kompetenciu Imigračného úradu, ďalej jeho regionálnych riaditeľstiev a je potrebné tiež upovedomiť Centrálny úrad registrácie dát a adres pobytu. V záujme sledovania oprávnenosti pobytu na území prebieha primerané spracovanie údajov. Imigračný úrad vedie s cieľom monitorovať zákonnosť pobytu o osobných údajoch občanov EHS a ich rodinných príslušníkov čiastkovú evidenciu, ako vyčlenenú súčasť centrálného registra cudzincov v oddelenej časti štátnych príslušníkov EHP v nasledovnej štruktúre (§ 75):

- evidencia občanov EHS s platným registračným preukazom,
- evidencia občanov s povolením na pobyt,
- evidencia občanov s povolením na trvalý pobyt.

Tieto evidencie obsahujú okrem mena aj osobné identifikačné číslo, adresu pobytu uvedenú na potvrdení o registrácii, dátum registrácie a údaje z platného cestovného pasu, resp. identifikačnej karty, atď. Tieto údaje sa dostávajú do centrálnej evidencie osobných údajov a údajov o trvalom pobyte občanov.

Tretia forma pobytu cudzinca na území Maďarskej republiky je získanie povolenia na trvalý pobyt. Právo na získanie povolenia na trvalý pobyt má ten občan EHS, ktorý sa zdržiava na území Maďarskej republiky z dôvodu zárobkovej činnosti nepretržite po dobu minimálne 5 rokov. Avšak povolenie na trvalý pobyt zaniká v prípade prerušenia pobytu nepretržite na 2 roky, alebo nariadením zákazu vstupu a pobytu na území.

Oplatí sa spomenúť aj niektoré pravidlá na získavanie nehnuteľností cudzincami, keď presídlenie je v danom prípade spojené aj so zámerom kúpy nehnuteľnosti. V našej vlasti obsahuje relevantné smerodajné usmernenia pri získavaní nehnuteľností cudzincami vládne nariadenie 7/1996. (I. 18.), ktoré sa od zmeny systému podstatne sprísnilo. Na základe dole uvedených sa jedná o obstaranie, ktoré je viazané na povolenie a patrí do pôsobnosti Regionálneho úradu štátnej správy:

1. § (1) ak majetok nie je klasifikovaný ako poľnohospodárska pôda, Regionálny úrad štátnej správy môže vydať potrebné povolenie zahraničnej právnickej alebo fyzickej osobe (s výnimkou dedenia), ak hromadné alebo verejné záujmy nie sú porušené.
2. Obstaranie nehnuteľnosti musí podliehať povoleniu, ak:

- bola cudzincovi nehnuteľnosť vyvlastnená v zmysle zákona (nariadenie 24 z roku 1976),
- cudzinec vymieňa svoju nehnuteľnosť za inú na území Maďarskej republiky,
- je cieľom obstarania zrušenie spoluvlastníctva,
- aj sa cudzinec za účelom výkonu práce zdržiava a žije minimálne 5 rokov na území Maďarskej republiky.

Na rozdiel od uvedených, ak sa cudzí občan zdržiava v našej vlasti za účelom zárobkovej činnosti, má povinnosť získať povolenie na obstaranie nehnuteľnosti ako samostatne zárobkovo činná fyzická osoba prísťahovaná na územie Maďarskej republiky s podmienkou, že je to bezprostredné potrebné pre hospodársku činnosť, kvôli ktorej sa prísťahoval.

Ak cudzinec ukončí podnikanie, je povinný najneskôr do jedného roka od zániku povolenia na podnikanie takto získanú nehnuteľnosť scudziť¹, alebo požiadať vedúceho úradu o povolenie na zachovanie vlastníckeho práva.

Z tejto právnej úpravy vyplýva, že práva občanov EHS pri obstaraní nehnuteľností sú výrazne obmedzené a obstaranie je možné výlučne spôsobom, ktorý podlieha štátnej kontrole.

Príslušný úrad si vyžiada stanovisko starostu/primátora príslušnej miestnej samosprávy podľa miesta nehnuteľnosti, či predaj nehnuteľnosti neporušuje záujmy samosprávy. Z tohoto vyplýva, že miestna samospráva dostane v každom prípade informáciu o zámere s nehnuteľnosťou.

Vo vzťahu k slovenským občanom je z hľadiska samosprávy poskytujúcej trvalý pobyt dôležité, aby občan s právom na voľný pohyb a zdržiavanie sa, ohlásil svoje prvé bydlisko na imigračnom úrade pri procese žiadosti o registráciu, resp. vydania potvrdenia o pobyte. (Zákon LXVI z roku 1992 o evidencii osobných údajov a údajov o pobyte občanov) Povinnosť uvádzať miesto pobytu nesúvisí s obstaraním nehnuteľnosti, predmetom oznámenia v procese registrácie môže byť aj nájom. Ak cudzinec nedisponuje vlastnou nehnuteľnosťou, pri registrácii miesta pobytu je vo vzťahu k oznamovateľovi ubytovateľom

- majiteľ alebo požívateľ nehnuteľnosti, ktorú súkromná osoba využíva,
- pri prenájme nehnuteľnosti prenajímateľ,
- atď.

Na záver uvádzame ešte zakladajúci dokument Európskej únie, Maastrichtskú zmluvu, v zmysle ktorého občianstvo Únie je len doplnkové a nenahrádza štátne občianstvo (II. nadpis 9. článok).

Občania únie majú právo

- a) na voľný pohyb a zdržiavanie sa na území členských štátov
- b) voliť a byť volení do Európskeho parlamentu ako aj v miestnych voľbách podľa miesta bydliska za takých istých podmienok, aké majú občania daného štátu. (Hlava II., článok 20).

Vyplývajú z tejto zmluvy majú občania únie prostredníctvom práva voliť rozsiahle právomoci pri ovplyvňovaní fungovania miestnych samospráv, čo sa týka aj problematiky využívania komunálnych služieb.

1 prevod vlastníckeho práva na inú osobu (pozn. prekl.)

4. O ÚPRAVE NIEKOĽKÝCH ODVETVÍ RELEVANTNÝCH Z HĽADISKA VYUŽÍVANIA KOMUNÁLNYCH SLUŽIEB

S ohľadom na vyššie uvedenú Maastrichtskú zmluvu, ďalej na to, že v Maďarskej republike je v zmysle zákona o miestnych samosprávach právo riadenia miestnych samospráv v rukách voličov, sa slovenskí občania s právom voliť stávajú súčasťou samosprávy príslušnej ich bydlisku. Z toho musíme vyvodiť záver, že im vzniká právo na využívanie služieb poskytovaných miestnou samosprávou. Nad rámec tejto všeobecnej klauzuly je potrebné zmieniť sa aj o niektorých odborných zákonoch, ktoré poskytujú vo väčšej či menšej miere pomoc pri pochopení detailnejších opatrení.

Základnú právnú úpravu zo strany Európskej únie pre nás predstavuje uznesenie Európskej komisie číslo 1408/71/EGK zo dňa 14. júna 1971 o uplatňovaní systému sociálneho zabezpečenia na zamestnané osoby a ich rodinných príslušníkov pohybujúcich sa v rámci Spoločenstva a tiež jeho vykonávací predpis číslo 574/72/EGK. Článok č. 1 tohto uznesenia definuje pojem, podľa ktorého sa „prihraničným pracovníkom“ rozumie každý pracovník, ktorý je zamestnaný na území jedného členského štátu a má bydlisko na území iného členského štátu, do ktorého sa vracia spravidla každý deň alebo aspoň raz za týždeň [b. b] Bydlisko sa definuje ako miesto obvyklého zdržiavania sa (trvalé bydlisko) a pobytom sa rozumie miesto prechodného bydliska.

V prípade občanov Slovenskej republiky, ktorí majú trvalý pobyt v Maďarskej republike, však aplikovanie tejto právnej úpravy naráža na ťažkosti. Na základe právneho predpisu sa „príslušnou inštitúciou“ nazýva inštitúcia, u ktorej je dotyčná osoba poistená v čase podania žiadosti o dávku, alebo inštitúcia, u ktorej dotyčnej osobe vzniká nárok, alebo by vznikol nárok, keby táto osoba alebo jej rodinní príslušníci mali bydlisko na území členského štátu, kde má inštitúcia sídlo. Výklad definície tohto pojmu vysvetľuje, že pokiaľ slovenský občan disponuje trvalým bydliskom na území Maďarskej republiky, táto skutočnosť zakladá jeho právo na dávky z príslušných štátnych inštitúcií. Totiž podľa bodu p) príslušného právneho predpisu sa pod pojmom „inštitúcia miesta bydliska“ a „inštitúcia miesta pobytu“ v tomto poradí, rozumie inštitúcia, ktorá je príslušná k poskytovaniu dávok v mieste, kde má dotyčná osoba bydlisko, a inštitúcia, ktorá je príslušná na poskytovanie dávok v mieste, kde sa dotyčná osoba zdržiava, podľa právnych predpisov, ktoré sa na túto inštitúciu vzťahujú. Právny predpis definuje „príslušný štát“ ako členský štát, v ktorom má príslušná inštitúcia sídlo. Právny predpis určuje osobnú pôsobnosť tak, že „...toto nariadenie sa vzťahuje na pracovníkov, ktorí podliehajú, alebo podliehali právnym predpisom jedného, alebo viacerých členských štátov a ktorí sú štátnymi občanmi jedného z členských štátov...“ (čl. 2, odsek 1)

Vecná pôsobnosť uvedeného právneho predpisu sa vzťahuje na

- nemocenské dávky a dávky v materstve
- dávky v invalidite vrátane tých, ktoré sú určené na udržanie alebo zlepšenie zárobkovej schopnosti
- dávky v starobe
- dávky pozostalým
- dávky pri pracovných úrazoch a chorobách z povolania
- podpora pri úmrtí
- dávky v nezamestnanosti
- rodinné dávky

Nariadenie Rady (EHS) č. 574/72 z 21. marca 1972, ktorým sa stanovuje postup pri vykonávaní nariadenia (EHS) č. 1408/71 o uplatňovaní systémov sociálneho zabezpečenia na zamestnancov a ich rodiny, ktorí sa pohybujú v rámci spoločenstva ustanovuje vo vzťahu k hore uvedeným rodinným dávkam nasledovné: Ak v tom istom období vzniká nárok na rodinné dávky, resp. nárok na rodinné prídavky na rodinného príslušníka z toho istého dôvodu súbežne dvom rozličným osobám, tak je treba vo vzťahu k oprávnenosti nárokov aplikovať zákony platné v štáte, kde má rodinný príslušník trvalý pobyt. Z tohto dôvodu treba v zmysle čl. 73, ods. 1 a 2, a tiež čl. 74, ods. 1 a 2 nárok na rodinné dávky, resp. rodinné prídavky posudzovať, ako keby nárok vznikol na základe právnych predpisov štátu, v ktorom má trvalé bydlisko rodinný príslušník, ktorého sa dávky týkajú.

V súlade s týmito právnymi predpismi obsahuje náš právny systém v oblasti sociálneho poistenia jednoznačné usmernenia.

Pôsobnosť zákona III z roku 1993 sa vo vzťahu k verejným službám v oblasti sociálneho poistenia rozširuje aj na prisťahovalcov, ďalej z pohľadu opatrení definovaných v §7 ods. 1 aj na obyvateľov štátov, ktorí pristúpili k Európskej sociálnej charte, ktorí sa právoplatne zdržiavajú na území Maďarskej republiky.

Pôsobnosť zákona sa vzťahuje na

- občana s právom voľného pohybu a zdržiavania sa v prípade, ak v čase podania žiadosti o podporu spĺňa podmienky špecifikované zákonom a uplatňuje si svoje právo voľného pohybu a zdržiavania sa na území Maďarskej republiky dlhšie ako 3 mesiace, a v zmysle zákona o evidencii osobných údajov a miesta pobytu disponuje registrovaným bydliskom, ako aj
- z pohľadu starobného dôchodku v systéme sociálneho zabezpečenia na pracovníkov pohybujúcich sa v rámci Únie, na osoby vymedzené nariadením rady EHS č. 1408/71 ako samostatne zárobkovo činné osoby a ich rodinných príslušníkov v prípade, že v čase podania žiadosti o podporu spĺňa podmienky špecifikované zákonom a uplatňuje si svoje právo voľného pohybu a zdržiavania sa na území Maďarskej republiky dlhšie ako 3 mesiace, a v zmysle zákona o evidencii osobných údajov a miesta pobytu disponuje registrovaným bydliskom

Podľa §7 ods. 1 Zákona o sociálnom zabezpečení „...miestne orgány, bez ohľadu na okruh pôsobnosti a príslušnosť, majú povinnosť osobám, ktoré sú na to odkázané zabezpečiť dočasnú pomoc, stravu a ubytovanie v prípade, že bez uvedenej pomoci je ohrozený ich život, resp. telesná integrita“. Poskytovateľ pomoci má právo požadovať náhradu nákladov na poskytnutú pomoc od orgánov, ktoré sú kompetentné a miestne príslušné uvedenú pomoc poskytnúť. Teda občan členského štátu Európskej únie má nárok na finančné dávky, sociálne dávky v naturáliách, ako aj služby inštitúcií poskytujúcich osobnú starostlivosť, za podmienok vymedzených Zákonom o sociálnom poistení.

Na záver zákonodarca konštatuje o financovaní sociálnych opatrení, že „Štátny príspevok pripadajúci na obyvateľa zahŕňa prostriedky, ktoré sú potrebné na pokrytie výdavkov miestnych samospráv pri poskytovaní finančných a naturálnych dávok, ako aj štátny príspevok stanovený rozpočtovým zákonom na pokrytie prevádzkových nákladov verejných sociálnych služieb“ (§ 126). Takýmto spôsobom sa miestne samosprávy dostanú do uspokojivej situácie vtedy, ak cudzinci, ktorí sa presídlili do našej vlasti, nahlásia na príslušných úradoch trvalý pobyt. Bohužiaľ, na toto nemáme žiadnu garanciu. Oproti sociálnej sfére, v prípade verejného vzdelávania poskytuje zákonodarca oveľa menej predpisov a nariadení, ktorých by sa mohli cudzinci pridŕžať v súvislosti s ich využitím.

Situácia je celkom nová, nakoľko sa jedná o prisťahovalcov zo susedného štátu, ktorí neovládajú maďarčinu. V prípade maďarskej menšiny žijúcej na území Slovenskej republiky už máme skúsenosti s využívaním vzdelávacích inštitúcií (Reisinger A. 2009). Tento špeciálny stav vychádza z toho, že občania EHS, hoci v našom prípade slovenskej národnosti, pričom táto etnická skupina je v Maďarskej republike uznávaná ako národnostná menšina, predsa nemôžu byť zaradení medzi nich, lebo sú štátnymi občanmi Slovenskej republiky. Z toho dôvodu nie je možné uplatňovať Zákon o národnostných menšinách pri zabezpečovaní a využívaní verejných služieb obyvateľstvu.

Odsek VII. zákona LXXIX. z roku 1993 o verejnom vzdelávaní obsahuje aj ustanovenia medzinárodného charakteru a tak sa dotýka aj otázok zahraničných výchovno-vzdelávacích inštitúcií v Maďarsku na jednej strane, ako aj maďarských výchovno-vzdelávacích inštitúcií v zahraničí na druhej strane. Obširnejšie to znamená [108. § (1)-(2)], že

- na území Maďarskej republiky môže pôsobiť zahraničná výchovno-vzdelávacia inštitúcia vtedy, resp. môže vydávať zahraničné vysvedčenia, ak má v krajine pôvodu štatút výchovno-vzdelávacej inštitúcie, a ňou vydávané vysvedčenia sú právoplatne uznávané.
- výchovno-vzdelávacia inštitúcia je registrovaná Ministerstvom školstva, ktoré tiež vydáva zriaďovateľovi všetky povolenia potrebné pre začatie prevádzky. Zriaďovateľ v prípade, že medzinárodná zmluva neustanovuje inak, môže požiadať o vydanie povolení potrebných k začatiu prevádzky. Pri založení zahraničnej výchovno-vzdelávacej inštitúcie, ako aj pri zabezpečení vzdelávania, jeho kontroly, atď. je potrebné aplikovať predpisy toho štátu, ktorý uznáva výchovno-vzdelávaciu inštitúciu za svoju. Úlohu kontrolného orgánu pri overení zákonnosti zabezpečuje v rámci zákonom stanovených úloh príslušný odbor vzdelávania. Takáto výchovno-vzdelávacia inštitúcia môže v Maďarskej republike vzniknúť a pôsobiť aj na základe medzinárodnej zmluvy. Takúto inštitúciu registruje Ministerstvo školstva.
- s výchovno-vzdelávacou inštitúciou, resp. so zriaďovateľom výchovno-vzdelávacej inštitúcie môže minister zodpovedný za vzdelávanie uzatvoriť dohodu.

Je zjavné, že v prípade dohody so Slovenskou republikou sa situácia zjednoduší. Tu sa však musíme odvolať na vyššie uvedené, lebo je zjavné, že v takejto situácii nemôže materský štát (t.j. Slovensko) ponechať všetko na miestne samosprávy. Bolo by vhodné prispieť k riešeniu otázok vzdelávania, ako aj s tým súvisiaceho financovania medzištátnymi dohodami. Maďarské samosprávy vykonávajú okrem iného úlohy spojené s verejným vzdelávaním povinne. Preto považujeme za pravdepodobné, že v prípade ak dieťa s cudzím štátnym občianstvom prihlásené na trvalý pobyt u miestnej samosprávy dosiahne školopovinný vek, u miestnej samosprávy vzniká voči nemu povinnosť zabezpečiť jeho vzdelávanie. V spojitosti s týmto sa vynára otázka, akým spôsobom a v rámci akých vzdelávacích inštitúcií, resp. v rámci akej formy spolupráce medzi miestnymi samosprávami bude možné zabezpečiť vzdelávanie v prípade, ak prisťahovaní občania budú požadovať výučbu v slovenskom jazyku. Štát zohráva v tomto dôležitú úlohu preto, lebo pre miestne samosprávy zabezpečujúce úlohy spojené so vzdelávaním to bude predstavovať zníženie rozpočtu, nakoľko štátne normatívy nepokrývajú vstupné náklady. Miestne samosprávy budú nútené pokryť tieto výdavky z vlastných zdrojov. Daňová povinnosť cudzích štátnych príslušníkov (ako to uvádzame nižšie) nie vždy zakladá vyššie daňové príjmy pre obce, v ktorých majú trvalé bydlisko.

5. DAŇOVÉ PRÁVO A PRAVIDLÁ ODVODOVÉHO ZAŤAŽENIA V MAĎARSKO-SLOVENSKÝCH POMEROCH

V Maďarskej republike upravuje daňové povinnosti fyzických osôb zákon CXVII. z roku 1995. V zmysle § 3 tohto zákona sa jeho platnosť vzťahuje na fyzické osoby, ich príjmy a na daňové povinnosti súvisiace s týmito príjmami.

Okrem toho sa daňová povinnosť tuzemských fyzických osôb vzťahuje na všetky príjmy (neobmedzená daňová povinnosť), kým pri zahraničných fyzických osobách sa daňová povinnosť vzťahuje len na príjmy plynúce zo zdrojov na území Maďarskej republiky, resp. na základe medzinárodných zmlúv na príjmy zdaňované podľa zásady reciprocity (obmedzená daňová povinnosť). Aj na základe zásady reciprocity sú rozdiely v zákone opodstatnené, ale uplatňovanie zásady reciprocity v žiadnom prípade nemôže pre daňovníka znamenať rozšírenie daňovej povinnosti oproti tomu, čo ustanovuje zákonom. V otázke vzájomnosti je smerodajné stanovisko ministra.

Medzi Maďarskou a Slovenskou republikou už dlhodobo existuje dohoda týkajúca sa tejto problematiky, konkrétne je to zákonom C. z roku 1996 upravená zmluva podpísaná v Bratislave dňa 5. augusta 1994 o zamedzení dvojakého zdanenia a zabránení daňovému úniku v odbore daní z príjmov a z majetku.

Táto zmluva sa vzťahuje na osoby, ktoré majú bydlisko alebo sídlo v jednom alebo v oboch zmluvných štátoch (tzv. rezidenti).

Táto zmluva sa vzťahuje na dane z príjmov a z majetku, v Maďarskej republike

- daň z príjmov fyzických osôb
- daň spoločností
- dane z pozemkov
- daň z budov

Výraz „osoba“ zahŕňa fyzickú osobu, spoločnosť a všetky iné združenia osôb. Na účely tejto zmluvy výraz „rezident jedného zmluvného štátu“ označuje každú osobu, ktorá podľa práva tohto štátu podlieha v tomto štáte zdaneniu z dôvodu svojho bydliska, stáleho pobytu, miesta vedenia alebo akéhokoľvek iného podobného kritéria.

Ak je fyzická osoba podľa ustanovenia odseku 1 tohto článku rezidentom oboch zmluvných štátov, určí sa jej postavenie takto (§ 4. ods. 2):

a) Predpokladá sa, že táto osoba je rezidentom toho štátu, v ktorom má stále bydlisko; ak má stále bydlisko v oboch štátoch, predpokladá sa, že je rezidentom toho štátu, ku ktorému má užšie osobné a hospodárske vzťahy (stredisko životných záujmov).

b) Ak nemožno určiť, v ktorom štáte má táto osoba stredisko svojich životných záujmov, alebo ak nemá stále bydlisko v žiadnom štáte, predpokladá sa, že je rezidentom toho štátu, v ktorom sa obvykle zdržiava, ak sa táto osoba obvykle zdržiava v oboch štátoch alebo v žiadnom z nich, predpokladá sa, že je rezidentom toho štátu, ktorého je štátnym občanom, z čoho vyplýva, že *Slovenský štátny občan bude zdaňovať svoje príjmy v Slovenskej republike*.

c) Ak osoba iná ako fyzická osoba je rezidentom oboch zmluvných štátov, predpokladá sa, že je rezidentom toho štátu, v ktorom sa nachádza miesto jej skutočného vedenia. Na účely tejto zmluvy výraz „stála prevádzkareň“ označuje trvalé zariadenie na podnikanie, v ktorom podnik úplne alebo sčasti vykonáva svoju činnosť, zahŕňa najmä miesto vedenia, závod, kanceláriu, továrňu, dielňu, atď.

Je potrebné uviesť, že „ak spoločnosť, ktorá je rezidentom jedného zmluvného štátu, dosahuje zisky alebo príjmy z druhého zmluvného štátu, tento druhý štát nemôže zdaníť dividendy vyplácané spoločnosťou s výnimkou prípadov, ak sa tieto dividendy vyplácajú rezidentovi tohto druhého štátu. To znamená, že ak spoločnosť, ktorá je rezidentom Slovenskej republiky vypláca dividendy občanovi Slovenskej republiky, ktorý je rezidentom Maďarskej republiky, tak Maďarsko tieto príjmy zdaní.

Zmluva definuje právny titul vyplácania, čo dosť komplikuje aplikáciu zmluvy a tiež samotné zdaňovanie. Ako príklad, v prípade príjmov z úrokov „úroky, ktoré majú zdroj v jednom zmluvnom štáte a poberá ich rezident druhého zmluvného štátu, možno zdaníť iba v tomto druhom štáte, ak tento rezident je skutočným vlastníkom úroku“. Teda je pravdepodobné, že úroky platené slovenskou bankou štátnemu občanovi Slovenskej republiky, ktorý je rezidentom Maďarskej republiky sa musia zdaňovať v Maďarsku. Toto isté pravidlo platí aj pre licenčné poplatky.

Odmeny iné ako penzie vyplácané jedným zmluvným štátom alebo jeho správnym útvarom, alebo miestnym orgánom tohto štátu fyzickej osobe za služby preukázané tomuto štátu alebo jeho správne útvary, alebo miestnemu orgánu podliehajú zdaneniu iba v tomto štáte (článok 19). Nehnutelný majetok, ktorý vlastní rezident jedného zmluvného štátu a ktorý je umiestnený v druhom zmluvnom štáte, možno zdaníť iba v tomto druhom štáte. (§ 22)

Z citovanej zmluvy môžeme teda vyvodit' záver, že v prípade, ak rezident Maďarskej republiky má také príjmy, resp. majetok, ktoré sa v súlade s ustanoveniami tejto zmluvy zdaňujú v Slovenskej republike, Maďarská republika takýto príjem, resp. majetok oslobodí od daňovej povinnosti. Hoci Maďarská republika uprednostňuje právo Slovenskej republiky zdaňovať, daň zaplatenú v zahraničí umožňuje odpočítať len z dane, ktorá sa vypočíta podľa domácich zákonov, t.j. ukladá daňovníkovi povinnosť zaplatiť celú daň vypočítanú podľa domáceho zákona.

Z načrtnutej právnej úpravy môžeme konštatovať, že zdaňovanie závisí v prvom rade od štátu slovenských štátnych občanov, ktorí sa presťahovali do Maďarskej republiky, čo najviac vystihuje pojem „domáca príslušnosť“.

6. ZÁVER

Môžeme skonštatovať, že problematika cezhraničnej mobility predstavuje pomerne novú oblasť. Hoci sa EÚ snaží orientovať legislatívu členských štátov, sme ešte v úplných počiatkoch v riešení prihraničných vzťahov. Nevyriešený status prisťahovalcov sťažuje objasnenie právomocí občanov Slovenskej republiky presídlených do našej vlasti, ako aj povinností štátu, resp. miestnych samospráv.

Prinajmenšom to súvisí s tým, že Imigračný úrad ako kompetentná inštitúcia, neviduje údaje o tom, či žiadateľ o registráciu uvádza vo svojej žiadosti adresu svojho trvalého bydliska alebo len prechodný pobyt. Eviduje výlučne miesto bydliska, pričom právna úprava EÚ definuje pojmy bydlisko a pobyt rozdielne. Dôležitá je aj otázka, že v maďarských obciach Bratislavskej aglomerácie žijú slovenskí občania, avšak miestna samospráva má nárok na štátnu podporu v spojitosti s komunálnymi službami poskytovanými obyvateľstvu výlučne podľa počtu obyvateľov, ktorí majú v danej obci trvalý pobyt.

Týmto spôsobom by sme chceli upozorniť aj na nesprávnu terminológiu, ktorá opakovane poukazuje na to, čo sme už viackrát prízvukovali, že vzniknuté problémy sa nedajú riešiť výlučne na úrovni miestnych samospráv. Keďže problematika má medzištátny charakter, je potrebná angažovanosť a podpora ústredných vlád.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- Das Schulsystem in Bayern, Sachsen und der Tschechischen Republik mit Glossar. EUREGIO EGRENSIS im Rahmen des Projektes CLARA@eu. Marktrechwitz–Karlsbad–Zwickau, 2006 Mai.
- Franzke, J. (2009) Gemeinsame Zukunft in der Grenzregion. Beitrag auf der deutsch-polnischen Konferenz „Polen und Deutsche“. http://dielinke-fraktion.brandenburg.de/fileadmin/download/PDF/Fraktion_in_Aktion/2009/dt_polnische_konferenz/Slubice_2009_Prof_Franzke.pdf. (2010. június 4.)
- Lee, Everett S. (1972): Eine Theorie der Wanderung. In: Széll, G. (Hg.) *Regionale Mobilität*. München, 115–129. pp.
- Liszkayné Nagy É. K. (2006) A külföldiek magyarországi bevándorlásának, illetve letelepedésének szabályozása, és elbírálásának gyakorlata a kezdetektől napjainkig. PhD értekezés tézisei. PTE Állam- és Jogtudományi Kar Doktori Iskola, Pécs. (Témavezető: Kiss László egyetemi tanár.)
- Nerb, G.–Hitzelsberger, F.–Woidich, A.–Pommer, S.–Hemmer, S.–Heczko, P.: Scientific Report on the Mobility of Cross-Border Workers within the EU-27/EEA/EFTA Countries. Final Report. European Commission DG Employment and Social Affairs. January 2009.
- Reisinger A. (2009) Szlovák-magyar határon átnyúló oktatási kapcsolatok. In: Hardi T.–Tóth K. (ed.) *Határaink mentén. A szlovák-magyar határtérség társadalmi-gazdasági vizsgálata*. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja. 101–130. p.
- Tóth P.–Mezey I. (2009) A települési és területi önkormányzatok kapcsolatai a magyar-szlovák határ mentén. In: Hardi T.–Tóth K. (ed.) *Határaink mentén. A szlovák-magyar határtérség társadalmi-gazdasági vizsgálata*. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja. 77–100. p.
- Wetzel, T. (2009) A bevándorlás kérdése Magyarországon. PhD értekezés. Pázmány Péter Katolikus Egyetem Jog- és Államtudományi Kar Doktori Iskola, Budapest. (Témavezető: Kilényi G. és Varga Zs. A.)
- Zweckverband EMS Dollart Region Satzung. Veröffentlicht im Amtsblatt des Reg.-Bez. Weser-Ems Nr. 50 v 10.12.2004. S. 1206. <http://www.edr.icserver8.de/index.php?id=48>.

Preklad: Anna Antalová

ISTVÁN PRILESZKY

VEREJNÁ DOPRAVA V CEZHRANIČNEJ AGLOMERÁCII

Špecifickým rozlišovacím prvkom bratislavskej aglomerácie je, že jej územie sa nachádza v dvoch štátoch, nakoľko presiahne štátnu hranicu. Práve tento cezhraničný charakter má osobitný význam z pohľadu kolektívnej dopravy. Táto štúdia sa zaoberá špecifickými otázkami kolektívnej dopravy vyplývajúcimi z jej cezhraničného charakteru.

1. POSTAVENIE DOPRAVY V AGLOMERAČNÝCH OBLASTIACH

V aglomeračných oblastiach doprava dostáva významnú úlohu, nakoľko dobrá doprava napomáha vytvoreniu vzťahov medzi jednotlivými obcami. Nedostatok dopravných možností, respektíve ich nedostatočná úroveň však zabráni rozvoju daného regiónu.

V aglomeračných oblastiach je potrebné z pohľadu dopravy rozlíšiť centrálnu aglomeračnú osídlenie (ďalej centrum) a ostatné osídlenia regiónu (ďalej osídlenie).

Používajúc túto kategorizáciu cestovateľské nároky aglomerácií podľa smeru cestovania môžeme rozdeliť do dvoch skupín:

- cestovanie medzi aglomeračným centrom a ostatnými osídleniami aglomerácie a
- cestovanie medzi jednotlivými aglomeračnými osídleniami.

Významné postavenie majú vzťahy medzi centrálnymi aglomeračnými osídleniami, pretože najväčšiu príťažlivosť smerom k susedným osídleniam vyvíja práve centrálnu osídlenie (veľkomesto).

V aglomeračných oblastiach, ktoré disponujú s vyšším počtom obyvateľstva a rozvinutejšou del'bou práce, môže existovať významný cestovateľský nárok aj medzi aglomeračnými osídleniami, pričom môžeme považovať za zákonitosť, že čím je aglomerácia väčšia a vyspelejšia, tým má doprava medzi osídleniami väčší význam. Tento jav je v priamej súvislosti so skutočnosťou, že dejiská jednotlivých ľudských činností (zamestnania, vzdelávacie a iné inštitúcie, obchodné, správne, zdravotnícke a iné zariadenia, atď. (t. j. funkcie) vo väčších a vyspelejších aglomeračných pásmach sú menej koncentrované v centrálnych osídleniach, ako v prípade menších a menej vyspelých.

Jav, keď ľudia v rámci svojho spôsobu života vykonávajú pravidelné cestovania, nazývame mobilitou. Merným číslom mobility je špecifický cestovateľský nárok, ktorý vyjadruje počet cestovaní, ktoré počas určitého času (zvyčajne počas jedného dňa) vykoná jedna osoba priemerne.

Uspokojenie cestovateľských nárokov sa uskutočňuje 2 spôsobmi: individuálnou dopravou alebo verejnou kolektívnou premávkou (iným slovom dopravou podľa cestovného poriadku alebo verejnou hromadnou dopravou).

Doprava podľa cestovného poriadku zohráva nenahraditeľnú úlohu v živote obyvateľstva. Pri uspokojení potrieb súvisiacich s mobilitou však dostáva čoraz väčší dôraz využívanie osobných motorových vozidiel, avšak individuálna doprava ani v budúcnosti nebude jediná. Individuálna doprava, ktorá spočíva v používaní osobného motorového vozidla

- ani napriek celkovej motorizačnej vyspelosti nie je dostupná pre každého,
- si vyžaduje viac energie,
- vo väčšej miere znečisťuje životné prostredie,
- potrebuje mnohonásobne viac dopravnej plochy (ciest, parkovacích miest).

Udržateľný rozvoj je možné dosiahnuť iba účelným pomerom medzi individuálnou a kolektívnou dopravou. A preto zachovanie postavenia hromadnej dopravy, respektíve jej zvyšovanie (aj keď v menšej miere ako v minulosti), prináša výhody pre celú spoločnosť. Táto skutočnosť sa odzrkadľuje aj v tom, že verejná doprava je považovaná za službu verejnosti a jej prevádzkovanie je zabezpečené normami, ktorými sú uplatňované verejné záujmy. Dôležitým prvkom prevádzky je náhrada prevádzkových strát ako aj financovanie rozvoja väčších rozmerov verejnými financiami.

2. OTÁZKA CEZHRANIČNÉHO CHARAKTERU

Cezhraničná aglomerácia z aspektu dopravy má zvláštne postavenie. Členstvo v EÚ z viacerých pohľadov znížila, respektíve zrušila postavenie štátnych hraníc. V doprave s osobnými motorovými vozidlami štátna hranica prakticky neznamená žiadnu prekážku, avšak vo verejnej doprave (v hromadnej doprave) si štátna hranica aj naďalej zachovala svoju deliacu rolu.

Vo verejnej doprave je potrebné rozlíšiť domáce a zahraničné linky.

Regulácia domácich liniek patrí do národnej pôsobnosti, v rámci ktorej slovenská aj maďarská regulácia rozlišuje miestnu (v rámci jedného osídlenia) a medzimestskú (medzi jednotlivými osídleniami) dopravu. Na obidva druhy liniek sa vzťahuje obmedzenie, že nemôže prekročiť štátnu hranicu.

Podľa regulácie iba medzinárodné linky môžu prechádzať štátnou hranicou. Filozofia regulácie medzinárodných liniek sa veľmi rozlišuje od domácich liniek. Túto činnosť štáty nepovažujú za službu verejnosti a uvádzanie liniek sa uskutočňuje z iniciatívy dopravných spoločností s úmyslom dosiahnuť prevádzku so ziskom. K prevádzkovým nákladom štát ani samosprávy neprispievajú a ani prípadná strata nie je pokrytá verejnými financiami. Regulácia medzinárodných liniek je založená na myšlienke, že cezhraničné cestovanie nie je súčasťou každodenného života obyvateľov a v tejto forme dopravy sú realizované väčšinou cestovania individuálneho charakteru, ktoré nezdôvodňujú posúdenie typické pre služby verejnosti, ani financovanie z verejných financií.

V aglomeračnej doprave v súvislosti s kratšími vzdialenosťami zohráva úlohu najmä autobusová doprava a preto sa v ďalšom budeme sústreďovať práve na ňu.

Spoločné pravidlá medzinárodnej osobnej dopravy reguluje Nariadenie Rady č. 684/92/EGK. Nariadenie sa vzťahuje na tých dopravcov Európskej únie, ktorí vykonávajú medzinárodnú osobnú prepravu autobusom s kapacitou viac ako deväť osôb.

V zmysle čl. 3a. nariadenia k vykonaniu medzinárodnej osobnej dopravy autobusom dopravca musí disponovať povolením vydaným kompetentným úradom v mieste sídla v danom členskom štáte. Povolenia sú vystavené s názvom podnikania osobného dopravcu a sú neprenosné na tretiu stranu. Dopravca, ktorý získa dané povolenie, môže linku prevádzkovať aj za pomoci subdodávateľa. Žiadosti o vydanie povolenia je potrebné predložiť úradom členského

štátu (ďalej povoľujúci úrad), na území ktorého sa nachádza miesto odchodu. K vydaniu povolenia je potrebný súhlas každého úradu členského štátu, cez ktorého bude realizovaný nástup a výstup cestujúcich. Nariadenie uvádza aj prípady, v ktorých nie je možné povolenie vystaviť. Povoľujúci úrad, respektíve úrady členských štátov dotknutých trasou, iba v prípade nesplnenia podmienok vymenovaných v nariadení, môžu žiadostiam nevyhovieť. Od 1. januára 2000 v prípade, ak existujúca medzinárodná autobusová linka na priamo dotknutých trasách vážne ohrozuje životaschopnosť železničnej dopravy, členský štát, so súhlasom komisie, po upovedomení dopravcu, je oprávnený po šiestich mesiacoch prerušiť, alebo vziať späť povolenie oprávnené na prevádzkovanie medzinárodnej autobusovej linky. Skutočnosť, že dopravca ponúka nižšiu cenu ako iný cestný alebo železničný dopravca, alebo skutočnosť, že určitá trasa je už obsluhovaná inými cestnými alebo železničnými dopravcami, nie sú dôvodom neakceptovania žiadosti.

V zmysle nariadenia teda podnikanie zaevidované na území Maďarska, ktoré mieni prevádzkovať autobusovú linku s cestovným poriadkom s odchodom z Maďarska, ktorá však zasiahne aj územie Slovenska, si musí zaobstaráť povolenie prostredníctvom maďarských úradov. Úrady Maďarskej republiky v rámci úradného povolenia musia požiadať o vydanie súhlasu úrady štátov, ktoré sú dotknuté trasou autobusovej linky. Úrady v lehote dvoch mesiacov vydajú rozhodnutie o súhlase. Súhlas môžu odoprieť iba v prípade, ako príčina nesúhlasu figuruje v článku 7, odstavce 4 spomínaného nariadenia.

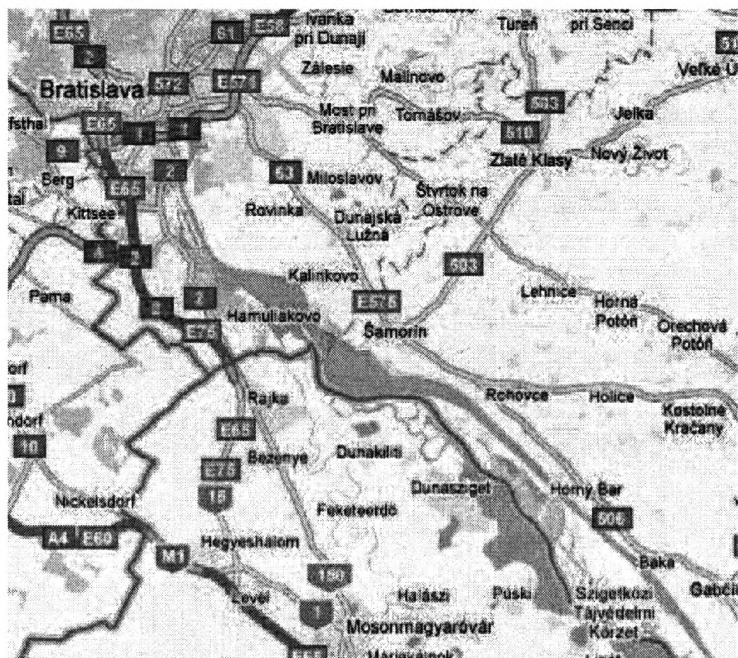
Cezhraničná aglomerácia sa nachádza v tom zvláštnom postavení, že čiastočne aj každodenné cestovanie jej obyvateľstva sa realizuje v medzinárodnej relácii, ktoré vzhľadom na ich hlavné črty (pravidelnosť, cieľ cesty, atď.) by sa realizovali ako domáce cesty. Na prevádzkovanie tuzemských (čiže nie medzinárodných) dopravných systémov je v každom štáte osvedčená prax, ktorá zabezpečuje verejnoprospešné fungovanie verejných dopravných systémov. Pri plánovaní verejnej dopravy nie je prvoradé dosiahnuť ziskovosť podnikania, ale vytvorenie vhodného dopravného systému, ktorý zodpovedá spoločenským predstavám, a ktorý zahŕňa ochranu životného prostredia, obhospodarovanie pozemkov, sociálne aspekty a mnoho iné stanoviská. V prípade medzinárodných liniek v medzinárodnom meradle je takéto priame uplatňovanie medzinárodných záujmov neosvedčené. Z dôvodu hospodárskeho záujmu sú v tejto kategórii dopravné spoločnosti iniciátormi.

Hlavným problémom cezhraničnej dopravy aglomerácie je skutočnosť, že domáce dopravné systémy nie sú schopné prispôbiť sa k cezhraničnému charakteru aglomerácie, a medzinárodný dopravný druh, vzhľadom na svoju regulačnú filozofiu, nie je vhodný na to, aby zabezpečoval cestovanie verejného charakteru prispôbené ku každodennému životu obyvateľstva.

3. CEZHRANIČNÝ CHARAKTER BRATISLAVSKEJ AGLOMERÁCIE

Vytvorenie aglomerácií je výsledkom dlhoročného vývoja. Hybná sila procesu spočíva v neustálom zosilňovaní vzťažnej sily centrálného osídlenia na svoje prostredie. Ak sa táto vzťažná sila rozširuje aj mimo územia štátu, môžeme hovoriť o cezhraničnej aglomerácii. V prípade Bratislavy sa jej cezhraničný charakter zosilnel odvtedy, ako sa obidva štáty stali súčasťou EÚ.

1. obrázok. Maďarské osídlenia v širšej prítlačlivosti Bratislavy



Hlavné faktory umožňujúce spojenie prihraničných regiónov sú nasledovné:

Maďarské obce v blízkosti Bratislavy, predovšetkým Rajka a Dunakiliti boli osídlené početným množstvom slovenského obyvateľstva. Ich spôsob života je spätý so Slovenskou republikou, čiže oni každodennou pravidelnosťou cestujú cez štátne hranice.

Dochádzanie do zamestnania

V oboch štátoch boli vytvorené také podnikania, ktoré zamestnávajú aj zamestnancov spoza hraníc. V závislosti od hospodárskych cyklov sa mení miera dennej migrácie zo Slovenska do Maďarska alebo opačne. Väčšie podnikateľské zväzky majú aj vlastné autobusové linky na dopravu zamestnancov. Avšak podniková doprava zamestnancov nie je uspokojujúcim riešením, nakoľko tieto linky poskytujú priestor pre dochádzanie do zamestnania iba pre určité spektrum potenciálnych zamestnancov. V prípade menších osídlení zopár zamestnancov nepredstavuje dostatočný objem pre to, aby zamestnávateľia vytvorili podnikovú autobusovú linku. Ďalším spektrom je, že menší zamestnávateľia nie sú schopní prevádzkovať vlastné autobusové linky, nakoľko u týchto zamestnávateľov prijatí práce prekáža nedostatočná miera verejnej dopravy. Mesto, alebo obec v blízkosti hranice samozrejme môže urobiť nábor na zamestnancov aj spoza hraníc, avšak k tomu je potrebná uspokojujúca verejná doprava. Ak táto chýba, znamená to vážny nedostatok pri vytvorení sídiel podnikaní v takýchto regiónoch.

Vzdelávacie kontakty

Na všetkých troch stupňoch vzdelávania boli vytvorené cezhraničné kontakty. Návšteva slovenskej základnej alebo strednej školy má svoje opodstatnenie u občanov presídlených do

Maďarskej republiky. Môže sa však vyskytnúť aj opačný prípad u ľudí maďarskej národnosti žijúcich na území Slovenska v oblasti vzdelávania v materinskom jazyku.

Vo vysokoškolskom vzdelávaní univerzita v Bratislave môže byť prirodzeným vzdelávacím priestorom pre Slovákov bývajúcich v Maďarsku, ale vzdelávaním v cudzom jazyku môže priťahnúť aj maďarských študentov a obyvatelia Slovenska s maďarským materinským jazykom môžu navštevovať vysokoškolské inštitúcie v Mosonmagyaróvári alebo v Győri.

Nákupy a iné kontakty

Nákupný turizmus dosiahol značné rozmery už aj v minulosti a jeho mieru ovplyvňuje zmena pomeru valuty.

Intenzita kontaktov sa zhruba nachádza na hraničnej hodnote, na ktorej je už opodstatnené vytvorenie dopravy na základe cestovného poriadku s charakterom verejnej služby. V budúcnosti môžeme očakávať, že aj ľudia s iným štátnym príslušenstvom ako slovenským, budú viac spojení s Bratislavou.

Prirodzeným sprievodným javom vývoja bude, že prítlačivosť tohto veľkomesta bude čoraz väčšia aj v osídleniach na maďarskej strane hranice.

4. ROZVOJ CEZHRANIČNÝCH DOPRAVNÝCH SLUŽIEB

4.1. Autobusová doprava

Najefektívnejším prostriedkom uspokojenia krátkodobých cestovateľských nárokov je autobus, ktorý vďaka svojej priestorovej, časovej a kapacitnej flexibilitě najviac zodpovedá danostiam bratislavskej aglomerácie, najmä cestovaniu cez hranice.

Zlepšenie autobusovej obsluhy môžeme dosiahnuť dvomi spôsobmi:

- rozšírením medzinárodných liniek a
- spojením medzinárodných dopravných sietí.

Toto dvojité riešenie ilustruje obrázok č. 2.

Z hospodárskych dôvodov každopádne môžeme navrhnúť druhý spôsob a to i napriek tomu, že jeho realizácia si vyžaduje riešenie viacerých regulačných problémov. Spojenie národných sietí nachádzajúcich sa v blízkosti hranice si vyžaduje pomerne malé prekročenie nákladov, nakoľko linky absolvujú iba malú vzdialenosť navyše. Takto vytvorené linky, ktoré prechádzajú hranicou, by mali dvojaký charakter:

- jednak, tak, ako doteraz, by slúžili na účely domáceho cestovania na územiach oboch štátov,
- a na druhej strane by umožnili realizovať cezhraničné pravidelné cestovania vo väčšej miere.

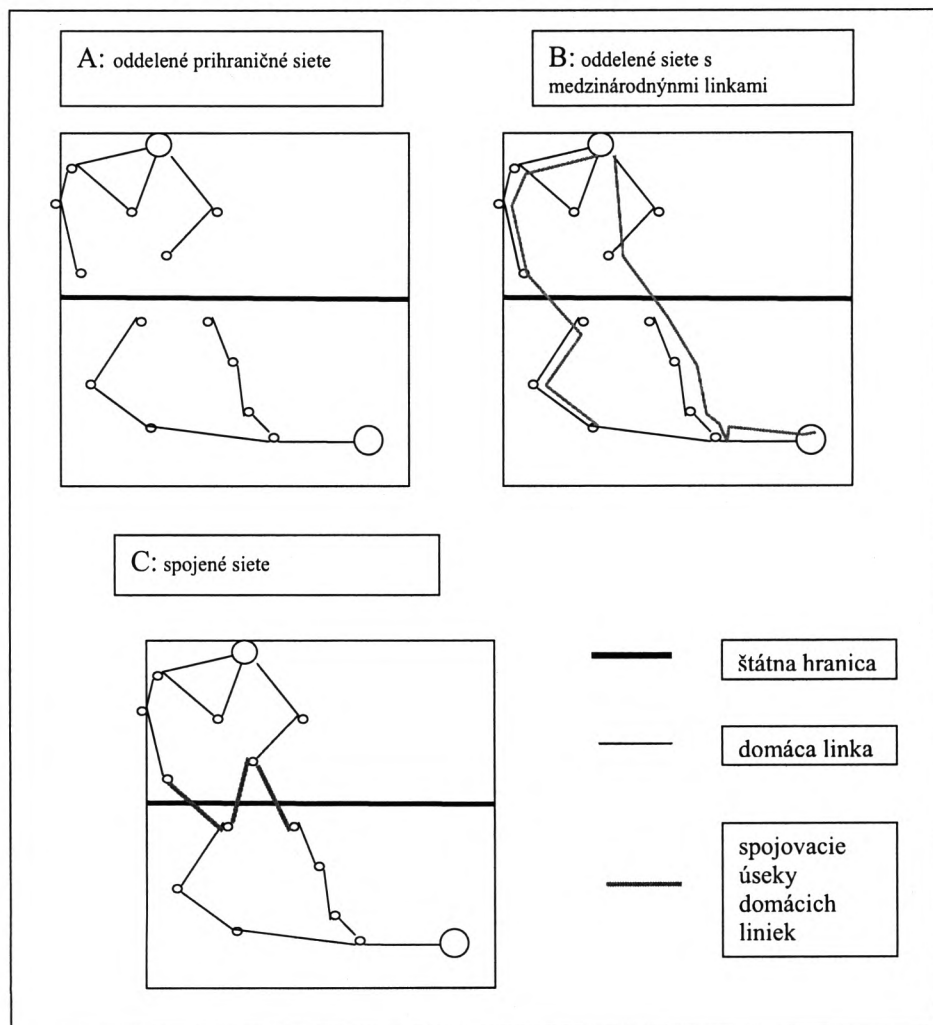
Pri súčasných cestovateľských nárokoch by to znamenalo výmenu cestujúcich pri hraničiach vo zvýšenom počte.

V súčasnej situácii maďarské osídlenia sú späté predovšetkým s maďarským regionálnym centrom, Mosonmagyaróvárom a so župným sídlom Győr. Je prirodzené, že táto spojitosť je charakteristická v živote regiónu, nakoľko možnosti silnejšej spojitosti s Bratislavou a kontaktu so spôsobom života sa vytvorili predovšetkým po vstupe do EÚ.

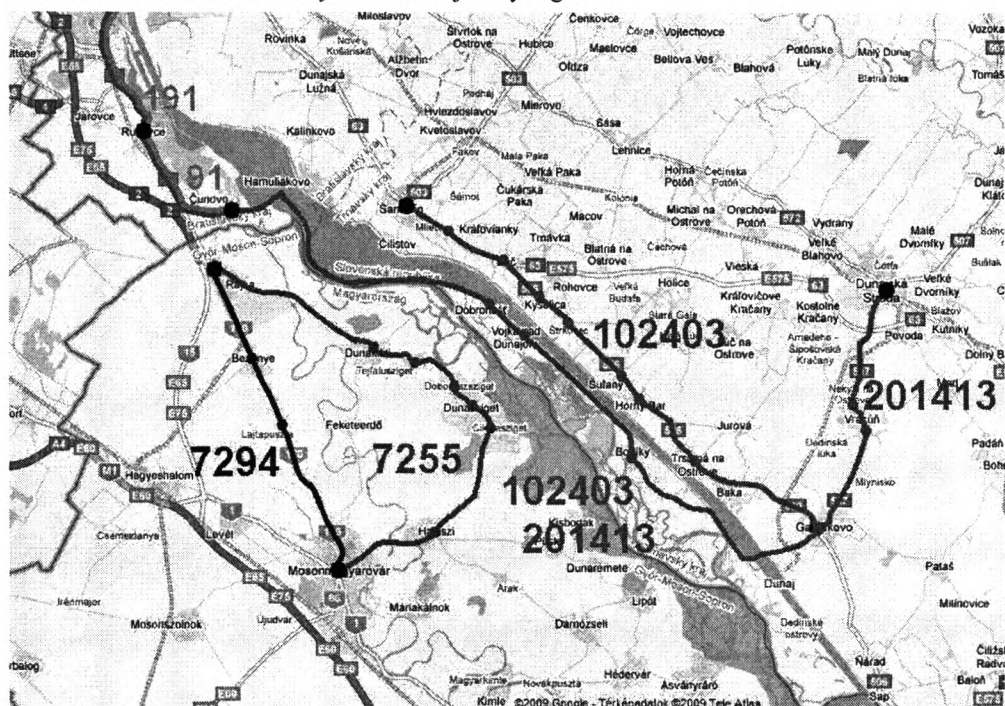
Aj na slovenskej strane je situácia podobná. V súlade s uvedenými terajšiu situáciu z hľadiska verejnej dopravy môžeme charakterizovať, že časti aglomerácie, ktoré sa nachádzajú v jednej aj druhej krajine, vytvárajú separovaný celok. Zo slovenskej strany sú dopravné kontakty do Bratislavy zabezpečené. Z maďarskej strany sú verejnou dopravou zabezpečené kontakty smerom na maďarské regionálne centrá, na Győr a Mosonmagyaróvár.

Súčasnú situáciu charakterizuje mapa zobrazaná na 3. obrázku, na ktorej je viditeľné, že maďarská územná časť je spojená dvomi hlavnými autobusovými linkami s mestom Mosonmagyaróvár a bratislavská miestna doprava je ukončená pri Rusoveiach. Cezhraničná doprava je zabezpečená iba prostredníctvom medzinárodných liniek, ktorých počet je však nedostatočný a ani ich cestovný poriadok nezodpovedá aglomeračným požiadavkám (napríklad dochádzka do školy alebo zamestnania).

2. obrázok. Možné modely cezhraničných dopravných služieb



3. obrázok. Prieskum súčasnej autobusovej linky regiónu



Otázky zodpovedané dotazníkovým prieskumom súvisiacim s dopravou nasvedčujú tomu, že

- v regióne je vysoký pomer individuálnej dopravy, ktorý nepriamo poukazuje na nedostatky verejnej dopravy,
- s možnosťami dopravy do Bratislavy je obyvateľstvo v značnej miere nespokojné.

Za účelom zlepšenia podmienok cezhraničnej dopravy navrhujeme vyznačenie trate podľa 4. obrázku. K podrobnejšiemu vypracovaniu zahrňujúcemu aj cestovný poriadok by bol potrebný detailný prieskum cestovateľských nárokov. Ešte predtým je však potrebné vytvoriť regulačný systém prevádzkovania.

4. obrázok. Cezhraničné autobusové linky s charakterom verejnej služby



4.2. Železničná doprava

V súčasnej dobe pre cestovanie aglomerácií neexistujú dostupné železničné služby. Pre región je k dispozícii železničné spojenie na trase Bratislava–Rajka–Hegyeshalom–Mosonmagyaróvár. K efektívnosti železničných liniek je potrebné také početné množstvo cestujúcich, aké ešte v podobe pravidelného cezhraničného aglomeračného cestovania neexistuje. Podľa našej mienky by zlepšenie kvalitatívnych parametrov železničného spojenia (napríklad skrátenie času cestovania, zvýšenie pravidelnosti vlakov) vyžadovalo náklady takých rozmerov, ktoré by neboli pomerné so ziskom vyplývajúcim z vyššieho počtu cestujúcich. Železničné spojenie môže byť účelnou súčasťou dopravného systému aglomerácie vtedy, ak by vznikla taká železničná služba medzinárodnej a regionálnej (Budapešť–Bratislava, Győr–Bratislava) dopravy, ktorá by vo forme takpovediac „vedľajšieho produktu“ znamenala vhodnú ponuku aj pre cezhraničné cestovanie.

4.3. Lodná doprava

V dôsledku preplnenosti cestnej dopravy v jednotlivých aglomeráciách prichádzajú do úvahy aj možnosti využitia vodnej dopravy. V našom prípade k dispozícii máme vodnú cestu Rajka–Bratislava, avšak nedostatkom tejto cesty je, že možné prístavné miesto v Rajke sa nachádza ďaleko od samotnej obce. Nakoľko cestné spojenie je v tejto relácii vyslovene dobré (diaľnica), prevádzkovanie lodných liniek na aglomeračné cestovanie nie je racionálne. Prichádza však do úvahy skôr na turistické účely.

5. REGULAČNÉ ÚLOHY NA RIEŠENIE JEDNOTNEJ DOPRAVY AGLOMERÁCIE

Pri súčasnej regulácii vytvorenie cezhraničnej verejnej dopravy podľa cestovného poriadku je realizovateľné iba spoločnými úsiliami kompetentných úradov obidvoch štátov. Následkom toho sa načrtávajú nasledovné hlavné otázky riešenia:

a. Otázky reciprocity

Cezhraničný charakter prináša pre obidve krajiny mnoho výhod. Je však otázne, v akej miere sa tieto výhody objavujú u týchto strán. V našom prípade je cieľom cestujúcich pochádzajúcich z príťažlivosti aglomerácie Bratislava a je opodstatnená otázka, či je rovnaká zainteresovanosť obidvoch krajín na realizácii týchto ciest.

b. Dvojité financovanie

Pri financovaní strát liniek premávajúcich na území obidvoch štátov je dôležitým východiskovým bodom, aby sa na financovaní strát podieľali obidve krajiny. Pri tomto bode sa nebude zaoberať s tým, či financovanie je v kompetencii štátnych, regionálnych alebo samosprávných úradov, venujeme sa iba zásadám.

Čo sa týka miery podielu, máme k dispozícii viac predstáv.

Nakoľko sa jedná o službu verejnosti, zásadne môže byť, aby stratu uhradila krajina, ktorej občania sa podieľali na jej vytvorení (v prospech ktorých sa uskutočnila stratová služba). Uplatňovanie tejto zásady by následne spôsobilo, že vzniknutú stratu by bolo potrebné v zmysle nejakej metódy rozdeliť podľa štátneho občianstva cestujúcich na linke. Takto je možné učiť s dostatočnou presnosťou iba vtedy, ak bude zavedený taký systém elektronických cestovných lístkov, v ktorom pri nákupe lístka okrem údajov cesty sa zaeviduje aj štátne občianstvo. (Toto sa by sa samozrejme týkalo aj permanentných lístkov). Druhá predstava je, keď stratu znáša strana, na území ktorej vznikla. K tomu sú však potrebné zložitejšie výpočty, ale s použitím elektronického lístkového systému a dostatočnou informatickou podporou je možné kalkulovať rozdelenie straty medzi krajinami.

Spomedzi dvoch aproximácií sa metóda založená na štátnom príslušenstve javí ako viac opodstatnenejšia, pretože pri takomto riešení je finančný záväzok štátov lepšie zosúladený s daňovými príjmami.

Okrem otázky delenia straty je otázne aj spôsob určenia straty. S touto problematikou sa však nebudeme zaoberať, pretože nie je to v súlade s cezhraničným charakterom služby. Pri dopravnej službe sa vytvorili metódy, ktorými je možné preukázať hoci aj stratu na úrovni jednotlivých liniek.

Musíme však poznamenať, že preukázanie straty je možné iba pri používaní elektronického systému cestovných lístkov a permanentiek. Pri určení straty musíme poznať príjem, čiže cestovné zaplatené cestujúcimi musí obdržať prevádzkovateľ danej linky. Pri cestujúcich s permanentkami je to problém, nakoľko predajca permanentky môže byť aj iný poskytovateľ, ako prevádzkovateľ linky umožňujúci cestovanie s permanentkou na svojej linke. Z toho dôvodu cenu permanentky je potrebné rozdeliť medzi poskytovateľmi prevádzkujúcimi linky, ktorými daný cestujúci cestoval v dobe platnosti svojej permanentky.

c. Rozdiely taríf

Tento problém je možné napraviť tak, že každé cestovné, ktoré prekročí hranice, bude vypočítané zvlášť na každú krajinu v zmysle tamojších taríf a súčet týchto dvoch činiteľov bude tvo-

rit' cestovné. Ale môže sa to vyriešiť aj tak, že úrady obidvoch štátov spoločným rozhodnutím určia jednotný tarifný systém na tieto aglomeračné linky.

d. Rozdielne meny

Pre prevádzkovateľa znamená skutočnosť, že musia prijať platbu v dvoch valútach, prácu navyše. Tento problém je však riešiteľný, čo dokazujú aj medzinárodné linky, na ktorých je aj v súčasnosti príjem viacerých druhov valút bežnou praxou.

f. Výber a poverenie prevádzkovateľa

V zmysle legislatívy EÚ prevádzkovateľa (poskytovateľa) vyberie úrad zodpovedný za služby. V Maďarsku, nakoľko sa jedná o miestnu službu, je týmto úradom ministerstvo dopravy a na Slovensku regionálna verejná správa.

Pri určovaní prevádzkovateľa zodpovední majú možnosť na výber, či poveria interného alebo externého poskytovateľa služby. Za interného poskytovateľa služby považujeme podnikanie, ktoré poveriteľ má právo kontrolovať (napríklad z práva vlastníka). Externého poskytovateľa je možné poveriť iba prostredníctvom výberového konania. S vybratým poskytovateľom zodpovedná osoba uzavrie zmluvu (zmluva verejnej služby), v ktorej sa vymedzí realizovateľná činnosť (táto v podstate spočíva v cestovnom poriadku) a systém úhrady strát. Súčasťou zmluvy verejnej služby sú aj iné podmienky (napríklad predpisy kvality súvisiace so službou, kontrola služby, atď.)

Nakoľko na obidvoch stranách (na slovenskej aj maďarskej) sledovaného regiónu existuje poskytovateľ služby s územnou kompetenciou, ktorý disponuje zmluvou verejnej služby, je samozrejmé, že úlohy zabezpečenia cezhraničnej služby dostanú práve títo poskytovatelia. Nie je však ešte vyriešená otázka delenia úloh medzi kompetentnými poskytovateľmi služieb. Teoreticky by sme mohli uvažovať o delení v pomere 50-50%, ale ani v rámci tohto delenia nie je jedno, ktorá strana obdrží jeden alebo druhý 50%-ný podiel, nakoľko jednotlivé linky z aspektu využiteľnosti a prospešnosti sú veľmi rozdielne.

Na riešenie tejto problematiky navrhujeme prevádzkovanie v systéme pool, ktorého podstatou je, že príjem všetkých liniek prechádzajúcich cez hranice sa bude deliť v pomere, v akom sa podieľajú na výkone jednotlivých liniek (napríklad miestom). Takto môžeme dosiahnuť, že špecifický príjem liniek bude rovnaký pre obidvoch poskytovateľov a takto sa nevytvorí konflikt záujmov na prevádzkovanie viac prosperujúcich liniek. Miera straty v takomto systéme z dôvodu rozdielnosti nákladov môže byť rozdielny pre prevádzkovateľov, avšak tieto následky by mali znášať samostatne.

g. Spoločný systém cestovných a permanentných lístkov

Z dôvodu, že spojené linky v obidvoch štátoch prevážajú aj domácich cestujúcich, je potrebné vyriešiť, aby vnútorné tarify a systém cestovných lístkov obidvoch štátov ako aj špecifické cestovné a permanentné lístky cezhraničného cestovania mohli byť vydané na každej linke. K tomuto je však každopádne potrebná aplikácia elektronického vydávania a spracovávaní cestovných lístkov.

6. PRÍKLADY Z PRAXE EÚ

Možnosťami rozvoja cezhraničnej osobnej dopravy sa zaoberal projekt COMPASS (2000–2002) podporovaný EÚ. Na projekte spolupracovalo 20 partnerov, ktorí vykonávali analýzy a odporúčania na viacerých miestach za účelom rozvoja osobnej dopravy prihraničných oblastí.

Služby osobnej dopravy prihraničných oblastí podľa úrovne rozvoja zadelili do troch kategórií. Sledované prípady v jednotlivých kategóriách boli nasledovné:

1. úroveň: Prevádzkovatelia so službami nezávislými od seba

Flensburg - Sønderborg/Åbenrå
Londonderry - Donegal
Dresden - Usti n. L./Teplice
Strasbourg - Kehl/Offenburg
Graz - Maribor
Como - Chiasso - Lugano
San Sebastian - Bayone
Badajoz - Elvas

2. úroveň: Prevádzkovatelia s koordinovanými službami

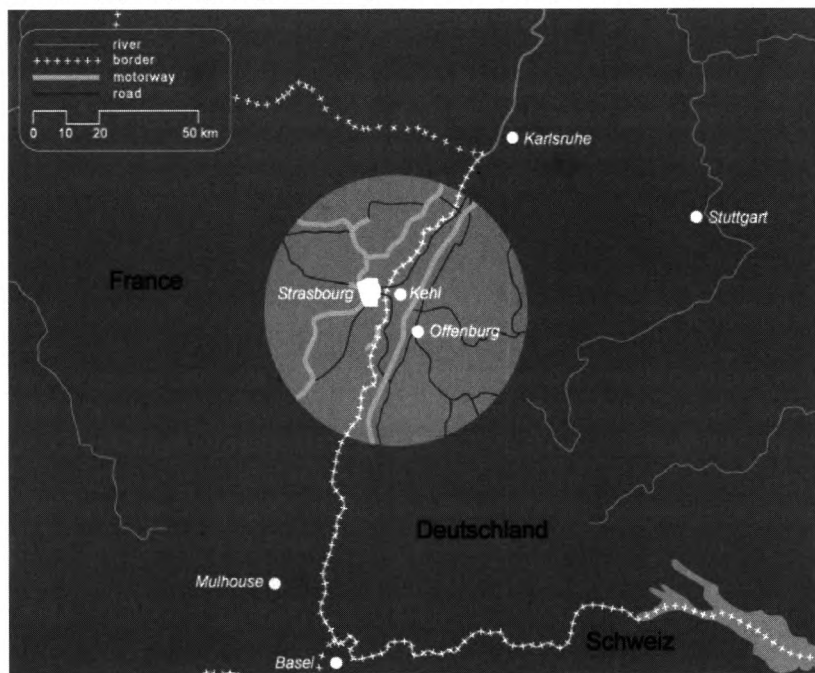
Arnhem/Nijmegen - Emmerich/Kleve
Aachen - Maastricht/Heerlen - Eupen
Antwerpen - Breda/Roosendaal
Lille - Mouscron/Kortrijk
Luxembourg - Arlon/Athus
Wien - Bratislava
Geneve - Annemasse/St. Julien en Genevois/Ferney Voltaire

3. úroveň: Integrované služby

Helsingborg - Helsingør
København - Malmö/Lund
Basel - Lörrach - Mulhouse
Salzburg - Traunstein/Berchtesgaden

Teraz z každej kategórie predstavíme jeden príklad ako ukážku.

1. Služby poskytujú separovaní prevádzkovatelia Strassbourg-Kehl/Offenburg



Opis regiónu

Strasbourg so svojimi 270 tis. obyvateľmi je najväčším mesto regiónu Alsaska, je centrom regiónu s 520 tis. obyvateľmi. Nachádza sa na brehu rieky Rýn, ktorá tvorí hranicu medzi Nemeckom a Francúzskom. Mestá Kehl a Offenburg sú stredne veľké, Kehl so svojimi 30 tis. obyvateľmi leží bezprostredne oproti mestu Strasbourg na druhej strane rieky Rýn. Offenburg (70 tis. obyvateľov) leží vo 26 kilometrovej vzdialenosti smerom juhovýchodne od mesta Strasbourg a disponuje dobrým cestným a železničným spojením.

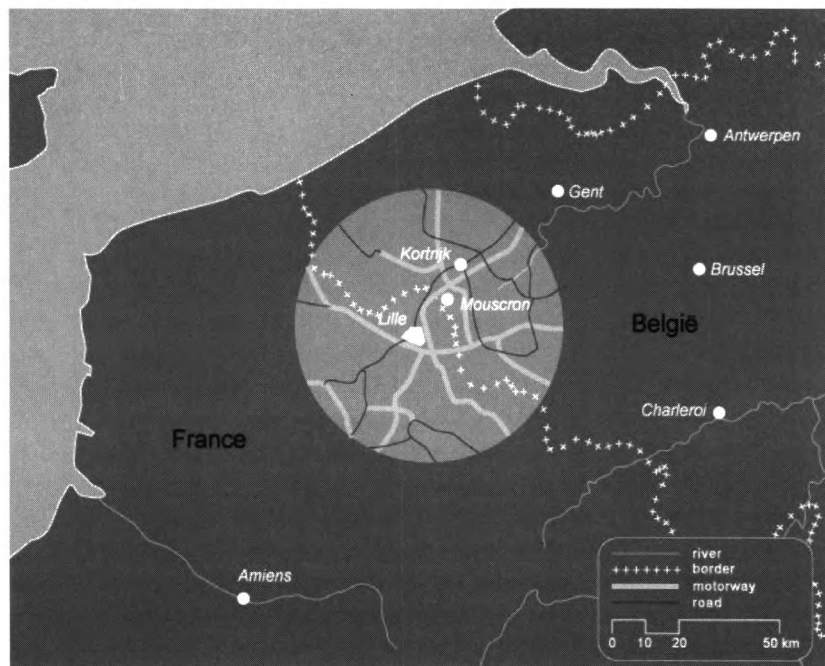
Verejná doprava prechádzajúca cez hranice

Medzi mestami Kehl a Strasbourg existuje iba jedna cezhraničná autobusová linka. Túto linku prevádzkuje francúzsky prevádzkovateľ CTS a o jej financovaní vznikla dohoda. Čo sa týka železnice, na trase Strasbourg – Kehl – Offenburg premáva niekoľko priamych vlakov, ale cestujúci musia prestúpiť v meste Kehl. Časť železničnej trate je súčasťou diaľkovej vlakovej siete International EuroCity, ktorá má denne 16 odchodov. Zo smeru Offenburg vlaky premávajú väčšinou s konečnou zastávkou Kehl. Všetky nemecké regionálne autobusové linky premávajú iba po mesto Kehl. Cestujúcim sú k dispozícii dvojazyčné informačné materiály, ale väčšina informácií je iba jednojazyčná. Vo všeobecnosti môžeme konštatovať, že spôsob uverejnenia informácií a používané informačné prostriedky sú rozdielne v Nemecku a vo Francúzsku.

V meste Kehl neexistuje verejno-dopravná sieť, kým Strasbourg disponuje veľmi rozvinutými službami aj v tomto smere. Rozšírením Strasbourskej siete by bolo logické zapojiť aj mesto Kehl, ale na to zo strany Francúzska je menej intencií, nakoľko tento spoj by predovšetkým napomáhal cestovaniu Nemcov do Strasbourgu (Francúzi majú oveľa menej dôvodov cestovať do takého mestečka, ako je Kehl).

2. Viac prevádzkovateľov poskytuje koordinované služby

Lille - Mouscron/Kortrijk



Opis regiónu

Na francúzskej strane leží mesto Lille, ktoré má 190 tis. obyvateľov, ale so svojou oblasťou zasahujúcou až po belgické hranice, priťahuje región s 1,08 mil. obyvateľmi. Do tejto oblasti patria okrem mesta Lille aj ďalšie dve francúzske mestá (Tourcoing 140.000 a Roubaix 100.000 obyvateľov) ako aj zopár menších obcí v blízkosti hranice. Na belgickej strane je hlavným osídlením Mouscron/Moeskroen, ktoré leží bezprostredne na hranici a tvorí súvislý urbanický región s mestom Tourcoing. Mesto Tourcoing-Mouscron je úradne dvojazyčné (francúzsko-holandské), ale väčšina jeho obyvateľstva je francúzskej materinskej reči a preto aj cezhraničné kontakty sú veľmi silné. Severozápadne od Mouscronu leží flámske mesto Kortrijk (po francúzsky Courtrai), ktoré má 150 tis. obyvateľov a leží v blízkosti mesta Lille (30 km), avšak vďaka jazykovým rozdielnostiam počet cezhraničných interakcií je oveľa nižší.

Verejná doprava prechádzajúca cez hranice

Verejné dopravné spoje sú vynikajúce, sieť tvoria dve hlavné cesty a viac miestnych ciest. V hromadnej doprave je každú hodinu železničný spoj medzi francúzskym Lille, Roubaix a Tourcoing, ako aj medzi Mouscron, Kortrijk a inými belgickými mestami. Funguje viac autobusových liniek vrátane linky MVVR (Mouscron - Wattlelos - Roubaix), ktorú spoločne prevádzkuje autobusová spoločnosť TEC-Hainaut (Wallonia, Belgicko) a Transpole (Lille, Francúzsko). Okrem tejto linky existujú aj iné pravidlené linky na trase Mouscron – Tourcoing.

Značný pokrok znamená predĺženie Metra Lille až po terminál Centre Hospitalier Dron. Okrem toho, že tu, na kraji Tourcoingu je veľká nemocnica, je to iba vo vzdialenosti 1 km od

hranice. Od Mouscron po zastávku CH Dron premáva autobusová služba každú polhodinu a je tu dostupné aj parkovanie P + R.

Okrem týchto liniek v prihraničných mestách existuje aj zopár menej frekventovaných autobusových liniek (napríklad Comines, Wervik/Wervicq Sud, Menen/Halluin a Leers/Leers Nord). Vo všeobecnosti však môžeme prehlásiť, že v prihraničných oblastiach je koncentrácia liniek kvôli nízkej hustote obyvateľstva malá. Z toho dôvodu je pre Belgičanov výhodnejšie prechádzanie hranicami motorovými vozidlami a prostredníctvom Metra Lille pricestovať do mesta.

Ďalšie riešenie spočívalo v tom, že v niektorých prípadoch francúzske alebo belgické autobusové linky predĺžili až po prvú zastávku za hranicami, a týmto spôsobom tieto linky neprevážajú tuzemských cestujúcich v druhom štáte, čo z regulačného aspektu zjednoduší daný problém a neprináša so sebou zvyšovanie nákladov.

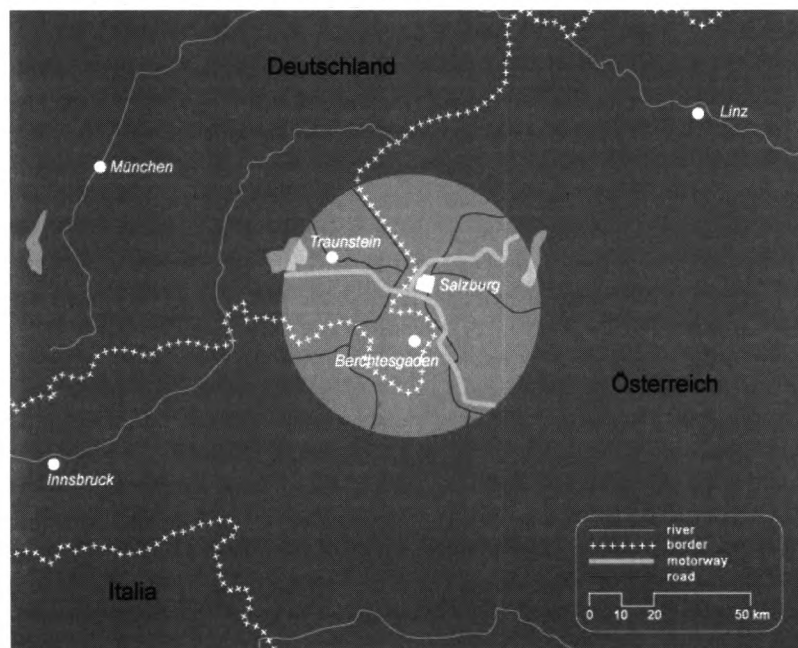
Pri skúmaní problematiky štúdia konštatuje, že

- prevádzkanie služieb verejnej dopravy cez hranice v prvom rade spočíva v inštitucionálnych a v druhom rade vo finančných prekážkach,
- regionálne dopravné úrady nie sú oprávnené organizovať cezhraničné služby a nemajú možnosť tieto finančne podporovať.

Vo financovaní je výnimkou už spomínaná autobusová linka MVVR, ktorú v podiele 50–50% financujú úrady Lille a regiónu Wallon. Túto linku využíva denne takmer 1000 osôb, polovica ktorých prechádza hranicami.

3. Integrované služby

Salzburg — Traunstein/Berchtesgaden



Opis regiónu

Stretne sa tu prihraničná oblasť Salzburg s približne 260 tis. obyvateľmi a Horno-Bavorský verejnosprávny celok s takmer 260 tis. obyvateľmi.

Nemecká časť má polycentrickú štruktúru s menšími mestami, napríklad Berchtesgaden, Bad Reichenhall, Freilassing a Traunstein. Podľa bavorského územného plánu mesto Salzburg má centrálny charakter v tejto nemeckej oblasti.

Verejná doprava prechádzajúca cez hranice

Cezhraničnú verejnú dopravu môžeme považovať za vyspelú, k dispozícii sú štyri železničné a štyri autobusové linky. Časť oblasti obsluhuje prevádzkové združenie SVV, čo znamená jednotný lístkový systém. Kapacita železničnej dopravy je maximálne využitá a preto nie je možné zriadenie nových zastávok medzi mestami Salzburg a Freilassing. Je však veľký záujem o cezhraničné služby, pretože veľký počet Rakúšanov býva v Bavorsku a pracuje v meste Salzburg. Väčšina ciest prechádzajúcich hranicami sa realizuje osobnými motorovými vozidlami, oproti cestujúcim verejnými dopravnými prostriedkami v počte približne 3 000 osôb, osobným motorovým vozidlom cestuje takmer 50 000 osôb.

7. ZHRNUTIE

Cezhraničná aglomerácia vytvára v oblasti verejnej dopravy špecifické problémy. Kým v rámci dopravy pri cestovaní osobnými motorovými vozidlami štátna hranica neznamena takmer žiadnu prekážku, pri verejnej doprave (hromadnej doprave) štátna hranica naďalej má oddeľovací charakter, pretože organizovanie a riadenie tejto služby sa odohráva v rámci národných kompetencií. Hlavnou problematikou dopravy cezhraničnej aglomerácie je skutočnosť, že domáce dopravné systémy nie sú schopné prispôbiť sa k cezhraničnému spôsobu aglomerácie a medzinárodný dopravný druh kvôli svojej regulačnej filozofii nie je vhodný na to, aby zabezpečoval cestovania spojené s každodenným životom obyvateľstva. V prípade bratislavskej aglomerácie intenzita kontaktov smerujúcich do Maďarska je približne na tej hraničnej hodnote, na ktorej je vytvorenie verejnej dopravy podľa cestovného poriadku odôvodnené. K vytvoreniu takejto dopravy je potrebná moderná spolupráca kompetentných krajín pri riešení regulačných podmienok, predovšetkým v otázke spoločného financovania.

Preklad: Mária Fabó

GÁBOR LELKES

HOSPODÁRSTVO REGIÓNU

Skúmané (posudzované) územie sa nachádza vo veľmi dynamickej prihraničnej regionálno-hospodárskej oblasti, v ktorej priestorová „rozpínanosť“ Bratislavy v uplynulom desaťročí spôsobila značné zmeny, vytvorili sa nové formy priestorovej organizácie hospodárstva a spoločnosti. V súčasnosti môžeme na tento región nahliadnuť ako na moderné aglomerizované územie hlavného mesta, kde sú veľké rozdiely medzi Bratislavou a skúmaným územím (napr. v jednotlivých prvkoch infraštruktúralnej pripravenosti, štruktúre hospodárstva, mzdových podmienkach), ale podobné rozdiely sú aj medzi ostatnými aglomeračnými pásmami hlavného mesta.

Skúmané územie – ktorého značná časť je súčasťou bratislavskej aglomerizácie – nám poskytuje pestrú paletu, čo sa týka sídelnej štruktúry a hospodársko-geografických daností, odlišnosti sa vytvárajú v závislosti od toho, aké podmienky ponúka na fungovanie daného podnikania. V uplynulom desaťročí prebiehol v Bratislave spolu so zmenou geopolitickej situácie a zmenou hospodársko-výrobnej štruktúry i proces reštrukturalizácie v oblastiach obopínajúcich hlavné mesto, došlo k jej reorganizácii, ku ktorej vo veľkej miere prispel nielen vstup Slovenska a Maďarska do Európskej únie, ale aj do schengenského priestoru. Južná polovica hranice aglomerácie Bratislavy a región Mosonmagyaróvár prestali figurovať ako prihraničné regióny, úplne sa stali súčasťou hospodárskeho kolobehu Únie, i keď v územnej štruktúre aj naďalej zostalo jedno „slabé miesto“ – priechodnosť Dunaja (MTA RKK NYUTI, 2008).

V suburbanizačnej oblasti, predtým z demografického hľadiska stagnujúcej, vo väčšine obcí agrárneho charakteru (agrárne dediny) v uplynulom desaťročí vzrástla výstavba bytov sprevádzaná vzrastom populácie, súběžne s tým získavajú dôležitú úlohu aj služby pre obyvateľov a rozmanitá priemyselná činnosť, čo prináša so sebou ďalšiu revalváciu spomínaného vidieckeho životného priestoru na bývanie. Časť nových obyvateľov, ktorí sa usadia v obciach, si nájde v mieste bydliska aj pracovné miesto, čím ďalej zvyšuje počet usadlíkov a využitie poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely. Čoraz viac obcí regiónu sa stáva prítlačným aj na druhej strane hraníc a pre obyvateľov a podnikateľov sa stáva čoraz bežnejším aj „používanie“ druhej strany hraníc. Aglomerácia Bratislavy sa rozšírila do Maďarska: viac stoviek slovenských rodín sa usadilo v Rajke a jej okolí¹ (HARDI, 2008), viac podnikov si otvorilo prevádzkarne na južnej strane hraníc, pretože táto oblasť je od hlavného mesta vzdialená len 10-15 a nachádza sa pozdĺž kvalitných cestných ťahov, ktoré dokážu zabezpečiť dostupnosť centra mesta na lepšej úrovni ako mnohé suburbánne oblasti na slovenskej strane (MTA RKK NYUTI, 2008).

Táto štúdia predstavuje v rámci aglomerácie Bratislavy hospodárstvo maďarsko-slovenskej prihraničnej oblasti, toto územie je ohraničené trojuholníkom Bratislava-Mosonmagyaróvár-

1 Týka sa to v prvom rade najmä obcí Rajka a Dunkailiti, ale dá sa očakávať, že tento jav sa rozšíri aj do obcí Beze-nye, Levél, Hegyeshalom.

Dunajská Streda, z týchto centier má najväčšiu schopnosť pretvárať okolie Bratislava, po nej nasledujú Mosonmagyaróvár a Dunajská Streda. Štvrtou obcou s hodnotou mesta je Šamorín, ktorý leží v srdci tohto trojuholníka. Cieľom štúdie je ponúknuť prehľad o viacstrediskových, intenzívne sa aglomerujúcich oblasti v uplynulých rokoch, o hospodárskych procesoch, ako aj o ich očakávanom priebehu v blízkej budúcnosti.

1. PRIMÁRNY SEKTOR

Príroda poskytuje na činnosť hospodárstva a spoločnosti výroby a služby, plní viacero funkcií (GUSTAFFSON, 1998). Skúmaný región disponuje veľkým agrárnym potenciálom, vďaka vhodnej prírodno-geografickej situácii (kvalitná úrodná pôda, klimatický faktor a hydrografická situácia) využíva najväčšie územia poľnohospodárstvo – z celkovej plochy pôdy sa takmer 80% poľnohospodársky obrába (i keď v posledných rokoch sa znižuje rozloha pôdy na poľnohospodárske využitie kvôli výstavbe bytov, ako aj investícií do priemyselných/logistických parkov²).

Význam agrárskeho sektoru je aj napriek kríze v odvetví značný (územie významnou mierou prispieva k agrárnej výrobe oboch krajín v oblasti rastlinnej, tak aj živočíšnej výroby), i keď v súčasnosti štruktúra hospodárstva poukazuje na priemyselno-agrárny charakter s výrazným sektorom služieb (HORVÁTH, 2004).

Aj v regióne sa už tradičné poľnohospodárstvo transformuje, za pomoci modernej techniky sa popri intenzívnej poľnohospodárskej výrobe objavujú tzv. modely multifunkčného poľnohospodárstva. Mnohí poľnohospodárski podnikatelia rozšírili svoju činnosť začatím výroby inovatívneho produktu a zapojením sa do vidieckeho turizmu. V odvetvovej štruktúre poľnohospodárstva naďalej dominuje rastlinná výroba, toto odvetvie má na skúmanom území bohaté tradície (asi ¾ agrárneho podnikania sa venujú rastlinnej výrobe, kým chov zvierat nedosahuje ani 1/6 podnikania). V rámci rastlinnej výroby je najviac profitujúcim odvetvím pestovanie produktov rastlinnej výroby na ornej pôde. V prevažnej väčšine ornej pôdy sa realizuje pestovanie obilnín. Najviac pestované druhy obilnín sú pšenica, jačmeň, kukurica (predstavujú takmer 2/3 osevných štruktúr). Spomedzi priemyselných plodín je najviac rozšírené pestovanie olejní, slnečnice, repky olejnej a sóje. Pred jedným desaťročím sa mnohé agrárne podnikania venovali pestovaniu cukrovej repy, ale v súčasnosti toto odvetvie s dlhoročnou tradíciou takmer úplne zaniklo (jednou z príčin je úpadok výroby cukru na Slovensku, jedným z jej prejavov bolo zatvorenie a neskôr úplná likvidácia cukrovaru v Dunajskej Strede). Pestovanie zeleniny má v regióne storočnú tradíciu, najmä na slovenskej strane, kde aj v období komunizmu prekvitalo pestovanie zeleniny v záhradkách pri domoch (domáce hospodárenie): malovýrobcovia z regiónu predávali na trhoch v celom Československu chutnú a peknú papriku, paradajky, uhorky, mrkvu, hrach, melóny, ovocie atď. Pestovanie rastlín v regióne prekračuje pomer pôdy, ktorá je k dispozícii, čo poukazuje na vyššiu priemernú úrodnosť, respektíve na úroveň poľnohospodárskej výroby. Živočíšna výroba v regióne je tradičná činnosť založená na vynikajúcich podmienkach na pestovanie krmovín, aj súčasná situácia odvetvia sa dá charakterizovať ako relatívne priaznivá, je teda reálny predpoklad ďalšieho rozvoja tohto odvetvia do budúcnosti. Stav dobytky síce vykazuje v porovnaní s obdobím pred desiatimi rokmi obrovský úpadok, ktorý vysvetľuje popri situácii na voľnom trhu aj pokles konzumácie produktov živočíšneho pôvodu.

2 Spomedzi nich bolo najviac investícií uskutočnených v Mosonmagyaróvári, Dunajskej Strede, Kráľovičových Kračanoch a Šamoríne.

V regióne má významnú úlohu aj produkcia mlieka (najväčší mliekársky podnik sa nachádza v Mosonmagyaróvári).

Určujúcim činiteľom konkurencieschopnosti poľnohospodárstva je kompletne strojové vybavenie a jeho efektívne využitie. Mechanizácia v skúmanom regióne je v porovnaní s celostátnym priemerom na oveľa vyššej úrovni a poľnohospodársku výrobu charakterizuje vysoká úroveň efektivity strojového vybavenia.

Zmeny podnikovej štruktúry v oboch krajinách sledovali reorganizačný proces. Počet poľnohospodárskych subjektov v regióne za posledných 10 rokov mierne poklesol, tento proces je súčasťou trhovej konkurencie. Intenzívne poľnohospodárske veľkopodniky a malopodniky existujú v agrárstve regiónu súbežne, ale väčšia časť outputov sektora pochádza z poľnohospodárskych veľkopodnikov, pri využívaní poľnohospodárskej pôdy regiónu zohrávajú dôležitejšiu úlohu poľnohospodárske družstvá a obchodné spoločnosti ako samostatne hospodáriaci roľníci.

Ak skúmame výkon agrárstva regiónu podľa právnych foriem podnikania, môžeme zistiť, že dôležitú úlohu zohrávajú spoločnosti s ručením obmedzeným a družstvá. Kým v posledných rokoch klesol počet samostatne hospodáriacich roľníkov a rástla priemerná plocha jednotlivých podnikov, zatiaľ sa v malej miere zvýšil počet poľnohospodárskych družstiev a obchodných spoločností a zmenšila sa ich priemerná rozloha. V regióne vykazuje rastúcu tendenciu rozloha pripadajúca na jedno hospodárstvo v súlade s konkurencieschopnou a rastom efektivity.

V oblasti agrárneho podnikania môžeme sledovať intenzívne prebiehajúci špecializačný proces ako v rade samostatne hospodáriacich roľníkov, tak aj právnických osôb (i keď jednosmerná špecializácia je v prípade samostatne hospodáriacich roľníkov menej typická ako v prípade právnických osôb).

Môžeme povedať, že v súčasnosti je už v regióne viac-menej vytvorená konkurencieschopná hospodárska štruktúra i optimálny rozsah produkcie podnikov a existujúce organizačné formy fungovania podnikov sa pravdepodobne ukážu ako dlhodobo trvácne. Najmä situácia a vyhliadky stredne veľkých (nad 50 hektárov) spoločností s ručením obmedzeným a samostatne hospodáriacich roľníkov sa javia ako obzvlášť priaznivé ohľadne budúcnosti, oni môžu dúfať v ďalšiu existenciu a prosperujúcu činnosť. Samozrejme nemôžeme nechať bez povšimnutia fakt, že agrárstvo je hospodárske odvetvie s neistou budúcnosťou, pretože tu treba rátať okrem vplyvu politiky, finančného a hospodárskeho sveta aj s klimatickými zmenami, ktorých dosah sa nedá presne predpovedať (napr. rok 2010 bol veľmi bohatý na zrážky, čo spôsobil obrovský výpadok poľnohospodárskej produkcie).

Vďaka priaznivým hydrografickým danostiam a lužným lesom regiónu v rybárskych a poľovníckych organizáciách prebieha intenzívne hospodárenie s diviачou zverou a rybami. Tradície rybolovu priťahujú turistov, tisíce rybárov vyhľadáva rieky a jazerá regiónu (tradičné rybárstvo a ukážka tradícií účinne dopĺňajú iniciatívu vodnej a rybárskej turistiky). V inundačných oblastiach (záplavových územiach) je v prvom rade početný stav srniek, diviakov, jeleňov, ale aj stavy bažantov a divých kačíc.

Každý dielec lesa pokrývaná drevinami má svoj účel. Poslanie lesa stanoví lesná správa so súhlasom príslušných úradov (s výnimkou ekologickej funkcie, na žiadosť podnikateľského subjektu a so súhlasom vlastníka) a príslušné rozhodnutia sú zapísané do lesného hospodárskeho plánu po dielcoch lesa³. Lesné hospodárenie v regióne je osobitné odvetvie, pretože pokrytie

3 Ekonomickú funkciu lesa vyjadruje súhrn množstva a kvality vyťaženého dreva a ostatné výnosy z hospodárskej činnosti (poľovníctvo, vedľajšie produkty).

lesmi je nízke (pod 10%), pretože veľkú časť územia tvorí obrábaná orná pôda. Väčšina lesných plôch sa nachádza medzi Dunajom a Mosoni Dunajom, je to typická aluviálna inundácia. V lesoch tvoria väčšinu listnaté druhy, v prvom rade vŕba a topole. Funkcia lesov v regióne je z hospodárskeho hľadiska druhoradá, lesy sú dôležité z krajinotvorného, estetického hľadiska a zohrávajú značnú úlohu ako lákadlo pre turistov. Väčšinu tvoria chránené lesy: drvivá väčšina – viac ako 2/3 – je chránená. Okrem chránených území dominiujú hospodársky využívané lesy (Szigetköz Erdőfejlesztési Terve, 2008). Na južnej polovici regiónu sa na malých plochách (napr. pozdlž Mŕtveho ramena v Lipóte) nachádzajú súvislé trstinové plochy, tam sa aj spracúva.

Pozdlž Dunaja je ideálne miesto na ťažbu štrku, pretože toto územie je do veľkej hĺbky tvorené terasovite vrstvami štrku a štrkopiesku, je to ideálne miesto na ťažbu štrku (väčšinou je potrebné odstrániť iba tenkú kryciu vrstvu). Vo viacerých obciach regiónu sa nachádzajú štrkoviská. Mnohé štrkoviská, keď v nich prestali s ťažbou štrku, zarybnili a poskytujú vynikajúce možnosti na rybolov.

Priemysel

Na posudzovanom území je veľmi zreteľne viditeľná zmena hospodárskej štruktúry: z poľnohospodárstva sa presunul dôraz na sektor priemyslu a služieb. Túto zmenu odzrkadľujú aj investície, ktoré v najväčšej miere vzrástli v oblasti obchodu. V rámci priemyselných odvetví je charakteristická prevaha potravinárskeho, strojárkeho a elektrotechnického priemyslu, ale je dôležité spomenúť, že už roky postupne narastá produktivita stavebného priemyslu (GROSZ, LELKES, 2009).

Potravinársky priemysel v danom regióne má dlhodobú tradíciu, väčšina jeho podnikov sa nachádza v mestách. V rámci jednotlivých odvetví zohrávajú najdôležitejšiu mlynárske výroby, výroba chleba a cestovín. Najväčšie pekárenské firmy sa nachádzajú v Lipóte, Dunajskej Strede (Danubia, a.s.), Mosonmagyaróvári (Mosoni Kenyér Sütőipari Zrt.) a Šamoríne (CZUCZ, s.r.o.). Lipóti Pékség Kft. v Lipóte (Lipótska pekáreň, s.r.o.) od roku 2007 úspešne sa implementoval aj na slovenskej strane, v Dunajskej Strede otvorila dve vzorkové predajne (na Hlavnej ulici a pešej zóne), ktoré sú veľmi populárne. Rozpínavosť lipótskej pekárne v regióne sa nezastavila pri týchto dvoch prevádzkach, v roku 2009 otvorila pobočku pekárne s rozlohou 800 metrov štvorcových v Zlatých Moravciach (je na polceste medzi Bratislavou a Dunajskou Stredou), prevzali aj obchodný reťazec pozostávajúci z 12 obchodov na severnej strane hraníc.

V potravinárskom priemysle regiónu nasledujú hneď za pekárenským priemyslom mäsový a mliekárenský priemysel. V predošlej kategórii je potrebné v prvom rade vyzdvihnúť dunajskostredský TAURIS Danubius, a.s. mäsokombinát, ktorý sa špecializuje na porážku hovädzieho dobytku a ošipáných, rozrábku a spracovanie mäsa, spracovanie výsekového mäsa, bol to prvý mäso spracovateľský podnik na Slovensku, ktorý disponoval certifikátom v celej vertikále spracovania hovädzieho dobytku a ošipáných z ekologických chovov. V oblasti mliekarenskeho priemyslu zohráva v regióne najdôležitejšiu úlohu mliekareň – Óvártéj Zrt. v Mosonmagyaróvári, táto a.s. vyprodukuje asi 10% syrov na syrovom trhu, v súčasnosti spracujú ročne priemerne 50 miliónov litrov mlieka (z ich mliekarene pochádzajú syry hranatý Trappista, Edami, Óvári, Gouda, cesnakové a rascové syry so zníženým obsahom tuku a aj údené obmeny týchto syrov).

Z podnikov potravinárskeho priemyslu si zmienku zaslúži aj konzervársky priemysel, ktorého strediskami sú Dunakiliti a Mosonmagyaróvár v južnej časti regiónu. V spomenutej obci sa nachádza aj konzerváreň – Dunakiliti Konzervüzem Kft., ktorá patrí k najmodernejším a najväčším spracovateľom uhoriek v Maďarsku a medzi ich výrobky patria konzervované uhorky,

višne, paprika, šalotka a iné miešané (kyslé) zaváraniny (výrobky s.r.o. vyvážajú asi do 50 krajín sveta). Nedá sa tu nespomenúť konzerváreň – Trösch-Prima Konzervgyártó Kft. v Mosonmagyaróvári, jej najdôležitejšími výrobkami sú uhorkové špeciality, kečupy, zahustené paradajkové pretlaky, konzervovaná zelenina a šaláty, ale okrem toho vyrábajú aj ovocné lekváre, kompóty a džemy (s.r.o. veľa výrobkov exportuje, poznajú ich od USA až po Japonsko). V rámci potravinárskeho priemyslu zohráva ešte dôležitú úlohu dunajskostredská McCarter, a.s. (výroba ovocných nápojov) a Klember, s.r.o. Posledne spomenutý podnik je jedným z najväčších výrobcov kávy a čaju (počnúc zeleným čajom až po liečivé čaje) na Slovensku, časom sa stali známymi aj svojou výrobou obľátkových rezov.

Strojársky priemysel je v regióne druhým významným priemyselným odvetvím hneď za potravinárskym. Väčšina priemyselných podnikov sa nachádza v mestských sídlach. Najvýznamnejším predstaviteľom tohto odvetvia v južnej polovici regiónu je výrobca poľnohospodárskych strojov – KÜHNE Mezőgazdasági Gépgyár Zrt., ktorý sa nachádza v Mosonmagyaróvári, v jeho výrobnom sortimente sa nachádzajú stredné a hlbkové kypriče, otočné pluhy, ťažké kultivátory, ťažké diskové brány, kompaktoary, sejačky na presný výsev a sejačky na obilie. Činnosť a.s. sa od roku 1999 rozšírila o výrobu samonosnej karosérie a jednotlivých dielcov k autobusu značky CREDO. Ďalšími aktérmi strojárskeho priemyslu na maďarskej strane sú: Vogel & Noot Mezőgépgyár Kft. (s.r.o. je jedným z najväčších výrobcov kultivačných strojov v Európe), Wittmann Robottechnikai Kft. (s.r.o. sa zaoberá výrobou lineárnych robotov, patrí k hlavnej skupine vedúcich výrobcov robotov aj na svetovom trhu, v závode v Mosonmagyaróvári vyrobí ročne 900-950 kusov malých, veľkých a trojosových lineárnych robotov, takisto 650 kusov priemyselných robotov s výkyvným ramenom), MOTECH Acélszerkezet és Gépgyártó Kft. (profilom s.r.o. sú oceľové konštrukcie, oceľové mosty, podvozky železničných vozňov, strojové prvky a špeciálne stroje), Lajta-Hanság Zrt. (a.s. vyrába nástroje pre agrotechniku), Mofém Zrt. (a.s. je vedúci výrobca kovových armatúr, ich škála je široká: kúpeľňové armatúry, kuchynské armatúry, príslušenstvá, vodoinštalčný, plynoinštalčný a kúrenársky materiál).

Ďalšími významnými priemyselnými podnikmi na maďarskej strane sú: Rettig Hungary Kft. (s.r.o. je jedným z vedúcich výrobcov značkových radiátorov v Európe), MOTIM Zrt. (a.s. je vedúcim predstaviteľom techniky chemického priemyslu a elektrometalurgie založenej na oxide hliníčitom v Maďarsku – ich najvýznamnejšími výrobkami sú: elektrokorund, mullit, zirkonmullit, tavený magnezit, oxid hlinitý, v roztavenom stave liate žiaruvzdorné látky), Ligna Trading Hungária Kereskedelmi Kft. (profilom s.r.o. je spracovanie a obchodovanie s drevnou hmotou), Visiocorp Hungary Bt. (k.s. vyrába takmer 35% svetovej produkcie spätných zrkadiel na autá a zamestnáva takmer 1000 zamestnancov) a VERITAS Dunakiliti Csatlakozástechnikai Kft. (s.r.o. je členom medzinárodného koncernu, vyrába spojovacie prvky z gumy a plastu pre automobilový priemysel⁴, v lete 2008 ešte poskytoval pracovnú príležitosť na ploche 10 000 metrov štvorcových viac ako tisícke obyvateľov žijúcich v Dunakiliti a okolí, ale v dôsledku svetovej krízy počet zamestnaných klesol a podnik musel prepustiť takmer 1/5 zamestnancov). Na viacerých obciach regiónu má veľký význam textilný priemysel, jeho najvýznamnejším predstaviteľom je Calida Magyarországi Kötőipari Kft. v Rajke (s.r.o. je prevádzka švajčiarskeho textilného závodu Calida, zamestnáva pri výrobe spodného prádla a pyžám 350 osôb, ale v regióne zabezpečuje spolu s vysunutými pracoviskami 1000 osôb).

4 Najväčšími odberateľmi sú: VW, Audi, Škoda, Seat, BMW, Daimler AG, Porsche, Rolls-Royce, Landrover, PSA a Opel.

Na severnej strane je najvýznamnejším strojárskym podnikom dunajskostredský Wertheim, s.r.o. v rakúskom vlastníctve (vyrába bezpečnostné zariadenia – trezory, kovové konštrukcie pre eskalátory a pohyblivé chodníky). Na spomenutej strane hraníc sú rozhodujúcimi aktérmi priemyslu: nemecký Schütt, s.r.o. (je najväčší zamestnávateľ severného regiónu, vyrába káblové zväzky pre motorové vozidlá značky Mercedes), Euroferm, s.r.o. (vyrába a montuje ocelové konštrukcie), CROWN Packaging Slovakia, s.r.o. (vyrába plechovky na konzervy, je významný svetový exportér). Najvýznamnejším podnikom v oblasti priemyslu spracujúceho plasty je Europack, a.s. ktorý sa špecializuje na výrobu obalov na vajcia značky Ovotherm. Nábytkársky priemysel zastupuje EUROFORM PRO s.r.o., ktorý 100% vyrobených sedacích súprav vyváža na rakúsky trh. V regióne je ešte významná výroba okien a dverí.

Ústredné miesto v priemysle regiónu patrí aj energetickému priemyslu založenom na obnoviteľných zdrojoch – najväčšie vodné dielo na Slovensku v Gabčíkove začalo s výrobou energie 23. októbra 1992, v súčasnosti zabezpečuje takmer 8% celoštátnej spotreby energie (kapacita vodného diela je 720 megawatov). V súvislosti s vodným dielom treba podotknúť, že táto investícia v uplynulých dvoch desaťročiach rozdelila a dodnes rozdeľuje politikov, širokú verejnosť aj odborníkov. Rozkol v názoroch na vodné dielo sa zdajú nezlučiteľné, nakoľko výstavba vodného diela veľmi negatívne ovplyvnilo prírodné bohatstvo regiónu (napr. od odklonenia Dunaja v roku 1992 vteká do starého riečneho koryta len 10-20% pôvodného objemu vody, čo poškodilo v značnej miere nielen staré riečne koryto, ale aj inundačnú oblasť sústavy bočných ramien).

V nasledujúcich rokoch sa očakáva nárast priemyselnej výroby regiónu, nakoľko sa tu pravdepodobne usídli aj nové priemyselné odvetvia popri už existujúcich. V rámci inovácie v priemysle môžeme rátať aj s početnými novými odvetviami, takým môže byť ekologický priemysel, po ktorom je stále väčší dopyt a trh dynamicky rastie. K úspešnému rozvoju ekologického priemyslu vo veľkej miere prispievajú inštitúcie pre výskum a inováciu (napr. univerzita v Mosonmagyaróvári) a existujúce znalosti o poľnohospodárstve v regióne. Na takomto základe sa dajú zrealizovať mnohé projekty od ekologickej výroby energie (podľa vytýčených plánov Európskej únie do roku 2020 má energia pochádzajúca z alternatívnych zdrojov – slnko, vietor, geotermálna voda, biomas a atď. – predstavovať 20% všetkej vyrobenej energie) až po výrobu prostriedkov na ochranu rastlín. Za predzvesť tohto nového odvetvia možno považovať veterné turbíny v okolí Mosonmagyaróváru, podnik na výrobu bioetanolu vo Veľkom Légi, ako aj plánovanú výstavbu veterného parku a slnečnej elektrárne v chotári Orechovej Potône (posledná spomenutá investícia by vyrástla na ploche 18 hektárov a s výkonnosťou 15 megawatov).

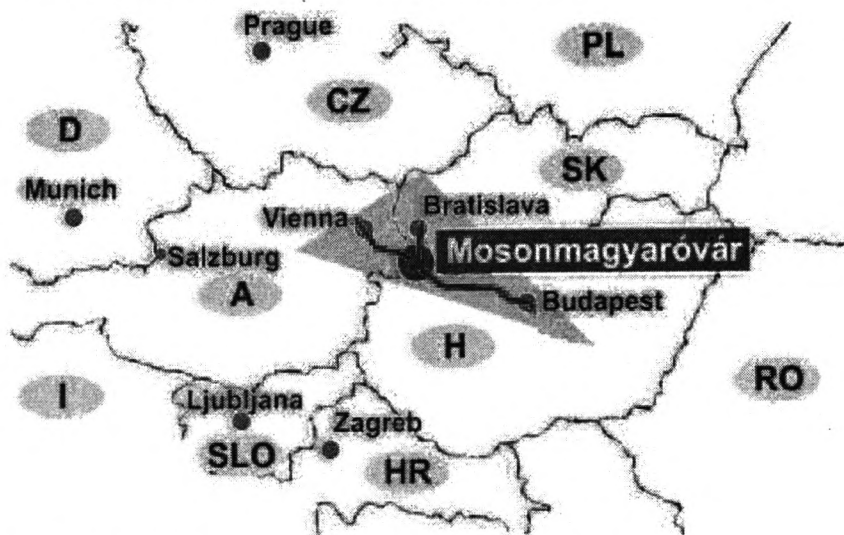
V uplynulom desaťročí došlo na slovenskej strane regiónu k obrovskému stavebnému boomu, čo bolo podmienené v prvom rade rastom výstavby nových bytov, pretože región sa stal v posledných 10 rokoch cieľovou oblasťou usadenia sa (cena a kvalita bývania priťahuje ako magnet tisíce tých, ktorí sa chcú usadiť v aglomerácii Bratislavy). S výstavbou bytov samozrejme súvisela aj výstavba objektov pre služby, počínajúc zdravotníckymi službami až po reštaurácie, čo ďalej zvyšovalo dynamiku stavebného priemyslu. V uplynulom pol druhu roku sa vývoj v stavebníctve zastavil kvôli stagnácii trhu s nehnuteľnosťami, pretože ceny novostavieb sú neprimerane vysoké v porovnaní s priemernými platmi a v dôsledku toho vzrástol počet nepredaných novostavieb (kvôli existenčnej neistote sú ľudia menej ochotní zobrať si úver, radšej počkajú na lepšie ceny a zlepšenie hospodárskych vyhládok).

V prípade priemyselnej výroby je potrebné sa zmieniť aj o priemyselných parkoch, ktoré sa stali za uplynulých 10-15 rokov významnými činiteľmi v regionálnom vývoji hospodárstva

oboch krajín. Skúmaný priestor poskytuje z hľadiska priemyselných parkov priaznivý obraz, i keď na reálne objavenie sa priemyselných parkov bolo potrebné čakať i napriek vynikajúcim danostiam, čo sa týka geografickej polohy i dopravnej dostupnosti.

Usadenie sa rozličných podnikateľských subjektov v tunajších priemyselných parkoch sa začalo len pred piatimi rokmi. Najväčší priemyselný park je v Mosonmagyaróvári –Mosonmagyaróvári Ipari Logisztikai Üzleti Park, ktorý sa rozprestiera na 120 hektároch, i keď toto územie získalo v roku 1994 štatút priemyselného parku, podnikatelia sa tu začali usádzať až o 14 rokov neskôr (spustenie priemyselného parku bránili nevyjasnené majetkovo-právne vzťahy). V súčasnosti v tomto priemyselnom parku zamestnávajú viac ako 1200 osôb.

Obrázok č. 1. Zemepisná poloha priemyselného parku Mosonmagyaróvári Ipari Logisztikai Üzleti Park v trojuholníku Viedeň-Budapešť-Bratislava.



Zdroj: Na základe webovej stránky www.milup.hu spracované autorom.

Ostatné priemyslano-logistické parky sú omnoho menšej rozlohy, najvýznamnejšie sú v Dunajskej Strede, Kostolných Kračanoch, Šamoríne, Veľkom Légu, Malých Dvorníkoch. Prvé dva parky sú zatiaľ iba logistickým centrom, priemyselná výroba sa v nich nevykonáva, kým v posledných 3 parkoch sú už usídlené podnikateľské subjekty a prebieha priemyselná výroba. Spomedzi parkov vykonávajúcich priemyselnú činnosť je najväčší s rozlohou 12 hektárov Priemyselný park Vicenza v Šamoríne, ktorý vznikol v spolupráci s Priemyselnou komorou mesta Vicenza v Taliansku, v súčasnosti sa v ňom už usídlilo osem podnikateľských subjektov (vyrábajú autoantény, riadiace jednotky pre elektromotory atď.).

2. TERCIÁLNY SEKTOR

V regióne prešiel terciálny sektor za posledných desať rokov nebývalým rozmachom, terciálnizácia prebehla najmä vďaka službám, obchodu a cestovnému ruchu, pričom značne vzrástol počet podnikateľských subjektov pôsobiach v daných oblastiach (i keď obyvatelia s veľkou obľubou chodia do Bratislavy nielen pracovať, ale aj nakupovať a zabávať sa).

V posledných dvoch rokoch však globálna hospodárska kríza vyvolala recidívu v malo- a veľkoobchode regiónu, v čom zohráva rozhodujúcu úlohu obozretnosť obyvateľov, ktorí lepšie zvažia svoje výdavky – kvôli neistej ekonomickej situácii sa snažia znížiť výdavky tým, že finančne náročnejšie nákupy odložia. K úpadku maloobchodu na slovenskej strane prispel okrem obozretného správania sa obyvateľov aj nákupný turizmus smerujúci do blízkeho Maďarska a Rakúska, pretože v týchto dvoch susedných štátoch sa dajú lacnejšie kúpiť početné výrobky, najmä potraviny, elektronický spotrebný tovar, nábytok, strojárske a odevné výrobky. Tento postoj spotrebiteľov sa veľmi nepriaznivo prejavil na obrate slovenských obchodoch. K nevídaným rozmerom nákupného turizmu siahajúcemu cez slovensko-maďarské hranice vo veľkej miere prispelo zavedenie eura na Slovensku, keď sa v dôsledku stále klesajúcej hodnoty forintu oplátilo dlhé mesiace na južnej strane hraníc nakupovať takmer všetko, od potravín počinúc cez pohonné látky až po predmety dlhodobej spotreby a dá sa s určitosťou vyhlásiť, že obyvatelia žijúci na slovenskej strane hraníc sa budú pravidelne objavovať v maďarských obciach ako potencionálni kupujúci, ktorí spoja nákup s inou hospodárskou, kultúrnou alebo rekreačnou (KOVÁCS, 2009). Z týchto príčin boli viacerí obchodníci na severnej strane regiónu nútení ukončiť obchodnú činnosť, napriek tomu, že sa slovenskí obchodníci začali „mobilizovať“, aby prilákali kupujúcich späť a ceny výrobkov často porovnávajú s cenami v Maďarsku, v prípade mnohých výrobkov vyznačia aj v reklame, že slovenské ceny sú nižšie ako maďarské. Hospodárske problémy slovenských obchodníkov azda najlepšie symbolizuje obchodné centrum VEGA v Šamoríne, ktorej moderná high-tech budova stojí prázdna takmer 2 roky (k neúspechu podnikania prispelo aj to, že obyvatelia mesta a okolitých obcí uskutočňujú „nákupný a zážitkový turizmus“ radšej v centre aglomerácie – v Bratislave – v giga obchodných centrách).

Priaznivá zemepisná poloha generuje tranzitnú dopravu, v podstate sa tu križujú tranzitné cesty, ktoré prelínajú Európu v severozápadno-juhovýchodnom a severo-južnom smere (MTA RKK NYUTI, 2008). Vďaka tomu sa región stal dôležitým logistickým centrom v uplynulom desaťročí, svoje skladovacie a distribučné areály tu vybudovali domáce i medzinárodné firmy, ktorých vplyv pokryje v nejednom prípade celú strednú Európu, vďaka čomu sa stala významným hospodárskym prvkom preprava a skladovanie. Na južnej strane regiónu je takýmto významným logistickým centrom Mosonmagyaróvár, na severnej strane Dunajská Streda. Jedným z najvýznamnejších objektov je dunajskostredský veľkosklad nemeckej firmy Deichmann, kde sa na rozlohe 20 000 metrov štvorcových zmesť naraz dva milióny párov topánok. Voľba jedného z najväčších obuvníckych reťazcov Európy – Deichmann – padla preto na tento región, lebo je ľahko dostupný a dobre sa prepravuje tovar smerom do Rakúska, Maďarska, Česka a Slovinska. Ďalšou významnou regionálnou prevádzkarňou logistického odvetvia je Logistické stredisko kombiterminálu Metrans, a.s. (základnou formou kombinovanej prepravy je prevprava v kontajneroch po železnici a cestných komunikáciách, táto forma je šetrná k prostrediu, pretože zapojením železníc sa zníži kamiónová doprava). Tento park sa tiež nachádza pri hlavnej ceste medzi Bratislavou a Győrom (v susedstve Deichmann-u), tovarom z celého sveta zásobuje najmä trojuholník Viedeň-Budapešť-Bratislava (zároveň napomáha k tomu, aby sa produkty vyrobené v regióne dostali na svetový trh).

Vývoj hospodársko-spoločenskej situácie vo svete stále viac napomáha nárastu voľného času a urbanizovaná spoločnosť sa snaží väčšie množstvo voľného času využiť na získavanie zážitkov – na rekreáciu. Danosti regiónu, čo sa týka turistického ruchu, sú veľmi priaznivé, ako aj prírodné podmienky (bohatá fauna so vzácnymi druhmi ako napr. drop, čierny bocian, hlaváč európsky, býčko škvrnitý, zachovali sa také spoločenstvá rastlín, ktoré už inde nenájdete), tak aj kultúrne dedičstvo. K potenciálu cestovného ruchu tohto regiónu prispieva aj to, že má aj priaznivú geologickú polohu, veď Slovensko sa rozprestiera v susedstve cieľového turistického územia.

Turistický potenciál narástol najmä v uplynulom desaťročí, pretože v ponuke regiónu sú k dispozícii výrobky, ktorých popularita z roku na rok narastá. V súčasnosti sa po stresujúcom pracovnom týždni čoraz viacerí ponáhľajú vo svojom voľnom čase do prírody zabehať si, na túry, zajazdiť si na koni, na ryby, poľovať, bicyklovať sa, člnkovať sa, plávať, vyhľadávať termálne a liečivé vody, ktoré poskytujú zábavu, oddych, liečenie (cez víkendy je značný počet návštevníkov termálnych kúpalísk práve z Bratislavy, ktorí na pár hodín „vypadnú“ z veľkomestského ruchu do vln termálneho kúpaliska, aby sa domov vrátili vyrovnaní a šťastní). Alebo len na pár dní „vypadnú“ z hluku veľkomiest, aby ich zobúdzať ranné kikirikanie a mohli sa naraňajkovať v tichu verandy na vidieku. Posudzovaný región zodpovedá všetkým požiadavkám, ponúka vynikajúce možnosti na kultúrny turizmus, ktorý oboznámi s miestnymi hodnotami, športový, zdravotný a konferenčný turizmus.

Jedným z hlavných lákadiel turistického ruchu regiónu sú termálne kúpaliská a aquaparky (sú ústredným prvkom v turistickej ponuke troch obcí: Mosonmagyaróvár, Lipót, Dunajská Streda), ich popularitu stupňuje aj to, že zloženie termálnej vody má priaznivý účinok na liečenie kĺbových problémov, ako aj komplikácií po úrazoch pohybového ústrojenstva. Príkladom medzinárodného charakteru termálneho kúpaliska v Lipóte je aj to, že oznamy v objekte termálneho kúpaliska zaznejú aj po slovensky a tak sa informácie dostanú v rodnom jazyku aj k niekoľkým desiatkam tisíc slovenských turistov.

Okrem bohatstva ukrytého v termálnych prameňoch disponuje región aj očarujúcou povrchovou vodnou ríšou. Dunaj a systém jeho ramien, Mosoni Dunaj, Malý Dunaj a jeho bočné ramená, ako aj niekoľko tuctov jazier (napr. jazero tvorené z Mŕtveho Dunaja v Lipóte, Vojčianske jazero) ponúkajú nespočetné možnosti rovnako na oddych ako aj športovanie, vďaka prostrediu lákajúcemu na člnkovanie sú tieto vodné plochy obľúbeným miestom na oddych, relaxáciu a výlety tisícok návštevníkov (práve z tohto dôvodu je pri rozvoji regiónu dôležité venovať zvýšenú pozornosť kvalite povrchových vôd, treba zabezpečiť vhodnosť týchto vodných plôch na kúpanie a športovanie). Pre vodné plochy regiónu je typický turistický ruch s nenáročnými požiadavkami a nízkou útratou, ale rovnako sa z roka na rok zlepšujú aj pomienky pre náročnejší cestovný ruch. V uplynulých rokoch usporiadali početné regionálne vodné festivaly s cieľom položiť základy ich tradície, čím ďalej zvyšovali popularitu regiónu – môžeme povedať, že spolupráca vodných turistov (vodákov) z Fórum centra pre regionálny rozvoj zo Šamorína a vodárenského klubu z Dunakiliti – Felső-Szigetköz Szabadidő Vízi Sport Egyesület – patrí v prihraničnom území k najintenzívnejším vzťahom (Tuba, 2009). K najväčším úspechom ich intenzívnej spolupráce patrí:

- 9 rokov spoločne organizujú Vodný festival Szigetköz v Dunakiliti, 8 rokov Szigetköz-žitnoostrovský kanoe maratón na Dunaji, 4 roky sú družstvá Szigetközú stálymi účastníkmi Žitnoostrovského vodného festivalu v Šamoríne (v roku 2010 sa na Vodnom festivale AQUA SAMARIA zúčastnili popri družstvách z Horného Žitného ostrova, Horného Szigetközú aj družstvá z rakúskeho Hainburgu),
- v roku 2000 bola zhotovená turistická mapa ramien Dunaja pre vodných turistov, v roku 2002 to isté aj na strane Žitného ostrova, napokon v roku 2008 reagujúc na zavedenie schengenskej hranice vznikla spoločná mapa ramien Dunaja.

Príťažlivosť regiónu pre cestovný ruch v značnej miere zvyšujú významné chránené oblasti, ktorej značná časť bola zaradená do ekologickej siete Natura 2000 vytvorenej Európskou úniou, ktorá prostredníctvom biotopov a ochrany voľne rastúcich rastlín a voľne žijúcich živočíchov zabezpečuje zachovanie biologickej rozmanitosti a prispieva k zachovaniu priaznivej situácie v oblasti ochrany prírody, respektíve k jej náprave. Na maďarskej strane treba vyzdvihnúť Szigetközú Tájkédelmi Körzet (chránenú krajinnú oblasť Szigetköz), na slovenskej strane Chránenú krajinnú

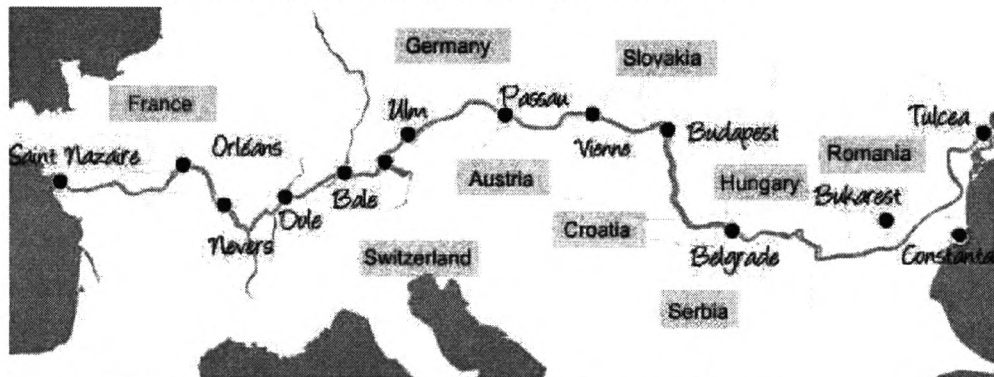
oblasť Dunajské luhy (ktoré sú zaznamenané v registri významných medzinárodných povodňových oblastí). Tieto chránené oblasti priťahujú svojimi prírodnými krásami, pestrou faunou a flórou záujemcov aj zo vzdialených krajín, preto sa na začiatku nového tisícročia vynorila myšlienka vytvorenia Národného parku Žitný ostrov–Szigetköz. Podporovatelia tohto projektu na vytvorenie maďarsko-slovenského národného parku učinili prvý krok už v roku 2004: v rámci programu Phare 2002 „Ochrana prostredia a prírody pozdĺž slovensko-maďarských hraníc založená na miestnej iniciatíve“ vznikla štúdia ohľadne jeho realizácie pod názvom „Štúdia o možnostiach realizácie spoločného slovensko-maďarského národného parku na území Szigetköz-Žitný ostrov“.

Veľký a cieľavedomý rozmach rekreačnej oblasti v posledných desiatich rokoch však do určitej miery vplýval na prostredie aj negatívne, preto bude potrebné zaviesť rezolútne opatrenia zo strany ochrannárskych organizácií v záujme ochrany ekologickej rovnováhy regiónu, ktorých realizáciou je možné dlhodobo stabilizovať, respektíve zlepšiť stav chránených území.

Za uplynulých niekoľko rokov sa dostal do popredia aj v tomto regióne bicykel ako nástroj turistiky, i keď s omeškaním niekoľkých desiatok rokov za trendmi v západnej Európe. Skúmaný priestor má z hľadiska cykloturistiky vynikajúce podmienky, ale prvé kroky rozvoja tohto segmentu turistiky sú ešte „v plienkach“, cyklistická infraštruktúra nie je dosť rozvinutá, z toho vyplýva, že v nasledujúcich rokoch treba za prvoradú úlohu vytýčiť rozvoj infraštruktúry z hľadiska využitia možnosti cyklistického turizmu. Samotné dunajské hrádze, po ktorých vedie Medzinárodná dunajská cyklistická trasa (ktorá je časťou medzinárodnej cyklistickej cesty Euro Velo 6 a spája Atlantický oceán s Čiernym morom) bez existencie širšej regionálnej siete cyklistických trás (na cestách je kvôli veľkej premávke bicyklovanie vyslovene životu nebezpečné) a služieb poskytovaných cyklistom (napr. servisy pre cyklistov, požičovňa bicyklov, ubytovanie pre cyklistov, otázka bezpečnej úschovy bicyklov) nezabezpečia rozkvet tohto odvetvia. Čo sa týka budúcnosti, je potešujúce, že v roku 2010 v rámci programu Únie LEADER sa začne výstavba cyklotrasy spájajúcej Dunaj a Malý Dunaj popri Dunajskej Strede, táto turistická trasa povedie cez očarujúce chránené územia, pozdĺž ktorej sa nachádzajú kultúrne a architektonické pamiatky.

Turistický potenciál regiónu naznačujú aj stále narastajúce možnosti ubytovania a zvyšujúca sa kvalitatívna úroveň služieb. V porovnaní so stavom spred desiatich rokov sa ubytovacia kapacita zviacnásobila, respektíve sa podstatne zvýšila aj kvalitatívna úroveň tak, aby zodpovedala nárokom hostí. Dnes už v regióne nájdeme aj päťhviezdičkové ubytovanie, kým pred niekoľkými rokmi sme ledva našli aj trojhviezdičkové (veľký záujem o kvalitné ubytovacie zariadenia prejavujú najmä stále početnejší zahraniční turisti ako aj obchodníci-manažéri).

Obrázok č. 2. Vyznačenie medzinárodnej cyklistickej trasy Euro Velo 6



Zdroj: Na základe webovej stránky <http://www.eurovelo6.org/> spracované autorom.

V uplynulom desaťročí sa v skúmanom regióne objavilo aj odvetvie wellnes, o ktoré je medzi obyvateľmi stále väčší záujem. Služby nového odvetvia hospodárstva (fitnes kluby, wellnes hotely, soláriá, sauny) môžeme bez výnimky nájsť v mestách regiónu, ale svoje korene tohto odvetvia zapustilo aj v niektorých vidieckych sídlach.

V rámci reštauračných služieb kapacita kaviarní, pubov, cukrární, reštaurácií vysoko presahuje nároky miestneho obyvateľstva, čo vysvetľuje vplyv (úloha) turizmu (z roka na rok sa zvyšuje počet návštevníkov regiónu tak, ako sa dynamicky rozširuje ponuka turistických produktov v obciach).

V súvislosti s budúcnosťou spomínaných služieb je dôležité vyzdvihnúť, že pre turizmus, wellnes a pohostinstvo ako odvetvia hospodárstva v regióne je obrovskou príležitosťou blízkosť rakúskeho trhu, pretože v prípade vysokej úrovne a širšej ponuky služieb tohto regiónu je možné očakávať nebývalý záujem (okruh hostí z Rakúska je zvyknutý na služby vysokej úrovne a ich širokú ponuku, konkurencieschopnosť spomínaných služieb nemožno dosiahnuť tým, že sú finančne dostupnejšie).

V rámci služieb osobného charakteru majú významnú úlohu aj jednotlivé zdravotnícke služby (napr. zubár, gynekológ, plastická chirurgia), ale aj odvetvie starostlivosti o krásu – kadebník, kozmetika – zohrávajú dôležitú úlohu vo sfére služieb. Aj finančné/bankové služby prešli v poslednom desaťročí významnými zmenami.

V regióne sú na vysokej úrovni aj komunálne služby, jedným z najvýznamnejších aktérov v tejto oblasti (na južnej strane dosiahol značný hospodársky úspech) je s.r.o. zaoberajúca sa environmentálnymi a recyklovateľskými službami – Rekultív Környezetvédelmi és Hulladékhasznosító (oblasť jeho činnosti zahŕňa od nakladania s tuhým odpadom cez bioodpad až po zber recyklovaného odpadu a nakladanie s ním).

3. PODNIKATEĽSKÁ ČINNOSŤ

Pri príležitosti hodnotenia hospodárskej situácie toho-ktorého regiónu treba sa zmeniť o počte a štruktúre podnikateľských subjektov, pretože sú hybnou silou hospodárskeho rozvoja. Členstvo Slovenska a Maďarska v Únii prinieslo so sebou dynamický vývoj v počte a štruktúre podnikateľských subjektov v skúmanom regióne, za uplynulých 6 rokov – napriek hospodárskej kríze – chuť podnikat' vykazuje stúpajúcu tendenciu, narastá počet obchodných spoločností s právnu subjektivitou, ako aj podnikania jednotlivcov. Pri členení registrovaných podnikaní v závislosti od veľkosti je na slovenskej i maďarskej strane regiónu rovnako badateľná charakteristická východo-stredo-európska črta mikro a malých podnikaní, samozamestnávanie, podnikanie bez zamestnancov (LELKES, 2008b).

Najviac obchodných spoločností a podnikaní jednotlivca vykonáva obchodnú činnosť. Hustota podnikaní na slovenskej strane je vyššia ako na južnej strane hraníc (i keď aj na maďarskej strane prekračuje hustotu podnikania celoštátny priemer), ako vysvetlenie posluží fakt, že slovenská strana sa nachádza bezprostredne v susedstve hlavného mesta republiky (pri sledovaní regionálneho členenia počtu podnikaní je už všeobecne známa skutočnosť, že vo vnútri štátov majú v oblasti podnikania vedúcu úlohu hlavné mestá, čiže najvyššia koncentrácia je v nich a okolitých domácych regiónoch). Priaznivé podmienky pre podnikanie v regióne podporuje aj tá súťaž, ktorú po prvýkrát vyhlásila Národná agentúra pre rozvoj malého a stredného podnikania v roku 2009, v rámci nej súťažili slovenské mestá medzi sebou v tom, ktoré z nich je najideálnejšie pre malých a stredných podnikateľov. V celoštátnom meradle zvíťazil Pezínok,

ktorý patrí do aglomerácie Bratislavy (susedí so skúmaným regiónom), kým v Trnavskom kraji získal titul „Najlepšie mesto pre biznis“ Šamorín.

Ukazovatele štruktúry podnikaní sú vo veľkej miere totožné na oboch stranách hraníc: dobre rozvinutý strojársky priemysel, potravinársky priemysel a koncentrácia potravinárskeho priemyslu. Viac ako 99% fungujúcich podnikaní tvorí malé a stredné podnikanie, v danom sektore pracuje viac ako 2/3 všetkých zamestnaných, čo poukazuje na ekonomický význam malých a stredných podnikaní – od ich výkonu závisí živobytie širokých vrstiev spoločnosti a ich blahobyt. Kvôli rozvoju sektora v uplynulých rokoch vlády oboch štátov prijali množstvo opatrení, založili inštitúcie (v severnej časti regiónu je úspešná slovenská Národná agentúra pre rozvoj malého a stredného podnikania, táto organizácia v danom regióne, v Dunajskej Strede prevádzkuje Regionálne poradenské a informačné centrum – v rámci celoštátnej informačnej siete – na podporu malého a stredného podnikania na Žitnom ostrove).

Jedným z najväčších problémov podnikania v rámci regiónu je nízka úroveň kooperácie, čo však nie je špecifikom v regióne, ale je to jav pri malom a strednom podnikaní v oboch krajinách. Kvôli nechote spolupracovať často nevedia prijať väčšie objednávky, taktiež na rozličných konkurzoch ich vytlačia väčšie a tým aj najaktívnejšie lobujúce podniky. Priemerné maďarské podnikateľské subjekty pôsobiace na Slovensku nie sú tak dobre informované ako slovenskí konkurenti, ako aj zo vzdelanostnej úrovne Maďarov žijúcich na Slovensku vyplýva, že pri väčšine maďarských podnikateľských subjektov zaostávajú za celoštátnym priemerom v oblasti znalosti hospodárskeho prostredia, výpočtovej techniky, zapájania sa do konkurzov a v znalosti slovenského/cudzieho – všetky tieto dôvody im mnohonásobne bránia v náraste konkurencieschopnosti.

Z hľadiska hospodárskeho rastu majú prioritu zahraničné investície vo formovaní danej oblasti (DICZHÁZI, 1997). I keď z hľadiska „prilákania“ zahraničného podnikateľského kapitálu je Bratislava a jej aglomerácia významným centrom, skúmané aglomeračné územie – jeho slovenská časť – z hľadiska investovania kapitálu je neatraktívna oblasť. Rozdiely vo vnútri aglomeračného pásma vysvetľuje v prvom rade to, že infraštruktúru slovenskej časti skúmaného regiónu slovenská (československá) vláda nerozvíjala, čiže investorom nevie ponúknuť lákavejšie infraštruktúrne podmienky – nedostatočná je najmä dopravná infraštruktúra, ale aj cestná a železničná infraštruktúra zaostáva v rámci aglomeračného pásma za ostatnými sektormi. Absencia zahraničných investorov spôsobila absenciu technológie na najvyššej úrovni, ale aj vysokú úroveň nezamestnanosti a nízku mzdovú úroveň (MEZEI, 2006). Je však potešujúce, že za uplynulých 5 rokov je možné sledovať znaky dobiehania k aglomeračnému pásmu, napriek tomu, že v zlepšení vývoja konkurencieschopnosti má rozhodujúcu úlohu prístupnosť, kde ešte nebadat' zlepšenie (rýchlostnú cestu⁵ spájajúcu Bratislavu a Dunajskú Stredú spomínajú len na úrovni plánov, nedostatočné sú aj parametre kvality⁶ pri železničnom spojení týchto dvoch miest a rovnako nedostatočné sú aj možnosti prechodu cez Dunaj).

4. ĽUDSKÉ ZDROJE

Hospodársky stav regiónu v rozhodujúcej miere ovplyvňuje stav ľudských zdrojov, ktorý je určujúcim faktorom hospodárskeho vývoja. Ukazovatele ľudských zdrojov skúmaného regiónu

5 Súčasná vláda plánuje začať s výstavbou v roku 2014, keď budú opäť parlamentné voľby, čiže budúcnosť plánovanej investície je veľmi neistá.

6 Ako nedostatok sa spomína chýbajúca vysokorýchlostná trať.

sú pomerne priaznivé, i keď na slovenskej strane vidiecke sídla s populáciou maďarskej národnosti z hľadiska vzdelanostnej úrovne zaostávajú za slovenským priemerom, čo je osobitosťou maďarskej komunity, vysvetľuje sa to v prvom rade vekovou štruktúrou (vysoký počet staršej generácie), jazykovou bariérou (vyučovacím jazykom vysokoškolských inštitúcií do roku 2004 – do založenia prvej vysokoškolskej inštitúcie s vyučovacím jazykom maďarským – bola slovenčina) a rurálnym životným prostredím. Za uplynulých 10 rokov je v týchto obciach badaateľná zjavná náprava, znižuje sa rozdiel v porovnaní s ostatnými časťami aglomeračného pásma zásluhou suburbanizácia (značná časť príst'ahovalcov je vysokokvalifikovaná, respektíve aj pre miestnych, mladších obyvateľov sa stala dosiahnuteľná možnosť vysokoškolského vzdelania v maďarskom jazyku.

V súčasnosti je celoživotné vzdelávanie rozhodujúcim činiteľom z hľadiska jednotlivca, hospodárstva i spoločnosti, raz získané vedomosti sú už na celý život nepostačujúce: kvôli konkurencieschopnosti regiónu je nevyhnutné, aby sa tamojší obyvatelia neustáli vzdelávali kvôli zmeneným podmienkam v technológii i vo vývoji spoločnosti. Ako rozhodujúci element konkurencieschopnosti sa objavujú vzdelanosť a schopnosť učiť sa. (ENYEDI, 2000). Ohľadne tohto vývojového faktora je pozícia skúmaného regiónu priaznivá, pretože v regióne, respektíve v jeho priamom susedstve ponúka veľa vzdelávacích inštitúcií vzdelávacie programy pre dospelých, o ktoré je veľký záujem a po ich úspešnom ukončení sa jednotlivci v živote oveľa ľahšie uplatnia.

Priaznivá hospodárska situácia skúmaného suburbárneho regiónu je podložená aj relatívne priaznivou aktuálnou situáciou zamestnanosti a nezamestnanosti. Vysoká miera zamestnanosti je spoločným dôsledkom viacerých faktorov, čiastočne je to blízkosť miest, ktoré ponúkajú širokú paletu pracovných miest (Bratislava, Mosonmagyaróvár, Győr, Viedeň), čiastočne je to dané postojom obyvateľov regiónu k práci a ich pracovná morálka. Ohľadne nezamestnanosti tak slovenská strana regiónu ako i maďarská strana vykazuje priaznivejší stav ako je celoštátny priemer, ale zároveň je v aglomeračnom pásme v tomto regióne najväčšia nezamestnanosť (Malacky, Modra a Senec sú hospodársky rozvinutejšie aglomeračné oblasti, je tam viac pracovných príležitostí).

V dôsledku svetovej hospodárskej krízy v roku 2008 sa aj v tomto regióne zhoršila situácia v zamestnanosti. Zatváranie tovární, ďalej klesanie objemu produkcie viedlo k početnému prepusteniu pracovných síl, od jesene 2008 vzrástol počet evidovaných hľaduajúcich zamestnanie, respektíve miera evidovanej nezamestnanosti. Postupná likvidácia podnikov zasiahla všetky odvetvia, respektíve zasahuje, ale najviac prepustených bolo v automobilovom a elektrotechnickom priemysle, ktoré zamestnávali v našom regióne značný počet pracovnej sily. Počet nezamestnaných zvyšujú ďalej aj tí, ktorí sa vrátili zo zahraničia kvôli zúženiu pracovného trhu v zahraničí, tento faktor je citel'ný najmä na slovenskej strane, kde po vypuknutí svetovej hospodárskej krízy už nie je také výhodné zamestnať sa v zahraničí ako v minulosti. V prvom rade pod vplyvom krízy horeuvedené znížovanie počtu zamestnancov, prepúšťania a iné dôvody spôsobili, že pomer evidovaných nezamestnaných sa v regióne v uplynulých dvoch rokoch zvýšil takmer o 40%, na južnej strane hraníc v oblasti Mosonmagyaróváru dosahovala nezamestnanosť v lete 2010 okolo 7%, kým na severnej strane bola hodnota ukazovateľa 9% (v aglomeračnom pásme to bol najviac postihnutý región). V dôsledku krízy stratili pracovné miesto najmä nekvalifikovaní so základným vzdelaním (spomedzi evidovaných nezamestnaných tvoria viac ako 1/3). Počet vysokoškolsky vzdelaných uchádzačov o zamestnanie predstavuje okolo 7%. Počet voľných pracovných miest (evidovaných) je na oboch stranách hraníc nízky. Zamestnávateľia hľadajú najčastejšie pomocných poľnohospodárskych robotníkov, kuchárov,

čaišnikov, murárov, maliarov – natieračov, zámočníkov, zvéračov, viac ako polovica pracovných ponúk je vhodných pre zaučených pracovníkov. Vysokokvalifikovaných pracovníkov by uvítali zamestnávateľa najmä v technickej oblasti, často s praxou v špeciálnych odboroch s vysokou úrovňou znalosti nemeckého alebo anglického jazyka.

V druhej štvrtine roku 2010 vykazuje situácia v zamestnanosti postupné zlepšenie, klesá miera evidovanej nezamestnanosti – jej hodnota je na oboch stranách hraníc o 2-3% priaznivejšia ako je celoštátny priemer, čiže je na nižšej úrovni. V blízkej budúcnosti je možné očakávať priaznivý vývoj situácie v zamestnanosti, pretože sa región po stagnácii investícií v uplynulom roku opäť stal výhodný pre investície na vytvorenie pracovných miest (napr. v lete 2010 začala po Mosonszolnoku aj v Mosonmagyaróvári budovať indická skupina SMR podnik na výrobu spätných zrkadiel, tento podnik poskytuje v prvej fáze na jar 2011 prácu 250 ľuďom a ročne vyrobí 7 miliónov spätných zrkadiel na osobné autá).

Značný podiel pracovníkov je zamestnaných v sektore priemyslu a služieb, na slovenskej strane je viac zamestnaných v priemysle, kým na južnej strane hraníc je menší posun smerom k sektore služieb. Poľnohospodárstvo a lesníctvo zamestnáva menej ako 10% pracovných síl. V rámci aglomeračného pásu je tu najvyšší podiel zamestnaných v agrárstve.

Väčšina pracovných miest aktívneho obyvateľstva sa nachádza v mestských centrách (Bratislava, Mosonmagyaróvár, Dunajská Streda, Šamorín), preto je značný pohyb pracovných síl a tým sa vytvoria rozmanité vzťahy medzi obcami a spomínanými mestami, ako aj medzi samotnými mestami. Najviac pracovnej sily priláka jednoznačne Bratislava, najväčší podiel dochádzajúcich pracovných síl je zamestnaných v službách a priemysle. Počet pracujúcich dochádzajúcich do Bratislavy sa za uplynulých 10 rokov zvýšil, čo vo veľkej miere sťažuje dopravu na slovenskej strane regiónu, kde nedostatočná kapacita cestných komunikácií spôsobuje každodenne dopravné zápchy. Túto nepriaznivú situáciu by mohla odstrániť výstavba rýchlostnej cesty R7 medzi Bratislavou a Dunajskou Stredou, i keď sa pravdepodobne k jej výstavbe v nasledujúcich desiatich rokoch neprikróči. Aj v programe novovzniknutej slovenskej vlády v júli 2010 sa len nejasne naznačuje spomenutá možnosť, dôraz sa kladie na výstavbu dopravnej infraštruktúry etnicky slovenských regiónov, i keď požiadavky na mobilitu sú u obyvateľov regiónu vysoké, dopravné vzťahy a nedostatok služieb predstavujú stále rastúci problém. Je dôležité vyzdvihnúť, že spomedzi aglomeračných zón Bratislavy je práve dopravná infraštruktúra tohto regiónu, vo väčšej miere s obyvateľstvom maďarskej národnosti najzaostalejšia (MEZEI, 2006), čo aj vysvetľuje, že 90-tych rokoch minulého storočia bol rast populácie a bytového fondu v tomto suburbánnom regióne pomalší. Druhým najväčším strediskom dochádzajúcich zamestnancov je Mosonmagyaróvár, nasleduje Dunajská Streda, Rajka a Dunakiliti (v posledných dvoch sú početne zastúpené aj zamestnanci zo Slovenska). V prípade ostatných osídlení je dochádzanie za prácou nižšie, ale z celého regiónu je značné cestovanie za prácou do Rakúska (MTA RKK NYUTI, 2008).

Priemerná mesačná mzda zamestnaných v prvom štvrtroku 2010 sa pohybovala v južnej polovici regiónu okolo 200 tisíc forintov. Najnižšie mzdy tu vykazovali v baníctve, ťažbe kameňa, poľnohospodárstve, lesníctve a rybárstve – okolo 140 tisíc forintov, kým najvyššiu mzdovú úroveň dosiahli v oblasti finančníctva a poisťovníctva (245 tisíc forintov). Mzdová úroveň na severnej strane sa v tom istom období pohybovala okolo 760 eur, táto hodnota bola o 50 eur nižšia ako celoštátny priemer, ale tento celoštátny priemer je v rozhodujúcej miere ovplyvnený Bratislavským krajom – vrátane Bratislavy – má veľmi vysokú mzdovú úroveň, ktorá dosiahla v tomto období 1030 eur.

5. ZAJTRAŠOK

Z hľadiska hospodárskych ukazovateľov sa nachádza táto oblasť v priaznivej situácii napriek tomu, že má väčšie možnosti a jej potenciály sú čiastočne nevyužívané. Väčšina obcí je cieľovou oblasťou presídlenia. Toto presídlenie znamená čiastočne suburbánnu emigráciu z Mosonmagyaróváru a Bratislavy, na druhej strane je značná imigrácia z ostatných častí oboch krajín (MTA RKK NYUTI, 2008, LELKES, 2008a).

Pre hospodársky vývoj skúmanej oblasti je typický dynamizmus, v posledných 10 rokoch postupne rastie hospodársky výkon, i keď celosvetová kríza spôsobila určité ustrnutie, určitý úpadok. V novom tisícročí došlo v hospodárstve regiónu k štrukturálnym zmenám, zatlačením poľnohospodárstva do úzadia došlo k terciálizácii: zvýšil sa podiel obchodu, turistického ruchu, pohostinstva, finančnej činnosti, realitnej činnosti a dopravy-skladovania. Zreorganizovanie priemyselnej činnosti poskytlo regiónu silnú exportovaciu možnosť. Dynamika hospodárstva je badateľná i v oblasti príjmov obyvateľstva, priemerné zárobky v regióne sú priaznivejšie ako celoštátny priemer. V porovnaní s ostatnými časťami aglomeračného pásma vykazuje posudzovaná oblasť ešte slabší hospodársky výsledok, čo je dedičstvom minulosti, čo v rozhodujúcej miere vysvetľuje pomaly sa meniacu infraštruktúrna dostupnosť (napr. rozdiely v cestnej sieti, čistenie a odvod odpadových vôd). Región zaostáva v rozvoji aj za úrovňou susedných rakúskych regiónov.

K trvalému rozvoju regiónu prispieva pozadie tvorené miestnymi inštitúciami a spoločenský kapitál. Úroveň fungovania inštitúcií verejnej a štátnej správy, schopnosť spoločnosti na samoorganizáciu, na fungovanie združení v rozhodujúcej miere ovplyvňujú hospodársky rast danej oblasti. Podmienkou hospodárskeho rastu je efektívna sústava vzájomných vzťahov medzi orgánmi verejnej a štátnej správy a obchodnou sférou, informačný kapitál, ktorý je ťažké zmerať za pomoci štatistických údajov. Úroveň inštitúcií verejnej a štátnej správy v regióne vykazuje narastajúcu úroveň, aj počet a organizačná štruktúra civilných organizácií takisto vykazuje známky rozvoja, podobne ako programy ponúkané vzdelávacími inštitúciami, ktoré napomáhajú vznik a rozvoj inovačnej kultúry.

V nasledujúcich rokoch sa zlepšenie konkurencieschopnosti regiónu javí ako výzva pre miestne samosprávy. Aj keď sa hospodárstvo nedá všade „adaptovať“ – ako tvrdia ekonomickí analytici – v každom prípade sa nové prevádzkarne podnikov dajú s rovnakou šancou otvoriť pri husto osídlených obciach, v rámci štátu i mimo neho. Obce musia súperiť medzi sebou o získanie nových investícií a zariadení (ENYEDI, 2000).

Hlavné zdroje hospodárstva daného regiónu

- Priaznivé prírodné, klimatické, reliéfne a geologické danosti (vysoký agrárny a geotermický potenciál, bohaté zdroje liečivej termálnej vody).
- Priaznivá dopravná-geografická poloha (Viedeň - Győr - Bratislava).
- Z hľadiska podnikateľov i obyvateľstva priaznivé miestne služby pre obyvateľov a životné podmienky.
- Agrárna výroba a potravinársky priemysel na vysokej úrovni.
- Dynamický rast vyššie kvalifikovanej pracovnej sily.
- K+F koncentrácia a inovačný potenciál (Mosonmagyaróvár).
- Silnejšie hospodárstvo (v prvom rade sektor služieb), narastajúca kúpna sila, trh.
- Atraktívna ponuka pozemkov pre prevádzkarne, s možnosťou rozšírenia potenciálnych území priemyselných parkov.

- Pestrý kultúrny život, budované a prírodné prostredie – veľká príťažlivosť pre cestovný ruch, rast v turistickej infraštruktúre.
- Silnejúci územný marketing, budovanie imidžu a kooperativita (budovanie kontaktov a diplomatických stykov – mnohé obce majú vytvorené medzinárodné vzťahy).

Treba spomenúť aj fakt, že k úspešnému rozvoju je potrebná aj podstatne priaznivejšie naklonená vládna politika voči tomuto regiónu, ako sme boli toho svedkami zo strany slovenskej vlády v rokoch 2006-2010. Veríme, že zmena, ku ktorej došlo v slovenskom politickom živote v lete 2010, zlepši za 4 roky veľmi zhoršené maďarsko-slovenské vzťahy a nová slovenská vláda ponúka pomocnú ruku hospodárskej a spoločenskej spolupráce, pretože rozmach hospodárstva danej oblasti závisí v mnohom aj od toho, nakoľko vie pomôcť rozvoju využitím možností presahujúcich hranice. Nové možnosti na hospodárske oživenie ponúka plánovaná rýchlostná cesta R7 na juhu Slovenska (ktorá by prispela vo veľkej miere k zrýchleniu dopravy v regióne a jej bezpečnosti), ako aj pravidelná kompová doprava od roku 2011 medzi obcami Gabčíkovo a Lipót, ktorá konečne spojí Žitný ostrov a Szigetköz. Samozrejme nesmieme zabudnúť ani na Dunaj, ktorý je jednou z najvýznamnejších vodných ciest Európy a ktorého prírodné danosti skrývajú v sebe mnoho nevyužitých možností. Ku kohézii severnej a južnej časti regiónu by vo veľkej miere prispelo zosilnenie infraštruktúry medzi severnou a južnou časťou, k čomu by význame napomohla výstavba cestného mosta, vďaka tejto investícii by sa znížilo dopravné zaťaženie⁷ medzi dvoma brehmi. Po vyriešení dopravných problémov sa môže táto prihraničná oblasť zmeniť na skutočne fungujúci, navzájom sa dopĺňajúci, rozvíjajúci sa, hranice presahujúci región (MTA RKK NYUTI, 2008).

V realizovaných hospodárskych procesoch v skúmanom aglomeračnom regióne musí byť jedným z vytýčených cieľov, aby všetky odvetvia a podniky dbali o ochranu životného prostredia a aby sa z ekologické hľadiská nedostali do úzadia kvôli krátkodobým hospodárskym záujmom. Toto je nevyhnutné nielen so zreteľom na ochranu obyvateľstva a prostredia regiónu, ale aj preto, lebo pod týmto regiónom sa nachádza jedno z najväčších zdrojov pitnej vody v Európe (v súčasnosti studne v regióne zabezpečujú pitnú vodu pre takmer dva milióny ľudí a v dlhodobých plánoch sa počíta s ich viacnásobkom), vodu musíme chrániť ako poklad, pretože v súčasnosti mnohé európske regióny trpia nedostatkom pitnej vody. Dôležitosť inovácií dbajúc o ochranu životného prostredia je dôležitá vyzdvihnúť preto, lebo za uplynulé 4 roky došlo aj k dvom pokusom o také investície v regióne, ktoré by veľmi ohrozili zdroje pitnej vody. Obyvateľstvo a ochrancovia prírody sa najprv postavili proti plánovanej výstavbe závodu na výrobu akumulátorov rakúskej firmy Banner Batterien v katastri obce Kostolné Kračany (na výrobu šiestich miliónov akumulátorov ročne by bolo potrebných spracovať 50 miliónov kilogramov olova a 12 miliónov litrov kyseliny sírovej), potom sa zasa spojili proti výstavbe ropovodu vedúceho cez Žitný ostrov (ropovod sa mal postaviť kvôli zásobovaniu rakúskej rafinérie Schwechat). Skúsenosti uplynulých rokov ukazujú, že prírodné prostredie regiónu ohrozujú nielen plánované priemyselné investície, ale aj podniky, ktoré tu pôsobia dlhé roky (napr. už dlhé roky je predmetom sporov odpadová a chladiaca voda, ktorú vypúšťajú konzervárne v Dunakiliti do ramena Dunaja – Zátonyi-ág).

Pri hodnotení situácie v rozvoji regiónu v budúcnosti musíme vyzdvihnúť aj to, že možnosti dané členstvom v Európskej únii a šengenskom priestore znásobuje aj fakt, že štátne hranice

7 Na rakúskej časti Dunaja sú od seba mosty vzdialené priemerne 18 km. Výhodou mostov v porovnaní s prevozom kompou alebo loďou je to, že dokáže zabezpečiť dopravné spojenie bez ohľadu na počasie i vodný stav.

rozdeľujú také územia, ktorých spoločnému vývoju napomáhala aj spoločný jazyk – maďarský, ktorým hovorí obyvateľstvo maďarskej národnosti na Slovensku a aj veľká časť slovenského obyvateľstva ho ovláda na rozličnej úrovni alebo mu rozumie (MTA RKK NYUTI, 2008, HORVÁTH, LELKES, 2010).

Pri hodnotení situácie v rozvoji regiónu v budúcnosti musíme vyzdvihnúť aj to, že možnosti dané členstvom v Európskej únii a šengenskom priestore znásobuje aj fakt, že štátne hranice rozdeľujú také územia, ktorých spoločnému vývoju napomáhala aj spoločný jazyk – maďarský, ktorým hovorí obyvateľstvo maďarskej národnosti na Slovensku a aj veľká časť slovenského obyvateľstva ho ovláda na rozličnej úrovni alebo mu rozumie (MTA RKK NYUTI, 2008, HORVÁTH, LELKES, 2010).

Hospodársky vývoj toho-ktorého regiónu nezávisí len od vlastných, endogénnych zdrojov, ale aj od hospodárskej situácie susedných regiónov a ich rozvoja. Z tohto hľadiska je skúmané územie vo veľmi priaznivej situácii, pretože sa nachádza v srdci jedného z najdynamickejších a rozvíjajúceho regiónu strednej Európy pozdĺž osi Viedeň-Budapešť, v bezprostrednom susedstve s rozvojovými a inovačnými centrami Győr a Trnava, ktoré vykazujú značné hospodárske výsledky. Môžeme teda povedať, že skúmaná maďarsko-slovenská prihraničná oblasť profituje z regionálneho susedstva vďaka efektu prelievania (spillover) a môžeme očakávať, že v aglomeračnom pásme hlavného mesta rýchlo zaniknú rozdiely v hospodárskom výkone (RECHNITZER, 1997).

Skúmaný región bol za uplynulé desaťročia vystavený novým výzvam, so zmenami v európskom priestore došlo aj tu k takým zmenám, v dôsledku ktorých sa prehodnotila pozícia tohto územia. Súhrnne možno povedať, že súčasný stav hospodárstva regiónu naznačuje priaznivú perspektívu vývoja, región doteraz úspešne obstál v globálnej ekonomickej súťaži a územie disponuje všetkými danosťami k ďalším úspechom, územie možno charakterizovať ako jedno z najlepšie intenzifikovateľných štruktúr cezhraničnej štruktúry pozdĺž maďarsko-slovenských hraníc (MTA RKK NYUTI, 2008). Zároveň musí región venovať zvýšenú pozornosť pri inovovaní ekologickej citlivosti, ktorá je popri zmenených nárokoch voči službám a dopravnému systému jednou z najväčších výziev, ktorej sa musia postaviť zoči-voči. K úspešnému hospodárskemu vývoju je ďalej potrebný rozvoj kvality ľudských zdrojov, inovácia (vo všetkých oblastiach hospodárstva: v poľnohospodárstve, priemysle a službách je potrebné zosilnenie inovačnej schopnosti podnikania, zlepšenie štruktúry produktu a zvýšenie produktivity), ako aj široký partnerský a koopereračný systém, do ktorého sa rovnako aktívne zapoja aktéri miestnych samospráv a hospodárskeho života územia⁸. Partnerstvo sa netýka výlučne financovania, ale kooperácie, ktorá zahŕňa širokú škálu rozvoja oblasti (od ďalšieho vzdelávania cez marketing až po organizáciu vedecko-technologických parkov) (HORVÁTH, 2000). V lete 2010 môžeme konštatovať, že na skúmanom území prispel vo veľkej miere k zlepšeniu komunikácie a ochoty spolupracovať medzi aktérmi hospodárskej a spoločenskej sféry aj projekt AGGLO-NET, uskutočnený Západomaďarským vedeckým inštitútom a Fórum inštitútom pre výskum menšín.

8 V záujme úspešného pôsobenia regiónov na trhu je veľmi dôležité vyzdvihnúť spoluprácu miestnych aktérov.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- ENYEDI GY. (2010): Globalizáció és a magyar területi fejlődés. *Tér és Társadalom* 2000/1, p. 1-10.
- GUSTAFFSON, B. (1998) Scope and limits of the market mechanism in environmental management. *Ecological Economics*. 24. p. 259-274.
- HORVÁTH, GY. (2000): Partnerség az Európai Unió regionális politikájában. *Tér és Társadalom* 2000/1, p. 11-26.
- HORVÁTH, GY. (ed.) (2004): Dél-Szlovákia. Magyar Tudományos Akadémia – Regionális Kutatások Központja – Dialóg Campus Kiadó, Pécs - Budapest, p. 465-479. ISBN 963 9052 33 7
- HORVÁTH, GY., LELKES, G. (2010): Területi koházió a Kárpát-medencében: trendek és teendők. In: Bitskey Botond (ed.): *A határon túli magyarság a 21. században*. Köztársasági Elnöki Hivatal, Budapest, 2010, p. 233-262. ISBN 978-963-06-8928-1
- Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja Nyugat-Magyarországi Tudományos Intézete (2008): *A magyarországi Felső-Duna szakasz fejlesztési kérdései*, Témavezető: Rechnitzer János DSc., tudományos tanácsadó, MTA RKK NYUTI
- HARDI, T. (2008): A határtérség térszerkezeti jellemzői, *Tér és Társadalom* XXII. évf. 3. ISSN 0237-7683, p. 3-25.
- KOVÁCS, A (2009): A kiskereskedelem területi jellegzetességei a szlovák-magyar határtérségben. In: Hardi Tamás–Tóth Károly (ed.): *Határaink mentén*. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja, 2009, p. 39-57.
- LELKES, G. (2008a): A szlovákiai regionális fejlesztéspolitika s annak középtávú dél-szlovákiai határ menti vetülete. *Tér és Társadalom*. Magyar Tudományos Akadémia – Regionális Kutatások Központja, Pécs, p. 151-182. ISSN 0237-7683
- LELKES, G. (2008b): Régiók és gazdaság. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja, 258 p., ISBN 978-80-89249-21-3
- GROSZ, A., LELKES, G. (2009): A magyar-szlovák határtérség gazdasági folyamatai. In: Hardi Tamás–Tóth Károly (ed.): *Határaink mentén*. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja, 2009, p. 173-191.
- MEZEI, I. (2006) Vonzáskörzetek és határok a magyar–szlovák határ mentén. Lelkes G.–Tóth K. (ed.) *Nemzeti és etnikai kisebbségek Szlovákiában*. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja. P. p. 107-196.
- RECHNITZER, J. (1997) Eurorégió vázlatok a magyar-oszták-szlovák határ menti térségben. *Tér és Társadalom* 2. p. 29-54.
- TUBA, L. (2009): Somorja és Mosonmagyaróvár. In: Hardi Tamás–Tóth Károly (ed.): *Határaink mentén*. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja, 2009, p. 197-199.
- DICZHÁZI, B (1997): Külföldi tőkebefektetések hatása a regionális gazdaságra, *Tér és Társadalom* 2. p. 67-79.
- MgSzH Központ Erdészeti Igazgatóság Regionális és Zöldövezeti Tervező Osztály (2008): *Szigetköz Erdőfejlesztési Terve*, Balatonfüred
- www.statistics.sk
- www.ksh.hu

Preklad: Erika Némethová

GABRIELLA BAJ

ZMENY VO VYUŽÍVANÍ PÔDY

1. ÚVOD

Suburbanizácia Bratislavy od roku 2004 začala vytvárať novší satelitný región na hranicami Slovenska, ktorý presiahol až na územie Maďarska. Znaký suburbanizácie sa po prvýkrát objavili v obciach Rajka, Dunakiliti, Feketeerdő, Dunasziget, Bezenye, neskôr v obciach Levél a Hegyeshalom: stále viac nehnuteľností odkúpili slovenskí štátni občania, ktorí si za svoje prvotné trvalé bydlisko zvolili maďarské obce. Táto štúdia ponúka prehľad o zmenách využitia pôdy v maďarských obciach, ktoré boli najviac dotknuté a pozmenené suburbanizačným procesom Bratislavy. V realizácii vytýčenej úlohy som vychádzala zo štatistických údajov Pozemkového úradu župy Győr-Moson-Sopron a z osobných rozhovorov so zástupcami miestnych realitných agentúr, ako aj z rozhovorov so starostami skúmaných obcí (Dunakiliti a Rajka).

Úvodom svojej štúdie prezentujem faktory, ktoré majú vplyv na zmenu maďarského hraničného pásma a zmenu využitia pôdy. Exaktné ohraničenie tohto suburbanistického geografického územia vôbec nie je ľahké. Napriek tomu, že najviac nehnuteľností získali Slováci práve na území Szigetköz a Rajky, Bratislavčania kupujú nehnuteľnosti takmer po celej župe Győr-Moson-Sopron. Pri skúmaní suburbánneho územia Bratislavy, ktoré zasiahlo aj Maďarsko, sa budem zaoberať iba s nehnuteľnosťami využívanými na prvotný (trvalý) pobyt. Nakoľko miera nadobúdania ornej pôdy, ktoré sú slovenskými štátnymi príslušníkmi využívané na poľnohospodárske účely, je nepatrná, v našom prieskume sa tejto skutočnosti ani nebudem venovať.

Budem sa zaoberať s legislatívami, ktoré regulujú spôsob nadobudnutia nehnuteľností cudzincami, poukážem na záväzky, ktoré vyplývajú z nákupu nehnuteľnosti a taktiež na výsledky dosiahnuté v Maďarsku po začatí európskych integračných procesov a zvlášť s vyhláseniami, ktoré sa vzťahujú na ornú pôdu a na nehnuteľnosti nepovažované za ornú pôdu. V prieskume sa zaoberám s „najviac obľúbenými“ maďarskými obcami, ktoré sú zároveň aj prvotnými bydliskami Bratislavčanov: Dunakiliti, Rajka a Feketeerdő. Nadobúdanie nehnuteľností osobami vysťahovanými z hlavného mesta Slovenska a rastúci dopyt značne zmenili územné plánovanie obcí, ktoré prijímajú týchto ľudí. Všetky obce sa nachádzajú na území chránenej oblasti Szigetköz, to znamená, že rozvoj musí zodpovedať nielen očakávaným nárokom ale aj určitým predpisom, ktoré súvisia s ochranou prírody. Novovytvorené pozemky a postavené domy budú súčasťou osídlenej oblasti a preto sa svojím zjavom musia prispôbiť prostrediu obce.

2. PREZENTÁCIA ŽUPY GYŐR-MOSON-SOPRON A VYUŽÍVANIE PÔDY V PRIHRANIČNEJ OBLASTI SLEDOVANÉHO ÚZEMIA

Napriek zmenám na začiatku deväťdesiatych rokov, ktoré zreorganizovali všetky sektory a ktoré mali negatívny vplyv na hospodárstvo župy (rozpad veľkopriemyslu, zaniknuté roľnícke

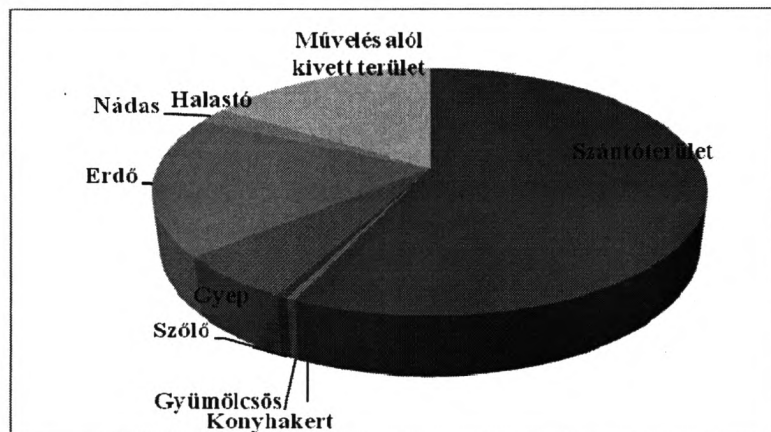
družstvá, atď.), postavenie regiónu sa posunulo do pozitívneho smeru. Západné prihraničné polozenie župy sa stalo obzvlášť dôležitým faktorom. Pomaly zanikli bariéry priechodnosti hraníc a tento proces vstup Maďarska do EÚ ešte viac urýchlil. Taktiež bola posilnená aj pozícia vyplývajúca z dopravnej siete regiónu. Župu charakterizuje výnimočné geografické postavenie, pretože sa nachádza v tzv. „zlatom trojuholníku“, ktorý je vytvorený v bezprostrednej blízkosti troch hlavných miest. Na území župy sa nachádzajú 2 z 10 Helsinských medzinárodných dopravných koridorov (číslo IV. a VII.), diaľnica M1, prechádza ňou verejná hlavná cesta a železničná cesta a v roku 2003 na území župy bolo zriadené letisko.

Župa Győr-Moson-Sopron sa rozprestiera na stretnutí troch územných regiónov: Zadunajského stredohoria (Pohorkatina Sokoró), Úpätia Álp a Malej maďarskej nížiny. Rieka Dunaj, ktorá tečie na severnej hranici župy, tvorí súčasne prirodzenú hranicu so Slovenskom. Mosonský Dunaj má najväčšiu pretváraciu schopnosť severnej časti župy a zároveň je aj uzatváracím mŕtvym ramenom južnej časti hydrografickej siete Dunaja v Szigetközi. Oblasť medzi Dunajom a Mosonským Dunajom sa volá Szigetköz. Szigetköz sa rozprestiera na ploche 37 tis. hektárov a na jeho území sa nachádza chránená flóra a fauna. V roku 2009 bolo hospodárske hraničné územie župy 408 tis. hektárov (4,5% z celkového územia štátu), z ktorých 84,1% bola orná pôda a 15,9% pôda, ktorá bola vyňatá z obhospodarovania. 63,8% úrodnej pôdy župy (t. j. 266,5 tis. hektárov) sú zužitkované na poľnohospodárske účely (ornica, záhrada, ovocný sad, vinica, lúka), avšak hodnota regiónu je oveľa nižšia, 55,2%. Z dôvodu urbanizácie župy neceľá jedna pätina obyvateľstva s rozdielnou pravidelnosťou vykonáva poľnohospodársku činnosť. Miera zalesnenej plochy je taktiež vysoká (*tabuľka č. 1*) a kým lesný porast na území sa postupne znižuje, hodnoty župy stagnujú, resp. sa v nepatrnej miere zvyšujú. Najväčšiu časť úrodnej pôdy tvoria ornice, ktorých miera, síce len v zanedbateľnej miere, ale sa zvýšila na 2005 a 2009 a to i napriek tomu, že celková plocha určená za zastavanie sa rozširuje na úkor orníc a súčasných záhrad. Väčšina nami skúmaných obcí je nútená pri vytváraní pozemkov znížiť územie orníc, nakoľko prirodzené hranice nedovolia obciam ďalej rozširovať svoje územie (napr. v prípade Dunakiliti). Zmena úrodnej pôdy župy jednotlivých odvetví obhospodarovania z roku 2000 na 2009 nasleduje tendenciu regiónu (*tabuľka č. 2*): najvýraznejšia zmena nastala v rozlohe rybníkov. Nameraná hodnota v prípade župy bola štyrikrát a v prípade regiónu dvakrát väčšia. Táto skutočnosť je vysvetliteľná jednak zosilnením dôležitého postavenia ochrany prírody, a z druhej strany zvýšenou mierou rekreačných nárokov. Z aspektu ochrany životného prostredia je potrebné vyzdvihnúť nenahraditeľnú úlohu rybníkov, ktorá spočíva predovšetkým v udržiavaní biotopu vodného hospodárstva.

Župa má tri rozhodujúce turistické oblasti, z ktorých dve – Opátstvo Pannonhalma a Krajina Fertő – sú súčasťou svetového dedičstva. Pre obľúbencov jednoduchej turistiky oblasť Szigetközú skutočne ponúka veľa možností aj v celoštátnom meradle.

Pri skúmaní zmeny úrodnej pôdy župy môžeme skonštatovať, že najväčšie rozmery dosiahol úbytok územia viníc, ovocných sádov a trstinových porastov. Táto skutočnosť vyplýva jednak z čoraz intenzívnejšej zástavby vnútorných oblastí obcí, z ich rozširovania, z rozširovania priemyslu a sietí technickej infraštruktúry (výstavba ciest), ako aj zo zvyšovania lesného porastu, čo bolo realizované z dotácií EÚ. Podľa údajov Lesného riaditeľstva poľnohospodárskeho úradu v období medzi 2004 a 2008 došlo v župe k zakladaniu lesného porastu (skutočne uznaného za lesný porast) na rozlohe cca 1100 hektárov. 71% lesného porastu župy je majetkom štátu. Najväčším hospodárom lesov v župe je Kisalföldi Erdőgazdaság Zrt.

Obrázok č. 1. Rozdelenie úrodnej pôdy župy Győr-Moson-Sopron podľa odvetví obhospodarovania, 2009



Zdroj: vlastná zostava podľa údajov KSH (Centrálny štat. úrad)

Vysvetlivky:

Szántóterület = ornica

Művelés alól kivett terület = pôda vyňatá z obhospodarovania

Halastó = rybník

Nádas = trstinový porast

Erdő = les

Gyep = lúka

Szőlő = vinica

Gyümölcsös = ovocný sad

Konyhakert = úžitková záhrada

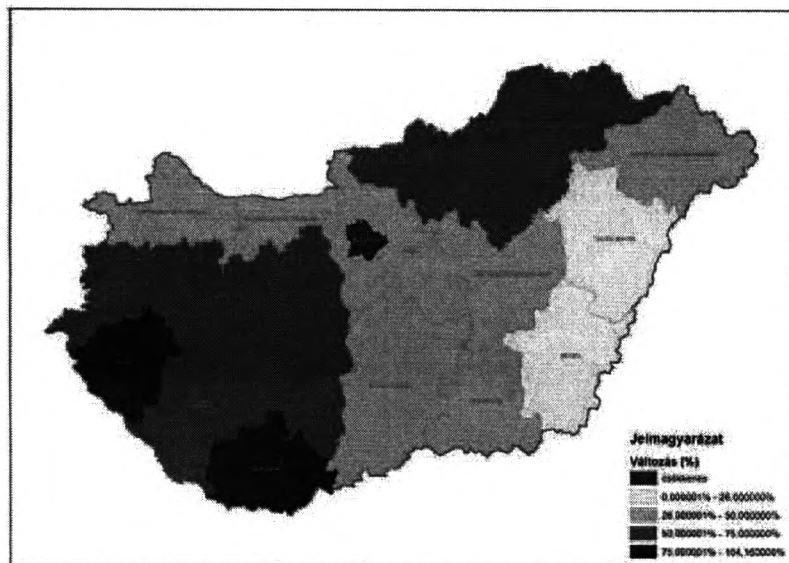
Tabuľka č. 1. Zmena využitia pôdy župy Győr-Moson-Sopron a regiónu západného Zadunajskia 2000-2009 (%)

	2000/2005		2000/2009	
	župa	región	župa	región
Ornica	+5,8	+1,8	+6,3	+1,8
Úžitková záhrada	-8,2	-2,0	-8,2	-2,0
Ovocný sad	-37,5	-40,5	-43,8	-40,5
Vinica	-20,6	-26,7	-32,4	-36,6
Lúka	+4,4	+5,2	-16,1	-26,4
Les	+0,4	-14,9	+0,7	-15,7
Trstinový porast	-2,8	-2,6	-25,7	-22,8
Rybník	+100,0	+50,0	+400,0	+200,0
Pôda vyňatá z obhospodarovania	+1,7	-0,3	+4,1	+16,2
Celkom	+3,1	-3,8	+1,7	-4,7

Zdroj: Vlastná zostava podľa údajov KSH (Centrálny štat. úrad)

V marci roku 2010 nezisková s.r.o. VÁTI prezrela územné plány, územné koncepcie a programy územného rozvoja župy Győr-Moson-Sopron, ktoré boli pripravené v posledných 10 rokoch. Z materiálu, ktorý bol vypracovaný v zmysle dokumentácií (zmena územného plánu župy Győr-Moson-Sopron, Koordinačný materiál) je zrejmé, že rozšírenie územia obce¹ počas doby podliehajúcej podaniu správy, bolo veľmi vysoké aj v celoštátnom meradle. Podľa digitálnej databázy FÖMI v období medzi 2003 a 2008 bol zistený nárast na území skoro 200 tis. hektárov. (Obrázok č. 1).

Obrázok č. 2. Zmena územia obce (2003-2009)



Zdroj: FÖMI, Nezisková s.r.o. Váti.

Vysvetlivky:

Változás (%) – Zmena (%)

Csökkenés – Úbytok

Zmena v župe Győr-Moson-Sopron vykazuje takmer 44%-ný nárast potom, čo vnútorný obvod obcí predstavoval v roku 2003 celkom 23 418 hektárov a v roku 2008 celkom 33 632 hektárov. Keď k tomu pripočítame aj tie územia (napríklad rozľahlé hospodárske územia), ktoré ako plochy určené na zástavbu neboli zahrnuté do vnútorného obvodu obcí, tak nárast územia obce presahuje aj horeuvedené hodnoty. Zo skúmaného materiálu vyplýva, že najväčší nárast vnútorného obvodu obcí (nad 500 hektárov) bol zistený práve v mestách Győr, Sopron a v obciach nachádzajúcich sa v ich bezprostrednej blízkosti. Za tým nasledujú ďalšie obce (medzi 100 a 500 hektárov) na úrovni miest (Mosonmagyaróvár, Csorna, Fertőd, Kapuvár, Beled, Pannonhalma), a niekoľko ďalších obcí, ktoré patria k aglomerácii Győru alebo hraničia s týmito mestom. Treba však pripomenúť, že územné plány samospráv župy pred intenzívnym zastavaním kvalitných plôch dávajú prednosť výrobnej činnosti poľnohospodárstva. Týmto konaním podporujú ohraničenie najlepších orníc a reguláciu.

¹ Podľa vysvetlenia OTrT pojem zahŕňa intravilán obce a plochy spojené s intravilánom určené na zastavanie. Pojem nie je celkom totožný s pojmom zastavanej plochy.

Dôsledkom zmeny využitia pôdy a urbanizácie je zvýšené riziko povodní na týchto oblastiach, čo negatívne vplyva aj na kvalitu vôd a na ekologický stav. Na viacerých miestach odstránili odvodové kanály záplavového územia Dunaja, následkom čoho vznikli tieto problémy: vytvorili sa plaveninové útesy, zaplavované územie sa naplnilo a koryto pokleslo. Zmierňovanie územne diferencovaného regiónu lúk je nepriaznivé, najmä z pohľadu ochrany prírody, nakoľko mokré trávnaté porasty tvorili biotop pre viaceré druhy chránených, jedinečných živočíchov. Rozšírenie líniovej infraštruktúry (napríklad intenzívna výstavba diaľnic) prinášalo so sebou rozdrobenie biotopov.

V celosti o hospodarení územia župy môžeme skonštatovať, že štruktúra hospodárenia je priaznivá: rozsah neobhospodarovateľných nevyužívaných poľnohospodárskych oblastí sa znižuje, a naopak, rozloha lesných porastov, rybníkov a orníc sa zvyšuje. Popri neustálom náraste urbanizačných nárokov a tŕach sa stále viac starajú o prostredie a o zachovanie podoby krajiny.

2.1. Priehrada v Dunakiliti

Zmenu využívania územia župy najvýraznejšie ovplyvnili vodné priehrady vybudované na Dunaji. Najviac a v najvýznamnejšej miere formuje priestory vôd skúmaného územia priehrada vybudovaná v Dunakiliti, ktorú začali vybudovať v roku 1984 ako súčasť Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros, avšak z dôvodu porušenia zmluvy nie je v prevádzke v zmysle pôvodných predstáv. Československá republika a Maďarská republika v roku 1977 uzatvorili medzištátnu zmluvu o vybudovaní Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros. Túto zmluvu v roku 1984 zmluvné strany upravili v časti týkajúcej sa termínov. Zmluva obsahuje nasledovné záležitosti: 50-50%-né majetkové právo na hlavné stavby, rozdelenie nákladov a výnosov v rovnakom pomere, základné princípy prevádzkovania vodného diela, dohody o štátnej hranici, regulácia po stránke riadiacej a právnej. Vybudovanie priehrady sa realizovalo v zmysle plánov až do roku 1989, kedy Vláda Maďarskej republiky prerušila najprv výstavbu vodného diela v Nagymarosi a neskôr aj vykonávanie stavebných prác maďarskej strany v súvislosti s výstavbou vodného diela v Gabčíkove. Vláda taktiež neuviedla do prevádzky ani hotové stavby.

Druhá strana však naďalej pokračovala vo výstavbe vodného diela a v roku 1992 uviedla do prevádzky I. etapu prechodnej varianty „C“. Maďarsko sa z dôvodu neoprávneného a protiprávneho konania druhej strany obrátila na Medzinárodnú arbitráž v Haagu. V tomto rozporuplnom období sa zmluvné strany venovali budovaniu vodného diela protikladným spôsobom: maďarská strana zbúrala kruhovú hrádzu v Nagymarosi a strana slovenská pokračovala výstavbou II. etapy varianty „C“. Práve následkom budovania varianty „C“ boli maďarské zariadenia na prevádzke Gabčíkovského vodného diela zakázané. Hrádza priehrady na strane Maďarska bola nahradená hrádzou po ľavej strane rieky Dunaj vo vzdialenosti medzi 1841,0 a 1852,0 bežnými kilometrami. Táto hrádza je spojená s hrádzou plánovanou na Slovensku po pravej strane Dunaja a vodným komplexom v Čuňove, ktorý nahradil priehradu v Dunakiliti (www.dunakiliti.hu).

Vodný diel v Gabčíkove má biventilulárny systém plavebnej komory a osem turbín. Podľa pôvodných plánov priehrada v Dunakiliti by mala zabezpečiť pre vodný diel v Gabčíkove úroveň vzdušia vody potrebnej k prevádzke turbín, ďalej by mala odvieť záplavy Dunaja a takisto by mala zabezpečiť zásobovanie Starého Dunaja prostredníctvom vodnej nádrže. Priehrada by mala zabezpečiť preplavenie lodnej dopravy cez plavebnú komoru v čase, kým prieplyv prevádzkovej vody nedosiahne úroveň vzdušia vody, ktorá je potrebná k odvodu lodnej dopravy, resp. počas skúšok uvádzania do prevádzky príslušných zariadení.

Priehrada v súčasnosti spolu s hrádzou Dunaja postavenou vo vzdialenosti 1843 bežných kilometrov tvoria hlavnú náhradu vody zaplavovaného územia a popritom vykonávajú aj funk-

ciu prípadu. Hať bola dokončená v júni roku 1995 a vďaka jej účinkom sa hladina vody Dunaja vo vzdialenosti 1843 a 1852 zvýšila a za pomoci priehrady Dunakiliti sa stala čiastočne regulovateľnou. Navýšením hladiny vody cez dve vedľajšie ramená vo vzdialenosti 1845,4 a 1845,9 bežných kilometrov je umožnené gravitačné doplnenie vody zaplavovaného územia vedľajších ramien. Práve toto zabezpečuje dostatočný prílív vody pre systém.

Priehrada síce v súčasnosti nenapĺňa svoju pôvodnú funkciu, ale stala sa dôležitým prvkom doplnenia vody Szigetközú.

3. NADOBÚDANIE NEHNUTELNOSTÍ ZAHRANIČNÝMI ŠTÁTNYMI OBČANMI V MAĎARSKU

3.1. Právna legislatíva

Pretože v tejto štúdii sa zaoberám výlučne nadobúdaním majetku občanmi Slovenska, čiže občanmi členských štátov, v ďalšom pod pojmom zahraničný štátny občan predstavujeme právne postavenie členského štátu. Z toho dôvodu sa nebudem zaoberať s právnymi predpismi týkajúcimi sa štátnych občanov mimo členov EÚ. Najdôležitejším právnym zdrojom je Zákon o úrodnej pôde z roku 1994, č. LV. (ďalej ZÚP), ktorý určuje základné pojmy a normy, ktoré sa vzťahujú na nadobúdanie majetku cudzincov. Nehnutelnosti môžeme rozdeliť na dve veľké skupiny: na úrodnú pôdu a na nehnuteľnosti nepovažované za úrodnú pôdu. (1) odsek § 1 Nariadenia vlády č. 7/1996. (I. 18.) reguluje nadobúdanie majetku nepovažovaného za úrodnú pôdu zahraničnými právnickými a fyzickými osobami. Napriek záväzkom uvádzaným v základných zmluvách Európskej únie, rozdielne od voľného pohybu kapitálu z čl. 56 Zmluvy EÚ, Maďarská republika v zmysle Dokumentu o vstupe z roku 2003, počas 5 rokov od vstupe do EÚ, teda doby prechodnej imunity (moratória, ďalej prechodná imunita), je oprávnená uplatniť si reštrikcie na nehnuteľnosti nepovažované za úrodnú pôdu. Táto lehota trvala od 1. mája 2004 do 1. mája 2009. Zákonodarcovia týmto konaním predĺžili nadobúdanie majetku cudzincov viazané na licenciu o ďalších päť rokov. To znamená, že normy z čias pred vstupe do EÚ zostali v účinnosti ešte po dobu ďalších päť rokov (prechodná etapa moratória): v prípade, ak cudzinec nadobudne do vlastníctva nehnuteľnosť ako sekundárne bydlisko, nadobúdateľ je povinný požiadať o schválenie tohto majetku. Ak sa nadobúdateľ spôsobom života mieni usadiť v maďarskej obci, tak príslušnému pozemkovému úradu musí predložiť prehlásenie o nadobudnutí nehnuteľnosti. Po vstupe do EÚ občania EÚ nemusia vôbec požiadať o povolenie k nadobudnutiu nehnuteľností, musia však riadne prihlásiť svoje nehnuteľnosti.

Podľa § 3, bodu a) ZÚP za úrodnú pôdu je považovaná tá plocha, ktorá v extraviláne obce v evidencii nehnuteľností je zaevidovaná ako ornica, vinica, ovocný sad, záhrada, lúka, pasienok, trstinový porast, les, zalesnená plocha v obhospodarovaní, alebo rybník. Platná právna legislatíva umožňuje, že keď občan členského štátu počas troch rokov spôsobom života na svojej úrodnej pôde vykonáva poľnohospodársku činnosť, môže získať do vlastníctva túto nehnuteľnosť. Na prechodnú dobu po vstupe do EÚ, namiesto jednotných noriem, ktoré by sa vzťahovali na všetkých cudzincov rovnako, dôsledkom Zákona č. LV o úrodnej pôde (ZÚP) z roku 1994 a neskôr Zákona č. XXXVI. z roku 2004, boli stanovené špeciálne ustanovenia. Tieto ustanovenia určovali spôsob nadobudnutia nehnuteľností zahraničnými občanmi 27 štátov Európskej únie (právnické a fyzické osoby), občanmi štátov v zmysle Dohody Európskeho hospodárskeho priestoru (Island, Lichtenštajsko, Nórsko) a občanmi podobne postaveného Švajčiarska (ďalej štátny občan členského štátu). Čo sa týka úrodnej pôdy, Maďarský štát stanovil

dlhšiu etapu moratória, ktorá vyprší dňom 1. mája 2011. Po uplynutí tejto lehoty padnú všetky prekážky nadobúdania nehnuteľností do vlastníctva zahraničnými investormi. Nadobúdatelia si budú musieť plniť jedine prihlasovaciu povinnosť nehnuteľnosti. Vláda Maďarskej republiky však predložila Európskej komisii žiadosť o predĺženie moratória na nadobúdanie nehnuteľností do vlastníctva cudzincov, a to o ďalšie tri roky. Po uplynutí tejto doby však už nebude možné požiadať o ďalšie predĺženie.

V určitých prípadoch je k nadobúdaniu nehnuteľností, či už ide o úrodnú pôdu alebo o pôdu nepovažovanú za úrodnú pôdu, potrebný súhlas miestneho obecného úradu: napríklad v prípade žiadostí o pripájanie je potrebný súhlas starostu obce.

3.2. Nadobúdanie nehnuteľností v župe Győr-Moson-Sopron štátnymi občanmi Slovenska

Na úradoch župnej samosprávy neevidujú počet nadobudnutých nehnuteľností, ale evidujú počet odmietnutých a počet povolených rozhodnutí. Ani kladné povolenia sa nevzťahujú v každom prípade na samostatné nehnuteľnosti, ale v niektorých prípadoch zahŕňujú aj prípadné časti nehnuteľností. Vzhľadom na tieto skutočnosti môžeme dostať iba približný prehľad a prostredníctvom týchto údajov môžeme robiť iba odhad o počte transakcií s nehnuteľnosťami. Podľa údajov Pozemkového úradu župy Győr-Moson-Sopron z marca roku 2010 zaevidovali celkom 1269 osôb so slovenskou adresou pobytu, z ktorých od 1. mája 2004 nadobudlo nehnuteľnosť do vlastníctva 1256 osôb. Väčšina týchto nadobudnutí sa uskutočnila v rokoch 2008 a 2009, ale vlna nadobúdania nehnuteľností sa jednoznačne začala v roku 2004, čiže po otvorení hraníc (*Tabuľka č. 2*). Aj stanovisko pozemkového úradu župy potvrdzuje, že z dôvodu blízkosti slovenskej hranice a rozsiahlej suburbanizácie mesta Bratislava, sa väčšina nadobudnutí realizuje v obciach patriacich do príslušnosti Obvodného pozemkového úradu Mosonmagyaróvár (Rajka, Dunakiliti, Dunasziget, Feketeerdő).

Nákupná horúčka nehnuteľností u Slovákov sa netýka iba obce Rajka, ale aj susednej obce Bezenye. Počet nadobudnutých nehnuteľností Slovákami neustále rastie aj v tejto obci a to i napriek tomu, že tunajší starosta obce, neberúc do úvahy povolovalie paragrafy zákona, skôr prekáža, ako napomáha novým nákupom domov. V prípade obce Bezenye proces spomaľuje nielen počínanie starostu, ale popri vysokých nákupných cenách aj nedostatočná ponuka rodinných domov.

Podľa tunajších realitných agentúr ceny určujú dve činitele: vzdialenosť od mesta Bratislava a ponuka nehnuteľností danej obce. Len tie obce majú možnosť získať si kúpychtivých Bratislavčanov, ktoré vedú rozšíriť svoju ponuku. Samosprávy musia svoju politiku zužitkovania územia a svoje územné plány prispôbiť nárokom tunajších obyvateľov a novousadlíkov. Proces plánovania a realizovania je však zdĺhavý. Od prijatia územného plánu až po vytvorenie pozemkov môže uplynúť aj viac rokov.

V obci Rajka je hodnota bytov, bytových domov vysoká a ponuka sa v súčasnosti opäť zvyšuje. V Mosonmagyaróvári je tvorba predajných cien rozmanitá, pričom ponuka je veľmi rozsiahla. V obci Hegyeshalom za mierne ceny ponúkajú veľa rodinných domov, podobne ako v obci Levél. V obci Dunakiliti sa môžeme stretnúť s vyššími cenami, s priemernou ponukou, pričom obec Dunasziget ponúka lacnejšie aj drahšie nehnuteľnosti. V obciach Mosonszolnok, Újrónafő, Máriakálnok, Halászi a Kimle sú ceny obytných domov nižšie, ale podľa prognóz aj v týchto obciach môžeme v budúcnosti počítať so zdražením vo výške cca 20%.

Tabuľka č. 2. Nadobúdanie nehnuteľností nepovažovaných za úrodnú pôdu štátnymi občanmi Slovenska v župe Győr-Moson-Sopron, 1999-2009

	1999	2001	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Nehuteľnosti vo vlastníctve Slovákov v roku 2009 celkom (ks)	Počet nehnuteľností vo vlastníctve štátnych občanov Slovenska na 1000 bytov v roku 2009 (ks)
Ásványráró							1	3		4	4,9
Bezenye				1		1	1	2		5	9,1
Dunakiliti			1		2		5	2		13	19,3
Dunasziget	1		1			1		9	1	13	22,2
Feketeerdő								3		3	19,4
Győr	4	1	5	3				3		17	0,3
Győrújfalú										1	1,9
Halászi									2	2	1,9
Hegyeshalom								3	2	5	3,6
Kimle	1							3		4	4,7
Kisbodak								1		1	6,1
Kunsziget							1			1	2,3
Máriakálnok			2					1		3	5,4
Mihályi								1		1	2,1
Moson-magyaróvár							2	53	8	63	5,0
Pannonhalma										1	0,8
Rajka	1			3	3	5	9	7		28	29,2
Répcévis	2									1	6,2
Sopron		2								2	0,1
Tényő				6						6	8,7
Töltéstava		1								1	1,7
Újrónafő								2		2	6,5
Vámoszabadi		1								1	1,9

Zdroj: vlastná zostava podľa údajov evidencie župy Győr-Moson-Sopron

3.3. „Najviac obľúbené” obce maďarskej suburbanizácie územia mesta Bratislava

V štúdií V. Slavíka a T. Kurtu o suburbanizácii Bratislavy z roku 2007 za satelitné mestá Bratislavy bolo považovaných týchto 6 miest: Malacky, Pezinok, Modra, Svätý Jur, Senec a Šamorín. V týchto satelitných mestách súčasne prebiehala suburbanizácia obyvateľov a obchodu, neboli postavené iba rodinné domy, ale celé obytné štvrte. Podľa prognóz koncepcie z dôvodu sa čoraz viac rozširujúceho suburbanizmu mesta Bratislava, je možné očakávať drastické (miestami 60%-né) zvýšenie počtu obyvateľstva. V zmysle skorších výskumov zaoberajúcich sa aglomeráciou hlavného mesta Slovenska a podľa skúseností do roku 2007 vznikli nasledovné trendy suburbanizácie:

- procesy suburbanizácie obyvateľstva neprebiehali len na dvoch oblastiach (mozaikovo) ale na geograficky ucelenom území,
- na atraktívnych územiach suburbanizácie sa radikálne zvýši počet obyvateľstva,
- dôjde k etnickej zmene obyvateľstva v prospech Slovákov,
- procesy suburbanizácie pokračujú a tieto sa dostanú aj za hranice.

V období medzi 2007 a 2008 sa na území Maďarska jasne črtajú okraje hranice územia suburbanizácie mesta Bratislava. V nasledujúcej časti štúdie prezentujeme obce, v ktorých je miera nadobudnutia nehnuteľností občanmi Slovenska v celej župe najvyššia. Cieľom kapitoly je preskúmanie zmien vo využívaní pôdy pôsobených usídlením Bratislavčanov a suburbanizáciou Bratislavy v obciach Tajka a Dunakiliti.

V prípade obidvoch obcí je jednoznačne preukázateľné, ba až viditeľné, že osídľovanie obcí inšpirovalo miestne samosprávy k vytváraniu nových pozemkov, k stavebným prácam a k výstavbe inžinierskych sietí. Porovnaním počtu bytov a novovybudovaných bytov (*Tabuľka č. 3*) a tabuľky o nadobudnutí majetku občanmi Slovenska v župe (*Tabuľka č. 4*) je zrejme, že po hromadnom nákupe nehnuteľností Slováckmi v sledovaných obciach sa začala hromadná výstavba nových bytov.

3.3.1. Rajka

V obci Rajka nájdeme pôdu s najlepšimi danosťami v mikroregióne horného Zadunajska. V štruktúre krajiny dominujú poľnohospodárske pôdy, ornice, ale nachádzajú sa tu aj územia pokryté lesným porastom. Ale obec Rajka sa so svojimi 2495 obyvateľmi nestala jedným z najdôležitejších obcí maďarskej suburbanizácie mesta Bratislava kvôli svojej vynikajúcej pôde, ale z toho dôvodu, že v najjužnejšej satelitnej časti bratislavskej aglomerácie, v časti Rusovce, stavebné pozemky stoja sedemkrát toľko, ako v Rajke. Následkom nákupnej horúčky nehnuteľností začatej v roku 2004 boli postavené činžiaky, obnovené zanedbané rodinné domy a nové pozemky vybudované inžinierskymi sieťami. Podľa nepravínikov sa Rajka stala záhradným mestečkom Bratislavy. Toto tvrdenie potvrdzuje aj tá skutočnosť, že jednu tretinu obyvateľstva obce tvoria Slováci.

Obyvatelia sa v Rajke usídlili z dôvodu blízkosti mesta Bratislava a svoje nehnuteľnosti nevyužívajú ako sekundárny domov. Obec Rajka je pre Bratislavčanov lákavá z viacerých dôvodov: po medzinárodnej hlavnej ceste E75 je centrum Bratislavy dostupné za 20 minút, a na začiatku procesu vysídľovania v roku 2004 ceny nehnuteľností boli priemerne o 35% nižšie ako v Bratislave. V súčasnosti je tento pomer 25-30% v prospech nehnuteľností v Maďarsku. Z dôvodu ilustrácie ukážeme príklad realitnej agentúry (Rajka Real): v roku 2005 bol desaťročný rodinný dom na 120 m² na pozemku 1500m² približne o 30% lacnejší, ako päťnásťročný 55 m² panelový byt (s vykurovaním) v Bratislave. V súčasnosti sú ceny nehnuteľností v Rajke približne o 15% vyššie, avšak dopyt po nehnuteľnostiach z dôvodu pokojných pobytových životných podmienok (dopravné hlučkové zaťaženie presiahne hraničnú hodnotu iba po štátnej hlavnej ceste č. 15), bezpečnosti a prírodného prostredia, naďalej rastie. Z nových slovenských obyvateľov bola vytvorená skupina, ktorá sa venuje jazykovej príprave a samospráva zverejňuje informácie v 2-3 jazykoch.

Samospráva kladie veľký dôraz na to, aby vo využívaní poľnohospodárskej pôdy pri vytváraní pozemkov nenastala zmena. Starosta obce Rajka, Lajos Bazsó ale poznamenal, že od roku 2008 boli nútení ornice prekvalifikovať na extravilán. Aby sa mohlo začať s novou výstavbou, na tejto ploche boli vybudované inžinierske siete, pretože pôvodným stavom bytov už nebolo možné uspokojiť nové nároky. Citujúc slová starostu: „V roku 2008 na 50 na novo vybudovaných pozemkov sa prihlásili 4 rodiny z Rajky a 304 rodín zo Slovenska“. Ani týchto päťdesiat

nových pozemkov nestačí uspokojiť dopyt po nehnuteľnostiach. Práve z toho dôvodu sa samospráva rozhodla, že začiatkom roka 2010 si zaobstará a následne zdemoluje neobývanú prihraničnú kasáreň. Neskôr za účelom zužitkovania územia bývalých kasární uzatvorila zmluvu o využívaní nehnuteľnosti s realitnou spoločnosťou z Mosonmagyaróváru. Týmto konaním obec z predmetnej investície očakáva profit:

1. z dôvodu vytvorenia nových pozemkov musela siahnuť na nepoľnohospodárske pozemky,
2. nemusí sa obávať prípadných pozemkových špekulácií investora, ktorý by po získaní plochy kasární do vlastníctva túto predala za oveľa vyššiu cenu,
3. príjem z predaja nehnuteľností zrejme bude oveľa vyšší, ako by bol príjem v prípade predaja bývalých kasární v celosti.

Na území zdemolovaných kasární plánujú vybudovať obytný dom pre cca 80 rodín. V súčasnosti sa realizuje rehabilitácia územia, pričom prvé byty plánujú odovzdať na jeseň roku 2012. Z upravených plánov územnej štruktúry a územného plánovania vyplýva, že podľa predstáv územného plánu počnúc rokom 2010 z celkovej plochy obce sa zmení využívanie plochy iba na území 6,36 ha. Na tejto ploche v rozmere 6,3 hektárov plánujú vybudovať obytný priestor malomestského charakteru so záhradným mestečkom a dedinskej povahy (*Tabuľka č. 3*).

Tabuľka č. 3. Vývoj stavu bytov 2004–2009

		Mihályi	Bezenye	Kisbódog	Répevis	Dunasziget	Ásványrőd	Hegyeshalom	Újronád	Győr	Tényő	Rajka	Halszai	Dunakiliti	Mosonmagyaróvár	Pannohalma	Kimle	Kunsziget	Sopron	Féketerdő	Máriakálnok	Vámoszabadi	Töltéstava	Győrújfalú	príemer *
Stav bytov (ks)	20 04	460	532	158	156	565	789	1351	296	53541	659	916	1005	636	12003	1233	798	412	23672	144	515	456	515	417	
	20 06	464	538	162	161	577	801	1378	300	54419	668	930	1017	653	12143	1261	831	421	24394	152	538	486	558	445	
	20 08	469	547	163	161	583	814	1399	308	55350	676	949	1049	671	12608	1296	847	433	25073	154	558	508	586	464	
	20 09	472	548	163	161	585	817	1405	308	55787	689	958	1052	674	12724	1309	848	438	25432	155	560	517	603	527	
Zmena 2004/2009		2,6	3,0	3,2	3,2	3,5	3,5	4,0	4,1	4,2	4,6	4,6	4,7	6,0	6,0	6,2	6,3	6,3	7,4	7,6	8,7	13,4	17,1	26,4	4,99
Počet postavených bytov (ks)	20 04	2	3	4	1	8	13	18	3	819	8	12	4	12	89	16	16	5	442	1	24	38	22	14	
	20 06	2	5	0	1	6	5	13	1	405	6	10	4	11	94	11	14	4	254	6	11	12	21	14	
	20 08	1	8	0	0	3	6	9	5	232	3	13	21	13	239	24	8	3	407	2	8	3	5	7	
	20 09	4	1	0	0	2	3	6	0	450	13	9	3	3	116	13	1	5	369	1	2	9	17	64	
Počet novopostavených bytov na 1000 obyvateľov (2004-2009) podľa stavu bytov v r. 2009		19,1	31,0	24,5	12,4	32,5	33,0	32,7	29,2	34,2	43,5	45,9	30,4	57,9	42,3	48,9	46,0	38,8	57,9	64,5	80,4	119,9	107,8	187,9	40,3

Zdroj: Vlastný výpočet podľa údajov KSH (Centrálny štatistický úrad)

*bez Győrújfalú, Vámoszabadi a Töltéstava

Tabuľka č. 4. Využívanie pôdy v Rajke, 2009*

Vyžívanie pôdy/odvetvie obhospodarovania	Plocha	Podiel v%
Ornica	3 604,1 ha	71
Les	828,8 ha	16,3
Lúky, pastviny	138,5 ha	2,7
Vodná plocha (riečna voda, jazero)	234,2 ha	4,6
Verejné parky, verejná zeleň	16 ha	0,3
Obytná plocha (s dedinských charakterom) existujúca + plánovaná	93,64 ha (93,7-0,06 ha)	1,8
Obytná plocha (s malomestským charakterom) existujúca + plánovaná	14,92 ha (10,4+4,52 ha)	0,2
Kombinované (centrum obce)	10,5 ha	0,2
Obchodno-hospodárska plocha (existujúca + plánovaná)	10,16 ha (15,58-5,42 ha)	0,3
Priemyselná-hospodárska plocha (existujúca + plánovaná)	31,7 ha	0,6
Rekreačná plocha	4,4 ha	-
Špecifické plochy celkom	14,4	0,2
Dopravná plocha (železnice)	25 ha	0,4
Dopravná plocha (diaľnica)	41,5	0,8
	5 027,3 ha	

Zdroj: Úprava plánu územnej štruktúry a územného rozvoja obce Rajka

(*tabuľka neobsahuje plochu ostatných ciest)

Cieľom samosprávy však nie je iba umožniť prísťahovanie slovenských usídlencov, ale aj udržanie domáceho obyvateľstva, najmä domácej mládeže a v neposlednom rade aj zabezpečenie lepších obytných podmienok. Z toho dôvod pre podporu domáceho obyvateľstva vytvorili systém zliav: samospráva Rajky ponúka pozemky za cenu 25 tis. forintov za meter štvorcový pre tých domácich obyvateľov, ktorí mienia vybudovať svoj domov v obci. Domáci si tak môžu zaobstarať pozemky samosprávy za zvýhodnenú cenu. Domáci mladí ľudia sa aj napriek týmto zľavám sťažujú na vysoké ceny nehnuteľností v Rajke, kvôli ktorým si nedokážu kúpiť nehnuteľnosť.

Pretože sa celá územná samospráva obce Rajka patrí do chránenej zóny Szigetköz a pod správu ochrany prírody Riaditeľstva národného parku Fertő-Hanság, musia sa osobitne venovať tomu, aby v rámci plánovania zelene (verejné priestranstvá, parky, promenády) používali rastlinné spoločenstvá typické pre túto oblasť. Respektíve, že „je potrebné uprednostniť vysádzanie listnatých stromov a treba sa vyhýbať používaniu cudzokrajných, tzv. otrockých rastlín” – (Úprava plánu územnej štruktúry a územného rozvoja Rajky, 2010). Rýchlu reakciu na neustále rastúci dopyt môže spomaliť skúmanie prípadných nepriaznivých vplyvov na prírodu. Z dokumentácie územného rozvoja obce vyplýva, že v životnom prostredí plánovaných území sa môžu objaviť estetické a ekologické konflikty, ako aj problémy spojené s využívaním pôdy. Dôvodom týchto konfliktov je to, že územný rozvoj sa na viacerých miestach realizuje pri chránených prírodných, krajinných hodnotách. Napríklad (Úprava plánu územnej štruktúry a územného rozvoja Rajky, 2010):

Estetický konflikt:

- vytvorený holý, „sterilný” obytný priestor ↔ náročný obytný priestor
- obytný priestor ↔ chránená prírodná oblasť, bohatá flóra

- úkaz, ktorý sa objaví pri cestách vedúcich do obce, príroda Szigetköz ↔ nanovo zabudované umelé prostredie

Riešenie: úprava prostredia, náročné vybudovanie verejných priestranstiev

Konflikty využitia pôdy:

- poľnohospodárska plocha ↔ obytná plocha
- poľnohospodárska plocha ↔ hospodárska (priemyselná i obchodná) plocha

Riešenie: výsadzba rastlín, ochranné zalesnenie

z dôvodu rozvoja zvýšená premávka ↔ pokoj obytnej plochy ↔ chránené prírodné oblasti

Riešenie: ohraničenie plochy rastlinami na viacerých rovinách, zriadenie verejného parku

Ekologické konflikty:

- podzemná voda, znečisťovanie pôdy ↔ obytné plochy, prírodné oblasti

Riešenie: zodpovedné správanie sa obyvateľstva a účastníkov hospodárstva voči prírode, kanalizácia, riešenie problematiky odpadu.

Rajka sa snaží využiť na turistické účely to, že skoro 20% svojho územia je pokryté lesným porastom, a preto sa obec na trase Fertőrákos-Rajka zapojila do vybudovania turistickej trasy Vasfüggöny (Železná opona)². Táto, skoro 6800 km dlhá bagančová turistická trasa pramení z Fínska a trvá až po Bulharsko. V Maďarsku vedie cez približne 600 km dlhú trasu. V rámci prihraničného projektu obec mieni predložiť projekt na prevádzkovanie hydrobusu, ktorý by chceli prevádzkovať ako prostriedok hromadnej dopravy uľahčujúci dennú dochádzku na trase Rajka–Bratislava až po Devínsku bránu.

3.3.2. Dunakiliti

Obec sa nachádza na najsevernejšej časti Szigetköz vo vzdialenosti na 30 minút automobilovej cesty od Bratislavy. Po obci Rajka je Dunakiliti druhou najobľúbenejšou obcou bratislavských usídlencov a od roku 2009 sa stala „módny“ bydliskom prisťahovalcov. V obci nás privíta zabudované, prehľadné, čisté priestranstvo. Pri blízkosti Bratislavy a pri nízkych cenách nehnuteľností ďalšou prítiažlivou silou Dunakiliti je prírodné prostredie Szigetköz.

V obci sa prví prisťahovalci zo Slovenska objavili v roku 2004, ktorí sa v začiatkoch zamerali na nákup hotových bytov a starých, zanedbaných rodinných domov, ktoré potom mohli obnoviť podľa vlastných predstáv a vlastného pohodlia. Noví prisťahovalci však už začali s výstavbou na novovytvorených pozemkoch, pretože v roku 2009 sa minuli zabudovateľné pozemky a pozemky na predaj a tým pádom obec nepretržite musí pripravovať nové plány územného rozvoja na nové plochy. Poľnohospodárske obhospodarovanie intravilánu obce sa pravidelne dostáva do pozadia a záhradné nehnuteľnosti nachádzajúce sa za obytnými domami nevyužívajú na účely obhospodarovania a preto ich ponúkajú formou stavebných pozemkov na predaj. Obec Dunakiliti disponuje aj rezervami obytných plôch (16,5 ha), ktoré sa nachádzajú v západnej časti obce. V zmysle plánov územného rozvoja na týchto rezervách je možné vytvoriť 35 kusov nových obytných domov. Je teda zrejme, že obec môže uspokojiť nároky prípadných nových prisťahovalcov.

2 Výstavba turistickej trasy nebola realizovaná na pamiatku tejto historickej éry, ide jedine o obdiv prírodných krás. Kým železná opona znamenala pred domáce obyvateľstvo kliatbu, príroda sa mohla po tejto trase nerušene rozvíjať.

V súčasnosti obec eviduje 635 bytov, z ktorých 58 kusov (približne 10%) je vo vlastníctve slovenských štátnych občanov. Od mája 2010 bola vybudovaná nová ulica s 33 pozemkami a tieto pozemky predáva realitná agentúra z Mosonmagyaróváru. Počas štyroch mesiacov z 33 pozemkov predali 5 pozemkov, ktoré odkúpili väčšinou mladí domáci ľudia. Aj Dunakiliti podporuje udržiavanie domácej mládeže v obci. Do konca októbra 2010 v rámci predpredajnej akcie si domáci, ktorí zodpovedajú požiadavkám, môžu zaobstarat' pozemky pod cenu vlastných nákladov, v hodnote 4 tis. forintov za meter štvorcový. Aby sa predišli špekuláciám s pozemkami, kupujúci nemôže vlastniť bytovú nehnuteľnosť a musí mať aspoň päť rokov trvalý pobyt v Dunakiliti. Samospráva k uplatňovaniu zľavy predpíše aj povinnosť zastavania. Iniciatíva je úspešná, pretože popri prisťahovaných slovenských občanoch k zachovaniu zdravej vekovej štruktúry obyvateľstva obce prispeje aj zotrvanie domácej mládeže.

V susedstve Dunakiliti sa nachádza časť Feketeerdő, ktorá pred rokom 2004 bola známa dubmi vysadenými v rokoch 1896 na počesť siedmych vodcov, ale od roku 2004 sa pre okolitých ľudí stala známou bytovým parkom Almáskert (Jabloňový sad). Skupiny nehnuteľností sa nachádzajú na severnej (Almáskert) a na južnej časti (Almáskert II.) obce. Poľnohospodárske plochy Feketeerdő (pôvodný Almáskert) boli prekvalifikované na obytné plochy. Už všetky nehnuteľnosti na severnej časti bytového parku majú svojich vlastníkov, kým polovica pozemkov Almáskert II. je ešte na predaj. Následkom stavebného projektu sa počet obyvateľstva v značnej miere zvýšil: kým v roku 2000 bol počet obyvateľov, ktorí mali trvalý pobyt v obci 391, v roku 2009 sa tento počet zvýšil na 534.

4. ZHRNUTIE

Od roku 2007 popri 6 satelitných obciach Bratislavy po štátnych hraniciach vznikli aj ďalšie. Získavanie nehnuteľností do vlastníctva Slováckmi prináša pre obecné zastupiteľstvá výdavky spojené s novým územným rozvojom, ktoré vedúcim predstaviteľom obcí dajú poriadne zabrat'. Preto sú nútení spod obhospodarovania vybrať pôdy, ktoré sa pôvodne používali na poľnohospodárske účely. Na týchto územiach potom vybudujú inžinierske siete, aby mohli vytvoriť nové bytové nehnuteľnosti. Vynikajúce prírodné danosti však sťažujú územný rozvoj, pretože rozvoj na chránených oblastiach je možný iba v odôvodnených prípadoch a po odstránení prípadných konfliktov.

Vplyvom prisťahovaní slovenských štátnych občanov boli vykonané úpravy územného rozvoja, ktoré z dôvodu nedostatku zdrojov musela samospráva už dlhší čas oddaľovať. Síce miera zamorenia zvukom a premávka sa zvýšila, prisťahovanie Bratislavčanov do obcí Rajka a Dunakiliti má viac pozitívnych vplyvov, ako napríklad investície do infraštruktúry, živšia dedina, rozkvet obce. Proces musíme vyhodnotiť obojstranne: prisťahovanie má pozitívny vplyv na plány územnej regulácie samosprávy a schopnosť prisťahovania obyvateľov obcí sa zvyší. Vysoké ceny nehnuteľností sú však lákavé pre domácich obyvateľov vlastníacich domy, nakoľko títo predávajú svoje obydlia (trebárs aj) za dvojitú cenu a za vidinu štedrého zisku sú schopní odsťahovať sa do Mosonmagyaróváru. Za nebezpečné považujeme aj proces výmeny obyvateľstva: počet slovenských štátnych občanov v maďarských obciach sa zvyšuje a domáce obyvateľstvo za vidinu dobrého zisku opúšťa obec. Pre starostov v súčasnosti robí veľký problém, že popri zľavách poskytnutých domácim obyvateľom, vymyslieť ďalšie riešenia, ako ich vo väčšom počte udržať v obci. Jedným z riešení by bolo, ak by sa pri suburbanizácii obyvateľstva realizovala aj suburbanizácia priemyslu, čiže premiestňovanie ďalších pracovných miest do regiónu, čo by zabezpečilo pracovnú príležitosť pre domáce obyvateľstvo.

Záver

Obce v suburbačných oblastiach Bratislavy nachádzajúce sa na území Maďarska prechádzali počas uplynulých 6 rokov významnými zmenami. Obývané časti niekdajších osídlení, ktoré mali typické dedinské črty, nadobudli silný charakter záhradného mestečka, dochádzalo k rekonštrukcii už dávno opustených domov, otvoreniu nových ulíc, v ktorých radom vedľa seba stoja obytné domy postavené v štýle odlišnom od miestnych architektonických tradícií. Prieskum dokumentuje skutočnosť, že „hmotnosť“ a požiadavky novoprisídlených obyvateľov dedín výrazne pretvorili obraz obcí, v prvom rade zvýšením koeficientu zástavby: nezastavané, voľné priestory (poľnohospodárske pôdy, zelene) sa postupne stali zastavanými plochami. Umelá zmena krajiny pokrývky sa príznačne týka poľnohospodárskych a prírodných – prírode blízkych oblastí. Suburbanizačný proces je iba vo svojej polovici, a preto je dôležité klásť osobitný dôraz na vylúčenie už teraz príznačných krajinnno-estetických, ekologických konfliktov a konfliktov súvisiacich s využívaním krajiny, aby sa tu cítili „ako doma“ nielen obyvatelia, ktorí sa sem prisťahovali, ale aj miestni občania.

Návrhy

1. Zachovanie dedinského rázu ako kultúrneho dedičstva a pôvodu osídlení.
2. Princíp regulácie vytvorenia nových pozemkov nech je ďalšou zárukou náročného a racionálneho využitia priestoru a súladu obrazu obce s obrazom krajiny.
3. Podeliť sa s budúcimi suburbanizovanými osídleniami o skúsenosti v územnom plánovaní za účelom racionalizácie ich plánovacích procesov.

POUŽITÁ LITERATÚRA

Zákon o úrodnej pôde č. LV. z roku 1994.

Regioplan (2009): Územný plán rozvoja obce Dunakiliti

http://www.dunakiliti.hu/index.php?option=com_remository&Itemid=53&func=startdown&id=76

Dátum sťahovania: 1. august 2010.

Slavík, Vladimír – Kurta, Tomáš (2007): Rezidenčná suburbanizácia v zázemí Bratislavy – nový trend v migrácii obyvateľstva. In: Forum Statisticum Slovacum. – Roč. 3, č. 3 s. 201-207.

TÉR-HÁLÓ UDS Kft (2010): Úprava územnej štruktúry a územného plánu rozvoja obce Rajka

http://x109.dataglobe.eu/tesztelek_hu/rajka/wp-content/uploads/2010/06/Muszakileiras.pdf

Dátum sťahovania: 28. júla 2010.

Zdroje z internetu:

www.dunakiliti.hu

www.rajka.hu

Interview:

12. august 2010 – Sándor Szokoli, starosta obce Dunakiliti

12. august 2010 – Anita Kadnár, stavebná referentka obce Dunakiliti

12. august 2010 – Viktória Horváthné Szokoli, stavebná referentka obce Dunakiliti

12. august 2010 – Lajos Bazsó, starosta obce Rajka

27. august 2010 – dr. Gertrúd Sipos, bývalá vedúca Pozemkového úradu župy Győr-Moson-Sopron

27. august 2010 – Zsolt Dancsó, vedúci Pozemkového úradu župy Győr-Moson-Sopron

Preklad: Mária Fabó, Elemér Antal

ADRIENN REISINGER

VZDELÁVANIE A ZDRAVOTNÍCTVO

1. ÚVOD – VYMEDZENIE PROBLEMATIKY

Štúdia skúma situáciu slovenských štátnych občanov v Bratislave a v okolitej aglomerácii z hľadiska problematiky školstva a zdravotníctva. V štúdií sme sa v oblasti školstva a zdravotníctva sústredili najmä podmienky, za akých môžu slovenskí štátni občania na maďarských územiach aglomerácie¹ využívať služby materských škôl, vzdelávacích inštitúcií a zdravotníckych zariadení. V tejto súvislosti sa budeme venovať otázke príslušných maďarských zákonov, následne na základe výskumov založených na rozhovoroch oboznámime s praktickými skúsenosťami v inštitúciách v danom regióne (Mosonmagyaróvár, Rajka, Dunakiliti)².

V prvej polovici štúdie sa budeme venovať zákonne určeným podmienkam na využitie služieb materských, základných, stredných a vysokých škôl (hoci v skúmanom regióne funguje len jedna vysokoškolská inštitúcia, pokladáme za dôležité prezentovať podmienky štúdia zahraničných študentov na maďarských vysokých školách), následne prostredníctvom štatistických údajov predstavíme maďarské tendencie v uplynulých rokoch. Dôležitou oblasťou výskumu vzdelávania je aj to, ako sa môžu zahraniční – v tomto prípade slovenskí – študenti dostať do maďarského vzdelávacieho systému? Ako aj to, aké podmienky musia splniť na to, aby boli posudzovaní rovnako ako maďarskí štátni občania, teda aby nemuseli platiť školné. Zahraniční štátni občania môžu navštevovať maďarské vzdelávacie inštitúcie za týchto okolností:

- v Maďarsku sa vzdeláva dieťa rodičov, ktorí žiadajú o azyl,
- rodičia sa usadili v Maďarsku, kde aj pracujú, ich dieťa/deti sa vzdeláva/vzdelávajú v Maďarsku,
- rodičia sa usadili v Maďarsku, pracujú v zahraničí, no ich dieťa/deti sa vzdeláva/vzdelávajú v Maďarsku,
- rodina nežije v Maďarsku, ale rodičia pracujú v Maďarsku, kde sa vzdeláva/vzdelávajú aj ich dieťa/deti,
- rodina nežije v Maďarsku, rodičia v Maďarsku ani nepracujú, ale ich dieťa/deti sa vzdeláva/vzdelávajú v Maďarsku.

1 Dôvodom je, že najmä to je dôležité z hľadiska zákona a výskumu, veď ak sa slovenskí štátni občania z Bratislavy presťahujú na slovenské územie, právne problémy nevznikajú. Pri využívaní služieb vyvstáva otázka, či sa žiaci maďarskej národnosti môžu učiť v maďarskej škole alebo nie.

2 V prípade Slovenska sa v aglomerácii Bratislava a okolie vo vzdelávacích a zdravotníckych inštitúciách neobjavili problémy, ktoré by existujúci systém služieb nedokázal vyriešiť. V jednotlivých obciach existujú slovenské a maďarské vzdelávacie inštitúcie, prirodzene, mohli sa prejaviť problémy s ich kapacitou, čo sa týka počtu žiakov, pedagógov, lekárov, zdravotných sestier atď., mohli sa ďalej prejaviť vážne problémy súvisiace s rozvojom škôl a zdravotníckych zariadení, tie však nie sú špecifické pre región, vzťahujú sa na celý vzdelávací a zdravotnícky systém na Slovensku. Dá sa povedať, že aglomerácia na Slovensku negeneruje také špecifické problémy, ktoré sú typické pre maďarskú stranu. Preto v tejto štúdií v prvom rade prezentujeme situáciu v Maďarsku (Károly Tóth, Fórum inštitút pre výskum menšín, Slovensko, Šamorín.)

V prvom prípade nie je pobyt rodičov a ich detí v Maďarsku dobrovoľnou voľbou, preto sa deti týchto rodičov vzdelávajú v maďarskom školskom systéme z iných dôvodov ako v ostatných prípadoch, kedy rodičia posielajú svoje deti do maďarských škôl na základe vlastného rozhodnutia, vzdelávanie na vysokých školách môže byť už prevažne samostatným rozhodnutím študentov. Pokiaľ rodičia prišli do našej vlasti zo vzdialenej (nie susednej) krajiny, je zjavné, že aj ich deti sa budú učiť tu, no v prípade štátnych občanov susedných štátov sú možné viaceré alternatívy (pozri posledné tri vo výpočte). Najmä štátni občania susedných krajín si totiž môžu dovoliť, že žijú a pracujú doma, no ich dieťa sa učí v Maďarsku, alebo žijú tu, ale pracujú vo svojej vlasti a aj ich deti sa učia tu. Na základe vyššie spomínaných skutočností treba vymedziť dva prípady (Reisinger 2009):

- V prvom prípade ide o to, že rodičia z pracovného alebo iného dôvodu žijú a pracujú v inej krajine, vzdelávanie ich školopovinných detí je potrebné vyriešiť v tejto krajine.
- V druhom prípade deti navštevujú školský systém v druhej krajine, lebo vzdelávacia ponuka druhej krajiny viac spĺňa ich očakávania, v danej krajine môžu mať záujem aj o ďalšie štúdium alebo prácu, ale nie je to nevyhnutné.

V druhej polovici štúdie sa budeme venovať našim možnostiam v oblasti zdravotníckych služieb.

Svoju analýzu ukončíme návrhmi opatrení, ktoré treba na základe výskumu prijať v záujme toho, aby slovenskí štátni občania, ktorí sa v čoraz väčšom počte sťahujú do Maďarska, mohli čo najbezproblémovejšie využiť naše vzdelávacie a zdravotnícke služby.

2. ZAHRANIČNÍ ŠTÁTNI OBČANIA V MAĎARSKOM VZDELÁVACOM SYSTÉME

2.1. Zákonné úpravy – vznikajúce problémy

Vzdelávanie zahraničných občanov v maďarskom verejnom školstve vymedzuje 110. paragraf zákona č. LXXIX o verejnom školstve z roku 1993, ktorý bol viackrát novelizovaný. Paragraf určuje, aké podmienky musí splniť nemaďarský štátny občan na to, aby mal rovnaké práva ako maďarskí žiaci (aby nemusel platiť školné). Jednotlivé novely zákona menili možnosti štúdia zahraničných občanov v Maďarsku takto:

- V prvej verzii zákona sa bezplatnosť vzdelávania viazala na povolenie na pobyt.
- Novela z roku 2001 zmenila túto podmienku na trvalé povolenie na pobyt.
- V roku 2002 sa rozhodlo, že povolenie na pobyt musí mať nielen tu študujúci žiak, ale aj jeho rodičia.
- V roku 2003 bol kvôli blížiacemu sa vstupu do EÚ zákon novelizovaný v tom duchu, že každý žiak z členskej krajiny EÚ má rovnaké podmienky na štúdium ako maďarskí žiaci, teda nemusí platiť školné.
- 1. mája 2004 vyššie spomínaná výhodná úprava stratila platnosť.
- V júli 2007 110. paragraf podmienky bezplatnosti vzdelávania ešte sprísnil, okrem vyššie spomínaného musia mať rodičia dieťaťa v Maďarsku aj príjem.

Súčasná úprava vymedzuje, že žiak je školopovinný, ak

- a) žiada o azyl, je utečenec, azylant,
- b) na základe zákona o vstupe a pobyte osôb s právom na slobodný pohyb a pobyt si v Maďarsku uplatňuje právo na slobodný pohyb a pobyt,

- c) vzťahuje sa naň zákon o vstupe a pobyte štátnych občanov tretích krajín, má právne postavenie prisťahovalca alebo osídlenca, respektíve má povolenie na pobyt na území Maďarskej republiky“ (§ 110 (1) zákona č. LXXIX z roku 1993).

Ak sú splnené vyššie spomínané podmienky, môže sa žiak vzdelávať za rovnakých podmienok ako maďarskí žiaci, okrem toho v „...*má rodič minimálne trojmesačné povolenie na pobyt a vykonáva zárobkovú činnosť*“ (§ 110 (6) zákona č. LXXIX 1993)

Zákon určuje, že ak žiak tieto podmienky nespĺňa, musí platiť školné. Výška školného predstavuje náklady na vzdelávanie žiaka, keďže vzdelávacia inštitúcia nemá za zahraničného žiaka nárok na normatívu, musí náklady na jeho vzdelávanie zabezpečiť sama. V zmysle 8. bodu paragrafu 110 môžu riaditelia škôl školné znížiť.

Slovenskí štátni občania sa môžu v maďarskom školskom systéme vzdelávať bezplatne len vtedy, ak rodičia majú povolenie na pobyt a okrem toho v Maďarsku vykonávajú aj zárobkovú činnosť, teda ak rodina býva na Slovensku, kde rodičia aj pracujú, malo by sa v každom prípade určiť školné. Súčasné výskumy (rozhovory s predstaviteľmi vzdelávacích inštitúcií a ministerstva), ako aj výskumy z roku 2008 (Reisinger 2009) ukazujú, že väčšina riaditeľov škôl platenie školného odpúšťa. Aj rozhovor na Ministerstve školstva a kultúry (nový názov: Ministerstvo národného zdroja síl)³ potvrdil, že školský zákon sa vzťahuje najmä na vzdelávanie detí z rodín, ktoré sa usídlili v Maďarsku, pričom dochádzaniu za vzdelaním z druhej strany hranice sa osobitne nevenuje, hoci, ako to ukazujú aj výsledky výskumu z roku 2008, v prípade slovenských štátnych občanov nájdeme aj takéto príklady. Treba však dodať, že výskum z roku 2008 skúmal celý slovensko-maďarský prihraničný región, súčasný výskum je však zameraný len na bratislavskú aglomeráciu, pre ktorú je typické skôr usídľovanie sa slovenských štátnych občanov v Maďarsku než dochádzanie z druhej strany hranice.

2.2. Niekoľko charakteristických údajov

Cieľom podkapitoly je stručne oboznámiť s počtom zahraničných škôlkarov a školákov v Maďarsku medzi školskými rokmi 1995/1996 a 2008/2009.

Na základe štatistických údajov v skúmanom období ani medzi škôlkarmi, ani medzi školákmi neprekročil pomer zahraničných žiakov 1 percento. Pomer zahraničných škôlkarov neustále rastie, v školskom roku 2008/2009 dosiahol ich pomer 0,5%, čo predstavovalo 1 629 zahraničných škôlkarov (*tabuľka č. 1*). V prípade základných škôl bol tento pomer o čosi vyšší (0,53% v školskom roku 2008/2009), no ich počet v 01/2002 dosiahol ich pomer 0,9%. Od školského roka 2004/2005 však počet stredoškôlakov zo zahraničia na stredných školách klesá, v školskom roku 2008/2009 tvorili už len 0,8% a ich počet sotva prekročil 4 000 žiakov, v porovnaní s predchádzajúcim údajom 5 300 žiakov (2004/2005).

Ak v rámci zahraničných študentov skúmame počet slovenských štátnych občanov (*tabuľka č. 1*), môžeme skonštatovať, že na stredných školách je pomer žiakov so slovenským štátnym občianstvom a maďarskou národnosťou oveľa vyšší než pri ostatných vzdelávacích formách (najviac žiakov prichádza do Maďarska za štúdiom z Rumunska). Ďalej je zrejmé aj to, že počet žiakov so slovenským štátnym občianstvom klesol len v strednom školstve, aj tak však tvoria vyše 17% všetkých zahraničných žiakov.

3 Rozhovor s Annamáriou Király z 24. marca 2010, Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť.

Tabuľka č. 1. Počet zahraničných žiakov a v rámci neho počet žiakov maďarskej národnosti so slovenským štátnym občianstvom, v materských, základných a stredných školách v školských rokoch 1995/1996 – 2008/2009

	1995/1996	1998/1999	2001/2002	2004/2005	2006/2007	2008/2009
Deti v materských školách	-	-	1 048	1 608	1 584	1 629
Slovenské občianstvo, maďarská národnosť	-	-	7	13	15	23
Žiaci základných škôl	2 353	3 228	3 561	4 577	4 496	4 224
Slovenské občianstvo, maďarská národnosť	33	48	58	76	88	106
Žiaci učilišť	463	466	685	882	741	448
Slovenské občianstvo, maďarská národnosť	45	53	63	85	104	79
Žiaci stredných škôl	2 046	3 038	4 640	5 353	4 921	4 075
Slovenské občianstvo, maďarská národnosť	226	475	643	758	835	697

Prameň: Školská štatistická ročenka 2004/2005, 2006/2007, 2008/2009.

Tabuľka číslo 2 ukazuje počet zahraničných a slovenských štátnych občanov na maďarských školách v školskom roku 2008/2009 z regionálneho aspektu. Je zjavné, že žiaci so slovenským občianstvom sa učia najmä v severných regiónoch, ich pomer sa však v jednotlivých regiónoch mení. Napríklad, najvyšší pomer škôlkarov so slovenským štátnym občianstvom je na severe Maďarska (13,9%), avšak v absolútnych číslach ich najviac chodí do škôlky v regióne stredného Maďarska (43% všetkých škôlkarov so slovenským štátnym občianstvom). Na stredných odborných školách sa učí najviac žiakov so slovenským štátnym občianstvom v severomaďarskom regióne (153 osôb, 63,2%).

Tabuľka číslo 2. Počet zahraničných žiakov a v rámci neho počet žiakov so slovenským štátnym občianstvom v materských, základných a stredných školách v školskom roku 2008/2009 z regionálneho aspektu

Regióny	Škôlkarí	Slovenskí štátni občania	Žiaci základných škôl	Slovenskí štátni občania	Žiaci učilišť	Slovenskí štátni občania	Žiaci stredných odborných škôl	Slovenskí štátni občania	Gymnazisti	Slovenskí štátni občania
SM	1 095	10	2 686	23	164	14	886	91	1 245	60
SZ	90	1	278	37	46	18	136	82	133	68
ZZ	104	7	233	24	33	14	141	81	109	60
JZ	46	0	135	0	9	0	38	0	84	2
SM	36	5	161	21	41	32	242	153	154	93
SDZ	164	0	311	1	55	1	216	5	187	2
JDZ	94	0	420	0	100	0	291	0	213	0
Spolu	1 629	23	4 224	106	448	79	1 950	412	2 125	285

Prameň: Školská štatistická ročenka 2004/2005, 2006/2007, 2008/2009.

Poznámka: SM: stredné Maďarsko; SZ: stredné Zadunajsko; ZZ: západné Zadunajsko; JZ: južné Zadunajsko; SM: severné Maďarsko; ÉA: sever Dolnej zeme; DA: juh Dolnej zeme.

2.3. Skúsenosti materských škôl

V skúmanom regióne sme v prvej polovici roka 2010 urobili interview s riaditeľmi deviatich škôlok, v ôsmich v Mosonmagyaróvári a jednej v Rajke. Cieľom výskumu bolo zistiť, či materské školy v skúmaných obciach navštevujú deti so slovenským štátnym občianstvom, ak áno, aké sú s nimi skúsenosti, kde býva rodina dieťaťa, či plánujú začať školskú dochádzku v Maďarsku alebo na Slovensku.

Riaditeľky štyroch škôlok v Mosonmagyaróvári uviedli, že majú dieťa so slovenským štátnym občianstvom, vo väčšine z nich išlo o jedno dieťa, do škôlky Őzikés Óvoda chodili štyri deti, okrem nich boli do škôlky zapísané dve deti, ktoré chodia do materskej školy od septembra tohto roka. Vo všetkých prípadoch platí, že rodičia detí, často aj starí rodičia bývajú v Mosonmagyaróvári, teda ide o deti z rodín, ktoré sa presídlili do Maďarska. Vo všetkých materských školách uviedli, že deti buď po maďarsky vedia, alebo ak nie, tak sa rýchlo učia, veď rodičia, starí rodičia už jazyk ovládajú, a ak ním nehovoria plynule, tak sa ho učia. Je to dôležitý faktor, veď učiteľky musia s rodičmi komunikovať.

Materské školy, ktoré nemajú dieťa so slovenským štátnym občianstvom, takéto deti nemali ani doteraz a ani neskôr ich neočakávajú napriek tomu, že do tohto regiónu sa sťahuje čoraz viac rodín so slovenským občianstvom. Riaditeľky škôlok, ktoré už túto skúsenosť majú, uviedli, že slovenské deti sa u nich objavili pred 1–2 rokmi, ale neočakávajú, že by v budúcnosti mali „veľký nával“. Dodali, že časť presídlených rodín dieťa ešte len plánuje, keďže ide o mladé manželské páry, preto môže o niekoľko rokov počet detí škôlkarského veku vzrásť, no vonkoncom nie je isté, že služby využijú v Maďarsku, keďže aj dnes je príznačné, že rodičia chodia za prácou na Slovensko a deti berú so sebou.

V Materskej škole v Rajke boli naše skúsenosti úplne iné, podľa riaditeľa malo na jar roku 2010 z 93 škôlkarov 13 slovenské štátne občianstvo, čo je výrazne vysoké číslo. Ich počet od vstupu do Európskej únie rastie, predtým mali ročne 1–2 deti. Materská škola za svoju „popularitu“ vďačí zrejme aj tomu, že v škôlke pracuje aj učiteľka, ktorá sa do Maďarska presídlila dávnejšie a hovorí po slovensky, väčšina detí chodí do jej skupiny, hoci sa nájdu aj rodičia, ktorí svoje deti zapisujú do vyslovene maďarskej triedy, aby sa deti naučili jazyk. Riaditeľ nevedel, či deti budú chodiť v Maďarsku aj na základnú školu, táto otázka bude aktuálna o 1–2 roky.

Súhrnne môžeme povedať, že v dvoch skúmaných obciach sa v materských školách úplne líši počet detí so slovenským štátnym občianstvom, v polovici škôlok v Mosonmagyaróvári takéto deti nie sú a ani neočakávajú, že sa v budúcnosti táto požiadavka objaví. Na rozdiel od toho v Rajke neustále stúpa počet detí so slovenským štátnym občianstvom, zrejme aj preto, že v materskej škole pracuje učiteľka so slovenským materinským jazykom, preto do nej rodičia zapisujú svoje deti smelšie, keďže dieťa sa zúčastňuje aj na zamestnaniach v slovenskom jazyku.

2.4. Skúsenosti základných a stredných škôl

Počas výskumu sme oslovili základné školy v Mosonmagyaróvári (9 škôl, v troch z nich sa vyučuje aj na stredoškolskej úrovni), Rajke (1) a Dunakiliti (1), pričom informácie nám neposkytli len dve školy v Mosonmagyaróvári.

Piaty riaditeľ oslovených škôl nás informoval o tom, že sa na ich škole učia alebo učili žiaci so slovenským štátnym občianstvom. Na Základnej škole Ferenca Móra sa v školskom roku 2009/2010 učili celkovo štyria žiaci so slovenským štátnym občianstvom, od septembra sa ich počet zvýšil ešte o jedného. Rodiny všetkých detí bývajú v Maďarsku, žiaci ovládajú

maďarčinu na dobrej úrovni, hoci v pravopise majú nedostatky, tie sa však dajú vyriešiť, preto je ich účasť vo vzdelávacom procese bezproblémová. Školné platiť nemusia. Jeden zo žiakov chodil v Maďarsku aj do škôlky, riaditeľ očakáva, že žiaci absolvujú v Maďarsku aj stredoškolské štúdium.

Už v predchádzajúcom výskume na Gymnáziu Lajosa Kossutha (Reisinger, informácie z rokov 2009/2008) sme skonštatovali, že na škole sa v každom školskom roku učí priemerne 10–15 žiakov, každý rok sú prijatí 2–3 žiaci, väčšina žiakov dochádza zo Slovenska a býva na internáte, teda túto školu nenavštevujú prevažne deti presídlených rodín. Na základe najnovších údajov však v posledných troch školských rokoch na školu noví žiaci so slovenským štátnym občianstvom už neprišli, na jar 2010 sa na gymnáziu učili len traja žiaci so slovenským štátnym občianstvom. Podľa predchádzajúcich vyhlásení riaditeľa to nie je prekvapujúce, v roku 2008 totiž povedal, že pokles počtu žiakov očakáva, lebo aj na Slovensku klesá počet žiakov, respektíve škola za týchto žiakov nedostane normatívy, teda sa jej neoplatí ich vzdelávať. Dodáme ešte, že výskum v roku 2008 ukázal (Reisinger 2009), že žiaci so slovenským štátnym občianstvom majú väčší záujem o odborné vzdelávanie než o gymnaziálne štúdium.

Na Základnej škole, strednej odbornej škole a odbornom učilišti Jánosa Hallera sa v predchádzajúcom školskom roku učil jeden žiak, maturoval v roku 2009, býval na Slovensku, no školné platiť nemusel. Škola neočakáva, že v budúcnosti bude mať žiakov so slovenským štátnym občianstvom. Podobne aj na Piaristickej základnej škole a gymnáziu v Mosonmagyaróvári mali v minulosti jedného žiaka so slovenským štátnym občianstvom (pred 8 rokmi), dnes sa na nej slovenskí žiaci neučia, no riaditeľ sa domnieva, že v ďalekej budúcnosti to nie je vylúčené.

Na Základnej škole v Rajke sa v uplynulých rokoch ustálil počet žiakov so slovenským občianstvom, aj dnes sa na škole učia tri deti z rodín, ktoré sa do Rajky presídlili, školné platiť nemusia. Podľa riaditeľa sa žiaci dokážu dobre adaptovať, a keď začnú chodiť do školy v Maďarsku, štúdium v krajine aj dokončia, hoci sa stáva, že sa medzitým predsa len vrátia učiť sa na Slovensko alebo skladajú skúšky aj na Slovensku, aby mali aj slovenské vysvedčenie. Deti vzdelávajúce sa na tejto škole po maďarsky viac-menej vedia, hoci sa stalo, že sa do Maďarska presídlila rodina s nemaďarskou národnosťou, teda ani rodičia maďarčinu poriadne neovládali, preto bola komunikácia s nimi ťažká. Podľa riaditeľa je však cieľom týchto rodičov, aby sa aj oni, ako aj ich deti čo najskôr adaptovali, preto chodia, napríklad, na kurzy maďarčiny, aj ich deti sa vzdelávajú v maďarskom jazyku, na škole sa slovenčina osobitne nevyučuje. Riaditeľ informoval aj o tom, že sú pripravení na nárast slovenských žiakov na škole, už sa rokovalo aj o tom, že prijímú učiteľku so znalosťou slovenčiny.

Na ostatných školách sa dnes neučia slovenskí štátni občania, neučili sa ani doteraz a z rozhovorov vysvitlo, že ani neočakávajú, že v budúcnosti budú mať slovenského žiaka, preto sa školy na to ani nepripravujú.

Vo výskume z roku 2008, ktorý som už spomínala (boli v ňom oslovené všetky prihraničné stredné školy), sme sa pýtali na názor riaditeľov na vzdelávanie slovenských štátnych občanov. Výsledky boli najmä takéto:

- Ich vzdelávanie treba podporovať najmä na školách ponúkajúcich také štúdium, ktoré na slovenskej strane chýba, v prvom rade by bolo potrebné podporovať stredné odborné školy, veď študovať na gymnáziu môžu aj na Slovensku. Tým, že prídu do Maďarska, znižujú počet maďarských žiakov na Slovensku, čo môže ďalej prehĺbiť neľahkú situáciu maďarských škôl na Slovensku.
- Sprísnenie školského zákona z roku 2007 mnohí interpretovali ako pokus maďarského štátu znížiť počet zahraničných žiakov, teda aj Maďarov zo Slovenska.

- Viacerí riaditelia sa domnievali, že žiaci odchádzajú študovať do Maďarska najmä z prestíže a historických dôvodov.
- Jeden z riaditeľov škôl podčiarkol, že záujem zahraničných Maďarov o vzdelávanie v Maďarsku by sa mal v rámci vzdelávania zahraničných študentov v Maďarsku posudzovať osobitne, veď ich situácia je špecifická, majú síce zahraničné štátne občianstvo, ale ich národnosť je maďarská. Preto škola od nich nežiada školné, no štát by mal ich vzdelávanie podporovať.
- Menšia skupina oslovených škôl sa k otázke stavia neutrálne, to, že sa na ich škole učia žiaci zo Slovenska pre nich nepredstavuje ani výhodu, ani nevýhodu, majú také isté práva a povinnosti ako žiaci z Maďarska.
- Takmer každý riaditeľ podčiarkol, že do Maďarska prichádzajú študovať veľmi nadané deti, ktoré podávajú nadpriemerné výkony, nie je spešne sa adaptujú.
- Viacerí upozornili na to, že je potrebná jednotná a jednoznačnejšia právna norma.

3. SITUÁCIA V MAĎARSKOM VYSOKOM ŠKOLSTVE Z HĽADISKA POSTAVENIA ZAHRANIČNÝCH POSLUCHÁČOV

3.1. Zákonná úprava – práva zahraničných štátnych občanov

V zmysle 39. paragrafu zákona číslo CXXXIX o vysokom školstve z roku 2005 majú právo pokračovať v štátom financovanom štúdiu osoby s právom na slobodný pohyb a pobyt v Európskom ekonomickom priestore a ich rodinní príslušníci; utečenci, osídlenci a presídlenici, ktorí žijú na území Maďarskej republiky; zahraniční štátni občania, ktorí majú na základe medzinárodnej zmluvy rovnaké postavenie ako maďarskí štátni občania a štátni občania tých krajín, v ktorých na základe princípu reciprocity môžu na vysokých školách študovať Maďari. Na základe vyššie povedaného majú teda žiaci zo Slovenska rovnaké právo študovať na maďarskej vysokej škole ako mladí ľudia z Maďarska.

Na základe interview na ministerstve majú žiaci zo Slovenska možnosť získať takmer takú istú podporu ako Maďari, môžu dostať štátne stipendium, študijné stipendium, ako aj sociálnu podporu v prípade, že priamy živiteľ poslucháča vykonáva v Maďarsku zárobkovú činnosť. Zahraniční študenti však nemôžu získať študentskú pôžičku.

3.2. Niekoľko charakteristických údajov

Cieľom podkapitoly je krátko oboznámiť s tým, ako sa v uplynulých rokoch utváral počet zahraničných študentov na maďarských vysokých školách. Doterajšie výskumy (Szemerszki 2005) a zber údajov už konštatovali, že vo vysokom školstve je väčšina zahraničných študentov. V školskom roku 2008/2009 využívalo služby maďarských vzdelávacích inštitúcií celkovo 25 206 žiakov, 14 830 z nich študovalo na vysokej škole (58,8% zahraničných poslucháčov), čo v tomto školskom roku predstavovalo 3,9% všetkých vysokoškolských poslucháčov.

Ako to ukazuje tabuľka číslo 3 a graf číslo 1, počet zahraničných poslucháčov na rozdiel od maďarských žiakov výrazne neklesol, naopak, na dennom štúdiu ich počet neustále rastie. V uplynulých 13 rokoch tvorili slovenskí občania priemerne 13% zahraničných študentov. Kým na dennom štúdiu počet zahraničných študentov od roku 1995 ročne vzrástol v že od prelomu tisícročí je medzi poslucháčmi viac študentov denného štúdia (55,25% 2001/2002; 63,8%

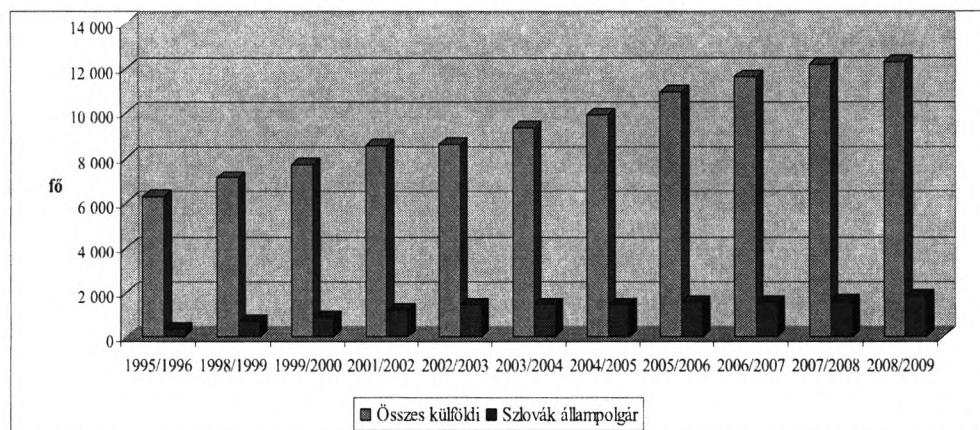
2008/2009), v prípade zahraničných študentov sú pomery v porovnaní ku všetkým poslucháčom väčšie. Kým v školskom roku 2001/2002 bolo na dennom štúdiu 58,3% slovenských poslucháčov, v školskom roku 2008/2009 to už bolo 77,5%. Odborníci z ministerstva očakávali, že po vstupe do EÚ sa výrazne zvýši počet zahraničných študentov, avšak, hoci je rast neustály, v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi nie je väčšia intenzita vôbec citeľná.

Tabuľka číslo 3. Počet všetkých, zahraničných a slovenských štátnych občanov, ktorí sa v školských rokoch 2001/2002 – 2008/2009 vzdelávali na maďarských vysokých školách

	Všetci poslucháči	Zahraniční poslucháči	Poslucháči denného štúdia	Zahraniční poslucháči denného štúdia	Všetci slovenskí štátni občania	Slovenskí občania na dennom štúdiu
2001/2002	349 301	11 783	192 974	8 556	2 071	1 208
2004/2005	421 520	13 601	225 512	9 946	2 341	1 430
2006/2007	416 348	15 110	238 674	11 618	2 296	1 633
2008/2009	381 033	14 830	242 928	12 317	2 357	1 827

Prameň: Štatistické informácie – Vysoké školstvo 2001/2002, 2004/2005, 2006/2007, 2008/2009.

Graf číslo 1. Počet všetkých zahraničných poslucháčov a slovenských štátnych občanov na dennom štúdiu na maďarských vysokých školách v rokoch 1995/1996 – 2008/2009



Prameň: Štatistické informácie – Vysoké školstvo 2001/2002, 2008/2009.

Vysvetlivky:

Fő: Počet poslucháčov

Összes külföldi: Všetci zahraniční študenti

Szlovák állampolgár: Slovenskí štátni občania

3.3. Praktické skúsenosti

Výskum v roku 2008 sa týkal aj vysokoškolských inštitúcií (Reisinger 2009), okrem iného sme v ňom dostali odpoveď na otázku, aký je v nich počet poslucháčov so slovenským štátnym

občianstvom a aké sú s nimi skúsenosti. Výskum spred dvoch rokov na jar 2010 doplnil rozhovor na ministerstve.⁴ Výskum priniesol najmä tieto výsledky.

Prijímacie pohovory zahraničných študentov sa výrazne nelíšia od prijímacích pohovorov maďarských maturantov. Rozdiel je v tom, že maturitné skúšky zahraničných študentov maďarský vysokoškolský systém akceptuje ako maturitu stredného stupňa. Ak je na prijatie na vysokú školu potrebná maturitná skúška vyššieho stupňa, tak sa žiak musí v Maďarsku prihlásiť na maturitnú skúšku vyššieho stupňa. Okrem toho sa pred dvoma rokmi zmenila aj prax započítania bodov za jazykovú skúšku. Maďari zo Slovenska na rozdiel od minulosti už nezískajú body za jazykovú skúšku automaticky na základe maturitnej skúšky zloženej na Slovensku, získajú ich len v prípade, ak maturitnú skúšku zložili v škole s vyučovacím jazykom slovenským. Túto prax – na základe skúseností ministerstva – pokladajú študenti za nespravodlivú, lebo absolventi maďarských stredných škôl sú diskriminovaní, keďže sa ich maturita neakceptuje ako skúška zo slovenského jazyka vyššieho stupňa. Podľa informácií ministerstva však školy pri diplome už majú možnosť akceptovať maturitu ako jazykovú skúšku, ktorá je podmienkou získania diplomu.

Poslucháči so slovenským štátnym občianstvom majú možnosť vo forme štipendia (čiastkové štúdium) stráviť maximálne polrok (no vo všeobecnosti 1–3 mesiace) na maďarskej vysokej škole. Cieľom je oboznámenie sa s maďarským odborným jazykom, vypracovanie diplomovej práce. Do školského roka 2005/2006 bola táto možnosť pomerne populárna, no odvtedy ju v jednom školskom roku využije približne 20 študentov.

Slovenskí študenti sú o možnostiach štúdia v Maďarsku informovaní viacerými spôsobmi:

- Väčšina maďarských vysokých škôl robí nábor na slovenských stredných školách, najmä odvtedy, čo na nich klesol počet maďarských študentov.
- Na Slovensku okrem toho funguje informačná služba o možnostiach vzdelávania v Maďarsku (služba funguje aj v ostatných susedných krajinách). Od 1. januára 2008 prevzali úlohy dovtedajšej siete kancelárií Agora zahraničné informačné kancelárie, na Slovensku pracuje Združenie za spoločné ciele (www.szakc.sk). Cieľom tohto občianskeho združenia je okrem iného informovať o maďarskom vysokoškolskom systéme, prijímacích pohovoroch, maďarskom maturitnom systéme, štipendijných možnostiach týkajúcich sa čiastkového štúdia alebo študijného pobytu a o možnostiach vzdelávania sa na európskych vysokých školách.

V skúmanom regióne pracuje na maďarskej strane hranice jedna vysoká škola, Poľnohospodárska a potravinárska fakulta Západomaďarskej univerzity v Mosonmagyaróvári,⁵ kde od prelomu tisícročí klesol, hoci v malej miere, počet študentov so slovenským štátnym občianstvom, v školskom roku 2007/2008 ich bolo 47. Dôvod úbytku študentov sa presne posúdiť nedá, môže ísť o súhrn viacerých faktorov (napr. zmena ponuky vzdelávania, výsledky prihlásených atď.).

Väčšina poslucháčov je na dennom štúdiu. Viacerí získavajú na fakulte vzdelanie rôzneho stupňa, teda po získaní vysokoškolského diplomu sa prihlásia na ďalšie odborné vzdelávanie (vzdelávanie odborných inžinierov), alebo pokračujú v doktorandskom štúdiu. Študenti, ktorí sa hlásia na školu zo Slovenska, sú väčšinou prijatí, dokonca sa ich prijímacie pohovory osobitne sledujú. Univerzita robí medzi študentmi zo Slovenska nábor, resp. dobré meno školy šíria

4 Interview s László Benkedom, 24. marec 2010, Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť.

5 Interview: 22. apríl 2008, Západomaďarská univerzita, Poľnohospodárska a potravinárska fakulta, Mosonmagyaróvár, Józsefné Orbán, vedúca študijného oddelenia.

aj študenti. Na základe informácií univerzity približne polovica študentov zostáva v Maďarsku, čoraz častejšie sú rozhodujúcim aspektom rodinné, a nie odborné otázky. Na základe toho je zrejmé, že väčšina tunajších žiakov na štúdium dochádza, teda nejde o deti z presídlených rodín.

4. ZDRAVOTNÍCTVO

4.1. Právna úprava

V prípade využitia zdravotníckych služieb v Maďarsku môžeme vymedziť štyri rôzne možnosti:

- zahraničný štátny občan sa dočasne zdržuje v Maďarsku, služby využije počas svojho pobytu,
- zahraničný štátny občan príde do Maďarska s cieľom využiť zdravotnícke služby,
- zahraničný študent vzdelávajúci sa v Maďarsku navštívi lekára v Maďarsku,
- zdravotnícke služby využije zahraničný štátny občan, ktorý sa usadil v Maďarsku.

V Maďarsku môžu podobne ako maďarskí štátni občania využiť zdravotnícku starostlivosť všetci občania, ktorí sa z hľadiska poistenia pokladajú za tuzemcov, okrem iného teda aj osídlení štátni občania (www.oep.hu). Zahraničný študent má právo využiť zdravotnícku starostlivosť, ak sa vzdeláva na dennom štúdiu alebo je poslucháčom vysokej školy na základe ministerského štipendia. Ten, kto tieto podmienky nespĺňa, môže využiť zdravotnícke služby len na základe dohody so zdravotnou poisťovňou (www.oep.hu).

Tí, čo sa v Maďarsku zdržujú dočasne, môžu isté služby využiť na základe Európskej karty zdravotného poistenia.

4.2. Praktické skúsenosti

Na základe rozhovorov v nemocnici v Mosonmagyaróvári a so všeobecnou lekárkou v Dunakiliti a Feketeerdő (august 2010) môžeme povedať, že slovenskí štátni občania, ktorí sa presídlili do skúmanej oblasti, zatiaľ zdravotnícke služby v Maďarsku nevyužívajú, nemajú záujem ani o služby všeobecného lekára, ani nemocnice. V oboch obciach pôsobí tá istá všeobecná lekárka, ktorá má v regióne aj pohotovosť. Podľa lekárky sa v minulosti, keďže videli vysoký počet presídlených občanov, báli jazykových ťažkostí, no doteraz sa u nich v ambulancii slovenskí štátni občania neobjavili. Dôvod je podľa nej ten, že bývajú blízko Slovenska, preto chodia radšej k lekárovi tam, respektíve je zrejmé aj to, že majú zdravý životný štýl, preto je pravdepodobné, že nemajú veľa zdravotných problémov. Dodáva však, že naďalej sa trochu obávajú jazykových problémov, veď súčasná tendencia sa môže hocikedy obrátiť a zdravotné služby budú využívať v Maďarsku. Faktom je však aj to, že veľká časť z nich má maďarskú národnosť, hovoria po maďarsky, teda to v budúcnosti nebude závažný problém.

Riaditeľ nemocnice v Mosonmagyaróvári má podobné skúsenosti, aj jeho prekvapilo, že slovenskí štátni občania nevelmi využívajú zdravotnícke služby v Maďarsku (dodáva však, že ani presídlení Rakúšanania), aj na pohotovosť idú radšej na Slovensko. Riaditeľ zdôraznil, že by rád spolupracoval so zdravotníckymi zariadeniami na Žitnom ostrove (takáto spolupráca existuje napr. medzi štúrovskou a ostrihomskou nemocnicou, hoci zatiaľ sa týka len niekoľkých pacientov ročne), nemocnica má voľné poistné kapacity, dokázala by ošetriť aj slovenských štátnych občanov, ak by to bolo potrebné, vedela by zamestnať aj slovenské zdravotné sestry.

Riaditeľ vidí dve možnosti budúcej spolupráce. Na jednej strane by sa vo forme modelovej spolupráce dali vytvoriť pravidelné denné kontakty medzi nemocnicami na oboch stranách hranice, nemocnica by rada využila aj odbornú pomoc (napr. od inštitúcií, ktoré vykonávajú tento výskum). Na druhej strane je všeobecne známe, že na Slovensku chýbajú služby v oblasti doliečovania a fyzioterapie, pričom nemocnica v Mosonmagyaróvári má nevyužívané kapacity, spolupráca by teda bola možná aj v tejto oblasti, no podľa slov riaditeľa by na to, prirodzene, bolo potrebných ešte veľmi veľa rokovanií.

5. SÚHRN, NÁVRHY

Štúdia skúmala, za akých podmienok môžu slovenskí štátni občania v bratislavskej aglomerácii na maďarskej strane hranice využiť vzdelávacie a zdravotnícke služby, ako aj to, do akej miery je to pre školy a lekárov problém. Počas výskumu sme zistili, že na maďarskej strane je aktuálny prieskum tejto otázky najmä v oblasti školstva, keďže presídlené rodiny zatiaľ využívajú zdravotnícke služby na Slovensku.

Ako sme konštatovali v úvode štúdie, v školstve vyvstávajú iné problémy, ak sa dieťa zúčastňuje na vyučovacom procese tak, že pritom žije na Slovensku a iné, ak sa rodina presídlila do Maďarska. Výsledky súčasného výskumu sú v súlade s doterajšími výskumami (Kováts – Medjesi 2005; Reisinger 2009), do materských a základných škôl chodia najmä deti, ktoré sa s rodičmi presídlili do Maďarska, kým na vysoké školy študenti väčšinou dochádzajú z prihraničných oblastí. Na základe výskumov v regióne môžeme konštatovať, že takmer polovica základných a stredných škôl doteraz nemala a ani teraz nemá skúsenosť so vzdelávaním slovenských štátnych občanov a na základe rozhovorov môžeme vyhlásiť, že ani neočakávajú, že sa v budúcnosti vo vzdelávacom procese zahraniční žiaci objavia, preto ani nepodnikajú nijaké kroky, aby sa pripravili na prípadné jazykové problémy alebo ťažkosti s adaptáciou žiakov. Treba však dodať, že to nie je problém ani v tých inštitúciách, do ktorých chodia deti so slovenským štátnym občianstvom, na jednej strane preto, že ich nie je veľa, na druhej strane preto, lebo väčšina zahraničných žiakov komunikuje po maďarsky. Z hľadiska prípravy je v inej situácii Materská škola a Základná škola v Rajke, v materskej škole je slovenská vychovávateľka, teda aj rodičia do nej smelšie zapisujú deti, ktoré nehovoria plynulo po maďarsky, keď komunikácia je vyriešená. Aj na základnej škole sú pripravení na to, že vzrastie počet slovenských školákov, prebiehali aj rokovania o prijatí slovenskej učiteľky.

Vo verejnom školstve je dôležitá otázka školného, keď ako sme to načrtli v úvode štúdie, vzdelávanie zahraničných žiakov nie je vždy bezplatné. Verejné školstvo je bezplatné len v prípade, ak rodičia vykonávajú v Maďarsku zárobkovú činnosť, to však väčšinou platí len pri presídlených rodinách. Aj predchádzajúci (Reisinger 2009), ako aj tohoročný výskum dokazuje, že väčšina skúmaných vzdelávacích inštitúcií nepožaduje školné ani v prípade, že žiak býva so svojimi rodičmi na Slovensku. Na ministerstve nám povedali, že v posledných dvoch rokoch viac dbajú na dodržiavanie zákona, avšak priznali, že by bolo potrebné prehodnotiť a právne ukotviť aj otázku cezhraničného vzdelávacieho pohybu, keď ten je čoraz častejší nielen pozdĺž slovenskej, ale aj ostatných hraníc.

V oblasti vysokého školstva skôr platí, že poslucháči bývajú na Slovensku a cestujú za štúdiom do Mosonmagyaróváru. Vo všeobecnosti je ich cieľom nájsť si s maďarským diplomom zamestnanie na maďarskej strane hranice, nakoľko plánujú dlhší čas žiť v Maďarsku.

Načrtnutá situácia vo verejnom školstve, ako aj vo vysokoškolskom sektore navodzuje dôležitú a veľmi aktuálnu otázku, ktorá môže v tejto oblasti ovplyvniť aj spoluprácu medzi oboma

krajinami. Aj na ministerstve zdôraznili, že žiaci so slovenským štátnym občianstvom vzdelávajúci sa v maďarskom školskom systéme v konečnom dôsledku odčerpávajú žiakov z maďarských škôl na Slovensku, čo nie je šťastné z dvoch aspektov. Na jednej strane aj na Slovensku klesá počet detí, teda aj počet žiakov, na druhej strane maďarské školy na Slovensku neraz bojujú o svoje prežitie, preto ak žiak zo Slovenska odíde za vzdelaním do Maďarska, môže sa situácia ešte zhoršiť. Je však nesporným faktom, že miesto svojho vzdelávania si každý určuje sám, využijúc svoje právo slobodného výberu školy, teda ak sa rozhodne študovať v zahraničí, tak mu v tom nič nebráni. V tomto prípade môžu byť individuálne a spoločenské ciele v rozpore, čo je z hľadiska problematiky maďarského školstva na Slovensku veľmi dôležitý faktor.

Riešeniu situácie by pomohlo napríklad aj to, keby vzdelávacie inštitúcie v oboch krajinách vnímali tieto procesy v zrkadle údajov, na jednej strane by aj maďarské školy mali predstavu o tom, kto bude mať podľa očakávania záujem vzdelávať sa na nich a vedeli by sa na to aj pripraviť. Na druhej strane by aj slovenská strana mala informácie, koľko žiakov má záujem vzdelávať sa v Maďarsku, školy by sa tak dokázali pripraviť na vzájomnú komunikáciu o prebiehajúcich procesoch, v prípade potreby by mohli skvalitniť marketing na udržanie žiakov. Prirodzene, sú potrebné aj rokovania a komunikácia medzi vzdelávacími inštitúciami oboch krajín, na jednej strane preto, aby sa dala riešiť vyššie spomínaná kontradikcia, na druhej strane preto, aby boli zmapované tieto prihraničné pohyby. Nie je šťastné, ak inštitúcie berú do úvahy len záujmy jednej strany, dotknuté vzdelávacie inštitúcie by mohli vytvoriť spoločné vzdelávania a programy, čím by sa napr. vyriešilo aj to, že žiak sa učí v jednej krajine, no skúšky skladá aj vo vzdelávacej inštitúcii druhej krajiny.

Súhrnne treba vyhlásiť, že neskôr, hoci dnes je intenzita ešte malá, sa dá očakávať rastúca tendencia prítomnosti slovenských štátnych občanov v maďarskom zdravotníckom a školskom systéme. Preto sa treba v každom prípade pripraviť na to, aby tento proces nehatil jazykové a iné bariéry, na čo je však potrebná spolupráca a komunikácia medzi zainteresovanými osobami v oboch krajinách.

POUŽITÁ LITERATÚRA

Školský zákon číslo LXXIX z roku 1993

Zákon číslo CXXXIX z roku 2005 o vysokých školách

Kováts, András – Medjesi, Anna: Magyarajkú, nem-magyar állampolgárságú tanulók nevelésének, oktatásának helyzete a magyar közoktatásban (Situácia vo výchove a vzdelávaní maďarsky hovoriacich žiakov s nemaďarským štátnym občianstvom vo verejnom školstve). Budapešť, 2005, www.nekmi.gov.hu. Stiahnuté: 12. apríla 2010.

Oktatás-statisztikai Évkönyv 2004/2005 (Školská štatistická ročenka). Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť, 2005.

Oktatás-statisztikai Évkönyv 2006/2007 (Školská štatistická ročenka). Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť, 2007.

Oktatás-statisztikai Évkönyv 2008/2009 (Školská štatistická ročenka). Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť, 2009.

Reisinger, Adrienn (2009): Szlovák-magyar határon átnyúló oktatási kapcsolatok (Slovensko-maďarské vzdelávacie cezhraničné kontakty). Hardi, Tamás-Tóth, Károly (red.) Határaink mentén (Pozdĺž našich hraníc). Fórum inštitút pre výskum menšín, Šamorín, 2009, s. 101 – 130.

Statisztikai tájékoztató – Felsőoktatás 2001/2002 (Štatistické informácie – Vysoké školstvo 2001/2002). Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť, 2002.

Statisztikai tájékoztató – Felsőoktatás 2004/2005 (Štatistické informácie – Vysoké školstvo 2004/2005). Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť, 2005.

- Statisztikai tájékoztató – Felsőoktatás 2006/2007 (Štatistické informácie – Vysoké školstvo 2006/2007).
Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť, 2007.
- Statisztikai tájékoztató – Felsőoktatás 2008/2009 (Štatistické informácie – Vysoké školstvo 2008/2009).
Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť, 2009.
- Szemerszki, Marianna: Külföldi hallgatók Magyarországon (Zahraniční posluchači v Maďarsku).
Educatio, 2., 2005, s. 320 – 333.

Internetové pramene:

www.oep.hu
www.szakc.sk

Interview:

22. apríl 2008, Západomaďarská univerzita, Poľnohospodárska a potravinárska fakulta, Mosonmagyaróvár, Józsefné Orbán, vedúca študijného oddelenia
24. marec 2010, Sekretariát zahraničných Maďarov Ministerstva školstva, Budapešť
Viktor Szantner, szantner.viktor@okm.gov.hu, 30/941-1595
László Benked, benked.laszlo@okm.gov.hu, 06 1 7954-198
Annamária Király, kiraly.annamaria@okm.gov.hu, 06 1 7954-397
9. apríl 2010, Materská škola a Základná škola Ernő Békefiho, Rajka
riaditeľ János Farkas
Telefón: 96/567-010
E-mail: iskola@bekefi-rajka.sulinet.hu
16. jún 2010, Materská škola Kékcinke, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Tünde Tisza, 96/211-899
16. jún 2010, Materská škola Majoroki, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Marianna Rikker Gráfné, 96/211-877
16. jún 2010, Materská škola Őzikés, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Erzsébet Zajcsics Kocsisné, 96/206-533
16. jún 2010, Materská škola Hildegárd, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Lászlóné Fehér, 96/211-465
16. jún 2010, Materská škola Ostermayer, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Ildikó Sury Czirákné, 96/211-567
16. jún 2010, Materská škola Vackor, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Józsefné Hári, 96/215-970
16. jún 2010, Základná škola Imre Ujhelyiho, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Jánosné Gálos, 96/217-674
16. jún 2010, Základná škola, stredná odborná škola a stredné odborné učilište Jánosa Hallera, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Edit Kollárits Sárköziné, 96/213-222

17. jún 2010, Základná škola Dr. László Batthyánya-Strattmana, Dunakiliti
riaditeľ Tamás Réder, 96/576-083

17. jún 2010, Materská škola Bóbita, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Tünde Lantos, 96/206-540

17. jún 2010, Hudobná škola Mihály Mosonyiho, Mosonmagyaróvár
riaditeľ Mihály Farkas, 96/576-538

23. jún 2010, Piaristická základná škola a gymnázium, Mosonmagyaróvár
riaditeľ István Farkas, 30/510-0504, istvan.farkas1@citromail.hu

24. jún 2010, Materská škola Lurkovár, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Erika Takács Káléné, 96/211-111

27. jún 2010, Základná škola Ferenca Móra, Mosonmagyaróvár
riaditeľ Zoltán Makk, 96/566-200, info@moraiskola.hu

1. júl 2010, Gymnázium Lajosa Kossutha, Mosonmagyaróvár
riaditeľ Dr. Károly Hansági, 96/576-470, klg.igazgato@t-online.hu

5. júl 2010, Základná škola Istvána Feketeiho, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Andrásné Mandl, 96/217-016, fekete.movar@freemail.hu

13. august 2010, Poliklinika nemocnice Karolina, Mosonmagyaróvár
riaditeľ Dr. Tamás Vermes, 96/574-600

16. august 2010, Ambulancia všeobecného lekára, Dunakiliti, Feketeerdő
MUDr. Natasa Rimóczi, 20/804-3002

Preklad: Galina Sándorová