

A határon átnyúló ingázás, mint a nemzetközi migráció egy különleges formája
A határon átnyúló szuburbanizáció – Pozsony esete

Hardi Tamás

Bevezető

A lakóhelyi szuburbanizáció ma már általános jelenségnek mondható Magyarországon 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–Váradi* 2000). Általában a városfejlődés fő tendenciái hasonlóak, bizonyos közép-európai sajátosságokkal, amelyek térségünk sajátos történelmi, társadalmi-gazdasági fejlődéséből, s mindezek megképzéséből ered (*Enyedi* 1988).

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 szuburbanizáció 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). Tanulmányunk ezt a jelenséget elemzi, s mutatja be a szlovák főváros, Pozsony esetében, ahol ez a jelenség még új, hiszen alig néhány éve indult meg a pozsonyi családok átköltözése Magyarországra. A jelenség kicsit meglepte a közvéleményt, de az újdonság erején túl számos új lehetőséget és néhány új problémát kell azonosítanunk a folyamat kapcsán.

1. A határon átnyúló szuburbanizáció jelensége

Határon átnyúló (transborder vs. cross-border?) szuburbanizációról akkor beszélhetünk, amikor egy határ közeli városi térség terjeszkedése (urban sprawl) eléri az adott állam határát, majd megfelelő körülmények hatására át is lépi azt. Ennek eredménye egy határon átnyúló funkcionális urbánus régió lehet. Az ilyen különleges térségek az Európai Unió integrációjának nemzetállami területeket gyengítő hatását szimbolizálják, s egy valódi, transznacionális régiót és hétköznapi életet jelentenek, ahol a nemzetközi migráció és lét egy új formája jelenik meg. Európában több város esetében mutatható ki a jelenség, jellemzően az EU belső határai mentén, bár az egyik legrégebbi határon átnyúló szuburbanizációval Svájc és Franciaország határán találkozhatunk, Genf esetében. Az EU integráció előrehaladásával, a nemzetközi mozgás és tulajdonlás akadályainak leomlásával egyre több helyen alakulnak **ki** hasonló szituációk (pl. Trieste, Koppenhága esetében is [*Jagodič* 2010]). A mozgásszabadság erősödése a migrációnak nem egyszerűen új formáit, hanem a mozgási stratégiák átalakulását hozza magával, amelyek így új minőségű migráció formákat alakítanak ki (*Pijpers–van der Velde* 2007).

Így tehát, mivel itt egy olyan nemzetközi migrációról van szó, amely nem egyszerűen a migrációk egy formája, hanem minőségileg új jelenség, mindenképpen el kell különítenünk ezt a jelenséget a nemzetközi mobilitás más típusaitól. A leggyakrabban kutatott jelenség a nemzetközi migráció, amely két állam között valósul meg, s fő motivációját az elérhető jövedelmek államok közötti különbségében kell keresni, s gyakran nagy távolságban zajlik. Ennek is számos társadalmi és területi fejlődési hatása van mind a küldő, mind a fogadó területen (*Williams* 2009). Külön kell azonban választanunk a határon átnyúló mobilitás

jelenségét (*Hardi* 2011), melynek kialakulása szintén anyagi előnyökön alapszik, azonban fontos motivációs összetevője a térbeli közelség, amely egyes esetekben az anyagi előnyöknél is erősebb. Így pl. a határon átnyúló munkavállalás nem csak a jövedelmi különbségeken, hanem a munkahely megközelíthetőségén is alapulhat (*Hardi-Lampl* 2009). A határon átnyúló mozgást és aktivitást mindenesetre az elérhető anyagi haszon kisebb különbsége is megindíthatja, köszönhetően a földrajzi közelségnek. Így a határon átnyúló mozgások között is különbséget kell tennünk azok között, amelyek döntően az anyagi hasznon alapulnak (jövedelmi különbségek, aktuális árkülönbség, kereskedelmi választék különbsége, adózási különbségek, valuták árfolyamhelyzete), konjunkturálisnak, időlegesnek mondhatók, a közös határ szinte bármely részén előfordulhatnak, s így a nemzetközi migráció lokális, kisléptékű megjelenésének tekinthetők. A határon átnyúló mozgások egy része azonban a földrajzi közelségen, a határ két oldalán elhelyezkedő területek egyedi térszerkezetén, a határtérségek gazdasági különbségein és szerkezetén, így hosszú időn át stabil jelenségeken alapszik, s kevésbé függ a szomszédos államok fejlettségi szintjétől. (Így például a magyar-román határon megindult a magyar munkaerő román oldali alkalmazása, annak ellenére, hogy a jövedelmek Romániában alacsonyabbak, azonban a periférikus magyar határtérség lakói számára a közeli, dinamikusan fejlődő romániai határ menti városokba ingázás alternatívát nyújt a magasabb jövedelmet biztosító Magyarországon belüli nagyobb távolságú költözéssel szemben.) Mivel a funkcionális régiók kialakulása alapvetően a tartós térbeli mozgáspályákon alapszik (*Haggett* 2006), így a határon átnyúló mozgások, interakciók földrajzi közelségen alapuló fajtájának megjelenése biztosíthatja a határon átnyúló régiók (Transborder region) kialakulásának alapját, amely már önálló térbeli entitásnak minősíthető, s minőségében különbözik a határ mentén szerveződő program és intézményi régióktól (*Hardi* 2011), strukturális megközelítésben egy transznacionális lokális térnek nevezhetők. Ezek a határon átnyúló régiók funkcionálisan lehetnek munkaügyi vagy kiskereskedelmi vonzáskörzetek, határon átnyúló városi terek (szuburbanizáció), s legfejlettebb formájukban határon átnyúló agglomerációk.

Bármelyik is valósul meg a fenti funkcionális terek közül, alapvető problémát jelent az ebben a térben mozgó személy definiálása a nemzetállami keretekre épülő hivatali rendszereknek. Ez a jelenség annak ellenére is fennáll, hogy az Európai Unió közelíti egymáshoz a nemzetállamok rendszereit. A gondot az okozza, hogy az érintett személyeket állampolgárságuk az egyik, a munkahelyük, lakcímük vagy az igénybe vett szolgáltatás (pl. egészségügyi szolgáltatás) a másik államhoz kötik, s így életvitelük egyszerre zajlik a határ mindkét oldalán. A nemzeti hivatali rendszerek az eltérő állampolgárságú személyeket rendszerint a nemzetközi migráció keretei között kezelik, ahol az életvitel, az állampolgárság földrajzi kötődése világosan elkülöníthető. Ez az eltérés számos nehézséget okoz a határon átnyúló régiókban élők számára, ugyanakkor néha lehetőséget is teremt illegális vagy félillegális haszonszerzésre is a szabályozatlanság vagy az értelmezhetőség hiánya miatt. Egyes szerzők ezért javasolják a „transnational migrant”, „transmigrant” fogalmának bevezetését, aki életvitel szerűen, lényegében egyidejűleg használja két állam területét (*Strüever* 2005; idézi: *Jagodič* 2010; *van Houtum-Gielis* 2006; *Gielis* 2009). Ez a személy lényegében csak az állampolgársága, illetve az eltérő államterületek használata miatt nevezhető migránsnak, hiszen napi mozgáspályájának távolságai, egyéb jellemzői nem különböznek az átlagos állampolgár mozgásától, csupán átlépnek egy (esetleg több) államhatárt.

Láthattuk, hogy a határon átnyúló szuburbanizáció az egyik olyan térbeli mozgás, amelyik ebben a transznacionális lokális térben zajlik. Létrejöttéhez számos körülmény együttes jelenléte szükséges. Ezek a feltételek részben a szuburbanizáció jelenségével kapcsolatosak, amely bármely város esetében szükségesek ahhoz, hogy ez a jelenség tömegesen tapasztalható legyen: így a helyi gazdaság fejlődése, az ingatlanpiac mozgása, így az ingatlankereslet

dinamikus növekedése. A feltételek másik része azonban ahhoz szükséges, hogy a szuburbanizáció következtében bekövetkező „urban sprawl” átlépje az országhatárt.

- Fontos a város különleges földrajzi helyzete. Ez alatt egyrészt az államhatár közelségét kell érteni, amely így kiköltözők optimális mozgásterét vágja át. Fontos még, hogy a város más irányú, belföldi terjeszkedése korlátozott legyen vagy földrajzi okok miatt, vagy a területek más foglaltsága, esetleg alacsony társadalmi státusza miatt. A fizikai tér mellett a megközelíthetőség is döntő szempont lehet, tehát a közlekedési infrastruktúra adottságai és fejlesztetősége, a központi város funkcionális városrészeinek belső térstruktúrája, a fő ingázási desztinációk elhelyezkedése. Így kialakulhat a határ másik oldalának igénybe vétele, mint lehetőség és szükségesség.
- A szabad nemzetközi mozgás alapvető jelentőséggel bír. Korábbi rezsimek még a viszonylag szabad határforgalom esetén is korlátozták a napi többszöri átjárást, másrészt nehezítették vagy lehetetlenné tették a letelepedést, illetve az ingatlan birtoklást. Mindezeket az EU lehetővé tette tagállamaiban, ott is, ahol ez korábban nehézkesen vagy egyáltalán nem volt lehetséges. Ez nem csupán a vásárlás szabadságát jelenti, hanem a tulajdon megtartásának hosszú távú biztonságát is. Ma már a saját tulajdonú lakóingatlan lehetővé teszi az életvitelszerű letelepedést egy másik államban, s nem csupán a turisztikai célú beutazást.
- A határ fizikai átjárhatósága a megközelíthetőség része. Ez a határellenőrzés jellegétől (egyáltalán lététől), s a határon átvezető infrastrukturális elemek kapacitásától függ.
- Mindezek mellett természetesen az anyagi kérdések is szerepet játszanak a határon átnyúló szuburbanizáció kialakulásában és fejlődésében. A mindennapi élet költségei és az ingatlan árak között nagy különbségek alakulhatnak ki még szomszédos államok között is. Az ingatlan árak erősen helyfüggőek. A zárt vagy részben zárt határok esetén a határ menti terület sok esetben periférikus jellegűek, még akkor is, ha a határ másik oldalán központi terület helyezkedik el. A másik ország városának közelségét ritkán „árazza be” az ingatlanpiac. Így a határok megnyílása esetén periférikus térség találkozhat közvetlenül egy dinamikus központtal, s az árkülönbség lényegesen nagyobb, mint amit a fizikai távolság alapján várhatnánk. Ez a helyzet fordult elő Pozsony és a szomszédos osztrák és magyar falvak esetében, de hasonlóképpen a román–magyar határon, Nagyvárad (Oradea) magyarországi szomszédságában is.
- Nem utolsó sorban kell említeni a mentális határ létét és jellemzőit. Bár igaz, hogy a migráció ezen kis távolságú válfaja nem jelent akkora traumát az egyénnek, mint a klasszikus nemzetközi migráció (Ambrosini 2008; idézi: Jagodič 2010), hiszen végeredményben lokális térben zajlik, mégis vizsgálatánál fontos kitérnünk a mentális körülményekre is. Ez több szempontból is fontos. A határon másik oldalára költözéssel egy másik állam területére helyezjük át a tulajdonunkat, s részben annak törvényei alá helyezzük magunkat, ami mindenképpen rizikó tényező, különösen olyan esetben, amikor a szomszédos államok nem ápolnak tartósan jó viszonyt egymással. A mentális gát, a „másik állam mentális távolsága” nagy a nemzeti terek tudati erőssége miatt, amelyet az iskolarendszer, a média, a politika és a nemzeti jellegű szocializáció hozott létre. A tudati távolság, az előítéletesség nagy lehet az állampolgárság, az etnikum és a beszélt nyelv szerint is. Mindez erősítheti a más szuburbiákban jelen lévő „helyben lakó” vs. „beköltöző” ellentétet is, amely akár etnikai színezetű is lehet, különösen akkor, ha beköltöző jövedelmi szintje eltér a helyben lakótól, főleg, ha szegényebb országból érkezik. A német–lengyel határ északi részén, Németország gazdaságilag kevésbé fejlett területei helyezkednek el. Szczein városából megindult a kiköltözés a szomszédos német területekre, s egyes esetekben a kiköltöző lengyel középosztály jövedelmi szintje magasabb a periférikus német területen élő népesség jelentős részének jövedelménél (Sontheimer 2008), s ez etnikai feszültséget eredményezett. Nyilván

előnyben van az aki beszéli vagy érti a másik oldal nyelvét, ismeri a másik oldal jellemzőit. Ekkor az előítéletesség is kevésbé érvényesül.

2. Pozsony és régiója

A szlovák főváros az első világháború végéig Magyarország ötödik legnagyobb városa volt. 1910-ben, a háború kitörése előtt 78223 lakos élt a városban, németek, magyarok és szlovákok vegyesen. A város többször töltötte be a Magyar Királyság központi városának szerepét. A török hódoltság idejétől (1541), amikor az ország nagy részét a Török Birodalom elfoglalta, míg a megmaradt területek északnyugati és északi része a Habsburg uralkodók kezébe került, egészen az 1848-as forradalomig a város helyt adott számos magyar király és királynő koronázási ünnepségének, valamint az országgyűléseknek, s a polgári forradalom során itt alakult meg az első felelős magyar minisztérium (*Mezei* 2008).

A 19. század második felében lemaradt Budapest mögött a fejlődésben mind lakosságát, mind gazdaságát tekintve. 1919. január 1-jén foglalta el a várost a Csehszlovák Légión, s vált a város Csehszlovákia részévé. Mai hivatalos nevét (Bratislava) 1919 márciusa óta viseli. Népességének növekedése gyors volt. 1910-ben 78 223 fő. Legnagyobb lakosságát az 1990. évi népszámláláskor érte el, 442 197 fővel (*Hardi–Hajdú–Mezei* 2009). Igaz, a történelmi város a bevándorlás és a természetes szaporulat mellett területének gyarapodásával is növekedett: beolvastotta a szomszédos településeket.

Pozsony talán a világ egyetlen olyan fővárosa, amely két országgal is határos egyszerre. A város az államhatár mellé az első világháborút követően került. A Trianoni Békeszerződés ebben a térségben a Duna vonalát jelölte ki a (cseh)szlovák–magyar határ céljára, a folyó bal partja, Pozsonnyal együtt Csehszlovákiához, míg a jobb partja Magyarországhoz került. Ez alól csak egy település Pozsonyligetfalu kivétel, amely a Duna jobb partján volt található. Ez a település később Pozsony részévé vált, ma Petržalka városrész. Ellentétben Dél-Szlovákia Magyarországhoz csatolásával (1938) a második világháború alatt Pozsony az 1939 és 1944 között létező szlovák állam fővárosa lett (*Gulyás* 2007).

A hidegháború alatt a világ két szembenálló részét elválasztó vasfüggöny a város határában húzódott. Ennek ellenére, mint a Csehszlovák Köztársaság Szlovák tagállamának székhelye a város fejlődött, s egyre nagyobb területre terjedt ki. A II. világháború utáni években, valamint a hetvenes években számos, szomszédos települést csatoltak a központhoz, így területe 367,5 km²-re bővült, s így vált az államhatár közvetlenül a város közigazgatási határává.

Természetesen ez a területi bővülés a 20. század második felében jelentős lélekszám növekedéssel is együtt járt. Gyors beáramlás zajlott az állam más területeiről (s tegyük hozzá, hogy ez a koncentráció zajlik ma is [*Slavik–Kozuch–Bacik* 2005]), de míg a szocializmus idején ez főként a belső városi területeket érintette (a hatalmas lakótelepet például, amelyet a hetvenes évek végén kezdtek építeni az egykori Pozsonyligetfalu területén, a Duna jobb partján). Ennek köszönhető, hogy míg 1910-ben Pozsonyban élt a mai szlovák államterület lakosságának 2,5%-a, addig napjainkra ez az arány 8% fölé emelkedett (*Zubrisky* 2010). Nem csoda, hogy ez a demográfiai nyomás a város térbeli terjedésére is hatással volt, s megindult a környező települések népességnövekedése is. A városból való kiköltözés a rendszerváltás után indult meg először kisebb számban, de a kilencvenes évek második felében megjelenő jelzalog hitelezés következtében a jelenség erősödött, míg az igazán nagy lendületet a 21. század eleji gazdasági fellendülés adott a folyamatnak. A gazdasági növekedés magával hozta a tipikus ingatlanpiaci hatásokat, a telek és lakásárak növekedését, s nem szabad elfelejtenünk azt sem, hogy a volt szocialista országokban a személygépkocsi ellátottság is ezekben az években közelítette meg a nyugati szintet, ami hozzájárult a közlekedés, így a költözés szabadságához. Mindezek együtt a városi lakosok ingatlan keresletét a vidéki térségek felé irányította. Az első időkben a tulajdonosok saját beruházásában épülő családi házak jellemezték az új épület állományt, de az elérhető telkek árának növekedése kiváltotta a

vállalkozói lakásépítés megjelenését, a több lakásos épületek és lakóparkok kialakítását. Ez a változás vezetett a szuburbanizáció tömegesedéséhez, s a szuburbán települések képének és társadalmának radikális átalakulásához. A város népessége csökken. 2001-ben 428 672 fő volt, míg 2005-re 425 459 főre fogyatkozott a lakosság szám. Megindult az erős szuburbanizáció. Miközben a város belső kerületeinek népessége csökken, a városon kívüli területek lakóinak száma gyorsan növekszik. A Pozsony kerülethez¹ tartozó, Pozsonyon kívüli települések népessége 2003 és 2005 között mintegy 4 ezer fővel, 2,3%-kal növekedett (a kerület népessége meghaladja a 610 ezer főt a fővárossal együtt), de Pozsony szuburbanizációja jóval túlterjed a kerület határain is. Keleten Somorjáig (Samorin), Dunaszerdahelyig (Dunajska Streda), északon Nagyszombatig húzódik ma már az agglomeráció.

A kiköltözés irányát, s a várostól számított maximális letelepedési távolságot befolyásolja a közlekedés lehetősége és a földrajzi környezet. Pozsonytól tehát nyugatra és délre államhatár húzódik, míg északra és északkeletre hegyvidék található, amely szépsége és kellemes lakáskörülményei miatt kedvező (ugyanakkor drága) feltételeket biztosítanak a letelepedéshez. Az északi és északnyugati irány közlekedési feltételeit jó minőségben biztosítják a megépült autópályák. Keletre síkvidék terül el, amely jó lehetőségeket biztosít a terjeszkedéshez, ugyanakkor a közúti közlekedés kapacitásai gyengék. A kiköltözés első fő iránya így az északnyugati. Brno és Szenc/Senec (Nagyszombat/Trnava) irányába a megépült autópályák jó közlekedési lehetőséget biztosítanak. A hamar megtelő, kedvező közlekedési adottságú területek mellett megindult a határ másik oldalának felfedezése is. A szomszédos osztrák és magyar falvak térben sokkal közelebb esnek a belvároshoz, mint a pozsonyi agglomeráció településeinek többsége, s különösen Magyarország esetében a közúti infrastruktúra is jó minőségben kiépített. Szlovákia és Magyarország 2004. évi csatlakozása az Európai Unióhoz, majd a két ország schengeni tagsága, így a határellenőrzés megszűnte (2007) felkeltette az érdeklődést határ másik oldalán elhelyezkedő települések iránt, így először osztrák oldalra, majd Magyarország irányába is megindult a pozsonyi lakosok kiköltözése.

A jelenség teljes körű megértéséhez be kell mutatnunk a határtérség egészét is. Pozsony Közép-Európa egyik központi fekvésű, határok által felszabdalt térségében található. A közeli Bécs (mintegy 60 km), mint a Habsburg Birodalom, illetve az Osztrák–Magyar Monarchia székhelye volt a központja ennek a nagyrégióknak, kiterjesztve erőterét a ma Magyarországhoz, Szlovákiához, Ausztriához és Csehországhoz tartozó régióra. Ez a térség volt a monarchia központi területe, megfelelő gazdasági fejlődéssel. Az első világháború után a határok ezt a térséget szétválasztották, s a vasfüggöny az elválasztó vonalat erős fallá változtatta. A rendszerváltás után újraéled ez a közös térség, s Bécs fejlettsége, európai központ jellege, Pozsony dinamizmusa közösen Európa egyik leggyorsabban fejlődő régiójává változtatta a térséget (Hardi 2005). Közlekedési értelemben is fontos csomópont a térség: Pozsonyon keresztül fontos észak–dél irányú közlekedési tengely fut át, amely a Balti térséget köti össze az Adriával, míg magyar oldalon halad a Bécs és Budapest közötti tengely, amely Európa egyik legfontosabb, a Balkán térségébe, illetve Kis-Ázsiába vezető közlekedési tengelye. E két nagy tengely magyar oldalon metszi egymást. A térség közlekedési infrastruktúrája, elérhetősége messze jobb minőségű, mint az a közép-európai államokban megszokott.

A térségben több etnikum él együtt. Maga Pozsony 20. századi növekedése előtt német, magyar és szlovák lakossággal bírt (a nagyszámú beköltözésnek köszönhetően 90%-ban szlovák nemzetiségű lakosok lakják a várost). Míg a régióban mindemellett horvát nemzetiségű lakosok is élnek (jellemzően a mai magyar és osztrák oldalon). Mindez

¹ Szlovákul „kraj” az EU NUTS rendszerében a NUTS 2-es szintnek (régió) megfelelő közigazgatási egység.

természetesen a térség multikulturalizmusát erősíti, ami az átköltözés elhatározásában jelentős szereppel bír. Érdekes megjegyezni, hogy Pozsony keleti előtere (Csallóköz), a szuburbán kiköltözés egyik célja olyan térség, amely Szlovákián belül magyar többségű, a járás (district) lakosságának 80%-a magyar nemzetiségű. Így etnikai szempontból a pozsonyi lakos magyar nyelvű környezetbe került akkor is, ha Szlovákián belül változtatott lakóhelyet, s akkor is, ha Magyarországra költözött.

3. A határon átnyúló szuburbanizáció Pozsony magyarországi előterében

A fentiekből látható, hogy Pozsony egy különleges határ menti pozíciót foglal el, s térszerkezeti helyzete egyedülálló (Williams–Baláz–Bodnárová 2001; Mezei 2005; Hardi et al. 2009). Földrajzi adottságai predesztinálják arra, hogy városi térségét kiterjessze a határon túlra is, a város gazdasági növekedése igényli az új területeket.

Szlovákia és Magyarország nyugati határszakaszának adottságai annyira olyan erős egymásra utaltságot mutatnak, hogy már a szocializmus évtizedei alatt is megindultak a munkaügyi kapcsolatok, ingázás (Szörényiné Kukorelli 2000; Rechnitzer 2001; Hardi et al. 2009). Az uniós tagság és a schengeni övezet kiterjesztése ezekre az államokra lehetővé tette, hogy ezek a földrajzi adottságok elősegítsék a lakóhelyi mobilitást a két állam között. Pozsony térségében Pozsony központtal, míg a Duna mentén inkább a magyarországi városokba történő munkába járás és bevásárlás vált jellemzővé a 21. században.

A lakóhelyi mobilitás, a szuburbanizáció jelensége erőteljesen 2007 után indult meg, s először két határ menti falut érintett: Rajkát (amely gyakorlatilag határos Pozsonnyal, s Dunakilitit, amelyet a Duna folyó választ el a szlovák főváros közigazgatási területétől. Mindmáig ezek a települések érintettek elsősorban a szuburbanizációban, mára Rajka lakosságának (2495 fő 2009-ben) mintegy 20%-a, Dunakiliti esetében (534 lakos 2009-ben) 10%-a szlovák állampolgár. Napjainkra a kezdeti költözések után megnövekedő ingatlanárak miatt már a második, harmadik településsorban is megjelentek a szlovák ingatlantulajdonosok (Bezenye, Feketeerdő, Dunasziget, Mosonmagyaróvár és más környékbeli települések). Mosonmagyaróvár a térség központi városa, ahol a beköltöző szlovák állampolgárok aránya ugyan kicsi, de a legnagyobb számú ingatlan tulajdont (63 db 2009-ben) itt találjuk.

Meg kell jegyeznünk, hogy a beköltöző lakók számát nem ismerjük pontosan, mivel sokan nem jelentkeznek be hivatalosan új lakhelyükre (hasonló jelenséget tapasztalhatunk a szlovák oldalon is), másrészt a magyar törvények értelmében külföldi állampolgár csak 5 évi helyben tartózkodás után lehet egy település állandó lakosa (Somlyódyné Pfeil 2010). Ingatlant szabadon vásárolhat egy uniós tagállam polgára Magyarországon, de a megszerzett ingatlanról bejelentési kötelezettsége van (Baj 2010). Mindezeket összevetve jelenleg mintegy 2000 és 3000 fő közé tehetjük a Magyarországon, Pozsony előterében letelepült szlovák állampolgárok számát.

A letelepülők száma vélhetően növekedni fog. Az önkormányzatok a keresletre reagálva új lakóövezeteket jelöltek ki a településeken, ahol meg is indultak az építkezések. Másrészt megjelent a vállalkozói lakásépítés is, s több lakásos társasházak készülnek. A vásárlók, építetők szinte kizárólag szlovák állampolgárok. Alapvető különbség, hogy Rajkán az új beköltözők jellemzően egy tömbben települnek le, míg a kisebb Dunakilitin tudatosan törekedtek arra, hogy a faluban eltérő helyeken biztosítsanak építési területeket.

2010. évi felméréseink² szerint a letelepülő népesség mintegy 80%-a szlovák nemzetiségű, bár mintegy fele a válaszadóinknak valamilyen szinten (anyanyelvi szinttől a megértésig) beszél vagy ért magyarul (Lampl 2010). Ehhez fontos tudni, hogy a magyar és a szlovák népesség között erős asszimiláció volt tapasztalható mindkét irányban a történelmünk során.

² AGGLONET Slovakian–Hungarian agglomeration around Bratislava. Supported by European Regional Development Found. Hungary–Slovakia Cross-border Co-operation Programme 2007–2013. Read more: <http://agglonet.foruminst.sk>

Számos vegyes házasság kötött, így néha nem túl egyszerű eldönteni egy személy etnikai identitását.

Számos új konfliktus is adódott az idők során, amelyek részben az szuburbanizáció jelenségéhez, részben annak nemzetközi voltaához köthető.

Egy nagyváros környéki település számára a városi kiköltözők nem jelentenek újdonságot, hiszen a folyamat előre látható. A határ menti települések viszont „egyik napról a másikra” lettek egy nagyváros szomszédai, s így számos hatás meglepetésként jelentkezett.

Az első probléma beszélt nyelv körül keletkezett. Értelem szerűen magyar oldalon a hivatali apparátus, a közszolgáltatók nem voltak felkészülve csak szlovákul beszélő polgárok fogadására. Ez eleinte esetről-esetre rendeződött, hiszen a beköltöző megoldotta a tolmácsolást, s ma már a hivatalok egy részében található szlovákul beszélő munkatárs.

Az iskolát elméletileg a szlovák gyerekek a magyarokhoz hasonlóan igénybe vehetik, azonban a szlovák nyelvű oktatás hiányában ma még erre nincs példa. Óvodások viszont járnak a rajkai óvodába. Kezdetben érdekes módon a német nyelv lett a közvetítő nyelv: Rajka eredetileg német nemzetiségű falu volt, ma is él német kisebbség a településen, így az óvodában van német nemzetiségi csoport, s ide jártak a szlovák gyerekek (*Reisinger* 2010). Mára alkalmaztak szlovákul tudó óvoda pedagógust. Érdekes jelenség volt, hogy 2010. évi kérdőívünkben összevetettük, hogy lehet-e szlovák, illetve magyar nyelvtudás nélkül élni Pozsony szlovák oldali agglomerációjának magyar többségű részén, illetve Magyarországon. Szlovák oldalon a válaszadók 29%-a vélte úgy, hogy meg lehet élni szlovák nyelvtudás nélkül, míg magyar oldalon a válaszadók 76%-a (!) gondolta, hogy magyar nyelvtudás nélkül is lehet boldogulni.

Ez természetesen nem csupán a nyelvi lehetőségek miatt van így. A Magyarországra költözők nagy része nem tud és nem is kíván beilleszkedni a helyi társadalomba. A válaszadók 13%-a nem érintkezik a magyar lakossággal. A lakóhely váltás nem jelentett identitás váltást is. A betelepültek egy széles rétege ennek ellenére otthon érzi magát, tanul magyarul, részt vesz a közös rendezvényeken. A beilleszkedés egy következő fokozata lesz, ha a következő választásoknál már szlovák állampolgárságú jelölt is indulhat az önkormányzati képviselői helyekért. A nyelv hiányosságai hasonló okok miatt nem jelentenek problémát a közszolgáltatások esetében sem. A helyhez kötött szolgáltatásokon kívül szinte mindent Pozsonyban vesznek igénybe a lakók.

Az önkormányzat szintjén a szuburbanizációval kapcsolatos problémák viszont halmozódnak. A gyors népesség növekedéssel országban belül is nehezen tart lépést egy önkormányzat, mivel bevételei nem fejlődnek ilyen látványosan, viszont a szolgáltatásokat biztosítani kell. Itt ráadásul a beköltözők külföldiek, akik nem Magyarországon fizetik az adójukat, így a magyar redisztributív rendszerben őránuk az önkormányzat kevesebb vagy semmilyen állami támogatást sem kap. Ennek tisztázása még várat magára, vélhető, hogy a két állam különleges megállapodására van szükség a helyzet megoldására.

Interjúink, fókuszcsoporthoz beszélgetéseink során a lakosságon belül nem tapasztaltunk jelentősebb konfliktusokat, legalábbis egy átlagos szuburbán település problémáin túlmenő etnikai vagy állampolgársági előítéleteket. Fontos kérdés volt az árak emelkedése, ami a szlovák kereslet miatt következett be, s nehéz helyzetbe hozta a költözni vágyó helyieket. Ugyanakkor a szlovák fővárossal kialakuló szorosabb kapcsolat a helyiek gondolkodását is átalakította. 2010 októberében megindult a rendszeres városi buszjárat Pozsony és Rajka között. Erre többen kijelentették, hogy akkor ők is bejárnak majd a városba szétnézni, szórakozni stb. Későbbi kutatások témája lesz, hogy ilyen körülmények között mikor válik egy beköltöző szlovák ember „rajkai”-vá, s a helyi lakosok mikor érzik maguk egy kicsit „pozsonyi”-nak is, ahogyan az egy hagyományos agglomerációban lenni szokott.

A különleges földrajzi helyzet nem csupán a lakosokat csábította kiköltözésre. A lakóhelyi szuburbanizáción túl megindult a hétfélig házak vásárlása, építése is a kellemes természeti környezetben, számos rekreációs szolgáltatás épít a pozsonyi keresletre.

A legutóbbi hónapokban pedig megélnék az ipari telephelyek iránti kereslet is. Rajkán már letelepült egy szlovák vállalkozás, míg máshol is jelentek meg érdeklődők. A térség kedvező közlekedéscsödrájzi elhelyezkedése miatt jelentős gazdasági növekedésre lehet számítani.

Tapasztalatok

A határon átnyúló szuburbanizáció egy viszonylag új, különleges térbeli városfejlődési jelenség, amelynek bekövetkeztéhez számos tényező együttes hatása szükséges. Az uniós integráció biztosít bizonyos feltételeket ugyan, de ahhoz, hogy egy város fejlődési folyamatai átlépjék az államhatárt, s egy funkcionális városi térség alakulhasson ki két állam között számos más kényszerítő erőnek is hatni kell. A nemzetállamon belüli lét még ma is egyszerűbb, s mentális térképeinken is távolabb vannak még a szomszédos területek.

Pozsony és térsége európai szinten is egyedülálló földrajzi elhelyezkedéssel bír. A tágabb régió történelme, térszerkezete, gazdasági növekedése arra predesztinálja a szlovák fővárost, hogy az államhatárokat átlépve egy határon átnyúló agglomerációt alakítson ki maga körül. Úgy tűnik, ezek a folyamatok még az etnikai feszültségeket is felülírhatják.

Ugyanakkor fel kell hívni a figyelmet arra is, hogy ezek a rövid távú nemzetközi mozgások számos új problémát is generálhatnak, illetve a szuburbanizáció általában jelen lévő kihívásait tovább élesíthetik, súlyosabbá tehetik. Ennek megoldására a szomszédos államok nagyvonalú és racionális megállapodásainak sorozata szükséges, amelyek alapvetően kis számú népességet érintenek, viszont az EU integráció egy modelljének tekinthetők. Ugyanakkor szükséges a helyi szint együttműködése is. Jelzett szlovák–magyar programunkban (AGGLONET) arra tettünk kísérletet, hogy kialakítsunk egy önkormányzatokból, közszolgáltatókból és civil szervezetekből álló, határon átnyúló hálózatot, amely a térség „transnational” jellegéből adódó nehézségek gyakorlati megoldását és a lehetőségek kihasználását segíti elő (*Csizmadia* 2010).

Úgy tűnik, hogy a határok elválasztó szerepének lebontása elősegíti ennek a régióknak a fejlődését, amely a történelemben egyszer már Bécs központtal sikeres pályát futott be. A magyar oldali területen megjelenő jelenségek arra engednek következtetni, hogy ma már nem csupán szuburbanizációról, hanem a határtérségek talán legmagasabb szintű integrációjáról, egy határon átnyúló, városi agglomeráció kialakulásáról beszélhetünk Pozsony térségében.

Irodalomjegyzék

Ambrosini, M. (2008), *Un'altra globalizzazione. La sfida delle migrazioni transnazionali*. Il Mulino, Bologna.

Baj G (2010) A területhasználat átalakulása. In: Hardi T, Lados M, Tóth K (eds) Magyar–szlovák agglomeráció Pozsony környékén. MTA RKK NYUTI, Fórum Institute Győr–Samorin, pp. 196–208. <http://agglonet.foruminst.sk/index.php?p=publikaciok&t=a&xp=3&Lev=1&P=index,hu,&Ind=10&In dX=10>

Csizmadia Z (2010) Hálózatosodás mint lehetőség. In: Hardi T, Lados M, Tóth K (eds) Magyar–szlovák agglomeráció Pozsony környékén. MTA RKK NYUTI, Fórum Institute Győr–Samorin, pp.144–152. <http://agglonet.foruminst.sk/index.php?p=publikaciok&t=a&xp=3&Lev=1&P=index,hu,&Ind=10&In dX=10>

Enyedi Gy (1988) *A városnövekedés szakaszai*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

- Gielis R (2009) Borders Make the Difference: Migrant Transnationalism as a Border Experience. In: *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 100, 5, pp. 598–609.
- Gulyás L (2007) Geography and politics, some geographical aspect of Hungarian-Slovakian border-negotiations at October 1938. In: Szónokyné Ancsin G (ed) *Határok és eurorégiók: JATEPress, SZTE Természettudományi Kar Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, Szeged*, pp. 325–330.
- Haggett, P. (2006) *Geográfia – globális szintézis*. Typotex, Budapest. (Hungarian translation of Haggett, P. [2001] *Geography 04 Edition* is published by arrangement with Pearson Education Limited.
- Hardi T (2005) The Austrian–Slovakian–Hungarian tri-border region: emergence of a new transborder unit. In: Komornicki T, Czapiewski K L (eds) *New Spatial Relations in New Europe*. Polish Academy of Sciences Institute of Geography and Spatial Organization, Warszawa. pp. 135–144.
- Hardi T (2009) Changing Cross-Border Movements on the Slovakian-Hungarian Border Region after the EU Accession. In: *Region and Regionalism*, 9, 1, pp. 175–186.
- Hardi T (2011) Cities, regions and transborder mobility along and across the border. Discussion Papers No. 82. Centre for Regional Studies Hungarian Academy of Sciences, Pécs.
- Hardi T (ed) (2008) *Transborder Movements and Relations in the Slovakian–Hungarian Border Regions*. Discussion Papers No. 68. Centre for Regional Studies Hungarian Academy of Sciences, Pécs.
- Houtum H van, Gielis R (2006) Elastic migration: the case of Dutch short-distance transmigrants in Belgian and German borderlands. In: *Economische en Sociale Geografie*. 97, 2, pp. 195–202.
- Jagodič D (2010) Határon átívelő lakóhelyi mobilitás az Európai Unió belső határai mentén. In: Hardi T, Lados M, Tóth K (eds) *Magyar–szlovák agglomeráció Pozsony környékén.. MTA RKK NYUTI, Fórum Institute Győr–Samorin*, pp. 27–42.
<http://agglonet.foruminst.sk/index.php?p=publikaciok&t=a&xp=3&Lev=1&P=index,hu,&Ind=10&IndX=10>
- Lampl Zs (2010) Túl a város peremén (Esettanulmány a Pozsonyból kiköltözött felső-csallóközi és Rajka környéki lakosságról). In: Hardi T, Lados M, Tóth K (eds) *Magyar–szlovák agglomeráció Pozsony környékén.. MTA RKK NYUTI, Fórum Institute Győr–Samorin*, pp. 77–130.
<http://agglonet.foruminst.sk/index.php?p=publikaciok&t=a&xp=3&Lev=1&P=index,hu,&Ind=10&IndX=10>
- Mezei I (2005) Hungarian and Slovakian cross-border relations. In: Barta Gy, Fekete G É, Szörényiné Kukorelli I, Tímár J (eds) *Hungarian spaces and places: patterns of transition*. Centre for Regional Studies, Pécs, pp. 544–563.
- Mezei I (2006) Chances of Hungarian–Slovak cross-border relations. (Discussion Papers No. 49) Centre for Regional Studies of the Hungarian Academy of Sciences, Pécs.
- Pijpers R, Martin van der V, (2007) Mobility across Borders: Contextualizing Local Strategies to Circumvent Visa and Work Permit Requirements. In: *International Journal of Urban and Regional Research*. 31.4 December, pp. 819–35
- Rechnitzer J (2001) Cross-border co-operations in Hungary in the 1990s. In: Meusburger P, Jöns H (eds): *Transformations in Hungary: essays in economy and society*. Physica Verlag, Heidelberg, New York, pp. 355–382.
- Reisinger A. (2010) Oktatás és egészségügy. In: Hardi T, Lados M, Tóth K (eds) *Magyar–szlovák agglomeráció Pozsony környékén*. MTA RKK NYUTI, Fórum Institute Győr–Samorin, pp.210–223.
<http://agglonet.foruminst.sk/index.php?p=publikaciok&t=a&xp=3&Lev=1&P=index,hu,&Ind=10&IndX=10>
- Slavik V, Kozuch M, Bacik V (2005) Big cities in Slovakia – development, planning, contemporary transformation. In: *European Spatial Research and Policy*, 12/2, pp. 47–69.

Somlyódyiné Pfeil E (2010) Közigazgatási eszközök a szuburbanizáció hatásainak kezelésére a pozsonyi agglomeráció területén. In: Hardi T, Lados M, Tóth K (eds) Magyar–szlovák agglomeráció Pozsony környékén. MTA RKK NYUTI, Fórum Institute Győr–Samorin, pp. 132–142.
<http://agglonet.foruminst.sk/index.php?p=publikaciok&t=a&xp=3&Lev=1&P=index,hu,&Ind=10&IndX=10>

Sontheimer, M. (2008) Polish Commuters Revive A Sleepy German Town. – Spiegel Online. 02/27/2008 05:13 PM.

Sontheimer, M. (2008) Polish Commuters Revive A Sleepy German Town. In: Spiegel Online. <http://www.spiegel.de/international/europe/0,1518,538152,00.html>; 02/27/2008.

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, pp. 323–344.

Szörényiné Kukorelli I (2010) A rurális tér átalakulása: szuburbanizáció, rekreáció. In: Hardi T, Lados M, Tóth K (eds) Magyar–szlovák agglomeráció Pozsony környékén. MTA RKK NYUTI, Fórum Institute Győr–Samorin, pp.43–48.
<http://agglonet.foruminst.sk/index.php?p=publikaciok&t=a&xp=3&Lev=1&P=index,hu,&Ind=10&IndX=10>

Szörényiné Kukorelli I. et al. (2000) Hungary's seven border regions. In: Journal of Borderlands Studies, 15/1. Special number: European perspectives on borderlands, pp. 221–254.

Tímár J, Váradi M (2000) A szuburbanizáció egyenlőtlen fejlődése az 1990-es évek Magyarországon. In: Horváth Gy, Rechnitzer J (eds) Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, pp. 153–175.

Williams A M (2009) International migration, uneven regional development and polarization. In: European Urban and Regional Studies, 3; pp. 309–322.

Williams A M, Baláz V, Bodnárová B (2001) Border regions and trans-border mobility: Slovakia in economic transition. In: Regional Studies, 35/9. pp. 831–846.

Zubriczký G (2010) Pozsony szuburbanizációja. In: Hardi T, Lados M, Tóth K (eds) Magyar–szlovák agglomeráció Pozsony környékén. MTA RKK NYUTI, Fórum Institute Győr–Samorin, pp. 50–75.
<http://agglonet.foruminst.sk/index.php?p=publikaciok&t=a&xp=3&Lev=1&P=index,hu,&Ind=10&IndX=10>