

A HATÁR MENTI VÁROSOK FUNKCIÓINAK ÉS VONZÁSKÖRZETÉNEK ÁTALAKULÁSA A HATÁROK SZEREPÉNEK MEGVÁLTOZÁSA, ILL AZ EU BŐVÍTÉS UTÁN A KÁRPÁT-MEDENCÉBEN

**Összefoglaló beszámoló zárójelentéshez
az FT2 49065 számú
kutatásról**

Témavezető:

Hardi Tamás PhD
tudományos munkatárs MTA RKK NYUTI

Részvevők:

Hajdú Zoltán DSc
tudományos tanácsadó MTA RKK DTI

Mezei István PhD
tudományos munkatárs MTA RKK KÉTI

Nagy Imre CSc
tudományos főmunkatárs MTA RKK ATI

GYŐR
2009 február

Tartalomjegyzék

1. A kutatás körülményei, eseményei.....	1
2. A határ menti városok típusai.....	2
3. Az államhatár változások hatása a városhálózatra	3
4. A városállomány lakosságszám szerinti átalakulása 1910 és 2001 között.....	4
5. Határon átnyúló városi vonzáskörzetek, városi kapcsolatok.....	5
6. A településhálózat fejlesztés és a határ menti térség fejlesztése számára megfogalmazott főbb megállapítások, eredmények	9
7. Utószó	15

1. A kutatás körülményei, eseményei

A kutatás alapvetően a tervezettek szerint zajlott le. A résztvevők száma és személye nem változott munka során. A résztvevő kutatók azonos intézménynél (MTA RKK), de eltérő intézetekben (Győr,, Pécs, Miskolc és Békéscsaba) dolgoznak. Ez a földrajzi elhelyezkedés biztosította, hogy az egyes kutatók más-más határszakaszra lássanak rá.

Változás a kutatás időtartamában történt. A kitűzött cél, hogy megismerjük a határ menti városaink átalakulását az időben, térben és funkciójában változó határok mentén megkövetelte, hogy Románia EU csatlakozása és a schengeni határrend bevezetése évében (2007) ne zárjuk le a projektet, hanem vizsgáljuk meg az új helyzet teremtette változásokat is. Feltételezésünket igazolta az élet: különösen a szlovák–magyar határ mentén olyan új és gyors, határon átnyúló települési/városi folyamatok indultak be, amelyekre korábban nem gondolhattunk, s megismerésük nélkül hiányos lett volna a munkánk (pl. Pozsony és Nagyvárad határon átnyúló szuburbanizációja, kórházak együttműködése, vállalkozások tömeges áttelepülése stb.).

Már az első években tapasztaltuk, hogy a legintenzívebb határon átnyúló régióképződés, városi vonzaskörzet kiterjesztés a szlovák–magyar határtérség egyes szakaszain megy végbe, ezért különösen koncentráltunk a Kárpát-medence ezen részére. (Közlemények: Mezei 2006 könyvfejezet; Hardi 2007 folyóiratcikk; Hardi 2008 szerkesztett mű, Hardi 2008 folyóiratcikk; Mezei 2008 könyv). Természetesen más határszakaszokról is készültek publikációk. (Lásd Hajdú publikációit a horvát és a szlovén határszakaszról, Nagy I. a délkeleti határszakaszról, Hardi az északnyugati határszakaszról.)

A különböző, városokhoz kötődő, határon átnyúló mozgásokat külön is vizsgáltuk, ezeket publikáltuk, különös tekintettel a határon átnyúló napi ingázásra (osztrák és szlovák viszonylatban), valamint az felsőoktatási vonzaskörzetekre vonatkozóan. (Hardi közleményei az osztrák és szlovák viszonylatú ingázásról).

Igyekeztünk vizsgálataink során analógiákat is feltárni. Hasonló határhelyzetek vizsgálatát a tanulmányutak (Balkán) és a földrajzilag is megválasztott konferencia részvételek (Dél-Tirol, német–lengyel határon Szcecin térsége) segítségével tudtunk tenni. A Balkán némileg visszatekintés: az új határok kialakulása hogyan befolyásolja a városok helyzetét, s milyen hasonlóságok mutathatók ki a hazai viszonyokkal. A bolgár–román és a német–lengyel, valamint az osztrák–olasz határ megismerése pedig a különböző földrajzi szituációban elhelyezkedő EU-n belüli határok vizsgálatára adott alkalmat. A résztvevő kutatók munkájukat ezen analógiák mélyebb megismerésével szeretnék jelen kutatás lezárása után folytatni. (Hardi–Pap 2006 konferencia kiadvány, Hardi 2007 könyvfejezet).

Vizsgáltuk a határon átnyúló intézményesített kapcsolatokat is. Publikációinkban mind az eurorégiókat, mind a települési kapcsolatokat kritikai szemszögből elemeztük, vizsgáltuk az általuk kínált megoldásokat a határon átnyúló mozgások szempontjából.

Mindezek a tapasztalatok tették lehetővé, hogy a kutatás végén a határtérségekre nézve általánosításokat is tehessünk. Új elméleti eredményeink a határon átnyúló mozgások kialakulásának, irányának és intenzitásának modellszerű ábrázolására (Hardi 2008 konferencia kiadvány) és a határ menti városok tipizálására vonatkoznak.

Empirikus ismeretszerzésünket az alábbiak szerint folytattuk.

A kutatott városok megismerése, interjúk városi vezetőkkel, intézmények vezetőivel, gazdasági szereplőkkel.

Adatgyűjtés, irodalomgyűjtés a helyszínen

Kérdőíves megkérdezés: szlovák átköltözők körében Rajkán (2008), vállalkozások, ingázók Esztergom térségében 2006).

Más, vonatkozó kutatások kérdőíveinek másodelemzése.

A kutatás szempontjából a beszerzett statisztikai adatok összehasonlíthatatlansága okozott problémát. Erőfeszítéseink ellenére a nyolc országból származó városi adatok együttes statisztikai kezelése értelmetlennek bizonyult. A statisztikai adatok elérhetősége és tartalma eltérő volt országonként. Másrészt eltérések mutatkoznak a „város” területi-statisztikai fogalmában is. Így vizsgálatainkat a lakosságszám változásra koncentráltuk. Ezek az adatok teljes körűen beszerezhetők voltak egy bizonyos településkörre, s feldolgozásuk során a szükséges mértékig összehasonlíthatóvá tudtuk tenni őket.

Az elmúlt években a részeredményekből számos közlemény, nemzetközi és hazai konferencia előadás született. Konferencia részvételeink elsősorban politikai földrajzi irányúak voltak (IGU Political Geography Commission).

A kutatás összefoglaló eredményeit bemutató könyvünk jelenleg nyomdai munkálatok alatt van, megjelenése 2008. március elején várható. Rövidített összefoglalót angolul közlünk az MTA RKK Discussion Papers sorozatában. Ennek szövege jelenleg szerkesztés alatt áll.

A még nem publikált eredményeinket az alábbiakban mutatjuk be.

2. A határ menti városok típusai

A települések keletkezésére és hierarchia szintjükre gyakorolt hatást is figyelembe kell vennünk a határ menti városok elemzésénél. Ilyen „genetikai” osztályozás szerint három csoportba sorolhatjuk a határ menti városokat:

1) A határ léte által életre hívott városok. Ezek hosszú időn át fennálló határok mentén mutathatók ki, ahol védelmi és/vagy kereskedelmi központokként jöttek létre. Jellemző a történelmi, frontier típusú határok mentén, mint pl. Észak-Amerika egykori kereskedelmi telepei a meghódított területek peremén. Jellegzetesek ebből a szempontból a Duna menti várospárok az Al-Dunán. A román–bolgár határon (pl. Nikopol–Turnu Măgurele; Rusze–Giurgiu), valamint a Monarchia és a Török Birodalom egykori határán (pl. Újvidék–Pétervárad). Itt jellemzően egymással szemben álló erődöket, illetve az átkelési helyek két partján kialakult kereskedő városokat találunk.

2) A határ áthelyeződése miatt létrejött ún. „helyettesítő központok”. Az új határ egy régió vagy közigazgatási egység egy részét elvágja korábbi központi településétől, így új központ kijelölése válik szükségessé, illetve a régióközponttá vált település feljebb kerül a települési hierarchiában. Erre számos példát találunk a Kárpát-medencében (Komárom, Lenti, Salgótarján stb.), de más tájakon is (pl. Bolzano Dél-Tirolban, Pasewalk a német–lengyel határon).

3) „Vesztes” városok, amelyek a határ áthelyeződése miatt veszítettek a városhierarchiában elfoglalt pozíciójukból. Ezzel párhuzamosan, funkcionális fejlődésük sem volt olyan mérvű a 20. század során, amilyen a hasonló, az ország más pontjain elhelyezkedő társaiké. Számos ilyen várost találunk a Kárpát-medencében. A veszteségük zömében két okra vezethető vissza:

3a) Megyeszékhelyek, amelyek megyéjük nagy részét elvesztették, s a megyerendezéseknél nem tudták érdekeiket érvényesíteni, így az új megyék új székhelyet kaptak. Így járt pl. Balassagyarmat, Rimaszombat, Aranyosmarót, Beregszász, Nagyszőlős, Zilah, Zombor, Nagybecskerek, Gyula, Sopron. Ezen települések fejlődését elsősorban adminisztratív okok gátolták.

3b) Egyes városok kifejezetten határhelyzetbe kerültek. Ezek a városok funkcionális vonzáskörzetük, települési kapcsolataik egy részét is elvesztették. Figyelembe kell vennünk azt a ténytet, hogy a 20. század elején a mai értelemben vett „komplex vonzáskörzet”, tehát az a terület, amely szervesen kapcsolódik a városhoz a mindennapokban, lényegesen kisebb területre terjedt ki, mint manapság. A közlekedési lehetőségek és az életvitel (a vidéki lakosság foglalkozási szerkezete, fogyasztási szokásai) korabeli sajátosságai nem tették olyan mértékben kölcsönösen függővé a várost a távolabbi környékével, mint manapság. A határhoz közeli települések funkcionális fejlődését nyilván hátráltatta vonzáskörzetük beszűkülése, de tapasztalataink alapján a vonzáskörzet egy részének elvesztésén túl fontos, néha döntő szerepet az alábbi tényezők játszottak:

- Politikai okok: valamennyi országban a 20. században vagy annak egy részében totalitárius rezsimek voltak hatalmon. Ezek irányításával folyt a városfejlesztés is, különösen annak mennyiségi növekedési szakaszában, tehát az urbanizáció idején (országoként némileg eltérő időben, de az 1950-es évektől az 1980-as évek végéig. A határ menti városok ezek alatt a rezsimek alatt elhelyezkedésüknél, esetleg etnikai összetételüknél fogva nem váltak a fejlesztések célpontjaivá, esetleg tudatosan visszafogták őket. Pl. Sopron, Baja, Esztergom, Losonc, Szabadka.

- Közlekedési kapcsolatok elvesztése: egyes települések a határ megvonása következtében elveszítik azokat a közlekedési kapcsolataikat, amelyek addig a település gazdaságának fejlesztését szolgálták. Különösen érzékenyen érintette ez a vásárvárosokat, amelyek távolsági kapcsolatokkal is rendelkeztek. Másrészt sok település az infrastrukturális vonalak végpontjává vált, elvesztette csomópont jellegét. Ilyen pl. Mátészalka, Mohács. De ide sorolhatjuk pl. Triesztet is, ahol a meghúzott határok a kikötőhöz vezető vasútvonalat, útvonalat vágták el.

4) Önálló településsé/várossá vált elvágott városrész. Ezekben az esetekben a meghúzott határvonal egy település/város belterületén halad keresztül, s így annak szerves egységét szakítja meg. Európában számos ilyen példát találunk: pl. a sziléziai Teschen vagy a belga–holland határon elhelyezkedő Baarle–Nassau. Ez utóbbiban a város élete zavartalanul zajlik, csak a járdára felfestett jelzés mutatja, hogy hol van Belgium és Hollandia határa. A Kárpát-medencében ennek tipikus példája Sátoraljaújhely.

3. Az államhatár változások hatása a városhálózatra

A huszadik században a Kárpát-medence több államhatár változást ért meg, s ezeket a változásokat számos államhatár javaslat, követelés, érvelés előzte meg. A határok végső kialakulása szinte minden esetben politikai alkuk eredményeként zajlott le. Ezek az alkudozásoknak a szereplői elsősorban a két világháború győztes hatalmai, valamint Németország, másodsorban az utódállamok képviselői voltak. A nagyhatalmak geopolitikai érdekeik mentén kívánták egyik vagy másik határkijelölési elvet érvényesíteni, aszerint, hogy az érintett utódállamoknak milyen formában és mértékig kívántak kedvezni. Így határaink a Kárpát-medencében több lépésben is módosultak.

Egységes elvi háttere a határok kijelölésének nem volt. Inkább érvrendszerekről beszélhetünk, amelyek összecsaptak egymással, s amelyekkel a geopolitikai indíttatású javaslatokat megalapozták. Ezeket az alábbiak szerint csoportosíthatjuk.

- Etnikai-nemzeti érvelés
- Geopolitikai-stratégiai érvelés
- Közlekedés-hálózati érvelés
- Gazdasági erőforrások birtoklása érvelés

Ezek az érvek nem jelentkeztek egységesen, azonos súllyal, hanem határszakaszonként, sőt időben is változtak a tárgyalások folyamán. A településhálózat kérdései, a város–vidék kapcsolatok nem szerepeltek a határok kialakításánál magyarázó tényezőként. Sőt kijelenthetjük, hogy a fent bemutatott érvek egyenesen ellentmondásban állnak egy pragmatikus, a településhálózat meghatározottságait alapul vevő államhatár kialakításának igényével. Így, ha valakinek eszébe is jutott volna a vonzáskörzetek, piackörzetek, a városi szolgáltatások elérésének problematikája, a politikai háttérrel rendelkező érvek súlya miatt azt keresztülvinni nem tudta volna. Mivel a kor és a helyzet szelleme az etnikai-nemzeti, geopolitikai és stratégiai-közlekedési elvre építette az új határokat, szükségszerű eredmény lett, hogy az új határok a funkcionális kapcsolatokat szétvágták.

A területi igények a szomszédos országok részéről elsősorban etnikai és stratégiai, esetenként gazdasági megalapozottságúak voltak (*Szarka 2004; Romsics 2005*). A döntnökök szempontjai így ezeket tükrözték, a területi igényekre vonatkozó elutasításait vagy egyetértésüket is ilyen érvek mentén támasztották alá. Bár eredeti forrásokkal nem rendelkezünk, de úgy tűnik, hogy a települési, városi vonzáskörzetek, illetve a városhálózat kérdése legfeljebb olyan formában merült fel, hogy a Versaillesban előterjesztett igények között vasúti csomópontok is szerepeltek (pl. román részről Szeged, Orosháza, Békéscsaba).

A városok helyzetében bekövetkezett változások általában közigazgatási hierarchia-szintjük változásával, egyes esetekben (Komárom és Sátoraljaújhely) területük felosztásával köthető össze. A töredék megyék és járások egyes esetekben elvesztették központjukat, illetve a központok megyéjük, járásuk nagy részét, sok székhely kedvezőtlenülé vált földrajzi helyzete miatt alkalmatlanná vált központi szerepére, ezért más települések kapták meg azt. A funkciók keletkezése, illetve elvesztése alapvetően befolyásolja a városok életét, hiszen azok bővülése munkahelyeket teremt, ezáltal

növekszik a forgalom, a kereskedelem, ami már a gazdaság többi szektorának bővüléséhez is vezet. A funkciók szűkülése ezzel ellentétes folyamatot indít el.

Számos határ menti városunk életét befolyásolta az a tény, hogy az ország belső területe helyett egy újonnan húzott határ mentén találta magát a 20. század első felében. Ez a befolyás nem minden esetben vált kárára a településeknek, hiszen voltak olyan települések is, amelyek fejlődésüket köszönhetik az új közigazgatási rangnak. Látnunk kell ugyanakkor, hogy általában ez a fejlődés ott valósult meg, ahol már korábban is létező központi funkciója volt a településnek, s ezt a táji, térségi, megyei riválistól kényszerűen megválva növelhette. Ezeket egyértelműen „nyertes” településeknek nevezhetjük: Újszöny/Komárom, Vásárosnamény, Sarkad, Lenti. A sebtében, szükségszerűen kijelölt, központi funkciók nélküli kisközpontok elvesztették központi szerepüket a század során. Vesztesként pedig egyértelműen azokat a városokat jelölhetjük meg, amelyek közigazgatási funkcióikat, illetve gazdasági kapcsolataikat veszítették el, közigazgatási területüket vágta szét a határ, közlekedési zsák helyzetbe kerültek. Mindenesetre látható, hogy az elmúlt évtizedek alatt a határ mentére került városok jelentős része átalakuláson ment át, ami jobban érintette a kisvárosokat, mint a nagyobb, regionális központokat.

4. A városállomány lakosság szám szerinti átalakulása 1910 és 2001 között.

Minden különbözőség ellenére tudható, hogy országainkban a városodás nagy korszaka a 20. század második felére esett. A nyugat-európaihoz képest megkésett volt, bár ahhoz hasonló, de a növekedéssel együtt járó társadalmi változások, a tervgazdasági környezet eredményeképpen eltértek attól. A városfejlesztés – túl a modern kori iparosítás és urbanizáció szükségszerűségein – ideológiai tartalommal is bírt (*Enyedi 1978; 1988, Illés I. 2001*). Így a rendszerváltás időszakáig bezárólag egy drasztikus átalakulás ment végbe Magyarország és a szomszédos országok urbanizációs szintjében. Szinte a Kárpát-medence egészére elmondhatjuk, hogy döntően rurális területből urbánus térséggé vált, míg a huszadik század elején a népesség negyede–harmada élt városi településeken, ma már ez az arány jóval meghaladja az ötven százalékot.

Ennek számszerű értékelése, bizonyítása nehéz, mivel a városi település fogalma eltér az egyes országokban, így a statisztikai adatgyűjtés sem vehető össze minden esetben. A korábbi fejezetekben láthattuk, hogy a medence nyolc országában eltérő a városi jogállás megszerzésének kritériumrendszere, ezért a vizsgálatunk tárgyául nem a hivatalosan városnak minősített települések körét határoztuk meg, hanem azoknak a településeknek vettük figyelembe, amelyek lakosság száma meghaladta a 10 ezer főt 2001-ben. Erre a településkörre gyűjtöttük össze a népességszám adatokat 1910, 1930, 1950, 1970, 1990 és 2001 évekre a népszámlálásokból. A censusok természetesen nem mindenhol a fent jelzett években zajlottak, egy évvel később, illetve előbb, azonban a városok lakosság szám változása nem olyan dinamikus jelenség, hogy vizsgálatunk szempontjából ez problémát jelentsen.

A hagyományos középvárosok csoportja az egész időszak alatt egy viszonylag egyenletes fejlődést tudott felmutatni. Egyik-másik település „kiemelt figyelmet” kapott, így népességét jelentősen növelte. Ilyen volt Pozsony, Kolozsvár, Kassa, Temesvár, Brassó, Újvidék) amelyek egy-egy tájegység, országrész központjai lettek. Mindegyik esetben a népességnövekedés az etnikai átalakulást is szolgálta. Sok közülük (különösen a Magyarországon maradtak) a két világháború között stagnáltak. Növekedésük dinamikussá a hetvenes évektől vált. Szinte valamennyire jellemző, hogy a kilencvenes években, illetve annak végétől megindul körülöttük a szuburbanizáció, ezzel lakosság számuk csökkenni kezd. Lényegében ezek azok a települések, amelyek a Kárpát-medencén belül, valamennyi országban a leginkább hasonló jellemezőkkel bírnak fejlődésüket tekintve, térségük ipari, modernizációs központjai lettek. Fontos megjegyeznünk, hogy nem emelkedett fel közéjük új város, az első világháború előtt hozzájuk sorolható Sopron viszont eltűnt a körükből. Mint látjuk, a dinamika jelentős volt, azonban igazi, európai értelemben vett középvárossá – amelynek lakossága meghaladja a félmilliót, s másfél–két milliós lakosságú térségre van kihatással – nem vált egyikük sem. Erre legnagyobb esélye Temesvárnak volt, amely a medence egyik egységes régiójának, a Bánátnak volt a központja, s amely régiót a román–jugoszláv határ szétvágott. Véleményünk szerint a határmegvonások egyik városhálózati következménye a térségben, hogy nem fejlődött ki a Kárpát-

medence délkeleti részében egy valódi félmillió közepváros, amely Budapestnek ellenpontja lehetett volna, s ezzel a medence kedvezőtlen délkeleti irányú gazdasági fejlettségi lejtőjét korrigálhatta volna.

A kisvárosoknak egy jelentős része maradt mozdulatlan. Ezek közé tartoznak dunántúli és erdélyi hagyományos központok. Ezek a települések az iparosításból kevésbé részesültek, az új beruházásokat, inkább a hetvenes években más vállalatok kihelyezett telephelyeit kapták meg, lakosságuk csak csekély mértékben növekedett.

Külön kell szólni az Alföld városairól, amelyekről már Erdei is megállapította (Erdei 1974), hogy egy különös típust képviselnek: saját lakosságukat, s a környező szórt településeket ellátó központok. A vizsgált időszakban ezen városok többségében nemhogy növekedett, de csökkent a lakosságuk. Ők azok, akik kimaradtak ebből az industrializációból. Jól látszik ábránkon, hogy a Kárpát-medence középső régiójában, az Alföld közepén egy „lyuk” tátong, ami átnyúlik a Vajdaság területére is. A hagyományos alföldi mezővárosok övezete ez, amelyek a század során veszítették el népességüket.

A lakosságszám változás elemzése alapján tehát elmondhatjuk, hogy a 20. század során a városállományt alakító tényezők közül a legerősebben az industrializáció, az urbanizáció érvényesült. Ezt a folyamatot befolyásolták az egyes államok ideológiai, etnikai törekvései, de döntően az iparosítás igénye vezérelte. Az iparosítás, az urbanizáció szinte „automatikusan” megoldotta azokat a problémákat, amelyeket az egységes etnikai területek jelentettek az új hatalmak számára, megváltoztatta a városok etnikai összetételét. Az ipari átalakulás emellett – főleg rurális térségekben – elősegítette az asszimilációt is. Ez utóbbi jelenség elsősorban az új kisvárosokhoz köthető, amelyeknek népességnövekedése kiemelkedően magas volt.

A városállomány nagyság szerinti szerkezete alapvetően nem változott, nagyobb lélekszámok mellett újra termelődött. Itt is elsősorban a kisvárosok körében történt változás, tehát a sok kis ipari központ létrejötte szélesítette a városállomány alapját, alsó harmadát.

5. Határon átnyúló városi vonzaskörzetek, városi kapcsolatok

A városi funkciók határon átnyúló vonzerejével elsősorban az északnyugati határtérségben kell számolni. A határok megnyitása, a dinamikus központok jelenléte itt érvényesül a leginkább. Más esetekben csak ritkán tapasztalhatjuk, hogy a városok hatása olyan mértékű, hogy az alakító hatással lenne a magyar városhálózatra, illetve a határ menti térségek besorolására.

A városok közül kiemelkedik a három főváros, Bécs, Pozsony és Budapest határon átnyúló funkcionális vonzereje. Nem sorolhatóak azonban azonos kategóriába, mivel Pozsony léptékét, funkcióit tekintve elmarad Bécsről és Budapestről. Mindhárom fővárosról elmondhatjuk, hogy saját államukban elfoglalt földrajzi helyzetük excentrikus, az államhatár közelében helyezkedik el, s ennek következtében elméleti vonzaskörzetük túlnyúlik a határon. Ha mint metropolisz térségeket vizsgáljuk a három székhelyet és környezetét, szintén át kell lépünk az államhatárokat. Így a határon átnyúló térbeli építkezés mindhárom város számára szükséges a további fejlődéshez. A határon átnyúló kapcsolatok építésében Budapest jelentősen elmarad Bécsről és Pozsonytól. Az osztrák főváros számára tudatos választás egy, a mai államhatárokon túlnyúló vonzaskörzet (újja)építése, amely Nyugat-Magyarország, Nyugat-Szlovákia és Dél-Csehország területeire terjed ki. E tekintetben már számos gyakorlati lépés született, elsősorban a tömegközlekedési elérhetőség (menetrend, kedvezmények stb.) terén. Sok tekintetben (munkavállalás; nemzetközi vasúti, légi közlekedés; bevásárlás) érződik Bécs vonzereje, különösen a Nyugat-Dunántúlon Győr, Szombathelyig terjedően. Pozsony számára a határon átnyúló kapcsolatépítés egyértelműen bécsi irányú. A két főváros számos funkcionális szempontból együttműködik. Így ma már egy közös nagyvárosi övezet kialakulásának lehetünk tanúi, amelynek integrációja a közlekedési infrastruktúra javulásával erősödni fog.

Győr helyzete is módosul ebben a nemzetközi léptékben. Már látható, hogy a város nem egyenrangú partnere a két szomszédos fővárosnak, viszont a Budapest–Pozsony–Bécs nagyvárosi térség közepén található. Méretét, funkcióit tekintve elsősorban olyan, a nagyvárosok előterében elhelyezkedő ipari centrumként definiálható, mint Budapesthez képest Tatabánya, Székesfehérvár vagy Dunaújváros. Tehát hazai viszonylatban egy külső regionális központ (közelíti Pécs, Szeged

vagy Debrecen szintjét), de a Bécs–Pozsony agglomerációhoz képest egy belső nagyvárosi gyűrű része lehet, hasonlóan, mint Szlovákiában Nagyszombat vagy Ausztriában Sankt Pölten (ide értve még Brno-t és Linzet is). E szerep betöltéséhez azonban hiányzik az igazi nagytérségi csomópont jelleg. Kiválóak az összeköttetései Budapest és Bécs irányába, de rendkívül hiányosak az észak–déli kapcsolatok országon belül, de még inkább nemzetközi viszonylatban. A bemutatott metropolitán nagytérség erős gazdasági központja akkor lehetne, ha megvalósulna színvonala összeköttetése a nyugat-szlovákiai területekkel, mivel ez fejleszthetné logisztikai funkcióit, kapcsolatát Nagyszombattal.

Ennek kapcsán erősen átértékelhető az északnyugati városaink, térségeink helyzete. Mosonmagyaróvár kistérségében ma már egyértelműen tapasztalható Pozsony szuburbanizációja, mivel az elmúlt két év során becslések szerint 3–4000 szlovák állampolgár telepedett meg, s ez a jelenség folytatódik, sőt egyre inkább tömegessé válik. Optimális esetben a Pozsony–Bécs várospárhoz képest a kistérség elhelyezkedése olyan, mint a budapesti agglomeráció kistérségeinek elhelyezkedése. Közlekedéscsoporthelyzeténél fogva Mosonmagyaróvár a szlovák főváros előterében, egy autópálya kereszteződésben található, így Budaörshez vagy Törökbálinthoz hasonlítható, ami a gazdasági körülmények változásával középtávon vonzó befektetési célpont lehet. Ugyanakkor a térség magyar lakói számára a szlovák főváros kevés funkciót nyújt. A tömegközlekedés rossz, a nyelvi nehézségek adottak stb. Az osztrák főváros attraktivitása ennél sokkal erősebb. A lényeg, hogy a kistérséget ebben a határon átnyúló agglomerációban kell középtávon elhelyeznünk.

Az előbb említett két fővároshoz képest Budapest határon átnyúló vonzáskörzet kiterjesztése még kevésbé látványos, annak tere elsősorban Közép-Szlovákia lehetne. Ott is elsősorban az a határhoz közeli térség, amely Magyarország felől jól megközelíthető, s távol van a hegyvidéken, illetve annak előterében elhelyezkedő ipari centrumoktól (Nyitra, Privigye, Besztercebánya, Zólyom). Beletartoznak viszont azok a kisebb városok, amelyek egyszerűen elérhetők Budapestről (Révkomárom, Érsekújvár, Léva, Nagykürtös). Budapest potenciális határon túli vonzáskörzetébe így is jelentős szlovákiai térségek tartoznak bele, amelyek kapcsolódásának gátja a megfelelő közlekedési lehetőségek hiánya.

Győr helyzete is módosul ebben a nemzetközi léptékben. Már látható, hogy a város nem egyenrangú partnere a két szomszédos fővárosnak, viszont a Budapest–Pozsony–Bécs nagyvárosi térség közepén található. Méretét, funkcióit tekintve elsősorban olyan, a nagyvárosok előterében elhelyezkedő ipari centrumként definiálható, mint Budapesthez képest Tatabánya, Székesfehérvár vagy Dunaújváros. Tehát hazai viszonylatban egy külső regionális központ (közelíti Pécs, Szeged vagy Debrecen szintjét), de a Bécs–Pozsony agglomerációhoz képest egy belső nagyvárosi gyűrű része lehet, hasonlóan, mint Szlovákiában Nagyszombat vagy Ausztriában Sankt Pölten (ide értve még Brno-t és Linzet is). E szerep betöltéséhez azonban hiányzik az igazi nagytérségi csomópont jelleg. Kiválóak az összeköttetései Budapest és Bécs irányába, de rendkívül hiányosak az észak–déli kapcsolatok országon belül, de még inkább nemzetközi viszonylatban. A bemutatott metropolitán nagytérség erős gazdasági központja akkor lehetne, ha megvalósulna színvonala összeköttetése a nyugat-szlovákiai területekkel, mivel ez fejleszthetné logisztikai funkcióit, kapcsolatát Nagyszombattal. Ez lényegében egy az osztrák és szlovák főváros körüli, horizontális kapcsolatrendszer elemévé tenné Győrt. Ennek a funkciónak a megerősítését szolgálná az észak–déli közlekedési tengely megerősítése, ami pl. a Nagyszombat kerületi tervekben szerepel (vasútvonal Dunaszerdahely–Győr [így Gönyű] között). A város Szlovákiában alakított ki egy jelentős munkaügyi vonzáskörzetet, amely a Dunaszerdahelyi járás nagy részét, a Komáromi és Galántai járás egy részét foglalja magába, s becslések szerint 5–8 ezer főt éríthet. Vonzáskörzetének (vásárlás, szórakozás, oktatás stb.) határa hasonló kiterjedésű. A pozsonyi és győri vonzáskörzet Dunaszerdahely magasságában érintkezik. Ezen a vonalon belül Győr munkaügyi vonzása erősebb.

Mindenképpen szükséges Bécs, mint központ szerepét figyelembe venni Sopron, Kőszeg, s részben Szombathely esetében is. Államhatár nélkül Sopron hivatalosan is Bécs belső városgyűrűjéhez tartozna Bécsújhellyel és Kismartonnal együtt. Így is fontos a funkcionális kötődés. Kőszeg ezzel szemben kevés előnyt élvez elhelyezkedésének, lényegében már közlekedési szélárnyékba került. Szombathely a bécsi vonzáskörzet peremén helyezkedik el, lényegesen kevesebb funkcionális kapcsolattal, mint Győr, Sopron vagy Mosonmagyaróvár. Szombathely lényegében már belesimul határ menti városaink többségébe, amelyeknek életére hatással van ugyan a határ menti lét és a határon átnyúló kapcsolatok, de ezek a kontaktusok nem befolyásolják az elhelyezkedését és szerepét a városhálózatban.

A szlovák–magyar határtérségben több, határon átnyúló, történelmi vonzáskörzettel találkozunk. Ezek közül több újraéled(het) az új körülmények között. A Komárom–Révkomárom város pár kapcsolata közismert. A Duna két partján elhelyezkedő települések lényegében egy városi teret alakítanak ki, s lakosságszámuk, vonzáskörzetük megduplázódik. A két város együttes lakossága 57 ezer fő. Az intézmények, szolgáltatások közös használata részben megvalósult. A magyarországi Komárom, mint város, az államhatár meghúzása után jött létre, s fejlődött fel egy térségi központ szintjére. Látható, hogy egy sor szolgáltatás párhuzamosan, hozzávetőlegesen hasonló szinten épült ki a két Duna parti városban, azonban vannak komplementer elemek is. A közszolgáltatásokban mindenképpen meg kell vizsgálni, hogy mely elemek együttműködése célszerű és megvalósítható. Mindenképpen célszerű a két város fejlesztési szemléletű együttes kezelése, hiszen földrajzi elhelyezkedésük is erősíti ezt. Kikötője, autópálya és vasúti kapcsolata révén fontos csomópont. A jelenlegi tervek ismeretében valószínűsíthető, hogy a város pár térségében fog megépülni a következő nagy teljesítményű Duna hidunk, amelynek fontos szerepe lesz az észak–déli forgalomban, valamint Dél-Szlovákia, Közép-Szlovákia és Bécs, valamint Pozsony közötti forgalomban, a magyar M1 és M15 utak közbeiktatásával.

Az Esztergom–Párkány város pár szintén egy városi belterületnek minősíthető, mióta a Mária Valéria-híd újjá épült, s közvetlenül köti össze a két település központját. A két város lakosságszáma együtt közel 42 ezer fő. A város pár funkcionális szerepe a szlovák oldalon szembe tünő, hiszen itt nincs a közelben alternatív szlovákiai központ. Érsekújvár (járási központ) kifejezetten távol esik Párkánytól, különösen az Ipoly menti településektől. Az ő számukra kifejezetten fontos Esztergom, mint szolgáltató központ. Nem véletlen, hogy Esztergom veti fel elsőként a határon átnyúló szolgáltatás szervezés operatív szervezésének kérdését, igényét, s készít jelenleg erre nézve programot az Ister-Granum Eurorégió segítségével. A város pár esetében kevesebb a párhuzamosság, mivel Párkány szolgáltatási szintje nem éri el Esztergomét, így a szlovákiai település ráutaltsága erősebb a magyar városra, mint a két Komárom esetében. Esztergom térségi szerepének betöltését a szlovák oldal elősegíti úgy is, hogy a Duna híd, valamint az Ipoly hidak megépültével Esztergom elérhetősége nagymértékben javul a Börzsöny nyugati, Ipoly menti térségéből, amely városi szolgáltatásokkal meglehetősen rosszul ellátott. Ehhez az Ipoly hidak fejlesztése hozzájárul, szlovák terület közbeiktatásával.

Esztergom és Komárom, valamint a két város között elhelyezkedő, Dorogtól Almásfüzitőig tartó ipari agglomeráció jelenetős munkaügyi vonzáskörzettel rendelkezik Szlovákiában. A szlovák oldal foglalkoztató központjai távol esnek a térség falvaitól, így a magyar ipari munkahelyek megközelíthetősége kedvezőbb.

Balassagyarmat, Salgótarján és Ózd szintén szolgáltat Szlovákia irányába. A gyengébb gazdasági fejlettség okán jelentős munkaügyi ingázás ugyan nem tapasztalható (Balassagyarmaton létezik, csak nem a nyugati szakaszhoz mérhető számban és intenzitásban), de bevásárlási, szolgáltatási igénybevételi céllal sok szlovák állampolgár keresi fel ezeket a településeket. Ez a mozgás azonban inkább az árak időszakos különbségén alapul. Szlovák oldalon Nagykürtös, Losonc, Rimaszombat hasonló fejlettségű központok, így a magyar oldal vonzereje kisebb, mint a nyugati szakaszon. Gazdasági értelemben napjainkban Losonc, Fülek sikeresebbnek mondható, mint a magyar oldal kisvárosai. E szigetek körül azonban szlovák oldalon kevésbé fejlett járasok, települések találhatók. Úgy tűnik, a városok kapcsolattartásában is érződik, hogy távolabbi, fejlettebb partnert keresnek, így Salgótarján pl. Besztercebányával ápol jelentős kapcsolatokat, mint megyeszékhely a kerületi székhellyel.

Az abaúji, zempléni térségben a szlovák oldal vonzereje lehet erősebb. A magyarországi aprófalvas térség északi része számára Rozsnyó és Kassa megfelelő alternatíva lehet szemben a nehezebben megközelíthető Kazinbarcikával és Miskolccal. Ez a térség hagyományosan Kassa vonzáskörzete volt, periférikus jellegét a város elcsatolása hozta magával. Itt érezhető, hogy a városhiányos térségeinkbe „benyomul” a szomszédos ország központjának vonzáskörzete. Megjelent a Magyarországról Szlovákiába ingázás, elsősorban szakmunkákra keresnek szlovák vállalkozó munkaerőt a határ hazai oldalán. Kassa (illetve a Kassa–Eperjes agglomeráció) gazdasági fejlettsége azonban egyelőre szigetszerű. Az amúgy gyengén fejlett Kelet-Szlovákiában Kassa, s a várostól a magyar határig húzódó terület (Kehnyec központtal) gyors gazdasági fejlődést él át, kimeríti a szlovák oldalon fellelhető munkaerő kapacitást. Kassa agglomerációja Pozsonyhoz hasonlóan átterjedhet magyar oldalra is. A Miskolc–Kassa gyorsforgalmi fejlesztés ezt mindenképpen elő fogja segíteni.

Már napjainkban is tapasztalható kassai polgárok ingatlanszerzése a magyar oldalon, ami részben második otthonként, részben valódi lakóhelyként jelenik meg.

Sátoraljaújhely esetében ismét arról beszélhetünk, hogy a határ szlovák oldalán nincs megfelelő közeli központ, így számíthatunk arra, hogy a város jelentős vonzáskörzetet alakít ki magának a másik országban. A várostól elcsatolt részre ugyan kiépült Nové Mesto település, de szolgáltatásai messze nem érik el a magyarországi város szintjét. A közeli Királyhalmec és Töketerebes kevésbé fejlett központok, s Sátoraljaújhelyhez képest távol is vannak. A gazdaság gyengesége miatt ez nem jelenti nagyobb munkaerő ingázás kialakulását, inkább a városi szolgáltatások igénybevételén alapulhat határon átnyúló vonzáskörzet.

Az ukrán–magyar határtérség esetében Záhony és Nyíregyháza kapu szerepét kell hangsúlyoznunk. Nyíregyháza az ukrainai gazdasági kapcsolatok kapuvárosa, amelynek így vonzóhatása kiterjed Kárpátaljára, de a Kárpátaljához történelmileg hozzátartozó északnyugat Romániára is. A mindennapi élet kapcsolatai inkább a kereskedelmi kapcsolatokon alapulnak, kevésbé az intézményhasználaton. A határ schengeni külső határ, aminek jelentősége különösen az ukrán oldalon érződnek, mivel az ukrán állampolgárok számára vízumkötelezettség áll fenn. Igaz, hogy a határral magyar oldalon kifejezetten periférikus térségek érintkeznek, de az ukrán oldal szolgáltatási kevésbé fejlettek, így a magyar oldal számára inkább a közeli hazai központok vonzóak. A kapcsolatok aszimmetrikusak tehát, miközben a hazai perifériánál fejletlenebb a szomszédos határtérség, a hazai oldal is csak mérsékeltent tud munkahelyet, szolgáltatásokat kínálni az ukrán oldal lakosainak. Így azok számára marad Nyíregyháza és Debrecen mint központ, a kárpátaljai magyarság számára pedig (pl. oktatás igénybevételére) az ország más területein elhelyezkedő városok. Így a szlovák határ esetében kimutatható kölcsönös kapcsolatokra, határon átnyúló komplex vonzáskörzetek, agglomerációk kialakulására itt nem kell számítani.

Az ország keleti felén magyar városhálózat-fejlesztési szempontból Nagyvárad és Temesvár hatása bír jelentőséggel. Nagyvárad és Debrecen kapcsolata intézményes határon átnyúló kapcsolat, vonzáskörzetüket kölcsönösen átvágta a magyar–román határ. A romániai város hagyományos az Alföld keleti részének modernizációs, kulturális, szellemi központja volt, s mint ilyen, intézményrendszerét, gazdaságát, vonzáskörzetét tekintve Debrecennél magasabb szinten állt. Napjainkra mindkét város hierarchia szintjét, városi szolgáltatásait hasonlónak értékelhetjük. Nagyvárad dinamikus gazdasági fejlődése az ezredforduló környékén indult meg. A nyugati határtérség Románia legfejlettebb területei közé tartozik. Ez a gazdasági dinamizmus határon átnyúló hatásokat is generál. Nagyvárad esetében Pozsonyhoz hasonlóan határon átnyúló szuburbanizációról beszélhetünk. A határhoz közeli települések ingatlanárai alacsonyabbak, mint a dinamikus regionális központ árai, így az uniós csatlakozás óta mind több nagyvárad család vásárol házat Berettyóújfalu környékén. A jelenség léptéke lényegesen kisebb, mint a szlovák főváros esetében, s jellemzően a használt ingatlanokra irányul, szemben a pozsonyi tipikus nagyváros környéki szuburbanizációval. Ennek ellenére a hatás itt is jelentős, s a gazdasági értelemben növekvő Nagyvárad magához köti Berettyóújfalu környékét.

Arad és térsége elsősorban gazdasági dinamikájával hat a határ menti magyar területekre. Jelentkezik a munkaerő ingázása a térségben. A város szerencsés fekvése okán ötvözi a nyugati elhelyezkedést (Románián belül), a magyarországinál alacsonyabb béreket és költséget, valamint az ipari munkakultúrát. Arad és környéke gazdasági szereplői a térség munkaerő kínálatát már kimerítették, így magyar területeken is toboroznak munkásokat.

Temesvár gazdasági, modernizációs szerepe történelmi léptékben is jelentős volt. Magyarország délkeleti országrészének központjaként a századelőn is fontos szerepet töltött be. Szolgáltatásai, gazdasága valamivel Szeged fölé emelték. A román állam keretei közötti fejlődése során jelentős urbanizációs tartalékait (fejlettsége ellenére régiójának városodottsági szintje alacsony volt) kihasználva nagymértékben növekedett, ugyanakkor gazdasági jelentőségét is megőrizte. A rendszerváltás után gazdasági értelemben Románia nyugati kapujaként egyik legfontosabb központ lett az országban. Így lakosságszámát tekintve mintegy kétszerese Szegednek, gazdasági funkciói ma már fejlettebbek, s számos egyéb szolgáltatás is határon túlnyúló vonzerővel bír (felsőoktatás, nemzetközi repülőtér). A két város végeredményben riválisa egymásnak a délkeleti térség vezető szerepében.

Szeged történelmi vonzáskörzete elsősorban a Vajdaság északi részére terjed ki. „Várospárja” lényegében Szabadka, amely így a magyar állami keretek között, nagy lakosság száma ellenére sem tudott magasabb közigazgatási pozícióra szert tenni. Szeged fölényének elvesztésével, a határ

meghúzásával azonban Újvidék került pozícióba, így a város stagnáló pályára került. Napjainkban ismét erősen kötődik Szegedhez, fontosak a városi kapcsolatok. A schengeni külső határ ellenére Szeged befolyása a térségben erős, számos vajdasági magyar vásárol a megyeszékhelyen lakást, tanul ott stb., de intézményhasználatuk, hasonlóan a kárpátaljai magyarsághoz inkább „emigrációs” jellegű, s a határtérség mellett az ország más településein is érvényesül, Szeged, mint bázis inkább csak a gyors hazajutás lehetőségét nyújtja. Tehát nem a hagyományos város–vidék kapcsolatról, napi ingázásról vagy intézményhasználatról van szó.

A horvát–magyar és szlovén–magyar határ esetében a témánkba tartozó határon átnyúló városi kapcsolatok, a mindennapi élet határon átnyúló vezetése, vonzaskörzetek kérdésköre kevésbé releváns, mint az eddig tárgyalt esetekben. A magyar statisztikák szerint 355 km hosszú magyar–horvát, illetve a 102 km hosszúságú magyar–szlovén államhatár teljesen új feltételek közé került 1991, a két új szomszédos állam létrejöttét és nemzetközi elismerését követően. A határon átnyúló kapcsolatépítés és kapcsolattartás fejlődése nem volt zökkenőmentes, abban szerepet játszottak belső, külső és transznacionális tényezők egyaránt.

A sokszor megfogalmazott, de valójában csak közvetett módon megjelenő kölcsönös érdekek és az egymásmellettség önmagában nem generált jelentős kapcsolatokat. (Egy-egy országon belül sem mindig természetes a települések és a területek közötti együttműködés, akkor miért lenne az minden tekintetben természetes még egy államhatárral, eltérő jogrenddel, nyelvi, mentalitásbeli különbségekkel súlyosbítva.)

A határon átnyúló kapcsolatépítésnek és fejlesztésnek a legnagyobb lökést az Európai Unió támogatáspolitikája adta.

A közös európai uniós tagság (Magyarország, Szlovénia) minden tekintetben jó alapokat teremt a további együttműködéshez, de ahhoz az kell, hogy felnőjenek azok a generációk, amelyek számára már nem a határ zártsága, hanem a virtualitása a természetes.

Bár intézményes kapcsolatok születtek területi és városok közötti szinten is, de a gyakorlati kapcsolatok kevésbé élők. Ennek egyik oka, hogy a horvát–magyar határ történelmi léptékben létező etnikai, kulturális, intézményes határvonal. Valójában itt csak Pécs és Eszék kapcsolatát tudjuk megjelölni olyan kapcsolatként, amely a városhálózat-tervezés szempontjából relevanciával bírhat. Jelen pillanatban itt is csekélyek a „mindennapi” kapcsolatok. Egyik város sem rendelkezik határon átnyúló vonzaskörzettel. A határközeli kisvárosok inkább a bevásárló turizmus alapján kerültek kapcsolatba a szomszédos területekkel, de pl. a kölcsönös intézményhasználat nem elterjedt. A kapcsolatokat dinamizálhatja, ha megépül a gyorsforgalmi kapcsolat Pécs, illetve a déli határ irányába.

6. A településhálózat fejlesztés és a határ menti térség fejlesztése számára megfogalmazott főbb megállapítások, eredmények

Városfejlődésünk sajátosságainak magyarázatánál gyakran hivatkozunk regionális központjaink nagy részének elvesztésére (amelyek közül több jelenlegi határaink mentén, a szomszédos országok határrégióiban található), valamint a Magyarországon maradt városok féloldalas vonzaskörzeteire. A határok meghúzása következtében több városnak a településhierarchiában elfoglalt helye megváltozott, történtek elmozdulások felfelé és lefelé is, létrejöttek új centrumok, amelyek az elcsatoltakat helyettesítették, s egykori megyeközpontok veszítették el funkciójukat. A határok elválasztó szerepének következtében a 20. század során kialakultak párhuzamos városi funkciók a határ két oldalán, valamint létrejöttek periférikus, városhiányos területek, amelyek korábban egy olyan városhoz kapcsolódtak, amelyet a határ elzárt tőlük. Figyelembe kell vennünk tehát az alábbiakat:

1. A határmegvonások következtében létrejött perifériákat el kellett látni városi funkciókkal, ezért új városok, központok jöttek létre, illetve erősödtek meg. Ez a folyamat természetesen nem mindenhol teremtett sikeres új várost, határaink mentén megmaradtak a városhiányos térségek.
2. Valamennyi környező országban az elmúlt évtizedekben jelentős urbanizáció ment végbe. Tehát a mai városhálózat közel sem az, ami volt nyolcvan évvel ezelőtt. Átalakultak funkcióik, etnikai összetételük, lakosság számuk növekedett. Nem szabad elfelejteni, hogy az urbanizáció többé-kevésbé felülről irányított volt, jelentős szerepe volt benne az ipari beruházásoknak, így nagyobb városaink

esetében fejlődésüket elsősorban ez, s nem a hagyományos városfejlődési tényezők határozták meg (vonzáskörzet nagysága, funkciók, természeti, társadalmi alapok). Ugyanakkor egy sor határ menti város ebből a folyamatból kimaradt. Néhányan eleve alkalmatlannak bizonyultak a beruházások fogadására, míg mások fejlesztése politikai okok miatt maradt el.

3. A kilencvenes években átértékelődött a városok helyzete, a határ menti fekvés inkább előnyé, mint hátránnyá vált. Ennek háromféle vetületét vázolhatjuk fel:

A) *A fogyasztási lehetőségeken alapuló prosperitás.* A határforgalom által támasztott addicionális kereslet még a szegény térségben lévő, határ menti városok számára is jelentett némi prosperitást, de ez a jelenség időlegesen bizonyult, nem fejlesztette a városok funkcióit, legfeljebb kapacitásait növelte (kiskereskedelem, fogorvosok, fürdő stb.). Az addicionális kereslet az árkülönbözeten, árfolyamnyereségen vagy a kínálat időleges eltérésein alapult.

B) *A városi funkciók igénybevételén alapuló prosperitás.* Főleg a városhiányos térségek esetében tapasztalható, hogy a határ egyik oldalán lévő város intézményei (oktatás, egészségügy, üzleti szolgáltatások, szórakozási lehetőségek stb.) iránt jelentős kereslet nyilvánul meg a határ másik oldalán elhelyezkedő területről is. Ez a kapcsolat tartósnak bizonyult ott is, ahol a klasszikus „bevásárló turizmus” az árak és a kínálat kiegyenlítődése miatt lecsökkent vagy alábbhagyott.

C) *A gazdaság térszerkezeti alapon nyugvó telephelyválasztása által okozott prosperitás.* Ez a jelenség azokat a városokat érintette a leginkább, amelyek nyugatról a legkönnyebben megközelíthetőek voltak, tehát a nyugati határok mentén jól kiépített közlekedési infrastruktúrával ellátott települések (Pozsony, Győr, Nagyvárad, Temesvár, Szabadka). Ezek esetében országaink eltérő gazdasági előnyei (alacsonyabb bérek, ingatlan) mellett a földrajzi kockázatot (szállítási nehézségek és idő, just-in-time rendszerek igényei) minimalizálni lehetett. A földrajzi tényező ilyen típusú átgondolása mellett később egyre fontosabbá vált az a tény is, hogy a határ menti városokban a másik gazdasági tér előnyeit könnyű kihasználni annak földrajzi közelsége miatt (pl. munkaerő-toborzás, gazdasági kapcsolatok, de ilyen előny például, hogy Pozsony esetében közel van a minden tekintetben európai léptékű Bécs).

Magyarország és a szomszédos országok egy részének EU csatlakozásával új helyzet állt elő. Fokozatosan leépül a nemzetállami határok elválasztó szerepe azon határok esetében, amelyek belső határrá válnak, s itt vonzáskörzetek, városhálózati kapcsolatok alakulhatnak ki újonnan vagy újjá, míg a külső határokon a frontier jelleg erősödik, ahol különösen felértékelődik a „kapu”, „kapuváros” helyzet, de ebben a szerepkörben általában a határ *külső oldalán elhelyezkedő* város versenyére, gazdasági kapu szerepére kell számítanunk (Nyíregyháza–Ungvár, Szeged–Szabadka). Korábban ilyen helyzetben volt pl. Győr. Az EU-csatlakozás hatását tovább erősíti a közeli schengeni határrend bevezetése. Az elválasztott, párhuzamosan kialakult határ menti területek városhálózata ismét egyfajta egységes térben találja magát, s ez a változás jelentős hatást jelent majd a kapcsolatokra, átalakulást eredményez a városhálózatban. Hierarchikusan vizsgálva a városállományt, új viszonyítási pontok lépnek be a képbe az eddigieknél jelentősebb mértékben: a határ másik oldalán elhelyezkedő középvárosi, fővárosi központok. Az EU külső határai mentén elhelyezkedő városok pedig mind a két oldalon plusz funkciókat, energiákat nyerhetnek a határ menti helyzetükből.

Úgy tűnik, hogy a határ menti térségeinkben lezajló, a vártnál is gyorsabban átalakuló, határon átnyúló jelenségek elsősorban a városi funkciókhoz, urbanizációs folyamatokhoz kötődnek. Az intézményhasználat, munkaerő ingázás, átköltözések mindegyike a városi terek átalakulásához kötődik.

A határ menti térség fejlődésében az alapvető változásokra figyelhetünk fel.

1. Az uniós tagság következményeként a határok átjárhatósága jelentős mértékben növekedett. Ez nem elsősorban a fizikai átlépésre vonatkozik, hiszen annak feltételei már a kilencvenes években megvalósultak, hanem elsősorban a közös jog átvételéből, a vámhatár eltörléséből származnak azok a hatások, amelyek az új jelenségeket okozzák vagy erősítik. Ez a helyzet a határon átnyúló kapcsolatok új korszakát jelentik, mivel az intézményi, politikai

együtműködések tartalmát mára felülírja az élet, s az együtműködő határtérségek helyett ma már sok esetben egységes határtérségekben kell gondolkodnunk, s ezek életét kell megszerveznünk, s erősíteni a határon átnyúló szolgáltatások, a határon átnyúló kormányzás intézményeit.

2. Ez természetesen nem valamennyi határszakaszunkra igaz. Megvannak azok a kitüntetett térségek, amelyekben a határon átnyúló mozgások jelentősek, aktívak, ahol a két találkozó állam rendszereinek különbségeit kihasználó társadalmi-gazdasági mozgásokon túl a határrégió kialakulásának valamiféle térszerkezeti, regionális alapja van, tehát ahol – jogi és fizikai értelemben is – átjárható határok esetén a mindennapi élet mozgáspályái egy határon átnyúló területei egységet fednek le.
3. Határtérségeinkben jelentős területi fejlettségi és dinamikai különbségek alakultak ki. Megfigyelhetjük, hogy országunként a nyugati/északnyugati területek dinamikusak (Pozsony, Nyugat- és Közép-Dunántúl, Arad, Temes megyék), míg a keleti/délkeleti határtérségek a saját államukban szegények, de fejlettebbek, mint a szomszédos országok érintkező nyugati peremterületei. Ez a dinamika elsősorban a Kárpát-medence északnyugat–délkeleti fő csapásirányára igaz. A „szélárnyékban” lévő észak–északkeleti és dél–délnyugati határtérségek közötti fejlettségbeli eltérések lényegesen kisebbek, ugyanakkor ez általában a szegénység egyenlősége, s ezekben a térségekben a határon átnyúló interakciók is szegényesebbek.
4. A Kárpát-medence határai fiatal történelmi képződmények, sokhelyütt nem szűntek meg, legfeljebb visszafejlődtek azok a mai határokat átszelő térszerkezeti struktúrák (közlekedési tengelyek, városi vonzaskörzetek), amelyek a határok elválasztó szerepének gyengülésével részben újraformálódhatnak. Ugyanakkor tudomásul kell vennünk, hogy az elmúlt évtizedekben Magyarországon és a szomszédos országokban is olyan térformáló folyamatok zajlottak le (indusztrializáció, urbanizáció, a közigazgatási struktúra és az etnikai viszonyok átalakulása), amelyek miatt sok esetben már nem állíthatók automatikusan vissza azok a területi kapcsolatok, amelyek a határok megvonása előtt léteztek, ugyanakkor keletkeztek új, korábban nem létező, a mai határokon átívelő területi szükségszerűségek (szuburbanizáció, munkavállalói ingázás).
5. Keletkezett a mindennapi életnek egy olyan szegmense, amely a nemzetállami szabályokkal nehezen vehető körbe. Az új folyamatok gyakran nehezen értelmezhetőek nemzetállami keretek között. Így a nemzetállam bünteti azokat a cselekményeket, amelyek a legalitás határát súrolják, bár nehezen beazonosítható, hogy az illető a határmentiség előnyeit kihasználva szabálysértő vagy szabályos cselekménnyel jut-e előnyökhöz. Így pl. direkt adóelkerülésnek minősül, ha valaki Szlovákiában vásárolt autóját Magyarországon használja a mindennapokban. Burkoltan okoz veszteségeket, ha egy tagállam polgára a másik tagállam határ menti területére költözik, hiszen egyikben fizeti meg az adóját, s a másik állam területén él. Hasonló problémák merülhetnek fel a határon átnyúló ingázás esetében. Ezek, a nemzetállam számára káros jelenségek ugyanakkor az EU által kínált lehetőségekből származnak, s véleményünk szerint szankcionálásuk értelmetlen. Ugyanakkor szükséges az áttekintésük, s a szomszédos tagállamok szakértőinek kellene ezekre a térségekre kétoldalú megállapodásokat kialakítaniuk.
6. Éppen ezért sok esetben ma már nem határon átnyúló együtműködésekről, hanem a határon átnyúló folyamatok közös kezeléséről kellene beszélni. A megfogalmazás alapvető különbséget takar a két fogalom között. Az együtműködés alapvetően önkéntesen vállalt feladat, amely nem kötelező igazából egyik félre nézve sem. A közös kezelés már sokkal több felelősséget és szükségszerűséget sejtet, s benne van a közigazgatási szintek és hivatalok feladata is.

Településhálózatunk vizsgálatánál nem lehet figyelmen kívül hagyni egy, a magyar határoknál nagyobb léptékű földrajzi keretet, a Kárpát-medencét, s annak városhálózatát. Természetesen ez nem a szomszéd országok teljes városhálózatának vizsgálatát jelenti, még csak nem is mechanikusan az egykori Magyarországhoz tartozó területekét. Funkcionális értelemben azokat a városokat volt szükséges a vizsgálati körbe bevonni (a határ magyar és külső oldaláról egyaránt), amelyeknek város–vidék kapcsolatrendszere, tehát funkcionális városi térsége a magyar államhatáron jelenleg vagy

potenciálisan túlnyúlik. A határon átnyúló lakossági mozgásokat (bevásárló „turizmus”, ingázás, szolgáltatások igénybevétele) két csoportra oszthatjuk. Első csoportjuk konjunkturális jelenség, amely az árszínvonal és/vagy a kínálat különbségén alapul, míg a másik esetben térszerkezeti okai vannak. Ez utóbbi esetben a másik ország központja könnyebben elérhető akár a térbeli távolsága, akár kulturális kötődés miatt. Mindenesetre ezek a jelenségek tartósan érvényesülnek, viszont az érintett népesség lényegesen kisebb, mint az első esetben, hiszen kifejezetten a határ mentén élők egy rétegére korlátozódik.

Az elmúlt évtizedben Magyarország és szomszédjai között alapvető változás ment végbe a határátlépés lehetőségében. A határ mint korlátozó tényező sok szempontból leépült, átalakult gondolkodásunk, a közlekedés feltételei javultak. Hazánk és a szomszédos országok közül négy az EU tagja, míg háromtól schengeni belső határ választ el bennünket. Ugyanakkor tény, hogy a történelem által adott városhálózat nem a mai államhatárok között alakult ki, ezért a természetes város–vidék kapcsolatokat korlátozták az új állami keretek. Ezt természetesen nem szabad túlértékelni, hiszen a városok funkciói, hierarchiaszintjük, kapcsolatai, lakosságuk alapvetően megváltozott a 20. század során egyrészt az új állami keretek miatt, másrészt a valamennyi országban lezajló urbanizációnak és industrializációnak köszönhetően. A határok átjárhatóságának javulása magával hozza a határon átnyúló települési kapcsolatok átértékelődését, ami a települések hazai hálózatban elfoglalt helyét is alakíthatja. Ebben olyan jelenségeket találhatunk, amelyeknek történelmi gyökerei vannak, de szép számmal olyanokat is, amelyek újdonságok, s a globalizáció, EU csatlakozás stb. motiválja. Egy-egy település hálózatban elfoglalt helyét módosíthatja, ha figyelembe vesszük a lehetséges határon átnyúló vonzaskörzetét, illetve a határ másik oldalán elhelyezkedő központokhoz fűződő kapcsolatrendszerét. Ennek okai az alábbiak:

1. A másik oldal központjainak megközelíthetősége lényegesen javult az elmúlt évtizedekben.

A városi funkciók határon átnyúló igénybevitelének alapvető befolyásolói a határátlépéssel kapcsolatos korlátozások, az átlépés időszükséglete, általában a határ átjárhatósága, amibe a fizikai korlátok mellett számos egyéb tényező is közrejátszik (illetékek, vámok, infrastruktúra kapacitása és minősége).

A határátlépéssel kapcsolatos korlátozások közé sorolhatjuk az adminisztratív, térbeli, időbeli és gyakorlati korlátozásokat. A múlt század nyolcvanas éveitől az adminisztratív korlátozások feloldódtak minden határszakaszon, s vízumkényszer a szomszédos országok polgárai közül csak a szerb és ukrán állampolgárok esetében áll fenn. A szocializmus idején magas adminisztratív költségek mellett létezett a kishatárforgalom intézménye, amely kimondottan a határtérségekben élők határon átnyúló mozgását segítette elő. Adminisztratív korlátozásnak minősíthetjük a vámkötelezettséget és az egyéb, áruforgalomra vonatkozó korlátozásokat is, amelyek beleszólhatnak egy hagyományos város–vidék kapcsolatba, hiszen korlátozhatják a városi szolgáltatások (elsősorban a bevásárlás) igénybevitelét.

A térbeli korlátozások a határátlépés helyének meghatározását, tágabban a határ menti központok másik oldalról való megközelíthetőségét jelenti. A schengeni belső határok kivételével az államhatárt csak a határátkelőhelyeken lehet átlépni. Ez határátkelőként és időszakonként eltérő várakozási időt is jelent, s az átkelés ideje egyes esetekben előre nem is kiszámítható. A határátkelők sűrűsége ugyan jelentősen növekedett az elmúlt évtizedben, de ez a korlátozás még mindig jelentősen rontja a határ menti városok elérhetőségét a határ másik oldaláról. Különösen ott, ahol a határátkelők csak időszakosan használhatók. A schengeni belső határok esetében a határátlépés bárhol lehetséges, annak csak az infrastruktúra (utak, vasutak, hidak, komp) megléte, használhatósága szabhat határt. Így ezen határok esetében a határ másik oldalán elhelyezkedő város térbeli elérhetősége hasonlóvá válik a hazai központokéval. A határátlépés térbeli korlátozásának tekinthetjük a határon átnyúló tömegközlekedés meglétét és színvonalát is. Ez – általában – egyértelműen rosszabb, mint a belföldi viszonylatok esetében.

Mindenesetre elmondhatjuk, hogy a határ menti központok elérhetősége jelentősen javult a korábbi évtizedekhez képest. A schengeni belső határok esetében ma már nem a határok fizikai átjárhatósága a kérdés, hanem az infrastruktúra kialakítása és használhatósága. Tehát a központok határon átnyúló megközelíthetősége lényegesen jobb, mint korábban bármikor, ugyanakkor a hidak, a kiépítetlen térségi úthálózat és a tömegközlekedés hiánya miatt nem egyenrangú irányok a országon belüli központokkal. A schengeni külső határok esetében a

román–magyar vélhetően középtávon schengeni belső határrá alakul, jelenleg is könnyített a határátlépés, így valódi fizikai korlátot a fő áramlási irányokba nem jelent. Az EU külső határok esetében ugyanakkor az adminisztratív terhek jelentkeznek a szomszédos állampolgárok Magyarországra utazása előtt, tehát a határ kifejezetten korlátozó tényező.

2. A városi szolgáltatások igénybevételének lehetősége nagymértékben javult.

A szomszédos ország mégoly közeli városi központja is távoli lehet, ha az ott elérhető szolgáltatásokat nem vagy korlátozottan vehetjük igénybe. Ennek számos oka lehet: az árszínvonal különbségei, az eltérő fizetőeszközök korlátozott rendelkezésre állása, idegen nyelv, eltérő szabványok stb. Fontos a szolgáltatások igénybevételének (lakhely, munkahely, oktatás, egészségügy stb.) állampolgársági kötöttsége, tehát a térben ugyan közel élő idegen állampolgár nem veheti azokat életvitel szerűen, alanyi jogon igénybe.

Ezen a téren jelentős javulás következett be az elmúlt évtizedekben. Magyarország és a szomszédos államok között az árszínvonal különbség kisebb, mint korábban. Az idegen valuta korlátozás nélkül birtokolható, a határon átvihető, átváltható stb. Különösen a közös pénz, az euró használata még az árfolyam ingadozásokból származó eltéréseket, átváltási költségeket is kiküszöböli.

Az állampolgárság szerinti korlátozások is egyre kevésbé vannak jelen, különösen az EU tagországok esetében. Tehát a tagországok polgárai egyenlő jogokkal rendelkeznek elméletben. Ez vonatkozik pl. a lakhely létesítésre, részben a munkavállalásra, az oktatás igénybevételére stb. Ugyanakkor ezeknek a szolgáltatásoknak a mindennapi használata során derül ki, hogy a gyakorlatban alkalmazandó szabályok, a nemzeti rendszerek eltérései nehezítik azok átjárhatóságát, de vélhetően középtávon ez folyamatosan javulni fog.

Mindenképpen fontos, hogy kialakult egy kör, akik a másik országban vállalnak munkát, létesítenek lakóhelyet, tanulnak stb. Ők átváltás nélkül birtokolják az adott ország fizetőeszközét, s vehetnek igénybe állampolgársághoz kötött szolgáltatásokat (pl. társadalombiztosításon alapuló egészségügyi ellátás).

A közszolgáltatások egy része is egyre inkább átjárhatóvá válik, különösen a piaci viszonyok nagyobb befolyása révén. Így az egészségügyi ellátásban is egyes kórházak keresik az utakat arra, hogy a szomszédos országok biztosítóival szerződést köthessenek, néhol kialakul a határon átnyúló tömegközlekedés stb.

3. Olyan városkategóriák vannak határaink közelében, amelyek a magyar városhálózatból avagy a határ menti térségi, regionális hálózathoz hiányoznak.

Magyarország városhálózatának egyik hiánya, hogy az államterület jelentős részére hatással bíró, európai léptékben középvárosnak tekinthető 500.000 lakosnál nagyobb településünk nincs. Kárpát-medencei viszonylatban azonban kiemelhetjük azt a városkategóriát, amely nem éri el ugyan ezt a nagyságrendet, de egyéb jelentőségénél fogva az adott államban országos jelentőséggel bír, s határhoz közeli elhelyezkedésének köszönhetően funkcionális városi térsége átnyúlhat Magyarországra. Ezek Pozsony, Kassa, Temesvár. A nemzeti jelentőségű városkategóriába tartozó, 100.000 főnél nagyobb határainkhoz közeli városok Ungvár, Szatmárnémeti, Nagyvárad, Arad. (Szabadka népességfogyásának köszönhetően ma már nem éri el a 100 ezres kategóriát).

4. Az utóbbi évtizedben elterjedt regionális, területi elvű határon átnyúló intézményesített együttműködések csak korlátozottan töltötték be a szerepüket. Ezek szerepét mint a kormányzat alatti szintek diplomáciai tevékenységét határozhatjuk meg. Erre természetesen szükség van. Kiemelkedő lehet a feladatuk olyan határok mentén, amelyek kevésbé átértesztő jellegűek, schengeni külső határok stb., más határok esetében alkalmassá kell őket tenni a területfejlesztési támogatások fogadására. A határok menti területek mindennapi életének szintjén a szervező feladatok a városokra hárulnak, mivel a határon átnyúló interakciók, mozgások központjai a határ menti városok. Látnunk kell, hogy a schengeni belső határok mentén ma már ez az elsőszámú feladat, ha az Unió területén a határok okozta gazdasági-társadalmi törésvonalak mélységének csökkentése a célunk. Tehát a határon átnyúló együttműködések fejlesztését egyre inkább a városokra, a határon átnyúló városhálózati kapcsolatokra kell fókuszálni, sok esetben pedig számolni kell a határon átnyúló vonzáskörzetekkel.

5. A történelmi kategóriák ma már nem mindenhol igazak: lezajlott az urbanizáció, átalakultak a hierarchia szintek, módosult az etnikai összetétel.

A határ mentén elhelyezkedő városok esetében nem lehet automatikusan figyelembe venni a történelmi vonzaskörzeteiket, s hierarchia-szintjüket. Az államterületi keretek megváltozása óta lezajlott urbanizáció és iparosítás módosította ezen városok jellemezőit, s ezek már az új állami keretekhez épültek ki. A 20. század elején létező hasonló nagyságrendű, de eltérő hierarchia szintű városokat magába foglaló városgyűrű új differenciálódása lezajlott, s az új állami kereteknek megfelelően változtatták a városok hierarchia szintjüket. Az elcsatolt városok közül a legnagyobb Szabadka volt, amely 1910-ben már közel 95 ezer lakossal rendelkezett, hasonló nagyságrendű volt még Debrecen és Szeged. Pozsony, Nagyvárad, Arad, Temesvár a 60–70 ezer fős kategóriába tartoztak, míg Kassa nem érte el az 50 ezres lélekszámot. Hasonló nagyságrendben találjuk Pécsét és Győrt, míg Miskolc némileg meghaladta ezt a kategóriát. A 30–40 ezer lakossal rendelkező városok Szatmárnémeti, Újvidék, Zombor, Eszék, míg ennek a kategóriának a magyar oldalon maradt, határ menti városok közül Sopron felelt meg. Az új nemzetállami keretek módosították a városok hierarchikus sorrendjét, így a tárgyalt városok közül kiemelkedett Pozsony, Kassa, Temesvár és Újvidék. Ezek lényegesen nagyobb lakosságszám-növekedést mutattak fel, mint a Magyarországon maradt megfelelőik, így létre jöttek azok a jellegzetes nagytérségi központok, amelyek Magyarországon hiányoznak. A következő hierarchikus szintet alkotják Ungvár, Nagyvárad és Arad, amelyeknek 20. századi fejlődését Győr, Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs fejlődéséhez hasonlíthatjuk, míg Szatmárnémeti és Eszék Nyíregyházával vethető össze. Ennek az átalakulásnak Szabadka az egyik látványos vesztese, hiszen lakosságszámát a múlt század urbanizációs korszakában sem tudta jelentősen növelni, sőt napjainkra a lakosságszám az 1910 évit közelíti (Újvidék lett az újonnan szervezett területi egység – Vajdaság – regionális központja).

Mindebből látható, hogy a környező országokban egy, a hazaitól, illetve a történelem során kialakult rendszertől némiképp eltérő, differenciáltabb városhierarchia jött létre. Az urbanizáció ráadásul módosította a városok nemzetiségi összetételét is.

A lehetőségek és korlátok figyelembe vételével azt mondhatjuk, hogy a bemutatott városok esetében, a Magyarországra kiterjedő, több-kevesebb városi funkcióra alapozódó vonzásterük nagysága nem felel meg a saját országukban betöltött hierarchia szintjüknek, hanem lényegesen kisebb annál. Igazából a periférikus, városhiányos térségek számára pótolhatják részben a távoli központokat. Tudatos, határon átnyúló vonzaskörzet kiterjesztést csak a legnagyobb városok esetében tapasztalhatunk (Bécs, Pozsony, Temesvár, Szeged, Győr).

6. A kisvárosi és középvárosi kategória szegényes funkciói.

Külön meg kell vizsgálni funkcionális középvárosi és kisvárosi településeink határon átnyúló hatását. Ez az a kategória, amelynek képviselői kifejezetten határ helyzetben vannak, így erős funkcionális térséget alakíthatnak ki a maguk számára a határ másik oldalán. Ezek a városok: Mosonmagyaróvár, Komárom/Révkomárom, Esztergom/Párkány, Balassagyarmat, Losonc, Salgótarján, Rimaszombat, Ózd, Sátoraljaújhely, Beregszász, Gyula, Barcs, Lenti, Szentgotthárd, Kőszeg, Kismarton, Sopron. Erre a kategóriára igaz elsősorban, hogy elcsatolásuk után kisebb, a városi központok nélkül maradt területeken helyettesítő központok növekedtek fel a 20. század során. Így ma a legtöbb esetben egymásnak megfeleltethető várospárokról beszélhetünk a határ két oldalán. Ugyanakkor el kell azt is mondani, hogy főleg a kisebbek esetében gyenge városi funkcióik miatt kevésbé attraktívak a határ másik oldalán élők szemében, mint a határ saját oldalán elhelyezkedő, de nagyobb, távolabbi városok. Emiatt, néhány kivételtől eltekintve határon átnyúló vonzaskörzetük gyenge. A szolgáltatások, a munkahelyek fejlődése révén azonban ez megerősödhet, mint azt a komáromi és esztergomi példa is mutatja.

7. Utószó

A városhálózat-fejlesztés ma már elképzelhetetlen csupán a határokon belüli városállomány figyelembe vételével. A szomszédos országok városhálózata és annak fejlődési tendenciái hatással vannak hazai folyamatainkra. Helyzetünk különlegességét adja, hogy a 20. században meghúzott államhatárok nem a funkcionális települési kapcsolatok alapján történtek, hanem etnikai indokokkal, de gyakran stratégiai háttérrel. A szuverén országok településhálózatának fejlődése a 20. század során önálló irányokat vett, de maradtak benne olyan elemek, amelyek ennek ellenére határon átnyúló hatásokat váltanak ki.

Munkánk nem kívánt a szomszédos országok településhálózatának kérdéseivel általában foglalkozni, kifejezetten azokra a városokra és határ menti területekre koncentráltunk, ahol ezek a hatások befolyásolják a határ mentén élők mindennapjait, így az ott található városok városhálózati szerepét is. Ennek ellenére a változásokat nem érthettük volna meg, ha nem vizsgáljuk azokat a városhálózati, történelmi kontextusokat is, amelyekbe a határ menti városok is be vannak ágyazva. Reméljük, kutatásunk hozzájárul ahhoz, hogy megértsük azokat a folyamatokat, amelyek a nemzetállamokra szétszabdalt térben, majd az egységesülni szándékozó térségünkben zajlanak. Célunk az volt, hogy megértsük a valódi mozgató rugókat, a szóvirágokon túl bizonyítsuk a határtérségek és városaik egymásra találásának lehetőségeit és realitásait, ezzel is hozzájárulva hazánk és a szomszédos országok közötti viszonyok megismeréséhez, megértéséhez és javításához.