

Slovensko-maďarská aglomerácia v okolí Bratislavy

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

Prvé vydanie
Zodpovedný: Károly Tóth
Zodpovedná redaktorka: Aranka Kocsis
Tlačiarská príprava: Kalligram Typography, s. r. o., Nové Zámky
Tlač: Expresprint, s. r. o., Partizánske
Vydal:
Stredisko regionálnych výskumov Maďarskej akadémie vied,
Západomaďarský vedecký inštitút
Fórum inštitút pre výskum menšín
Győr – Šamorín, 2010

Slovensko-maďarská aglomerácia v okolí Bratislavy

Zostavili:
Tamás Hardi
Mihály Lados
Károly Tóth

Stredisko regionálnych výskumov Maďarskej akadémie vied,
Západomaďarský vedecký inštitút
Fórum inštitút pre výskum menšín
Győr – Šamorín, 2010

Lektori

János Rechnitzer
László Öllös

Názov projektu

AGGLONET – Slovensko-maďarská aglomerácia v okolí Bratislavy. Sieť komunitného rozvoja cezhraničnej aglomerácie Bratislavy (HUSK/0801/1.5.1/0007)

Realizátori projektu

Stredisko regionálnych výskumov Maďarskej akadémie vied – Západomaďarský vedecký inštitút, Győr
Fórum inštitút pre výskum menšín, Šamorín

Časový rámec projektu

01. 09. 2009 – 31. 10. 2010

Vedúci projektu

Mihály Lados

Koordinátor projektu

Tamás Hardi, Károly Tóth

Sponzori

Európsky regionálny rozvojový fond, Program cezhraničnej spolupráce
Maďarská republika – Slovenská republika 2007-2013

Budujeme partnerstvá



Program cezhraničnej spolupráce
Maďarská republika-Slovenská republika
2007-2013

Európska únia

Európsky fond regionálneho rozvoja



© Autori, 2010

Translation © Anna Antalová, Elemér Antal, Daniel Borský, Mária Fabó, Galina Sándorová, Ildikó Haraszti, Mihály Mészáros, Erika Németh, Csilla Pulen, Livia Solymos, 2010

© MTA Regionális Kutatások Központja,
Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet, Győr, 2010
© Fórum inštitút pre výskum menšín, Šamorín, 2010

ISBN 978-80-89249-43-5

OBSAH

Úvod	9
Tamás Hardi: Výskyt suburbanizácie a jeho vplyv u nás a v zahraničí	11
1. Úvod	11
2. Proces suburbanizácie	13
3. Charakteristické vlastnosti predmestí (suburbii)	17
3.1. Predmestie (suburbia)	17
3.2. Fenomén pravidelného dochádzania	18
3.3. Spoločnosť	20
4. Dôvody	21
5. Vplyvy	23
6. Pasca suburbanizácie – skúsenosti	24
Devan Jagodič: Cezhraničná rezidenčná mobilita v blízkosti vnútorných hraníc Európskej únie	27
1. Úvod	27
2. Cezhraničná rezidenčná mobilita v oblastiach okolo vnútorných hraníc EÚ: analýza štyroch prípadových štúdií	28
2.1. Holandsko-nemecká prihraničná oblasť	29
2.2. Nemecko-francúzska prihraničná oblasť	30
2.3. Dánsko-švédsko prihraničná oblasť	31
2.4. Slovensko-maďarská prihraničná oblasť	32
3. Teoretický rámec	33
3.1. Cezhraničná rezidenčná mobilita ako dôsledok suburbanizácie prihraničných miest	33
3.2. Cezhraničná rezidenčná mobilita ako prípad transnárodnej migrácie na krátku vzdialenosť	34
4. Cezhraničná mobilita obyvateľstva v oblasti Horného Jadranu	35
4.1. Pohyby obyvateľstva v minulosti a dnes	36
4.2. Európska integrácia a cezhraničná mobilita obyvateľstva	36
4.3. Veďľajšie účinky a reakcia verejnej mienky	38
5. Závery	40
Irén Szörényiné Kukorelli: Transformácia rurálnej oblasti: suburbanizácia, rekreácia	43
1. Roky pred zmenou režimu	43
2. Od zmeny režimu po vstup do EÚ	44
3. Od vstupu do EÚ po dnešok	48

Gabriel Zubriczký: Suburbanizácia Bratislavy	50
1. Priestorový vývoj Bratislavy	50
2. Populačný vývoj Bratislavy	50
3. Pozícia Bratislavy	51
4. Suburbanizácia	52
5. Suburbanizácia Bratislavy v období 1991–2001	53
6. Analýza rezidenčnej suburbanizácie Bratislavy v období 1991–2001	54
7. Analýza populačného vývoja vo fmr Bratislava v období 1991–2001	57
8. Suburbanizácia po roku 2001	59
9. Bytová výstavba v Bratislavskom kraji	61
10. Záver	61
Zuzana Mészárosová-Lamplová: Za hranicami Bratislavy (Prípadová štúdia o bratislavských vysťahovalcoch žijúcich na území Horného Žitného ostrova a v okolí Rajky)	76
1. Úvod	76
2. Charakteristika vzorky	77
3. Výsledky výskumu	81
3.1. Okolnosti predchádzajúce migrácii a príčiny sťahovania	81
3.2. Kyvadlová migrácia a situácia v doprave	83
3.3. Nový život na novom bydlisku	86
3.4. Každodenné aktivity	88
3.5. Spoločenské aktivity	90
3.6. Národnostná štruktúra respondentov, možnosti používania materinského jazyka	94
3.7. Život na novom bydlisku	100
4. Záver	102
5. Príloha	104
Edit Somlyódyne Pfeil: Možnosti inštitucionalizovanej spolupráce suburbánnych samospáv	119
1. Úvod	119
2. Možné formy inštitucionálnej spolupráce	119
3. Sieť rozvoja verejných služieb na riešenie vplyvov suburbanizácie	120
4. Organizačné riešenia na maďarskej strane hranice na základe domáceho práva	122
5. Verejnoprávne organizačné riešenia	124
6. Konklúzia – Návrh na vytvorenie dvojúrovňovej organizácie	125
Zoltán Csizmadia: Networking ako príležitosť	127
1. Úvod	127
2. Ciele a priority networkingu	127
3. Výhody, kritériá úspešnosti a možné riziká networkingu	129
4. Fázy a zložky networkingu	131
5. Výsledky a skúsenosti networkingu	134

Edít Somlyódyné Pfeil: Nástroje veřejnej správy na riadenie vplyvov suburbanizácie na území Bratislavskej aglomerácie.....	137
1. Úvod.....	137
2. Medzinárodné poňatie cezhraničnej mobility.....	137
3. Právne otázky spojené s postavením slovenských občanov usadených v Maďarsku.....	140
4. O úprave niekoľkých odvetví relevantných z hľadiska využívania komunálnych služieb.....	143
5. Daňové právo a pravidlá odvodového zaťaženia v maďarsko-slovenských pomeroch.....	146
6. Záver.....	147
István Prileszky: Verejná doprava v cezhraničnej aglomerácii.....	149
1. Postavenie dopravy v aglomeračných oblastiach.....	149
2. Otázka cezhraničného charakteru.....	150
3. Cezhraničný charakter bratislavskej aglomerácie.....	151
4. Rozvoj cezhraničných dopravných služieb.....	153
4.1. Autobusová doprava.....	153
4.2. Železničná doprava.....	156
4.3. Lodná doprava.....	156
5. Regulačné úlohy na riešenie jednotnej dopravy aglomerácie.....	157
6. Príklady z praxe EÚ.....	158
7. Zhrnutie.....	163
Gábor Lelkes: Hospodárstvo regiónu.....	164
1. Primárny sektor.....	165
2. Terciálny sektor.....	170
3. Podnikateľská činnosť.....	174
4. Ľudské zdroje.....	175
5. Zajtražok.....	178
Gabriella Baj: Zmeny vo využívaní pôdy.....	182
1. Úvod.....	182
2. Prezentácia župy Győr-Moson-Sopron a využívanie pôdy v prihraničnej oblasti sledovaného územia.....	182
2.1. Priehrada v Dunakiliti.....	186
3. Nadobúdanie nehnuteľností zahraničnými štátnymi občanmi v Maďarsku.....	187
3.1. Právna legislatíva.....	187
3.2. Nadobúdanie nehnuteľností v župe Győr-Moson-Sopron štátnymi občanmi Slovenska.....	188
3.3. „Najviac obľúbené“ obce maďarskej suburbanizácie územia mesta Bratislava.....	189
4. Zhrnutie.....	194
Adrienn Reisinger: Vzdelávanie a zdravotníctvo.....	196
1. Úvod – Vymedzenie problematiky.....	196

2. Zahraniční štátni občania v maďarskom vzdelávacom systéme	197
2.1. Zákonné úpravy – vznikajúce problémy	197
2.2. Niekoľko charakteristických údajov	198
2.3. Skúsenosti materských škôl	200
2.4. Skúsenosti základných a stredných škôl	200
3. Situácia v maďarskom vysokom školstve z hľadiska postavenia zahraničných poslucháčov	202
3.1. Zákonná úprava – práva zahraničných štátnych občanov	202
3.2. Niekoľko charakteristických údajov	202
3.3. Praktické skúsenosti	203
4. Zdravotníctvo	205
4.1. Právna úprava	205
4.2. Praktické skúsenosti	205
5. Súhrn, návrhy	206

ÚVOD

Mesto Bratislava má výnimočné danosti. Je asi jediným hlavným mestom na svete, ktoré susedí naraz s dvomi štátmi: s Rakúskom a Maďarskom. Popri historickej determinovanosti aj územná expanzia mesta prispela k tomu, aby sa vytvorila jeho jedinečná geografická poloha. Po prudkej urbanizácii v 70-tych až 80-tych rokoch minulého storočia a raste počtu obyvateľstva sa koncom 90-tych rokov začala suburbanizácia, emigrácia obyvateľstva do prímestských obcí. Rýchly ekonomický rast prebiehajúci v prvom desaťročí 21. storočia prispieva k ešte intenzívnejšiemu zvyšovaniu počtu obyvateľov mesta a prímestských obcí, Bratislava a vidiek láka usídľencov z celého Slovenska.

Takýto scenár je charakteristický pre ktorékoľvek rozvíjajúce sa veľkomesto: osobitosť Bratislavy vzniká z jej geografickej polohy a etnického prostredia. Vystahujúci sa obyvatelia mesta a tí, ktorí prichádzajú z iných oblastí často nachádzajú nové miesto pre bývanie pre svoju rodinu tam, kde väčšinu populácie tvoria Maďari (na Žitnom ostrove). Po vstupe do Európskej únie sa pre nich otvorila cesta aj do susedných prihraničných oblastí Rakúska a Maďarska. Podnikavé rodiny si kúpili nehnuteľnosť v prihraničných obciach susedných štátov, kde ceny nehnuteľností zďaleka nedosahovali ceny v meste, resp. v prímestskej oblasti.

A tu prichádza rozdeľovacia funkcia hranice trvajúca niekoľko desaťročí: prihraničné obce v Rakúsku a Maďarsku sa vo vlastnej krajine nachádzajú na periférii a sú vzdialené od hlavného mesta. Novootvorené štátne hranice, ich priechodnosť, sloboda sťahovania sa však tieto obce náhle „umiestnila“ do blízkosti hlavného mesta iného štátu. Aglomerácia rozširujúceho sa hlavného mesta prekročila hranice a pre susedné obce prináša so sebou nové možnosti, ale aj problémy. Je to zriedkavý jav, v celej Európe nachádzame iba niekoľko podobných prípadov (napr. Triest, Ženeva), ale čo sa týka intenzity a funkcionality, prípad Bratislavy je každopádne jedinečný.

Naša publikácia skúma práve okruh týchto problémov: situáciu emigrantov z Bratislavy, následky suburbanizácie na Žitnom ostrove s väčšinovým maďarským obyvateľstvom a v prihraničných obciach Maďarska. Západomaďarský vedecký inštitút Strediska regionálnych výskumov Maďarskej akadémie vied a Fórum inštitút pre výskum menšín spolu s tromi obcami na slovenskej strane (Šamorín, Podunajské Biskupice a Vojka) a s tromi dotknutými samosprávami v Maďarsku (Dunakiliti, Mosonmagyaróvár a Rajka), za pomoci Európskej únie¹ skúmala tento región jeden rok. Náš prieskum sledoval u nás doposiaľ bezprecedentný jav, ktorý pre výskumníkov znamenal ťažkú ale zároveň aj krásnu prácu. Cieľom nášho úsilia bolo spoznať tento proces a nájsť odpovede na problémy samospráv a poskytovateľov verejných služieb, ktoré spôsobuje proces suburbanizácie. Naša publikácia prezentuje výsledky tejto práce.

1 Výskum bol podporený Programom cezhraničnej spolupráce Maďarská republika – Slovenská republika 2007-2013. Názov a kód projektu: AGGLONET Slovensko-maďarská aglomerácia v okolí Bratislavy. Sieť komunitného rozvoja cezhraničnej aglomerácie Bratislavy (HUSK/0801/1.5.1/0007)

Výskum pre nás poskytol vedecké zázemie k tomu, aby sme si paralelne s prieskumom vytvorili cezhraničnú sieť, prvými členmi ktorej sú účastnícke samosprávy a do ktorej sa môžu priebežne zapojiť ďalšie samosprávy, poskytovatelia verejných služieb a úrady. Členovia siete môžu svoje skúsenosti a možnosti spojiť a spoločne môžu efektívnejšie hľadať riešenie na problémy, ktoré prináša suburbanizácia, resp. usídlenie inojazyčnej populácie inej štátnej príslušnosti.

Ani v rámci krajiny nemáme veľa fungujúcich aglomeračných sietí, preto takáto cezhraničná organizácia predstavuje pre účastníkov nezvyčajne veľkú výzvu.

Dúfame, že naša práca a nami vytvorená sieť prispeje k tomu, aby v tomto výnimočnom, cezhraničnom regióne Európy vznikla a fungovala spolupráca, ktorá bude príkladom a aby vznikol ekonomicky sa rozvíjajúci región, ktorý rešpektuje územie národných štátov, ale zároveň prekoná rozdeľujúcu, obmedzujúcu funkciu štátnych hraníc, ktoré sme zažívali toľké desaťročia.

Zostavovatelia: Tamás Hardi, Mihály Lados, Károly Tóth

Preklad: Ildikó Haraszti

TAMÁS HARDI

VÝSKYT SUBURBANIZÁCIE A JEHO VPLYV U NÁS A V ZAHRANIČÍ

1. ÚVOD

Rezidenčná suburbanizácia je dnes už všeobecným javom v okolí veľkých miest v Maďarskej republike. Popri presídlení sa mestských obyvateľov do blízkych osád si za svoje bydlisko vyberá namiesto mesta blízke obce a mestá aj časť prisťahovaných obyvateľov, ktorí prichádzajú do hospodársky vyspelejších mestských oblastí z ostatných častí Maďarska. V odbornej literatúre nachádzame rozdielne názory na to, či sa tendencie suburbanizácie okolia našich miest zhodujú s tendenciami v západnej Európe, alebo sa vo výraznej miere odlišujú. (Timár–Váradi 2000). Vo všeobecnosti sú tendencie rozvoja miest podobné, do istej miery sa vyznačujú aj osobitosťami typickými pre strednú Európu, ktoré vyplývajú z historického vývoja daného priestoru, zo sociálno-ekonomického rozvoja, resp. jeho časového posunu. (Enyedi 1988; Rechnitzer 1994). Nemenej zaujímavá je otázka, v čom sa líši suburbanizácia vidieckych miest v rámci Maďarska od procesov v okolí Budapešti a naopak, či existujú významné rozdiely v procese suburbanizácie medzi jednotlivými vidieckymi mestami. Podľa nášho názoru sú trendy 90. rokov v mnohých ohľadoch podobné ako v iných štátoch, podobné sú aj ich hybné sily, ale vznikajúce problémy sú v mnohých ohľadoch odlišné. V prípade autorom viackrát skúmaného Győru môžeme nájsť zhody s procesmi opísanými v okolí Budapešti (Dövényi–Kovács 1999), predovšetkým v histórii suburbanizácie (rekreačná suburbanizácia – obstarávanie víkendových záhrad v osemdesiatych rokoch), v charakteristike presídlených obyvateľov a v oblasti ich motivácie. Suburbanizácia vidieckych miest však prebieha v podstatne menšom meradle ako v prípade zahraničných príkladov uvádzaných v odbornej literatúre, keďže miera koncentrácie obyvateľov vo vidieckych mestách je nižšia ako v typických mestských oblastiach uvádzaných v klasických prípadoch. Suburbanizácia našich vidieckych miest sa začala v čase, keď naše hospodárstvo zažívalo výrazný úpadok, čo viedlo k intenzívnemu schudobneniu značnej časti obyvateľstva, pričom demografické podmienky charakterizuje prirodzený pokles populácie (Bajmócy–Hegedűs 2008). V deväťdesiatych rokoch sa transformoval trh s nehnuteľnosťami, bytová výstavba bola výhradne svojpomocná a značná časť nájomných bytov bola sprivatizovaná, pričom nové nájomné byty sa stavali len v minimálnom počte. V dôsledku toho trh s nehnuteľnosťami ukazoval trochu skreslený obraz a o trhu s nájomnými bytmi nemôžeme ani hovoriť. Na základe našich analýz zastávame názor, že proces suburbanizácie sa mení v závislosti od dopytu a súčasne samozrejme aj od ponuky na trhu nehnuteľností, čo znamená, že v prípade slabého, podkapitalizovaného trhu s nehnuteľnosťami nie je výrazný, avšak v čase hospodárskeho rastu, nárastu trhu s nehnuteľnosťami zaznamenaného na začiatku nového milénia

a vďaka ľahko dostupným a lacným úverom sa posilňuje aj proces suburbanizácie. V súčasnosti prežívame dôsledky krízy, ktorá trh s nehnuteľnosťami zasiahla koncom roka 2008 a preto o jeho vplyvoch na suburbanizáciu ešte nemáme presné poznatky. V každom prípade však môžeme tieto vplyvy odhadnúť a uvažovať o nich. Súčasne sa musíme zaoberať aj skutočnosťou, že fenomén suburbanizácie je súčasťou vývojového procesu miest, a ten, ako taký, nie je konštantný, ale mení sa v čase a priestore. Táto zmena môže byť pomerne rýchla. Nárast sa teda môže zastaviť, dokonca môže dôjsť aj k poklesu, a na trhu nehnuteľností sa dokonca môžu začať úplne nové procesy.

Zloženie obyvateľstva s podobnou vekovou štruktúrou a sociologickými charakteristikami (segregácia) spôsobuje, že oblasti citlivejšie reagujú na krízové situácie v pomerne krátkom časovom období. Poznajúc tieto skutočnosti v dnešnej dobe silnejú kritické názory, ktoré zdôrazňujú negatíva subúrbánneho presídlenia a rozširovania miest a neudržateľnosť tohto trendu. Podľa nášho názoru skutočne existujú tieto negatívne javy, ale mestá a mestské oblasti v našom regióne nedosahujú také parametre, aby tieto negatíva mohli mať fatálne dôsledky. Tak ako prudký rozvoj miest nespôsobil v našom regióne vytvorenie miest, v ktorých by nebolo možné žiť (ako napr. v amerických štvrtiach či rozvojových mestách), podobne aj problémy suburbanizácie zostanú riešiteľné v prípade, ak ich včas rozoznáme a budeme na ne adekvátne reagovať.

Osobitná situáciu vzniká v prípade, ak sa veľkomesto nachádza bezprostredne pri hraniciach, a tak jeho rozvoj a expanziu limituje politický priestor. Túto situáciu výrazne vyhrôcuje skutočnosť, ak sa hranica nachádza v smere prirodzeného rozvoja mesta, t.j. v smere geografických alebo/a dopravných možností. Otvorenie hraníc nevyhnutne implikuje rozšírenie suburbanizácie do prihraničnej oblasti susedného štátu. Tu sa však môžeme stretnúť so špeciálnymi účinkami vplyvov suburbanizácie. Pristávaní obyvatelia sa líšia nielen svojimi sociologickými vlastnosťami, ale aj štátnym občianstvom a jazykom, a medzi ich motiváciou na presídlenie zohrávajú úlohu také momentálne ekonomické výhody, ktoré v rámci štátu neexistujú (valutové kurzy, rozdiely v cenových hladinách). Výnimočným a novým prípadom domácej suburbanizácie je rozširovanie Bratislavy presahujúce hranice krajiny (Hardi–Hajdú–Mezei 2009).

So znižovaním významu rozdeľujúcej funkcie štátnych hraníc a so zlepšením interoperability v rámci členských štátov Európskej únie veľkomestá, ktoré sú v zvláštnom geografickom postavení (ležia v blízkosti hraníc), sa môžu rozširovať aj za hranice. V Európe už máme podobné prípady (pozri štúdiu Devana Jagodica v našej publikácii). Našu pozornosť si nezaslúhuje ani tak rozsah tohto procesu, ako jeho výnimočnosť. V prípade Bratislavy to bola len štátna hranica, ktorá oddeľovala dynamicky sa rozvíjajúce hlavné mesto od oblasti, ktorá bola v krajine (Maďarsku) považovaná za vidiecku. Preto dochádzalo k výrazným rozdielom v cenách nehnuteľností, kvôli ktorým sa začali podnikavejšie bratislavské rodiny presídľovať do prihraničnej oblasti regiónu Mosonmagyaróvár (Rajka, Dunakiliti, atď.) Popri výhodných cenách nehnuteľností prispelo k presídľovaniu aj to, že centrum Bratislavy je z týchto obcí ľahko a rýchlo dostupné a vďaka dobrým cestným komunikáciám rýchlejšie ako napr. z viacerých obcí a miest Žitného ostrova, ktoré sú v porovnateľnej vzdialenosti, avšak z ktorých sa vďaka predchádzajúcej suburbanizácii každé ráno presúvajú do Bratislavy masy ľudí za prácou. Popri rezidenčnom vysťahovaní sa objavilo aj sezónne vysťahovanie (nákup víkendových domov) a rozbehol sa aj presun pracovných miest na maďarskú stranu hranice (komerčná suburbanizácia). Bratislava sa považuje za relatívne malé mesto v porovnaní s inými hlavnými mestami. Približne 500 tisícové mesto neprodukuje hromadné javy ako Budapešť so svojimi 2 mil. obyvateľmi na začiatku 90-tych rokov. Jeho rozmach ovplyvňuje aj jeho zemepisná poloha, nakoľko je „vtesnané“ medzi pohorie, Dunaj a dve štátne hranice (rakúsku a maďarskú). Z týchto dôvodov sa

aglomerácia môže rozširovať len určitými smermi a otvorením hraníc sa na to vytvorili priaznivé podmienky. Vystaňovanie sa obyvateľstva teda ovplyvnili viaceré faktory, a z hľadiska rozsahu je kontrolovateľné za predpokladu, že sa mu bude venovať dostatočná pozornosť. Suburbanizácia je teda rýchly proces, ktorého príčiny aj dôsledky sú zaujímavé pre výskum. Jeho cezhraničný variant však vytvára ešte špeciálnejšie životné situácie a môže tieto vplyvy posilniť v pozitívnom aj v negatívnom smere. Týka sa pomerne malej skupiny obyvateľstva (v súčasnosti žije cca 3 000 slovenských občanov v danom regióne), ale tento počet sa môže ďalej zvyšovať, a musíme si uvedomiť, že naše niekdajšie periférne mesto sa dostalo do aglomeračnej zóny hlavného mesta, z čoho vyplývajú určité výhody aj nevýhody.

Môžeme to považovať za lokálne správanie sa regiónu so zvláštnym geografickým postavením, ktoré je dôsledkom integračných procesov Európskej únie.

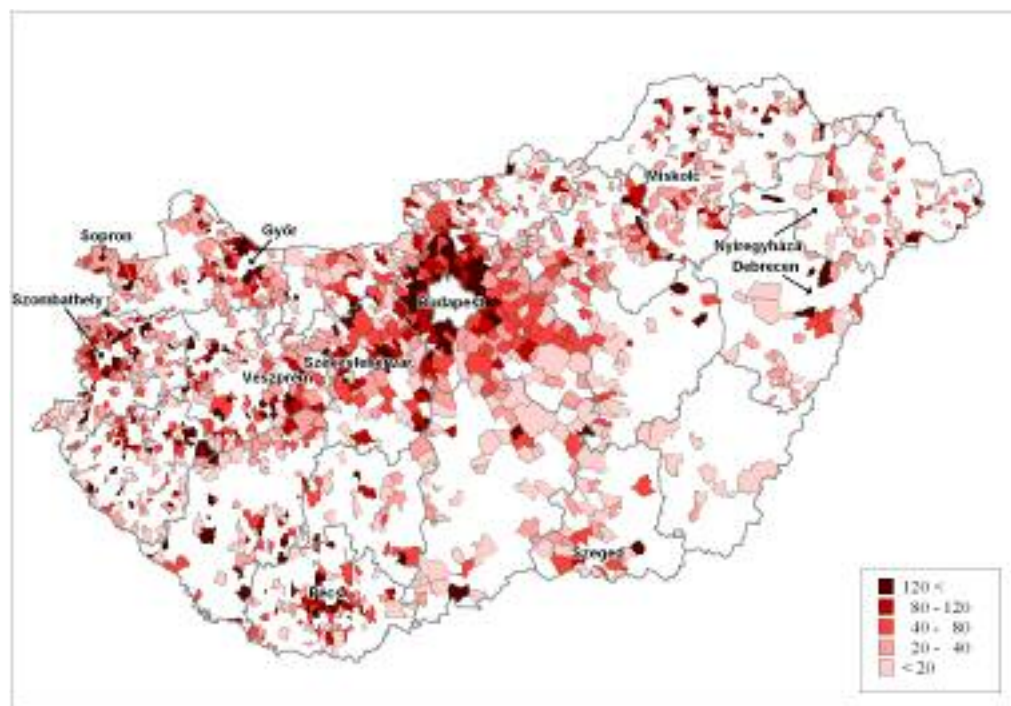
V uvedenej štúdii predstavujeme jav suburbanizácie a uvádzame aj konkrétne príklady, predovšetkým z Maďarska, ako aj už uskutočnené procesy. Tieto príklady nám ukážu, ako sa zmenila situácia centrálnych obcí a funkcia suburbánnych oblastí. Kým v prípade Budapešti podobné procesy sledujeme už od začiatku 90-tych rokov, vidiecke mestá sa do tohto procesu zapojili až koncom desaťročia. Naša štúdia sa pomocou konkrétnych príkladov načrtáva všeobecné charakteristiky a dôsledky tohto procesu.

2. Proces suburbanizácie

Prítomnosť suburbanizácie v okolí veľkých miest je proces, s ktorým sa stretávame na celom svete. Na presné vymedzenie tohto pojmu vzniklo množstvo definícií, ktoré vysvetľujú tento jav rozličnými spôsobmi (Tímár 1999). Samotný jav môžeme považovať za územné rozšírenie miest, ktoré sa uskutočňuje mimo administratívnej hranice mesta. Proces predstavuje vystaňovanie mestských obyvateľov, podnikov a služieb do blízkych obcí, ktoré sa nachádzajú mimo hraníc mesta. Prudký nárast miest je zákonite spojený s výskytom suburbanizácie. Vtedy sa spravidla nárast mesta zastaví a začína sa rozvíjať zázemie v okolí mesta (Enyedi 1988). Vtedy štatistiky spravidla uvádzajú nárast vidieckeho obyvateľstva, nakoľko obce v okolí miest sa považujú za vidiek, hoci z pohľadu územného rozšírenia miest v rámci suburbánnej zóny sa tieto obce môžu považovať za mestské časti. Je typické, že najprv začína narastať počet obyvateľstva len v niekoľkých obciach, neskôr v celých zónach. Tento nárast môže byť veľmi rýchly. Skúsenosti poukazujú na to, že niektoré obce si môžu za jedno desaťrocie až zdvojnásobiť počet obyvateľov. Dopravné možnosti zásadným spôsobom ovplyvňujú možnosti presídlenia a jeho smery. Po zavedení hromadnej dopravy sa suburbánne zóny vytvárali pozdĺž dopravných ciest, kým naozaj veľký rozmach tohto procesu zapríčinilo rozšírenie osobných automobilov, vďaka ktorým sa mestské časti mohli rozšíriť do širokého pásma v okolí miest. Technický rozvoj dopravných možností teda vytvoril príležitosť pre vznik suburbánnych zón.

Náš graf nižšie ukazuje tie obce, kde saldo počtu obyvateľov podľa trvalého bydliska dochádzajúcich za prácou bolo medzi rokmi 2002 a 2007 pozitívne, to znamená, že v danom období počet tých, ktorí sa prisťahovali bol vyšší ako počet tých, ktorí sa odsťahovali. Je zrejmé, že naše väčšie mestá strácali na počte obyvateľov alebo stagnovali, t.j. nedisponovali prebytkom prisťahovalcov (pozri Budapešť, Győr, Szombathely, Veszprém, atď.), kým v ich okruhu sa počet prisťahovalcov výrazne narástol (Hardi 2002; Szébényi 2006; Bajmóczy 2006).

Graf č. 1.: Obce vykazujúce pozitívne saldo počtu prisťahovalcov v Maďarsku v období 2002–2007 (nárast podľa počtu prisťahovalcov: osoba/1000 obyvateľov)

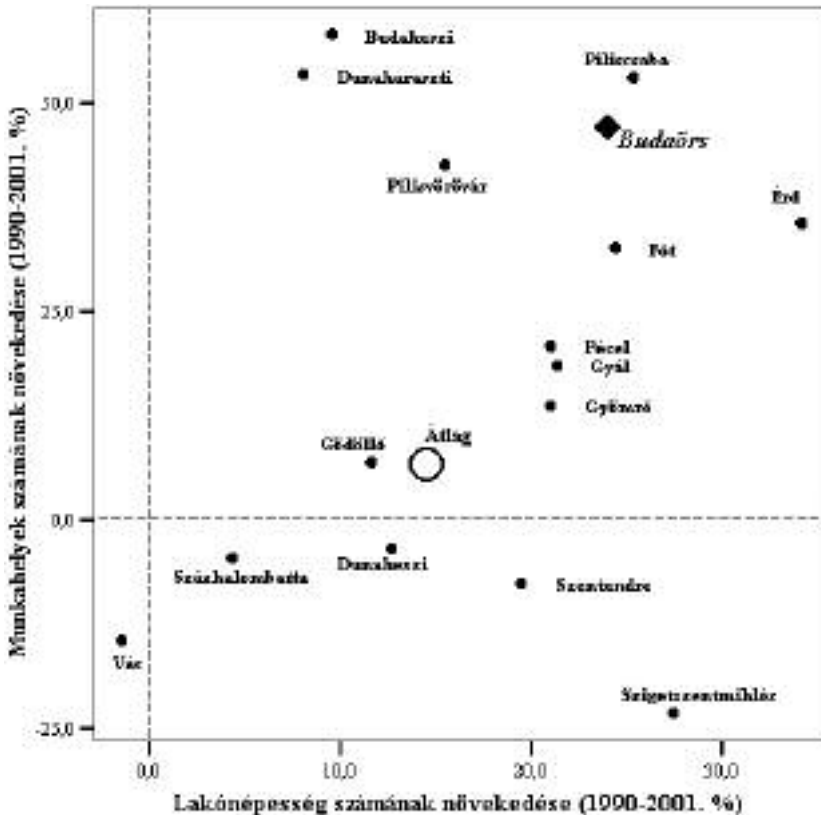


Zdroj: Vlastný graf podľa údajov Štatistického úradu.

Suburbanizácia neznamená len vysťahovanie obyvateľstva. Popri rezidenčnej suburbanizácii (migrácia obyvateľstva) musíme hovoriť aj o komerčnej suburbanizácii (podnikateľské aktivity, pracovné miesta, nové služby atď.) a sezónnej suburbanizácii (druhé bývanie, rekreačné ciele). V obciach v okolí miest tým narastá počet pracovných príležitostí, mestské firmy presúvajú svoje prevádzky a súčasne vzniká množstvo služieb (napr. nákupné centrá) mimo hraníc mesta (Phelps 2010). To všetko však samozrejme, neprebíha rovnomerne. Sú obce, v ktorých narastá počet obyvateľov, v iných stúpa počet pracovných príležitostí a sú aj také, kde to prebieha súčasne. Priložený náčrt zobrazuje zmeny počtu obyvateľstva a pracovných príležitostí v satelitných mestách budapeštianskej aglomerácie v rokoch 1990 až 2001. Prostredníctvom tohto náčrtu môžeme na príklade budapeštianskej aglomerácie sledovať zmeny funkcie jednotlivých obcí a zón v dôsledku suburbanizácie.

Z náčrtu môžeme vyčítať charakteristiky vývoja jednotlivých obcí a miest. Súčasný pokles počtu obyvateľov a pracovných príležitostí zaznamenalo v 90-tych rokoch len mesto Vác. Ostatné obce a mestá jednoznačne zvyšovali svoj počet obyvateľov a odlišujú sa iba v rozsahu nárastu počtu obyvateľov a počtu pracovných príležitostí. Niektoré obce a mestá sa jednoznačne vydali na cestu zmeny svojej funkcie. V prípade miest Szigetszentmiklós a Szentendre bol silný nárast počtu obyvateľstva sprevádzaný poklesom počtu pracovných príležitostí, čiže sa posilnila obytná funkcia oblasti.

Graf č. 2: Zmena funkcie satelitných miest a obcí v deväťdesiatych rokoch.



Zdroj: Údaje Štatistického úradu. Zostavil: Tamás Hardi

Druhý extrém môžeme pozorovať v posilnení funkcie poskytovania pracovných príležitostí v mestách Dunaharaszti, Budakeszi, Budaörs, Piliscsaba a Pilisvörösvár. Tieto mestá poskytujú atraktívne možnosti bývania, najmä Budaörs a Piliscsaba, ale nárast počtu pracovných príležitostí tu bol výraznejší ako nárast počtu obyvateľov. V skutočnosti sú to tie oblasti, ktoré sa dostali do ďalšej fázy suburbanizácie, keď popri náraste počtu obyvateľstva môžeme sledovať aj dynamický nárast pracovných príležitostí, a v ktorých sa schopnosť prilákať pracovníkov prejavuje nielen v mestskej aglomerácii, ale aj v jej zázemí.

Aj mestá Biatorbágy a Törökbálint patria medzi dynamicky sa rozvíjajúce oblasti, v ktorých sa posilňuje zamestnávateľská funkcia a tak sa stávajú cieľom pravidelného dochádzania. Počet obyvateľov mesta Törökbálint sa zvýšil z 9 459 na 11 278 (19,2%) a počet pracovných miest z 3 591 na 5 389 (50,1%). Mesto Biatorbágy by sme v súradnicovom systéme uvedeného obrázku ani nemohli uviesť, lebo kým sa počet obyvateľov zvýšil zo 7 176 na 8 293, tak počet pracovných miest narástol z 948 na 2 952 (211,4%). Účasť týchto dvoch obcí v našej štúdii len utvrdzuje náš názor, že západná časť budapeštianskej aglomerácie prežívala/ prežíva zmenu vo funkcii, ktorá je veľmi silno orientovaná na pracovné príležitosti a táto skutočnosť nezasahuje len obec Budaörs, ale aj susedné obce s vhodnými predpokladmi. Ako kategóriu „typického suburbánneho vývoja“ môžeme nazvať skupinu obcí Gyál, Pécel, Fót a Érd, v ktorých je nárast

počtu obyvateľov a pracovných príležitostí vyrovnaný. Spomedzi nich je v meste Érd nárast obidvoch ukazovateľov veľmi silný, ale napr. v porovnaní s obcou Budaörs sa posilňuje v prvom rade jeho obytná funkcia. Ich vývoj a pomery sú podobné s priemerom v aglomerácii, len dynamika týchto ukazovateľov je silnejšia, počet presídlených obyvateľov a pracovných miest je vyšší. Môžeme teda pozorovať klasický, typický suburbánny vývoj, ktorý má však nadpriemernú dynamiku. K priemeru sa najviac približujú obce Gödöllő a Gyömrő, kde môžeme pozorovať prirodzený nárast počtu pracovných miest a popritom aj nárast počtu obyvateľov. Z nákresu ďalej vyplýva poznatok, že v západnej a severozápadnej časti budapeštianskej aglomerácie môžeme pozorovať v prvom rade post-suburbánnu premenu. Z pomedzi piatich samostatných obcí (Dunaharaszti, Budakeszi, Pilisvörösvár, Piliscsaba a Budaörs) Dunaharaszti vďaka za svoj rozvoj v prvom rade priemyselným parkom, kým v prípade ďalších štyroch obcí, ktoré sa nachádzajú v horskej oblasti je jednoznačné, že pracovné príležitosti sa vytvárajú vysunutím pracovísk v sektore služieb a tiež pracovísk „štvrtého“ sektora (vysoké školstvo, výskum). Toto zistenie platí v prípade obce Piliscsaba, kde vysokoškolské vzdelávanie prispelo aj k zvýšeniu počtu obyvateľov. Plány rozvoja Zsámbéckej kotliny, ktoré majú za cieľ zvyšovanie kapacity K+F, zapadajú do tejto predstavy napriek tomu, že sa aktuálne plány práve vynechali z programu. Aj v prípade vidieckych miest narastá zamestnávateľská funkcia suburbannej oblasti. Na príklade mesta Győr môžeme sledovať, že presídlené firmy čoraz viac uprednostňujú aglomerácie. V rámci výskumu hospodárskej sily aglomerácie Győru sme porovnávali vývoj počtu aktívnych firiem zamestnávajúcich viac ako 10 osôb v rokoch 1999 a 2007.

Tabuľka č. 1: Rozdelenie firiem podľa počtu zamestnancov v rokoch 1999 a 2007

Veľkosť firmy	10–19 zamestnancov		20–49 zamestnancov		50–249 zamestnancov		250–499 zamestnancov		Nad 500 zamestnancov		Spolu	
	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007
Rok	ks	ks	ks	ks	ks	ks	ks	ks	ks	ks	ks	ks
Štát	15652	18461	9034	9982	5371	5088	613	512	480	412	31150	34455
Región	1551	1656	878	884	583	535	79	54	60	56	3151	3185
Kraj	745	821	397	413	270	261	40	26	24	30	1476	1551
Agglomerácia	371	412	194	203	130	132	19	13	17	17	731	777
Agglomerácia bez Győru	72	88	28	46	21	19	1	3	1	1	123	157
Győr	299	324	166	157	109	113	18	10	16	16	608	620

Zdroj: Vlastné výpočty na základe údajov Štatistického úradu.

Z výsledku porovnania je zjavné, že prebieha mierna koncentrácia v rámci regiónu. Podiel regiónu na celoštátnych údajoch v danom období klesol, avšak hospodárska sila aglomerácie Győru v rámci Župy Győr-Moson-Sopron v danom regióne stúpila.

V rámci aglomerácie však nastala mierna dekoncentrácia: podiel Győru sa mierne znížil, zatiaľ čo podiel aglomerácie na celkovom počte firiem sa zvýšil. Nárast počtu firiem v danom období bol najrýchlejší spomedzi skúmaných jednotiek práve v aglomerácii (27,6%), kým celoštátne to bolo 10,6%, v regióne 1,1%, v župe 5,1% a v Győri 2,0%. Je teda zjavné, že v prvom desaťročí 21. storočia sa začal proces hospodárskej suburbanizácie. Pokles podielu Győru teda neznamená pokles atraktivity mesta, veď jeho nárast aj tak presahuje regionálny priemer, ale znamená „nasýtenie” mesta, t.j. pokles počtu prístupných prevádzok, nárast cien nájomného,

zhoršenie dostupnosti. Teda prejavujú sa tie typické javy, ktoré nastanú v zázemí každého veľkého mesta v prípade, že oblasť prechádza hospodárskym rastom. Tento proces pravdepodobne podporovali aj miestne samosprávy stanovením výhodnej hladiny miestnych daní, vytvorením prevádzok, ale na základe našich predošlých rozhovorov zohrávala dôležitú úlohu pri rozhodovaní o umiestnení prevádzky napr. dostupnosť diaľnice (napr. v prípade obcí Töltéstava a Nyúl). V regióne sa zjavne vytvorili podcentrá zamestnávania. Tak ako každý proces, aj suburbanizácia sa dá rozčleniť a môžeme ju charakterizovať krivkou životnosti (Tímár, 1999). Autor uvádza tri hlavné obdobia: 1) počiatočné obdobie, 2) masová suburbanizácia, 3) obdobie úpadku. Tieto obdobia samozrejme nie sú zákonite charakterizované rovnomernou krivkou, v prípade vhodných podmienok sa môže hociktoré z týchto období začať znovu, resp. sa môže zopakovať. Hlavne v prípade menších miest môže z obyvateľstva „ubudnúť“, ak sa túži/dokáže vysťahovať, resp. zmenou hospodársko-spoločenských podmienok sa môžu do procesu migrácie zapojiť, resp. môžu z neho vypadnúť ďalšie vrstvy. V počiatočnom období je rýchly nárast počtu obyvateľov a silné osídľovanie citelne len v niekoľkých obciach a mestách. Je typické, že v tomto období budujú prisťahovalci rodinné domy vo vlastnej réžii, prípadne kupujú staršie nehnuteľnosti. V období masovej suburbanizácie sa objavujú už aj väčší investori, vytvárajú sa nové sídliská a radová zástavba, resp. budovanie obytných domov sa stáva čoraz častejším, tým pádom rýchlo narastá počet prisťahovalcov a hustota obyvateľstva. Toto je obdobie, keď sa „dedina“ zásadne zmení na obec s mestským charakterom. V uplynulých rokoch sa trh s nehnuteľnosťami zásadne zmenil. V aglomerácii je popri výstavbe rodinných domov čoraz viac viditeľná prítomnosť investormi budovaných veľkých obytných domov, v ktorých môžeme nájsť v niektorých prípadoch aj viac ako 100 bytových jednotiek. Tento jav sledujeme najmä v budapeštianskej aglomerácii, ale vyskytuje sa aj v okolí Győru. Vysvetlením je, že pri raste cien pozemkov a nehnuteľností je v súčasnosti výhodnejšie na stavebnom pozemku vybudovať viac obytných jednotiek. Dôležitým aspektom je aj to, že sa vrstva, ktorá je schopná, resp. ktorá má záujem stavať rodinné domy, postupne vytráca, a do popredia sa dostávajú tí, ktorí pri presídlení buď nemajú peniaze na rodinný dom, alebo nemajú záujem starať sa o pozemok či záhradu. Táto perióda sa v iných európskych štátoch objavila už dávnejšie (Herfert 2001). Výsledkom je zároveň to, že rastie hustota obyvateľstva v oblastiach aglomerácie a je čoraz jasnejšie, že nutnosť emigrácie rodín z mesta na vidiek je podmienená v prvom rade hospodárskymi podmienkami. Dôležité ponaučenie vyplývajúce z tohto rozdelenia je, že suburbanizácia nie je nepretržitý proces. Podobne ako je to aj v iných prípadoch rozvoja miest, aj tento proces môže mať obdobia úpadku, kedy môžu nastať spätné procesy. V prípade Budapešti došlo v zázemí aglomerácie v mnohých prípadoch k poklesu intenzity migrácie v obciach a mestách, ktoré boli predtým favorizované, a niekde sa začal dokonca aj pokles obyvateľstva (Schuchmann 2008) To platí najmä pre odlahlé, ťažko dostupné suburbané zóny.

3. CHARAKTERISTICKÉ VLASTNOSTI PREDMESTÍ (SUBURBII)

3.1. Predmestie (suburbia)

Najdôležitejším dôsledkom vysťahovania sa je, že vznikajú predmestia (tzv. suburbie), ktoré sa svojim fyzickým vzhľadom, vnútornými vzťahmi, zložením obyvateľstva a zvykmi výrazne odlišujú od typického dedinského prostredia. Podľa štatútu to môžu byť obce alebo mestá, ktorých veľkosť sa líši v závislosti od počtu obyvateľov, a to od niekoľko tisíc až po niekoľko desiat tisíc obyvateľov v zázemí veľkých miest (napr. počet obyvateľov v obci Érd v budapeštianskej aglomerácii dosiahol k dnešnému dňu 70 tis.). Veľkosť vytvorených suburbií závisí

samozrejme aj od veľkosti satelitného mesta. Dôležité je, že väčšia časť obyvateľov sa vysťahovala zo satelitného mesta a ich podiel môže dosiahnuť 20-50%. Pre náš región je charakteristické, že vznik predmestí je prirodzený proces, kým v Amerike a v Západnej Európe vytvárajú takéto obce a mestá architekti s cieľom odľahčiť satelitné mestá od obrovského počtu obyvateľov, resp. aby uspokojili záujem o vysťahovanie vyplývajúci z problémov mestského života. Ako sme už spomenuli, dôležitým zistením je, že tieto obce a mestá sú súčasťou suburbánnej zóny napriek tomu, že pôvodne mali vidiecky charakter. Systém prepojenia obyvateľov sa nevytvára smerom k vlastnej obci, ale smerom k satelitnému mestu, v prípade rozvinutejších, väčších aglomerácií (aj) smerom k ďalším obciam v rámci aglomerácie.

3.2. Fenomén pravidelného dochádzania

Jedným z najdôležitejších vzťahov, ktorý určuje aj ostatné prepojenia (napr. využívanie služieb), je pravidelné dochádzanie do práce. V suburbánnych zónach menších miest sa to realizuje zvyčajne dochádzaním na pracoviská z priľahlých obcí do satelitného mesta. Napr. v prípade Győru sa až 90% presunov uskutočňuje smerom k metropole. V prípade rozvinutých veľkomestských aglomerácií, kde sa už aj obce a mestá v zázemí aglomerácie stali strediskami zamestnávania, môžeme pozorovať presun aj v opačnom smere, dokonca vznikajú aj presuny v rámci aglomerácie, resp. spoza hraníc smerom k menším strediskám. V budapeštianskej aglomerácii (napr. medzi Budapešťou a Budaörsom) je výmena pracovníkov (čo sa týka počtu) takmer rovnaká v oboch smeroch, líši sa len z hľadiska profesionálnej štruktúry dochádzajúcich pracovníkov. Je charakteristické, že pracovníci dochádzajúci z Budaörsu do Budapešti vykonávajú práce, ktoré si vyžadujú vyššiu kvalifikáciu, kým v prípade pracovníkov odchádzajúcich z hlavného mesta je to naopak. Zmenu zamestnávateľskej funkcie aglomeračného podcentra teda vieme najlepšie ilustrovať prostredníctvom pravidelného dochádzania na príklade obce Budaörs (tieto údaje sú však dostupné len po sčítaní obyvateľstva a preto uvádzame posledné informácie z roku 2001). Pre obojstranné dochádzanie pracovnej sily medzi obcou Budaörs a hlavným mestom je príznačné, že počet dochádzajúcich z obce Budaörs do Budapešti v roku 1990 výrazne presahoval počet odchádzajúcich z hlavného mesta. Mohli sme byť svedkami typického suburbánneho javu, keď bydliskom ľudí je v prvom rade predmestie a pracovné miesta si nachádzajú v mestskom centre. V roku 2001 však počet dochádzajúcich z Budapešti do obce Budaörs bol už podobný ako v opačnom prípade, a nesmieme zabudnúť, že počet dochádzajúcich do hlavného miesta sa čiastočne aj znížil. (Tabuľka č. 2)

Tabuľka č. 2: Výmena pracovných síl medzi Budaörs a Budapešťou

Rok	Miestni zamestnanci celkom	Celkový počet rezidenčných zamestnancov	Dochádzajúci	Z toho do Budapešti	Podiel dochádzajúcich do Budapešti na celkovom počte dochádzajúcich	Podiel dochádzajúcich do Budapešti na celkovom počte zamestnancov	Počet dochádzajúcich z Budapešti do obce Budaörs
1970	údaje nie sú	8587	6327	5975	94,4	69,6	údaje nie sú
1990	9706	9381	5835	5250	90,8	56,5	2989
2001	14275	11013	6406	5220	81,5	47,4	5232

Zdroj: na základe údajov Štatistického úradu.

V skúmanom období výrazne stúpol počet pracovných miest v obci Budaörs. Súčasne môžeme sledovať, že počas desaťročí sa počet dochádzajúcich z obce Budaörs do Budapešti v podstate nezmenil, za posledné desaťročia sa pohyboval v rozmedzí 5-6 tis. obyvateľov.

Zvýšenie počtu pracovných miest tak malo nasledovné dôsledky:

- Zníženie počtu odchádzajúcich. Kým v roku 1970 odchádzalo až 73,7% obyvateľov obce Budaörs pracovať do iného miesta, v roku 2001 klesol tento počet na 58,2% pri takmer rovnakom počte odchádzajúcich. V skupine odchádzajúcich do Budapešti je tento pokles ešte väčší.
- Posilnenie miestnej zamestnanosti. Je zrejmé, že keď sa počet odchádzajúcich nezvyšoval a počet rezidenčných zamestnancov zvyšoval, musel sa zvýšiť aj počet miestnych zamestnancov. Tento nárast dosiahol v 90-tych rokoch 30%.
- V ekonomike obce Budaörs narástol význam pracovníkov dochádzajúcich z Budapešti. Kým v roku 1990 bolo obsadených až 30% pracovných miest pracovnými silami z Budapešti, do roku 2001 narástol tento podiel pri rastúcom počte zamestnancov na 36,7%. Ich podiel na celkovom počte dochádzajúcich do obce Budaörs sa zvýšil z 48,5% na 54,1%.
- Nárast počtu dochádzajúcich z iných oblastí. Popri náraste počtu miestnych zamestnancov vo výraznej miere stúpa aj počet dochádzajúcich z iných miest a obcí a predstavuje zhruba 157% (tento jav podrobne rozoberieme v nasledujúcej kapitole).

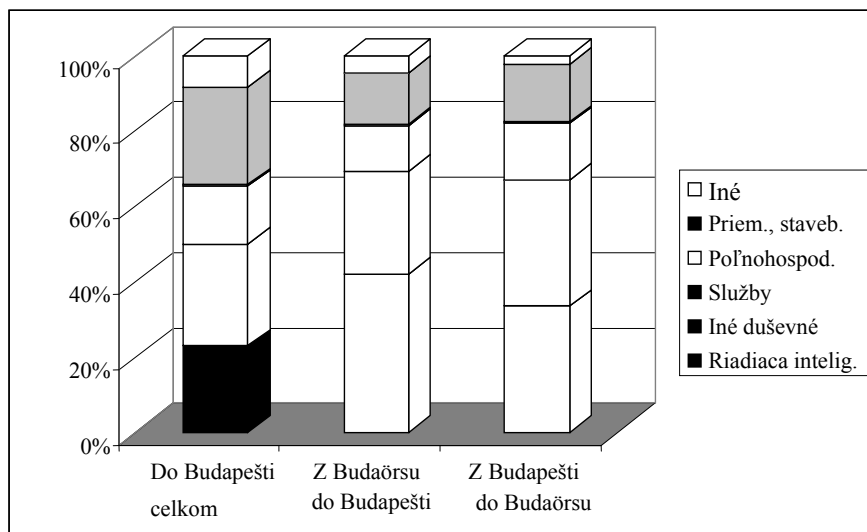
Ak si vyššie uvedené fakty zhrnieme, nárast počtu pracovných miest bol sprevádzaný rastom počtu pracovníkov dochádzajúcich z Budapešti a tiež vyšším podielom zamestnanosti domácich obyvateľov v produktívnom veku, ktorí zostávali v mieste bydliska. Vďaka tomu a tiež vďaka pracovným miestam, ktoré vznikli na iných miestach v rámci aglomerácie, došlo k výraznému zníženiu podielu dochádzajúcich pracovníkov z obce Budaörs do Budapešti napriek tomu, že počet dochádzajúcich sa takmer nezmenil. Preskupenie pracovného trhu v obci Budaörs v priebehu 90-tych rokov mohlo viesť k štrukturálnej zmene vo výmene pracovných síl. Mohla sa teda zmeniť zamestnanecká a odvetvová štruktúra dochádzajúcich. Pri porovnaní profesijných skupín pracovníkov dochádzajúcich do Budapešti z iných obcí a miest môžeme sledovať niekoľko rozdielov medzi tými, ktorí dochádzajú z obce Budaörs do Budapešti a tými, ktorí dochádzajú z hlavného mesta do obce Budaörs (*graf č. 3*).

V roku 2001 bol podiel vedúcich pracovníkov dochádzajúcich z obce Budaörs do Budapešti podstatne vyšší ako budapeštiansky priemer (42%). Ak pripočítame podiel ostatných zamestnancov vykonávajúcich duševnú prácu, zistíme, že až 69,4% dochádzajúcich z obce Budaörs patrí do týchto dvoch kategórií. Domnievame sa, že takýto vysoký podiel sa vytvoril v priebehu 90-tych rokov. V roku 1990 sa dochádzajúci uvádzali len v členení na duševných a fyzických pracovníkov, z čoho sa dozvedáme, že vtedy tvorili duševní pracovníci len 50,2% (2616 pracovníkov) z celkového počtu dochádzajúcich do hlavného mesta. Podobne sa zmenili aj pomery medzi pracovníkmi, ktorí odchádzali z hlavného mesta.

Kým v roku 1990 bol podiel duševne pracujúcich zamestnancov na celkovom počte odchádzajúcich 48,7%, v roku 2001 to bolo už 66,9%. Pri porovnaní výsledkov z roku 1990 a na prelome tisícročia sa ukazuje, že v skupine dochádzajúcich z obce Budaörs do Budapešti sa výrazne zvýšil podiel zamestnancov vykonávajúcich duševnú prácu, čo môžeme nazvať hlavnou a zároveň štrukturálnou premenou vo výmene pracovných síl medzi týmito dvoma mestami.

Tento jav zrejme súvisí s vysokou rezidenčnou prestížou malého mesta, s procesom vyst'ahovania, ktorý vykazoval v 90-tych rokoch značnú dynamiku a so štrukturálnymi zmenami v ekonomike mesta, konkrétne s nárastom podielu poskytovaných služieb, ako aj vyst'ahovaním firemných sídiel. V skutočnosti je podiel zamestnancov vykonávajúcich duševnú prácu na dochádzaní medzi Budapešťou a aglomeráciou čoraz vyšší, čo súvisí s transformáciou ekonomiky (terciarizácia), avšak v prípade výmeny pracovných síl v obci Budaörs je podiel zamestnancov vykonávajúcich duševnú prácu výrazne vyšší ako priemer aglomerácie. Ďalším charakteristickým rozdielom je vyššie zastúpenie dochádzajúcich z Budapešti do obce Budaörs, ktorí vykonávajú ďalšie duševné práce (administratívni zamestnanci, nižší riadiaci pracovníci, atď.), ako aj pracovníkov v službách oproti dochádzajúcim v opačnom smere. Zmeny v deväťdesiatych rokoch, presídlenie sektora služieb (obchodné domy) a firemných sídiel do obce Budaörs zrejme posilnili túto formu zamestnanosti v obci, veď práve pre zamestnancov vykonávajúcich duševnú prácu je obzvlášť charakteristické, že nasledujú firmu, ktorá presunula svoje sídlo do obce Budaörs.

Graf č. 3: Rozdelenie dochádzajúcich podľa povolani v jednotlivých skupinách dochádzajúcich do Budapešti celkom, medzi obcou Budaörs a hlavným mestom v roku 2001.



Zdroj: Vlastná tabuľka z údajov Štatistického úradu.

Vzťah medzi obcou Budaörs a Budapešťou sa teda v minulom období zásadne zmenil. Jednak sa výrazne zvýšil počet odchádzajúcich z hlavného mesta, jednak sa významne zmenila štruktúra povolani v skupine dochádzajúcich ako aj zloženie podľa spoločenského postavenia.

3.3. Spoločnosť

Verejnosť charakterizuje „vyst'ahovalcov“ ako mladé rodiny zo strednej vrstvy. Možno je to vo všeobecnosti tak. Zároveň však môžeme povedať, že sociologické vlastnosti „vyst'ahovalcov“ môžu byť veľmi odlišné. Na jednej strane sa na vyst'ahovanie podujímajú rôzne skupiny spoločnosti, na druhej strane jednotlivé oblasti (zóny) preferujú „vyst'ahovalci“ s rôznym spoločenským postavením (existujú predmestia s vyslovene vysokým štatútom obývané obyvateľmi

zo strednej vrstvy, predmestia s nižším štatútom, ktoré poskytujú domov nižšej strednej vrstve), a po tretie dokonca aj v jednotlivých fázach suburbanizácie môžu mať skupiny „vystaľovalcov“ rôzne zloženie. Vyššia stredná trieda sa zúčastňuje tohoto procesu v nižšej miere. Ako zaujímavosť môžeme poznamenať, že napr. v prípade Budapešti sa predmestia prispôbujú postaveniu susedného mestského obvodu a sú jeho pokračovaním mimo mesta (Izsák 2004). Takže kým predmestia s nižším štatútom sú akýmsi pokračovaním chudobnejších okrajových mestských obvodov, pri obvodoch s vyšším štatútom sa nachádzajú bohatšie predmestia. Môžeme hovoriť aj o typických robotníckych predmestiach, najmä v prípade, keď sa veľký závod presťahuje mimo mesto a sústreďuje svojich zamestnancov vo svojom okolí. Špecifikom rozvoja miest v Maďarsku aj Strednej Európe je proces vystaľovanie chudobnejších vrstiev, najmä začiatkom 90-tých rokov. Po zmene spoločenského režimu mnohí „utiekli“ pred náhlym zvyšovaním režijných nákladov v mestách do okrajových regiónov, v prvom rade do „uzavretých záhrad“ a narobili tým množstvo problémov sebe aj miestnym samosprávam. Na základe našich prieskumov v Győri môžeme konštatovať, že značná časť vystaľovaných obyvateľov pochádza zo sídlisk (až 72% opýtaných v Győri). Výsledkom obdobia socializmu bolo, že z hľadiska sociálneho zloženia bolo obyvateľstvo sídlisk pomerne heterogénne. K homogenizácii sídlisk prispel aj proces suburbanizácie, nakoľko spôsobil odliv tých vrstiev obyvateľstva, ktoré si boli schopné zabezpečiť kvalitnejšie bývanie.

4. DÔVODY

Presídľovanie firiem a obyvateľov je podmienené v prvom rade zmenami na trhu s nehnuteľnosťami. Motívy vedúce k presídleniu v prípade rezidenčnej suburbanizácie môžeme hodnotiť z viacerých hľadísk. Ak sledujeme základnú teóriu „bohatstva priestoru“, tak v zmysle neoklasicistického prístupu pri rozhodovaní domácností o výbere bydliska zohrávajú dôležitú úlohu dva faktory (Lengyel–Rechnitzer 2004): náklady na dochádzanie do zamestnania (čas, vzdialenosť a spôsob dopravy) a náklady na bývanie (ktoré súvisia s veľkosťou a umiestnením nehnuteľnosti). Podľa behavioralistického prístupu musíme sledovať aj základné postoje a očakávania obyvateľov súvisiace s presídlením a výberom bydliska. Segregácia sa nevyhnutne prejavuje výberom vhodného okolia a prostredníctvom „prestížnej hodnoty“ bydliska. V rámci toho môžeme považovať za prirodzený jav určitý druh „posunu nahor“, t.j. snahu získať kvalitnejšie prostredie na bývanie, ktoré je zároveň aj symbolom spoločenského postavenia.

Ako dedičstvo socializmu musíme akceptovať skutočnosť, že sídliská postavené v 70-tých a 80-tých rokoch boli zámerne obsadzované rôznorodým obyvateľstvom, čím pôsobili proti segregácii (Cséfalvay 1994). Na sídliskách žil veľký počet takých rodín, ktoré po zabezpečení vhodných podmienok sídliská promptne opustili. Táto segregácia bola odpoveďou voči odcudzeniu sa na sídliskách a tiež reakciou na sociálnu rozmanitosť, ktorá bola vynútená z politických dôvodov. Nedostatok investícií do nehnuteľností v rámci mesta obmedzoval možnosti kvalitatívnej zmeny v rámci bydliska, preto mnohí hľadali vhodné riešenie pre svoje bývanie v okolitých obciach. Dokazujú to aj výskumy v Győri. Dôležitým aspektom je tiež mýtus života na predmestí, ktorý vykresľuje predmestie ako idylické rodinné prostredie. Oproti mestu, ktoré zabezpečuje veľký počet pracovných miest, je predmestia „ženskejším“ priestorom pre rodinný život (Timár 1999). Tento mýtus sa okrem užšieho kontaktu s prírodou samozrejme vzťahuje aj na potrebu vybudovať si vlastný rodinný dom a vytvoriť vlastný životný priestor (princíp individuálneho: môj dom, môj hrad), ktorá je naozaj veľmi silnou motiváciou.

Táto potreba sa prejavuje ako obrovská hnacia sila, ktorá prekoná všetky prekážky hlavne v oblastiach, ktoré sú charakterizované mimoriadne vysokými cenami nehnuteľností a sú veľmi husto zaľudnené¹.

Naše analýzy Győru ukazujú, že na prvom mieste medzi motiváciami bola priaznivá ponuka. Až 40% opýtaných odsťahovaných zastávalo názor (2002), že v prípade vhodnej nehnuteľnosti v meste by si boli vybrali život v meste, a aj v čase opýtania by boli radi vymenili svoju nehnuteľnosť za mestskú. (V tom čase však ešte plány rozvoja miest neboli k dispozícii a pozemky sa vymeriavali len v obmedzenom množstve.) Mnoho obcí a miest však tomuto mýtu nezodpovedá. Ťažkosti s dopravou a pravidelné dochádzanie degradujú rodinné hniezdo na „nocľaháreň“. Vo vzdialenejších obciach a mestách sa vytváraním čoraz menších pozemkov obmedzuje osobný priestor a obmedzuje kontakt s prírodou. Nové ulice a obytné priestory sťažujú prístup na verejné priestranstvá (na mnohých miestach chýbajú aj chodníky) a rodiny sú tým prinútené k životného štýlu, ktorý je nemysliteľný bez automobilu. Tak sa tento životný štýl v niektorých prípadoch môže stať ešte izolovanejším ako život na sídliskách. Tieto obce sa veľmi rýchlo vyradia z tohto procesu a nehnuteľnosti sa stanú veľmi ťažko predajnými. V našom regióne bolo dôležitým východiskom pre suburbanizáciu (t.j. pre proces výberu bydliska) to, že privatizáciou bytov sa značná časť rodín dostala ku kapitálu (*Dövényi-Kovács* 1999).

Po zmene režimu si mohla väčšina nájomníkov odkúpiť mestské byty, pôvodne vo vlastníctve štátu, za výrazne nižšie ceny ako bola ich trhová cena, pričom ich hodnota sa vplyvom trhu, kde prevažoval dopyt, rýchlo stúpala. Koncom 90-tych rokov výrazne stúpli aj ceny sídliskových bytov, nakoľko chýbala výstavba nových bytov. Tak sa rodiny dostali ku kapitálu, pomocou ktorého si mohli v suburbánnych oblastiach splniť svoj sen o kvalitnejšom bývaní. Keď sa pozeráme na vyst'ahovanie pracovných miest, v pozadí objavíme tiež procesy spojené s realitným trhom, ale aj iné motivácie. Hlavne vo veľkých mestách zažívajúcich hospodársky rast a taktiež v dôležitých strediskách je nárast cien nehnuteľností výrazný, v dôsledku čoho sa uprednostňujú prevádzky umiestnené v okolí mesta, ku ktorým je často jednoduchší prístup aj z vidieka. Pri premiestňovaní pracovných miest sa stáva čím ďalej tým dôležitejšou tzv. „intenzita plochy“, t.j. množstvo výrobkov na jednotku prenajatej, resp. obstaranej plochy. Takže činnosti, ktoré si vyžadujú väčšiu výrobnú plochu, resp. sú náročné na dopravu, uprednostňujú pri výbere miesta prevádzky suburbánne územia. Vyst'ahované obyvateľstvo, smery denného dochádzania a ich zvyklosti reštrukturalizujú aj priestorové umiestnenie služieb. Používanie osobných automobilov transformuje smery pohybov, nakoľko zákazníci dávajú prednosť službám, ktoré sú spojené s možnosťou parkovania a majú ich „po ceste“. Tak sa sídlom obchodných centier a iných služieb nutne stávajú uzly dopravných sietí, ktoré sa nachádzajú na predmestiach, resp. v okolí miest. Za preskúpením, ktoré zažíva maloobchodný sektor, môžeme nájsť zmenu životného štýlu, ktorý sa spája s autom (vlastnou dopravou) a nie len cenovú konkurenciu veľkých reťazcov. Pre realitných investorov sú lukratívnejšími oblasti, ktoré sa dajú odkúpiť a zároveň rozvíjať, pozemky, na ktorých vedú efektívnejšie vybudovať väčší počet

1 Napr. Hongkong (*Wang* 2004), kde mestskí obyvatelia realizujú svoje sny o kvalitnom bývaní prechodom cez hranicu do socialistickej Čínskej ľudovej republiky, ale môžeme sledovať aj to, ako si obyvatelia Západnej Európy (dokonca aj Japonska) po odchode do dôchodku kupujú nehnuteľnosti v chudobnejších štátoch nášho kontinentu. Z vlastnej skúsenosti vieme, že anglickí dôchodcovia, ktorí sa usadili v bulharských dedinách, uvádzajú ako hlavnú motiváciu získanie „vlastného pozemku“, čo by si v okolí Londýna nemohli dovoliť. To už nemá nič spoločné s procesom suburbanizácie; ide vyst'ahovania sa na vidiek v zahraničí (counterurbanisation), a tento príklad veľmi dobre ilustruje aj silu motivácie, ktorým je získanie „vlastného pozemku“.

nehnuteľností. Niekdajšie dediny môžeme teda považovať za súčasť urbánnej zóny, ich vývojové procesy sa nedajú oddeliť od satelitného mesta, resp. od jeho aglomerácie. Vidíme teda, že tento jav je spôsobený sústavou viacerých vplyvov, ktoré sa navzájom posilňujú (trh s nehnuteľnosťami, mýtus a nároky na bývanie, priestorové rozloženie, nutnosť používania auta, zmena denných presunov, priestorové preskupenie a transformácia služieb).

5. VPLYVY

Migračný proces takéhoto rozsahu a priestorová reštrukturalizácia mestských funkcií sa samozrejme nezaobíde bez negatívnych dôsledkov. Obec lebo mesto, ktoré sa stávajú cieľovou oblasťou ľudí presídlených z mesta, nastupujú na novú dráhu svojho rozvoja. Pôsobí na nich množstvo bezprostredných vplyvov, ktoré už miestne samosprávy ani obyvatelia nedokážu ovplyvniť. Tieto vplyvy môžu byť pozitívne aj negatívne (Kovács 1999). Pozitívne pôsobenie sa prejavuje jednoznačne nárastom počtu obyvateľov a firiem, ako aj nárastom počtu pracovných príležitostí. Takýto migračný proces dokáže zmeniť život obce alebo mesta v priebehu jedného desaťročia. Ak v rovnakom čase nedochádza k podobne rýchlemu rozvoju infraštruktúry a systému poskytovania služieb, dochádza ku konfliktným situáciám.

Vzhľadom na sociologické charakteristiky a systém vzťahov sa noví obyvatelia odlišujú od pôvodného obyvateľstva, čo segreguje tieto dve skupiny nielen v každodenných zvyklostiach, ale v mnohých prípadoch znamená aj rezidenčnú segregáciu: obyvatelia nových ulíc a obytných štvrtí vedú iný životný štýl. Zároveň sa menia aj hospodárske, spoločenské a technické charakteristiky obcí a miest.

Na začiatku odlivu sa zdôrazňovali hlavne pozitívne vplyvy, dnes už sú však jasné aj negatíva. Predstavitelia aglomerácií majú výhrady voči veľkým realitným investorom, pretože spôsobujú zmeny v sociálnom zložení, technickom prostredí ako aj v nárokoch na inštitúcie. Tak si aglomerácie vypracovali v závislosti od svojej situácie rôzne stratégie na riešenie ich ďalšieho rozvoja. (Szabó 2003).

V aglomerácii, podobne ako v meste, sa zvyšuje segregácia, ktorá má významné sociálne aspekty (Dövényi-Kovács 1999; Csanádi-Csizmadý 2002; Izsák 2004).

Migrácia obyvateľov a ekonomických aktérov vo veľkej miere zintenzívňuje kyvadlové presuny medzi mestom a vidiekom, nakoľko obyvatelia, ktorí sa vysťahovali, nachádzajú svoje pracoviská naďalej v meste a mestskí obyvatelia stále viac využívajú služby a obchodné centrá, ktoré vznikli v aglomerácii, resp. na okraji mesta. Dôležitým následkom suburbanizácie je teda zmena nárokov na dopravu. Suburbanizácia je relatívne rýchly proces a takmer za 1-2 roky dokáže zmeniť charakteristiky dopytu po doprave na určitom území. Naproti tomu je dopravná infraštruktúra nepružná, pri zosúladiení záujmov rôznych skupín a nevyhnutnej zmene právneho prostredia potrebujeme na jeho transformáciu a prispôbenie sa potrebám roky, niekedy aj desaťročia. Tak sa nemôžeme čudovať, že toto typické obdobie rozvoja miest sprevádzajú takmer všade na svete dopravné problémy a z nich vyplývajúce konflikty. Dopravné problémy sa v súčasnosti v Maďarsku objavujú už nielen v hlavnom meste, ale aj v ostatných väčších mestách na vidieku, napr. v Győri pociťujeme z roka na rok nárast dopravy a v súčasnosti sa už v čase špičky vytvárajú veľké dopravné zápchy. Situácia sa bude v nasledujúcich rokoch pravdepodobne ďalej zhoršovať. Je pravdou, že objem dopravy je vo vidieckych mestách nižší, ale priepustnosť infraštruktúry je nižšia, na mnohých miestach chýba železničná doprava a vzhľadom na menší počet obyvateľov je efektívnosť hromadnej dopravy nižšia. Pri zohľadnení týchto faktorov si musíme priznať, že vidiecke mestá stoja pred zložitými problémami čo sa týka

dopravy rovnako ako hlavné mesto, ale v mnohých ohľadoch sú ešte viac znevýhodnené. Jedným z najdôležitejších a najskôr citeľných následkov suburbanizácie je významný nárast dopytu po doprave a jeho reštrukturalizácii. V súčasnosti už nielen v hlavnom meste, ale aj vo vidieckych mestách zisťujeme, že vo významnej miere narástla osobná doprava vo vzťahu k okolitým obciam, najmä v súlade so začiatkom a koncom pracovného času. Tento nárast nemôžeme samozrejme v plnej miere pripísať na konto suburbanizácie, keďže mestskí obyvatelia rovnako ako miestni obyvatelia na vidieku stále viac používajú vlastný automobil.

Avšak obyvatelia suburbánnych zón, ktorí sa vysťahovali (ako na to poukazujú aj naše prieskumy) sú prípadne používania automobilov a v nárokoch na dopravu vo všeobecnosti nadmerne zastúpení, a preto zohrávajú významnú úlohu v náraste dopravy.

Vo všeobecnosti môžeme skonštatovať, že jedna jednotka vysťahovaných obyvateľov navodzuje potrebu viacerých jednotiek nárokov na dopravu, t.j. nárast počtu vysťahovaných obyvateľov nie je priamo úmerný nárastu nárokov na dopravu, nakoľko tieto nároky rastú rýchlejšie.

Podľa nášho výskumu z okolia mesta môžeme skonštatovať, že medzi vysťahujúcim sa obyvateľstvom nenachádzame takú rodinu, ktorá by nemala osobný automobil, ba naopak, bolo viac takých rodín, kde mali až dve-tri autá, kým autobusovú dopravu využívali predovšetkým miestni obyvatelia, ktorí v danej obci bývali aj predtým (*Hardi-Nárai* 2005). Toto všetko má vplyv dokonca aj na zdravotný stav obyvateľstva. Rozmáhajúca sa doprava predstavuje zvýšené riziko dopravných nehôd, životný štýl motoristov zvyšuje pocit izolovanosti, preto stav fyzického a mentálneho zdravia obyvateľstva v suburbiách sa môže výrazne líšiť od stavu miestneho a aj mestského obyvateľstva (*Sturm, R. – Cohen, D.A.* 2004).

6. PASCA SUBURBANIZÁCIE – SKÚSENOSTI

Podľa neoklasickej teórie rozvíjanej vyššie, domácnosti ako spotrebitelia si v rámci sťahovania optimalizujú svoju lokalizáciu, vzdialenosť od pracoviska a náklady súvisiace s domácnosťou. Naše každodenné skúsenosti však poukazujú na to, že trhová informovanosť týchto domácností je značne slabá, najmä, čo sa týka budúcich, predpokladaných procesov a pravdepodobnosti ich naplnenia. Pri vysťahovaní sa má človek tendenciu podceňovať náklady na dopravu a súvisiace ťažkosti, pričom náklady na samotnú nehnuteľnosť boli vďaka mimoriadne liberálnemu úverovému systému dočasne znížené (ale len navonok). Preto v čase „boomu“ na trhu nehnuteľností na začiatku 21. storočia si mnoho rodín riešilo svoje potreby smerujúce k zlepšeniu kvality bývania pomocou úverov a ďalších nákladov, ktoré presahovali ich možnosti. Úver bol lacný, z ktorého sa vo väčšej vzdialenosti od mesta dal vybudovať rodinný dom s veľkou úžitkovou plochou. Aj autá boli lacné, preto si rodiny mohli dovoliť, aby si kúpili pozemok na ťažšie dostupnom mieste. Pre nich však hospodárska kríza môže predstavovať dvojnásobný problém. Najmä chudobnejšie rodiny si napriek úverom mohli vybrať miesto bývania len vo vzdialenejších obciach. Popri splátkach úveru sa pre nich náklady na veľké nehnuteľnosti zvyšujú, cestovanie autom je nevyhnutnosťou, pretože jedine takýmto spôsobom sa môžu dopraviť na svoje pracoviská, do škôl, za službami. (Nehovoriac o možnosti straty zamestnania, výskytu choroby atď.). Existuje veľký počet takých rodín, ktoré si svoju pozíciu na trhu nehnuteľností preцениli a nasťahovali sa do väčšej nehnuteľnosti, než akú si môžu dovoliť². Problém je ten, že

2 V čase sériovej delikvencie úverov na motorové vozidlá (koncom r. 2008) sa viackrát spomínalo, že priemerný maďarský vodič má vďaka výhodným úverom auto aspoň o jednu kategóriu vyššej triedy, než si môže dovoliť. Toto isté platí aj na mnohé nehnuteľnosti.

v čase krízy fixné náklady spojené s dopravou a nehnuteľnosťou zostávajú rovnaké, ba dokonca rastú, pričom trhovú hodnotu ich nehnuteľnosti sa nezvyšuje, prípadne sa znižuje. Na perifériách, v husto zabudovaných suburbačných oblastiach, kam sa chudobnejšie rodiny prisídlili, trhovú hodnotu ich nehnuteľností sa výrazne znižuje.

Tento proces môžeme nazvať ako pascu suburbanizácie. Presídlenie obyvateľstva sa objavuje v dôsledku hospodárskeho rastu, ale rodiny v suburbiách sú kvôli dopravným potrebám, v dôsledku priestorového rozmiestnenia bydliska, pracoviska a služieb viac vystavení krízam a skôr sa dostávajú do finančných ťažkostí. Pre samosprávy je tu výrazné riziko, najmä tam, kde je prisídlené obyvateľstvo z hľadiska spoločenského štatútu, sociálno-demografických ukazovateľov homogénne, preto tu kríza môže zasiahnuť veľkú časť obyvateľstva. To je charakteristické najmä pre tie obce, kam sa prisťahovali rodiny žijúce v horšej finančnej situácii a sú tým ohrozenejšie. Ide samozrejme o istý „spoločensko-ekologický“ pohľad, ale v súčasnosti je potrebné ho zohľadniť aj v prípade vidieckych obcí, napriek tomu, že bol vymyslený pre mestá, preto možno skonštatovať, že neriadená forma suburbánneho presídľovania sa nie je ani z hľadiska rodiny, obce a širšieho prostredia dlhodobo udržateľná.

Na základe vyššie uvedených si teda môžeme urobiť záver, že k javu suburbanizácie zákonite dochádza v obciach nachádzajúcich sa v geograficky výhodnej pozícii, a suburbanizácia zmení ich život, fyzický vzhľad, spoločenstvo i systém vzťahov. Tomuto odolať v dnešnej demokratickej spoločnosti je nemožné. Usmerňovať ju je však potrebné, aby tento jav neriadili len trhové procesy, ale aj racionálne argumenty, ktoré by mali tiež vplývať na priestorové rozmiestnenie bydliska, pracoviska a služieb. Ľahko získaný zisk z predaja nehnuteľností, výmer stále menších parciel a prilákanie stále väčšieho počtu rodín pre obec znamená len dočasné zlepšenie rozpočtu, veď prináša so sebou aj nutnosť rozšírenia služieb. Príjmy samosprávy sa tým však pre osobitosti daňového systému nezvýšia rovnomerne a suburbanizácia môže spôsobiť aj veľa konfliktov. Preto je potrebné nájsť rovnováhu medzi počtom prisťahovaných, rozvojovým plánom a spoločenskou udržateľnosťou.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- Bajmócy Péter (2006) A hazai szuburbanizációs folyamatok trendjei 2000 után. – Csapó T.–Kocsis Zs. (ed.) *Agglomerációk és szuburbanizálódás Magyarországon*. Szombathely, Berzsényi Dániel Főiskola. 112–127. p.
- Bajmóczy, P.– Hegedűs, G. (2008) Transformation of the Settlement System in Post-Socialist Hungary. – Kertész, Á. – Kovács, Z. (eds.) *Dimension and Trend in Hungarian Geography*. Hungarian Academy of Sciences Geographical Research Institute, Budapest. 135–148. p.
- Csanádi G. – Csizmadya A. (2002) Szuburbanizáció és társadalom. – *Tér és Társadalom*. 3., 27–55. p.
- Cséfalvai Z. (1994) *A modern társadalomföldrajz kézikönyve*. Ikva Kiadó, Budapest.
- Dövényi Z.–Kovács Z. (1999) A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői Budapest környékén. – *Földrajzi Értesítő*. 1–2., 33–57. p.
- Enyedi Gy. (1988) *A városnövekedés szakaszai*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Hardi T. – Nárai M. (2005) Szuburbanizáció és közlekedés a győri agglomerációban – *Tér és Társadalom*. 1., 81–101. p.
- Hardi T. (2002) Szuburbanizációs jelenségek Győr környékén. – *Tér és Társadalom*. 3., 57–83. p.
- Hardi T. – Hajdú Z. – Mezei I. (2009) *Hatások és városok a Kárpát-medencében*. MTA RKK, Győr-Pécs.
- Herfert, G. (2001) *Suburbanisierung in Deutschland*. Leske+Budrich, Opalden.
- Izsák É. (2004) *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői*. Budapest és környéke. Napvilág Kiadó, Budapest.
- Kovács R. (1999) A szuburbanizáció hatása az önkormányzatokra. – *Földrajzi Értesítő*. 1–2., 59–81. p.

- Lengyel I. – Rechnitzer J. (2004) *Regionális gazdaságtan*. Dialóg Campus, Budapest–Pécs.
- Phelps, N.A. (2010) Suburbs for nations? Some interdisciplinary connections on the suburban economy – *Cities*. 27, 68–76. p.
- Rechnitzer J. (ed.) (1994) *Fejezetek a regionális gazdaságtan tanulmányozásához*. MTA RKK, Győr–Pécs.
- Schuchmann J. (2008) Városiasodó községek és nagyközségek az agglomeráció peremén – Csapó T.–Kocsis Zs. *Nagyközségek és kisvárosok a térben*. IV. Településföldrajzi Konferencia. Savaria University Press, Szombathely. 293–305. p.
- Sturm, R.–Cohen, D.A. (2004). Suburban sprawl and physical and mental health. – *Public Health*. 118., 488–496. p.
- Szabó J. (2003) Települési stratégiák a budapesti agglomerációban – *Tér és Társadalom*. 4., 101–116. p.
- Szebényi A. (2006) A szuburbanizáció sajátosságainak vizsgálata Pécs környékén, 2005-ben. – Csapó T.–Kocsis Zs. (ed.) *Agglomerációk és szuburbanizálódás Magyarországon*. Berzsenyi Dániel Főiskola, Szombathely. 196–214. p.
- Tímár J. (1999) Elméleti kérdések a szuburbanizációról. – *Földrajzi Értesítő*. 1–2., 7–32. p.
- Tímár J. (2001) Mégis, kinek az érdeke? – szuburbanizáció a kapitalizálódó Magyarországon – *Földrajzi Konferencia, Szeged 2001*. <http://geography.hu/mfk2001/cikkek/Timar.pdf> Letöltés: 2010. augusztus 19.
- Tímár J.–Váradi M. (2000) A szuburbanizáció egyenlőtlen fejlődése az 1990-es évek Magyarországon. – Horváth Gy. – Rechnitzer J. (ed.) *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs. 153–175. p.
- Wang, D. (2004) Hong Kongers' cross-border consumption and shopping in Shenzhen: patterns and motivations. – *Journal of Retailing and Consumer Services*. 11., 149–159. p.

Preklad: Anna Antalová

DEVAN JAGODIČ

CEZHRANIČNÁ REZIDENČNÁ MOBILITA V BLÍZKOSTI VNÚTORNÝCH HRANÍC EURÓPSKEJ ÚNIE

1. ÚVOD

Myšlienky, že Európa sa v posledných niekoľkých desaťročiach stala svedkom určitého stupňa erózie štátnej moci a že hranice medzi štátmi sú stále priestupnejšie, nachádzajú čoraz viac podporovateľov (Perkmann – Sum, 2002).¹ Hoci by bolo prehnané vyhlásiť, že národné štáty sa stávajú ohrozeným druhom, cezhraničná mobilita sa stala každodennou realitou pre milióny európskych občanov. Schengenská dohoda podpísaná 28 štátmi postupne odstránila colné kontroly, čím umožnila ľuďom pohybovať sa slobodne z jedného členského štátu do druhého. V roku 2004 Európska únia prijala Direktívu č. 2004/38/EC, ktorá zvyšuje transparentnosť legislatívy upravujúcej nielen slobodu pohybu ale aj slobodu pobytu prostredníctvom zjednodušenia jej výkonu a zvýšenia úrovne ochrany a súvisiacich záruk.²

Vyššie spomínané vývojové trendy platia predovšetkým pre prihraničné oblasti vo vnútri EÚ. Vďaka „otvoreným hraniciam“ sa pravidelná mobilita ľudí zvyšuje a príležitosti na kontakty a spoluprácu so susediacimi ekonomikami a kultúrami sa znásobujú. Intenzita cezhraničných vzájomných vzťahov vyplýva z priestorovej mobility občanov, ktorí uspokojujú svoje potreby v oblasti zásobovania, práce, vzdelania, služieb, voľného času, cestovania, atď. Tieto formy mobility, ktoré predpokladajú častý pohyb medzi krajinou pôvodu a krajinou určenia, sú nevyhnutne predurčené spochybňovať samotný zmysel národnej hranice.

Táto štúdia poskytuje náhľad na vznikajúci jav priestorovej mobility v prihraničných oblastiach, pre ktorý bol navrhnutý termín „cezhraničná rezidenčná mobilita“. Tento proces, ktorý možno pozorovať v niekoľkých prihraničných oblastiach po celej Európe, sa vzťahuje na migračné pohyby obyvateľov, ktorí sa rozhodnú zakúpiť nehnuteľnosť a presťahovať sa na druhú

-
- 1 Autori vo svojej práci rozoberajú tri navzájom súvisiace procesy, ktoré prispeli k tomuto javu. Prvý sa týka globalizácie, teda kvantitatívneho a kvalitatívneho nárastu voľného pohybu tovarov, služieb, kapitálu a osôb, ktorý oslabuje schopnosť členských štátov kontrolovať kľúčové aspekty života spoločnosti. Druhý proces priamo súvisí s globalizáciou a týka sa „vyprázdňovania“ štátu v dôsledku presunu právomoci na nadnárodnú úroveň (napr. v prospech EÚ) ako aj na podnárodnú úroveň (napr. v prospech regionálnych a miestnych samospráv). Napokon, koniec studenej vojny viedol k narastajúcej integrácii plánovaných ekonomik bývalého socialistického bloku so západným kapitalistickým systémom.
 - 2 Direktíva stanovuje, že na pobyt v dĺžke nepresahujúcej tri mesiace postačuje platný občiansky doklad, zatiaľ čo na dlhší pobyt je potrebné prihlásiť sa na príslušných úradoch hostiteľskej krajiny a predložiť im doklad o zárobkovej činnosti alebo dostatočných zdrojoch žiadateľa, aby sa tento nestal pre hostiteľskú krajinu príťažou. Po piatich rokoch legálneho a súvislého pobytu v hostiteľskej krajine získajú občania EÚ a ich rodinní príslušníci bezpodmienečné povolenie na trvalý pobyt (2004/38/EC).

stranu hranice. Hoci toky rezidenčnej mobility majú svoj dávny a prirodzený pôvod v cezhraničnej asymetrii podmienok na trhu s nehnuteľnosťami a nákladov na živobytie, skutočne prudký vývoj zažili po mohutnom urýchlčení procesov európskej integrácie v 90. rokoch 20. storočia. Príležitosť zlepšiť svoje životné podmienky presťahovaním miesta bydliska o niekoľko kilometrov ďalej, do oblasti dostupnej bez akýchkoľvek prekážok, preto inšpirovala – a neprestáva inšpirovať – mnoho jednotlivcov a rodín k urobeniu podobného rozhodnutia.

Miera cezhraničnej rezidenčnej mobility sa dramaticky zvyšuje aj v oblasti Horného Jadranu, prihraničného regiónu medzi Talianskom a Slovinskom. Po vstupe Slovinska do EÚ v roku 2004 a následnej liberalizácii jeho trhu s nehnuteľnosťami sme sa stali svedkami rastúceho dopytu po bývaní podporovaného početnou skupinou talianskych občanov, ktorí sa začali sťahovať z Terstu do oblasti Slovinského Krasu ležiacich hneď za hranicou. Vidiecka krajina krasu skutočne poskytuje priaznivé podmienky pre nákup nehnuteľností, ale predovšetkým vysokú kvalitu bývania vďaka hojnosti zelene a čistého vzduchu.

Štúdia je rozdelená na tri časti. V prvej časti sa venuje vyhodnoteniu (nemnohých) akademických štúdií zaoberajúcich sa fenoménom cezhraničnej rezidenčnej mobility. Porovnanie štyroch európskych prípadových štúdií umožní poukázať na hlavné príčiny, určujúce znaky a vývojové trendy týchto procesov. Druhá časť je pokusom o definovanie vhodného koncepčného rámca skúmaného fenoménu prostredníctvom nazerania naň z dvoch rôznych analytických perspektív, konkrétne suburbanizačných teórií a transnárodných migračných štúdií. Záverečná časť upriami pozornosť čitateľa na prihraničný región Horného Jadranu. Informácie získané počas nedávneho etnografického výskumu mu umožnia zaznamenať možné styčné plochy (alebo rozpory) s uvádzanými prípadovými štúdiami a navrhnutým teoretickým rámcom.

2. CEZHRANIČNÁ REZIDENČNÁ MOBILITA VNÚTORNÝCH HRANÍC EÚ: ANALÝZA ŠTYROCH PRÍPADOVÝCH ŠTÚDIÍ

Pod termínom „cezhraničná rezidenčná mobilita“ máme na mysli migračné pohyby odohrávajúce sa v prihraničných oblastiach rozdelených hranicami medzi dva alebo viacero štátov. Až doposiaľ sa tomuto javu nedostalo príslušnej akademickej pozornosti. Podľa našich najlepších vedomostí sa iba nemnoho vedeckých štúdií venovalo tomuto relatívne novému fenoménu pokračovania národných hraníc. Prípadové štúdie, ktoré ho doposiaľ skúmali v rámci EÚ sa zamerali na prihraničné oblasti medzi Holandskom a Nemeckom (Strüver, 2005; Van Houtum – Gielis, 2006), Holandskom a Belgickom (Van Houtum – Gielis, 2006), Nemeckom a Francúzskom (Terlouw, 2008), Španielskom a Portugalskom (Sidaway, 2001) či Slovenskom a Maďarskom (Hardi, 2009). Informácie o ďalších prípadových štúdiách (rozoberajúcich napríklad dánsko-švédsku prihraničnú oblasť) možno nájsť v niektorých internetových stránkach spravovaných regionálnymi alebo miestnymi inštitúciami.

V analýzu štyroch prípadových štúdií zaoberajúcich sa štyrmi rôznymi prihraničnými oblasťami vo vnútri EÚ, ktoré v nedávnej minulosti zaznamenali nepretržitý nárast tokov cezhraničnej rezidenčnej mobility. Analýza zahŕňa tri prihraničné oblasti medzi tzv. staršími členskými krajinami (t.j. medzi Holandskom a Nemeckom, medzi Nemeckom a Francúzskom a medzi Dánskom a Švédskom), kde je vnímanie príslušnosti k „spoločnému európskemu domu“ už viac-menej konsolidované, ako aj jednu prihraničnú oblasť medzi tzv. novšími členskými krajinami (t.j. medzi Slovenskom a Maďarskom), ktoré do EÚ vstúpili v roku 2004 a vzájomné hranice medzi sebou fyzicky úplne zrušili až v roku 2007.

2.1. Holandsko-nemecká prihraničná oblasť

Prvá prípadová štúdia sa venuje územiu lemujúcemu hranicu medzi Holandskom a Nemeckom, čiže jednej z tých európskych prihraničných oblastí, ktoré sa v posledných dvoch desaťročiach vyrovnávali so stratou hranice ako konštitutívnej kvality. Europeizačné a regionalizačné procesy prispeli k ekonomickej a sociálnej harmonizácii na oboch stranách hranice. Zrušenie fyzických bariér významne prispelo k nárastu cezhraničnej rezidenčnej mobility v tejto oblasti, keďže pohyb v spoločnom priestore a na spoločnom trhu je oveľa ľahší.

Medzi novými spôsobmi pohybu miestneho obyvateľstva cez holandsko-nemeckú hranicu musíme spomenúť narastajúce toky cezhraničnej rezidenčnej mobility podporované holandskými občanmi, ktorí sa rozhodli presťahovať sa do susediacich nemeckých oblastí (Strüver, 2005; Van Houtum – Gielis, 2006). Dôležitým popudom pre tento proces bolo otvorenie hraníc v dôsledku podpísania Schengenskej dohody v roku 1985. Táto udalosť postupne modifikovala celkový pohľad obyvateľstva na hranice, ktoré odrazu už neboli vnímané iba ako bariéra ale aj ako zdroj príťažlivosti a príležitostí (Spierings – Van der Velde, 2008). Okrem zmenenej geopolitickej a psychosociálnej klímy sa pod rozhodnutie mnohých holandských občanov presťahovať sa na druhú stranu hranice kľúčovým spôsobom podpísali ekonomické motívy. Hlavné faktory „vyháňajúce“ Holanďanov z ich krajiny zahŕňali nedostatok dostupných domov a ich vysoké ceny na holandskej strane; naopak, medzi hlavné faktory „príťažlivosti“ sa dali zaradiť širokú škálu dostupného bývania a jeho nižšie ceny na nemeckej strane³, ako aj celkovo nižšie náklady na život v Nemecku⁴ (Van Houtum – Gielis, 2006).

Holandskí migranti pochádzajú z mestského prostredia a preto ich priťahuje vysoká kvalita života, ktorú ponúkajú vidiecke oblasti v susednom Nemecku (Strüver, 2005). Majú tendenciu usádzať sa v rezidenčných zónach ležiacich niekoľko kilometrov za hranicou, ktoré boli vybudované *ad hoc* na uspokojenie vysokého dopytu z Holandska. Tieto aglomerácie možno považovať za akési „satelitné sídla“, v ktorých obyvateľstvo väčších miest z holandského pohraničia nachádza priaznivé podmienky na bývanie. Ako príklady takýchto osídlení možno spomenúť Bunde neďaleko Winschotenu, Bad Bentheim a Gronau neďaleko Enschede, Selfkant neďaleko Sittardu a predovšetkým Kranenburg, nemecké vidiecke sídlo ležiace niekoľko kilometrov od Nijmegen, holandského prihraničného mesta so 170 000 obyvateľmi.

Za posledných dvadsať rokov zaznamenal vidiecky charakter krajiny pri Kranenburgu, ktorá je typická pre všetky dedinky ležiace pozdĺž rieky Rýn, hlboké zmeny vďaka preberaniu stále väčšieho množstva mestských črt. Kríza identity tejto malej obce je zreteľným dôsledkom nedávneho masívneho prílevu mestského obyvateľstva z Holandska a výstavby rezidenčných zón, ktoré mali tento prílev pojať. V roku 2005 podiel holandských občanov, ktorí sa počas tejto vlny prisťahovali do Kranenburgu, dosiahol už 18,2% celkového obyvateľstva v oblasti (Huijgen – Reijmer, 2005).

Strüver (2005) skúmal špecifiká spôsobu života, ktorý uprednostňuje komunita holandských migrantov usadených v Kranenburgu. Zhromaždené údaje naznačujú, že presídlenci majú tendenciu udržiavať silné vzťahy s krajinou svojho pôvodu a najmä s Nijmegenom, mestom, kam

3 V roku 2003 bola priemerná cena samostatných rezidenčných domov v Holandsku približne €342,000, zatiaľ čo v Nemecku sa ceny pohybovali medzi €175,000 a €200,000 (Westhof, 2003; Schipper, 2005).

4 V porovnaní s Holandskom sú v Nemecku oveľa nižšie miestne dane, ale nižšia je napr. aj daň z automobilu či cestná daň.

chodia do práce, vodia svoje deti do školy a chodia za priateľmi a príbuznými tráviť svoj voľný čas. Van Houtum a Gielis (2008) nazvali tento jav „elastickou“ migráciou, pričom jej elasticita je dôsledkom ustavičnej interakcie medzi odstredivými silami (t.j. presťahovaním sa do novej krajiny) a dostredivými silami (t. j. udržiavaním funkčných a/alebo citových zväzkov s krajinou pôvodu).

„Elastický“ spôsob života prisťahovalcov a ich (údajne) nedostatočná vôľa integrovať sa do nového socio-kultúrneho rámca sú zdrojom intenzívnej verejnej diskusie medzi pôvodným obyvateľstvom. Niektoré médiá otvorene hovoria o holandskej „invázii“, nálepkujú nové sídla ako „enklávy“, „kolónie“ či dokonca „malý Amsterdam“. Ich najväčšie výhrady možno zhrnúť do dvoch bodov: 1) jednosmernosť migračných tokov, ktorá odráža vyššiu kúpnu silu holandského obyvateľstva; 2) nárast cien nehnuteľností zapríčinený holandským dopytom, ktorý znemožňuje niektorým nemeckým občanom kúpiť domy na ich vlastnom území. Na druhej strane zaznievajú aj názory, ktoré vnímajú opísaný fenomén v pozitívnejšom svetle, zasadzujúc ho do širšieho procesu prekonávania fyzických a psychologických bariér, ktorý by mal v konečnom dôsledku viesť k integrácii celej cezhraničnej oblasti.

2.2. Nemecko-francúzska prihraničná oblasť

Druhá prípadová štúdia sa zamerala na nemecko-francúzsku prihraničnú oblasť v údolí Rýna neďaleko Karlsruhe, kde bol v roku 1989 oficiálne ustanovený euroregión PAMINA.⁵ Založenie euroregiónu bolo dôsledkom vzájomnej interakcie medzi dostredivými silami, ktoré pôsobili zhora nadol ako aj zdola nahor. Vzájomné vzťahy medzi ľuďmi žijúcimi na oboch stranách hranice sa nerozvíjajú len v inštitucionálnom rámci cezhraničnej spolupráce ale zahŕňajú aj súbor „modelov cezhraničného správania“ prijatý obyvateľmi tohto územia (Terlouw, 2008).

Modely cezhraničného správania sú predovšetkým dôsledkom asymetrickej regionálnej štruktúry euroregiónu PAMINA. Národné rozdiely v trhových cenách a platných predpisoch motivujú mnohých obyvateľov prihraničnej oblasti ťažiť z každodenného života na oboch stranách hranice. Tieto asymetrie sú príčinou procesov cezhraničnej migrácie, ktorá prebieha v oboch smeroch. Prvý predstavujú francúzski cezhraniční zamestnanci, ktorí žijú v Alsasku a pracujú v Nemecku, kam ich lákajú lepšie pracovné podmienky. Druhý predstavujú nemeckí občania pochádzajúci z metropolitnej oblasti Karlsruhe, ktorí sa presťahovali na francúzsku stranu hranice, zatiaľ čo zároveň udržiavajú zamestnanie a sociálne siete v krajine svojho pôvodu (Terlouw, 2008).

Cezhraničná rezidenčná mobilita v euroregióne PAMINA nepredstavuje absolútnu novinku.⁶ Už krátko po otvorení spoločného európskeho trhu v roku 1992 začali nemeckí občania masívne vstupovať na trh s bývaním vo francúzskej prihraničnej oblasti, pretože sa pre nich zjednodušili podmienky na kúpu domu za hranicami a následne migrovať. To umožnilo Nemcom naplno profitovať z nižších cien francúzskych domov. Porovnateľné domy v Nemecku boli niekoľkonásobne drahšie, zatiaľ čo úroveň zdanenia bola vyššia iba o desiatinky percenta (REK, 2001; Bohn 1997). V niektorých obciach dosahuje podiel nemeckých presídlencov až 35% z celkového obyvateľstva.

5 PAMINA je akronymom pre *Palatinat* (Falcko), *Mittlerer Oberrhein* (stredné horné Porýnie) a *Nord Alsace* (severné Alsasko). Euroregión sa rozprestiera na území o rozlohe 6 000 štvorcových kilometrov s celkovou populáciou 1.5 milióna ľudí. Hlavným priemyselným a hospodárskym centrom je nemecké prihraničné mesto Karlsruhe.

6 Po desaťročia sa obmedzené počty Nemcov sťahovali do Francúzska, kam ich lákali tradičné staré alsaské farmy v kopcoch a francúzsky spôsob života.

Výstavbu týchto rozsiahlych osídlení aktívne podporovali miestne obce štedrým pridelovaním stavebných parciel. V rozsiahlych nových rezidenčných zónach niektorých alsaských obcí, ako napríklad Wintzenbach alebo Beinheim, je citeľná prítomnosť nemeckých občanov, ktorí žijú koncentrovaní v oddelených nových susedstvách niekedy prezývaných aj getá (Ramm, 1999). Toto sťažuje sociálnu integráciu nemeckých presídlencov. Na druhej strane sa zdá, že udržiavajú každodenné sociálne a ekonomické styky s krajinou svojho pôvodu (Terlouw, 2008).

Jazyk predstavuje kľúčový faktor pretrvávajúcej orientácie presídlencov na Nemecko. Dvaja z troch nemeckých občanov žijúcich za hranicou svojho národného štátu nehovoria po francúzsky (Bohn, 1997) a tí, čo sa pokúšajú nový jazyk naučiť, predstavujú skôr výnimku ako pravidlo. V mnohých prípadoch má jazyková bariéra tendenciu narastať v čase, na základe čoho sa presídlenci nezriedka rozhodnú presťahovať sa späť do svojej materskej krajiny. O tom svedčí aj fakt, že po prudkom náraste počtu nemeckých obyvateľov euroregiónu PAMINA žijúcich na druhej strane hranice v 90. rokoch 20. storočia sa ich počet v posledných rokoch ustálil (Bökenbrink – Vetter, 2001).

Vo všeobecnosti nie sú nemecké enklávy na francúzskej strane hranice považované za veľký spoločenský problém. Noví presídlenci sú zdrojom vyšších daňových príjmov pre obce ako aj vyšších príjmov z predaja nehnuteľností pre jednotlivcov. Mnohí vnímajú prílev nemeckého obyvateľstva ako jav, ktorý je mimo ich vplyvu a hľadia naň ako na prirodzenú súčasť každodenného života v blízkosti hranice, ktorý im poskytuje mnoho iných výhod. Odpor pôvodných obyvateľov, ktorí sa cítili poškodení nemeckou konkurenciou na trhu s nehnuteľnosťami, sa v posledných rokoch upokojil na základe toho, že mnoho Nemcov sa vrátilo do svojej materskej krajiny (Terlouw, 2008).

2.3 Dánsko-švédska prihraničná oblasť

Hlavným špecifikom dánsko-švédskej prihraničnej oblasti je prítomnosť „prirodzenej“ bariéry v podobe Øresundskej úžiny, ktorá rozdeľuje regióny Sjaelland v Dánsku a Skåne vo Švédsku. V roku 2000 sa obe strany úžiny vzájomne prepojili vďaka výstavbe Øresundského mosta, po dokončení ktorého formálne vznikla Øresundská prihraničná oblasť⁷ a zároveň sa výrazne zvýšila celková mobilita obyvateľstva medzi oboma krajinami. Od tohto momentu sme sa stali svedkami nepretržitého nárastu počtu cezhraničných migrantov žijúcich v Skåne a pracujúcich v Kodani, ktorí sem prichádzajú za priaznivejšími pracovnými podmienkami ponúkanými hlavným mestom. Avšak v poslednom desaťročí sa cezhraničná mobilita prestala týkať výlučne miestnych Švédov a začala zahŕňať stále viac dánskych občanov, ktorí sa rozhodli presťahovať svoje domovy na druhú stranu prielivu.

Ani pozdĺž dánsko-švédskej hranice nie je cezhraničná rezidenčná mobilita žiadnou novinkou. Táto špecifická prihraničná oblasť sa od ostatných odlišuje predovšetkým tým, že migračné toky sa dramaticky zvýšili po otvorení Øresundského mosta. Niektoré nedávne štatistiky zreteľne naznačujú, že za posledných desať rokov sa počet dánskych občanov sťahujúcich sa do Švédska strojnásobil z 1 582 v roku 2001 na 4 284 v roku 2006 alebo 4 311 v roku 2007. Demografický profil týchto migrantov napovedá, že ide predovšetkým o mladých ľudí (Ørestat, 2007).

7 Øresundská prihraničná oblasť je rozdelená na tri geografické jednotky: metropolitná oblasť Kodane, jej vidiecke zázemie na dánskej strane a Skåne na švédskej strane. Oblasť sa rozprestiera na celkovej ploche 21 203 štvorcových kilometrov, na ktorých žije 3,7 milióna obyvateľov, z toho dve tretiny na dánskej strane.

Ďalším charakteristickým znakom migračných tokov je tendencia dánskych presídlencov usadiť sa v blízkosti mosta, tak aby si čo najviac skrátili dochádzanie na pracovisko v Kodani. Napríklad, viac ako tretina Dánov, ktorí sa presťahovali do Skåne v rokoch 2005 a 2006, si kúpila dom menej ako päť kilometrov od Svågertorpu (železničná stanica najbližšie k mostu) a viac ako polovica z nich býva menej ako desať kilometrov od ústia mosta. Metropolitná oblasť Malmö predstavuje hlavnú destináciu tohto toku rezidenčnej mobility. (Ørestat, 2007).

Výsledky prieskumu zadaného mestskou samosprávou v Malmö v roku 2006 a uskutočneného na vzorke 2 000 dánskych občanov, ktorí sa v rovnakom roku presťahovali do metropolitnej oblasti Malmö,⁸ odhaľuje dva druhy ekonomických faktorov pozitívne ovplyvňujúcich napredovanie migračných tokov, z ktorých každý súvisí s ekonomickou situáciou migrantov. Prvým faktorom je príležitosť kúpiť lacnejšie rodinné domy v metropolitnej oblasti Kodane,⁹ zatiaľ čo druhý faktor sa viaže na nižšie životné náklady vo Švédsku. Drvivá väčšina účastníkov prieskumu (95%) deklarovala spokojnosť s presťahovaním. Zatiaľ čo v krajine pôvodu bolo iba 39% z nich zvyknutých žiť v spoločne vlastnených alebo nájomných domoch, po presťahovaní ich podiel vzrástol na 84%. Možno urobiť záver, že sú to všeobecne lepšie životné podmienky, ktoré motivujú dánskych občanov presťahovať sa do susednej krajiny.

Výsledky prieskumu zároveň odhalili niektoré typické črty spôsobu života, ktorý cezhraniční migranti vedú vo svojej novej situácii. Napriek zmene bydliska až 85% respondentov zostalo zamestnaných v Kodani. To znamená, že obrovská väčšina z nich dochádza každý deň do Kodane a späť. Podľa zverejnených výsledkov traja z piatich (59%) používajú na tento presun vlastné vozidlo.

2.4. Slovensko-maďarská prihraničná oblasť

Hoci vzájomnú slovensko-maďarskú hranicu nemožno považovať za oblasť celkom bez národnostných napätí,¹⁰ cezhraničné pohyby obyvateľstva dnes už tvoria súčasť konsolidovanej tradície. Už v období socializmu bolo možné pozorovať rôzne formy mobility, ktoré súviseli so stratégiami hľadania práce a nakupovania a ktoré boli v nasledujúcich dekádach obohatené o narastajúce využívanie inštitúcií a služieb (napr. vzdelávacích, zdravotnej starostlivosti, atď.) na druhej strane hranice. Po tom, čo sa obe krajiny stali členmi EÚ a Schengenského priestoru, sa tradičné migračné praktiky obohatili o iné druhy cezhraničnej mobility. V poslednom čase sa napríklad množia prípady maďarských firiem, ktoré sťahujú svoje sídla na druhú stranu hranice z dôvodov nižšieho daňového zaťaženia a kvalitnejšieho podnikateľského prostredia; približne od rovnakého obdobia sa datuje aj rezidenčná mobilita, čiže sťahovanie miestneho obyvateľstva na druhú stranu hranice.

8 *Wonderful Malmö: Sample Survey for Danes who Have Moved to Malmö during 2006* [Nádherne Malmö: Prieskum pre Dánov, ktorí sa prisťahovali do Malmö v priebehu roku 2006], (Malmö City Hall, December 2007).

9 Vzájomné porovnanie cien nehnuteľností v Kodani a v Malmö prezradí, že cena za meter štvorcový obytnej plochy v rodinnom dome v Kodani v roku 2007 bola €3 850, zatiaľ čo v Malmö neprekročila €2 600 (www.tendensesund.org).

10 Pôvod väčšiny konfliktov siaha do obdobia dvoch svetových vojen v prvej polovici 20. storočia a následných mierových zmlúv, ktoré nikdy uspokojivo nevyriešili tieto konflikty a preto tie v súčasnosti opäť ožívajú. To sa týka predovšetkým otázky maďarskej menšiny žijúcej na Slovensku, ktorá sa v posledných niekoľkých rokoch stala hlavným terčom nacionalistickej rétoriky slovenskej vlády.

Hardi (2009) považuje nedávno začaté toky cezhraničnej rezidenčnej mobility na slovensko-maďarskej hranici za evolučnú fázu suburbanizačných procesov prebiehajúcich v mestách Bratislava a Košice. Bratislava, dynamicky sa rozvíjajúce hlavné mesto Slovenska, vybudovala prímestskú zónu značných rozmerov, ktorá vykazuje rapidné tempo hospodárskeho rastu. V dôsledku špecifickej polohy Bratislavy v bezprostrednej blízkosti štátnej hranice ako aj bujného rozvoja miestneho trhu s nehnuteľnosťami sa táto prímestská zóna už začala rozširovať aj na maďarskú stranu hranice, pričom sa očakáva ďalšie dynamické posilnenie tohto suburbanizačného procesu. Podľa odhadov sa do jesene 2008 do maďarskej prihraničnej oblasti prisťahovalo celkovo od troch do piatich tisíc slovenských občanov.

Na rozdiel od ostatných citovaných prípadových štúdií nepredstavuje cudzí jazyk faktor, ktorý by brzdil vývoj migračných tokov na slovensko-maďarskom pomedzí. Hoci táto prihraničná oblasť je mnohonárodnostná a mnohojazyková, miestni obyvatelia na oboch stranách hranice aktívne používajú maďarčinu alebo jej aspoň rozumejú. Pre väčšinu slovenských občanov – tak príslušníkov slovenskej väčšiny ako aj maďarskej menšiny – možno znalosť jazyka susednej krajiny dokonca považovať za popud pre migráciu.

3. TEORETICKÝ RÁMEC

Napriek prítomnosti určitých zvláštností vyplývajúcich zo spoločného referenčného rámca možno vyvodiť záver, že vyššie citované prípadové štúdie vykazujú celú škálu podobností. Pamätajúc na tieto konvergencie sa v nasledujúcej časti pokúsime definovať vhodný koncepčný rámec pre fenomén cezhraničnej rezidenčnej mobility. Popri skúmaní niektorých predpokladov vyjadrených citovanými autormi a pridaní niekoľkých vlastných budeme na tento fenomén nazerať v rámci dvoch analytických pohľadov, konkrétne z hľadiska suburbanizačných teórií a transnárodných migračných štúdií.

3.1. Cezhraničná rezidenčná mobilita ako dôsledok suburbanizácie prihraničných miest

V každom z vyššie popísaných prípadov je cezhraničná rezidenčná mobilita dôsledkom odstredivých síl takzvaných prihraničných veľkých miest pôsobiacich na metropolitné prímestské oblasti. Toky cezhraničnej mobility medzi mestami Nijmegen, Karlsruhe, Kodaň alebo Bratislava a ich vidieckymi perifériami sú symptomatické pre napredovanie procesu suburbanizácie. Suburbanizáciu chápeme ako rozširovanie urbánneho „tkaniva“ veľkých miest za ich administratívne hranice, ktoré sa v našom špecifickom prípade zároveň prekrývajú s hranicami štátnymi. Vďaka tomuto procesu sa aj susedné vidiecke oblasti v cudzej krajine postupne stávajú rezidenčnými zónami, predmestiami či „satelitnými osídleniami“ týchto miest.

Väčšina z príčin vývoja cezhraničnej rezidenčnej mobility, ktoré boli identifikované v tejto štúdií, predstavuje typické črty suburbanizačných procesov: vysoká hustota osídlenia vo veľkých mestách kombinovaná s nedostatkom dostupného bývania; lacnejšie domy na perifériách v porovnaní s cenovou úrovňou v mestských oblastiach; vývoj prevládajúceho životného štýlu smerom k uprednostňovaniu väčších domov mimo centra mesta a bližšie k „prírode“; zdokonaľovanie cestnej siete a nárast osobnej automobilovej dopravy. Dôležitú úlohu pri ovplyvňovaní rozsahu a smeru vývoja tohto javu takisto zohrávajú vládne inštitúcie prostredníctvom svojich urbanistických politik, udeľovania stavebných povolení, úverových podmienok, investičných zámerov pri rozvoji periférnych oblastí, atď.

Suburbanizácia ako špecifická fáza „životného cyklu“ veľkých miest¹¹ zažila v Európe veľký rozmach od začiatku 70. rokov 20. storočia. V posledných desaťročiach sa územia obklopujúce mnohé európske mestá zmenili na nepoznanie. V prihraničných pásmach bola suburbanizácia často brzdená fyzickými, administratívnymi alebo „psychologickými“ bariérami, ktoré bránili mestám v rozrastaní sa do svojho prirodzeného vidieckeho zázemia. Nedávne zrýchlenie európskych integračných procesov spolu s harmonizáciou trhov prispieva k odstraňovaniu týchto bariér a umožňuje nerušený rozvoj tokov rezidenčnej mobility.

Suburbanizačné procesy vo všeobecnosti spôsobujú celú škálu sprievodných účinkov. Mnohé z nich možno pozorovať aj v prihraničných oblastiach. Decentralizácia obyvateľstva v nových periférnych rezidenčných zónach napríklad prináša výrazný nárast miery dochádzania z domu na pracovisko a následne osobnej automobilovej dopravy, čo nevyhnutne zhoršuje problém znečistenia životného prostredia. Okrem toho, vidiecka krajina na periférii preberá stále viac mestských prvkov, čím riskuje stratu svojej identity a postupné pretvorenie na nemiesto (Augè, 1992). V neposlednom rade, ako to popisuje Sennet (1970), defenzívna a privatizačná kultúra nových rezidenčných zón má tendenciu rozširovať sa, čo môže škodiť pestovaniu kontaktov a medziľudských vzťahov medzi obyvateľmi.

Okrem „tradičných“ dopadov suburbanizácie bude náš prístup k otázke cezhraničnej rezidenčnej mobility zohľadňovať aj dôsledky migračných tokov na národnostné a jazykové zloženie obyvateľstva periférnych oblastí. V prihraničných oblastiach, ktoré sú bežak často multikultúrne a mnohojazykové, môže vysoký prílev občanov susednej krajiny narušiť existujúcu rovnováhu. Riziko vzniku konfliktných situácií hrozí predovšetkým tam, kde nové komunity migrantov neovládajú miestny jazyk a preto sa uchýľujú k vytváraniu etnických enkláv, ktoré často žijú oddelene od zvyšku miestneho obyvateľstva a nemajú záujem o sociálnu integráciu.

3.2 Cezhraničná rezidenčná mobilita ako prípad transnárodnej migrácie na krátku vzdialenosť

Typickou črtou fenoménu cezhraničnej rezidenčnej mobility je dvojrozmerný migračný tok, pozostávajúci z jednej „permanentnej“ migrácie (t.j. presťahovanie z jednej strany hranice na druhú) a veľkého množstva „dočasných“ migrácií (t.j. dochádzanie do materskej krajiny a späť). Vskutku, títo migranti majú tendenciu udržiavať každodenný kontakt s mestom svojho pôvodu, kam dochádzajú do práce, vodia deti do školy, navštevujú priateľov a príbuzných, trávia svoj voľný čas a využívajú verejné a súkromné služby. Typickou črtou takejto migrácie je preto ustavičná existencia „na jednej strane“ a „na druhej strane“ hranice a život „medzi“ dvomi národnými spoločenstvami (Gielis, 2009).

V súlade s teoretickými smernicami definovanými Strüverom (2005) a rozpracovanými Gielisom (2009) sa prikláňame k nahliadaniu na fenomén cezhraničnej rezidenčnej mobility z analytickej perspektívy transnacionalizmu, ktorý sa iba nedávno začal formovať v rámci medzinárodných migračných štúdií. Transnacionalizmus možno definovať ako „proces, ktorým migranti budujú sociálne siete navzájom spájajúce krajinu ich pôvodu s krajinou ich pobytu“ (Glick Schiller et al., 1992, s.1). Účasť migrantov na transnárodných aktivitách vedie k zrodu

¹¹ „Teória rozvojových fáz“ (Van den Berg, 1981) predpokladá, že životný cyklus miest je definovaný striedaním fáz demografického rastu a úbytku. Teória argumentuje, že trend migračných tokov je výsledkom ekonomických cyklov a procesov urbánnej transformácie. Teória identifikuje štyri dynamické fázy rozvoja: urbanizáciu, suburbanizáciu, deurbanizáciu a reurbanizáciu; prvé dve sú fázami rozmachu (t.j. obyvateľstvo metropolitnej oblasti ako celku rastie), zatiaľ čo zvyšné dve sú fázami úpadku (t.j. obyvateľstvo metropolitnej oblasti klesá).

novej kategórie migrantov: „transmigrantov“. Transmigranti sú tí, ktorí „budujú sociálne siete prostredníctvom udržiavania širokej škály citových a pomocných sociálnych vzťahov siahajúcich ponad hranice“ (tamže).

Literatúra o transnacionalizme sa často zaoberá praktikami dochádzania používanými stále väčším počtom jednotlivcov, ktorí ustavične prekračujú národné hranice.¹² Transnárodná migrácia sa vyznačuje určitou formou prispôsobenia, ktoré nespočíva v radikálnom „odtrhnutí“ sa od krajiny pôvodu, ale naopak ťaží z pretrvávajúcich kontaktov s ňou. Transmigranti majú tendenciu „udržiavať“ sociálne, ekonomické a kultúrne zväzky s krajinou svojho pôvodu a súčasne „budovať“ nové takéto zväzky v krajine svojho pobytu, pričom ich posilňujú prostredníctvom svojich praktík dochádzania.¹³ V takomto prípade nepredstavuje migrácia takú traumu z odlúčenia, ktorá nastáva v prípade definitívnej emigrácie, a príslušná voľba natoľko neovplyvní život jednotlivca (Ambrosini, 2008).

Migračné toky vznikajúce v prihraničných oblastiach sa odlišujú od súčasných transnárodných migrácií na dlhšie vzdialenosti najmä zemepisnou blízkosťou medzi krajinou pôvodu a krajinou pobytu. V tejto súvislosti možno hovoriť o „transnárodnej migrácii na krátku vzdialenosť“ (Strüver, 2005). Hoci ustavičné pendlovanie odtiaľ sem a späť má vo väčšine prípadov transmigrácie najmä virtuálny charakter (Vertovec, 1999, s.447), migrácia na krátke vzdialenosti v prihraničných oblastiach zároveň vykazuje vysokú fyzickú pružnosť. Vďaka blízkosti susednej krajiny „je dochádzanie transmigrantov celkom „skutočné“ a má tendenciu rozvíjať sa na každodennej báze“ (Gielis, 2009, s.605).

Transnacionalizmus migrantov má dôležité sociálne dôsledky predovšetkým na makroúrovni. Napriek tomu, že je založený na konaní množstva jednotlivcov, ich transnárodné aktivity a vzťahy môžu ako celok ovplyvňovať budúcnosť zainteresovaných miest či dokonca národov (Portes, 2003). Vychádzajúc z tohto predpokladu možno prísť k záveru, že aj transnárodná migrácia na krátku vzdialenosť môže mať vplyv na prihraničné oblasti, v ktorých sa uskutočňuje, tým, že ich stále viac mení na „transnárodné priestory“. Podľa nášho názoru je kľúčovou otázkou, či sú tieto praktiky vyjadrením vôle viesť „transnárodný“ spôsob života alebo naopak, jednoduchým dôsledkom „národných“ pohnútok zameraných na maximalizovanie výhod vyplývajúcich z nerovnováh vytvorených historickou prítomnosťou národných hraníc.

4. CEZHRANIČNÁ MOBILITA OBYVATEĽSTVA V OBLASTI HORNÉHO JADRANU

V záverečnej časti štúdie sa zameriame na toky cezhraničnej rezidenčnej mobility odohrávajúce sa v taliansko-slovinskej prihraničnej oblasti. Informácie, prezentované v tejto časti pochádzajú zo stále prebiehajúceho etnografického výskumu (Jagodič, 2010¹⁴), ktorý je založený na sérii hĺbkových rozhovorov s informovanými respondentmi (t.j. realitnými agentmi, mestskými plánovačmi, právnikmi, predstaviteľmi verejných úradov, bánk, atď.), zástupcami talianskych (trans-)migrantov ako aj slovinského domorodého obyvateľstva.

12 Vďaka znižovaniu nákladov na dopravu a komunikáciu má stále viac ľudí príležitosť viesť dvojaký život, hovoriť dvomi jazykmi a udržiavať pravidelné kontakty ponad národné hranice (Portes – Guarnizo – Landolt, 1999).

13 Vertovec (2004) v snahe vyjadriť dvojité orientácie transmigrantov zaviedol termín „bifokálnosť“, ktorú charakterizoval ako akútne povedomie života uprostred vystupujúce do popredia v celom rade každodenných situácií.

14 Tento výskum tvorí súčasť vedeckej práce v rámci doktorandskej dizertácie nazvanej *Cezhraničná rezidenčná mobilita v blízkosti vnútorných hraníc EÚ: prípad Horného Jadranu*.

4.1 Pohyby obyvateľstva v minulosti a dnes

Horný Jadran predstavuje výnimočne citlivú a kontroverznú prihraničnú oblasť. V priebehu 20. storočia sa región stal svedkom niekoľkých zmien štátnej hranice prechádzajúcej cezeň ako aj následných zmien v príslušnosti rozľahlých území k rôznym štátom. Za každou zmenou nasledovali zmeny politicko-inštitucionálneho systému, etnické represie a opätovné vytyčovanie pevnej hranice, ktoré výrazne poznačili vzájomné vzťahy medzi jednotlivými skupinami miestneho obyvateľstva a zapríčinili sériu migračných vln. Na konci Druhej svetovej vojny to bol napríklad zdĺhavý a bolestivý exodus taliansky hovoriaceho obyvateľstva z Istrie a Dalmácie, ktorí z ekonomických a politických dôvodov emigrovali do Talianska po tom, čo tieto oblasti obsadila Juhoslávia.¹⁵

Absurdnosť hranice rozdeľujúcej územia, ktoré boli v minulosti úzko prepojené, spolu s dramatickým demografickým rozmachom po Druhej svetovej vojne vytvárali predpoklady na transformáciu Horného Jadranu na krízovú zónu. Avšak situácia sa nevyhrotila. Naopak, v 60. rokoch sa taliansko-juhoslovanská hranica stala ešte priepustnejšou. V tomto období boli praktiky cezhraničnej mobility inšpirované ekonomickými a spotrebnými záujmami, ku ktorým sa neskôr pridali faktory ako turizmus a voľný čas. Množstvo cezhraničných zamestnancov (napr. murári, záhradníci, pomocníci v predajniach, čašníci či opatrovatelky) začalo dochádzať za prácou z Juhoslávie do Talianska, kam ich lákali lepšie pracovné podmienky (Zago, 2004). Demokraticizácia Slovinska v prvej polovici 90. rokov a jeho nedávny vstup do EÚ ďalej posilnili tieto cezhraničné praktiky a viedli k zrodu nových fenoménov mobility.

4.2. Európska integrácia a cezhraničná mobilita obyvateľstva

Cezhraničná rezidenčná mobilita v oblasti Horného Jadranu je fenomén, ktorého počiatky sa datujú do roku 2004, ihneď po vstupe Slovinska do Európskej únie. Táto udalosť viedla k liberalizácii slovinského trhu s nehnuteľnosťami, ktorý sa otvoril pre občanov všetkých členských štátov EÚ a tým pádom aj pre talianskych občanov. Pre mnohých obyvateľov Terstu, hlavného mesta regiónu Friuli-Venezia-Giulia rozprestierajúceho sa pri hraniciach so Slovinskom, sa realitný trh hneď za hranicami odrazu stal veľmi vítanou príležitosťou. Stále viac Teršťanov si kupovalo domy a sťahovalo sa do susedných vidieckych sídiel Slovinského Krasu¹⁶, oblasti, ktorá nielenže ponúkala bývanie za výhodných ekonomických podmienok ale aj vysokú kvalitu bývania v dôsledku obrovského množstva zelene.

Cezhraničná rezidenčná mobilita v oblasti Horného Jadranu sa formuje ako „prirodené“ napredovanie suburbanizácie Terstu. Tento proces sa začal v prvých rokoch po Druhej svetovej vojne, kedy boli dediny ležiace v bezprostrednom zázemí znovu osídlené novým obyvateľstvom pochádzajúcim z mestského prostredia. Existencia prirodenej bariéry na východe (t.j. štátnej hranice s Juhosláviou a neskôr so Slovinskom) znemožnila rozmach mesta za hranice regiónu. To viedlo k intenzívnej výstavbe v celej časti krasového územia patriaceho Taliansku. Nedávne zmeny v geopolitickom a socio-ekonomickom vývoji následne poskytli procesy suburbanizácie príležitosť prekročiť hranicu a preniknúť na slovinskú stranu.

16 Termín Slovinský Kras (po slovinsky kras, po taliansky carso) označuje prihraničnú vápencovú náhornú plošinu v juhozápadnom Slovinsku, ktorá zasahuje až do severovýchodného Talianska. Slovinský Kras pokrýva územie 851 štvorcových kilometrov, na ktorom žije 27,270 obyvateľov obcí Sežana, Divača, Komen, Hrpolje-Kozina a krasové zóny obcí Koper/Capodistria a Miren-Kostanjevica (Velikonja, 2007).

Obrázok 1: Suburbanizácia Terstu prestupovaním taliansko-slovinskej hranice



Zdroj: Mapa autora.

Celkový počet talianskych občanov, ktorí sa v nedávnom období presťahovali do oblasti Slovenského Krasu, je ťažké odhadnúť. Na základe údajov publikovaných Daňovou správou Slovenskej republiky celkový počet slovinských nehnuteľností kúpených talianskymi občanmi v období od mája 2004 do apríla 2010 dosiahol 950 objektov (DURS, 2010), z ktorých – ako vyplynulo z rozhovorov s niektorými slovinskými realitnými agentmi – 50% je situovaných v Slovenskom Krase. Aby naša kvantifikácia bola dôveryhodná, musíme k tomuto číslu prirátat ďalších zhruba 20% nových nehnuteľností a zároveň vziať do úvahy všetkých presídlencov, ktorí uprednostnili prenájom domov a ktorých nie je jednoduché vystopovať.

Účastníkmi týchto migračných pohybov sú predovšetkým mladé páry hľadajúce svoj prvý dom, ktoré sa v provincii Terst stretávajú s ťažkosťami pri hľadaní prijateľného riešenia svojej bytovej otázky. Mnohí z týchto mladých migrantov už majú kontakt so slovinským jazykom a kultúrou (niektorí sú členmi slovinskej menšiny v Terste, iní majú príbuzných so slovinskými koreňmi, ďalší slovinčinu študovali), čo nepochybne uľahčuje ich integráciu do nového prostredia. Väčší problém predstavuje migrácia pre ľudí so slabou alebo žiadnou znalosťou slovinského jazyka; ich ťažkosti s usadením sa vyplývajú aj z nedostatočnej znalosti socio-kultúrneho prostredia, ktoré nemohli spoznať aj kvôli dlhodobej prítomnosti národnej hranice.

V prípade Horného Jadranu majú migračné toky tendenciu sústreďovať sa do obcí ležiacich v bezprostrednej blízkosti hranice, čo uľahčuje udržiavanie kontaktov s krajinou pôvodu.¹⁷ Rozhovory s talianskymi (trans-)migrantmi, ktorí sa prisťahovali do Slovenského Krasu, odhalili, že mnohí z nich každodenne dochádzajú do Terstu, kde majú prácu, vodia deti do školy,

¹⁷ Spomedzi všetkých dedín v Slovenskom Krase sa prílev talianskych presídlencov najviac dotkol dediny Lokev, ktorá leží niekoľko kilometrov od hranice s Talianskom. Práve preto si ju za svoju cieľovú obec vybralo mnoho rodín z Terstu, ktoré si tu zakúpili vily a prenajali domy. V zóne Divača bol nedávno vybudovaný komplex rezidenčných objektov určený pre talianskych klientov. Na zvyšku územia je koncentrácia talianskych presídlencov nižšia, keďže sú rozptýlení do približne 200 miestnych dedín.

navštevujú priateľov a príbuzných, trávia voľný čas a využívajú celú škálu služieb. Pre mnohých z nich je nová rezidencia jednoducho nocľahárňou, teda miestom, kde si môžu vychutnať „prírodu“ počas niekoľkých voľných hodín cez pracovný deň alebo počas víkendu, ale na druhej strane aj miestom, ktoré nemá príliš čo ponúknuť v zmysle infraštruktúry, služieb či spoločenského a kultúrneho života.

4.3. Vedľajšie účinky a reakcia verejnej mienky

Napredovanie jednosmerných tokov cezhraničnej rezidenčnej mobility so sebou prináša viacero problematických otázok, ktoré sú zdrojom určitých obáv na strane miestnej verejnej mienky. V špecifickom prípade Slovinského Krasu majú typické účinky suburbanizácie ešte hlbší dosah vzhľadom na krehkosť tohto vidieckeho územia, ktorú si mnohí ľudia želajú zachovať. Hlavnými dôvodmi pre túto nedôveru sú potenciálne dôsledky, ktoré môžu nekontrolované migračné toky spôsobiť na štyroch rôznych úrovniach: ekologickej, krajinnej, sociálnej a kultúrnej.

Z ekologického hľadiska je Slovinský Kras domovom morfológických a geologických unikátov, ktoré z neho robia extrémne citlivé územie.¹⁸ UNESCO napríklad zaradila niektoré z jeho pásiem do Zoznamu svetového dedičstva, z čoho vyplýva ich zákonná ochrana. Je preto jasné, že vysoký stupeň záberu miestnej pôdy v dôsledku pokračujúcich stavebných zásahov do krajiny môže predstavovať hrozbu pre konzerváciu prírodných útvarov, vďaka ktorým je táto oblasť rozpoznateľná na medzinárodnej úrovni. Každodenné dochádzanie nových a nových presídlencov spojené s expanziou osobnej automobilovej dopravy môže spôsobiť zvýšené znečistenie prostredia a zahltenie dopravných tepien, čo predstavuje hrozbu pre kvalitu života v celom regióne.

Migračné toky sú vnímané ako nenapraviteľné poškodenie *krajiny*, keďže v území rozširujú štandard rovnakosti, čím ohrozujú špecifickú identitu krasových dedín. Hlavným nebezpečenstvom je, že typická vidiecka krajina začne pozvoľna vyzeráť ako živelné rastúce predmestie a stane sa anonymnou krajinou pozostávajúcou z rezidenčných budov, terasových víl a nákupných centier. Jedným z najkritizovanejších dôsledkov týchto migračných tokov je uhladený vzhľad novopostavených budov konštruovaných modernými stavebnými technológiami v porovnaní s tradičnou krasovou architektúrou.¹⁹ Nové budovy sa podobajú ako vajce vajcu a navyše prinášajú veľký počet prvkov, ktoré nemajú príliš veľa spoločného s typickou kultúrou krasovej krajiny.

18 Máme tu na mysli predovšetkým „krasové útvary“ vytvorené vodou, vetrom a ďalšími živlami atmosféry, ktoré narúšajú podložie a vytvárajú jaskyne a podzemné pramene.

19 Krasová architektúra je typická svojou celkovou harmóniou, siahajúcou od tradične používaných materiálov (pre-slávnený „krasový kameň“) až po detaily vytvorené s vysokou citlivosťou, ktoré sa snúbia s náročky nedbalou, niekedy až hrubou remeselnou úpravou.

Obrázok 2: Typický príklad urbanistického rozmachu krasovej dedinky



Obrázok 3: Napredovanie urbanistického rozmachu



Zdroj: Slovenia.info <http://www.slovenia.info/pictures/%5Ctown%5C1%5C2004%5C10_stanjel_26491.jpg>
 Civilna iniciativa Kras <<http://civilnainiciativakras.com/node/80>>

Toto architektonické „splošťovanie“ je nielen dôsledkom najnovšieho vývoja stavebného priemyslu ale zároveň odráža zmeny v *sociálnej* štruktúre územia a vyjadruje vznikajúci spôsob života, ktorý zdôrazňuje kultúru súkromia. Medzi novými obyvateľmi regiónu je rozšírený charakteristický nasledujúci model rodinného spolužitia: určitý druh „domu-škrupinky“, ktorý poskytuje úkryt a malé izolované panstvo so všetkým komfortom. V momente, keď sa „žitie“ okreše na „bývanie“, ľudom prestáva záležať na vlastnej integrácii do nového spoločenského prostredia a uprednostňujú udržiavanie kontaktu s realitou na druhej strane hranice. Tieto životné modely ostro kontrastujú s tradičným spôsobom života v krasovej oblasti, ktorý súvisí so špecifickými modelmi spolužitia a solidarity.

Posledný problematický prvok čiastočne súvisí s tým predchádzajúcim, keďže sa týka dopadov nových migračných tokov na *kultúrnu* štruktúru Slovinského Krasu, teda územia, ktoré z národnostného a jazykového hľadiska vždy vykazovalo znaky (slovinskej) homogenity. Hlavný problém spočíva v slabej a riedkej znalosti slovinského jazyka na strane nových presídlencov a v ich následných ťažkostiach pri komunikácii s autochtónnymi obyvateľmi, ktorí sú nie vždy ochotní hovoriť po taliansky, hoci mnohí z nich by to vedeli. V niektorých oblastiach sa už stávame svedkami vzniku malých etnických enkláv zastrčených v rezidenčných komplexoch vybudovaných na okrajoch obcí, ktorých hlavnou črtou je nezávislosť a izolácia od miestneho spoločenského života.

Tento posledný prvok je hlavným predmetom kontroverzií odrážajúcich sa v miestnej verejnej mienke. Mnohí občania poukazujú na nedostatočnú účinnosť predpisov regulujúcich územné plánovanie, ktorá dláždí cestu k novým a novým stavebným zásahom v súlade s anglickou novomestskou tradíciou. Územný rozvoj sa v dôsledku toho prispôsobuje záujmom veľkých investorov a nátlakových skupín realitných maklérov, zatiaľ čo miestne komunity sú vo všeobecnosti vynechávané z rozhodovacích procesov, dokonca aj vtedy, keď ide o dôležité rozhodnutia súvisiace s územným plánovaním (Lah, 2008). Tieto prípady viedli k vzniku viacerých miestnych občianskych iniciatív, ktorých poslaním je „ochrániť Slovinský Kras ako národné, prírodné a kultúrne dedičstvo Slovinska“ (CI Kras, 2010).

Obrázok 4: Projekt výstavby v krasovej dedinke Tomaj



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

5. ZÁVERY

Päť európskych prípadových štúdií analyzovaných v tomto texte opisuje cezhraničnú rezidenčnú mobilitu ako kontroverzný fenomén, ktorý by mohol vyvolať veľmi rozdielne reakcie. Na jednej strane sú názory hľadiace na ňu ako na zaujímavé laboratórium skúmajúce cezhraničnú integráciu „zdola nahor“, ktorá môže prispieť k definitívnemu odstráneniu fyzických hraníc a okresaniu tých psychologických. V tomto svetle predstavuje tento fenomén výzvu konceptu národného štátu, keďže môže prispieť k transformácii prihraničných oblastí na transnárodný priestor na stretávanie a spolužitie rozličných ľudí, kultúr a životných štýlov.

Na druhej strane sú názory, v ktorých prevláda národná orientácia a ktoré vnímajú cezhraničnú rezidenčnú mobilitu ako invazívny proces kontaminujúci pôvodné územie cudzorodými prvkami. Vo všeobecnosti sa zdôrazňujú dva druhy vedľajších účinkov cezhraničnej mobility: prvým sú typické dôsledky spôsobené napredovaním procesu suburbanizácie, čiže ekologické problémy, znehodnotenie krajiny, rozširovanie kultúry súkromia, atď.; druhým sú zmeny v národnostnej a jazykovej štruktúre obyvateľstva. Prejavy vzájomného nesúhlasu vytyčujú nové druhy hraníc a hrozia vyprovokovaním nových sociálnych či národnostných konfliktov.

Jestvujú pravdaže aj iné, zmierlivejšie názory, ktoré nazerajú na vznik a vývoj migračných tokov ako na neoddeliteľnú súčasť dynamiky života v blízkosti hranice a normálny dôsledok vyrovnávania nerovnováh medzi dvomi susediacimi celkami, zapríčinených dlhotrvajúcou prítomnosťou národnej hranice. Hoci politika EÚ tlačí na ekonomickú harmonizáciu prihraničných oblastí, rozdiely v oblasti životných nákladov, miezd, daňových systémov a trhu s nehnuteľnosťami stále pretrvávajú a povzbudzujú obyvateľov týchto oblastí k ťaženiu z týchto nerovností v rôznych každodenných situáciách.

Bez ohľadu na rozdielne ontologické názory napredovanie tokov cezhraničnej rezidenčnej mobility upriamuje pozornosť na celú škálu praktických otázok, ktorým čelia authority na národnej, regionálnej či miestnej úrovni, napríklad: Akým spôsobom chcú podporiť integráciu pre-

sídlencov do nového socio-kultúrneho prostredia? Ako sú pripravené zvládnuť potenciálne situácie vyplývajúce zo segregácie alebo priamo etnické konflikty? Ako sa vysporiadajú s fiškálnymi otázkami súvisiacimi so skutočnosťou, že presídlení obyčajne platia dane v krajine pôvodu ale zároveň využívajú niektoré verejné služby v krajine pobytu? Aký druh spolupráce je možné rozvinuť medzi susediacimi obcami v záujme vyriešenia týchto problémov? Toto sú len niektoré z množstva otázok, ktoré by mal výskum v najbližších rokoch prebádať a osvetliť.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- Ambrosini, M. (2008), *Un'altra globalizzazione. La sfida delle migrazioni transnazionali*, Il Mulino, Bologna.
- Augé M. (1992), *Non-lieux: introduction à une anthropology of supermodernity*, Seuil, Paris.
- Bohn, T. (1997), *Le mode de vie des menages Allemands de la Bande Rhenane Nord*, Institut d'Etudes Politiques, Strasbourg.
- Bökenbrink, C., & Vetter, S. (2001), „Die grenzüberschreitenden Wohnsitzverlagerungen innerhalb des Paminaumes“ in *Pamina, Europäische Region mit Zukunft*, Verlag der Pfälzische Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften, Speyer.
- CI Kras (2010), Poslanstvo, <civilnainiciativakras.com>.
- Directive 2004/38/EC, *Oficiálny spravodajca Európskej únie*, L158 z 30. apríla 2004: s.77.
- DURS (2010), *Število kupjenih nepremičnin v RS s strani tujcev*. Obdobje od 1. 5. 2004 do 30. 4. 2010; <www.durs.gov.si/si/stevilo_kupljenih_nepremicnin_v_rs_s_strani_tujcev>.
- Gielis (2009), „Borders Make the Difference: Migrant Transnationalism as a Border Experience“ in *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 100, 5: s.598–609.
- Glick Schiller, N. et al. (eds.) (1992), *Towards a Transnational Perspective on Migration*, New York Academy of Sciences, New York: s.1–25
- Hardi, T. (2009), „Changing Cross-Border Movements on the Slovakian-Hungarian Border Region after the EU Accession“ in *Region and Regionalism*, 9, 1: s.175–186.
- Huijgen, G. & I. Reijmer (2005), *Wonen in Duitsland. Een Kwalitatieve Verkenning van Actuele Ontwikkelingen*, I&O Research, Enschede.
- Lah, L. (2008), „Ključna vprašanja in odgovori o prostorskem razvoju Krasa“ in *Zelnik, D. (ed.) Ohranitev kraške krajine kot razvojna priložnost Krasa*, Državni svet Republike Slovenije, Ljubljana: s.13–18.
- Ørestat (2007), *Migration across Øresund*; <www.tendensØresund.org/en/migration-across-Øresund>.
- Perkmann, M. & Sum, N.L. (2002), *Globalization, Regionalization and Cross-Border Regions*, Palgrave Macmillan, Basingstoke.
- Portes, A. (2003), „Conclusion: Theoretical Convergencies and Empirical Evidence in the Study of Immigrant Transnationalism“ in *International Migration Review*, 37: s.874–892.
- Portes, A., L.E. Guarnizo & P. Landolt (1999), „The Study of Transnationalism: Pitfalls and Promise of an Emergent Research Field“ in *Ethnic and Racial Studies*, 22: s.217–237.
- Ramm, M. (1999), „Saarländer im grenznahen Lothringen. 'Invasion' oder 'Integration'?“ in *Geographische Rundschau*, 51: s.110–115.
- REK. (2001), *Raumentwicklungskonzept/schema d'aménagement de l'espace PAMINA*, PAMINA, Lauterbourg.
- Schipper, B. (2005), *Tien Redenen om in Duitsland te Gaan Wonen*; <www.verhuis.de/start/index.html>.
- Sennet, R. (1970), *The Uses of Disorder: Personal Identity & City Life*, Alfred A. Knopf, New York.
- Sidaway, J.D. (2001), „Rebuilding Bridges: A Critical Geopolitics of Iberian Transfrontier Cooperation in a European Context“ in *Society and Space*, 19: s.743–778.
- Spierings, B. & M. Van der Velde (2008), „Shopping, Borders and Unfamiliarity: Consumer Mobility in Europe“ in *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 99: s.497–505.

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

Preklad: Daniel Borský

IRÉN SZÖRÉNYINÉ KUKORELLI

TRANSFORMÁCIA RURÁLNEJ OBLASTI: SUBURBANIZÁCIA, REKREÁCIA

Cieľom štúdie je výskum štyroch obcí ležiacich v oblasti, na ktorú je zameraný projekt bratislavskej aglomerácie AGGLONET. Chceme analyzovať regionálne procesy, ktoré poukazujú na rekreačnú suburbanizáciu. V Maďarsku sme vybrali obce Rajka, Dunakiliti, Dunasziget a na Slovensku Vojku nad Dunajom. Budeme hľadať odpoveď na otázku, aké zmeny priniesol proces suburbanizácie v oblasti rekreácie a turizmu do obcí, ktoré majú rozličné ekonomické danosti a minulosť.

Z hľadiska suburbanizácie, ako aj rekreácie je suburbanizovaná oblasť, ktorej sa venuje projekt AGGLONET, špecifická. Medzinárodnej a domácej suburbanizácii sa venuje mnoho diel. V Maďarsku sa suburbanizácii Budapešti venovali známi autori ako Pál Beluszky (1998/a. 1998/b.) (1999) (2002), Zoltán Kovács (1998/a., 1998/b.) (2008), Dolnú zem a suburbanizačné javy vo veľkých dolnozemských mestách vo svojich dielach analyzuje Judit Tímár (1993), (1994), (1995), (2001), rekreačné funkcie zasa skúma László Csordás (1995), (1996), (1998).

Aglomerácii Győr sa venovali Imre Göcsei, Tamás Hardi (2008/a., 2008/b.), (2010), Szigetköz, ktorý prežil krízu prostredia, sa osobitne venovali Imre Göcsei a Irén Kukorelli Szörényinové (2003/a., 2003/b.), (2007). Posledne spomínaná autorka sa vo viacerých štúdiách venovala rozvoju vidieckej turistiky v danom regióne, objaveniu sa turizmu, ktorý je zameraný na prírodu, vzťahu medzi turizmom a novými funkciami, ktoré priniesla zmenu režimu.

Suburbanizačný výskum je zameraný na procesy, ktoré vyvoláva sídlo (hlavné mesto) spoza štátnej hranice a ovplyvňuje územie doteraz nezasiachnuté urbanizáciou, pričom samotný proces vyvolala integračná politika a ekonomická sila hlavného mesta.

Charakteristiku turizmu v regióne môžeme rozdeliť do troch etáp. Prvou etapou je obdobie pred zmenou režimu do roku 1990, druhá etapa siaha od roku 1990 po začiatok suburbanizácie, tretia etapa trvá do dnešných dní.

1. ROKY PRED ZMENOU REŽIMU

V tomto období v skúmaných obciach nemôžeme hovoriť o turizme v dnešnom slova zmysle. V štatistikách týkajúcich sa návštevnosti sa síce objavujú všetky obce, no každá má iný ráz.

A./ Rajka vykazuje výsledky najmä v oblasti sezónnej turistiky, cez obec prechádzali predovšetkým východonemeckí turisti. Obec bola pred rokom 1990 prvou zastávkou východonemeckých turistov smerujúcich k Balatonu, kde trávili dovolenku spoločne so svojimi západnými príbuznými. Rajka bola po prechode cez hranicu prvou maďarskou obcou, ktorú navštívili. Pre týchto návštevníkov sa postavili hotely, penzióny a izby na prenájom, ktoré však po zmene režimu prišli o klientov.

„Cez Rajku v minulosti cestovalo mnoho turistov, obec leží pri hranici, bolo to tak najmä v období, keď sem prichádzali obyvatelia NDR. Mnoho ľudí v obci ponúkalo izby na prenájom, niekoľko z nich ich oficiálne ponúka aj dnes,“ – potvrdil vyššie spomínané fakty starosta.

Obec ponúkala 175 lôžok, z ktorých 114 patrilo súkromnému sektoru.

Počet hostí vo všetkých ubytovacích zariadeniach bol 5 735, z toho 3 644 cudzincov.

Počet prenocovaní vo všetkých ubytovacích zariadeniach bol 7 664, z toho 3929 cudzincov¹.

Údaje hovoria sami za seba, veď počet zahraničných hostí a počet nocľahov je takmer rovnaký, čo potvrdzuje, že ide o tranzitný turizmus, kedy sa hosť v obci zdrží len jednu noc.

B./ Dunakiliti: V osemdesiatych rokoch bolo v obci vďaka výstavbe vodného diela nemálo ubytovacích kapacít. Ubytovacie kapacity slúžili stavebným robotníkom a vedúcim pracovníkom stavby, teda za vysokým počtom nocľahov treba hľadať spomínanú štátnu investíciu. V tomto období bol v obci vysoký aj počet súkromných ubytovacích kapacít (189)². V roku 1985 dosiahol v obci počet nocľahov 4 676, no v roku 1989 ich počet výrazne stúpol, podľa údajov T-STAR ich bolo 28 478. Tieto čísla však neodzrkadľujú nárast rekreácie v obci, ale týždňovky pracovníkov vodného diela.

C./ Dunasziget: Na túto obec nemala dosah výstavba vodného diela, čo ukazuje aj to, že kapacita ubytovacích zariadení, ako aj počet nocľahov je v porovnaní s predchádzajúcimi dvoma obcami výrazne nižší. Obec mala len 10 ubytovacích kapacít, v roku 1985 zaregistrovali v obci len 157 hostí, v roku 1989 to bolo 617 hostí³. Tento malý počet hostí však prišiel do obce stráviť voľný čas, koncom sedemdesiatych a začiatkom osemdesiatych rokov tu bolo totiž vytvorené rekreačné centrum a v časti Doborgaz vzniklo kúpalisko pod holým nebom. Boli tu postavené rekreačné zariadenia mosonmagyaróvárskeho fabrik, rekreačné strediská Mofém, Motim a Kühne, ktoré zabezpečili návštevnosť kúpaliska a reštaurácií. Podnikové rekreačné pobyty sa však v štatistických údajoch neuvádzajú.

Súhrnne môžeme povedať, že pre Rajku bol typický tranzitný turizmus, v Dunakiliti sa rozmohlo ubytovanie vďaka výstavbe vodného diela a Dunasziget bola obec, v ktorej sa rozmáhal turizmus v tradičnom slova zmysle, čo však nemôžeme doložiť štatistickými údajmi. Do obce chodili ľudia na podnikové rekreácie a pozdĺž dunajského ramena stáli v Dobrohošti víkendové chatky, ktorých majiteľmi boli najmä obyvatelia Mosonmagyaróváru. Rekreačná funkcia teda bola pre obec typická už pred zmenou režimu bola.

Zmena režimu a zastavenie výstavby vodného diela však tieto procesy zmenili. V Rajke pominul východonemecký tranzitný turizmus, v Dunakiliti sa zastavilo prenajímanie izieb a v Dunaszigete boli zatvorené podnikové rekreačné zariadenia, v ktorých podnikových pracovníkov vystriedal buď rozvrat alebo privatizácia.

2. OD ZMENY REŽIMU PO VSTUP DO EÚ

Po zmene režimu v prvej polovici deväťdesiatych rokov nastala v Szigetköze kríza prostredia, pričom namiesto jej skorého vyriešenia zostalo len čakanie.

Samosprávy už v roku 1992 založili záujmové združenie zamerané na územný rozvoj (Združenie samospráv Szigetközu, SZÖSZ), ktorého členmi boli všetky tri skúmané maďarské

¹ Údaje: KSH Megyei Stat. Évkönyv 1990.

² T-STAR 1989.

³ T-STAR 1985. 1989.

obce. Cieľom združenia bola ochrana prírody a životného prostredia, pričom združenie využilo všetky projektové možnosti na výstavbu cyklotrasy, ktorá bude súčasťou podunajskej európskej siete cyklotrás. Cieľom samospráv bolo to, aby turisti objavili tento región, ktorý je bohatý na prírodné krásy. Združenie chcelo dosiahnuť, aby bola oblasť zaradená medzi národné parky, alebo aspoň prírodné parky. Ministerstvo životného prostredia určilo v Szigetközé oblasť ochrany prírody, následne viaceré samosprávy vybudovali vlastné náučné chodníky a rozmiestnili informačné tabule o obecnych pamätihodnostiach. Napokon bola vďaka spoločnému projektu (hoci vo viacerých etapách) vybudovaná aj cyklotrasa, ktorá sa stala súčasťou podunajskej cyklotrasy Eurovelo.

V deväťdesiatych rokoch podnikatelia v oblasti cestovného ruchu založili Spolok za turizmus v Szigetközé. Spolok preferuje ekoturizmus, v regióne sú vhodné podmienky na kanoistickú a jazdeckú turistiku, po výstavbe cyklotrasy sú vhodné podmienky aj pre cykloturistiku. Na celoštátnej výstave Cestovanie, ktorá má už aj európsky ohlas, má spolok vlastný stánok, v ktorom propaguje turizmus v Szigetközé.

Podnikateľmi v oblasti turizmu nie sú v prvom rade farmári, ale tí, ktorí sa po zmene režimu pokúsili využiť nové možnosti, motiváciou bol často únik pred nezamestnanosťou, v istých prípadoch boli zasa silné výzvy robiť čosi iné, nové.

Tri obce sa postupne menili, pričom najväčšiu zmenu vyvolal zánik poľnohospodárskych družstiev. Vďaka geografickej polohe bolo už od druhej polovice osemdesiatych rokov čoraz populárnejšie pracovať v zahraničí, najmä v Rakúsku, čo kompenzovalo nárast nezamestnanosti v prvej polovici deväťdesiatych rokov a zvýšilo príjem domácností.

Okrem práce v zahraničí k zmene výrazne prispel aj rakúsky kapitál, ktorý sa na severozápade župy, napríklad v Dunakiliti, objavil už začiatkom deväťdesiatych rokov. Okrem malých podnikov sa investovalo aj do turizmu. V Dunakiliti bol postavený hotel Princess Palace, ktorého výstavbu financoval bývalý obyvateľ Dunakiliti, klenotník belgickej kráľovskej rodiny, ktorý sa z Belgicka vrátil domov. Pri hoteli postavil golfové ihrisko, ktoré funguje aj dnes. Pri nedostavanom vodnom diele bol otvorený súkromný kemping, ktorý je dnes už významným turistickým strediskom s vlastnými programami.

Pre túto etapu nebol typický len príchod rakúskeho kapitálu a odchod za prácou do Rakúska, v tomto období tu nakupovali nehnuteľnosti Rakúšania, Nemci a v malej miere aj Holanďania, kvôli moratóriu na ornú pôdu bol veľmi populárny nákup obytných domov a chatiek pri Balatone, v Zale a Szigetközé. Podľa výskumu z roku 2000 spomedzi všetkých zahraničných štátnych občanov, ktorí si v Maďarsku kúpili nehnuteľnosť, tvorili Rakúšania 20% a Nemci 40% (Gazdaság és Jog, 2001).

Aj v skúmaných troch obciach kúpili Rakúšania viacero nehnuteľností. V týchto obciach, hoci presný údaj nemáme, sa ich pomer pohybuje okolo 90%. Aj mnohé nehnuteľnosti v rekreačnom stredisku v Dunaszigete mali rakúskeho majiteľa.

„Vikendové domy kupovali najmä zámožnejší Rakúšania, ktorí ich predstavali, postavili pekné domy, staré zbúrali,“ povedal starosta.

V Dunakiliti zmenilo tradičnú tvár obce vytváranie parciel, mohli by sme povedať, že sa objavili znaky counterurbanizácie. Vytvárali sa čoraz menšie parcely, ktoré už nie sú vhodné na tradičné sedliacke hospodárenie, keďže mladé obyvateľstvo oň už nemá záujem.

„Nevieme predat veľké pozemky. Ľudia začali podávať žiadosti aj o rozdelenie pozemkov s rozlohou 900 metrov štvorcových. Väčšina obyvateľov obce teda nechce pestovať ani zeleninu pre potreby vlastnej kuchyne. Myslím, že ani z celoštátneho hľadiska nie je pravdivá predstava, že pod hlavičkou uchovávania tradícií zabezpečuje rozvoj vidieka samozásobovanie,

podobne ako v ktorejkoľvek časti sveta,“ potvrdil tento trend starosta. Szigetköz je síce oblasť s tradíciou pestovania zeleniny, no zmenu v životnom štýle vníma podobne aj starosta ďalšej obce. *„Nie je záujem o zeleninovú záhradu, len o kosačku,*“ konštatoval.

„Vrátim sa k tvorbe parciel, ktorá spôsobuje nejednu dilemu, keďže nechceme, aby bol životný priestor našich obyvateľov priveľmi preplnený. Mladí ľudia si totiž pri kúpe parciel s rozlohou 200-300 metrov štvorcových neuvedomujú, čo to znamená. Nechcú pozemok s rozlohou 800 metrov štvorcových, lebo sú s ním len starosti, treba kosiť trávu atď. O záhrade ani neuvažujú, keďže nevedia ani okopávať, odkiaľ by potom vedeli, kedy a ako sa čo sadiť podobne. Neskôr, keď vedľa seba vyrastie množstvo rodinných domov, prichádzajú problémy,“ pokračuje starosta.

V deväťdesiatych rokoch sa v atmosfére zmeny režimu a v čase rozvoja turizmu a výstavby cyklotrasy azda priveľa očakávalo od cestovného ruchu. Keďže významne poklesol domáci turizmus, poskytovatelia služieb nahodnotili miestne zaujímavosti a očakávali vysoký počet západných turistov. Čoskoro si museli uvedomiť, že región môže v prvom rade počítať s domácimi návštevníkmi, na čo sa koncentroval aj turistický marketing Szigetközu. SZÖSZ a Spoločnosť pre regionálny rozvoj západnej brány (súčasťou oboch sú skúmané obce) vypracovali viacero rozvojových dokumentov, v ktorých sa sformulovali strategické ciele rozvoja cestovného ruchu. SZÖSZ v dokumente „Strategické ciele...“ už v ovanie imidžu, zdôrazňoval úlohu miestnej kultúry a potrebu komercializovať jedinečnosť regiónu. Turistická koncepcia Spoločnosti pre regionálny rozvoj západnej brány (1998) zdôraznila význam prehĺbenia marketingu, využitie vodnej nádrže v Dunakiliti na turistické účely a detailné vypracovanie programovej ponuky. V roku 2002 sa dokončil aj Ekoturistický program Szigetközu, v ktorom sa medzi prioritami uvádza pešia a cyklistická turistika, vodná a jazdecká turistika. Treba zdôrazniť, že v širších, župných a regionálnych dokumentoch, sa viackrát objavila myšlienka o vytvorení národného parku. V Koncepcii trojhranicného regiónu (1999) sa píše o „vytvorení rakúsko-maďarsko-slovenského podunajského národného parku, súčasťou ktorého by bol aj nový Národný park Szigetköz a o výstavbe spoločne prevádzkovaného monitorovacieho systému“. Koncepcia okrem toho vyzdvihuje aj liečebnú turistiku, ako aj potrebu vybudovať chýbajúce úseky cyklistickej siete a spojiť existujúcu cyklotrasu s cyklotrasou na slovenskej strane a Neusiedler See. Zdá sa, že len táto stratégia sa meritórne venovala spojeniu slovenských a maďarských území s cieľom vytvoriť spoločný rekreačný región.

Zdá sa, že turistický rozvoj, ktorý bol zrealizovaný v deväťdesiatych rokoch, mal napriek mnohým stratégiám a programom ad hoc charakter. Plánovaná bola len výstavba cyklotrasy, ktorá sa z projektových zdrojov zrealizovala ako spoločný program samospráv. Hoci aj tu sa stretávame s kritikou, ktorá možno nie je neoprávnená, cyklotrasa v Szigetköze totiž vedie popri štátnej ceste, teda nespája prírodné krásy Szigetközu, starý Dunaj a jeho blízke okolie, ale obce v severojužnom smere, pričom obchádza Dunakiliti, Dunasziget a Rajku.

V skúmaných troch obciach sa turizmus nevyvíjal nápadne, ale zato rovnomerne. Pre celý región bol typický soft turizmus a rôzne ekoturistické odvetvia. Je zjavné, že v Dunaszigete a Dunakiliti sa už v tejto etape začal rozvíjať vodný a jazdecký turizmus.

V Dunakiliti sa udomácnil parkúr, pravidelne sa tu konajú parkúrové preteky celoštátneho významu, ktoré lákajú pomerne veľa divákov. Súťaž je zaujímavá aj z hľadiska cestovného ruchu, keďže na 2-3-dňových parkúrových pretekoch sa zúčastňuje 200-300 jazdcov, čo generuje aj významný počet divákov. V obci sa venujú aj rekreačnému jazdeniu a chovajú sa tu aj športové kone. Jeden z chovateľov má 15-20 koní, plus žriebäta.

Druhým turistickým odvetvím je vodný turizmus, ktorý má šťastie hviezdovitý charakter. Pred desiatimi rokmi vznikol klub vodných športov, ktorý popularizuje toto turistické odvetvie.

Spomínané aktivity sa len ťažko dajú štatisticky vykázat', od roku 1998 sa síce zhromažďujú údaje o návšteve vidieka, tie však neodzrkadľujú skutočný počet hostí. Ubytovacie kapacity (Tabuľka č. 1) totiž neobsahujú vidiecke ubytovanie, ktoré je typické pre analyzované obce. V Dunakiliti boli v 2003 traja, v Dunaszigete zasa 13 poskytovatelia ubytovacích služieb, v spomínanom roku tu bolo 317, resp. 189 hostí, pričom počet zahraničných hostí bol veľmi nízky, spolu 6 a 27. V Rajke je síce počet týchto zariadení vyšší, no počet hostí je menší než v predchádzajúcich dvoch obciach, bolo ich len 52. To, že spomedzi troch obcí rastie v oblasti vidieckej turistiky význam Dunaszigetu, dokazuje aj to, že kým v ostatných dvoch obciach od deväťdesiatych rokov klesol počet poskytovateľov služieb v oblasti vidieckeho turizmu, v Dunaszigete sa ich počet zdvojnásobil, hoci v porovnaní s možnosťami je ich počet ešte stále nízky.

Tabuľka č. 1: Ubytovacie kapacity a počet nocľahov

Obec	Počet všetkých ubytovacích kapacít	Počet lôžok v hoteloch	Počet všetkých hostí v ubytovacích zariadeniach	Počet zahraničných hostí v ubytovacích zariadeniach	Počet nocľahov v ubytovacích zariadeniach	Počet nocľahov zahraničných hostí v ubytovacích zariadeniach
Dunakiliti	196	63	2041	1007	5900	1940
Dunasziget	23	0	467	114	1080	249
Rajka	240	0	974		974	0
Spolu	559	63	3482	1121	6954	2189

Prameň: KSH TSTAR, 2003.

Súhrnne o troch skúmaných obciach môžeme povedať, že zmena režimu v nich z hľadiska turistického ruchu nepriniesla výrazný úspech.

Konflikt ohľadne vzdúvadla v Dunacsúnyi a výstavby gabčíkovského vodného diela upriamil pozornosť župnej a celoštátnej politiky na Szigetköz, slovensko-maďarský konflikt ohľadne dostavby silnel, dokonca prakticky znemožnil bilaterálnu spoluprácu. Na druhej strane maďarská strana v deväťdesiatych rokoch uprednostňovala budovanie rakúsko-maďarských a západno-maďarských vzťahov, favorizovala západné vplyvy a ich adaptáciu. Pri riešení problematiky regiónu sa zdôrazňovalo jediné riešenie, a to vytvorenie národného parku, vďaka ktorému by sa chránilo prírodné prostredie Szigetközu, čomu mal byť podriadený aj turizmus a ďalší rozvoj. Už v roku 1993 vznikla medzivládna dohoda o vytvorení cezhraničného národného parku podľa vzoru Národného parku Neusiedler See – Seewinkel – Hanság. Napokon táto myšlienka zanikla najmä preto, že riaditeľstvo Národného parku Neusiedler See – Seewinkel – Hanság spochybnilo argumenty pre vytvorenie samostatného národného parku s tým, že veľkosť chránených území v Szigetköze nie je pre vznik národného parku dostatočná. Takmer dvadsaťročné obdobie váhania zastavilo premyslený rozvoj turizmu a väčšie investície do sektora cestovného ruchu. Zostali malé kroky, kapitálovo chudobné vidiecke turistické zariadenia, rozšírenie ubytovacích kapacít pre vidiecku turistiku alebo ojedinelé izolované väčšie investície.

Nárast rekreačných aktivít, ktorý sa v Dunaszigete začal pred zmenou režimu, nebol kvôli zmene vlastníckych vzťahov bezproblémový, ale obec vďaka miestnym danostiam a v minulosti vytvorenému rekreačnému stredisku prežila šok zo zmeny režimu a vyvíjala sa pozitívnym

smerom. V obci je populárna vodná, jazdecká a cyklistická turistika. Pre Dunakiliti nie je vidiecka turistika charakteristická, vybudovaný päťhviezdičkový hotel (kým fungoval) kvôli vysokým cenám neslúžil turistom prichádzajúcim do regiónu, využívali ho najmä účastníci školení, konferencií a iných organizovaných podujatí. Kemping vybudovaný v susedstve vodnej nádrže, ktorá prišla o svoju funkciu, sa z dlhodobého hľadiska stal centrom vodného turizmu. V obci je od polovice deväťdesiatych rokov atrakciou špeciálne odvetvie jazdeckej turistiky, parkúrové preteky síce trvajú krátko, ale lákajú veľa návštevníkov. Rajka sa turizmom chváliť nemôže, zmena režimu ho zastavila, pričom v druhej etape obec nenašla svoje možnosti. Rajku obišla aj cyklotrasa, ako aj vodná turistika, ktorú ponúka Szigetköz.

Nevýhodou všetkých troch obcí, ako aj Szigetközu je, že nedokázali zrealizovať vstup pre malé lode, o ktorom sa uvažovalo už začiatkom deväťdesiatych rokov.

„Možnosti vodnej turistiky na Dunaji sú dané, vzdúvadlo je pre malé lode k dispozícii, je funkčné, dala by sa vyriešiť aj otázka plavebnej komory, ktorá sa dnes dá využívať len s povolením. Vždy treba predložiť žiadosť o využitie plavebnej komory alebo sa využije načierno. Najprv treba lode vybrať, zrealizovať vzdúvanie, prejsť cez komoru, je to smiešne. Ešte vždy je problém prejsť s malými loďami, na kanoe, ktoré sú plné vecí, no s jachtami a inými loďami sa prejsť nedá. Vzdúvadlo sa teda prakticky pre medzinárodný cestovný ruch nevyužíva, nevyužívajú ho ani miestni obyvatelia. V okolí vzdúvadla je hotová rôzna infraštruktúra, s minimálnou investíciou by sa to dalo vyriešiť, veď pri vzdúvadle je dokonca aj miesto pre čerpaciu stanicu, ktorá tam v minulosti fungovala,“ hnevá sa starosta Dunakiliti.

3. OD VSTUPU DO EÚ PO DNEŠOK

Čo sa v uplynulých rokoch v tejto oblasti Szigetközu stalo? Tento región charakterizujú transformujúce sa vlastnícke vzťahy, meniac sa miestna komunita, meniaci sa životný štýl a meniace sa funkcie. Po vstupe do Európskej únie a najmä do Schengenu sa v regióne odštartovali doteraz neznáme migračné a suburbanizačné procesy. V severozápadnom cípe Maďarska sú jednoznačne prítomné znaky suburbanizácie a rekreačnej suburbanizácie, na severnú oblasť Szigetközu však výrazne nevplyva maďarské veľkomesto Győr, ale susedné hlavné mesto, Bratislava.

Vplyvy suburbanizácie sa teda dajú skúmať v oblasti, v ktorej je tento proces úplne nový, citeľný je až v posledných rokoch, navyše pod vplyvom hlavného mesta susednej krajiny. Domnievame sa, že tieto faktory spôsobujú, že v tomto prihraničnom regióne je v maďarskom výskume suburbanizácie potrebný nový spoločensko-ekonomický prístup.

Skúmaný región doteraz charakterizovali rurálne znaky a cestovný ruch zameraný na prírodu. Hoci rekreačná funkcia bola v regióne vďaka prírodným danostiam prítomná, no spôsoboval ju Mosonmagyaróvár, preto sa jej rozsah dal charakterizovať vplyvom stredne veľkého mesta. Aglomeračný vplyv Győru, ktorý zosilnel po zmene režimu, nebol už v severnom cípe Szigetközu citeľný. Na základe toho sme vyššie skonštatovali, že pre Horný Szigetköz je typická counterurbanizácia a rurálny turizmus.

V týchto troch obciach a v jednej slovenskej obci ďalej predstavíme znaky rekreačnej suburbanizácie, ktorú vyvolali bratislavské aglomeračné procesy.

Pre maďarské obce a s ich účasťou sa pred vstupom krajiny do EÚ, až do roku 2003, zrodilo viacero dokumentov zameraných na územný rozvoj. Na základe ich analýzy a doterajších výsledkov výskumu, ako aj na základe rozhovorov so starostami dokážeme vypracovať aktuálnu správu o rekreačných procesoch v týchto obciach, o transformácii obcí a adaptácii „rural change“.

V dokumentoch o územnom rozvoji širšieho regiónu a skúmaných obcí sa z hľadiska turistického sektora ani raz nespomína možnosť suburbanizačného vplyvu na obce Horného Szigetközu, preto môžeme povedať, že región nebol pripravený na príchod obyvateľov Bratislavy, ani na spustenie procesov suburbanizácie a rekreačnej suburbanizácie, ktoré s tým úzko súvisia. Dokumenty o územnom rozvoji skúmaných obcí nerátali s blízkosťou a vplyvom Bratislavy. Pozornosť výskumníkov a autorov programov na tento nový jav v Szigetköze upriamilo až vystaňovanie prvých „lastovičiek“ (obyvateľov Bratislavy).

Suburbanizácia sa najprv a najsilnejšie dotkla Rajky. Turistické služby v obci stratili svoj význam z vyššie rozoberaných dôvodov. V odbornej literatúre sa väčšinou uvádza, že rekreačná suburbanizácia vyvoláva/môže vyvolať suburbanizáciu (Williams, M. A. – Halls, M.C.:1991), avšak v tomto prípade sme svedkami opačného procesu, lebo tu krásu nezasiahnutej prírody najprv objavili noví osídlenci Rajky a ich priatelia, čo v obci generovalo záujem o rekreáciu, o víkendové pobyty.

„Ludí, ktorí sa sem prisťahovali, oslovilo tunajšie prostredie, my si azda ani neuvedomujeme, v akom nádhernom prostredí žijeme. Aké je to opevnenie, žijú tu divé zvieratá, počnúc jeleňmi, ktoré človek v prírode zazrie, lebo ich je veľa. Rajka má veľký extravilán, ktorého významnú časť tvoria lesy a územia ohraničené vodou,“ nadchýna sa starosta Rajky.

Toto poznanie prebudilo obec „z hlbokého spánku“ a v posledných rokoch výrazne investovala do turistického rozvoja. Pravda, mnohé plány boli sformulované už dávnejšie, no zdá sa, že ich realizáciu teraz urýchlili nové požiadavky.

Preklad: Galina Sándorová

GABRIEL ZUBRICZKÝ

SUBURBANIZÁCIA BRATISLAVY

1. PRIESTOROVÝ VÝVOJ BRATISLAVY

Bratislava sa vyformovala stáročiami na najdôležitejšie centrum Slovenska. Napriek excentrickej polohe v a je hlavným mestom Slovenskej republiky od jej vzniku v roku 1993.

Od roku 1996 je centrom vyššieho územného celku Bratislavský kraj. Keďže sa doteraz nepodarilo presadiť štatút mesta ako špeciálneho administratívneho celku, mesto sa člení na 5 okresov. Najmenší okres tvorí centrálna historická časť mesta Bratislava I s rozlohou 9,6 km². Bratislava pozostáva zo 17 mestských častí, ktoré však historicky nepatrili vždy k mestu. K priestorovému rozširovaniu mesta dochádza najmä v povojnovom období. V roku 1943 sa pričlenila na západnom okraji mesta Karlova Ves. Veľká integrácia prebehla v roku 1946, kedy sa na západnej strane mesta pričlenili Devín, Dúbravka, Lamač, na južnej strane Petržalka, na východnej strane Prievoz, Rača a Vajnory. Týmto územným rozhodnutím sa rozloha mesta zväčšila na 193,6 km² a obyvateľstvo sa rozrástlo zo 143 000 na 190 000. Ďalšia fáza administratívneho rastu hlavného mesta sa uskutočnila v roku 1972, kedy sa na západnej strane pričlenili Devínska Nová Ves a Záhorská Bystrica, na východnej strane Vrakuňa a Podunajské Biskupice, na južnej strane Rusovce, Jarovce a Čunovo.

Od roku 1978 sa začalo stavať najväčšie sídlisko v komunistickej strednej Európe Petržalka, dimenzované pre 150 000 obyvateľov. Na druhej strane, viaceré mestské časti si zachovali viac rurálny ako urbánny ráz, preto môžeme konštatovať, že suburbanizácia prebieha aj vo vnútri veľkej Bratislavy. Súčasná „veľká“ Bratislava dosahuje rozlohu 367,5 km², ťahne sa hlboko do Malých Karpát a preto má aj jednu z najvyšších hodnôt lesnatosti územia v rámci hlavných miest sveta.

2. POPULAČNÝ VÝVOJ BRATISLAVY

Populačný vývoj mesta možno charakterizovať ako plynulý rast až do roku 1996, kedy nastal mierny obrat. Populačný rast bol ovplyvnený historickými, politickými a územnými zmenami. Priestorový rast mesta, integrovanie susedných vidieckych komunít prispelo k čulému povojnovému nárastu obyvateľov mesta. V čase prvého oficiálneho uhorského sčítania obyvateľstva v roku 1869 žilo v Bratislave 46 540 obyvateľov, ktorí tvorili 1,88% z celkovej populácie na území Slovenska. Povojnové zmeny prispeli k rýchlemu nárastu počtu obyvateľov, ktorý už v roku 1950 dosiahol hodnotu 192 896, čo predstavovalo 5,6% slovenskej populácie. Z hľadiska oficiálnych sčítaní Bratislava dosiahla najvyšší počet obyvateľov v roku 1991, kedy sa prihlásilo 442 197 obyvateľov, ktorí sa podieľali na celkovom počte obyvateľov Slovenska 8,38%.

Najvyšší index rastu počtu obyvateľov v období medzi dvoma sčítaniami bol 1,39 a to v dekade 1940–1950. Najvyšší absolútny rast počtu obyvateľov priniesli 70-te roky 20. storočia, kedy vďaka masívnej výstavbe sídlisk pribudlo za 10 rokov takmer 100 000 nových obyvateľov. Zmena politických a spoločenským pomerov po roku 1989 priniesla zmeny aj v sídel-

nom vývoji a urbanizačných trendoch v krajine. Zlomovým rokom bol rok 1996, kedy sa otočil populačný rast Bratislavy v súčasných administratívnych hraniciach a od roku 1997 boli zaznamenané prvé anuálne populačné poklesy od Druhej svetovej vojny. Dôvodom boli okrem iných faktorov aj dostupné byty – pred rokom 1985 bolo ročne dokončených 6500 nových bytov, v roku 1995 už len 1469 bytov a v roku 1996 348 nových bytov. V roku 1996 sa dosiahlo dno, odvtedy sa počty dokončených bytov zvyšovali (Korec, 2006).

Tabuľka 1. Vývoj obyvateľov Bratislavy

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

Novodobý pokles počtu obyvateľov Bratislavy však rozhodne neznamená depriváciu mesta, alebo masívny útek ľudí z hlavného mesta. Je to len skutočným dôkazom čoraz viac silnejúcej suburbanizácie mesta. Odhaduje sa, že denne sa v Bratislave pohybuje aj s dochádzajúcimi obyvateľmi zázemia vyše 600 000 ľudí. Faktom je, že súčasné administratívne hranice mesta nestačia pre hodnotenie urbánnych, ekonomických a rozvojových procesov v Bratislave. Pre reálne zhodnotenie procesov a potenciálu mesta potrebujeme pracovať s priestorom minimálne na úrovni Bratislavského kraja, ešte presnejšie je použitie funkčného regiónu, ktorý zachytáva územie s najintenzívnejšími interakciami. Pre hodnotenie suburbánnych procesov v zázemí Bratislavy budeme teda vychádzať z funkčného mestského regiónu Bratislavy, ktorý vymedzil A. Bezák vo svojej štúdii v roku 1990.

3. POZÍCIA BRATISLAVY

Trojuholník Bratislava – Wien – Győr sa považuje za jeden z ekonomického pohľadu najzaujímavejších, podľa niektorých investorov dokonca ako najperspektívnejší v Európe. Predstava, že raz bude pohyb pracovnej sily v strednej Európe tak flexibilný ako v USA, dáva tušiť, že nasledujúce dekády prinesú súboj z hľadiska atraktivity Bratislavy, Budapešti, Viedne a ďalších stredoeurópskych centier, medzi ktorými bude prebiehať aj súťaž o pracovnú silu a migrantov.

Bratislava vstupuje do tejto fázy s niektorými výhodami. Mesto má atraktívnu polohu na rieke, na predhorí a na styku troch (až štyroch štátov). Tvorí dopravný uzol (dokonca aj v hlavách európskych dopravných plánovačov, napr. trasa rýchlťvlaku zo Strassbourgu). Bratislava vyniká v sídelnej, administratívnej, politickej aj ekonomickej hierarchii v rámci krajiny. Jej pozícia je tak dominantná, že v podstate dokáže pritiahnuť a absorbovať rozhodujúcu časť celkového potenciálu krajiny (napríklad sústrediť mozgy). Ondoš a Korec vidia súčasné východiská vývoja Bratislavy nasledovne:

- Politická a spoločenská transformácia
 - Postindustriálne obdobie
 - Vplyv globalizácie
 - Dominantné postavenie na HDP Slovenska
 - Sídelná hierarchia
 - Atraktívna poloha
 - Dopravný uzol
 - Diverzifikovaná ekonomika
 - Ľudský potenciál
 - Administratívne funkcie
 - Historicko-politický vývoj
 - Priestorový rozvoj mesta – v socializme živelný
 - Atraktivita vnútorných hôr
 - Zahusťovanie priestoru
 - Atraktívne miesta sa zahusťujú a bumerangový efekt, stanú sa menej zaujímavými
 - Hrozí, že suburbánny priestor závislý len od individuálnej dopravy
- (Ondoš, S. Korec, P.2008)

4. SUBURBANIZÁCIA

Suburbanizácia ako proces sa začal prvý raz objavovať na konci 19. storočia, oveľa zreteľnejší však bol po druhej svetovej vojne. Suburbanizačný proces začal najskôr v Európe, hlavne v Londýne. V USA sa objavuje neskôr avšak s väčšou dynamikou a badateľnejším vplyvom na jadrá miest. V našich podmienkach sa objavuje len v ostatnom období. Všeobecne vzaté, ide o procesy na rozhraní veľkého mesta a jeho zázemia v tzv. rural-urban fringe. Z funčného hľadiska sa vedie diskusia, či sa jedná o kontraurbanizáciu alebo expanziu mesta (urban sprawl). Každopádne výsledkom sú nové rezidenčné okrsky v okolí mesta. Indikátormi sú migračný prírastok, kvantitatívny a kvalitatívny nárast domového a bytového fondu, dôsledkami zasa lepšia technická infraštruktúra, vyššie ceny pozemkov a nehnuteľností, zmeny v sociálnej štruktúre, segregácia.

Suburbanizáciu taktiež charakterizujú zmeny rozmiestnenia obyvateľstva medzi centrálnym mestom a jeho zázemím, zmeny v demografických a sociologických ukazovateľoch obyvateľstva v prímestských oblastiach (sociodemografický prístup), aj zmeny v priestorovej štruktúre prímestskej oblasti (morfologický prístup).

Spôsoby realizácie novej výstavby v suburbánnom prostredí definuje Sýkora (Sýkora, 2003):

- Výstavba celých rezidenčných lokalít s rodinnými domami na kľúč
- Individuálna výstavba na parcelách, ktoré hromadne ponúka investor v nových rozvojových lokalitách
- Individuálna výstavba rodinných domov na voľných parcelách v rámci existujúcej zástavby

Výskum suburbánných procesov v podmienkach Bratislavy študuje postupne viacero geografov. Z viacerých možno na tomto mieste spomenúť T. Kurtu s behaviorálnym výskumom obcí v zázemí Bratislavy (Kurta, 2007) a M. Švedu, ktorý prináša príkladové štúdie Lozorno, Chorvátsky Grob a Rusovce (Šveda, M., 2009).

Výskum danej problematiky prináša mnohé úskalía. Výskumník napriek enormnej snahe sa nedokáže prepracovať k úplným a presným údajom, čo sa týka migrácií obyvateľstva, výstavby domov a bytov a pod. Žiaľ, pretrvávajú nepresná evidencia sťahovaní. V obciach suburbannej zóny sa udomácnila početná skupina ľudí, ktorí bývajú, ale nie sú prihlásení na trvalý pobyt. Iste netreba zdôrazňovať, aké vrásky to spôsobuje starostom dotknutých obcí. Pri sledovaní migračných tokov absentuje možnosť zachytenia migrácie z Bratislavy z prechodného bývania do suburbannej obce. Tak sa stáva, že štatistiky vykážu sťahovanie rodiny zo Žiliny do Rovinky, hoci predtým rodina bývala 8 rokov v Bratislave na prechodnej adrese. Zvláštnym fenoménom je rómska migrácia, ktorá je vcelku spontánna a často nepodlieha racionálnym dôvodom migrácií.

Pozoruhodným znakom suburbanizácie Bratislavy, je jej rozrastanie do susedných štátov. Z excentrickej polohy mesta na hraniciach Rakúska a Maďarska vyplynula možnosť raritnej suburbanizácie do zahraničia. Prvotným faktorom boli cenové rozdiely medzi Bratislavou a rurálnym periférnym prostredím susedných štátov. Neskôr sa objavili aj ďalšie dôvody, ale aj limity. Migráciu smerom do Maďarska poznačila neistota vzťahov medzi susednými krajinami, ktorá odradila viacerých záujemcov. Smer Rakúsko je limitovaný cenami, voľnými kapacitami, verejnou mienkou miestnych komunít a pod. Pre ďalší vývoj suburbanizácie do zahraničia bude dosť dôležitý aj postoj tamajších úradov a samotných pôvodných obyvateľov. Súčasný stav danej suburbanizácie je málo zdokumentovaný a to najmä vďaka ťažkostiam pri získavaní relevantných údajov.

5. SUBURBANIZÁCIA BRATISLAVY V OBDOBÍ 1991–2001

V socialistickom období sa Slovensko pasovalo s tradičnou „surovou“ urbanizáciou, ktorá sa prejavovala vyvolanými migračnými tlakmi z vidieka do sídliskových častí miest. Suburbanizačné aktivity boli v plienkach. Došlo k poklesu počtu pracujúcich v primárnom sektore, v roku 1980 ešte v troch obciach v zázemí Bratislavy – Hubice, Bellova Ves, Blahová vyše 50% ekonomicky aktívnych pracovalo v primárnom sektore, v roku 2001 dosahoval najvyšší podiel ekonomicky aktívnych v poľnohospodárstve v obci Hubice 31,7%. Napriek všetkému úsilíu centrálnych inštitúcií však slovenské obyvateľstvo ostávalo mentálne viac rurálne ako urbánne.

Suburbanizačné aktivity sa neobjavili okamžite ani po spoločenských zmenách po roku 1989. Úvod 90-tych rokov sa niesol v znamení ekonomického šoku, začínajúcej privatizácie, upadajúceho stavebníctva. Investičná aktivita rodín padla na minimum, ľudia žili vo veľkej ekonomickej neistote. Začiatok 90-tych rokov priniesol predsa len náznaky výstavby rodinných domov v blízkom zázemí Bratislavy, hlavne v severozápadnom smere. Ľudia sa začali obhliadať aj po starších neobývaných domoch v blízkych vidieckych oblastiach ako forme istej investície. Postupne sa v druhej polovici 90-tych rokov rozvinuli všetky 4 možné smery suburbanizácie Bratislavy – severovýchodný, resp. východný smer, juhovýchodný smer, severozápadný smer a juhozápadný smer. Severovýchodná zóna je smerom na Pezinok a Senec, juhovýchodná smerom na Šamorín, severozápadná smerom na Malacky a juhozápadná smeruje aj do zahraničia – Rakúska a Maďarska, najmä Kittsee, Berg, Wolfstahl, v Maďarsku Rajka, Bezenye.

Po roku 1996 sa zlepšili podmienky na výstavbu a kúpu bytov, rozvinuli sa hypotéky, stavebné sporenie, pribudol štátny fond rozvoja bývania. Niektoré skupiny ľudí sa dostali k veľ-

kým finančným prostriedkom vďaka privatizačným aktivitám. Dochádza k postupnému rozbiehaniu ekonomiky. Nástup suburbanizačných procesov je na svete na druhej strane aj kvôli nedostatku financií mnohých mladých rodín. Nedostatočný rodinný kapitál spôsobil záujem o lacnejšie stavenie na vidieku, pretože cenové rozdiely medzi mestom a vidiekom boli v tých časoch enormné.

Prvá fáza bratislavskej suburbanizácie vyznela ako budovanie rodinných domoch s veľkým pozemkom bohatšou vrstvou na voľných parcelách väčšinou na okraji intravilánu obcí ako napr. Limbach, Marianka, Záhorská Bystrica.

Druhá fáza sa prejavila ako komerčná výstavba v rukách veľkých investorov s vytváraním nových rezidenčných areálov priestorovo často oddelených od pôvodného intravilánu.

6. ANALÝZA REZIDENČNEJ SUBURBANIZÁCIE BRATISLAVY V OBDOBÍ 1991–2001

Analyzovali sme funkčný mestský región (fmr) vymedzený na základe štúdie A. Bezáka (Bezák, 1990), v ktorom sa nachádza popri Bratislave 108 obcí, z toho 101 vidieckych obcí a 7 so štatútom mesta. Obce sa nachádzajú v priestore 6 pôvodných okresov, dokonca 2 krajov, čo zároveň vystavuje isté vysvedčenie aj administratívne systému Slovenska. Najsevernejšou obcou je Kuklov z pôvodného okresu Senica, najjužnejšou obcou Bodiky v bývalom okrese Dunajská Streda, najvýchodnejšou Pusté Úľany v pôvodnom okrese Galanta, všetky z Trnavského kraja. Reálny nodálny priestor Bratislavy teda zahŕňa všetky obce z pôvodných okresov Bratislava, Malacky, Senec, Pezinok z Bratislavského kraja a niekoľko obcí z pôvodných okresov Dunajská Streda (29 obcí), Galanta (3 obce) a Senica (7 obcí) z Trnavského kraja.

Vývoj počtu trvalo obývaných bytov ponúka komparáciu medzi dvoma ostatnými intercenзовými obdobiami. Poslednej dekáde socialistickej etapy rástol počet bytov najviac v mestách skúmaného priestoru a v obci Rohožník, čo súviselo s prevádzkou cementárne. Relatívne najvyšší nárast počtu bytov bol v poradí Rohožník, Senec, Šamorín, Pezinok a Bratislava. Na druhom póle sa ocitli periférne, menej atraktívne vidiecke obce, ale prekvapivo aj obce typu Borinka, či Marianka. Marianka dosiahla v uvedenom období index rastu trvalo obývaných bytov len 90,2% a Borinka dokonca iba 87,3%. V celom funkčnom mestskom regióne Bratislava dosiahol index rastu trvalo obývaných bytov 121,2%. V samotnom centre regiónu – v Bratislave sledovaných údaj dosiahol hodnotu 126,9% a v zázemí regionálneho centra 108,9%. Je to potvrdenie známeho faktu, že v danom období sa zamerala bytová výstavba prednostne na hlavné mesto. Z celkového nárastu v danej dekáde 39 443 trvale obývaných bytov, až 34 203 pribudlo v samotnej Bratislave a len 5240 bytov v zázemí Bratislavy v obciach funkčného mestského regiónu Bratislava.

Očakávané zmeny v tomto smere prinieslo ponovembrové obdobie, ktoré môžeme doložiť údajmi z intercenзовého obdobia 1991 až 2001. Počet trvalo obývaných bytov v celom funkčného mestského regiónu Bratislava dosiahol index rastu 103%, pričom samotná Bratislava dosiahla index rastu 102,5% a zázemie v rámci fmr 104,2%. Prvým poznatkom je samozrejme výrazne nižší rast počtu trvalo obývaných bytov oproti predošlej dekáde. V období 1991 až 2001 pribudlo len 6763 trvalo obývaných bytov. Dôležitou zmenou je ale intraregionálne rozloženie rastu, keď v zázemí pribudlo výrazne viac takýchto bytov ako v centre – Bratislave. Svedčí to o tom, že mnohé rodiny z Bratislavy bratislavské byty prenajímajú a trvalo sa presídlili do zázemia. Reálne údaje môžu byť ešte výraznejšie v prospech zázemia, avšak nie všetci presídlenci si zahlásili aj zmenu v trvalom pobyte. Z pohľadu obcí najvyšší rast dosiahli

Hamuliakovo (index rastu 123,3%), tiež Miloslavov a Limbach. Mestá zázemia vykazujú nižšie relatívne hodnoty, v súbore je najvyššie Stupava na 19. mieste a Modra na 24. mieste, v absolútnych hodnotách však prevyšujú vidiecke obce. Najnižšie indexy rastu trvalo obývaných bytov dosiahli dopravné najizolovanejšie obce, pričom je zaujímavý fakt, že v tejto skupine obcí dominujú tri obce odrezané kanálom vodného diela Gabčíkovo – Bodíky, Dobrohošť, Vojka nad Dunajom. V týchto obciach dochádza k funkčnej transformácii bývania na druhé bývanie, či rekreačné využitie.

Dôležitým indikátorom potenciálnej suburbanizácie môžu byť aj neobývané byty v jednotlivých obciach. Najmenší podiel neobývaných bytov je v mestách regiónu. Z vidieckych obcí v tomto smere vynikajú obce v oblasti Žitného ostrova, naopak najväčší podiel neobývaných bytov nájdeme väčšinou na záhorskej strane zázemia Bratislavy.

Tabuľka 2. Vývoj počtu trvalo obývaných bytov v obciach fmr Bratislava

Názov obce	1	2	3	4	5	6
Hamuliakovo	205	227	280	110,73	123,35	10,26
Miloslavov	214	220	265	102,80	120,45	14,52
Limbach	269	274	330	101,86	120,44	21,43
Vlky	92	97	116	105,43	119,59	10,08
Zlaté Klasy	661	708	845	107,11	119,35	4,05
Zálesie	166	193	224	116,27	116,06	11,46
Hviezdoslavov	84	76	88	90,48	115,79	23,48
Kostolište	233	245	282	105,15	115,10	11,04
Kalinkovo	218	233	266	106,88	114,16	13,64
Plavecký Štvrtok	548	545	622	99,45	114,13	12,15
Rovinka	306	339	383	110,78	112,98	4,49
Báhoň	421	406	453	96,44	111,58	13,71
Dunajská Lužná	731	768	856	105,06	111,46	8,84
Hurbanova Ves	51	58	64	113,73	110,34	20,00
Mierovo	110	107	118	97,27	110,28	15,11
Budmerice	534	547	602	102,43	110,05	16,16
Borinka	197	172	188	87,31	109,30	28,24
Báč	102	100	109	98,04	109,00	10,66
Stupava	2360	2396	2610	101,53	108,93	9,56
Rohovce	245	281	305	114,69	108,54	4,71
Nový Život	537	550	596	102,42	108,36	9,70
Hrubý Šúr	171	185	200	108,19	108,11	12,28
Malinovo	350	366	395	104,57	107,92	5,28
Modra	2418	2665	2873	110,22	107,80	12,36
Štvrtok na Ostrove	420	439	473	104,52	107,74	7,25
Ivanka pri Dunaji	1448	1452	1561	100,28	107,51	11,21
Pezinok	5053	6490	6948	128,44	107,06	8,30
Zohor	908	862	921	94,93	106,84	13,76
Hrubá Borša	109	103	110	94,50	106,80	23,61
Lehnice	549	593	633	108,01	106,75	11,59
Rohožník	531	866	922	163,09	106,47	9,07
Kvetoslavov	236	248	264	105,08	106,45	21,19
Vinosady	279	296	315	106,09	106,42	18,81
Jablonové	339	316	336	93,22	106,33	22,58
Nová Dedinka	421	447	473	106,18	105,82	8,16
Viničné	470	455	480	96,81	105,49	13,67

Názov obce	1	2	3	4	5	6
Jakubov	376	368	387	97,87	105,16	15,69
Malacky	4445	5543	5812	124,70	104,85	6,50
Šamorín	2832	3775	3943	133,30	104,45	7,46
Kráľová pri Senci	409	426	444	104,16	104,23	19,57
Láb	433	414	431	95,61	104,11	15,49
Dubová	278	263	273	94,60	103,80	14,15
Hubice	111	134	139	120,72	103,73	2,11
Janíky	201	222	230	110,45	103,60	9,45
Blatná na Ostrove	203	226	234	111,33	103,54	10,69
Veľké Leváre	945	964	997	102,01	103,42	12,70
Suchohrad	227	177	183	77,97	103,39	31,97
Šenkvice	1140	1238	1277	108,60	103,15	10,70
Častá	602	595	612	98,84	102,86	18,07
Marianka	336	303	311	90,18	102,64	25,60
Čakany	141	152	156	107,80	102,63	15,68
Bratislava	127291	161494	165587	126,87	102,53	7,44
Moravský Ján	560	557	571	99,46	102,51	20,36
Most pri Bratislave	418	458	469	109,57	102,40	13,63
Sekule	488	468	479	95,90	102,35	19,63
Vištuk	419	392	401	93,56	102,30	14,68
Janovce	122	136	139	111,48	102,21	12,03
Chorvátsky Grob	501	478	488	95,41	102,09	13,01
Senec	3195	4486	4579	140,41	102,07	7,77
Jelka	929	983	1003	105,81	102,03	11,86
Lozorno	760	784	799	103,16	101,91	17,37
Tomášov	542	585	596	107,93	101,88	11,18
Svätý Jur	1598	1529	1555	95,68	101,70	8,21
Veľký Biel	648	617	627	95,22	101,62	11,94
Slovenský Grob	581	574	582	98,80	101,39	14,54
Píla	87	79	80	90,80	101,27	25,93
Veľká Paka	211	224	226	106,16	100,89	17,52
Blatné	468	424	426	90,60	100,47	16,80
Čenkovce	187	219	220	117,11	100,46	13,39
Závod	701	745	744	106,28	99,87	18,78
Sološnica	430	443	442	103,02	99,77	21,63
Bernolákovo	1446	1454	1447	100,55	99,52	15,53
Studienka	472	464	461	98,31	99,35	25,28
Záhorie	123	146	145	118,70	99,32	15,20
Plavecký Mikuláš	272	235	233	86,40	99,15	30,24
Ofdza	79	81	80	102,53	98,77	15,79
Jablonec	237	227	224	95,78	98,68	14,83
Gajary	873	810	798	92,78	98,52	22,07
Lakšárska N. Ves	339	325	320	95,87	98,46	30,89
Reca	415	387	380	93,25	98,19	17,21
Doľany	317	305	299	96,21	98,03	26,89
Veľký Grob	365	356	348	97,53	97,75	24,02
Trnávka	150	127	124	84,67	97,64	16,22

Názov obce	1	2	3	4	5	6
Pernek	285	248	242	87,02	97,58	31,44
Horný Bar	319	330	322	103,45	97,58	18,89
Kuchyňa	496	467	454	94,15	97,22	21,04
Malé Leváre	368	328	318	89,13	96,95	31,47
Záhorská Ves	541	478	462	88,35	96,65	26,43
Plavecký Peter	169	178	172	105,33	96,63	22,52
Bellova Ves	66	57	55	86,36	96,49	30,38
Vysoká pri Morave	653	579	558	88,67	96,37	19,13
Tureň	229	252	242	110,04	96,03	11,68
Pusté Úľany	493	485	465	98,38	95,88	18,56
Plavecké Podhradie	224	210	201	93,75	95,71	22,99
Čataj	287	281	268	97,91	95,37	16,25
Boldog	102	128	122	125,49	95,31	17,01
Kuklov	266	245	229	92,11	93,47	27,30
Macov	54	58	54	107,41	93,10	32,50
Kyselica	45	42	39	93,33	92,86	25,00
Vojka n. Dunajom	184	167	155	90,76	92,81	23,65
Blahová	105	108	100	102,86	92,59	23,66
Igram	172	172	158	100,00	91,86	19,80
Borský Jur	569	515	473	90,51	91,84	31,05
Kostolná pri Dunaji	142	141	129	99,30	91,49	23,67
Štefanová	115	105	96	91,30	91,43	27,27
Kaplná	230	218	196	94,78	89,91	14,04
Dobrohošť	153	135	119	88,24	88,15	30,41
Bodíky	146	124	108	84,93	87,10	34,55
Bílkové Humence	118	95	82	80,51	86,32	47,77

1 – počet trvalo obývaných bytov v roku 1980

2 – počet trvalo obývaných bytov v roku 1991

3 – počet trvalo obývaných bytov v roku 2001

4 – index rastu počtu bytov v období 1980 až 1991

5 – index rastu počtu bytov v období 1991 až 2001

6 – podiel neobývaných bytov na celkovom počte bytov v obci

7. ANALÝZA POPULAČNÉHO VÝVOJA VO FMR BRATISLAVA V OBDOBÍ 1991–2001

Pretože nie v každom prípade sa jednalo o intenzívny a kvalitatívny nárast obývanosti bytového fondu, je potrebné prihliadať aj na populačný vývoj v postkomunistickú dekádu. Zo 108 obcí funkčného mestského regiónu Bratislava zaznamenalo v danom období populačný rast 83 obcí, populačný pokles 24 obcí a obec Hubice si zachoval pôvodný počet obyvateľov. Najvyšší populačný rast dosiahol Limbach s indexom rastu 126,2%, nasledovaný obcami, Hamuliakovo a Miloslavov. Rast miest v zázemí Bratislavy zaostával v porovnaní s vidieckymi obcami, keď najviac populačne narástla Modra, čo stačilo na 34. miesto v súbore všetkých obcí funkčného mestského regiónu. Vyšší rast populácie neodzrkadľuje vždy aj kvalitatívny rozvoj. Pomerne rýchlo rástli aj niektoré vidiecke obce, ktoré nemožno spájať so suburbanizačným procesom, pretože vynikajú vyšším prirodzeným prírastkom nižších sociálnych skupín a nižším migrač-

ným prírastkom – Zlaté Klasy, Jelka, Lehnice, Plavecký Štvrtok. Naopak suburbanizačný rast je zrejmý popri Limbachu, Hamuliakove, Miloslavove aj v Ivanke pri Bratislave, Borinke či Dunajskej Lužnej. Najväčší úbytok populácie podobne ako trvalo obývaných bytov zaznamenali obce na pravom brehu kanála vodného diela Gabčíkovo – Bodíky, Vojka nad Dunajom a Dobrohošť.

Prekvapením je celkový úbytok obyvateľstva vo funkčnom mestskom regióne Bratislava. V danom období dosiahol index rastu populácie hodnotu 99,1%. Podieľa sa na tom hlavne Bratislava, kde bol prekvapivý prepad o 13 525 obyvateľov (index rastu 96,9%). Zázemie Bratislavy dosiahlo naopak rast o 7592 obyvateľov (index rastu 103,6%). Je predpoklad, že prevažná väčšina prírastku zázemia súvisí s populačnou stratou Bratislavy, avšak k presným dátam je ťažké sa dopracovať. Možno ponúknuť len niektoré príklady.

Z prisťahovaných v obciach okresu Malacky v období 1990–1997 viac ako 1/3 prisťahovaných pochádzala z Bratislavy v obciach – Borinka (68,8%), Marianka, Stupava, Veľké Leváre, Malé Leváre, Vysoká pri Morave, Zohor a Záhorská Ves (Morávková, Z., 1999). Boli to obce v tesnom susedstve Bratislavy, alebo na hlavných dopravných trasách s dobrou dostupnosťou.

Z prisťahovaných v okresoch Pezinok a Senec v období 1991–1997 viac ako 1/3 pochádzala z Bratislavy v okrese Pezinok v obciach – Častá (57,2%), Svätý Jur, Viničné, Limbach, Dubová, v okrese Senec v obciach Rovinka (58,7%), Dunajská Lužná, Kalinkovo, Bernolákovo, Hamuliakovo, Most pri Bratislave, Miloslavov, Malinovo, Kráľová pri Senci, Chorvátsky Grob, Vlky, Veľký Biel, Hurbanova Ves a Senec (Kebisová, K., 1999).

V južnej časti okresu Senec v rokoch 1993–1999 sledoval Szalai, pričom zistil, že prisťahovalci z Bratislavy v Dunajskej Lužnej tvorili 54% prisťahovaných, v Hamuliakove 51%, v Kalinkove 54%, v Rovinke 81%, v Miloslavove 76%, v Moste pri Bratislave 60%, v Tomášove 36% (Szalai, Z. 2002). Popri oficiálnych údajoch treba brať do úvahy aj skryté sťahovanie z Bratislavy ľudí, ktorí bývali roky v Bratislave, avšak s trvalým pobytom v inej obci Slovenska.

Zaujímavé je intraregionálne rozloženie dynamiky populácie na základe rozmiestnenia obcí. Obce do vzdialenosti 25 kilometrov od centra Bratislavy dosiahli index rastu 105,9%, obce do vzdialenosti 35 kilometrov dosiahli index rastu 104,7%, obce do vzdialenosti 45 kilometrov dosiahli index rastu 103,3% a obce vzdialené 45 kilometrov a viac dosiahli index rastu 102,8%. Možno teda tvrdiť, že medzi vzdialenosťou obcí od Bratislavy a ich populačným rastom je priama úmera.

Tabuľka 3. Najväčší relatívny populačný rast obcí vo fmr Bratislava v období 1991–2001

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

8. SUBURBANIZÁCIA PO ROKU 2001

Suburbanizácia po roku 2001 nabrala jasnejšie kontúry. Viac sa diferencovalo zázemie Bratislavy, čoraz viac sa prehĺbujú rozdiely medzi obcami, kde prebieha a kde naopak zaostáva suburbanizačný proces. Takisto sa čoraz viac kryštalizujú aj formy rezidenčnej suburbanizácie v jednotlivých obciach a mikroregiónoch v zázemí mesta.

V súčasnosti sa čaká na ukončenie cenového obdobia, aby nové údaje zo sčítania obyvateľstva v roku 2011 pomohli vyhodnotiť uplynulých desať rokov v zázemí Bratislavy. Napriek neúplným dátam už môžeme naznačiť niektoré trendy z údajov, ktoré sú k dispozícii za roky 2001 až 2008.

Prepojenosť obcí v zázemí s Bratislavou môžeme dokumentovať s pomocou údajov o dennej dochádzke za prácou v roku 2001. Z mestského funkčného regiónu Bratislava dosiahol najvyšší podiel dochádzky do Bratislavy hodnotu 94%, a to v obci Most pri Bratislave, ktorá leží v tesnom susedstve Bratislavy. Vyše 75% ekonomicky aktívnych dochádzalo do Bratislavy aj z ďalších 14 obcí Stupava, Marianka, Ivanka pri Dunaji, Malinovo, Svätý Jur, Dunajská Lužná, Zohor, Chorvátsky Grob, Rovinka, Tomášov, Šamorín, Bernolákovo, Miloslavov, Senec. Pozoruhodná je silná odchádzka z miest, ktoré by mali byť alternatívou k Bratislave, avšak sú v úplnom ekonomickom tieni hlavného mesta. Popri Stupave, Svätom Jure, Šamoríne a Senci s odchádzkou nad 75% aj 74% ekonomicky aktívnych Pezínčanov a viac ako 50% ekonomicky aktívnych Malačanov a Modranov odchádza denne za prácou do Bratislavy. Závislosť na dennej dochádzke za prácou vo funkčnom mestskom regióne Bratislava klesá úmerne so vzdialenosťou od Bratislavy a hlavných dopravných koridorov. Najnižšia odchádzka za prácou do Bratislavy je vo vzdialených obciach Záhoria a Podunajska – Plavecký Peter (12%), Bílkove Humence, Plavecký Mikuláš, Štefanová, Plavecké Podhradie, Hrubý Šúr.

Atraktivitu jednotlivých obcí môže naznačovať aj hrubá migrácia. V období 2001 až 2008 sa v zázemí Bratislavy v rámci mestského funkčného regiónu najviac ľudí prisťahovalo do miest. Najviac imigrantov mali v poradí Pezínok, Senec, Malacky, Šamorín, Stupava a Modra. Posledné mesto z regiónu Svätý Jur obsadilo spomedzi 108 obcí 11. miesto. Pred Svätý Jur sa počtom imigrantov dostali vidiecke obce, ktoré patria k najvýznamnejším pilierom suburbanizácie Bratislavy – Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo, Dunajská Lužná a Chorvátsky Grob. U všetkých spomínaných obciach došlo v porovnaní s obdobím 1995–2001 k akcelerácii migrácie. V každej z nich pribudlo v období 2001–2008 vyše 1000 nových prihlásených občanov. Niektoré ďalšie atraktívne obce z pohľadu bývania nedosiahli toľko imigrantov, pretože vzhľadom na svoju veľkosť majú limitované možnosti rastu – Limbach, Viničné, Zálesie, Kalinkovo a pod. Najmenej imigrantov mali malé periférne obce funkčného mestského regiónu ako napr. Bodíky, Bílkove Humence, Kyselica, Bellova Ves, Mierovo. Je zaujímavé, že vybudovaním kanála odrezané obce Vojka nad Dunajom, Bodíky a Dobrohošť majú rozdielny vývoj. Kým Vojka nad Dunajom a Dobrohošť populačne napredujú, Bodíky populačne upadajú.

Celkový populačný vývoj v obciach mestského funkčného regiónu Bratislava v období po roku 2001 vyjadríme indexom rastu 2008/2001. V uvedenom období sme zaznamenali v zázemí Bratislavy príklady enormného rastu. Najväčší populačný rast zaznamenala v danom období obec Zálesie s rastom 75% (nárast zo 749 na 1311 obyvateľov), nasledujúca obec bola Miloslavov, ktorá dosiahla index rastu 170,1%. Od roku 2001 sa zvýšil počet jej obyvateľov z 867 na 1475 v roku 2008. Tretím výrazným rastom sa môže pochváliť obec Chorvátsky Grob s indexom rastu 167,9%. Silný rast nad 30% zaznamenali v danom období aj obce Limbach, Hamuliakovo, Hviezdoslavov, Rovinka, Dunajská Lužná, Macov a Čenkovce. Z populačne veľkých obcí si udržali vysoký rast okrem Dunajskej Lužnej aj Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo. Z populačne malých obcí nabrali kurz rastu okrem Hviezdoslavova aj Borinka, Macov, Hrubá Borša, Hurbanova Ves a Oľdza. Z miest mala v danom období najvyšší rast Stupava, ktorá dosiahla index rastu vyše 109%.

Je pozoruhodné, že v porovnaní s obdobím 1995–2001 drvivá väčšina obcí vo funkčnom mestskom regióne Bratislava zrýchlila rast, čo svedčí o pozitívnom trende smerom k suburbanizácii. Okrem lídrov v raste za obdobie 2001–2008 Zálesie, Miloslavov a Chorvátsky Grob, akcelerovali tradične suburbanizované obce ako Dunajská Lužná a Rovinka na prahu Žitného ostrova a Marianka v Malých Karpatoch. Jedinými obcami v regióne, ktoré populačne nerástli v období 2001–2008 sú Bodíky a Báč na Žitnom ostrove, Bílkove Humence a Láb na Záhori,

Igram, Štefanová a Kaplna na severovýchodnom okraji funkčného mestského regiónu (vojenský obvod Záhorie je špecifický priestorový útvar, ktorý nepovažujeme za typickú obec).

9. BYTOVÁ VÝSTAVBA V BRATISLAVSKOM KRAJI

Bratislavský kraj pozostáva zo 73 vidieckych obcí a 7 miest, rozkladá sa na 2053 km². V kraji žilo 610 850 obyvateľov (k 31.12.2007), čo predstavuje hustotu 298 obyvateľov na km². Vyše 17% obyvateľov malo pri sčítaní 2001 vysokoškolské vzdelanie, čo je výrazne vyššia hodnota ako pri ostatných krajoch. Bratislavský samosprávny kraj je migračne prírastkový, napr. v roku 2007 bolo pozitívne migračné saldo 3543 obyvateľov.

Bytová výstavba akcelerovala po roku 2001. V prvej dekáde nového tisícročia počet dokončených bytov v Bratislavskom kraji stúpala až do roku 2007, kedy dosiahol hodnotu 5736 bytov, potom v dôsledku nasýtenosti trhu mierne klesol.

Cena bytov podľa Gádošiovej (Gádošiová, 2009) v novostavbách počas prvého polroku 2008 m² stál v Bratislave 2165 Eur, v Prahe 2486, vo Viedni 2614, v Budapešti 1290, priemerný medziročný rast cien bol však v Bratislave enormný 23,9%. Bolo to obdobie, kedy vrcholili cenové hladiny, ktoré utišila nastupujúca svetová hospodárska kríza.

Bytová výstavba v rokoch 2001 až 2008

V Bratislavskom kraji bolo za uvedené obdobie dokončených 30 826 bytov, z toho najviac v okresoch Bratislava II, Bratislava III a Senec. Z obcí bola najintenzívnejšia výstavba v Pezinku, Chorvátskom Grobe, Stupave, Senci, Ivanke pri Dunaji, Malackách, Bernolákove, Moste pri Bratislave

V roku 2008 bolo na Slovensku dokončených 17184 bytov, z toho v Bratislavskom kraji 5563, čím kraj ďaleko predčil ostatné kraje, o polovicu menej bytov dokončili v susednom Trnavskom kraji. Z 5563 bytov bolo 2184 v rodinných domoch v obciach v rokoch 2003–2008.

10. ZÁVER

Z analýzy je zjavné, že zázemie Bratislavy javí znaky, ktoré sú typické pre suburbanizačné procesy. V rámci funkčného mestského regiónu Bratislava, ktorý môžeme objektívne považovať za potenciálny priestor pre suburbanizačné procesy nasledujúcich dekád, vznikajú lokality, ktoré rozhodnutiami a spracovaním územných plánov sú pripravené zdvojnásobiť svoju súčasnú populačnú veľkosť. Budúcnosť sa odvíja od preferencií potenciálnych presídlencov, od cien pozemkov a nehnuteľností v komparácii Bratislava a (lebo) zázemie. Otázkou ostáva, či by sa do reálneho zázemia mesta nemali začleniť aj prímestské sídla v rámci administratívneho vymedzenia Bratislavy – Záhorská Bystrica, Vajnory, Jarovce, Rusovce, Čunovo, ktoré si udržali vidiecke znaky, stavebne nezrástli s Bratislavou a prejavujú sa rezidenčnou dynamikou (rozsiahla separovaná obytná zóna sa vytvorila v Záhorskej Bystrici, administratívnej súčasť Bratislavy).

Prvá dekáda 21. storočia praje intenzívnej suburbanizačnej aktivite. Bezák, ktorý skúmal migrácie v rokoch 1996 až 2004, zistil, že mestá stratili v prospech vidieka vyše 62 000 obyvateľov, z ktorých 81,5% sa sťahovala do toho istého funkčného mestského regiónu (Bezák, 2006). Čo sa týka dennej dochádzky za prácou, tam sa objavila protismernosť dochádzky za prácou. Ekonomicky aktívni obyvatelia zo suburbanálnych oblastí dochádzajú väčšinou do mesta,

naopak nižšie vrstvy z mesta, ktoré nemajú na bývanie v suburbánných zónach prichádzajú pracovať do primárneho sektora do skladového hospodárstva, veľkoobchodu.

V súčasnosti sa však objavujú znaky spomalenia, prehodnocovania typov a foriem výstavby. Je jasné, že hromadné natlačenie ľudí do relatívne malých priestorov nenaplnilo túžbu mnohých rodín po vyššom štandarde bývania a kvality života. Čoraz viac sa objavujú inzeráty s ponukou na predaj domov, či bytov v suburbánnej zóne. Investori zápasia aj s ťažším predajom novostavieb v niektorých lokalitách. Mnoho rodín sa vrátilo do mesta z dôvodu neprijateľných časových strát pri dochádzke za prácou a do škôl. Kým pred pár rokmi bol problematický smer od Záhoria a Pezinka, teraz je neúnosná situácia v smere od Senca a hlavne Šamorína. Tu sa môžu časové straty pohybovať v desiatkach minút. Boom vystrieda racionálne uvažovanie, prerátavanie a hlavne dôraz na kvalitu nehnuteľnosti a prostredia.

Tabuľka 4. Identifikácia obcí vo fmr Bratislava

Identifikácia	Názov obce	Okres	Kraj
1	Báč	Dunajská Streda	Trnavský
2	Bellova Ves	Dunajská Streda	Trnavský
3	Blahová	Dunajská Streda	Trnavský
4	Blatná na Ostrove	Dunajská Streda	Trnavský
5	Bodíky	Dunajská Streda	Trnavský
6	Čakany	Dunajská Streda	Trnavský
7	Čenkovce	Dunajská Streda	Trnavský
8	Dobrohošť	Dunajská Streda	Trnavský
9	Horný Bar	Dunajská Streda	Trnavský
10	Hubice	Dunajská Streda	Trnavský
11	Hviezdoslavov	Dunajská Streda	Trnavský
12	Janíky	Dunajská Streda	Trnavský
13	Kvetoslavov	Dunajská Streda	Trnavský
14	Kyselica	Dunajská Streda	Trnavský
15	Lehnice	Dunajská Streda	Trnavský
16	Macov	Dunajská Streda	Trnavský
17	Mierovo	Dunajská Streda	Trnavský
18	Nový Život	Dunajská Streda	Trnavský
19	Oľdza	Dunajská Streda	Trnavský
20	Rohovce	Dunajská Streda	Trnavský
21	Šamorín	Dunajská Streda	Trnavský
22	Štvrtok na Ostrove	Dunajská Streda	Trnavský
23	Trnávka	Dunajská Streda	Trnavský
24	Veľká Paka	Dunajská Streda	Trnavský
25	Vojka nad Dunajom	Dunajská Streda	Trnavský
26	Zlaté Klasy	Dunajská Streda	Trnavský
27	Jánovce	Galanta	Trnavský
28	Jelka	Galanta	Trnavský
29	Pusté Úľany	Galanta	Trnavský
30	Veľký Grob	Galanta	Trnavský
31	Borinka	Malacky	Bratislavský
32	Gajary	Malacky	Bratislavský
33	Jablonové	Malacky	Bratislavský
34	Jakubov	Malacky	Bratislavský
35	Kostolište	Malacky	Bratislavský

Identifikácia	Názov obce	Okres	Kraj
36	Kuchyňa	Malacky	Bratislavský
37	Láb	Malacky	Bratislavský
38	Lozorno	Malacky	Bratislavský
39	Malacky	Malacky	Bratislavský
40	Malé Leváre	Malacky	Bratislavský
41	Marianka	Malacky	Bratislavský
42	Pernek	Malacky	Bratislavský
43	Plavecké Podhradie	Malacky	Bratislavský
44	Plavecký Mikuláš	Malacky	Bratislavský
45	Plavecký Štvrtok	Malacky	Bratislavský
46	Rohožník	Malacky	Bratislavský
47	Sološnica	Malacky	Bratislavský
48	Studienka	Malacky	Bratislavský
49	Stupava	Malacky	Bratislavský
50	Suchohrad	Malacky	Bratislavský
51	Veľké Leváre	Malacky	Bratislavský
52	Vysoká pri Morave	Malacky	Bratislavský
53	Záhorie (vojenský obvod)	Malacky	Bratislavský
54	Záhorská Ves	Malacky	Bratislavský
55	Závod	Malacky	Bratislavský
56	Zohor	Malacky	Bratislavský
57	Báhoň	Pezinok	Bratislavský
58	Budmerice	Pezinok	Bratislavský
59	Častá	Pezinok	Bratislavský
60	Doľany	Pezinok	Bratislavský
61	Dubová	Pezinok	Bratislavský
62	Jablonec	Pezinok	Bratislavský
63	Limbach	Pezinok	Bratislavský
64	Modra	Pezinok	Bratislavský
65	Pezinok	Pezinok	Bratislavský
66	Pila	Pezinok	Bratislavský
67	Slovenský Grob	Pezinok	Bratislavský
68	Svätý Jur	Pezinok	Bratislavský
69	Šenkvice	Pezinok	Bratislavský
70	Štefanová	Pezinok	Bratislavský
71	Viničné	Pezinok	Bratislavský
72	Vinosady	Pezinok	Bratislavský
73	Vištuk	Pezinok	Bratislavský
74	Bernolákovo	Senec	Bratislavský
75	Blatné	Senec	Bratislavský
76	Boldog	Senec	Bratislavský
77	Čataj	Senec	Bratislavský
78	Dunajská Lužná	Senec	Bratislavský
79	Hamuliakovo	Senec	Bratislavský
80	Hrubá Borša	Senec	Bratislavský
81	Hrubý Šúr	Senec	Bratislavský
82	Hurbanova Ves	Senec	Bratislavský
83	Chorvátsky Grob	Senec	Bratislavský
84	Igram	Senec	Bratislavský
85	Ivanka pri Dunaji	Senec	Bratislavský
86	Kalinkovo	Senec	Bratislavský
87	Kaplňa	Senec	Bratislavský

Identifikácia	Názov obce	Okres	Kraj
88	Kostolná pri Dunaji	Senec	Bratislavský
89	Kráľová pri Senci	Senec	Bratislavský
90	Malinovo	Senec	Bratislavský
91	Miloslavov	Senec	Bratislavský
92	Most pri Bratislave	Senec	Bratislavský
93	Nová Dedinka	Senec	Bratislavský
94	Reca	Senec	Bratislavský
95	Rovinka	Senec	Bratislavský
96	Senec	Senec	Bratislavský
97	Tomášov	Senec	Bratislavský
98	Tureň	Senec	Bratislavský
99	Veľký Biel	Senec	Bratislavský
100	Vlky	Senec	Bratislavský
101	Zálesie	Senec	Bratislavský
102	Bilkove Humence	Senica	Trnavský
103	Borský Svätý Jur	Senica	Trnavský
104	Kuklov	Senica	Trnavský
105	Lakšárska Nová Ves	Senica	Trnavský
106	Moravský Svätý Ján	Senica	Trnavský
107	Plavecký Peter	Senica	Trnavský
108	Sekule	Senica	Trnavský

Tabuľka 5. Podiel odchádzajúcich do jadrového mesta z obcí fmr Bratislava v roku 2001

Poradie	Názov obce	Odchádza			Identifikácia
		Spolu	z toho do Bratislavy		
			absolútne	%	
1	Most pri Bratislave	501	471	94,0	92
2	Stupava	2095	1902	91,0	49
3	Marianka	319	278	87,0	41
4	Ivanka pri Dunaji	1400	1219	87,0	85
5	Malinovo	403	347	86,0	90
6	Svätý Jur	1483	1242	84,0	68
7	Dunajská Lužná	872	717	82,0	78
8	Zohor	1067	863	81,0	56
9	Chorvátsky Grob	510	413	81,0	83
10	Rovinka	410	331	81,0	95
11	Tomášov	536	431	80,0	97
12	Šamorín	2684	2065	77,0	21
13	Bernolákovo	1439	1099	76,0	74
14	Miloslavov	253	192	76,0	91
15	Senec	3042	2313	76,0	96
16	Pezinok	4241	3159	74,0	65
17	Lozorno	734	536	73,0	38
18	Kalinkovo	384	282	73,0	86
19	Hubice	110	79	72,0	10
20	Štvrtok na Ostrove	442	319	72,0	22
21	Borinka	145	104	72,0	31
22	Nová Dedinka	546	395	72,0	93
23	Kvetoslavov	219	153	70,0	13
24	Zálesie	240	168	70,0	101

Poradie	Názov obce	Odchádza			Identifikácia
		Spolu	z toho do Bratislavy		
			absolútne	%	
25	Jánovce	149	103	69,0	27
26	Vlky	114	78	68,0	100
27	Nový Život	487	327	67,0	18
28	Slovenský Grob	586	394	67,0	67
29	Báhoň	415	272	66,0	57
30	Veľký Biel	538	355	66,0	99
31	Vysoká pri Morave	437	284	65,0	52
32	Jablonové	303	195	64,0	33
33	Hamuliakovo	256	163	64,0	79
34	Hrubá Borša	98	63	64,0	80
35	Veľká Paka	169	107	63,0	24
36	Blatné	335	211	63,0	75
37	Plavecký Štvrtok	510	317	62,0	45
38	Šenkvice	1302	798	61,0	69
39	Zlaté Klasy	589	352	60,0	26
40	Pusté Úľany	430	259	60,0	29
41	Veľký Grob	362	219	60,0	30
42	Záhorská Ves	329	199	60,0	54
43	Malacky	3071	1807	59,0	39
44	Kráľová pri Senci	426	253	59,0	89
45	Reca	417	248	59,0	94
46	Čakany	174	101	58,0	6
47	Janíky	230	134	58,0	12
48	Modra	2058	1189	58,0	64
49	Tureň	247	143	58,0	98
50	Vojka nad Dunajom	115	66	57,0	25
51	Jelka	708	401	57,0	28
52	Láb	384	220	57,0	37
53	Limbach	354	203	57,0	63
54	Čataj	245	139	57,0	77
55	Blahová	63	35	56,0	3
56	Kuchyňa	438	245	56,0	36
57	Lehnice	474	258	54,0	15
58	Pernek	207	111	54,0	42
59	Hviezdoslavov	64	34	53,0	11
60	Mierovo	128	67	52,0	17
61	Bellova Ves	47	24	51,0	2
62	Ofdza	57	29	51,0	19
63	Viničné	433	218	50,0	71
64	Kaplna	278	138	50,0	87
65	Čenkovce	245	120	49,0	7
66	Rohožník	758	374	49,0	46
67	Dobrohošť	75	36	48,0	8
68	Rohovce	294	140	48,0	20
69	Vištuk	430	207	48,0	73
70	Hurbanova Ves	62	30	48,0	82
71	Igram	184	87	47,0	84
72	Veľké Leváre	658	294	45,0	51
73	Borský Svätý Jur	332	151	45,0	103

Poradie	Názov obce	Odchádza			Identifikácia
		Spolu	z toho do Bratislavy		
			absolútne	%	
74	Horný Bar	239	106	44,4	9
75	Boldog	109	48	44,0	76
76	Kostolná pri Dunaji	147	65	44,0	88
77	Moravský Svätý Ján	561	249	44,0	106
78	Báč	104	44	42,0	1
79	Jablonec	323	136	42,0	62
80	Kyselica	41	17	41,0	14
81	Macov	39	16	41,0	16
82	Závod	972	399	41,0	55
83	Častá	613	251	41,0	59
84	Lakšárska Nová Ves	248	101	41,0	105
85	Budmerice	525	210	40,0	58
86	Malé Leváre	325	127	39,0	40
87	Blatná na Ostrove	176	67	38,0	4
88	Vinosady	286	109	38,0	72
89	Trnávka	103	38	37,0	23
90	Gajary	666	248	37,0	32
91	Studienka	489	183	37,0	48
92	Dubová	358	131	37,0	61
93	Kostolište	284	103	36,0	35
94	Bodíky	62	22	35,0	5
95	Sološnica	521	180	35,0	47
96	Sekule	458	162	35,0	108
97	Suchohrad	138	47	34,0	50
98	Píla	79	27	34,0	66
99	Doľany	363	118	33,0	60
100	Kuklov	153	44	29,0	104
101	Jakubov	350	98	28,0	34
102	Hrubý Šúr	169	48	28,0	81
103	Plavecké Podhradie	152	37	24,0	43
104	Štefanová	99	24	24,0	70
105	Plavecký Mikuláš	183	43	23,0	44
106	Bilkove Humence	61	13	21,0	102
107	Plavecký Peter	187	23	12,0	107
108	Záhorie (vojenský obvod)	265	30	11,0	53

Tabuľka 6. Počet prisťahovaných obyvateľov v obciach funkčného mestského regiónu Bratislava v období 1995 až 2008

Poradie	Názov obce	Počet prisťahovaných 1995 - 2008	z toho v rokoch		Identifikácia
			1995-2001	2002-2008	
1	Pezinok	5 752	2 554	3 198	65
2	Senec	4 708	1 837	2 871	96
3	Malacky	3 971	1 836	2 135	39
4	Šamorín	3 674	1 324	2 350	21
5	Stupava	3 421	1 484	1 937	49
6	Modra	2 272	957	1 315	64
7	Ivanka pri Dunaji	2 240	816	1 424	85
8	Bernolákovo	1 751	686	1 065	74
9	Dunajská Lužná	1 677	465	1 212	78

Poradie	Názov obce	Počet prisťahovaných 1995 - 2008	z toho v rokoch		Identifikácia
			1995-2001	2002-2008	
10	Chorvátsky Grob	1 664	278	1 386	83
11	Svätý Jur	1 323	551	772	68
12	Šenkvice	1 228	512	716	69
13	Rohožník	1 070	465	605	46
14	Veľké Leváre	1 055	506	549	51
15	Veľký Biel	958	447	511	99
16	Limbach	933	378	555	63
17	Gajary	917	387	530	32
18	Miloslavov	899	200	699	91
19	Zohor	890	455	435	56
20	Jelka	875	446	429	28
21	Rovinka	866	189	677	95
22	Závod	806	344	462	55
23	Lozorno	780	358	422	38
24	Viničné	773	290	483	71
25	Zálesie	746	133	613	101
26	Lehnice	732	306	426	15
27	Zlaté Klasy	731	348	383	26
28	Báhoň	729	313	416	57
29	Vysoká pri Morave	714	287	427	52
30	Budmerice	707	280	427	58
31	Most pri Bratislave	661	210	451	92
32	Tomášov	654	256	398	97
33	Nová Dedinka	648	244	404	93
34	Nový Život	637	293	344	18
35	Záhorská Ves	630	288	342	54
36	Plavecký Štvrtok	626	265	361	45
37	Slovenský Grob	617	245	372	67
38	Blatné	576	246	330	75
39	Marianka	562	194	368	41
40	Hamuliakovo	552	199	353	79
41	Častá	551	248	303	106
42	Moravský Svätý Ján	551	270	281	59
43	Vinosady	522	199	323	72
44	Pusté Úľany	518	185	333	29
45	Horný Bar	498	97	401	9
46	Čenkovce	493	112	381	7
47	Kostolište	487	177	310	35
48	Malinovo	484	152	332	90
49	Kuchyňa	468	194	274	36
50	Studienka	457	206	251	48
51	Sekule	450	184	266	108
52	Štvrtok na Ostrove	437	212	225	22
53	Kvetoslavov	436	189	247	13
54	Jakubov	435	177	258	89
55	Kráľová pri Senci	435	154	281	34
56	Kalinkovo	417	126	291	86
57	Borský Svätý Jur	416	202	214	103
58	Malé Leváre	398	165	233	40

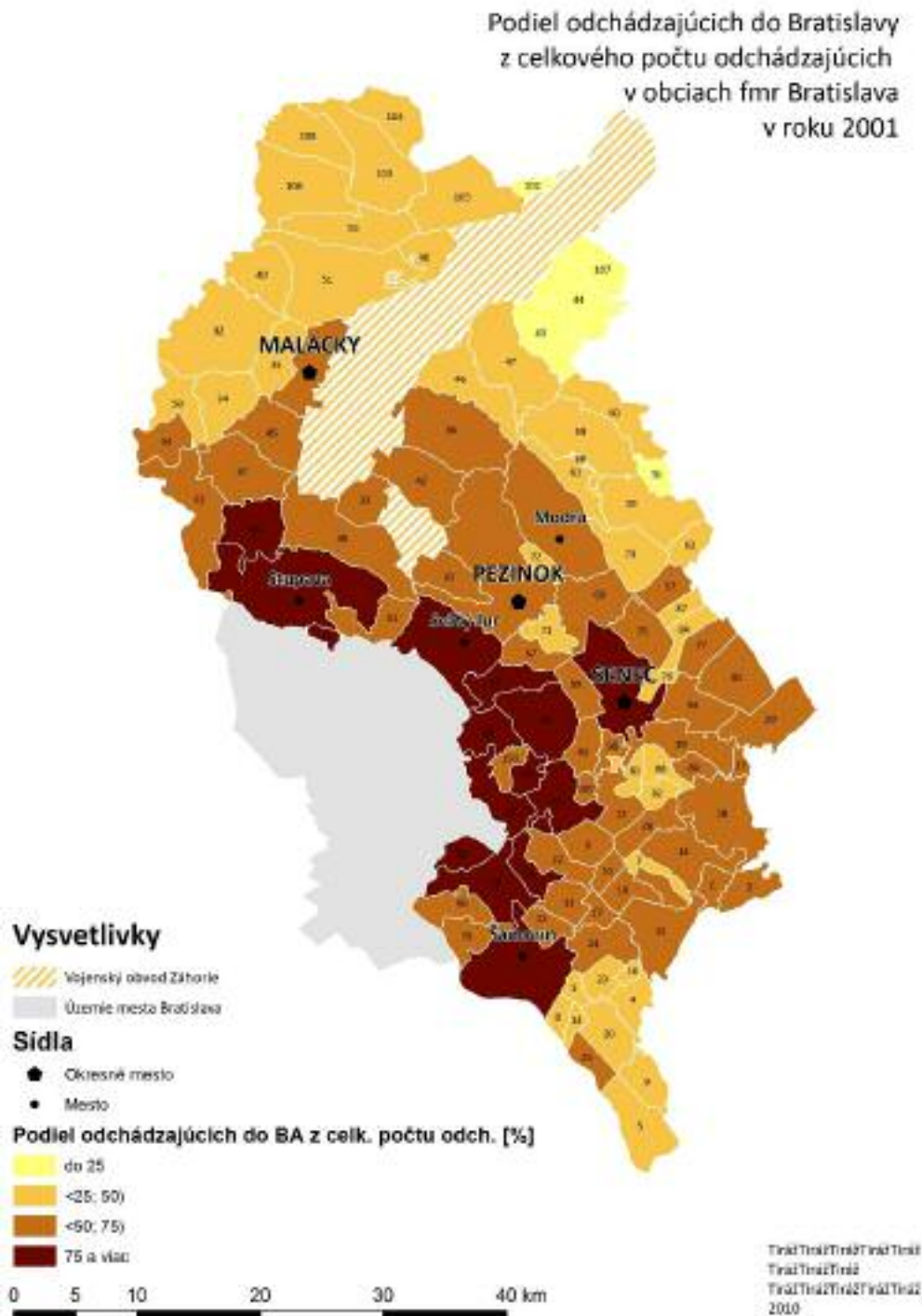
Poradie	Názov obce	Počet prisťahovaných 1995 - 2008	z toho v rokoch		Identifikácia
			1995-2001	2002-2008	
59	Reca	392	177	215	94
60	Veľký Grob	388	200	188	30
61	Sološnica	371	158	213	47
62	Vištuk	352	164	188	73
63	Láb	348	160	188	37
64	Rohovce	339	117	222	20
65	Jablonové	336	168	168	33
66	Veľká Paka	333	138	195	24
67	Lakšárska Nová Ves	330	150	180	105
68	Čataj	321	142	179	77
69	Blatná na Ostrove	297	115	182	4
70	Dubová	297	151	146	61
71	Jablonec	295	123	172	62
72	Hviezdoslavov	278	102	176	11
73	Kuklov	269	110	159	104
74	Báč	261	107	154	1
75	Pernek	255	102	153	42
76	Tureň	239	67	172	98
77	Borinka	221	78	143	31
78	Suchohrad	219	95	124	50
79	Doľany	204	99	105	60
80	Janíky	196	63	133	12
81	Plavecké Podhradie	194	76	118	43
82	Hubice	191	61	130	10
83	Hrubá Borša	187	81	106	80
84	Hrubý Šúr	181	92	89	81
85	Trnávka	172	69	103	23
86	Kostolná pri Dunaji	168	70	98	88
87	Kaplna	163	70	93	87
88	Plavecký Peter	163	67	96	107
89	Dobrohošť	160	42	118	8
90	Čakany	157	77	80	6
91	Plavecký Mikuláš	155	76	79	44
92	Igram	152	58	94	84
93	Oľdza	150	35	115	19
94	Jánovce	143	80	63	27
95	Vlky	143	51	92	100
96	Vojka nad Dunajom	129	24	105	25
97	Blahová	121	50	71	3
98	Boldog	117	33	84	76
99	Píla	114	59	55	66
100	Hurbanova Ves	110	42	68	82
101	Macov	106	33	73	16
102	Štefanová	105	55	50	70
103	Mierovo	92	54	38	17
104	Záhorie (vojenský obvod)	89	54	35	53
105	Bellova Ves	79	24	55	2
106	Kyselica	52	20	32	14
107	Bilkove Humence	50	25	25	102
108	Bodíky	47	20	27	5

Zdroj: *Bilancia pohybu obyvateľstva 1995 - 2008, Štatistický úrad Slovenska*

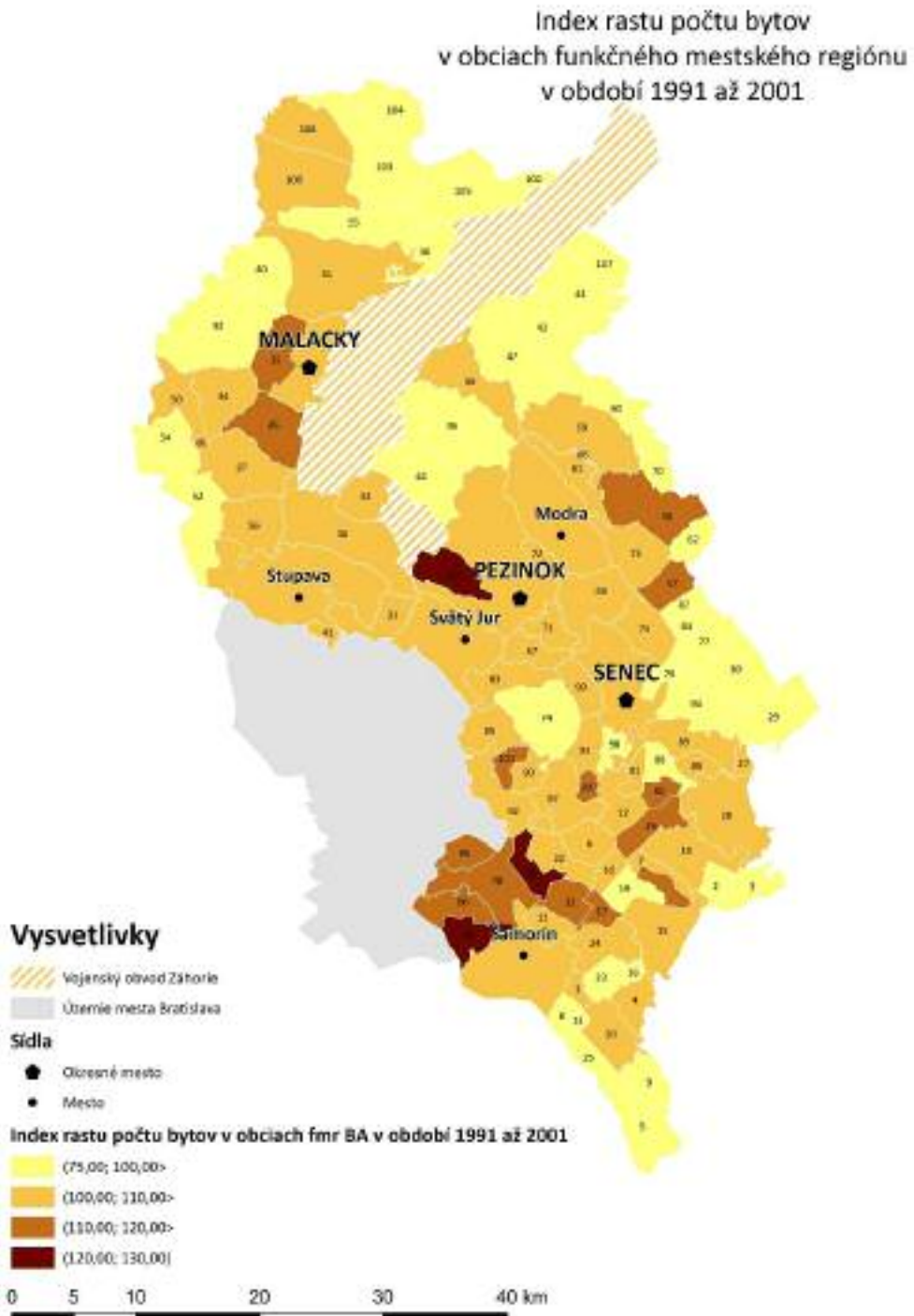
Mapa 1.



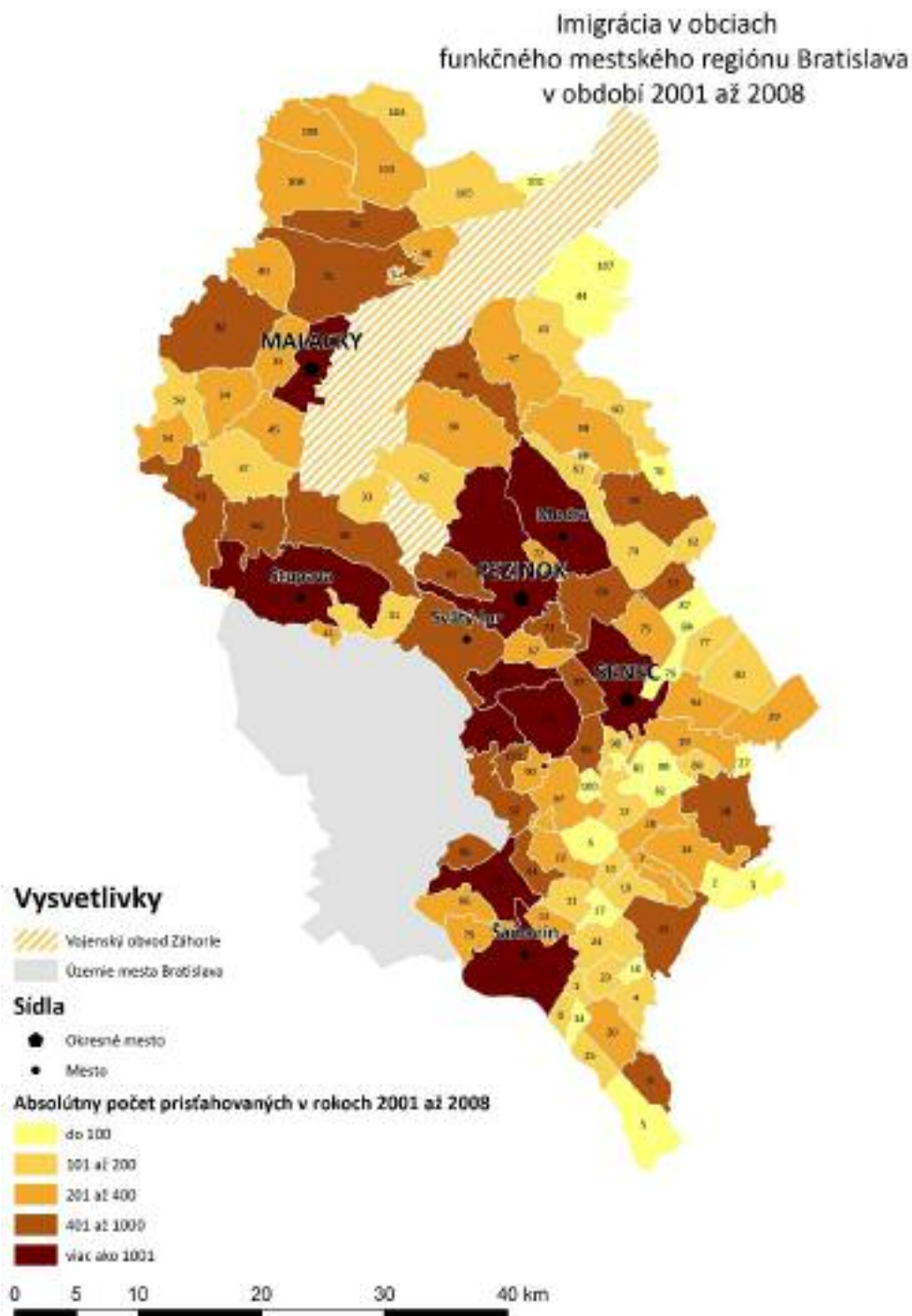
Mapa 2.



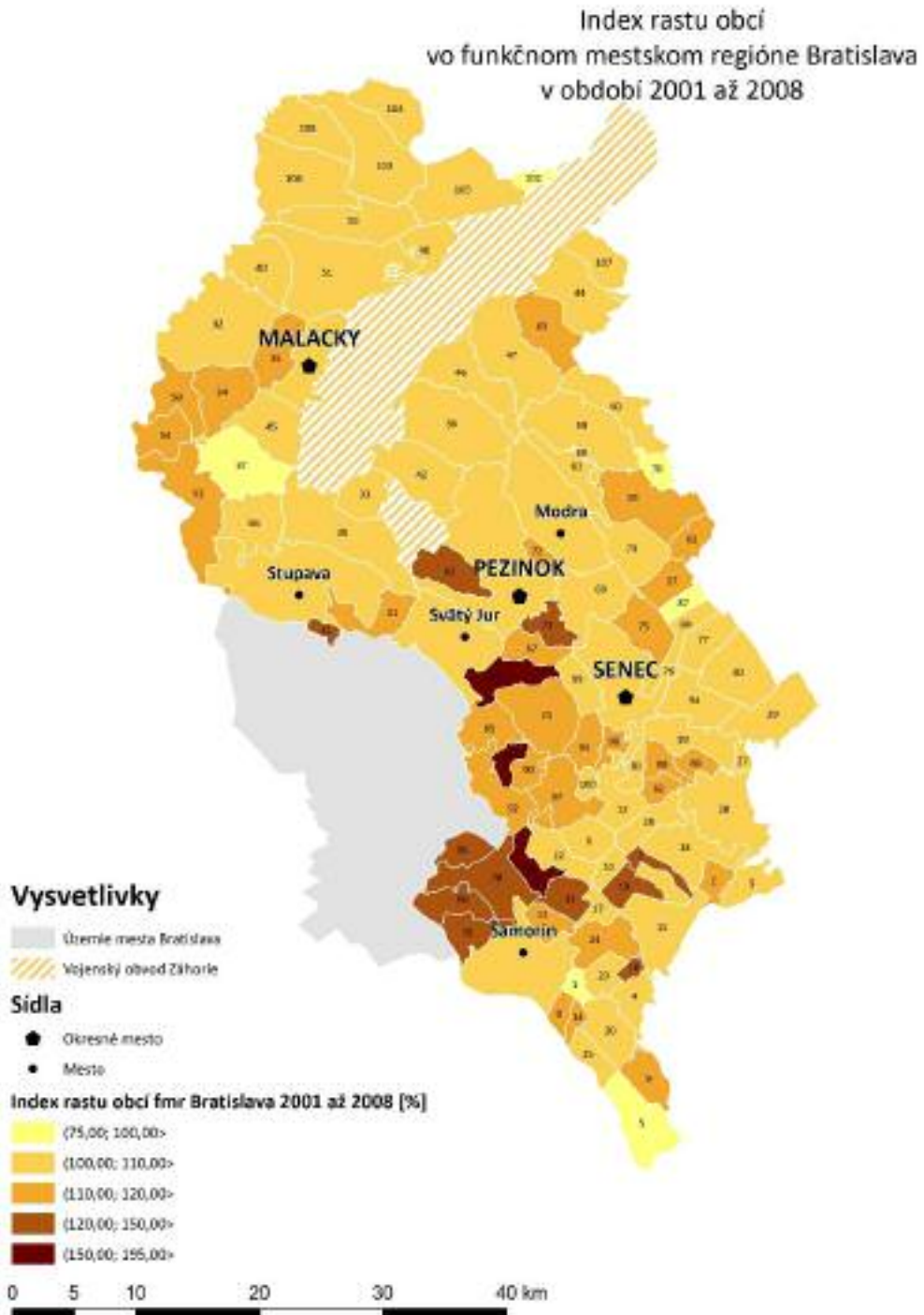
Mapa 3.



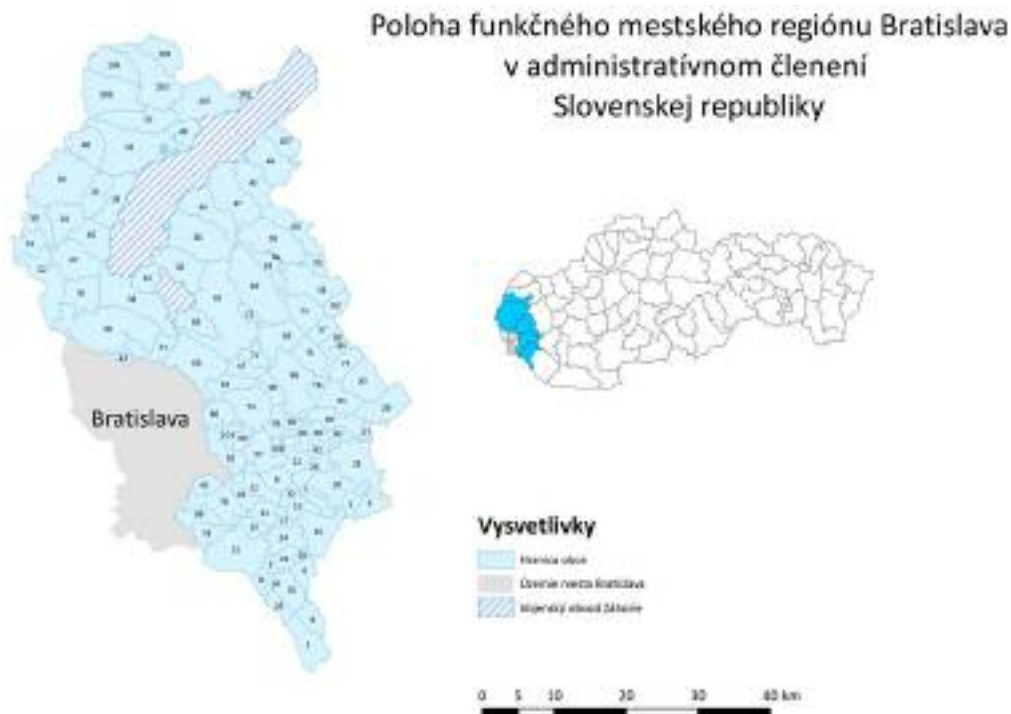
Mapa 4.



Mapa 5.



Mapa 6.



POUŽITÁ LITERATÚRA

- Bezák, A., (1990): Funkčné mestské regióny v sídelnom systéme Slovenska. Geografický časopis, 42, pp. 57-73
- Gádošiová, A., 2009: Analýza bytovej výstavby v Bratislavskom kraji v rokoch 2001-2008. DP na KRG OaPK, Prírodovedecká fakulta UK, Bratislava
- Korec, P. 2006: Changing urban structure of Bratislava at the beginning of 21st century. In: AGUC, 46, pp. 141-160
- Kebisová, K., (1999): Analýza procesov suburbanizácie Bratislavy v okresoch Pezinok a Senec. Diplomová práca (pod vedením autora). KRG OaPK. Prírodovedecká fakulta, Bratislava
- Kozová, M., Spišiak, P., (2001): Cesta k trvalo udržateľnému rozvoju obce Dunajská Lužná. Životné prostredie, č. 1, Bratislava, s. 19-24, ISSN 0044-4863,
- Kurta, T. 2007: Sociálno-geografický kontext suburbanizácie. DP na KHGaD, Prírodovedecká fakulta UK, Bratislava
- Lacika, J. 2000: Bratislava. Dajama, p. 270. ISBN 80-88975-14-X
- Matlovič, R., Sedláková, A. 2004: The impact of suburbanization in the hinterland of Prešov (Slovakia). In: Moravian geographical reports, Vol. 15, No 2. , pp. 22-31
- Morávková, Z., (1999): Analýza procesov suburbanizácie Bratislavy v okrese Malacký. Diplomová práca (pod vedením autora). KRG OaPK. Prírodovedecká fakulta, Bratislava
- Ondoš, S. Korec, P. 2008: The rediscovered City: A case study of post-socialist Bratislava. In: Geografický časopis, 60, 2, 199-213
- Spišiak, P., Danihelová, D., (1998): Niektoré otázky kvality života v suburbálnom priestore Bratislavy. [Some questions about quality of life in suburban area in Bratislava]. AFRNUC, Geographica Nr. 41, Bratislava, s. 155-163, ISBN 80-223-1372-6.

- Sýkora, L. 2003: Suburbanizace a její společenské dusledky. In. Sociologický časopis, Vol. 39, No. 2, pp. 217-233
- Szalai, Z., (2002): Analýza vybraných suburbanizačných procesov v južnej časti okresu Senec. Diplomová práca (pod vedením autora). KRG OaPK. Prírodovedecká fakulta, Bratislava
- Šveda, M. 2009: Priestorová štruktúra rezidenčnej suburbanizácie v prímestskej zóne Bratislavy. AGUC, No. 53, pp. 169-182. ISBN 978-80-223-2773-2
- Tóth, V., 2009: Analýza Devínskej Novej Vsi ako sídla na rozhraní mesta a vidieka. BP na KRG OaPK, Prírodovedecká fakulta UK, Bratislava
- Štatistický lexikón obcí 2002. ŠÚ SR, Bratislava
- Výsledky sčítania obyvateľstva, domov a bytov z roku 1991
- Výsledky sčítania obyvateľstva, domov a bytov z roku 2001
- Údaje o bytovej výstavbe za roky 2001 – 2008. Slovenský štatistický úrad.

ZUZANA MÉSZÁROSOVÁ-LAMPLOVÁ ZA HRANICAMI BRATISLAVY

(PRÍPADOVÁ ŠTÚDIA O BRATISLAVSKÝCH VYSTAHOVALCOCH ŽIJÚCICH
NA ÚZEMÍ HORNÉHO ŽITNÉHO OSTROVA A V OKOLÍ RAJKY)

1. ÚVOD

Sociológia rozlišuje dva druhy vnútrospoločenského pohybu ľudí: spoločenskú mobilitu a spoločenskú migráciu. Spoločenská mobilita je „virtuálny“ posun v rámci spoločenskej štruktúry, migrácia je reálne putovanie v rámci konkrétnej zemepisnej oblasti. Ak sa táto zemepisná oblasť nachádza na území jedného štátu, hovoríme o vnútornej migrácii, ak však prekročí hranice štátu, ide o medzinárodnú migráciu. Subjektmi migrácie sú vystaňovalci (emigranti) a pristáňovalci (imigranti).

Táto štúdia sa zaoberá v širšom zmysle problematikou oboch foriem migrácie, v užšom zmysle jedným z následkov bratislavskej suburbanizácie, t.j. vystaňovaním sa z Bratislavy na Horný Žitný ostrov a do Maďarska (do okolia Mosonmagyaróváru a Rajky). Aké je zloženie vystaňovalcov? Prečo odišli z Bratislavy? Ako sa cítia na svojom terajšom bydlisku? Existuje nejaké puto, ktoré ich ešte stále viaže k hlavnému mestu? Ak áno, čo to je? Takýmito a podobnými otázkami sme sa zaoberali vo výskume v rámci medzinárodného projektu „*Maďarsko-slovenská aglomerácia v hujúcich hranice Bratislavy AGGLONET – HUSK/0801/1.5.1/0007*“, ktorý prebiehal v spolupráci Fórum inštitútu pre výskum menšín a MTA RKK NYUTI v roku 2010. Predtým ako sa oboznámime s najdôležitejšími výsledkami výskumu, rada by som aspoň v skratke načrtla historické pozadie aktuálnych migračných procesov na Slovensku.

V 70-tych a 80-tych rokoch dvadsiateho storočia bol vývoj vnútornej migrácie v „prebytkových“ do „nedostatkových“ regiónov, t.j. presun pracovnej sily z strediskových obcí, ktoré sa vďaka množstvu výhod, najmä možnosti získať byt, stali lákadlom pre široké masy ľudí (Bezák A. 2002, 331). Následkom týchto skutočností sa do polovice 80-tych rokov počet migrantov zvyšoval: v rokoch 1981 a 1983 zmenilo svoj trvalý pobyt ročne 103 tisíc, od roku 1984 do 1986 ročne 104 tisíc občanov, čo znamená, že z 1000 obyvateľov sa sťahovalo zhruba 20. Celé spomínané obdobie charakterizuje v prvom rade príliv obyvateľov dedín do miest, preto do polovice 80-tych rokov dochádza k rapidnému nárastu počtu obyvateľov miest. Veľká väčšina ľudí sa pristáňovala do vtedajších krajských centier (Bratislava, Košice, Banská Bystrica), ale najmä do Bratislavy. V období 1987-1989 až 92 percent migrantov našlo svoje trvalé bydlisko v Bratislave. Boli to ľudia, ktorí sa pristáňovali predovšetkým z juhozápadných okresov (okresy Galanta, Dunajská Streda, Nové Zámky, Nitra).

Po roku 1986 sa postupne spomaľuje vnútorná migrácia. Tento trend pokračuje aj po roku 1989: v roku 1998 sa už sťahuje iba 71 tisíc ľudí, to znamená z 1000 obyvateľov už len 13. Pod pokles migrácie sa podľa expertov najviac podpisuje úpadok štátneho programu na výstavbu bytov¹

1 V rokoch 1981 až 1985 postavili na území Slovenska ročne v priemere 36,8 tisíc bytov, v období od 1996 do 1998 už iba 7,2 tisíc (Bezák A. c.d., 333).

(Bezák A. c.d., 333, Gajdoš P. 2001, 194), ale nesmieme zabudnúť ani na zmenu sídelnej štruktúry, kvôli ktorej sa začali prehlbovať rozdiely medzi jednotlivými regiónmi (Gajdoš P. c. d. 194).

Okrem toho, že postupne klesá počet migrantov, na konci tisícročia pozorujeme ďalšie podstatné procesy, ktoré pokračujú aj v súčasnosti. Po prvé, v porovnaní s predchádzajúcimi trendmi sa sťahuje menej ľudí, zároveň sa sťahujú čoraz ďalej.² Po druhé, v dôsledku rozpadu centrálnej priestorovej štruktúry osídlenia po roku 1989, tri krajské mestá, ktoré v skoršom období zaznamenali migračný prírastok, postupne ho strácajú, a zároveň sa mení migračné saldo v okolitých obciach. Teda z obcí, z ktorých sa v minulosti ľudia sťahovali, sa stávajú obce, kam migranti smerujú. Platí to v celoslovenskom meradle, ale najmä na území západného Slovenska. Koncentráciu nahrádza dekoncentrácia a zároveň nielen vo veľkomestách, ale v každom regióne Slovenska sa postupne začína prejavovať proces suburbanizácie. Výnimkou sú iba mestá v Bratislavskom kraji, ktoré sú stále najatraktívnejšími cieľovými oblasťami pre prisťahovalcov (Moravanská K. 2006), dodajme však, že nie len pre ľudí z ďalekých kútov Slovenska, ale aj pre samotných Bratislavčanov. Migračné saldo Bratislavy je výsledkom nielen počtu imigrantov, ale je ovplyvnené aj počtom emigrantov (Bezák A. i. m. 342). V novom tisícročí vidíme najväčší migračný prírastok v galantskom, dunajskostredskom, levickom, senickom, nitrianskom, novozámockom a komárňanskom okrese – teda v šetkých migrantov.

Po vstupe SR do Európskej únie sa pre bratislavských emigrantov naskytli nové možnosti sťahovania, okrem iného v podobe migrácie do susediacich oblastí Maďarska, akými je aj oblasť Mosonmagyaróváru a Rajky.

Proces suburbanizácie a dezurbanizácie významne urýchľuje skutočnosť, že v obciach, z ktorých je dostupnosť Bratislavy pomerne jednoduchá a rýchla, sa zlepšujú životné podmienky, rozmáha sa stavba cestných komunikácií a bytov, a preto rastie príťažlivosť týchto obcí v očiach niektorých vrstiev obyvateľov. Takéto obce sa nachádzajú aj v nami skúmanej oblasti Horného Žitného ostrova a v spomínanom maďarsko-slovenskom prihraničnom pásme.

2. CHARAKTERISTIKA VZORKY

Pôvodne sme chceli osloviť tých emigrantov na Hornom Žitnom ostrove (v ďalšom texte ŽO) a v Maďarsku (v ďalšom texte M), ktorí zodpovedali nasledujúcim kritériám:

1. sťahovali sa z Bratislavy
2. sťahovali sa po roku 2004
3. bývajú v týchto obciach, nie sú iba „víkendoví turisti”.

Nedisponovali sme žiadnymi údajmi ohľadom vystažovalcov, nemali sme zoznam obyvateľov a dokonca ani náš pokus o odhad ich počtu nepriniesol žiaduci efekt³. Kvôli vyššie uvedeným prekážkam sme nemohli aplikovať žiadne pravidlo, ktorým by sa docielil reprezentatívny výber vzorky. Jediným pravidlom bolo, že anketári mali vyberať respondentov na základe horeuvedených troch kritérií. Celkovo oslovili 600 ľudí, z nich 360 na Hornom Žitnom ostrove a 240 v Maďarsku. Dotazovanie prebiehalo v marci 2010 v nasledujúcich obciach:

Slovensko: Báč, Baloň, Mierovo, Štvrtok na Ostrove, Čenkovce, Čilistov, Dobrohošť, Dunajská Lužná, Malinovo, Zlaté Klasy, Rovinka, Blatná na Ostrove, Šamorín, Šamorín-Mliečno, Hamuliakovo, Kalinkovo, Vojka nad Dunajom.

2 V prvej polovici 80-tych rokov sa 61% migrantov sťahovalo v rámci svojho regiónu, 39% migrantov prekročilo hranice svojho regiónu a presťahovalo sa do inej obce v inom regióne.

3 O metodologických problémoch skúmania migrujúcich obyvateľov pozri (Divinský B. 2009, Holá B. 2007, s. 115)

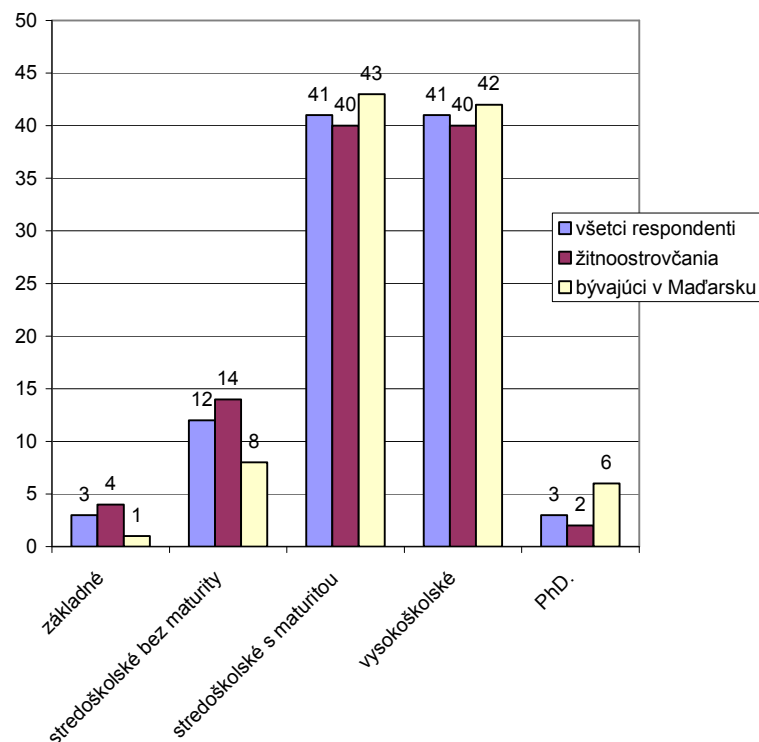
Maďarsko: Bezenye, Dunakiliti, Feketeerdő, Hegyeshalom, Márialiget, Mosonmagyaróvár, Rajka.

Zo 600 vyplnených dotazníkov bolo použiteľných 498, hoci pri 30 percentách anketári nedodržali druhé kritérium a pýtali sa aj takých obyvateľov, ktorí sa prisťahovali pred rokom 2004. Keďže sa ale aj tieto dotazníky mohli plnohodnotne použiť, nevylúčili sme ich, ba práve naopak, pokúsili sme sa spraviť z nevýhody výhodu: dátum prisťahovania sa stal nezávislou premennou, na základe ktorej sme respondentov rozdelili na tri skupiny: na prisťahovalcov z obdobia pred rokom 2000, na prisťahovaných od 2000 až do 2004, a na prisťahovalcov po roku 2004, vďaka čomu sme mohli porovnať odpovede ľudí, ktorí sa prisťahovali v rôznych obdobiach.

Percentuálny podiel dvoch parciálnych vzoriek – ŽO a M – je 60:40. Podľa národnostnej príslušnosti tvoria väčšinu obidvoch skupín Slováci (81%. 16% ŽO sú Maďari, 3% tvoria iné národnosti. 18% M tvoria emigranti maďarskej národnosti). Z hľadiska pohlavia je 43% mužov, 57% žien. Priemerný vek je 41 rokov – ŽO 44 rokov, M 36 rokov. Dve tretiny respondentov žijú v manželskom zväzku, 74% má dieťa. Podľa vzdelania dominujú respondenti s úplným stredoškolským a vysokoškolským vzdelaním. Ich podiel medzi M je ešte výraznejší ako medzi ŽO⁴ (1. graf).

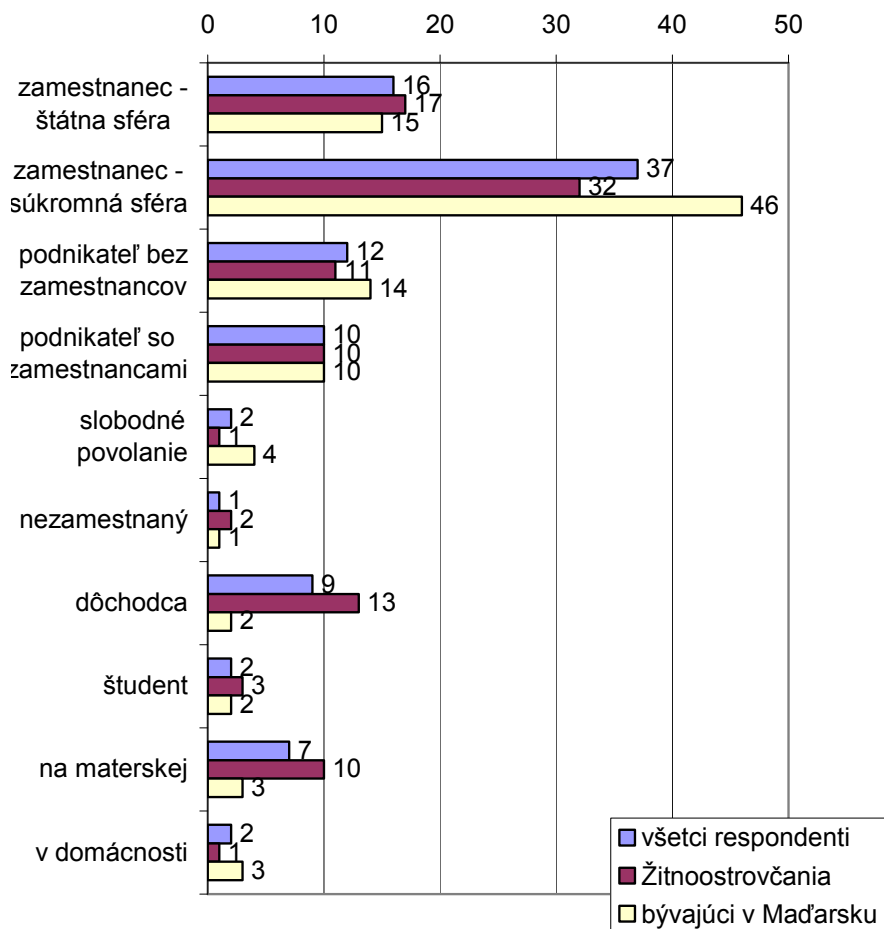
Väčšinu respondentov tvoria zamestnanci, v prvom rade zamestnaní v súkromnom sektore. (2. graf) U ŽO sú nadpriemerne zastúpení dôchodcovia a ženy na materskej dovolenke, u M podnikatelia bez zamestnancov, ale predovšetkým zamestnanci súkromného sektora.

1. graf: Vzdelanie



4 Na základe celoštátnych údajov sa najčastejšie sťahujú stredoškolsky a vysokoškolsky vzdelaní, a taktiež ľudia nad 40 rokov (Šprocha B. 2007, Moravanská K. c.d.), a skôr ženy, ako muži. V roku 2006 na 1000 migrujúcich žien pripadlo 970 mužov (Šprocha B. c.d.).

2. graf: Postavenie na trhu práce

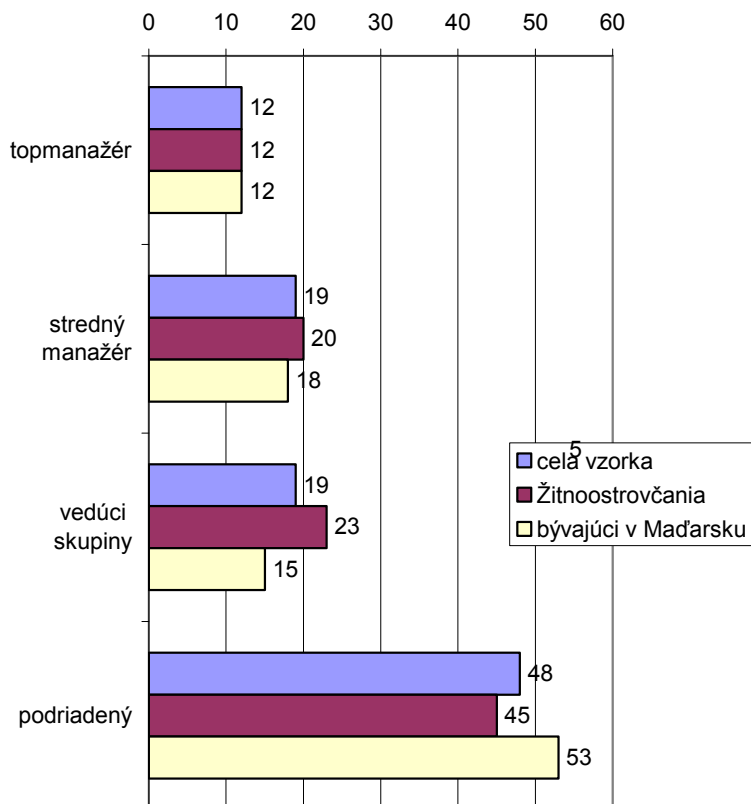


Z hľadiska pracovného zaradenia dominujú podriadení (3. graf). Medzi ŽO je viac riadiacich pracovníkov, medzi M viac podriadených, t.j. radových pracovníkov.

8% opýtaných sa sťahovalo do roku 2000, 225 v období 2000 až 2004 a 70% po roku 2004. Najväčšia vlna sťahovania nastala v rokoch 2007 (18%), 2008 (21%) a 2009 (14%). 61% ŽO a takmer všetci M emigrovali po roku 2004. V roku 2005 sa presťahovali do Maďarska dvaja, o rok neskôr sedem respondentov, a v roku 2007 už 56 respondentov. Najviac opýtaných (celkovo 120) sa presťahovalo do Maďarska v rokoch 2008 a 2009.

Spokojnosť vystaňovaných s rôznymi oblasťami ich života na novom bydlisku sme veľmi detailne skúmali, a analýze týchto výsledkov sa budem venovať v ďalšej časti tohto textu. Teraz si načrtneme iba niekoľko údajov. Čím viac sa hodnoty v 1. tabuľke približujú k 1, tým vyššiu spokojnosť vyjadrujú, a naopak, čím vyššia hodnota, o to nižšia spokojnosť. Čísla v zátvorkách znamenajú poradie jednotlivých oblastí podľa spokojnosti respondentov.

3. graf: Pracovné zaradenie



1. tabuľka: Spokojnosť s vymenovanými oblasťami

	ŽO	M
S bývaním	1,44 (2)	1,59 (1)
S bydliskom	1,65 (4)	1,71 (3)
So svojou prácou	1,97 (7)	1,83 (4)
S rodinným životom	1,33 (1)	1,70 (2)
S príjmom	2,45 (11)	2,33 (11)
S úrovňou svojho života	2,06 (9)	2,20 (9)
So zdravotným stavom	2,03 (8)	2,03 (7)
So svojimi životnými vyhliadkami	2,16 (10)	2,28 (10)
S medziľudskými vzťahmi na Vašom bydlisku	1,78 (6)	1,91 (6)
So spolužitím Slovákov a Maďarov na Vašom bydlisku	1,54 (3)	1,90 (5)
So slovensko-maďarskými vzťahmi	1,72 (5)	2,08 (8)

Výsledky ukazujú, že máme do činenia so spokojnými ľuďmi. ŽO sú veľmi spokojní so svojím rodinným životom, s bývaním, so spolužitím Slovákov a Maďarov, so svojím bydliskom, so slovensko-maďarskými vzťahmi, s medziľudskými vzťahmi na svojom bydlisku a so svojou prácou. V ostatných oblastiach sú menej spokojní, ale aj v týchto oblastiach prevláda spokojnosť.

M sú taktiež veľmi spokojní s bývaním, so svojím rodinným životom, so svojím bydliskom, s prácou a so spolužitím Slovákov a Maďarov. V ostatných oblastiach sú skôr spokojní.

3. VÝSLEDKY VÝSKUMU

3.1. Okolnosti predchádzajúce migrácii a príčiny sťahovania

Výsledky zo Sčítania ľudu z roku 2001, ale aj dostupné údaje z iných výskumov (Gajdoš P., Moravanská K. c.d., Lampl Zs. 2007) dokazujú, že obyvatelia Slovenska sa neradi sťahujú. V roku 2004 žilo 60% v rodnej obci, a tretina z tých, ktorí sa už sťahovali, tak učinili iba raz v živote. Sťahovanie je charakteristické skôr pre obyvateľov miest, a svoje bydliská zanechávajú skôr ľudia inej ako slovenskej národnosti.

Spomenuté súvislosti – okrem národnosti – potvrdzujú aj naše údaje. Dvaja z troch respondentov sa v dospelom veku sťahovali iba raz, čo znamená, že podstatnú časť vzorky tvoria takí ľudia, ktorí sa buď narodili v Bratislave, alebo tam žili od začiatku svojej dospelosti, a sťahovali sa iba raz: na svoje terajšie bydlisko na Žitnom ostrove alebo v Maďarsku. Viacnásobná migrácia je charakteristická pre jednu tretinu respondentov. V tomto ohľade nie je závažný rozdiel medzi ŽO a M.

Ako som už spomínala, 60% vzorky tvoria ŽO a 40% tvoria M. V oboch prípadoch ide o migrantov, ktorí predtým žili v Bratislave a odtiaľ sa sťahovali na svoje terajšie bydlisko. Napriek tomu však, že sa presťahovali, nie všetci si zmenili adresu trvalého bydliska. Z bývajúcich v Maďarsku má tam trvalé bydlisko iba jeden, čo vyplýva pravdepodobne aj z faktu, že získať trvalé bydlisko v Maďarsku je podľa zákona podmienené minimálne päťročným trvalým pobytom, čo naši respondenti ešte nemohli splniť. Adresa trvalého pobytu ostatných M sa nachádza naďalej na Slovensku, prevažne v Bratislave. Čo sa týka ŽO, väčšina z nich (75%) má trvalý pobyt na Žitnom ostrove, ostatní naďalej v Bratislave. Čím dlhšie bývajú na Žitnom ostrove, tým vyšší je podiel respondentov s trvalou adresou v mieste terajšieho bydliska. Z tých, ktorí sa nasťahovali pred rokom 2000 má tu trvalé bydlisko 92%, z ľuďmi adresu dve tretiny.

Najtesnejšie puto, ktoré viaže respondentov k Bratislave, je ich práca – 54% ŽO a 82% M totiž pracuje v Bratislave. Každý piaty respondent má v Bratislave v osobnom vlastníctve respondenta.

Aké okolnosti predchádzali presťahovaniu? Niektorí respondenti sa už dlhšiu dobu pripravovali na sťahovanie (40%), ale väčšina to neplánovala dopredu, skôr využili núkajúcu sa príležitosť (37%), alebo boli istým spôsobom nútení k presťahovaniu (18%). Kým pre M je charakteristickejšie, že plánovali tento dôležitý krok, ŽO skôr využili núkajúcu sa príležitosť. Do roku 2000 sa ľudia sťahovali hlavne z núdze. Neskorší migranti už mali možnosť voľby.

Štvrtina ŽO poznala svoje nové bydlisko už predtým ako sa tam nasťahovali – hlavne tí, ktorí sa tam nasťahovali pred rokom 2000 (takmer 40% z nich sa sťahovala do známeho prostredia). 35 respondentov sa vlastne vrátilo do rodnej obce. Okrem nich tam mal každý štvrtý príbuzného, priateľa alebo kolegu. Medzi respondentmi, ktorí prišli v neskoršom období, sa znižuje podiel tých, ktorí sa sťahovali do (relatívne) známeho prostredia. Každý tretí si však pred definitívnym rozhodnutím zaobstaral informácie o tamojšom živote a obyvateľoch.

Z emigrujúcich do Maďarska iba 8% respondentov poznalo svoje budúce bydlisko, ale každý druhý sa už vopred informoval o tamojších podmienkach.

Migračné štatistiky (Šprocha B. 2007) svedčia o tom, že v období 1996 – 2006 hlavnou príčinou migrácie boli bytové dôvody (36%). Ďalej sa uvádza nasledovanie rodinného príslušníka

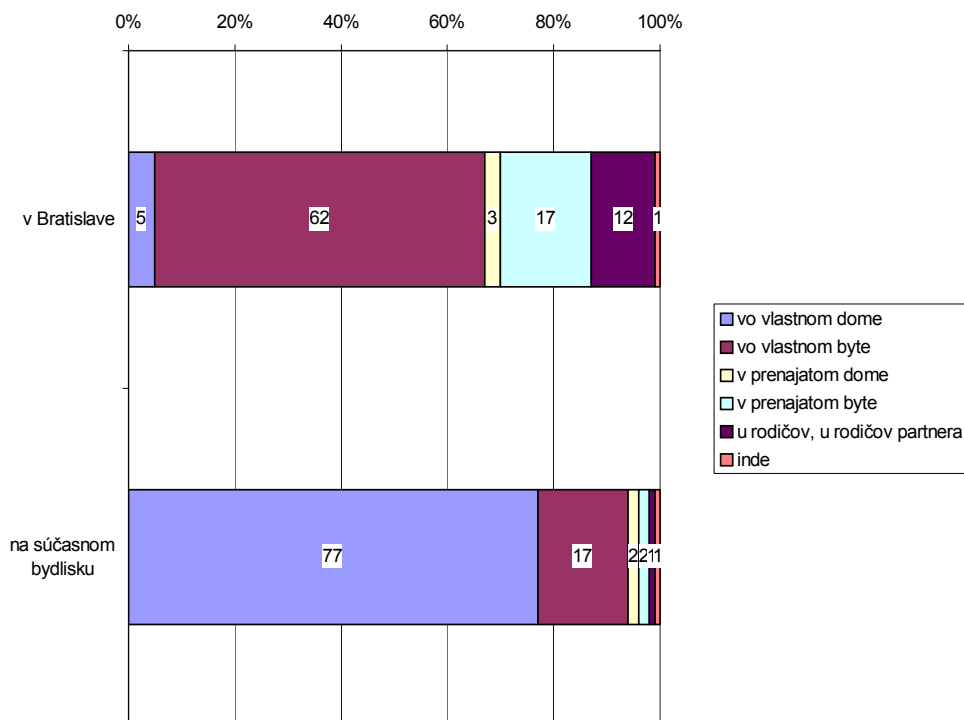
(pri oboch pohlaviach 28%), rôzne nešpecifikované dôvody (17%) a uzavretie manželstva (ženy 10%, muži 6%).

Jedným z dôležitých „spúšťačiacich mechanizmov“ bratislavskej suburbanizácie bola možnosť zaobstarať si byt alebo dom na vidieku za podstatne nižšiu cenu ako v hlavnom meste. Potvrdzujú to aj odpovede našich respondentov, či už ŽO alebo M. Nimi spomenuté dôvody emigrácie môžeme zhrnúť do nasledovných piatich bodov:

- pozemky a rodinné domy za primeranú cenu
- blízkosť Bratislavy
- lacnejší život
- blízkosť rodinných príslušníkov, kamarátov
- blízkosť prírody, klud, vidiecky životný štýl

Prvotnou príčinou vystaňovania je teda riešenie bytovej situácie. Keď porovnáme bytové podmienky respondentov v Bratislave a na terajšom bydlisku, tak sa potvrdzuje, že vystaňovaním sa z hlavného mesta si významne zlepšili bývanie. V Bratislave iba dve tretiny z nich žili vo vlastnom byte alebo v rodinnom dome, ostatní bývali hlavne v podnájme alebo u rodičov. V súčasnosti však až 94% respondentov býva vo vlastnom, a väčšina z nich (77%) je majiteľom rodinného domu (4. graf). Je teda úplne pochopiteľné, že sú veľmi spokojní s podmienkami bývania a so svojím bydliskom.

4. graf: Kde žil v Bratislave a kde žije teraz? (%)



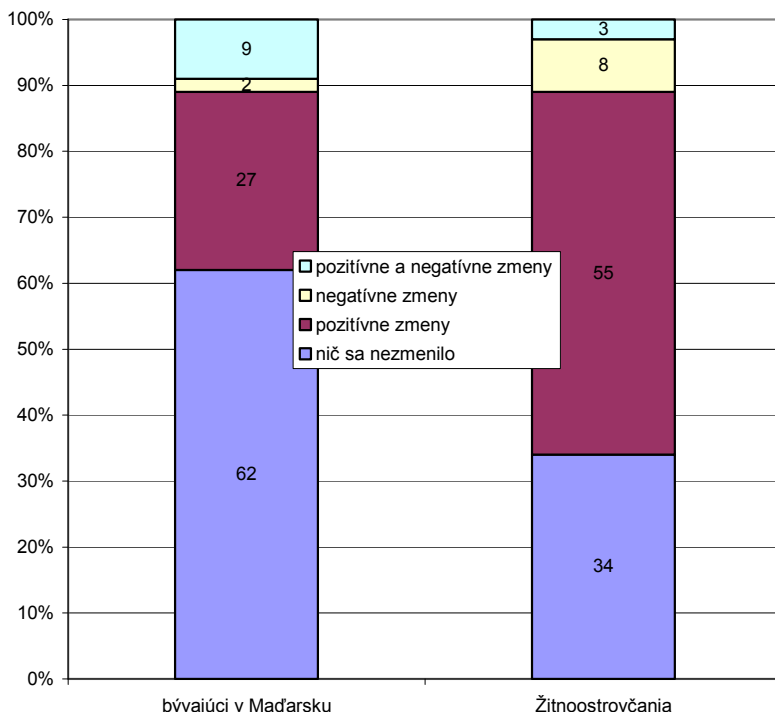
Okrem spomenutých priaznivých zmien v bývaní, pre každého druhého respondenta priniesla emigrácia aj ďalšie pozitívne zmeny: blízkosť prírody, zdravšie životné prostredie, čistejší

vzduch, ticho, klud, výhody života v menšej komunite, zlepšenú kvalitu života, stretnutie so srdečnými, milými ľuďmi.

Väčšina druhej polovice respondentov (46%) okrem zmeny bytovej situácie žiadne iné zmeny nepociťuje. Na vyslovene negatívne zmeny sa sťažujú 4% respondentov. Takmer všetci majú na mysli zlú dopravnú situáciu, vrátane nedostačujúcej siete hromadnej dopravy, v dôsledku čoho cestovanie do Bratislavy je časovo, aj cenovo náročné.

Respondenti bývajúci v Maďarsku sa skôr prikláňajú k tomu, že sťahovanie neprinieslo žiadnu zmenu do ich života. Väčšina ŽO pociťuje pozitívne zmeny, avšak práve oni sa najviac sťažujú na dopravu, najmä na verejnú, keďže ju častejšie využívajú ako M. Zhruba každý desiaty M prežíva pozitívne a zároveň aj negatívne zmeny. Okrem dopravnej situácie ide najmä o stratu bývalých kontaktov, o obmedzenie stretnutí s bývalými známymi, priateľmi (5. graf).

5. graf: Spôsobilu zmenu vo Vašom živote, že ste sa sem presťahovali? (%)



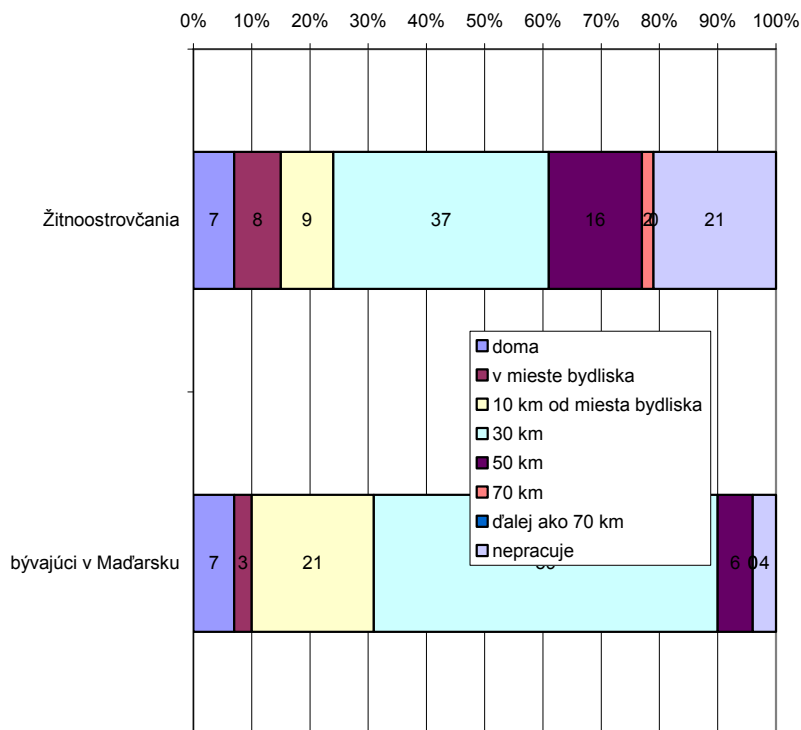
3.2. Kyvadlová migrácia a situácia v doprave

Pre obyvateľov Slovenska – najmä žijúcich na vidieku – je vo veľkej miere charakteristická kyvadlová migrácia. V roku 2005 až 60% ekonomicky aktívnych denne dochádzalo za prácou (Moravanská K. c.d.). V prípade suburbanizácie je takmer prirodzené, že obyvatelia suburbannej zóny bývajú na vidieku a pracujú v meste. Práve preto im veľmi záleží na tom, aké sú podmienky cestovania, dochádzky do práce a späť.

Medzi respondentmi je taktiež vysoký podiel kyvadlových migrantov. Kým ešte bývali v Bratislave, 60% ŽO a polovica M tam aj pracovala. Nerátajúc tých, ktorí vtedy nepracovali,

v tom čase dochádzalo za prácou 35% ŽO a 47% M. Vyst'ahovaním sa podiel dochádzajúcich zvýšil. Momentálne iba 15% ŽO a 10% M pracuje v mieste svojho bydliska, ostatní (64% ŽO a 86% M) pracujú inde (6. graf). Vo väčšine prípadov (54% ŽO, 82% M) pracujú v Bratislave, čo znamená, že zo svojho bydliska musia cestovať maximálne 50 kilometrov (6 ŽO spomenuli 70 kilometrovú vzdialenosť). Väčšina dochádzajúcich býva 30 kilometrov od hlavného mesta.

6. graf: Kde pracujete? (%)

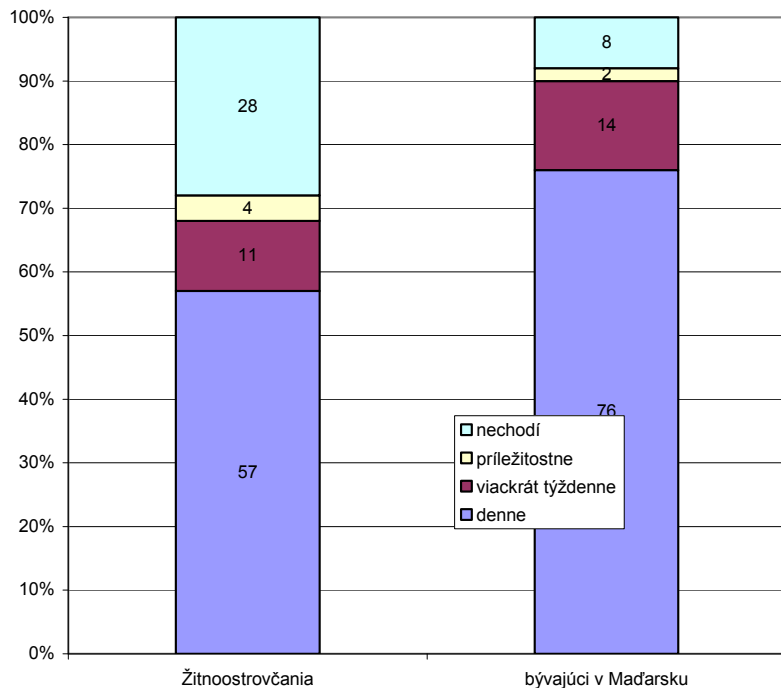


Cestovanie do práce znamená pre 57% ŽO a 76% M každodennú kyvadlovú migráciu. Okrem nich takmer každý ôsmy až deviaty respondent dochádza za prácou viackrát týždenne (7. graf).

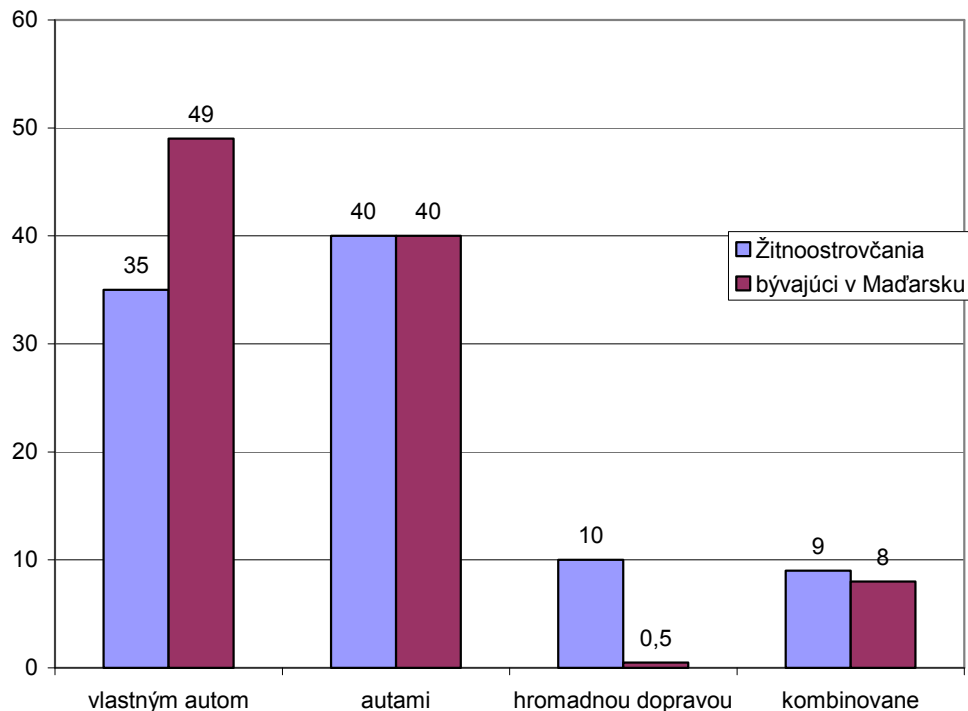
Denná dochádzka sa však netýka iba respondentov, ale aj ich rodinných príslušníkov. Na otázku, že koľki z rodiny vrátane opýtaného chodia pravidelne aspoň trikrát týždenne pracovať/do školy mimo svojho bydliska, 70% ŽO a 83% M spomenulo viac osôb.

Hlavným dopravným prostriedkom je auto. Tri štvrtiny ŽO a 89% M jazdí do práce vlastným autom, resp. vlastnými autami. Verejnú dopravu využíva každý desiaty ŽO. U respondentov bývajúcich v Maďarsku v čase výskumu tento druh dopravy neprichádzal veľmi do úvahy (vtedy ešte nepremával autobus medzi Bratislavou a Rajkou). Kombinovaná doprava (auto a autobus) sa až tak často nevyužíva (8. graf).

7. graf: Koľkokrát za týždeň odchádzate za prácou mimo svojho bydliska? (%)



8. graf: Čím cestujete? (%)

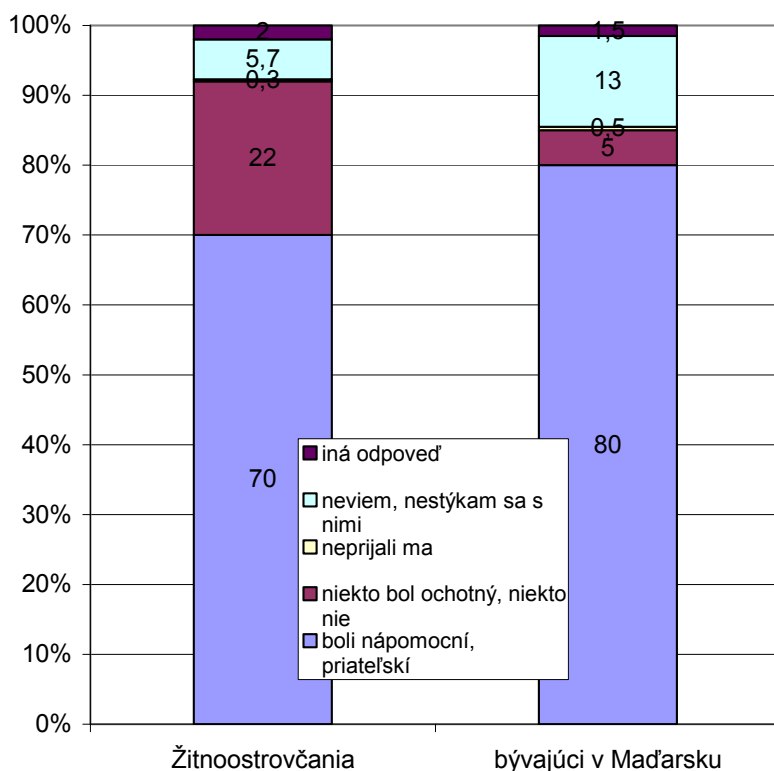


Už som sa zmenila o tom, že takmer všetci respondenti, ktorí po emigrácii registrujú negatívne zmeny, sa sťažujú predovšetkým na dopravné podmienky. Táto kritika sa opätovne objavila keď sme zisťovali ich spokojnosť s cestovaním do Bratislavy. 63% ŽO a 59 % M vyjadrilo nespokojnosť s verejnou dopravou. Pravdepodobne práve preto kto môže, radšej jazdí autom. S podmienkami cestovania autom je spokojná polovica ŽO, druhá polovica ŽO je nespokojná, čo znamená, že ani táto forma dopravy nie je bezproblémová (ten, kto ráno medzi siedmou a deviatou hodinou vyrazí z Bratislavy smerom na Žitný ostrov, môže na vlastné oči vidieť nekončiaci sa rad áut prichádzajúcich z druhého smeru, a to isté má možnosť sledovať poobede od piatej len v opačnom smere). Až 98% M je spokojných, dokonca tri štvrtiny z nich vyjadrili veľkú spokojnosť s podmienkami automobilovej dopravy. S verejnou dopravou sú najnespokojnejší tí, ktorí týždenne viackrát cestujú. Nespokojnosť s dopravou nesúvisí s frekvenciou cestovania.

3.3. Nový život na novom bydlisku

Nezávisle od toho, kedy sa prisťahovali, väčšina emigrantov má veľmi príjemné skúsenosti s miestnymi obyvateľmi (9. graf). 80% M sa stretlo s ochotnými, milými ľuďmi. Aj 70% ŽO zažilo pozitívne privítanie, zároveň každý piaty musel čeliť ambivalentnému správaniu domácich. Avšak nepriateľské ovzdušie nepociťoval nikto. Iba zopár respondentov odpovedalo, že miestne spoločenstvo ich neprijalo. Niektorí emigranti (6% ŽO a 13% M) neudržiavali kontakty s miestnym obyvateľstvom, a dodnes nie sú s nimi v styku. Poznajú iba svojich susedov.

9. graf: Ako Vás prijali miestni obyvatelia?



Vymenovali sme dvadsaťšesť dôležitých oblastí života, a následne sme poprosili respondentov, aby označili, (1) v ktorej oblasti pociťovali problémy po príchode na nové bydlisko, (2) v ktorých oblastiach sú dodnes pretrvávajúce problémy, a (3) v ktorej oblasti neboli a nie sú žiadne problémy. Pre lepšiu prehľadnosť uvádzam odpovede ŽO a M zvlášť v dvoch tabuľkách (tabuľka 2a. a 2b.). Postupujem od najproblematickejších po najmenej problematické oblasti.

Po svojom prisťahovaní malo 15% ŽO problémy s bývaním. Takmer každý desiaty mal problém s dostupnosťou a úrovňou miestnych obchodov a služieb, a o niečo menej respondentov uviedlo, že im robilo problémy miestne zmýšľanie a správanie sa, absencia ľudí, s ktorými si mali čo povedať a jazyk komunikácie.

Zo spomenutých problémov sa časom zlepšilo hlavne bývanie, ale ani s komunikáciou a správaním sa miestnych obyvateľov už nie sú problémy. Avšak ostatné problémy pretrvávajú dodnes, hlavne problémy s obchodnými sieťami. Najproblematickejšími oblasťami sú dostupnosť a úroveň zdravotníckych služieb, dostupnosť a úroveň obchodov a služieb, málo pracovných miest, málo možností ďalšieho vzdelávania a možností na trávenie voľného času. Problematická je aj dostupnosť pracoviska. Tieto problémy pociťuje štvrtina až polovica ŽO (v závislosti od konkrétnej oblasti). Pritom 47-96% ŽO nepociťovalo, a ani nepociťuje problémy na svojom bydlisku.

Z respondentov bývajúcich v Maďarsku po presťahovaní každý štvrtý zápasil s ťažkosťami ohľadom bývania. Ďalšou väčšou výzvou bolo vyriešenie susedských vzťahov, ďalej zhruba každému desiatemu emigrantovi robil problém jazyk komunikácie, správanie sa, zmýšľanie a zvyky miestnych, ako i fungovanie a ústretovosť tamojších úradov.

Postupom času zmizli problémy s bývaním, susedské vzťahy sa zlepšili, správanie sa a zvyky miestnych už tiež nepredstavujú taký problém, avšak ťažkosti ohľadom fungovania a ústretovosti úradov sa vystupňovali. Najproblematickejšie oblasti: dostupnosť a úroveň obchodov a služieb, jazyk komunikácie, dostupnosť a úroveň zdravotníckych služieb, skromná ponuka a nízka úroveň kultúrnych programov a neústretové fungovanie úradov. V závislosti od konkrétnej oblasti 16-27% emigrantov bojuje s uvedenými problémami. Zároveň však 67-97% M nikdy nepociťovalo problémy a nepociťuje ich ani teraz.

Ak porovnáme ŽO s M, môžeme skonštatovať, že na začiatku museli čeliť podobným ťažkostiam, a aj dnes sú také oblasti, ktoré znamenajú pre obidve skupiny nevyriešený problém. Sú však aj také oblasti, ktoré zaťažujú viac ŽO alebo M, ako napríklad absencia pracovných a vzdelávacích príležitostí a zlá dostupnosť pracoviska v prípade ŽO, jazyk komunikácie a fungovanie úradov v prípade M. Ďalšou spoločnou črtou je fakt, že tak pre ŽO, ako pre M sa uplatnenie jazykových práv a spolunažívanie Slovákov a Maďarov javí ako najmenší problém, aj napriek tomu, že 6% ŽO a 23% M má komunikačné ťažkosti. Po zhrnutí všetkých odpovedí sa ukazuje, že život na novom bydlisku je pre M menej problematický ako pre ŽO.

2a. Po Vašom presťahovaní ste zažili nejaké ťažkosti v niektorej z nasledujúcich oblastí? Sú medzi nimi aj také, ktoré sú doteraz problematické? (ŽO)

	1. na začiatku boli problémy	2. dodnes sú problémy	3. neboli a nie sú žiadne problémy
13. dostupnosť zdravotníckych služieb	4	49	47
14. úroveň zdravotníckych služieb	3	50	47
7. dostupnosť a úroveň miestnych obchodov a služieb	9	42	49
19. pracovné možnosti	3	47	50
24. možnosť ďalšieho vzdelávania	1	45	54
10. dostupnosť pracoviska	3	36	60
15. množstvo a úroveň voľnočasových aktivít	3	31	66
22. návšteva strednej školy	2	31	67
23. možnosti zábavy	1	30	69
12. množstvo a úroveň kultúrnych programov	2	25	73
1. bývanie	15	5	79
18. nedostatok ľudí, s ktorými si mám čo povedať	8	12	80
25. možnosti spolkového života	2	18	80
6. mieste zmýšľanie	8	10	82
8. fungovanie miestnych úradov	3	14	84
2. susedské vzťahy	7	5	85
9. ústretovosť miestnych úradov	4	12	85
11. dostupnosť materskej školy/základnej školy	3	12	85
5. jazyková komunikácia	8	6	86
3. správanie sa miestnych obyvateľov	8	4	88
20. návšteva materskej školy	2	9	89
21. návšteva základnej školy	0	11	89
17. možnosť návštevy bohoslužieb	1	9	90
4. miestne zvyky	7	2	91
16. možnosť uplatnenia jazykových práv	3	3	94
26. spolunažívanie Slovákov a Maďarov	2	2	96

3.4. KAŽDODENNÉ AKTIVITY

Náš predchádzajúci výskum I (Lampl Zs. – Hardi T. 2009) potvrdil, že ľudia pravidelne dochádzajúci za prácou mimo svojho bydliska aj väčšinu svojich iných aktivít vykonávajú v mieste pracoviska. Aj služby využívajú väčšinou tam, kde pracujú, a iba v menšej miere v mieste svojho bydliska.

V dotazníku sme vymenovali 28 rôznych aktivít/služieb. Zaujímalo nás, kde ich opýtani vykonávajú. V mieste svojho bydliska alebo v Bratislave, resp. v inej obci? Znova sa potvrdilo prioritné postavenie Bratislavy. Samozrejme nie každý vykonáva všetky činnosti, a nie každý využíva všetky vymenované služby. Údaje v 3. tabuľke odzrkadľujú iba odpovede tých, na ktorých sa tieto činnosti a služby reálne vzťahujú.

2b. Po Vašom presťahovaní ste zažili nejaké ťažkosti v niektorej z nasledujúcich oblastí? Sú medzi nimi aj také, ktoré sú doteraz problematické? (M)

	1. na začiatku boli problémy	2. dodnes sú problémy	3. neboli a nie sú žiadne problémy
7. dostupnosť a úroveň miestnych obchodov a služieb	6	27	67
13. dostupnosť zdravotníckych služieb	3	23	74
14. úroveň zdravotníckych služieb	1	20	79
19. pracovné možnosti	1	8	92
24. možnosť ďalšieho vzdelávania	0	11	89
10. dostupnosť pracoviska	2	14	84
22. návšteva strednej školy	0	8	92
15. množstvo a úroveň voľnočasových aktivít	2	17	81
1. bývanie	26	6	68
12. množstvo a úroveň kultúrnych programov	1	22	77
23. možnosti zábavy	1	11	88
8. fungovanie miestnych úradov	8	22	69
5. jazyková komunikácia	11	23	66
9. ústretovosť miestnych úradov	10	16	74
6. miestne zmýšľanie	9	7	84
18. nedostatok ľudí, s ktorými si mám čo povedať	3	8	89
2. susedské vzťahy	16	4	80
25. možnosti spolkového života	1	7	92
11. dostupnosť materskej školy/základnej školy	0	10	90
3. správanie sa miestnych obyvateľov	10	3	87
4. miestne zvyky	8	5	87
21. návšteva základnej školy	0	4	96
20. návšteva materskej školy	0	4	96
17. možnosť návštevy bohoslužieb	1	5	94
16. možnosť uplatnenia jazykových práv	1	7	92
26. spolunažívanie Slovákov a Maďarov	1	2	97

Opäť sa ukázalo, že väčšina opýtaných pracuje v Bratislave.

Vzdelávacie inštitúcie navštevuje pomerne málo respondentov. V prípade materských a základných škôl platí, že ŽO sa ich snažia využívať v mieste bydliska, ale stredné a vysoké školy už navštevujú v Bratislave. To znamená, že vyše 75% ŽO dáva svoje deti do miestnej materskej školy, zhruba každý druhý do miestnej školy – tu už dobre vidno, že ich vozia aj do iných obcí, ale v prípade škôl vyššieho stupňa vzdelávania už uprednostňujú Bratislavu. Je to pochopiteľné, veď väčšina týchto respondentov býva v obciach, kde takéto školy neexistujú.

Väčšina respondentov M vodi svoje deti do materských a základných škôl do Bratislavy, ale každý štvrtý využíva aj služby miestnej materskej školy, a 4 respondenti (resp. ich deti) navštevujú miestnu vysokú školu (v Mosonmagyaróvári).

K vzdelávacej sfére patrí aj mimoškolské vzdelávanie detí a vzdelávanie dospelých (21. a 22. činnosť). Tieto aktivity sa realizujú väčšinou mimo bydliska, ale v porovnaní s M ich ŽO častejšie podstupujú aj v mieste svojho bydliska.

Ďalšiu skupinu činností tvoria respondentmi vykonávané kultúrne a športové aktivity, respektíve návšteva takýchto podujatí (v tabuľke 6.-9.). Ani jedna z nich nepatrí medzi hromadne vykonávané aktivity. Okrem aktívneho športovania, ktoré praktizujú vo svojom bydlisku, na ostatné činnosti hľadajú ŽO priestor mimo svojej obce. Podobné tendencie vidíme aj v prípade M s tým rozdielom, že oni sa ešte viac snažia vykonávať tieto činnosti mimo svojho bydliska. Pravdepodobne v tom hrá roľu aj to, že v mieste ich bydliska je nedostatok príležitostí, a existujúce možnosti kultúrneho a športového vyžitia ich nepriťahujú. Spomeňme si, že v predchádzajúcej časti sa sťažovali práve na nedostatok a nízku úroveň voľnočasových aktivít.

Dostupnosť a úroveň zdravotníckych služieb je ďalšou problematickou oblasťou. Tieto služby (v tabuľke 15.-20.) patria medzi využívané, výnimku tvorí iba návšteva detských lekárov, keďže štvrtina respondentov nemá deti. Drvivá väčšina ľudí bývajúcich v Maďarsku nechodí k lekárovi, do nemocnice, ba dokonca ani do lekárne v Maďarsku, ale v Bratislave. Tretina ŽO využíva miestnu lekáreň, zhruba pätina z nich má tam obvodného lekára a zubára, štvrtina detského lekára. Ostatní pravdepodobne taktiež navštevujú bratislavské zdravotnícke zariadenia.

Nákupy patria medzi hromadne vykonávané činnosti (v tabuľke 11.-14.). Väčšina respondentov ich praktizuje v Bratislave, veď tamojišiemu výberu nemôže konkurovať ani jedna obec (videli sme, že respondenti sa v hojnej miere sťažujú na miestne obchody). Aj na veľké nákupy chodia do Bratislavy. Jedine denné nákupy sú tou nákupnou aktivitou, ktorú ŽO najčastejšie vykonávajú doma. Z respondentov M aj denné nákupy si väčšina robí v Bratislave, iba každý štvrtý si kupuje svoj každodenný chlebič v miestnom obchode.

Využívanie skrášľovacích, stravovacích služieb a autoservisu (posledných päť aktivít v tabuľke) sa spája so špecifickými potrebami, a nie každý ich potrebuje, resp. nie každý ich potrebuje v rovnakej miere. Väčšinou sa tieto služby využívajú v Bratislave. Výnimkou sú reštaurácie. Respondenti okrem bratislavských reštaurácií navštevujú aj miestne reštaurácie.

Bankové a finančné služby (10.) sa využívajú skôr v meste, kde sú na to vytvorené podmienky, ale štvrtina ŽO a 13% M využíva bankové služby aj v mieste svojho bydliska.

3.5. Spoločenské aktivity

Medzi často sa vyskytujúce sprievodné javy suburbanizácie patrí aj to, že veľká časť kyvadlových migrantov nielen že pracuje v meste, ale trávi tam aj svoj voľný čas, a domov chodí len spať. V dôsledku toho si nedokáže vytvoriť vzťahy na novom bydlisku, a nedokáže sa ani stotožniť s komunitou obce. Podľa niektorých výskumníkov (Slosiarik M. 2000, Moravanská K. 2005) prvotnou príčinou tejto nedostatočnej prepojenosti emigrantov s miestnymi obyvateľmi a spoločenskej pasivity prisťahovalcov je fakt, že s dennou dochádzkou strácajú priveľa času.

V našom výskume sme sa snažili zmapovať aj niektoré dimenzie spoločenskej angažovanosti vysťahovaných. Hľadali sme odpoveď na nasledovné otázky:

- v akej miere sa zapájajú do nižšie uvedených činností
- či aj v Bratislave vykonávali podobné činnosti
- či ich vykonávajú naďalej v Bratislave alebo v mieste svojho bydliska.

Z odpovedí vyplýva, že väčšina opýtaných sa okrem pestovania susedských a kamarátskych vzťahov nezapája do žiadnej inej spoločenskej aktivity. Ale ani v Bratislave sa nezapájali do podobných aktivít (4. tabuľka).

3. Kde vykonávate nasledovné činnosti, kde využívate nasledovné služby?

	1. V bydlisku		2. V inej obci	
	Žitnoostrovčania	Bývajúci v Maďarsku	Žitnoostrovčania	Bývajúci v Maďarsku
1. pracovná činnosť	19	14	78	81
2. návšteva materskej školy	77	24	23	76
3. návšteva základnej školy	54	4	41	96
4. návšteva strednej školy	25	0	75	100
5. návšteva univerzity, vysokej školy	3	14	92	86
6. návšteva kultúrnych akcií	25	10	50	81
7. návšteva športových akcií	28	15	54	75
8. vlastné kultúrne aktivity	34	28	50	65
9. vlastné športové aktivity	44	33	35	55
10. bankové a iné finančné služby	26	13	69	78
11. denný nákup	54	23	31	58
12. veľký nákup potravín	15	5	76	83
13. nákup šatstva	8	6	83	85
14. nákup elektroniky	5	6	90	88
15. návšteva všeobecného lekára	21	7	77	92
16. návšteva detského lekára	26	7	72	92
17. návšteva zubára	22	10	77	89
18. návšteva odborného lekára	8	7	89	93
19. využívanie nemocničnej starostlivosti	4	6	95	92
20. návšteva lekárne	31	7	56	82
21. mimoškolské vzdelávanie detí	30	7	61	91
22. mimoškolské vzdelávanie dospelých	13	7	84	92
23. kaderníctvo	43	26	52	64
24. kozmetika	27	29	69	61
25. reštaurácie, pohostinstvá	31	31	42	43
26. wellness	13	26	87	60
27. autoservis	18	19	74	69
28. benzínová pumpa	26	18	58	66

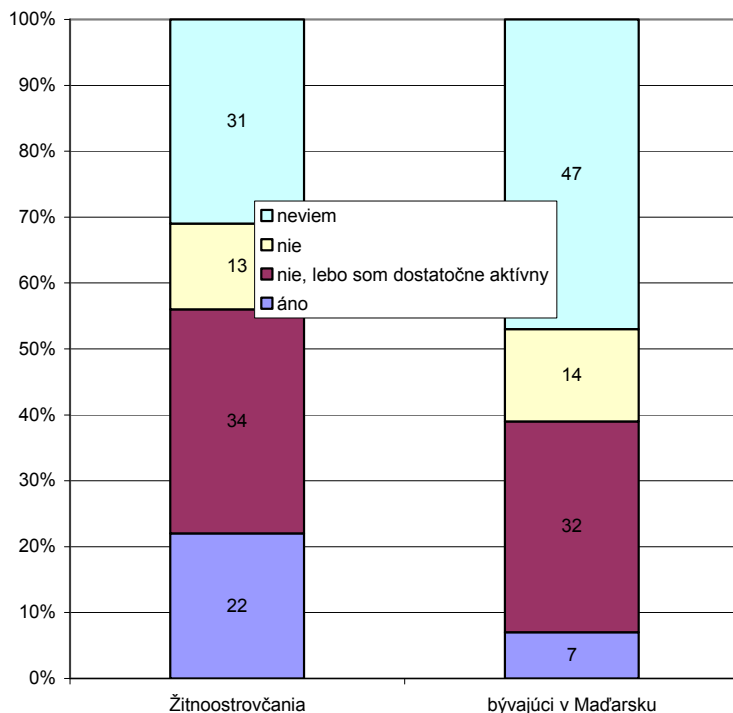
4. Aké spoločenské aktivity ste vykonávali na Vašom predchádzajúcom bydlisku, a aké vykonávate dnes? Kde ich vykonávate?

(Chýbajúce percentá predstavujú respondentov, ktorí sa do spoločenských aktivít zapájajú na viacerých miestach)

	1. Na predošlom bydlisku		2. Na terajšom bydlisku		3. Naďalej vykonávam na predošlom bydlisku		4. Nikde	
	ŽO	MR	ŽO	MR	ŽO	MR	ŽO	MR
1. pestovanie susedských vzťahov	17	8	44	62	4	3	9	8
2. pestovanie priateľstiev	19	7	35	51	9	9	3	3
3. aktivity v školskom zariadení	7	7	16	10	3	24	71	55
4. v kultúrnej organizácii	5	5	11	11	6	17	75	65
5. v športovej organizácii	6	5	16	12	7	21	67	56
6. vo farskom/náboženskom spoločenstve	5	3	16	5	3	7	76	83
7. v politickom hnutí, strane	4	1	2	0	1	2	94	94
8. v mládežníckej organizácii	2	1	2	1	0	4	98	95
9. v miestnom zastupiteľstve	2	1	2	0	0	2	96	98
10. v dobročinnom spolku	2	1	3	1	1	2	94	95
11. ochotnícka činnosť mimo konkrétnej inštitúcie	2	0	1	1	0	2	97	97
12. ochotnícka činnosť v konkrétnej inštitúcii	2	0	1	1	2	2	96	98
13. v odbornej organizácii	2	1	3	1	1	5	94	93
14. v špeciálnych spolkoch (klub matiek, atď.)	3	2	6	1	3	3	88	93
15. v spolku, ktorý popularizuje miestne hodnoty	2	1	4	0	0	1	95	98
16. v tvorivej dielni	2	1	4	1	0	1	93	97

Ako dôvod neúčasti na spoločenskom živote ŽO uvádzajú hlavne nedostatok voľného času, a to, že sú zaneprázdnení inými vecami. Ľudia bývajúcí v Maďarsku svoju pasivitu taktiež odôvodňujú nedostatkom času a tým, že nevedia po maďarsky. Pritom 44% ŽO a 67% M nedokáže vysvetliť, prečo sa nezapojili do spoločenského života obce. Ďalšia otázka je, či by sa vôbec chceli takto angažovať? Každý piaty ŽO a 7% M odpovedalo kladne (10. graf). Avšak takmer polovica respondentov nemá záujem vykonávať horeuvedené aktivity, lebo si myslia, že sú už aj tak dostatočne aktívni. Na iné aktivity už nemajú čas, a svoj voľný čas chcú tráviť so svojou rodinou. Ojedinele sa našla aj taká odpoveď, že sa preto nezúčastňujú spoločenského života obce, lebo ich nikto neoslovil. Zároveň 31% ŽO a 47% M ani nevie, či by sa im chcelo zapojiť sa do spoločenských aktivít obce.

10. graf: Chceli by ste sa Vy alebo niekto z Vašej rodiny viac zapojiť do spoločenského života obce?



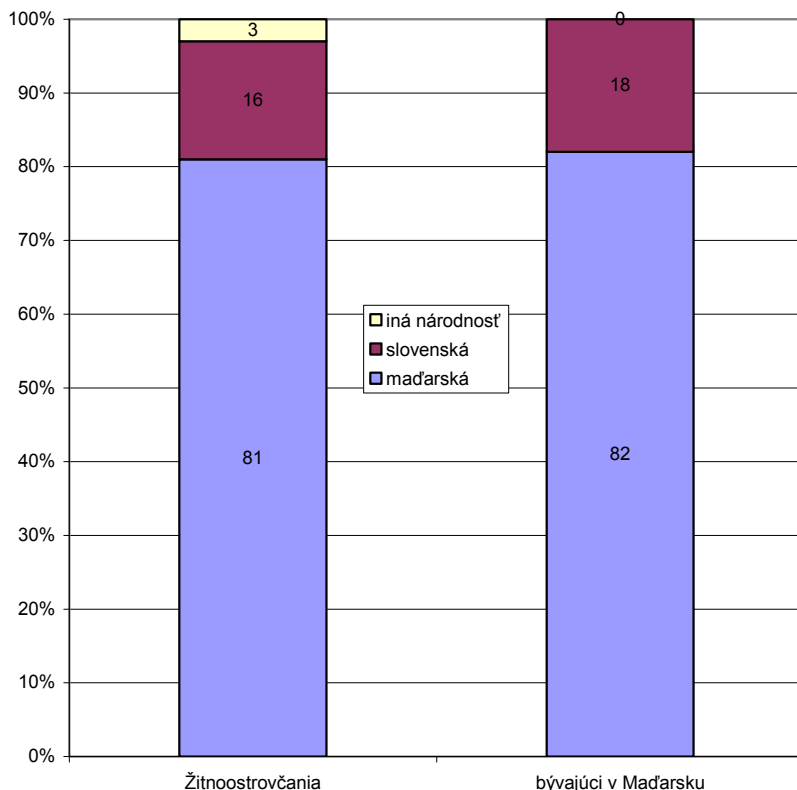
Tieto odpovede nám pripomínajú výsledky našich predchádzajúcich výskumov, ktoré boli zamerané na kultúrnu spotrebu. Na základe týchto výskumov vieme, že väčšina obyvateľov južného Slovenska – aj Maďari, ale najmä Slováci – napriek tomu, že má dostatok informácií o miestnych kultúrno-spoločenských podujatiach a programoch, nemá záujem sa na nich zúčastniť (Lampel Zs. 2009, s. 182). Keďže aj ŽO sú súčasťou tohto obyvateľstva, naozaj môže byť dôvodom tejto pasivity chronický nedostatok času spôsobený aj dennou dochádzkou do práce. Ďalšou možnou príčinou je, že v mieste bydliska viacerých respondentov skutočne chýbajú adekvátne podmienky využitia voľného času, veď si spomeňme, že sa na to viacerí sťažovali. Na druhej strane ale platí, že veľká časť respondentov sa nezapájala do kultúrno-spoločenských aktivít ani v Bratislave, a tam sa na nedostatok možností naozaj nedá sťažovať. Žeby už vtedy trpeli nedostatkom voľného času napriek tomu, že v tom období ešte nemuseli toľko cestovať na pracovisko ako teraz? Alebo jednoducho sa nechcú zapájať do spoločenských aktivít, aby mohli tráviť čím viac voľného času so svojimi rodinami vo svojom vysnívanom rodinnom dome? V tom dome, ktorý je ich útočiskom? Väčšinou totiž chcú byť doma, chcú oddychovať na záhrade, žiť v klude a prijímať do svojho malého súkromného sveta iba blízkych. To je ich najväčšia túžba, práve preto sa sem presťahovali. A v tomto ohľade sa nelíšia od väčšiny pôvodných obyvateľov, ktorí takisto túžia po klude a pokoji, a nezaujímajú sa o kultúrno-spoločenské dianie v obci.

Predpokladáme, že ľudia bývajúci v Maďarsku sa riadia podobnými motívmi.

3.6. Národnostná štruktúra respondentov, možnosti používania materinského jazyka

Štyri pätiny opýtaných majú slovenskú národnosť, ostatní maďarskú (11. graf).

11. graf: Národnosť respondentov



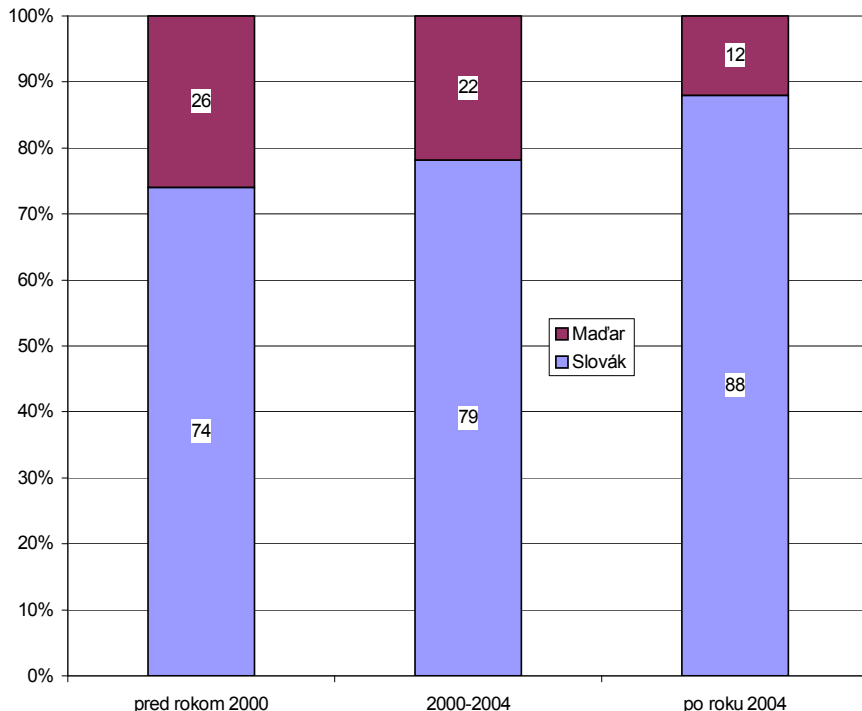
Väčšina M sa prisťahovala po roku 2004, takže v ich prípade sa nedá hovoriť o tom, či sa zmenila národnostná štruktúra emigrantov za rôzne časové obdobia. V prípade ŽO však vidíme, že sa národnostné zloženie prisťahovalcov v troch časových úsekoch postupne zmenilo, a to tak, že podiel Slovákov rástol, a podiel Maďarov klesol (12. graf.)

Podľa národnosti tvoria respondenti štyri skupiny: (1) žitnoostrovskí Slováci, (2) žitnoostrovskí Maďari, (3) Slováci bývajúci v Maďarsku, (4) Maďari bývajúci v Maďarsku. Okrem národnosti respondenta sme zisťovali aj národnosť jeho rodičov, manželského partnera a detí. Výsledky sú znázornené grafmi 13a.-13d.. Väčšina respondentov bez ohľadu na národnostnú príslušnosť pochádza z etnicky homogénnych rodín, ale niektorí pochádzajú zo zmiešaných manželstiev (3-8%).

Väčšina respondentov žije v národnostne homogénnom manželstve. Medzi Maďarmi sa častejšie vyskytuje slovensko-maďarské zmiešané manželstvo ako medzi Slovákami – každý ôsmy- deviaty Slovák a takmer každý tretí Maďar žije v zmiešanom manželstve (13% žitnoostrov-

ských Slovákov, 30% žitnoostrovských Maďarov, 12% Slovákov bývajúcich v Maďarsku a 36% Maďarov bývajúcich v Maďarsku).

12. graf: Národnostné zloženie respondentov podľa obdobia prisťahovania



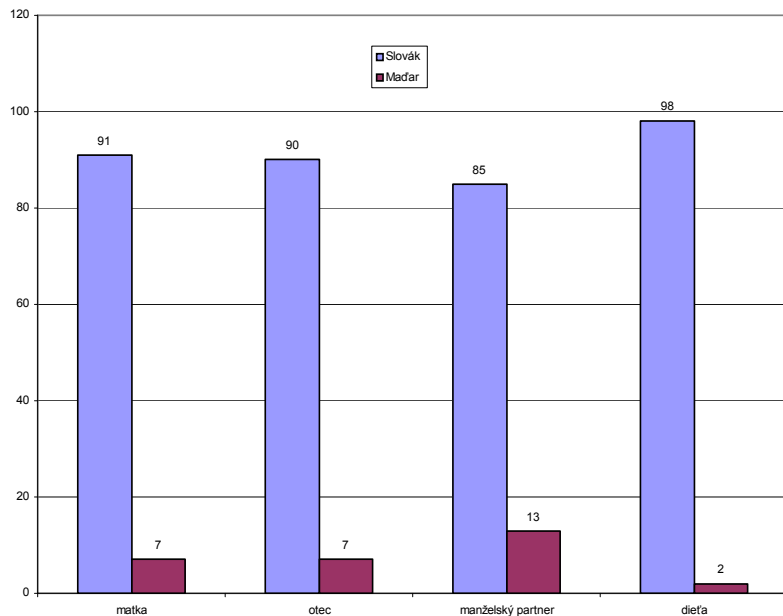
V zmiešaných manželstvách Slovákov je národnosť detí vo väčšine prípadov slovenská. Podiel takýchto manželstiev je 12-13%, ale iba 1-2% z nich pochádzajúcich detí má maďarskú národnosť. Deti narodené v zmiešaných manželstvách žitnoostrovských Maďarov majú taktiež slovenskú národnosť. To isté platí aj pre väčšinu detí narodených v zmiešaných manželstvách Maďarov bývajúcich v Maďarsku.

Z predchádzajúcich výskumov vieme, že (1) väčšina Maďarov ovláda slovenčinu, (2) veľa Slovákov ovláda maďarčinu, (3) Slováci nie sú nútení používať maďarský jazyk, (4) na Žitnom ostrove sa nedá zaobiť bez znalosti slovenčiny. Údaje o používaní jazyka pochádzajúce z aktuálneho výskumu to znova potvrdzujú.

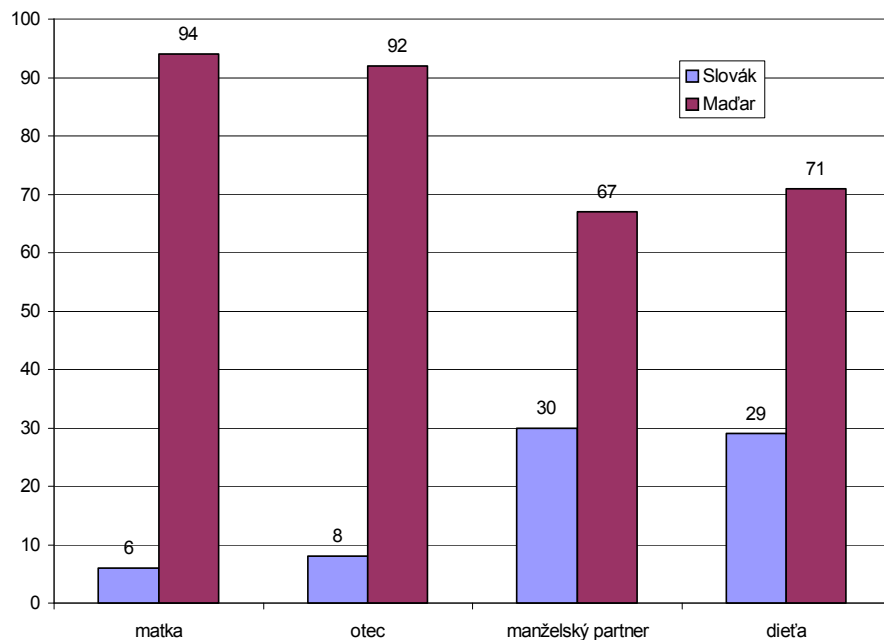
Čo sa týka znalosti slovenského jazyka, takmer každý respondent ovláda slovenčinu na úrovni materinského jazyka (95% ŽO, 97% M), to znamená, že nie iba Slováci, ale aj väčšina respondentov s maďarskou národnosťou. Neprekvapuje to, veď predtým žili v Bratislave. Ako som však už naznačila, aj predchádzajúce výskumy potvrdili, že väčšina dospelých slovenských Maďarov vie po slovensky, výnimku tvoria iba nezamestnaní so základným vzdelaním a menšia časť dôchodcov (Lampl Zs. 2008, s. 105).

Čo sa týka znalosti maďarského jazyka, hovorili sme, že 16% ŽO a 18% M má maďarskú národnosť. Oproti tomu je medzi ŽO vyšší podiel ovládajúcich maďarčinu, to znamená, že niektorí slovenskí ŽO taktiež vedú po maďarsky. Medzi M podiel maďarsky hovoriacich zodpovedá podielu respondentov s maďarskou národnosťou (14. graf).

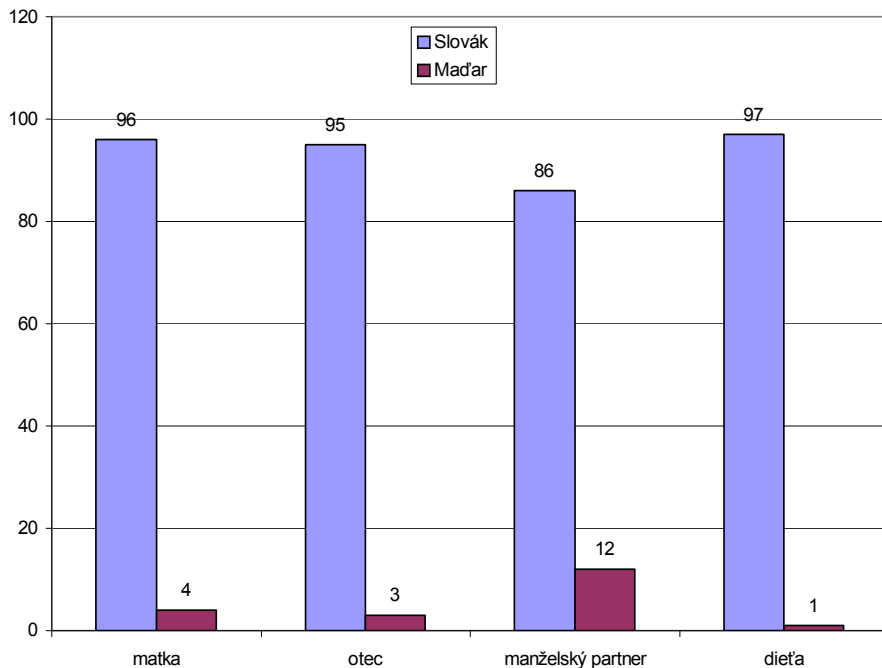
13a. graf: Žitnoostrovskí Slováci (81%)



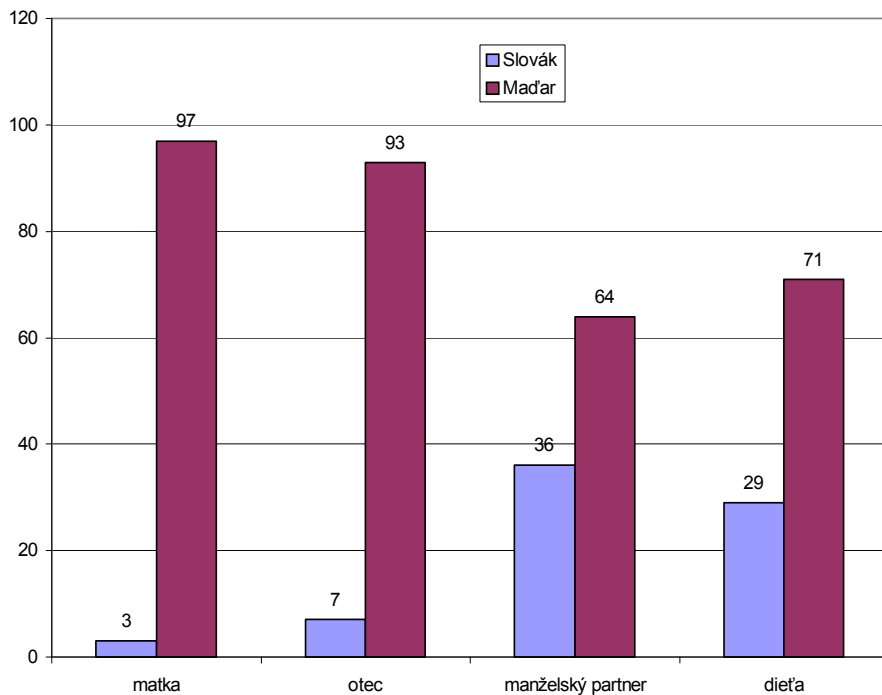
13b. graf: Žitnoostrovskí Maďari (16%)



13c. graf: Slováci bývajúci v Maďarsku (82%)

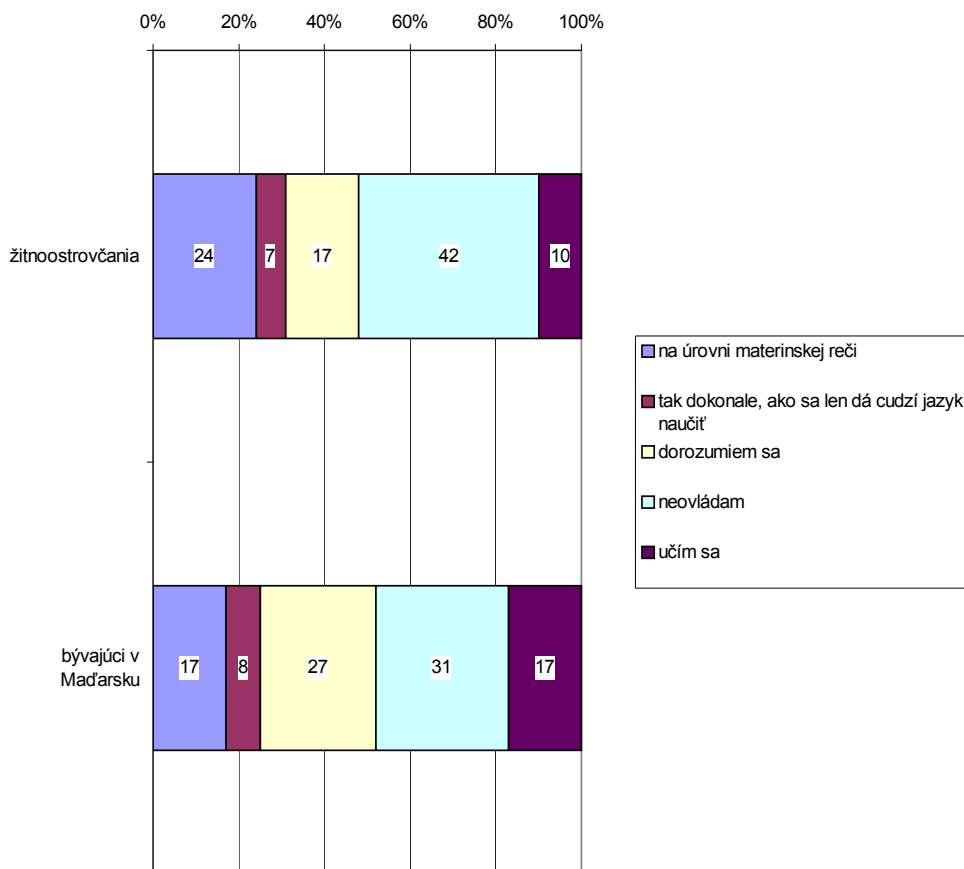


13d. graf: Maďari bývajúci v Maďarsku (19%)



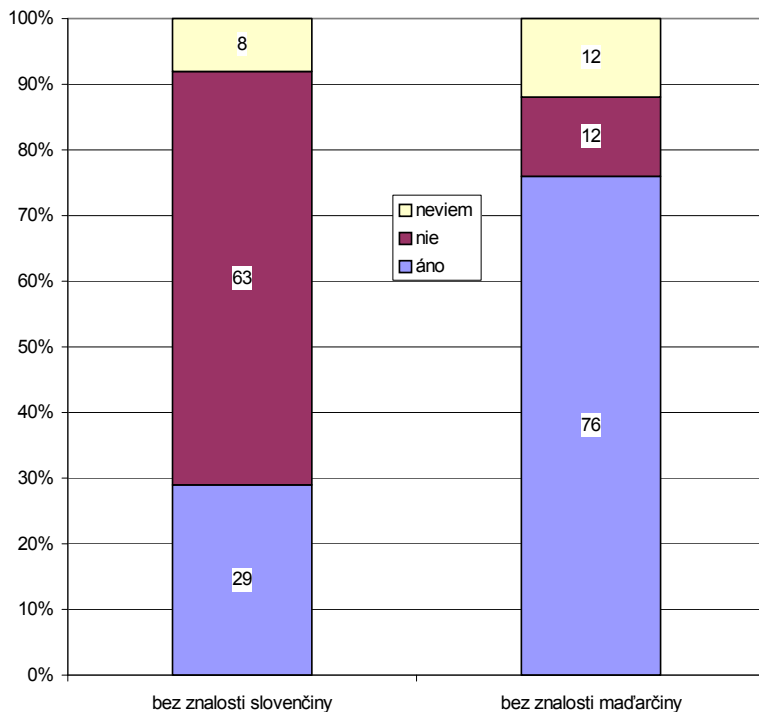
Tieto slovensko-maďarské jazykové „prelínania“ vyplývajú sčasti aj z toho, že niektorí Slováci a Maďari pochádzajú z miešaného manželstva. Ale sú aj takí Slováci, ktorí síce pochádzajú z homogénnych slovenských rodín, predsa sa naučili po maďarsky. Podiel Slovákov, ktorí vedia po maďarsky je v prípade ŽO 37%, v prípade M 43%. 12% ŽO a 21% M sa teraz učí po maďarsky. Aká je situácia s ovládaním iných jazykov, napr. angličtiny alebo nemčiny? Najčastejšia odpoveď je, že sa v týchto jazykoch dorozumejú.

14. graf: Úroveň ovládania maďarského jazyka

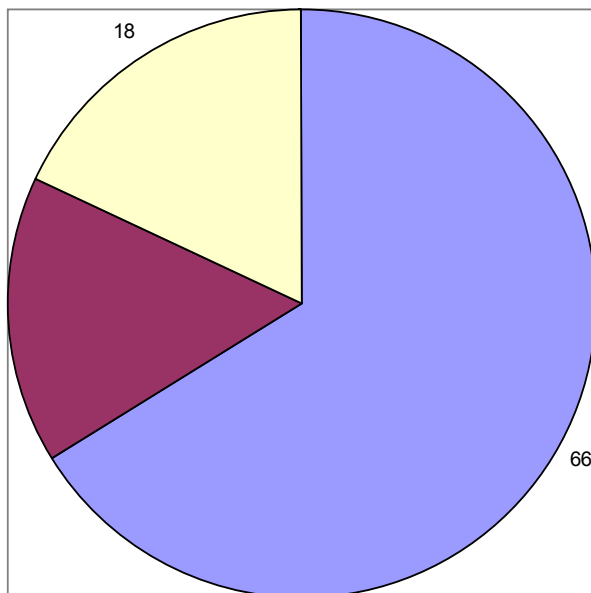


Výsledky našich predchádzajúcich výskumov, v ktorých sme oslovili aj Slovákov žijúcich na južnom Slovensku, dokazujú, že na národnostne zmiešaných územiach je používanie slovenského jazyka v plnej miere zabezpečené. Potvrdzujú to aj názory väčšiny ŽO: podľa 63% sa na tomto území nedá žiť bez ovládania slovenského jazyka. Ovládať maďarčinu považuje za nutné 12% (15. graf). Z toho vyplýva, že podľa väčšiny prisťahovalcov ich nikto nenúti naučiť sa po maďarsky, veď aj bez toho sa dá žiť na tomto území (to ale neznamená, že niektorí z nich sa nenaučia, ako sme už na to poukázali). Ani M sa nemusia naučiť po maďarsky, veď podľa dvoch tretín týchto respondentov sa zaobídu aj bez ovládania maďarského jazyka (16. graf).

15. graf: Podľa Vášho názoru na Vašom terajšom bydlisku, kde žijú Slováci aj Maďari, dá sa existovať bez znalosti slovenčiny a maďarčiny?



16. graf: Podľa Vášho názoru na Vašom terajšom bydlisku, kde žijú predovšetkým Maďari, dá sa existovať bez znalosti maďarčiny?



3.7. Život na novom bydlisku

Okrem 12% respondentov, ktorí mali mierne obavy, ostatní opýtaní nemali žiadny strach z emigrácie do cudzieho prostredia. Tí ŽO, ktorí mali obavy, si mysleli, že ich miestne obyvateľstvo neprijme, nezvyknú si na dedinské prostredie, nebudú mať vhodnú spoločnosť, dokonca nebudú mať žiadnu, keďže oni sú Slováci, Maďari ich budú podceňovať, nebudú rozumieť, čo rozprávajú Maďari, budú problémy s dopravou. Respondentov, ktorí sa presťahovali do Maďarska trápila iba jedna vec, že nevedia po maďarsky.

Našťastie, obavy sa splnili iba v prípade 7% ŽO a 5% M (spolu 28 respondentov). V prípade ŽO je to znova zlá dopravná situácia, s ktorou síce počítali, ale neočakávali, že to bude až taký problém. Niekomu vadia zlé medziľudské vzťahy a závisť, ako aj to, že podľa ich skúsenosti dedinčania nechcú medzi seba prijať ľudí z mesta. Respondenti bývajúci v Maďarsku majú komunikačné problémy.

V závislosti od konkrétnej formy diskriminácie, sa 6-18% ŽO a 5-16% M stretlo s takým správaním svojho okolia, ktoré pociťujú ako diskrimináciu (5. tabuľka). Hoci drvivá väčšina respondentov nemá podobné skúsenosti, ojedinele sa tento jav vyskytuje. Najčastejšie ide o jazykovú diskrimináciu, ktorú pociťuje 14% ŽO občas, 4% ŽO často, každý desiaty M občas a 6% M často. Väčšinou si pod tým treba predstavovať diskrimináciu slovenského jazyka, keďže to tvrdia Slováci, avšak vyskytuje sa aj v prípade respondentov maďarskej národnosti. To znamená, že niektorí Maďari pociťujú diskrimináciu maďarského jazyka na Žitnom ostrove.

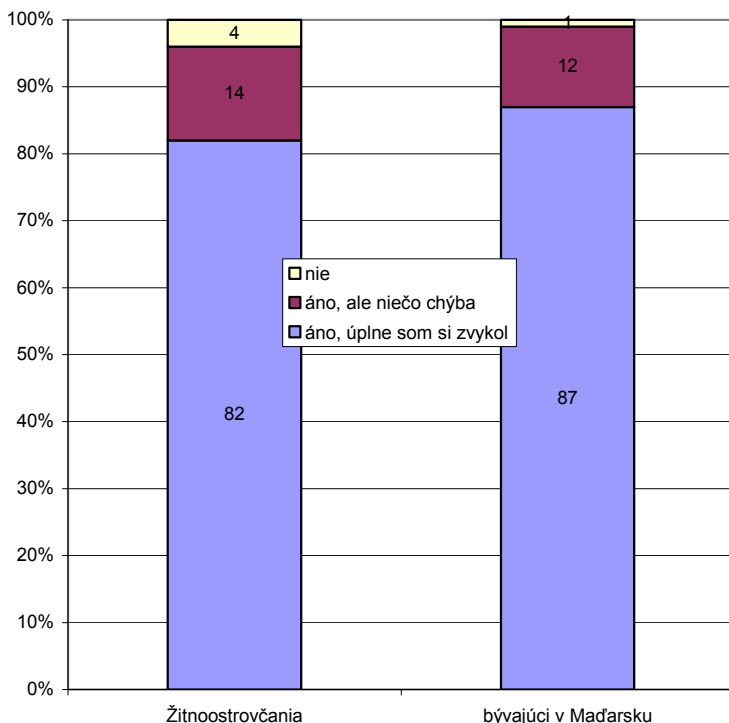
5. Stretli ste sa/stretávate sa na svojom novom bydlisku s niektorou formou prejavu diskriminácie? (%)

	Žitnoostrovčania			Bývajúci v Maďarsku		
	Nikdy	Občas	Často	Nikdy	Občas	Často
náboženská	94	2	4	95	0	5
veková	94	3	3	94	1	5
politická	89	7	4	91	4	5
rodová	93	3	4	93	2	5
jazyková	82	14	4	84	10	6
Kvôli geografickej oblasti, odkiaľ pochádzam	93	4	3	89	6	5
národnostná	89	7	4	87	9	4
kvôli mojej finančnej situácii	91	5	4	93	2	5

Dôležitým faktorom stotožnenia sa s novým bydliskom je, či sa tam človek cíti doma. Ale čo vlastne znamená „domov“? Z odpovedí sa dozvedáme, že pre niektorých respondentov je to konkrétny zemepisný bod: rodná zem, obec, v ktorej žije. Pre iných znamená zhmotnenie túžby mať vlastný dom so záhradou. Pre väčšinu je to pocit, duchovné rozpoloženie: pocit bezpečia, pocit komfortu, pocit spolupatričnosti, byť v kruhu rodiny, byť s príjemnými ľuďmi, kľud, oddych, ostrov naplnenia a mieru, prístav, kam sa vždy môže vrátiť, kde môže byť človek sám sebou, alebo ako to jeden z respondentov vyjadril: „Domov je plece, na ktorom sa môžeš vyplakať“.

Nezávisle od toho, kedy sa prisťahovali, 96% ŽO a 99% M sa v mieste svojho nového bydliska cíti doma (17. graf).

17. graf: Cítite sa tu doma? (%)



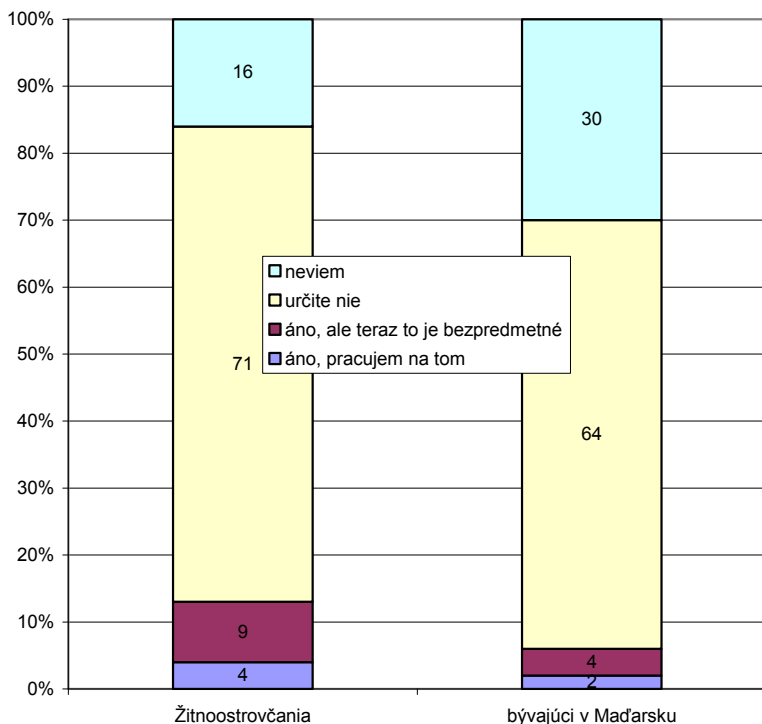
Väčšinou si už úplne zvykli, ale každý siedmy ŽO a každý ôsmy M má predsalen akýsi pocit nedostatku. Čo im najviac chýba? Rodinní príslušníci, priatelia z detstva, príbuzní, ľudia, na ktorých si zvykli, dobre fungujúca sieť verejnej dopravy, hustejšie a kultivovanejšie autobusové spoje do Bratislavy, viac obchodov, služby na vyššej úrovni, možnosti kultúrneho vyžitia a voľnočasových aktivít, hlavne v slovenskom jazyku. Bratislavský feeling: „*môj domov je Bratislava, tu som sa narodil, tu mám kamarátov, to je moja rodná zem*“; „*hoci mám trvalé bydlisko tu v Šamoríne, nedokážem tu žiť*“; „*pocit, keď ráno brázdime ulice mesta s mojím psom*“. A sú takí, ktorým jednoducho chýba Bratislava. Tá malá skupinka respondentov, ktorá sa necíti doma na svojom terajšom bydlisku, tvrdí, že Bratislava bola ich domovom a vždy ním aj zostane.

Väčšina opýtaných sa cíti doma v mieste svojho terajšieho bydliska, a neplánuje sa sťahovať. Na otázku či by sa chceli odsťahovať, odpovedalo 71% ŽO a 64% M záporne, šestina ŽO a takmer tretina M nevedela s istotou odpovedať. Každý ôsmy ŽO a jeden zo sedemnástich M by chcel opustiť svoje terajšie bydlisko, ale iba zhruba jeden tucet respondentov na tom pracuje (18. graf). Rozmýšľať o imigrácii a naozaj sa odsťahovať sú dva rôzne veci.

Ak sa niekto chce odsťahovať, nie je to preto, že sa necíti dobre, hoci tí respondenti, ktorých srdce ťahá stále do hlavného mesta, uvažujú nad možnosťou odsťahovania častejšie. Aj medzi tými, ktorí sa cítia úplne doma sa občas objaví takáto myšlienka, avšak podstatne zriedkavejšie. Zo ŽO 6 respondenti, a z respondentov bývajúcich v Maďarsku dokonca iba dvaja povedali, že preto by sa chceli odsťahovať, lebo sa na svojom terajšom bydlisku necítia dobre. Hlavnou príčinou prípadného sťahovania sú buď ešte lepšie vyhliadky, alebo isté okolnosti, ktoré ich k tomu nútia. Najčastejšie ich k tomu nútí už viackrát spomínaná zlá dopravná situá-

cia. Až po nej nasleduje ako možná príčina nedostatok duševného komfortu, to, že respondent sa cíti byť cudzincom, že ho priťahuje jeho rodné mesto, Bratislava, že opäť by tam chcel žiť, alebo chcel by žiť aspoň v jej blízkosti. Iných respondentov deprimuje žitnoostrovská nížina, stále pofukujúci vietor, chýbajúce hory, lesy, málo zelene. Takže tí, ktorí by sa chceli sťahovať, najradšej by sa vrátili naspäť do Bratislavy (alebo aspoň do jej okrajových častí, napr. do Podunajských Biskupíc), resp. bližšie k Bratislave. V prípade respondentov žijúcich v Maďarsku, je to túžba prisťahovať sa bližšie k slovensko-maďarským hraniciam, alebo vrátiť sa na Slovensko, do niektorej z prihraničných obcí (Rusovce, Čuňovo), ktoré sú taktiež bližšie k Bratislave. Do zahraničia, do západného štátu, by sa chceli vysťahovať štyria.

18. graf: Chceli by ste sa odíť/odstáť?



4. ZÁVER

Respondenti, ktorí sa presťahovali z Bratislavy na Horný Žitný ostrov a do oblasti v okolí Rajky sú typickými predstaviteľmi suburbanizácie: pre lepšie podmienky bývania a pre kľudnejšie prostredie zanechali Bratislavu. Na novom bydlisku takmer všetci dosiahli svoj sen, zaobstarali si vlastný byt, dokonca vo väčšine prípadov vlastný dom, ktorý sa stal ich skutočným domovom. Typické je aj to, že väčšina naďalej pracuje v hlavnom meste, kam denne alebo aspoň niekoľkokrát za týždeň dochádzajú. Čo je však menej typické, že viacerí z nich nemajú trvalé bydlisko v mieste svojho domova, ale tam, kde pracujú, a miesto domova je ich prechodným bydliskom. V iných regiónoch Slovenska to býva práve naopak. Dokonca keby sme sa striktné držali definície pojmu migrant, označujúcej ľudí, ktorí sťahovaním zmenia trvalé bydlisko, časť respondentov by sme museli z tejto kategórie vylúčiť⁵. Niektorí si teraz možno pomyslí, že to je

zbytočné teoretizovanie, s ktorým nemá zmysel sa zaoberať. Nie je predsa jedno, kde majú dotyční trvalé a prechodné bydlisko? Veď táto administratívna záležitosť nemá vplyv ani na život ich samotných, ani na život nimi obývanej obce.

Nuž, nie je to celkom pravda. Pred začatím výskumu sme mali niekoľko konzultácií so starostami obcí. Sťažovali sa, že kvôli tomu, že niektorí prisťahovali podnikatelia si ešte stále nezmenili miesto trvalého pobytu, im uniká časť obecných príjmov. Ide o to, že títo podnikatelia majú trvalú adresu v Bratislave a tam platia aj dane. Takýmto spôsobom obohacujú naďalej Bratislavu, v ktorej už nežijú, na úkor obce, v ktorej žijú. Nevieme, koľkých sa to týka, ale pozrime sa, čo to znamená v prípade našej vzorky.

Zo žitnoostrovských respondentov podniká 61 osôb. Ide väčšinou o samostatne zárobkovo činné osoby alebo živnostníkov bez zamestnancov. 18 z nich má trvalý pobyt v Bratislave, preto ich dane „neputujú“ na Horný Žitný ostrov. Pritom možno by aj tieto peniaze prispeli k zlepšeniu trebárs ciest a dopravy, čo by malo priaznivý vplyv nielen na životné podmienky migrujúcich obyvateľov, ale aj na život ostatných občanov spomínaného regiónu.

Ďalší problémový okruh, ktorý nemôžeme ignorovať, je vplyv bratislavskej suburbanizácie na národnostné zloženie skúmaných regiónov, predovšetkým Žitného ostrova. V dôsledku prílivu emigrantov slovenskej národnosti sa znižuje podiel obyvateľov maďarskej národnosti. To, že sa na tomto území postupne mení etnická štruktúra obyvateľov, dostatočne dokumentujú aj údaje z posledných dvoch sčítaní ľudu (6. tabuľka). Zvýraznené sú iba okresy Senec a Dunajská Streda, kde žijú aj naši respondenti, ale ako som sa o tom zmienila v úvode tejto štúdie, suburbanizácia sa netýka iba týchto okresov.

6. Počet a podiel obyvateľov maďarskej národnosti v okresoch Západného Slovenska na základe sčítania ľudu z rokov 1991 a 2001.

	1991		2001		
	Počet Maďarov	%	Počet Maďarov	%	
Bratislava	20 312	4,6	16 451	3,8	-19,0
Senec	12 214	24,5	10 553	20,4	-13,6
Dunajská Streda	95 310	87,2	93 660	83,3	-1,7
Galanta	38 295	41,3	36 518	38,6	44,6
Šaľa	21 745	40,2	19 283	35,7	-11,4
Komárno	78 859	72,2	74 976	69,1	-4,9
Nové Zámky	63 747	41,5	57 271	38,3	-10,2
Nitra	13 113	8,2	10 956	6,7	-16,4

Zdroj: Gyurgyik L. 2004, s. 150

Úbytok Maďarov pozorujeme nielen v inkriminovaných okresoch, ale aj v obciach, v ktorých žijú respondenti. Jedinou výnimkou je Báč. Okrem tejto dediny, kde sa v období 1991-2001 podiel Maďarov zvýšil, v ostatných došlo ku zníženiu podielu obyvateľov maďarskej národnosti (7. tabuľka).

5 Definícia pojmu migrant nie je jednotná (Jurčová D. 2007, s. 129). Respondentov, ktorí sú naďalej trvalo prihlásení v Bratislave a v mieste nového bydliska žijú aspoň 12 mesiacov, by sme na základe existujúcej kategorizácie mohli nazvať dlhodobými osídlencami.

7. Podiel obyvateľov obcí podľa národnosti v rokoch 1991 a 2001.

	slovenská		maďarská	
	1991	2001	1991	2001
Báč	40	36	60	63
Baloň	3	5	97	94
Mierovo	12	15	85	82
Štvrtok na Ostrove	8	12	89	83
Čenkovce*	-	8	-	91
Dobrohošť	4	9	96	91
Dunajská Lužná	88	90	9	7
Malinovo	40	47	59	51
Zlaté Klasy	12	25	85	68
Rovinka	88	88	9	7
Blatná na Ostrove	5	20	94	88
Šamorín	27	31	74	67
Kalinkovo	56	62	44	37
Vojka	4	12	92	88
Hamuliakovo	30	42	69	56
Nový Život	5	12	91	85

*v roku 1991 ešte nebola samostatná obec

Zdroj: Databáza slovenských obcí, <http://www.foruminst.sk>

Bratislavská suburbanizácia sa neskončila v roku 2001, ba práve naopak, ešte viac sa zrýchlila. Preto môžeme predpokladať, že podiel Slovákov sa za posledných 10 rokov zvýšil. Samozrejme zmena etnickej štruktúry je podmienená aj inými faktormi, nielen emigráciou do tejto oblasti. Dôležitú úlohu zohráva asimilácia maďarského obyvateľstva, ktorú demografi považujú za najdôležitejšiu príčinu úbytku občanov maďarskej národnosti medzi dvomi poslednými sčítaniami ľudu. Lenže národná identita je komplexný jav a jej vývoj a zachovanie ovplyvňujú rôzne faktory. Medzi nimi aj meniace sa etnické a jazykové prostredie.

5. PRÍLOHA

1. Zoznam vzdelávacích inštitúcií na území dunajskostredského a seneckého okresu

Zdroj: www.ups.sk

I. Materské školy

Dunajskostredský okres

Materské školy s vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 61)		
	Obec	Ulica
Materská škola s VJM	Báč	Báč 83
Materská škola s VJM	Baka	Baka 351
Materská škola s VJM	Baloň	Baloň 254
Materská škola s VJM	Blatná na Ostrove	Blatná na Ostrove 204

Materské školy s vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 61)		
Materská škola s VJM	Boheľov	Boheľov 20
Materská škola s VJM	Čakany	Čakany 107
MŠ pri ZŠ s vjm	Čenkovce	Čenkovce 124
Materská škola s VJM	Čiližská Radvaň	Čiližská Radvaň 40
Materská škola s VJM	Dobrohošť	Dobrohošť 92
Materská škola s VJM	Dolný Bar	Hlavná 29
Materská škola s VJM	Dolný Štál	Záhradnícka 536/20
Materská škola s VJM	Dunajská Streda	Alžbetínske nám. 323/3
Materská škola s VJM	Dunajská Streda	Októbrová ulica 939/47
Materská škola s VJM	Dunajský Klátov	Dunajský Klátov 5
Materská škola s VJM	Gabčíkovo	Cintorínska 5
Materská škola s VJM	Gabčíkovo	Komenského 1113
Materská škola s VJM	Holice	Kostolná Gala 35
Materská škola s VJM	Holice	Veľká Budafa 4
Materská škola s VJM	Horná Potôň	Čečinska Potôň č. 7
Materská škola s VJM	Horná Potôň	Horná Potôň 124
Materská škola s VJM	Horné Mýto	Školská ulica 69
Materská škola s VJM	Horný Bar	Horný Bar 192
Materská škola s VJM	Hubice	Hubice 37
Materská škola s VJM	Jahodná	Ďatelinná 544/8
Materská škola s VJM	Janíky	Janíky-Dolné 78
Materská škola s VJM	Jurová	Hlavná 106
Materská škola s VJM	Kľúčovec	Hlavná 35
Materská škola s VJM	Kostolné Kračany	Kostolné Kračany 475
MŠ ako súčasť ZŠ s VJM	Kráľovičove Kračany	Kráľovičove Kračany 71
Materská škola s VJM	Kútники	Kútники 644
Materská škola s VJM	Lúč na Ostrove	Hlavná 126
Materská škola s VJM	Mad	Hlavná 23
Materská škola s VJM	Malé Dvorníky	Hlavná 256
Materská škola s VJM	Medveďov	Hlavná 203
Materská škola s VJM	Mierovo	Mierovo 22
Materská škola s VJM	Michal na Ostrove	Železničná 98
Materská škola s VJM	Ňarad	Ňarad 119
Materská škola s VJM	Nový Život	Nový Život 144
Materská škola s VJM	Nový Život	Nový Život-Tonkovce 486

Materské školy s vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 61)		
Materská škola s VJM	Ohrady	Hlavná 19
Materská škola s VJM	Okoč	Nám. SNP 856/1
Materská škola s VJM	Okoč – Opatovský Sokolec	Gorkého 2
MŠ pri ZŠ s VJM	Orechová Potôň	Hlavná 193
Materská škola s VJM	Padáň	Padáň 289
MŠ pri ZŠ s VJM	Pataš	Pataš 228
Materská škola s VJM	Potônske Lúky	Potônske Lúky 41
Materská škola s VJM	Povoda	Povoda 75
Materská škola s VJM	Rohovce	Rohovce 107
Materská škola s VJM	Šamorín	Mliečno 108
Materská škola s VJM	Šamorín	Školská 14
Materská škola s VJM	Štvrtok na Ostrove	Štvrtok na Ostrove 356
Materská škola s VJM	Topoľníky	Pionierska 20
MŠ ako súčasť ZŠ s VJM	Trhová Hradská	Nám. L. Kossutha 500/4
Materská škola s VJM	Trstená na Ostrove	Trstená na Ostrove 128
Materská škola s VJM	Veľké Blahovo	Veľké Blahovo 98
Materská škola s VJM	Veľké Dvorníky	Hlavná 101/28
Materská škola s VJM	Veľký Meder	Železničná 7
Materská škola s VJM	Vieska	Hlavná 88
Materská škola s VJM	Vojka nad Dunajom	Vojka nad Dunajom 219
Materská škola s VJM	Vrakúň	Vrakúň 471
Materská škola s VJM	Vydrany	Vydrany 314

Dunajskostredský okres

Materské školy s vyučovacím jazykom slovenským (celkovo 10)		
	Obec	Ulica
Materská škola	Blahová	Blahová 126
Materská škola	Dunajská Streda	Jesenského ulica 910/10
Materská škola	Gabčíkovo	Komenského 1113
Materská škola	Hviezdoslavov	Hviezdoslavov 51
Materská škola	Kvetoslavov	Kvetoslavov 264
Materská škola	Šamorín	Gazdovský rad 37
Materská škola	Šamorín	Školská 14
Materská škola	Veľká Paka	Veľká Paka 253
Materská škola	Veľký Meder	Nám. Bélu Bartóka 495/18
Materská škola	Zlaté Klasy	Poľná cesta 3

Dunajskostredský okres

Materské školy so zmiešaným slovensko-maďarským vyučovacím jazykom (celkovo 12)		
	Obec	Ulica
Materská škola	Dunajská Streda	Komenského ulica 357/2
Materská škola	Dunajská Streda	Nám. priateľstva 2173/27
Materská škola	Dunajská Streda	Námestie SNP 187/11
Materská škola	Dunajská Streda	Ružový háj 1359/19
Materská škola	Dunajská Streda	Rybný trh 14
Materská škola	Dunajská Streda	Széchenyiho ulica 1999/9
Materská škola	Lehnice	Lehnice 119
Materská škola	Šamorín	Dunajská 33
Materská škola	Šamorín	Poľovnícka 5
Materská škola	Šamorín	Ulica Márie 682
Materská škola	Šamorín	Veterná 496/21
Materská škola	Zlaté Klasy	Školská 4

Senecký okres

Materské školy s vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 7)		
	Obec	Ulica
Materská škola	Boldog	Boldog 76
Materská škola	Hrubý Šúr	Hlavná 20
Materská škola	Kostolná pri Dunaji	Kostolná pri Dunaji 6
Materská škola	Senec	Fándlyho 20
Materská škola	Tomášov	Mierová 1
Materská škola	Tureň	Tureň 300
Materská škola	Vlky	Vlky 1

Senecký okres

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

Senecký okres

Materská škola so zmiešaným slovensko-maďarským vyučovacím jazykom		
	Obec	Ulica
Materská škola	Malinovo	L. Svobodu 22

II. Základné školy

Dunajskostredský okres

Základné školy s vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 49)		
	Obec	Ulica
Základná škola s VJM	Baka	Baka 351
Základná škola s VJM	Blatná na Ostrove	Blatná na Ostrove 203
Základná škola s VJM	Boheľov	Boheľov 20
Základná škola s MŠ	Čenkovce	Čenkovce 95
ZŠ M.Kóczána s VJM	Čiližská Radvaň	Hlavná 258
Základná škola s VJM	Dobrohošť	Hlavná 98
Základná škola s VJM	Dolný Bar	Hlavná 27
Základná škola s VJM	Dolný Štál	Hlavná 41/113
Reformovaná ZŠ s VJM	Dolný Štál	Hlavná 85
Základná škola s VJM	Dunajská Streda	Hviezdoslavova ul. 2094/2
Základná škola s VJM	Dunajská Streda	Komenského ulica 1219/1
Základná škola s VJM	Dunajská Streda	Školská ulica 936/1
Cirkevná ZŠ s VJM	Dunajská Streda	Trhovisko 1
Základná škola s VJM	Gabčíkovo	Komenského 1081/1
Základná škola s VJM	Holice	Pósfá 82
Základná škola s VJM	Horná Potôň	Hlavná 120
Základná škola s VJM	Horné Mýto	Školská ulica 5
Základná škola s VJM	Horný Bar	Hlavná 45
Základná škola s VJM	Jahodná	Záhradná 202
Základná škola s VJM	Jurová	Jurová 134
Základná škola s VJM	Kostolné Kračany	Šipošovské 514
ZŠ s MŠ s VJM	Kráľovičove Kračany	Kráľovičove Kračany 75
Základná škola s VJM	Kútники	Kútники 644
Základná škola s VJM	Lehnice	Školská 116
Základná škola s VJM	Lúč na Ostrove	Hlavná 126
Základná škola s VJM	Mad	Hlavná 23
Základná škola s VJM	Malé Dvorníky	Malé Dvorníky 277
Základná škola s VJM	Mierovo	Mierovo 22
Základná škola s VJM	Michal na Ostrove	Železničná 98
Základná škola s VJM	Ňarad	Hlavná 118

Základné školy s vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 49)		
	Obec	Ulica
Základná škola s VJM	Nový Život	Nový Život 1
Základná škola s VJM	Ohrady	Ohrady 20
Základná škola s VJM	Okoč	Hlavná 509/22
Základná škola s MŠ VJM	Orechová Potôň	Hlavná 193
Základná škola s VJM	Padáň	Padáň 289
Základná škola s MŠ VJM	Pataš	Pataš 228
Základná škola s VJM	Potónske Lúky	Potónske Lúky 41
Základná škola s VJM	Rohovce	Rohovce 106
Základná škola s VJM	Šamorín	Mliečno 124
Základná škola s VJM	Šamorín	Rybárska 1093/2
Základná škola s VJM	Štvrtok na Ostrove	Štvrtok na Ostrove 416
Základná škola s VJM	Topoľníky	Hlavná 162/115
Zákl.škola s MŠ s VaVJM	Trhová Hradská	Školská 492
Základná škola s VJM	Trstená na Ostrove	Trstená na Ostrove 128
Základná škola s VJM	Veľké Blahovo	Veľké Blahovo 149
Základná škola s VJM	Veľký Meder	Bratislavská 622/38
Základná škola s VJM	Vrakúň	Školská 204
Základná škola s VJM	Vydrany	Malá 231
Základná škola s VJM	Zlaté Klasy	Školská 784/8

Dunajskostredský okres

Základné školy s vyučovacím jazykom slovenským (celkovo 14)		
	Obec	Ulica
Základná škola	Dolný Bar	Hlavná 27
Základná škola	Dunajská Streda	Jilemnického ulica 204/11
Základná škola	Dunajská Streda	Smetanov háj 286/9
Základná škola	Gabčíkovo	Komenského 1082/3
Základná škola	Hviezdoslavov	Hviezdoslavov 51
Základná škola	Kvetoslavov	Kvetoslavov 266
Základná škola	Lehnice	Školská 840
Základná škola	Orechová Potôň	Hlavná 193
Základná škola M. Bela	Šamorín	Kláštorná 4
Základná škola	Štvrtok na Ostrove	Štvrtok na Ostrove 416
Základná škola	Veľká Paka	Veľká Paka 253
Základná škola	Veľký Meder	Nám. Bélu Bartóka 497/20
Základná škola	Vydrany	Malá 231
Základná škola	Zlaté Klasy	Hlavná 25

Senecký okres

Základné školy s vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 5)		
	Obec	Ulica
Základná škola s VJM	Hrubý Šúr	Hlavná 19
Základná škola s VJM	Malinovo	Školská 11
Základná škola s VJM	Reca	Hlavná 181
Základná škola s VJM	Senec	Nám. A. Molnára 2
Základná škola s VJM	Tomášov	Školská 7

Senecký okres

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

Senecký okres

Základné školy so zmiešaným slovensko-maďarským vyučovacím jazykom (celkovo 2)		
	Obec	Ulica
Základná škola	Hamuliakovo	Hamuliakovo 134
Základná škola	Tureň	Tureň 200

 III. Stredné školy a gymnáziá
 Dunajskostredský okres

Stredné školy a gymnáziá vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 9)		
	Obec	Ulica
SOŠ stavebná	Dunajská Streda	Gyulu Szabóa 1
Stredná odborná škola	Dunajská Streda	Gyulu Szabóa 21
Súkr. gymnázium s VJM	Dunajská Streda	Hlavná 21
Gymnázium Á. Vámbéryho	Dunajská Streda	Nám. sv. Štefana 1190/4
SOŠ rozv. vidieka s VJM	Dunajská Streda	Nám. sv. Štefana 1533/3
Športové gymnázium	Dunajská Streda	Nám. sv. Štefana 1533/3
Súkromná SOŠ s VJM	Dunajská Streda	Neratovické nám. 1916/16
Gymnáz. I. Madácha s VJM	Šamorín	Slnecná 2
Gymnáz. M. Korvína s VJM	Veľký Meder	Bratislavská 38

Dunajskostredský okres

Stredné školy a gymnáziá s vyučovacím jazykom slovenským (celkovo 3)		
	Obec	Ulica
Gymnázium L. Dúbravu	Dunajská Streda	Smetanov háj 285/8
Gymnázium M. R. Štefánika	Šamorín	Slnecná 2
Súkr. HA SD Jednota	Šamorín	Vinohradská 48

Dunajskostredský okres

Stredné školy a gymnáziá so zmiešaným slovensko-maďarským vyučovacím jazykom (celkovo 6)		
	Obec	Ulica
SOŠ technická	Dunajská Streda	Kračanská cesta 1240/36
Str. zdravot. škola	Dunajská Streda	Športová 349/34
Súkromná SOŠ	Dunajská Streda	Trhovisko 2294/15
Súkr. SOŠ SD Jednota	Šamorín	Vinohradská 48
Obchodná akadémia	Veľký Meder	Bratislavská 38
Súkromná SOŠ	Zlaté Klasy	Trhovisko 776/1

Senecký okres

Stredné školy a gymnáziá s vyučovacím jazykom maďarským (celkovo 2)		
	Obec	Ulica
Spojená škola – SŠP v VJM	Senec	Lichnerova 71
Spojená škola – Gymn. s VJM	Senec	Lichnerova 71

Senecký okres

Stredné školy a gymnáziá s vyučovacím jazykom slovenským (celkovo 6)		
	Obec	Ulica
Spojená škola – SOŠ	Bernolákovo	Svätoplukova 38
Súkromné gymnázium	Bernolákovo	Svätoplukova 38
Spojená škola SOŠ	Ivanka pri Dunaji	ul. SNP 30
SOŠ záhradnícka	Malinovo	Bratislavská 44
Stredná odborná škola	Senec	Kysucká 14
Gymnázium A. Bernoláka	Senec	Lichnerova 69

II. PRÍLOHA

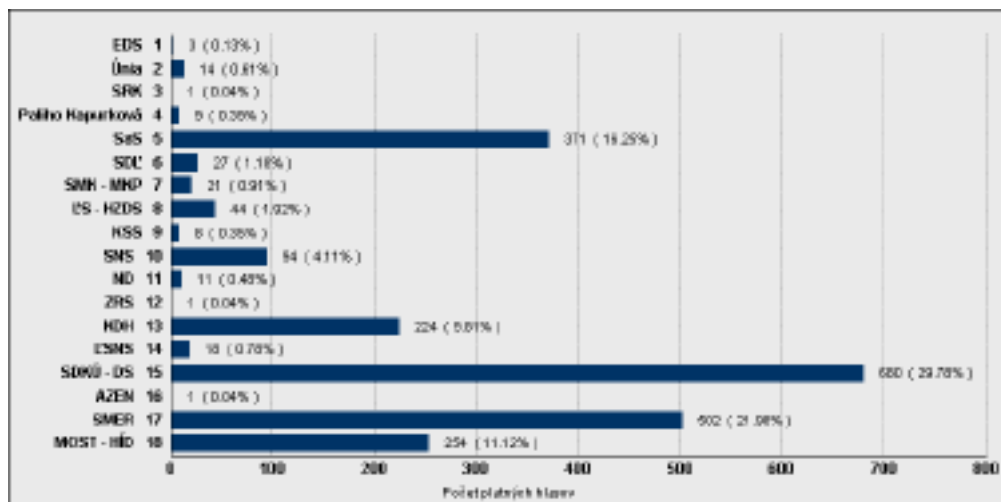
Výsledky parlamentných volieb v roku 2010 v tých obciach, kde žijú respondenti (politické strany, ktoré dosiahli 5 percentnú hranicu hlasov)

	Most-Híd	SMK	SDKÚ	SAS	Smer
Báč	50,4	26,2	-	-	-
Baloň	47,2	44,8	-	-	-
Mierovo	68,4	19,5	-	-	-
Štvrtok na Ostrove	63,6	19,2	5,5	-	-
Čenkovce	57,0	32,8	-	-	-
Dobrohošť	6,2	9,9	11,6	9,9	-
Dunajská Lužná	11,2		29,7	16,2	21,9
Malinovo	34,3	8,6	23,6	14,6	8,9
Zlaté Klasy	65,5	14,9		7,7	
Rovinka	10,0	-	25,7	17,0	26,6
Blatná na Ostrove	53,5	33,3			
Šamorín	54,1	15,7	12,3	6,0	6,6
Kalinkovo	30,2	-	19,9	15,5	17,6
Vojka	55,7	18,1	7,2	5,5-	7,7
Hamuliakovo	34,9	9,6	20,6	11,4	12,2
Nový Život	64,8	21,7	5,6	-	-

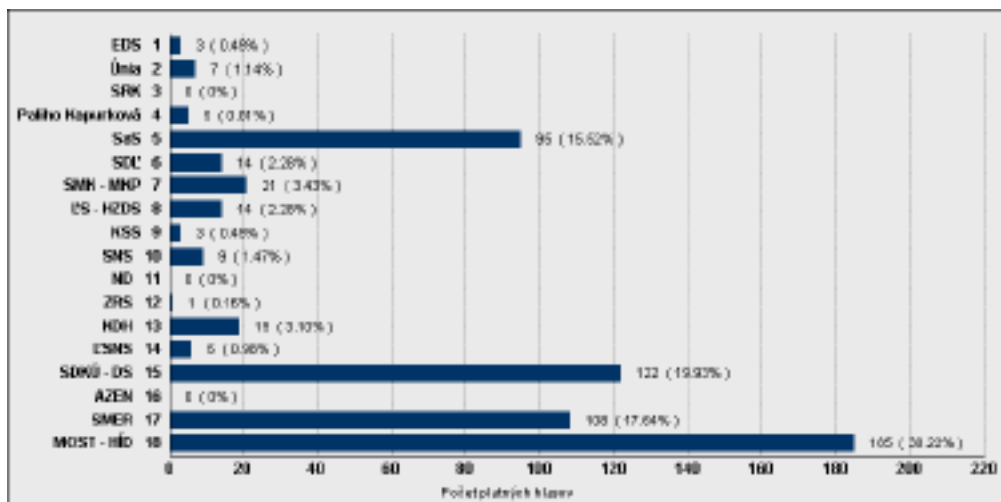
Zdroj: www.infostat.sk

V obciach vyznačených sivou farbou sa volebné výsledky ešte viac rozptýľujú, a preto ich znázorňujeme na obrázkoch osobitne:

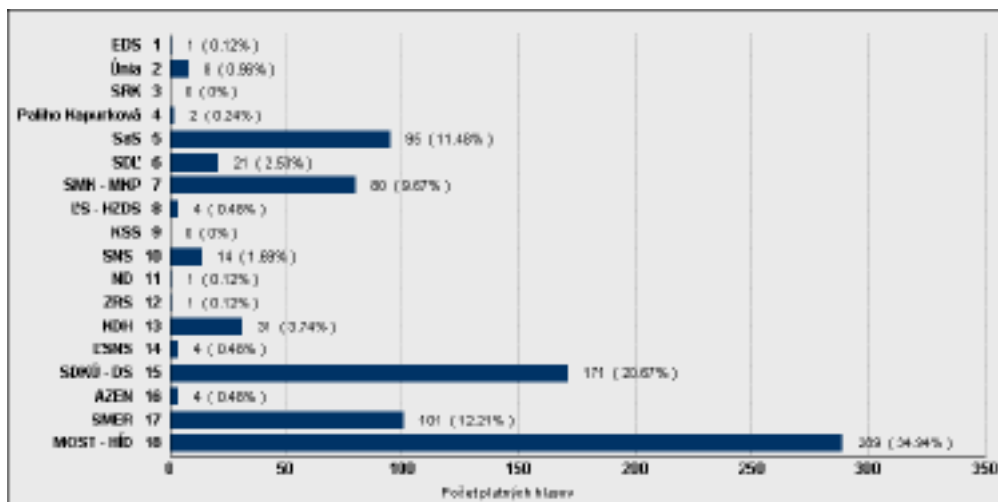
Dunajská Lužná



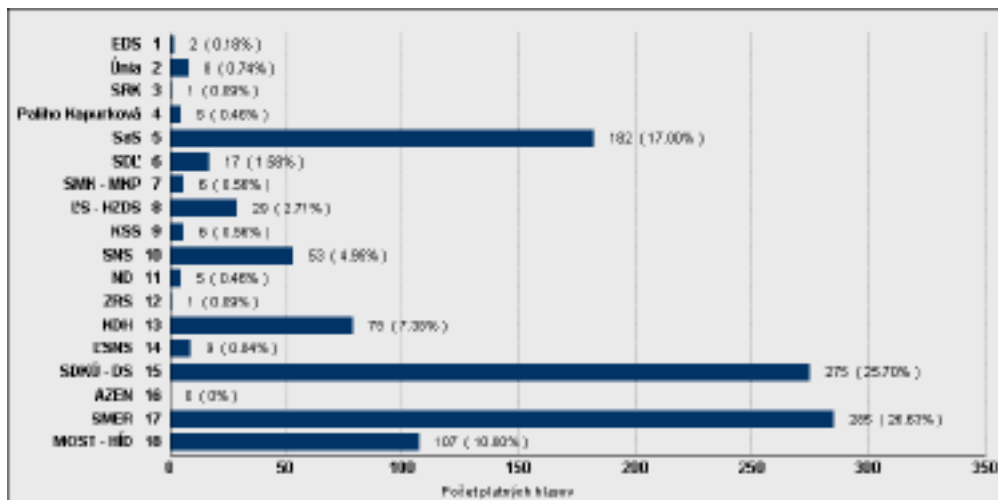
Kalinkovo



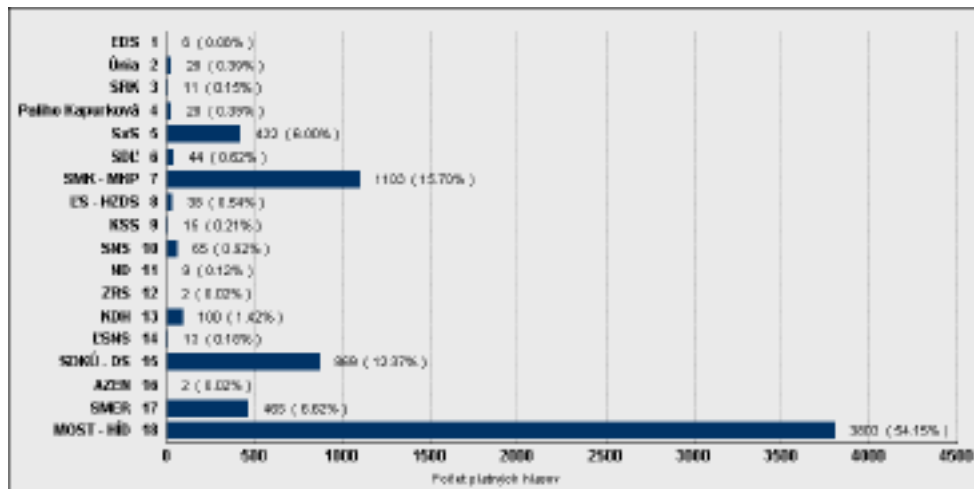
Hamuliakovo



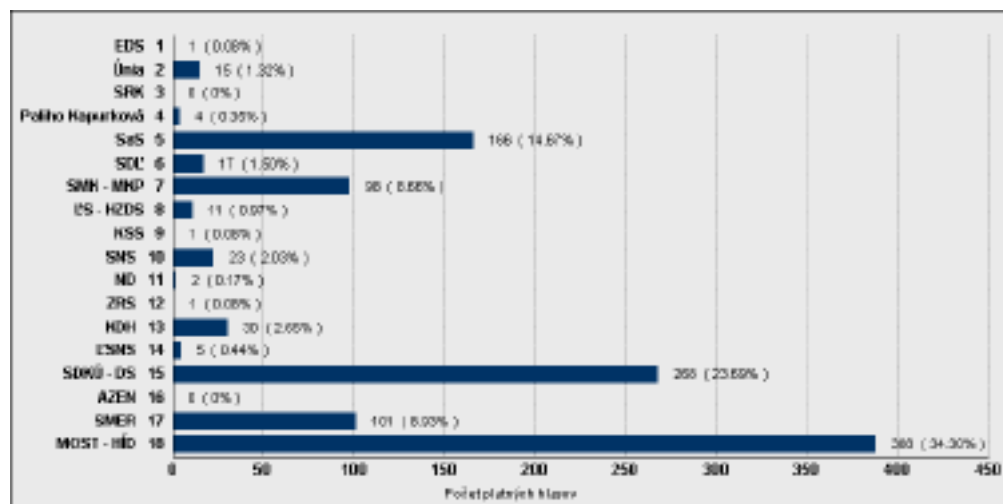
Rovinka



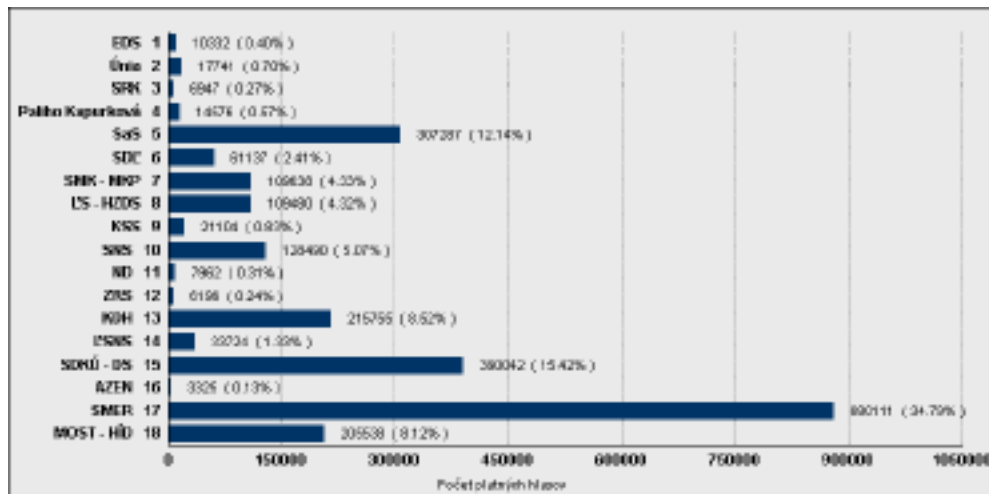
Šamorín



Malinovo



Parlamentné voľby 2010 – celkové výsledky



POUŽITÁ LITERATÚRA

- Bezák Anton: Interregionálne migrácie na Slovensku v rokoch 1981-1998, Sociológia 34, 2002/4, s. 327-344
- Divinský Boris: Migračné trendy v Slovenskej republike po vstupe krajiny do EÚ (2004-2008), IOM Medzinárodná organizácia pre migráciu, 2009
- Gajdoš Peter: K vybraným problémom transformácie sociálno-priestorovej situácie Slovenska v deväťdesiatych rokoch, Sociológia 33, 2001/2, s. 185-205
- Gajdoš Peter. Moravanská Katarína, Pašiak Ján, Zeman Milan: Regióny SR v kontexte životných podmienok a rozvojových disponibilít, Sociologický ústav SAV, Bratislava 2006.
- Gyurgyik László: A magyarság demográfiai, település- és társadalomszerkezetének változásai, In: Magyarok Szlovákiában (1998-2004), Fórum Kisebbségkutató Intézet, Lilium Aurum Könyvkiadó, Somorja-Dunaszerdahely 2004, ed: Fazekas József, Hunčík Péter, s. 141 – 181, s. 150
- Lampl Zsuzsanna: Kárpát Panel 2007, In: Kárpát Panel 2007, A Kárpát-medencei magyarok társadalmi helyzete és perspektívái. Gyorsjelentés, ed: Z. Papp-Veres, MTA Etnikai-nemzeti Kisebbségkutató Intézet, Budapest, 2007, s. 69-129
- Lampl, Zs. – Hardi, T.: Ingázó munkavállalás (Migrácia na trhu práce). In: Hardi Tamás – Tóth Károly (ed): Határaink mentén, FKI, Somorja-Šamorín 2009, s. 134-147
- Hardi, T. – Lampl, Zs.: Határon átnyúló ingázás a szlovák-magyar határtérségben (Cezhraničná migrácia v slovensko-maďarskej prihraničnej oblasti), In: Tér és társadalom, XXII. évf. 2008/3, s. 109-126
- Lelkes Gábor: Régiók és gazdaság, Magyarok Szlovákiában V. kötet, Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja, 2008
- Mészárosóvá-Lamplová, Z: Slováci a Maďari na Južnom Slovensku – možnosti uplatňovania jazykových práv. In: Petőcz, K. (ed): Národný populizmus na Slovensku a slovensko-maďarské vzťahy 2006-2009, Fórum inštitút pre výskum menšín, Šamorín 2009, s. 159-169

- Öllös László: A Magyar Koalíció Pártja a 2006-os választások után, Fórum Társadalomtudományi Szemle, 2006/4, s. 25-36
- Slosiarik Martin: Občiansky potenciál ako diferencijujúci faktor rozvoja sídla, Sociológia 32, 2000/2, s. 153-182
- Petőcz Kálmán: A dél-szlovákiai szlovákok választási viselkedése, Fórum Társadalomtudományi Szemle, 2007/1, s. 3-25
- Petőcz, K. (ed): National populism and Slovak-Hungarian relations in Slovakia 2006–2009, Forum Minority Research Institute, Somorja-Šamorín 2009
- Jurčová Danuša: Migrácia – výzvy, problémy, otázky
<http://www.ssds.sk/casopis/archiv/2007/fss0307.pdf>
- Bohdana Holá: Proč se dlouhodobě nedaří dospět k harmonizovaným a mezinárodně srovnatelným údajům o zahraniční migraci,
<http://www.ssds.sk/casopis/archiv/2007/fss0307.pdf>
- Moravanská Katarína: Slovenské obce v kontexte migračných a prirodzených pohybov, 2006
http://www.evropskemesto.cz/cms/index.php?option=com_content&task=view&id=508
- Šprocha Branislav: Štruktúrne charakteristiky prisťahovaných a sťahujúcich sa osôb v rámci Slovenska v období rokov 1996–2006, www.infostat.sk/vdc/sk/pris/Sprocha_1.doc
- www.foruminst.sk
www.statistics.sk
www.infostat.sk

Posledný dátum kontroly: 27. august 2010.

Preklad: Mihály Mészáros

EDIT SOMLYÓDYNÉ PFEIL

MOŽNOSTI INŠTITUCIONALIZOVANEJ SPOLUPRÁCE SUBURBÁNNYCH SAMOSPRÁV

1. ÚVOD

Aglomerácie, ale ani obce v suburbánnych zónach v Maďarsku nemajú k dispozícii adekvátnu formu spolupráce, pričom nemôžeme hovoriť ani o takom type organizácie, ktorý by formalizoval činnosť potenciálnej siete. Vzhľadom na to, že projekt AGGLONET chce prispieť k riešeniu cezhraničných problémov, ktoré patria do kompetencie miestnych samospráv, pričom osobitný dôraz kladie na prihraničnú mobilitu a dochádzanie, musíme mať na zreteli okrem možností, ktoré na poli inštitucionalizácie ponúka medzinárodné právo, aj európskoprávne riešenia. Keďže v projekte, ako aj v budúcej kooperácii participujú slovenské a maďarské samosprávy, musíme konštatovať, že vznik formalizovanej spolupráce bezpodmienečne vyžaduje istú spoluprácu štátov. Vysvetliť to môžeme najmä tým, že Slovensko a Maďarsko sú unitárne štáty, v ktorých sú medzinárodné rozhodovacie kompetencie plne centralizované. Miestne samosprávy sú síce decentralizované územné jednotky, avšak nemajú právomoci prináležiace ústavnoprávnej, ani regionálnej decentralizácii. V dôsledku toho nemajú oprávnenie uzatvárať zmluvy, spolupráce, ktoré sa dotýkajú štátnej suverenity. Posúdenie možných organizačných foriem do istej miery sťažuje fakt, že samosprávy, ktoré sú súčasťou projektu (Rajka, Mosonmagyaróvár, Dunakiliti, respektíve na slovenskej strane Šamorín, Podunajské Biskupice a Vojka nad Dunajom), chcú spoločne vykonávať, koordinovať samosprávne úlohy, teda z dlhodobého hľadiska ide v rámci kooperácie o rozšírenie verejných úloh.

2. MOŽNÉ FORMY INŠTITUCIONÁLNEJ SPOLUPRÁCE

Špecifikom vytvorenia slovensko-maďarskej siete spolupráce je, že hoci bude združovať samosprávy jednej aglomerácie, ktoré majú totožné záujmy, nemôže to byť typický správny orgán aglomerácie. Úlohou totiž nie je riešiť problematiku celej bratislavskej aglomerácie, ale len prstenca obcí v suburbánnej zóne.

Pri výbere organizačnej formy treba zvažovať viaceré hľadiská:

- V kooperácii budú, respektíve musia, zohrávať vedúcu úlohu samosprávy.
- Podmienkou súčasných účastníkov je schopnosť prizvať aj súkromnoprávnym a občianskym partnerom,
- Charakter spoločných úloh závisí od spolupracujúcich partnerov – môže ísť napr. o poskytnutie verejných služieb, spoločnú ekonomickú rozvojovú činnosť a daňovú politiku, koordinovanú bytovú politiku, dopravu, turistický marketing.

Základnou otázkou výberu organizačnej formy je obsah kooperácie, teda či partneri vytvoria orgán koordinačného typu alebo vhodný na realizáciu úloh, táto otázka totiž bazálne ovplyvňuje možnosti inštitucionalizovanej spolupráce.

3. SIEŤ ROZVOJA VEREJNÝCH SLUŽIEB NA RIEŠENIE VPLYVOV SUBURBANIZÁCIE

Pri inštitucionalizácii spolupráce je účelné dodržať postupnosť, najprv vytvoriť voľnú, sieťovú spoluprácu, neskôr sa dopracovať k striktnjším inštitúciám, ktoré na zúčastnených kladú viac povinností. Maximálnym cieľom súčasného projektu je zdroj partnerskej siete, keďže v súčasnej fáze podľa účastníkov projektu ešte nenadišiel čas na vznik organizácie v pravom slova zmysle.

Pri sieti teda môžeme vychádzať z toho, že ide o nový prostriedok riadenia spoločnosti, ktorý má viacero charakteristických znakov (B. Priddat, 2006):

- Sieťové modely predpokladajú voľný vzťah medzi účastníkmi, každý z partnerov si zachováva samostatnosť.
- Východiskom je pojem „governance“ (samosprávna vláda), ktorý označuje vzor spolupráce: predstavuje komplexné riadiace a koordinačné štruktúry, zahŕňa štátnych a neštátnych partnerov, hierarchické, kompetitívne a kooperatívne vzťahy.
- Podstatou sieťového modelu je sprostredkovanie, komunikácia a vytváranie možností pre účastníkov.
- Jeho zameranie je primárne funkčné, a nie územné, preto je orientovaný na problémy a riešenie konfliktov.

Hlavným znakom sieťovej spolupráce je pružnosť. To však neznamená, že na fungovanie siete nie je potrebná aspoň minimálna inštitucionalizácia, ktorá zakladá hodnovernosť, prehľadnosť a reguluje postupy, pričom tieto faktory sú nevyhnutným predpokladom účinnej kooperácie. Na základe toho je zrejmé, že sieť neznamená bezbrehosť, lebo musí byť založená na dôvere medzi spolupracujúcimi stranami. V partnerskej sieti poskytuje organizačné jadro administratívnu infraštruktúru a fixovanú riadiacu funkciu, veď ako každý „orgán“ aj tento potrebuje vonkajšiu a vnútornú reprezentáciu. Jej činnosť je založená na princípe partnerstva, preto sumárne *stelesňuje mechanizmus zastúpenia*, v ktorom spoločne pracujú orgány verejnej správy, pričom ich ovplyvňujú rôzni vonkajší spoločenský a ekonomický partneri. Ak vznik siete zasahuje aj sféru verejnej správy, je nevyhnutné, aby riadiacu funkciu vykonávali samosprávne – štátne orgány. Napriek tomu sa priame hierarchické a byrokratické riadiace metódy negligujú, v rámci partnerstva ich nahradí morálne presvedčenie a finančná motivácia. Toto poznanie je pomerne nové, podľa neho verejná správa nie je schopná sama a z mocenskej pozície riadiť, namiesto týchto konzervatívnych metód je potrebná účinná spolupráca s inými partnermi. Nemôžeme však poprieť, že predstaviteľov ekonomického života nie je ľahké presvedčiť o tom, aby pracovali v záujme verejnosti (Longo, F. 2006).

Je zvykom vymedziť jednotlivé stupne vytvorenia siete:

- 1) Na to, aby bola sieť silná a dalo sa s ňou stotožniť, musia všetci účastníci definovať *kolektívny cieľ spolupráce*. Zdôrazňujeme, že v tomto prípade sa treba zdržať priveľmi všeobecných cieľov, ciele treba naopak špecifikovať a operacionalizovať. Je dôležité vymedziť jasné a špecifické ciele.

- 2) V druhom kroku dôjde k vytypovaniu *partnerov*, teda v spoločnosti treba nájsť takých partnerov, ktorí majú najväčší vplyv na vytýčené ciele. Dajú sa vymedziť dva okruhy partnerov: strategickí a taktickí partneri. Medzi strategických partnerov patria vplyvní partneri, kým taktických môžu tvoriť tí, čo zastávajú popredné politické pozície.
- 3) O sieti nemôžeme hovoriť ani bez spoločnej vízie budúcnosti, keďže vízia je to, vďaka čomu sa účastníci cítia ako partneri. V súvislosti s víziou sa objavuje kompenzácia výhod a prehier, aby každý videl svoje miesto a úlohu v kooperácii.
- 4) Ak je vízia budúcnosti zrejmá pre všetkých participujúcich, môže sa začať budovať organizačná štruktúra. *Organizačná kapacita* je inak najvýznamnejším riadiacim prostriedkom danej siete, preto je podstatné, aby deľba práce stanovila jednotlivým partnerom jasné ciele a funkcie.
- 5) *Sieťové riadenie* si takisto vyžaduje novú metódu, a to prostriedky manažmentu, líši sa teda od tradičného manažmentu uplatňovaného vo verejnej správe a súkromnom podnikaní.
- 6) Nesporne je potrebné vybudovať *priebežný postup hodnotenia*, ktorý umožní jednoznačné ciele stanovené vo východiskovej pozícii, pričom ich treba chápať ako súčasť riadiaceho systému siete. Výsledok hodnotenia môže logicky viesť k modifikácii vízie budúcnosti, ako aj organizačnej štruktúry, táto metóda vytvára možnosť vrátiť sa späť (F. Longo, 2006).

Ako sme už povedali, sieť je flexibilná, to však nevylučuje, aby mala isté organizačné rámce, veď ciele treba aj zrealizovať, čo je nemysliteľné bez deľby práce. Sieť je efektívna vtedy, ak je jej činnosť priehľadná a medzi partnermi prebieha intenzívna výmena informácií. Na jej organizáciu slúži

- na jednej strane grémium, ktoré prijíma rozhodnutia,
- na druhej strane manažment, ktorý ich realizuje,
- potrebuje aj vysokopostaveného politika, ktorý ju reprezentuje,
- napokon je účelné s účasťou partnerov a odborníkov vytvoriť pracovnú komisiu (J. Franzke, 2009).

Úlohy siete môžeme v zásade zaradiť do troch skupín:

- plánovanie, financovanie, hodnotenie (jednotné riadenie),
- organizácia, zabezpečenie a koordinácia verejných služieb,
- úlohy manažérského typu a riadiace úlohy (týkajú sa zachovania siete, ako aj štátnych občanov, resp. spotrebiteľov).

Na základe našich skúseností sa môžu samosprávy v záujme fungovania siete zamyslieť nad tým, ktoré inštitucionálne organizačné formy sú pre ne optimálne a pomôžu im riešiť spoločné úlohy. Dnes prichádza do úvahy jedine Európske zoskupenie územnej spolupráce (ďalej EGTC), ktoré má cezhraničný charakter a stmeluje slovenské a maďarské samosprávy. Normu vzťahujúcu sa na EGTC prijal Európsky parlament a Rada v roku 2006 (1082/2006/nariadenie EK). Správu o činnosti novej právnej inštitúcie treba Európskej komisii predložiť do augusta 2011 spolu s návrhmi na modifikáciu. Maďarský parlament mimoriadne rýchlo nasledoval európsku normu a v roku 2007 prijal zákon číslo XCIX o domácom zavedení tejto právnej inštitúcie.

Podstatou EGTC je, že organizácia získava po registrácii právnu subjektivitu, pričom európske normy po prvý raz umožňujú miestnym a regionálnym úradom členských krajín spoluprácu bez medzinárodných zmlúv ratifikovaných národnými parlamentmi (Tóth – Mezei, 2009). Prirodzene, ani v tomto orgáne nechýba štátna kontrola, v Maďarsku ich jednak registruje Súd hlavného mesta, jednak aj členský štát musí schváliť účasť, dokonca aj úlohy vlastnej

samosprávy v konkrétnom zoskupení. Ide o orgán s ručením obmedzeným, ktorý má pomerne veľký manévrovací priestor, na realizáciu svojich cieľov získal právo samostatne hospodáriť, môže dokonca vykonávať aj podnikateľskú činnosť, ak tým neohrozuje všeobecné poslanie zoskupenia. Využitie tejto formy je z hľadiska formalizácie spolupráce medzi samosprávami výhodné aj preto, lebo organizácia zaregistrovaná v Maďarsku sa môže kvalifikovať aj ako verejnoprospešná, vďaka čomu má nárok na rôzne úľavy.

Nový model spolupráce je vhodný na zakladanie euroregionálnych spoluprác, keďže cieľom inštitúcie, pri ktorej zrode stál Európsky parlament a Rada Európy je premostiť rozdiely v štátnom usporiadaní susedných krajín, vďaka čomu dokáže odstrániť bariéry inštitucionalizácie. Z pragmatického hľadiska je prínosom to, že predchádzajúce euroregionálne spolupráce sa môžu zbaviť formalizmu, pravda, ak o to majú záujem aj partneri. Úniu pri reglementácii EGTC motivovalo to, aby mohli vzniknúť samostatné, zodpovedné organizácie schopné prijať a manažovať európske zdroje v oblasti prihraničnej spolupráce. Treba však zdôrazniť aj to, že európsky model spolupráce pokladá za zakladateľov organizácie rôzne úrady členských krajín a isté subjekty verejného práva. Právnu subjektivitu im poskytuje len v tých krajinách, ktoré konkrétne EGTC uznali a aj miestne úrady, ktoré v ňom participujú, môžu v novej organizácii vykonávať len takú činnosť, ktorá je v zmysle národného práva súčasťou ich existujúcich kompetencií. To znamená, že činnosť medzinárodných kooperácií vždy vymedzuje štátna suverenita.

Po vymenovaní možností môžeme prísť k záveru, že pri slovensko-maďarskej hranici je pre samosprávy, ktoré sa snažia vyriešiť spoločné problémy, jedným z limitov inštitucionalizácie vznik voľnej partnerskej siete, druhý limit predstavuje model európskeho územného zoskupenia pre spoluprácu, ktorý je prísne regulovaný. Výber formy organizácie bude závisieť od intenzity kontaktov a hĺbky plnenia spoločných úloh. Je zrejmé, že je potrebný dlhší proces, aby sa partneri od siete dopracovali k EGTC, ktoré disponuje vlastným majetkom a realizuje spoločné rozvojové projekty atď. Podstatné je, že tento organizačný rámec, ktorý je vhodný na poskytovanie cezhraničných verejných služieb, je k dispozícii.

4. ORGANIZAČNÉ RIEŠENIA NA MAĎARSKEJ STRANE HRANICE NA ZÁKLADE DOMÁCEHO PRÁVA

Musíme počítať aj so scenárom, že maďarské a slovenské samosprávy, ktoré sa zúčastňujú projektu AGGLONET, nateraz inštitucionalizujú svoju spoluprácu osobitne, následne nad dvoma operatívne pracujúcimi organizáciami vytvoria zastrešujúcu cezhraničnú organizáciu. Na maďarskej strane sa na vznik tejto „dvojúrovňovej organizácie“ núka viacero riešení, v závislosti od toho, či partneri uvažujú v rovine verejného alebo súkromného práva.

Súkromnoprávne organizačné formy

V prípade využitia súkromnoprávnej organizačnej formy

- možno vytvoriť pružnú organizáciu, ktorá je vhodná na integráciu verejnoprávnych, ako aj súkromnoprávnych subjektov,
- nie je vhodná na riešenie verejnomocenských úloh, dá sa však uplatniť pri verejných službách.

Organizačná forma môže byť

- ekonomická spoločnosť,
- nezisková ekonomická spoločnosť,
- spolok, spoločenská organizácia atď.

Výber *súkromnoprávnej organizačnej formy* je bezproblémový tam, kde sa oblasť spolupráce neprekrýva s úlohami a kompetenciami verejnej správy. *Spolok alebo spoločenská organizácia* vychádzajúca zo súkromného práva môže prísť do úvahy vtedy, ak zakladajúce samosprávy vytvárajú spoločný orgán zameraný výlučne na koordinačnú činnosť. Spolok ponúka adekvátnu formu na integráciu verejno- a súkromnoprávnych subjektov, teda na vyjadrenie ducha partnerstva. V iných krajinách nie je, napríklad, založenie spolku výnimočné, avšak táto formácia nesplňa všetky požiadavky skúmanej oblasti.

Vzhľadom na to, že v bratislavskej aglomerácii hľadajú strany riešenie najmä na zladenie verejných služieb, resp. úloh verejnej správy, je menej pravdepodobné, že budú zakladať ekonomické spoločnosti, skôr pôjde o *spoločnosti s ručením obmedzeným* alebo *akciové spoločnosti*, ktoré môžu samosprávy zakladať a môžu byť aj ich členmi.

Nedá sa vylúčiť ani založenie neziskovej ekonomickej *spoločnosti*, ktorej diferencia špecifickou je, že svoju činnosť vykonáva bez zámeru dosiahnuť zisk a majetok. Hoci môže vykonávať obchodnú ekonomickú činnosť, jej výsledok nemôže rozdeliť medzi členov. Napriek tejto nevýhode je pozitívne, že zakladateľmi organizácie, ktorú regulujú normy občianskeho práva, môžu byť samosprávy, fyzické a právnické osoby, ako aj ekonomické spoločnosti bez právnej subjektivity. Vďaka tomu stopercentne vyhovuje princípu partnerstva. Nový zákon o ekonomických spoločnostiach prijatý v roku 2006 výrazne zmenil pravidlá pre verejnoprospešné organizácie, kľúčové ustanovenia sa z Občianskeho zákonníka dostali do Ekonomického zákona.

Podľa § 4 platného Ekonomického zákona:

- Ekonomickú spoločnosť možno založiť aj na vykonávanie spoločnej ekonomickej činnosti nezameranej na zisk, v tomto prípade ju voláme nezisková ekonomická spoločnosť.
- Dá sa založiť a prevádzkovať v akejkoľvek forme ekonomickej spoločnosti.
- Neziskový charakter spoločnosti treba uviesť v názve firmy pri označení typu spoločnosti.

Nezisková ekonomická spoločnosť sa môže transformovať len v prípade, že si zachová neziskový charakter, môže sa zlúčiť so spoločnosťami takéhoto typu, resp. sa môže rozdeliť do neziskových ekonomických spoločností. Verejnoprospešné organizácie vymedzuje osobitný zákon, ako aj to, za akých podmienok sa nezisková ekonomická spoločnosť pokladá za verejnoprospešnú. Verejnoprospešné činnosti treba vymedziť v spoločenskej zmluve, pričom fakt, že ide o tento druh organizácie stanovuje – na základe žiadosti – obchodný súd. Organizácia môže svoje verejnoprospešný charakter uviesť vo svojom názve. V prípade, že nezisková ekonomická spoločnosť, ktorá je verejnoprospešnou organizáciou, zanikne bez právneho nástupcu, po vyrovnaní záväzkov sa členom môže vrátiť len vlastný kapitál, maximálne do výšky majetkového vkladu pri založení organizácie – zvyšný majetok obchodný súd v duchu ustanovení spoločenskej zmluvy využije na verejné ciele.

Sumárne môžeme uviesť, že využitie formy súkromnoprávnej organizácie má tú nevýhodu, že je schopná pokryť len isté čiastkové oblasti kooperácie samospráv, keďže nemôže vykonávať úlohy verejnej správy. Práve preto sa oplatí zamyslieť nad vypracovaním *kombinovaného organizačného modelu*, a to vytvorení organizácie verejnoprávneho typu s komplexným charakterom, v rámci ktorej isté oblasti činnosti realizuje súkromnoprávna organizácia, ktorá je vhodná aj na organizovanie verejných služieb. Osobitnou otázkou spolupráce môže byť schopnosť predkladať projekty, ktorých cieľom je získať zdroje na rozvoj. Z dlhodobého hľadiska nie

je zanedbateľný fakt, že v členských krajinách Európskej únie mali v doterajšej praxi skupiny, ktoré vznikli na základe miestnej iniciatívy s cieľom získať podporu prioritne na regionálne rozvojové stratégie realizované na základe vlastných opatrení, prevažne súkromnoprávnou formou organizácie, vzhľadom na to, že na základe predpisov museli vzniknúť inštitúcie spôsobilé narábať s financiami.

5. VEREJNOPRÁVNE ORGANIZAČNÉ RIEŠENIA

Výhodou *verejnoprávnej kooperačnej formy* je prakticky to isté, čo je jej nevýhodou, môžu v nej participovať len samosprávy, zároveň však umožňuje preniesť rozhodovacie kompetencie samosprávy na združenie. Z hľadiska inštitucionalizácie môžeme vziať do úvahy samosprávne združenie, ktoré všeobecne vymedzuje zákon o samosprávach a združovaní. Maďarský právny systém nepozná inštitút cieľového združenia, ktorý je rozšírený vo viacerých európskych štátoch (Nemecko, Francúzsko, Španielsko atď.) a aj súkromnoprávnym subjektom limitovane otvára brány verejnoprávnej inštitúcie. Z toho dôvodu je u nás združenie menej vhodné na inštitucionalizáciu spolupráce v aglomerácii (E. Somlyódyne Pfeil, 2003).

Ak v úvahách pokračujeme na maďarskej strane hranice, vychádzajúc z úloh na inštitucionalizáciu spolupráce sa dá odporučiť *združenie s právnou subjektivitou*, ktorú v 16 § vymedzuje zákon číslo CXXXV z roku 1997 o združení a spolupráci samospráv. Žiaľ, táto právna inštitúcia má ešte veľa detských chorôb a jej pole pôsobnosti nie je ani zďaleka také široké ako kompetencie cieľových združení na západe, čo sa pokúsime prezentovať nižšie. Združenie s právnou subjektivitou je jediný typ združenia, ktoré v zmysle zákona môže samostatne prijímať záväzky a má aj majetkové práva. Takéto združenie je možné založiť na základe pravidiel vzťahujúcich sa na rozpočtové organizácie, vzniká registráciou na ministerstve financií. V zmysle nariadení týkajúcich sa rozpočtového hospodárenia musia partneri rátať s nasledujúcimi faktormi:

- Rozpočet sa plánuje v rozpočte gestorskej samosprávy jednak do výšky celkových nákladov, jednak do výšky podpory gestora a jednak do výšky príspevku účastníckych samospráv. Združené samosprávy, prirodzene, naplánujú svoj príspevok vo vlastnom rozpočte.
- V danom prípade je za uchádzača a za vyúčtovanie zodpovedný primátor gestorskej samosprávy.
- Ako iný finančný vzťah sa objavuje otázka podmienok na založenie spoločnej inštitúcie, resp. organizácie, spôsob a miera znášania nákladov, ďalej ustanovenia týkajúce sa majetku združenia a vybudovania systému rozpočtového dohľadu a kontroly.
- Organizácia na vykonávanie úloh môže byť vlastná organizácia alebo vytvorená inštitúcia, prípadne aj iná organizácia.

Na základe toho je zrejmé, že *do načrtnutej ekonomickej schémy sa nedá zasadiť združenie ako samostatná inštitúcia preberajúca záväzky*. Darmo prijíma združenie rozhodnutia, darmo môže byť adresárom samosprávnych kompetencií, združené obce nemôže zastupovať z ekonomického hľadiska. Navyše v prípade neúspešnej činnosti združenia sú za úlohy vykonávané v združení priamo zodpovedné samosprávy. Teda samosprávy v danom prípade žiadajú o podporu ako členovia združenia, o zdroje z ústredného rozpočtu sa neuchádzajú ako oprávnený samostatný právny subjekt. Ak pokračujeme v slede myšlienok, združenie nie je úveruschopná rozpočtová organizácia, čo môže byť takisto bariérou vytvorenia komplexného organizačného profilu. Existuje jedna výnimka, a to inštitút viacúčelového mikroregionálneho združenia, ktorý bol zavedený v roku 2004, no keďže jeho založenie sa viaže na hranice štatistického mikrore-

giónu a nárok na štátnu podporu je vymedzený prísnyimi podmienkami, v našom prípade s ním nemôžeme počítať. Navyše v jednom štatistickom mikroregióne možno založiť len jedno viac-účelové združenie a samosprávy môžu byť členom len jednej organizácie takéhoto typu.

Čo sa týka združenia s právnou subjektivitou, ani v tomto ohľade nie je situácia uspokojivá, totiž majetok, ktorý miestna samospráva vložila do združenia, sa nestáva majetkom združenia, na základe Občianskeho zákonníka o spoločnom majetku sa spoločným majetkom strán stáva majetkový prírastok. Teda ani majetkový prírastok nepredstavuje spoločný majetok združenia, majetkové právo majú totiž združené samosprávy.

Z hľadiska *financovania* spoločnej organizácie je dôležitý:

- príspevok členských samospráv,
- majetok,
- úver,
- miestne daňové príjmy.

Príspevok samospráv vytvárajúcich združenie na činnosť, resp. prevádzku združenia sa dá určiť viacerými spôsobmi. Najjednoduchšia metóda, ktorá však nie je bezpodmienečne najspravodlivejšia, je založená na počte obyvateľov obcí, čo sa odporúča vtedy, ak sa úlohy vykonávané združením viažu na niečo, čo využíva obyvateľstvo, napríklad na prevádzku inštitúcií, ktoré ponúkajú verejné služby. V západných demokraciách je veľmi časté vyčíslenie prospechového pomeru, ktorý majú jednotliví členovia z kooperácie, na základe neho sa potom príspevok vyráta. Tieto pomery sa však zrejme dajú korektne stanoviť až po istom funkčnom období (napr. po roku), dovtedy môže byť smerodajný aj počet obyvateľov. Po tretie sa členský príspevok určuje na základe daňovej sily jednotlivých samospráv, ktorú vypočítava štátny rozpočtový mechanizmus. Aj v Maďarsku sú dané možnosti na meranie daňovej sily, otázne je len to, či by strany dokázali prekonať s tým súvisiace averzie. Napokon treba upozorniť na to, že výnosy združenia je účelné rozdeliť na základe rovnakých kľúčov ako určenie členských príspevkov. Aj z toho vidieť, že ide o dôležitú oblasť úspešnej spolupráce.

Prirodzene, pre spoločné plnenie samosprávnych úloh zákon o združení samospráv uvádza aj jednoduchšie formy združenia, k dispozícii je aj tzv. mandátne združenie, keď verejné služby pre ostatné obce vykonáva jedna zo spolupracujúcich samospráv. Avšak táto inštitucionálna forma neumožňuje vstup slovenských samospráv do združenia, preto je v záujme cezhraničnej spolupráce, kvôli spojeniu slovenskej a maďarskej organizácie opäť účelné zvážiť vytvorenie siete, ktorá má dostatočnú flexibilitu a koordinačný charakter (Gabbe, J. 2006).

6. KONKLÚZIA – NÁVRH NA VYTvorenie DVOJÚROVNŇOVEJ ORGANIZÁCIE

Môžeme konštatovať, že uplatnenie modelu EGTC nie je v skúmanom slovensko-maďarskom prihraničnom regióne z krátkodobého aspektu relevantné, dá sa s ním rátať perspektívne. Preto môžeme navrhnúť vytvorenie siete spolupráce, ktorú strednodobo možno v závislosti od operatívneho charakteru kooperácie zasadiť do dvojúrovňovej organizácie:

I. Bude potrebná voľne inštitucionalizovaná organizácia, ktorá bude tvoriť rámec sieťovej spolupráce. Môže ju tvoriť

- riadiaci orgán, v ktorom je zastúpený každý subjekt (verejnoprávne a súkromnoprávne subjekty) siete,

- pracovné skupiny, ktoré pracujú v jednotlivých oblastiach a ich úlohou je pripravovať rozhodnutia (tvoria ich jednotliví členovia a externí odborníci),
 - operatívna manažérska organizácia, ktorá svojou administratívnou kapacitou podporuje fungovanie siete a je orientovaná na realizáciu, jej právna forma môže byť nezisková spoločnosť s ručením obmedzeným.
- II. Bude potrebné jedno alebo dve samosprávne združenia
- združenie s právnou subjektivitou založené samosprávami na riešenie verejnoprávných úloh, ktoré sú v spoločnom záujme,
 - eventuálne založenie združenia mandátneho typu v prípade menej intenzívnej kooperácie.

Napokon nemožno zabúdať na to, že okrem subjektov verejnej správy treba do suburbánnej spolupráce – v záujme jej efektívnosti – zapojiť aj ekonomické a občianske subjekty, čo umožňuje vytvorenie partnerskej siete. Treba zvážiť otvorenie siete pre štátnych občanov. Tento moment potvrdzuje oprávnenosť dvojúrovňovej organizácie, v rámci ktorej musí mať prioritu výstavba *informačnej siete* medzi partnermi. Z hľadiska plánovania a činnosti združenia by k relevantným údajom nemali mať prístup len spolupracujúci partneri a pracovné organizácie, treba ich ponúknuť všetkým regionálnym subjektom, ktoré sa chcú k združeniu pripojiť.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- Franzke, J. (2009) Gemeinsame Zukunft in der Grenzregion. Beitrag auf der deutsch-polnischen Konferenz „Polen und Deutsche“. http://dielinke-fraktion.brandenburg.de/fileadmin/download/PDF/Fraktion_in_Aktion/2009/dt_polnische_konferenz/Slubice_2009_Prof_Franzke.pdf. (4. jún 2010)
- Gabbe, J. (2006) Regional governance in Metropolen und grenzübergreifenden Regionen. Euregios und grezüberschreitende Zusammenarbeit. In: Kleinfeld, R. – Plamper, H. – Huber, A. (Hg.) *Regional Governance Band 1*. V&R unipress, Osnabrück, s. 365 – 374.
- Longo, F. (2006) Organisatorische Netzstrukturen und Management-Systeme. Voraussetzungen zur Steuerung von Regional Governance. In: Kleinfeld, R. – Plamper, H. – Huber, A. (Hg.) *Regional Governance Band 2*. V&R unipress, Osnabrück, s. 261 – 272.
- Priddat, B. (2006) Netzwerk, Cluster und Fusionen als drei Modelle von Regional Governance. In: Kleinfeld, R. – Plamper, H. – Huber, A. (Hg.) *Regional Governance Band 2*. V&R unipress, Osnabrück, s. 249 – 260.
- Somlyódyne, Pfeil E. (2003) *Önkormányzati integráció és helyi közigazgatás*. Dialóg Campus Kiadó, Studia Regionum.
- Tóth, P. – Mezey, I. (2009) A települési és területi önkormányzatok kapcsolatai a magyar-szlovák határ mentén. In: Hardi, T. – Tóth, K. (red.) *Határaink mentén. A szlovák-magyar határtárség társadalmi-gazdasági vizsgálata*. Fórum inštitút pre výskum menšín, Šamorín, s. 77 – 100.

Preklad: Galina Sándorová

ZOLTÁN CSIZMADIA

NETWORKING AKO PRÍLEŽITOSŤ

1. ÚVOD

V súčasnosti sa čoraz viac oceňuje spolupráca medzi inštitúciami, ktorá má charakter sieťového prepojenia. Vytváranie sieťovej spolupráce spoločností v rámci procesu globalizácie a vzniku informačnej spoločnosti je čoraz zjavnejšie vo všetkých sférach nášho života (Castells 2005). Spočiatku sa dôkladný výskum nových organizačných mechanizmov a štruktúr objavoval v oblasti hospodárskej spolupráce, vývoja, výskumu a inovácií (Csizmadia 2009), ale dnes sa už aj v kontexte občianskej spoločnosti (Kákai 2009), miestnych samospráv (Pálné Kovács 2009; Somlyódyné Pfeil 2010), lokalít (Csurgó a kol. 2009) a cezhraničnej spolupráce (Hardi 2010) berie do úvahy možnosť tzv. networkingu (vytvárania sietí).

Cieľom tejto štúdie je predstaviť procesy budovania sietí a ich výsledky zamerané na tvorbu sietí pre rozvoj verejných služieb v bratislavskej aglomerácii presahujúcej hranicu. Štúdia bola uskutočnená v rámci šiestich workshopov, ktoré boli súčasťou projektu AGGLONET. Po niekoľkých úvodných myšlienkach a teoretických úvahách uvádzame súhrn praktických skúseností a predkladáme dôležité závery, ktoré sme získali počas práce na rozvoji siete. Tieto činnosti sa realizovali v rámci viac ako 6 mesačnej spolupráce.

2. CIELE A PRIORITY NETWORKINGU

Všeobecným cieľom workshopov v rámci projektu AGGLONET bolo vytvorenie siete rozvoja služieb verejnosti na podporu rozvoja organizácií v bratislavskej aglomerácii presahujúcej hranice v záujme rozvoja účinnejších a úspešnejších riadiacich kapacít v oblasti sietí, partnerstva, programov a projektov.

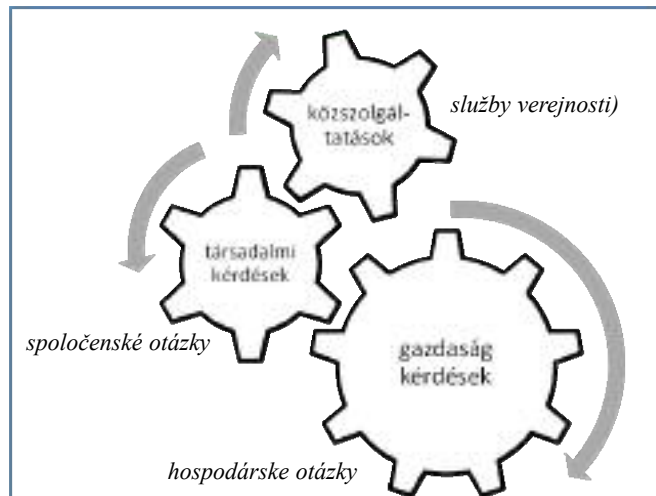
Budovania siete sa popri dvoch výskumných ústavoch priebežne zúčastňovalo šesť miestnych samospráv:

1. Obec Rajka	Győr-Moson-Sopron
2. Mesto Mosonmagyaróvár	Győr-Moson-Sopron
3. Obec Dunakiliti	Győr-Moson-Sopron
4. Mesto Šamorín	Trnavský kraj
5. Obec Podunajské Biskupice	Bratislavský kraj
6. Obec Vojka nad Dunajom	Trnavský kraj

Projekt vychádzal z predpokladu, že pre maďarský prihraničný región je dôležité uvedomiť si, že „sa nachádza na predmestí dynamicky sa rozvíjajúceho hlavného mesta a preto si svoj spoločensko-hospodársky rozvoj môže predstaviť nie ako oblasť na periférii vlastnej krajiny, ale ako podcentrum mestského regiónu (Mosonmagyaróvár) alebo ako jeho suburbánna (predmestská) zóna zabezpečujúca dobré životné podmienky“. Odhalenie hospodárskych a spoločenských problémov a problémov v oblasti poskytovania služieb obyvateľstvu vyplývajúcich z

existujúcej resp. budúcej predpokladanej cezhraničnej suburbanizácie, ich pochopenie a riešenie je nepredstaviteľné bez spolupráce na rôznych úrovniach. V záujme pravidelnej spolupráce a uľahčenia praktického života miestnych samospráv a poskytovateľov služieb na oboch stranách hraníc by bolo adekvátne vybudovať partnerskú sieť spolupráce.

Tabuľka č.1. Hlavné oblasti sieťovej spolupráce – parametre hlavných výziev suburbanizácie



Zdroj: autor

Konkrétnym cieľom pracovného balíka pre rozvoj siete bolo vytvorenie siete s cezhraničnou pôsobnosťou, ktorá sa zakladá v prvom rade na účasti dotknutých miestnych samospráv, ale v rámci možností integruje aj ostatných účastníkov, ktorých sme spoznali počas realizácie projektu (obyvateľstvo, občianska sféra, rozvojové inštitúcie, atď.).

Táto sieť musí po ukončení projektu umožniť realizáciu takých foriem spolupráce, ktoré zúčastneným samosprávam pomôžu reagovať na otázky, ktoré sa vyskytnú v spojitosti so suburbanizáciou.

Na spoločnom stretnutí sa veľmi rýchlo sformulovali otázky, ktoré sa zdajú byť najdôležitejšie najmä pre slovenskú stranu (zostavil Károly Tóth):

- otázky spojené s miestnymi samosprávami (činnosť, evidencia obyvateľov, zdaňovanie, systémy služieb);
- zmena spoločenských podmienok a vzťahov (kultúrne nároky, náboženstvo, požiadavky na životné prostredie, spoločenské normy, verejný život, verejná bezpečnosť, zmena zloženia strednej vrstvy, vplyv nových generácií);
- integrácia mladej generácie do života obce či mesta;
- zmena v národnostnom zložení (pomer Maďarov a Slovákov, jazykové problémy, vnímanie kultúrnych rozdielov);
- rozšírenie individuálnych a miestnych hospodárskych vzťahov a ich vplyv (sociálny kapitál);
- riešenie kultúrnych rozdielov.

Projekt chcel prispieť ku vzniku spoločnej inštitucionálnej siete, ktorá by podnecovala spoluprácu účastníkov identického priestorového procesu, ktorí však majú rozdielny materinský

jazyk, patria k inému etniku a k inému inštitucionálnemu systému. Vyhľadáva oblasti, v ktorých dokážu miestne samosprávy v prihraničných oblastiach spolupracovať v každodennom živote pri zabezpečovaní potrieb miestneho obyvateľstva a zároveň spolupracovať s úradmi obidvoch štátov. Vznikajúca sieť neposilňuje len cezhraničné prepojenie a plnenie úloh miestnych samospráv, ale poskytuje príležitosť aj pre cezhraničnú spoluprácu zúčastnených úradov a poskytovateľov verejných služieb a napomáha ich cezhraničným činnostiam.

3. VÝHODY, KRITÉRIÁ ÚSPEŠNOSTI A MOŽNÉ RIZIKÁ NETWORKINGU

Sieť musíme vnímať ako novú resp. nanovo identifikovanú formu spoločenskej štruktúry, ktorá zohráva čoraz dominantnejšiu úlohu. Vytvorenie siete môže byť z viacerých hľadísk cenným a užitočným riešením.

Sieť vo všeobecnosti chápeme ako súbor bodov a spojnic. Na základe tohto prístupu môžeme v našom sociálnom prostredí nájsť rôzne typy sietí (napr. sociálna sieť), s ktorými musíme zaobchádzať ako s osobitnou formou spoločenskej organizácie, ktorá má konštrukčné, vývojové a funkčné parametre (sieťová organizácia).

Uvoľnenejšia, neformálna, ale hlavne formalizovaná, inštitucionalizovaná sieťová organizácia je spoločenská činnosť, ktorá vytvára aj rozvojový rámec (pomery medzi centrom a obvodom, rozdelenie úloh, práva a povinnosti). Nakoniec môžeme sociálne vzťahy medzi aktérmi organizovanej štruktúry chápať aj ako komunikačné a rozhodovacie systémy.

V tomto zmysle je kooperačná sieť obcí metropolitnej oblasti v podstate dôležitou novou príležitosťou usporiadania a v prvom rade je určená na to, aby miestne samosprávy a iné regionálne organizácie našli nové spôsoby na identifikáciu, pochopenie a riešenie svojich spoločných problémov.

Ako každý sociálny nástroj, aj sieťové usporiadanie má dve stránky. Nie je možné vnímať výlučne jeho prednosti, hoci väčšinou sa zdôrazňujú práve pozitíva (Tabuľka 1). Zoznam sa dá ďalej rozširovať, ale našim cieľom nebolo vypracovať komplexný súpis. Zameriavali sme sa na to, čo by mali organizácie pôsobiace v regióne mať na pamäti pri úvahách o vytvorení určitej siete.

Tabuľka 1. Výhody, nevýhody a ťažkosti pri vytváraní siete

Výhody – Silné stránky	Nevýhody – Slabé stránky
1. Horizontálna organizačná štruktúra (vodorovná organizácia, chýba hierarchia) 2. Heterogénne zloženie (mnohostrannosť, riešenie komplexných riešení) 3. Demokratické fungovanie, dobrovoľnosť, vlastný vnútorný cieľ ako integračná sila 4. Spolupráca, skupinová činnosť 5. Dynamický vývoj, premena, adaptácia 6. Ľahká možnosť rozširovania, zmeny konfigurácie, flexibilita	1. Ťažká udržateľnosť 2. Nie je vždy jasné rozdelenie práce 3. Nie je vždy jednoznačný koordinátor 4. Chýba súdržnosť, prílišná heterogénnosť 5. Nie je garantovaná jeho následná existencia a udržateľnosť 6. Nie sú jednoznačné komunikačné mechanizmy (zdieľanie informácií, rozdelenie, filtrácia, ovládanie a načasovanie, atď.)

Zdroj: autor

Počas šiestich stretnutí sme dospeli k záveru, že najdôležitejším cieľom pri odstraňovaní slabých stránok a hrozieb je nájsť zastrešujúcu a dynamizujúcu organizáciu, ktorá bude zohrávať funkciu „prvého medzi rovnými“ a čo najskôr vytvoriť vnútorný komunikačný systém siete. Na tomto základe si môžeme objasniť úlohy, očakávania, mechanizmy rozdelenia činností a uvažovať o tom, aké zdroje sú potrebné pre udržanie fungovania siete.

V hospodárskej sociológii môžeme nájsť rozsiahlu literatúru o výhodách prepojenia – v prvom rade najmä o ekonomických dôsledkoch rôznych sieťových riešení a dokonca rôznych foriem bilaterálnych či multilaterálnych vzťahov (Smith-Doerr – Powell 2005). Vplyvy môžeme rozdeliť do troch skupín podľa *výkonnosti, rozdelenia a difúzie*.

Dôsledky môžu byť vo všetkých troch prípadoch pozitívne, negatívne alebo zmiešané na úrovni jednotlivca, skupiny/spoločnosti, ale aj štátu (Tabuľka 2). Spoločenské, medziľudské a organizačné vzťahy súčasne ovplyvňujú výsledky hospodársko-spoločenských činností, rôzne riešenia a mechanizmy prenosu informácií, t.j. proces šírenia rôznych nápadov a myšlienok. Uvedené príklady sa viažu v prvom rade k hospodárskemu životu, ale môžu byť užitočné aj pri úvahách o vytvorení funkčne zložitej siete akou je spolupráca miestnych samospráv zameraná na rozvoj verejných služieb.

Tabuľka 2. Dôsledky prepojenia (výhody a nevýhody)

Výkon	Rozdelenie	Difúzia
INDIVIDUÁLNE Hľadanie práce Udržanie práce, ochrana Zbieranie informácií Priaznivejšie hodnotenie, uznanie Lepšie príležitosti na postup v kariére Priaznivejšie výhody, mzda, náhrady Rozbehnutie nového obchodu, podnikania ORGANIZAČNE Lepší a rýchlejší prístup k zdrojom Efektívnejšie organizačné vzdelávanie Rýchlejší, kvalitnejší vývoj a inovácia Zmiernenie neistoty Väčšia „schopnosť prežiť“ na trhu Nájdenie vyhovujúcej pracovnej sily Odporúčania, referencie	<i>Pozitívne dôsledky</i> Vyššie mzdy Príležitosti na postup v kariére, zadné vrátka Mentorovanie Sponzorovanie Dôvera Úverovanie	Prístup k informáciám Rozšírenie inovácií Tok a prenos poznatkov a schopností (najmä skrytých schopností) Adaptácia Prevzatie a kopírovanie modelov, vzorov, stratégií, spôsobov, Väčšia viditeľnosť Prestíž Účinnnejšia interpretácia výsledkov, úspechov (lepší marketing)
	<i>Negatívne dôsledky</i> Rodové Rasové / etnické Na základe príslušnosti k triede/vrstve Diskriminácia Obmedzovanie zdrojov Vylúčenie Exkluzivita	Koncentrácie Koordinačná elita Informačná elita Vyvlastnenie informácií Vplyv Nadmerná imitácia, opakovanie

Zdroj: Autor na základe údajov Smith-Doerr-Powell 2005: 388-393

Podľa počtu uvedených tematických okruhov je zjavné, že empiricky najviac skúmanou oblasťou je skúmanie pozitívnych a negatívnych vplyvov na výkonnosť. Musíme vyzdvihnúť pozitívnu úlohu, ktorú vzťahy medzi ľuďmi a organizáciami a ich pozície v sieti zohrávajú pri efektívnej a viditeľnej interpretácii výsledkov ich trhovej pozície a prestíže v prostredí organizácií.

Možno je badateľné, že odhalenie dôsledkov je len v počiatočnej fáze a že ide o problém zložitý a neexistuje (ani nemôže existovať) jednotný teoretický rámec. Jednotlivé časti farebnej mozaiky môžeme zvýrazniť alebo v niektorých bodoch prepojiť len na základe výsledkov empirického výskumu na báze rôznych teórií. Napriek tomu však rozvoj siete nepredstavuje sám osebe úspešné organizačné riešenie problémov a vytvorenie nových rozvojových ciest na implementáciu riešení.

Podľa nás má úspešná prevádzka siete minimálne 6 nasledovných základných kritérií:

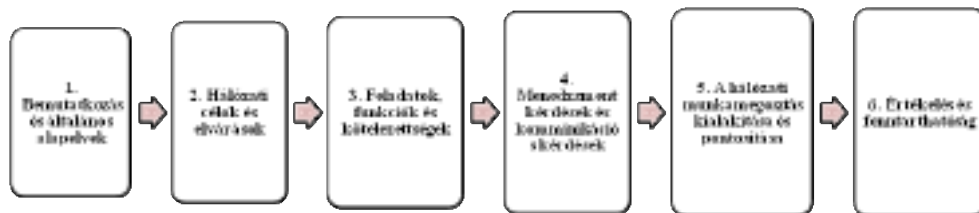
- spoločný cieľ (čo chceme dosiahnuť ako skupina);
- motivácia (prečo sa chceme osobne zapojiť);
- aktívna účasť (v akom rozsahu a s akou intenzitou sa chceme zapojiť do siete);
- spoločné hodnoty, pracovné metódy, identita (uľahčuje, ale nie je podmieňujúce kritérium);
- dôvera medzi členmi (nevyhnutná);
- účinná komunikácia (redundancia, vylúčenie informačného preťaženia);

Partnerské stretnutia počas trvania projektu poukázali na to, že miestnym samosprávam robili v počiatočnom štádiu ťažkosti hlavne vlastná motivácia, záujem a aktívna účasť (viac úloh, čas a energia, výber pracovníkov). Pri postupnom odhaľovaní problémov spojených so suburbanizáciou si čoraz viac účastníkov uvedomovalo, ktoré otázky spadajú do ich okruhu záujmov a aké sú ich spoločné ciele.

4. FÁZY A ZLOŽKY NETWORKINGU

Proces budovania siete sme prispôbením projektu rozdelili na šesť modulov. Jednotlivé moduly sme museli zrealizovať počas jednotlivých workshopov pri dodržiavaní vopred stanoveného logického postupu (Obrázok 2).

Obrázok 2. Jednotlivé etapy tvorby siete - pôvodná predstava



1. Predstavenie sa a základné zásady
2. Ciele a očakávania siete
3. Úlohy, kompetencie a povinnosti
4. Otázky manažmentu a komunikácie
5. Rozdelenie a upresnenie úloh v rámci siete
6. Hodnotenie a udržateľnosť

Zdroj: autor

Počas praktickej realizácie sa ukázalo, že poradie modulov 3 a 4 v systéme nebolo optimálne. Bolo by účinnejšie, aby sa najprv vyriešili otázky manažmentu a komunikácie a až potom sa rozdelili úlohy, kompetencie a povinnosti, lebo pri pôvodnom postupe bola spontánna aj koordinovaná komunikácia mimo workshopu príliš ťažkopádna.

Paralelne s budovaním siete prebiehalo na rôznych úrovniach aj zadefinovanie výziev a problémov spojených so suburbanizáciou (miestna samospráva, infraštruktúra, verejné služby, hospodárstvo, spoločnosť, atď.). Zdôrazňujeme to z dôvodu, že budovanie siete nám v podstate sťažovala skutočnosť, že výskum prebiehal paralelne a z hľadiska spoločných cieľov a motivácie to znamenalo, že účastníkov ovplyvňovali stále nové informácie a impulzy (Obrázok 3).

Obrázok 3. Obsahové zložky networkingu – priestorový rozsah suburbánnnych výziev



Problémy, výzvy a príležitosti spojené so suburbanizáciou.

1. Miestna samospráva, zdaňovanie, usídľovanie sa.
2. Infraštruktúra, doprava, výstavba, verejné služby.
3. Hospodárstvo, pracovný trh, charakteristiky a nevýhody.
4. Zdravotníctvo, vzdelávanie, kultúra.
5. Integrácia, etnické a národnostné otázky, občianska.

Zdroj: autor

Pri príprave ďalšej spolupráce sa javí účinnejším riešením príprava dokumentácie takéhoto druhu vopred a využívanie komplexnej mapy problémov už v priebehu 1. a 2. modulu budovania siete (zásady, ciele a očakávania)

Podrobnú metodiku budovania siete na poskytovanie verejných služieb predkladáme vo forme praktickej príručky:

Tabuľka 3. Moduly rozvoja siete

1. Odhalenie problémov, základné otázky budovania siete	- Objasnenie prvotného cieľa budovania siete, predstavenie jednotlivých krokov - Predstavenie všeobecných spôsobov a cieľov budovania siete (prečo je dobré organizovať sa do siete, aké sú výhody a nevýhody) - Prediskutovanie okruhu možných účastníkov, s ktorými by ste chceli spolupracovať, smery možného rozširovania siete - Predchádzajúce skúsenosti účastníkov z iných sietí, ich účasť a pripomienky
2. Ciele a očakávania	- Objasnenie cieľa spolupráce, formy siete a možných metód - Aké sú priority a očakávania účastníkov - Faktory obmedzujúce spoluprácu: politické, jazykové, právne, materiálne, záujmové, atď.
3. Funkcie siete	- Zmapovanie a usporiadanie osobných a organizačných kompetencií účastníkov siete (osobný kapitál, spoločenský kapitál, organizačné zdroje, orientácia, záujmy) - Zostavenie možných zodpovedností, funkcií a záväzkov v rámci siete v nadväznosti na ciele a očakávania (kto, čo, ako, prečo, kedy) - V prípade organizácie s horizontálnou štruktúrou je dôležité vymedzenie základných zložiek, ktoré zabezpečujú celistvosť siete, jej hybné sily a životaschopnosť (kto by sa toho ujal, za akých podmienok) - Ktoré kompetencie chýbajú, koho by sa dalo ešte zapojiť do siete za účelom nahradenia chýbajúcich zložiek
4. Manažment a komunikácia	- Na základe prvých troch modulov si účastníci siete vytvorí a prijímú základy oficiálnych prevádzkových a komunikačných postupov a metód - Zostavenie a objasnenie základných pravidiel založenia siete a jeho fungovania - Finalizácia vyššie uvedeného sa uskutoční v poslednej fáze budovania siete - Komunikačné otázky (príležitosti: e-mail, web, elektronická plocha projektu, zoznam stretnutí, ich častosť, mechanizmus, vonkajšie vzťahy, marketing, atď.)
5. Konečné rozdelenie úloh	Pre všetky členské organizácie siete je potrebné vymedziť: - formu účasti - osobné hranice - aké úlohy budú koordinovať - v akých úloh sa budú angažovať
6. Hodnotenie, udržateľnosť, ďalší rozvoj	- Zhrnutie výsledkov skupinovej práce - Hodnotenie procesu založenia siete (úspešnosť, účinnosť, ťažkosti, atď.) - Dokončenie predtým prijatých zásad a predpisov - Identifikácia krokov v záujme existencie, funkčnosti a rozvoja siete v budúcnosti, zostavenie úloh, ktoré je potrebné doriešiť.

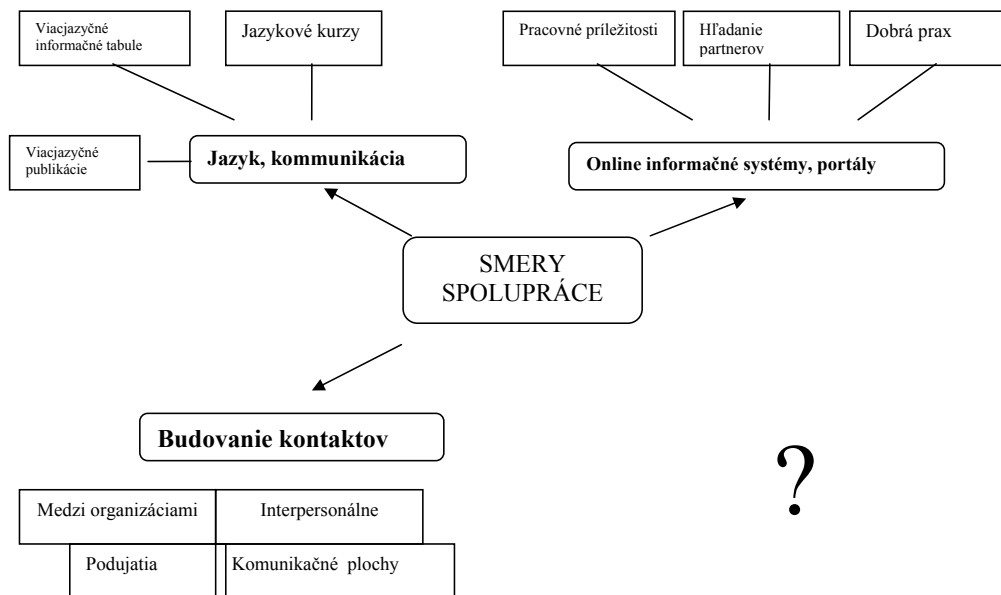
Zdroj: autor

5. VÝSLEDKY A SKÚSENOSTI NETWORKINGU

Štúdiu uzatvárame objasnením hlavných výsledkov dosiahnutých v priebehu stretnutí a skúseností, ktoré sme nadobudli pri riešení problémov vzniknutých počas praktickej realizácie. Zadefinovali sa najzávažnejšie otázky, s ktorými by sa miestne samosprávy chceli v prvom rade zaoberať v sieťovej štruktúre. Štúdia tiež zistila, že samosprávy by sa nechceli stať súčasťou ďalšej formálnej a skostnatej „sieťovej inštitúcie“ so zložitým systémom predpisov a pravidiel. Majú záujem skôr o projektovú štruktúru zastrešenú koordinátorom a založenú na vzájomnej dohode o spolupráci v uvoľnenejšom duchu a s menším rozsahom zodpovedností. Ďalej sa ukázalo, že v záujme účinnejšieho budovania siete musíme prehodnotiť aj pôvodne navrhované moduly rozvoja siete a do pôvodne zostavených 6 modulov zakomponovať viaceré prípravné kroky.

Na základe rozhovorov uskutočnených počas partnerských stretnutí a workshopov sa siete úplne nevyjasnili všetky možné smery sieťovej spolupráce, ale ukázala sa jednotná podpora niekoľkých oblastí a možných smerov (Tabuľka 4). Je zaujímavé, že nápady, ktoré si v počiatočnom štádiu získali väčšinovú podporu, sa nespájajú s vážnejšími inštitucionálnymi otázkami či infraštruktúrnymi, ekonomickými, správnymi či administratívnymi otázkami procesu cezhraničnej suburbanizácie. Najčastejšie uvádzanými heslami boli jazyk, komunikácia, informačné systémy, kontakty, podujatia, publikácie, internetové stránky, kurzy a komunikačné plochy. Sú to také transparentné, dobre zadané úlohy optimálneho rozsahu, ktoré je možné financovať z externých zdrojov (grantov), ktoré sú v plnom rozsahu vhodné na realizáciu rozvojového projektu na báze voľnej spolupráce v rámci siete za predpokladu, že budú publikované adekvátne výzvy pre takého projektu.

Obrázok 4. Možné oblasti a smery spolupráce



Zdroj: autor

Predjme na praktické skúsenosti z oblasti vytvorenia kooperačnej siete. Poučenia môžeme zhrnúť do štyroch väčších tematických okruhov:

1. Prípravné práce v pozadí: základnou skúsenosťou bolo, že prípravné práce nie je možné zamieňať s fázami budovania siete. V záujme plynulej realizácie šiestich modulov vývojových fáz je potrebná dôkladná a rozsiahla predprípravná fáza. Vhodné poradie by mohlo byť nasledovné: zdefinovanie problému, vymedzenie oblasti (geografické a obsahové), identifikácia a výber potenciálnych účastníkov, dôkladná analýza cieľov a priorít. Tieto činnosti je možné najúčinnnejšie vykonať za účasti možných partnerov a za pomoci externej odbornej organizácie ešte pred začatím aplikácie 6 krokového modulu.
2. Je potrebné riešiť aj problémy vyplývajúce z logiky kolektívnej činnosti. Založenie a neskôršie prevádzkovanie siete nastoľuje otázky, ktoré spoločenské vedy nazývajú problémom kolektívneho konania (Olson 1997, Elster 1995). Typickou dilemou z oblasti teórie hier môže byť stratégia hry na „čierneho pasažiera“, vyhýbanie sa roli „obetného baránka“ a využívanie „opatrnosti zo sebaobranu“. Takéto prekážky kolektívnej akcie sa dajú riešiť, odstrániť alebo minimalizovať len pomocou vonkajšej motivácie, vnútorných pravidiel a prostredníctvom vzájomných záväzkov. K tomu je však potrebné, aby sa konkrétne individuálne výsledky a výsledky a dôsledky na úrovni siete čím skôr identifikovali, priestorovo vymedzili, jasne prezentovali, uvedomili, aby boli neustále na zreteli a aktualizovali sa.
3. Bez ohľadu na dobre znejúcu horizontálnu, partnerskú, kooperačnej formu činnosti je prítomnosť budúceho účastníka aktívnej tvorby siete potrebná hneď od začiatku. Nehovoríme o vonkajšom účastníkovi, mentorovi, poradcovi, ale o partnerskej organizácii, ktorá bude mať záujem o účasť aj na neskorších činnostiach a preto bude motivovaná. Ak tieto faktory chýbajú, je veľmi ťažké pokračovať ďalej, proces sa môže zaseknúť na úrovni cieľov a priorít, nakoľko od tejto fázy sa objavujú a postupne rastú náklady na spoluprácu (nemusia to byť priamo finančné náklady, skôr náklady na voľný čas, energiu, využitie kontaktov, atď.).
4. Záver: dôležitú časť skúseností získaných počas procesu zdokonaľovania rozvoja siete tvorí identifikácia problémov spojených s finančnými činiteľmi. Prevzatie nových záväzkov nikdy nie je jednoduché. Bez adekvátneho finančného zázemia nebude sieť nikdy fungovať (kalkulácia a rozdelenie interných a externých nákladov). Aby sa sieť brala seriózne, je potrebná aj osobná obeť (vklad) a primerané vstupy zo strany všetkých jej členov.

Celkovo môžeme povedať, že napriek všetkým ťažkostiam bola práca na rozvoji siete úspešná a organizácie zapojené do projektu získali mnohé praktické skúsenosti. Podarilo sa vybudovať základy systému budúcej spolupráce šiestich samospráv ako jadra sieťovej spolupráce, v ktorej si účastníci čoraz viac uvedomujú spoločné ciele a možné úlohy, a v ktorej sa oboznámili so základnými vlastnosťami systémových organizačných riešení sieťového typu a čoraz viac očakávajú vypracovanie projektov týkajúcich sa budúcej spolupráce.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- Castells, M. 2005. A hálózati társadalom kialakulása. Az információ kora: Gazdaság, társadalom és kultúra. I. kötet. Budapest: Gondolat-Infonia.
- Csizmadia, Z. 2009. Együttműködés és újtőképesség. Budapest: Napvilág Kiadó.
- Csurgó B.- Kovács I.- Megyesi B. 2009: Helyi hálózatok Európában és Magyarországon. – Politikatudományi Szemle, 18. 2. 120-140. p.
- Elster, Joh. 1995. A társadalom fogaskerekei. Budapest: Osiris-Századvég.
- Hardi Tamás 2010. Features of Border Regions, Trans Border Co-operation and Movements Across the Hungarian-Slovakian Border. Megatrend Review, Vol. 7 (1). 103–118.

- Kákai László 2009. Civil kapcsolati viszonyok. *Civil Szemle* 2009/4. 111–133.
- Olson, M. 1997. A kollektív cselekvés logikája. Budapest: Osiris Kiadó.
- Pálné Kovács Ilona (ed.) 2009. A politika új színtere a régió. Pécs-Budapest: Pécsi Tudományegyetem – Századvég Kiadó. 242. p.
- Smith-Doerr, L. – Powell, W. W. 2005. Networks and economic life. In: Smelser, N. J. – Swedberg, R. (ed.): *The Handbook of Economic Sociology*. New York, Russell Sage Foundation. 379–402.
- Somlyódyné Pfeil Edit 2009. Emerging local authority networks within the framework of local administration reform in Hungary. – *Geographia Polonica*, 82. 2. 5–20. p.

Preklad: Anna Antalová

EDIT SOMLYÓDYNÉ PFEIL NÁSTROJE VEREJNEJ SPRÁVY NA RIADENIE VPLYVOV SUBURBANIZÁCIE NA ÚZEMÍ BRATISLAVSKEJ AGLOMERÁCIE

1. ÚVOD

Predmetom štúdie je odhalenie právnych nástrojov, resp. nástrojov verejnej správy na riešenie problémov nastolených procesom suburbánneho osídľovania maďarskej strany Bratislavskej aglomerácie. Východiskom štúdie je zdanlivo ojedinelá situácia, kedy územie Bratislavskej aglomerácie siaha až na územie Maďarskej republiky. To znamená, že občania Slovenskej republiky sa za účelom využitia lacnejších životných podmienok presídľujú do našej vlasti a následne každodenne dochádzajú do zamestnania na území Slovenskej republiky. Táto migrácia zasahuje najmä mesto Mosonmagyaróvár, ktoré tvorí pod-centrum bratislavského územia, a tiež obce patriace do jeho suburbánnej zóny a poskytujúce kvalitné životné podmienky. Pristávanie občanov Slovenskej republiky teda nastoľujú množstvo otázok súvisiacich s fungovaním miestnych samospráv, pričom zodpovedanie, resp. riešenie týchto otázok si vyžaduje spoluprácu všetkých zúčastnených strán. Komplexným cieľom projektu „AGGLONET” s cezhraničnou pôsobnosťou je analýza možnosti na nadviazanie spolupráce medzi samosprávami pri riešení spoločných problémov.

2. MEDZINÁRODNÉ POŇATIE CEZHRANIČNEJ MOBILITY

S cezhraničnou mobilitou sa zaoberal už aj Direktorát zamestnanosti a sociálnych vecí Európskej komisie. Odborná správa vlastne poukazuje na okruh otázok spojených s týmto javom (Nerb, G. et. al, 2009). Faktom je, že na území Európskej únie priebežne narastá objem cezhraničnej mobility, a v rokoch 2006-2007 dosiahol počet dochádzajúcich 780 tisíc osôb. Jednoznačne musíme rozlišovať medzi pojmami „migrácia” a „mobilita”. Kým mobilita zasahuje väčšinu pracovníkov, tak pri migrácii dochádza k takým podstatným rozhodnutiam zo strany pracovníkov, ktorých následkom je zmena pracoviska aj trvalého bydliska. V porovnaní s tým, migrácia presahujúca hranice štátu, ktorá je stredobodom tejto štúdie, sa dá skúmať z dvoch hľadísk. Treba rozlišovať:

- Dochádzanie za prácou, kedy občan zanecháva trvalé bydlisko v štáte, ktorého je občanom a dochádza za prácou do susedného štátu,
- Spätné dochádzanie, kedy občan má trvalé bydlisko v susednom štáte, ale dochádza za prácou do štátu, v ktorom má občianstvo (Nerb, G. et. al, 2009, s. 17).

S týmito dvoma pojmami úzko súvisia „faktory príťažlivosti a odpudzovania” vypracované v spojitosti s teóriou migrácie (Lee, E. S. 1972). V našom prípade prichádza do úvahy najmä „faktor príťažlivosti”, kedy ľudí priťahuje za hranice najmä možnosť dosiahnutia vyšších príjmov alebo lepšie životné podmienky.

Takýmto spôsobom prieskum Európskej komisie sleduje aj proces spätného dochádzania, v spojitosti s ktorým zisťuje, že je motivovaný hlavne vývojom trhu nehnuteľností v prihraničných oblastiach, kde je denné dochádzanie veľmi rozšírené. Tento faktor charakterizuje aj mobilitu medzi Dánskom a Švédskom, ktoré sú dôrazným príkladom kyvadlovej migrácie.

Nižšie ceny nehnuteľností a nájmu, ako aj nižšie režijné náklady na bývanie motivujú Dánov, aby sa presídľovali z Kodane do Švédska a následne denne dochádzali za prácou do svojej vlasti. Táto situácia je v značnej miere podobná procesu, ktorý prebieha v Bratislavskej aglomerácii, avšak legislatíva, ktorá usmerňuje účasť regionálnych a národných inštitúcií na spolupráci v hraničnej oblasti, sa datuje z roku 1993.

Vzhľadom na dlhodobú spoločnú minulosť sa v roku 2005 odstránili infraštruktúrne a dopravné prekážky mobility, kedy sa otvoril most Øresund, spájajúci Kodaň s Malmö, čo malo tiež stimulačný vplyv na cezhraničnú mobilitu. Most otvára nové možnosti aj na dochádzanie s obchodným, resp. študijným cieľom, čo kompenzuje vyššie príjmy v Dánsku. Následne došlo k rýchlemu nárastu denne dochádzajúcich z 3 tisíc na 20 tisíc obyvateľov (Nerb, G. et. al, 2009, s. 79).

Dôležitým aspektom štúdia cezhraničnej mobility je prieskum obmedzujúcich faktorov, ktoré zahŕňajú nasledovné faktory, resp. ich absenciu: primerané jazykové znalosti, prístup k informáciám, stav infraštruktúry, uznanie dosiahnutého vzdelania, vyriešenie zdravotného a sociálneho poistenia, možnosť poberania dôchodku, rozdiely v mentalite ako aj rozdiely v daňovom systéme. Môžeme konštatovať, že vyššie uvedených oblastiach je situácia v každej prihraničnej oblasti špecifická a riešenie sa dá nájsť len osobitne so zreteľom a v medziach právnych noriem jednotlivých zúčastnených štátov.

Je isté, že napr. otázka zdaňovania vo vzťahu k zahraničiu je vo všeobecnosti komplikovaná a len málo štátov riešilo túto otázku v súvislosti s pohraničím. Aj keď k tomu došlo, na základe skúseností malo toto riešenie na dochádzajúcich skôr negatívny ako pozitívny vplyv.

Podľa španielsko-francúzskej úpravy obyvatelia pracujúci v 10 km pásme od hraníc sú povinní platiť daň vo svojom štáte a platia vyššiu daň, čo brzdí cezhraničnú mobilitu. Podobne je to vo fínsko-estónskych pomeroch, kedy občania periodicky pracujúci vo Fínsku platia vysoké dane. V oblasti holandsko-nemeckého a anglicko-írskeho pohraničia musia dotknutí podávať daňové priznania v oboch štátoch (Nerb, G. et. al, 2009, s. 79).

Z pohľadu pravidelne dochádzajúcich zamestnancov, ktorí si vybrali bydlisko v druhom štáte, je dôležitá otázka, ako vedľa v tomto štáte využiť rôzne služby, ktoré obyvateľstvu poskytuje štát resp. miestna samospráva v mieste bydliska.

Nerovnováha, ktorá sa dotýka rozpočtov miestnych samospráv, spôsobuje napätie aj v hraničnej oblasti Dánska a Švédska, nakoľko hlavným smerom dochádzania je z dôvodu sťahovania Dánov do Švédska Dánsko. Na riešenie tejto situácie vznikla medzi oboma štátmi zmluva o platení kompenzácie Švédsku.

Táto zmluva však nevyriešila problémy, nakoľko zamestnanci žijúci vo Švédsku platia dane zo svojich príjmov v drvivej väčšine v Dánsku, pričom služby obyvateľstvu využívajú v mieste svojho bydliska. Oproti tomu však v aplikácii miestnych daňových zákonov vo vzťahu k cezhraničnej mobilite sa môžeme dočítať o vážnych obmedzeniach.

Napriek tomu, že v prípade tohto príkladu sa jedná o úspešnú cezhraničnú spoluprácu, čoho dôkazom je biotechnologický sektor, pracovný trh Øresund, zjednotený prístav Kodaň–Malmö, atď., vplyv cezhraničnej mobility na samosprávy sa nateraz nedoriedil.

Riešenie otvorených otázok na úrovni štátu je nevyhnutné, keďže cezhraničná mobilita môže mať vážne následky z pohľadu občanov. Ako je to vidieť v jednej ďalšej prihraničnej oblasti, v belgicko-holandských pomeroch v okamihu, keď občan začne pravidelne dochádzať

za prácou späť do vlastného štátu, z dôvodu zmeny trvalého bydliska stráca vo svojej vlasti nárok na podporu v nezamestnanosti, materský a rodičovský príspevok, ako aj výhody plynúce zo zdravotného a sociálneho poistenia. Naopak, Švédsko a Dánsko už spolupracujú a otázky materského a rodičovského príspevku, dôchodku a krátkodobej práceneschopnosti má už vyriešené (Nerb, G. et. al, 2009, s.52). Je zrejmé, že sa jedná o otázky, ktoré si vyžadujú medzištátnu úpravu. Bez podpory štátu, ktorého občania pravidelne dochádzajú za prácou, sa problémy nedajú riešiť. Bohužiaľ, nie je to inak ani čo sa týka regulačných povinností vo vzťahu k službám obyvateľstvu poskytovaných miestnymi samosprávami.

Ak tvrdíme, že ani v prihraničných oblastiach starých členských štátov Európskej únie nefunguje všetko bez problémov, tak v pomeroch starých a nových členských štátov, kde má spolupráca veľmi krátku minulosť, nájdeme ešte menej regulácií, ktoré by mohli byť vzorom. Eurooblasť, ktorá vznikla v nemecko-poľskom pohraničí, si pochvaľuje spoluprácu na jednej strane medzi samosprávami a i krajinami. Hoci sa čoraz viac Poliakov sťahuje do Nemecka aj naopak, tzv. Partnerstvo Odra je len v počiatočnej fáze.

Nemecký partner upozorňuje hlavne na to, že prehnaná centralizácia Poľska, strach ústredia z toho, že by mala poskytnúť miestnym samosprávam a regionálnym inštitúciám potrebné kompetencie na riešenie spolupráce, prakticky zbavuje uvedenú oblasť schopnosti fungovať. Hoci Poľsko uskutočnilo regionalizáciu a kraje povýšilo na úroveň samostatných správnych celkov, napriek tomu zisťujeme na poľskej strane absenciu autority a právomocí. Nemecká strana nedávno zdôraznila, že Partnerstvo Odra má reálnu budúcnosť len v prípade, ak Varšavská vláda jednoznačne zvýši a prejaví svoj záujem, pretože bez politickej vôle a bez „nátlaku zhora“ poľsko-nemecká prihraničná oblasť nebude vedieť využiť svoj potenciál rozvoja (Franzke, J. 2009).

Samozrejme, dobré príklady sa dajú nájsť všade, avšak špeciálne riešenia nás nepriblížia k riešeniu otázok, ktoré si vyžadujú právne úpravy. Môžeme spomenúť EUREGIO EGRENSIS, ktorý sa nachádza v nemecko-českej prihraničnej oblasti, a ktorej základy spolupráce vznikli nezvyčajne už v roku 1992. Tu pôsobí v oblasti vzdelávania výmenný program študentov, ktorý sa nazýva „Bavorsko-český hosťovský školský rok“ (Bayerisch-Tschechische Gastschuljahr), pod záštitou ktorého môžu študenti dvoch štátov stráviť vzájomne jeden rok na gymnáziách susedného štátu. Konkurzu sa zúčastňujú gymnáziá miestnych samospráv zúčastnených v tomto Euroregióne, pričom výmenný program založený na štipendijnom systéme je v značnej miere financovaný z bavorských štátnych zdrojov a sčasti zo sponzorských príspevkov (*Das Schulsystem...* 2006). Program výrazne prispieva k tomu, aby sa dva národy lepšie spoznali, aby sa posilnila regionálna identita, avšak nezasahuje do vzdelávacieho systému, a preto neposkytuje nasledoviahodný príklad.

Hoci podľa odborného stanoviska je cezhraničná mobilita medzi novými členskými štátmi EÚ pomerne nízka, ako opačný príklad môžeme uviesť maďarsko-slovenskú prihraničnú oblasť, ktorá má svoje špecifické problémové oblasti. Z doterajších poznatkov je zrejmé, že riešenie postavenia Slovákov, ktorí sa presťahovali do Maďarska a pravidelne dochádzajú za prácou do svojej vlasti je nepredstaviteľné bez účasti ich vlastného štátu. Bez potrebných úprav a dohôd na medzištátnej úrovni a potrebných právomocí nebudú vedieť postúpiť v riešení otázok nastolených cezhraničnou mobilitou ani miestni aktéri vrátane miestnych samospráv. Samozrejme, aj dnes existujú všeobecné rámcové právne predpisy, avšak vo väčšine prípadov nedávajú odpoveď resp. nedávajú optimálnu odpoveď na aktuálne otázky. V domácej právnej literatúre boli už aj dávnejšie publikované návrhy (Liszkaýné Nagy É. K. 2006), podľa ktorých by bolo vhodné riešiť práva a povinnosti občanov EHS, ktorí sa zdržiavajú u nás, samostatným zákonom.

3. PRÁVNE OTÁZKY SPOJENÉ S POSTAVENÍM SLOVENSKÝCH OBČANOV USADENÝCH V MAĎARSKU

Maďarská republika zabezpečuje v rámci zosúladenia právnych systémov Únie rozsiahle práva občanom Slovenskej republiky, ktorí sa presťahovali v rámci suburbanizácie Bratislavy do maďarských miest a obcí. V našej téme je smerodajným právnym predpisom Zákon I. z roku 2007 usmerňujúci právo na *voľný pohyb osôb a právo na vstup a pobyt* na území členských štátov (ďalej len „Zákon“), ktorého základom bola Smernica 2004/38/EK (29. apríl 2009) Európskeho parlamentu (o práve na voľný pohyb a zdržiavanie sa občanov a ich rodinných príslušníkov na území Európskej únie). Môžeme konštatovať, že v zmysle zákona bola v roku 2008 medzi žiadateľmi o povolenie na pobyt treťou najpočetnejšou skupinou skupina občanov so slovenským štátnym občianstvom s počtom 1633 osôb. Tvorili 6,1% celkového počtu žiadateľov o registráciu. Počet žiadateľov o trvalý pobyt je v ich prípade v celoštátnom pomere ešte nižší, 143 osôb, čo bolo 3,3% celkového počtu žiadateľov (*Wetzel T.* 2009, s. 105).

Východiskom našej analýzy je, že občania Slovenskej republiky, ktorí sa usadili v prihraničných oblastiach, sú občanmi EHS, nakoľko sú štátnymi občanmi členského štátu EU. (113/2007. (V. 24.) – Nariadenie vlády o vstupe a zdržiavaní sa občanov s právom na voľný pohyb a zdržiavanie sa ako vykonávací predpis Zákona I z roku 2007, ďalej len „NV“). V znamení harmonizácie právnych predpisov v rámci EÚ Maďarská republika zabezpečuje právo na voľný pohyb a zdržiavanie sa občanom EHS, na základe ktorého sa ich žiadosti posudzujú priaznivejšie. Títo sa môžu zdržiavať v našej vlasti v troch základných postaveniach:

Ako prvé je *právo na pobyt nepresahujúci 3 mesiace od vstupu na územie*. Toto právo si môžu uplatniť platným cestovným dokladom, resp. iným identifikačným dokladom až do toho času, kým ich pobyt neznamenaá neodôvodnenú záťaž pre náš sociálny systém.

V druhom prípade, občan EHS, ktorého pobyt presahuje 3 mesiace, je povinný najneskôr na 93. deň svojho pobytu nahlásiť svoj pobyt s uvedením svojich osobných údajov príslušným úradom. V tomto prípade sa nejedná o proces povoľovania pobytu, ale len registrácie. Počas registrácie je potrebné dokladovať podmienky a dôvod pobytu.

Na pobyt presahujúci 3 mesiace má právo ten občan EHS,

- a) ktorého dôvodom na pobyt je zárobková činnosť,
- b) ktorý počas celého pobytu disponuje dostatočnými zdrojmi pre seba a svojich rodinných príslušníkov, aby ich pobyt neznamenal neodôvodnenú záťaž pre náš sociálny systém.

Teda, ak občan EHS spĺňa tieto podmienky, tak sa stávajú oprávneným na pobyt aj jeho rodinní príslušníci (manžel a vyživované deti).

Podľa §21 NV (1) „žadateľ disponuje dostatočnými zdrojmi, keď mesačný príjem na jedného člena domácnosti dosiahne minimálnu hodnotu starobného dôchodku...” Dostatočnými zdrojmi nedisponuje ten občan, ktorý je poberateľom starobného dôchodku, podpory v nezamestnanosti, resp. dávok nemocenského poistenia po dobu dlhšiu ako 3 mesiace v zmysle Zákona o sociálnej poisťovni a sociálnom poistení č. III z roku 1993 (ZSP).

Potvrdenie o registrácii vydáva príslušný úrad okamžite pri nahlásení a obsahuje dôvod pobytu a dátum vydania. Toto potvrdenie treba nahlásiť na Príťahovaleckom úrade, ktorý je príslušný podľa miesta budúceho bydliska. Potvrdenie o registrácii má neobmedzenú platnosť. Právo na trvalý pobyt potvrdzuje povolenie na trvalý pobyt, ktoré sa vydáva na základe žiadosti.

Podľa §22 NV osoba podliehajúca zákonu má právo na využitie služieb zdravotného poistenia, ak sa jej počas celého pobytu v Maďarsku

a) financovanie služieb poskytovaných za podmienok identických s podmienkami maďarských poistencami zabezpečuje na základe priamo aplikovateľného zákona ES, medzinárodnej zmluvy alebo dohovoru.

Podľa §19 Zákona o sociálnom poistení, ods. 2, ak je občan s právom voľného pohybu a zdržiavania sa dlhšie ako 3 mesiace poberateľom starobného dôchodku, podpory v nezamestnanosti, resp. dávok nemocenského poistenia, tak notár o tejto skutočnosti upovedomí príslušný imigračný úrad podľa trvalého pobytu občana EHS. V takomto prípade občan EHS a jeho rodinní príslušníci neodôvodnene zaťažujú sociálny systém Maďarskej republiky a tým pádom strácajú svoje zvýhodnené postavenie.

Z uvedeného vyplýva, že občan EHS a jeho rodinní príslušníci ohlasujú svoje prvé bydlisko na území Maďarskej republiky počas registrácie a následne pri podaní žiadosti o vydanie povolenia na pobyt.

V prípade, že občan EHS ukončí svoj pobyt, je povinný túto skutočnosť oznámiť príslušným úradom. Právo občanov EHS na vstup a pobyt je možné obmedzovať pri dodržaní zásady proporcionality a tiež vzhľadom na také správanie sa dotýchných osôb, ktoré by znamenalo skutočné, priame a vážne nebezpečenstvo pre základné hodnoty spoločnosti, najmä pre verejnú a národnú bezpečnosť, resp. verejné zdravie (§ 33).

Celý tento proces spadá pod kompetenciu Imigračného úradu, ďalej jeho regionálnych riaditeľstiev a je potrebné tiež upovedomiť Centrálny úrad registrácie dát a adres pobytu. V záujme sledovania oprávnenosti pobytu na území prebieha primerané spracovanie údajov. Imigračný úrad vedie s cieľom monitorovať zákonnosť pobytu o osobných údajoch občanov EHS a ich rodinných príslušníkov čiastkovú evidenciu, ako vyčlenenú súčasť centrálného registra cudzincov v oddelenej časti štátnych príslušníkov EHP v nasledovnej štruktúre (§ 75):

- evidencia občanov EHS s platným registračným preukazom,
- evidencia občanov s povolením na pobyt,
- evidencia občanov s povolením na trvalý pobyt.

Tieto evidencie obsahujú okrem mena aj osobné identifikačné číslo, adresu pobytu uvedenú na potvrdení o registrácii, dátum registrácie a údaje z platného cestovného pasu, resp. identifikačnej karty, atď. Tieto údaje sa dostávajú do centrálnej evidencie osobných údajov a údajov o trvalom pobyte občanov.

Tretia forma pobytu cudzinca na území Maďarskej republiky je získanie povolenia na trvalý pobyt. Právo na získanie povolenia na trvalý pobyt má ten občan EHS, ktorý sa zdržiava na území Maďarskej republiky z dôvodu zárobkovej činnosti nepretržite po dobu minimálne 5 rokov. Avšak povolenie na trvalý pobyt zaniká v prípade prerušenia pobytu nepretržite na 2 roky, alebo nariadením zákazu vstupu a pobytu na území.

Oplatí sa spomenúť aj niektoré pravidlá na získavanie nehnuteľností cudzincami, veď prešídlenie je v danom prípade spojené aj so zámerom kúpy nehnuteľnosti. V našej vlasti obsahuje relevantné smerodajné usmernenia pri získavaní nehnuteľností cudzincami vládne nariadenie 7/1996. (I. 18.), ktoré sa od zmeny systému podstatne sprísnilo. Na základe dole uvedených sa jedná o obstaranie, ktoré je viazané na povolenie a patrí do pôsobnosti Regionálneho úradu štátnej správy:

1. § (1) ak majetok nie je klasifikovaný ako poľnohospodárska pôda, Regionálny úrad štátnej správy môže vydať potrebné povolenie zahraničnej právnickej alebo fyzickej osobe (s výnimkou dedenia), ak hromadné alebo verejné záujmy nie sú porušené.
2. Obstaranie nehnuteľnosti musí podliehať povoleniu, ak:

- bola cudzincovi nehnuteľnosť vyvlastnená v zmysle zákona (nariadenie 24 z roku 1976),
- cudzinec vymieňa svoju nehnuteľnosť za inú na území Maďarskej republiky,
- je cieľom obstarania zrušenie spoluvlastníctva,
- aj sa cudzinec za účelom výkonu práce zdržiava a žije minimálne 5 rokov na území Maďarskej republiky.

Na rozdiel od uvedených, ak sa cudzí občan zdržiava v našej vlasti za účelom zárobkovej činnosti, má povinnosť získať povolenie na obstaranie nehnuteľnosti ako samostatne zárobkovo činná fyzická osoba prisťahovaná na územie Maďarskej republiky s podmienkou, že je to bezprostredné potrebné pre hospodársku činnosť, kvôli ktorej sa prisťahoval.

Ak cudzinec ukončí podnikanie, je povinný najneskôr do jedného roka od zániku povolenia na podnikanie takto získanú nehnuteľnosť scudziť¹, alebo požiadať vedúceho úradu o povolenie na zachovanie vlastníckeho práva.

Z tejto právnej úpravy vyplýva, že práva občanov EHS pri obstaraní nehnuteľností sú výrazne obmedzené a obstaranie je možné výlučne spôsobom, ktorý podlieha štátnej kontrole.

Príslušný úrad si vyžiada stanovisko starostu/primátora príslušnej miestnej samosprávy podľa miesta nehnuteľnosti, či predaj nehnuteľnosti neporušuje záujmy samosprávy. Z tohoto vyplýva, že miestna samospráva dostane v každom prípade informáciu o zámere s nehnuteľnosťou.

Vo vzťahu k slovenským občanom je z hľadiska samosprávy poskytujúcej trvalý pobyt dôležité, aby občan s právom na voľný pohyb a zdržiavanie sa, ohlásil svoje prvé bydlisko na imigračnom úrade pri procese žiadosti o registráciu, resp. vydania potvrdenia o pobyte. (Zákon LXVI z roku 1992 o evidencii osobných údajov a údajov o pobyte občanov) Povinnosť uvádzať miesto pobytu nesúvisí s obstaraním nehnuteľnosti, predmetom oznámenia v procese registrácie môže byť aj nájom. Ak cudzinec nedisponuje vlastnou nehnuteľnosťou, pri registrácii miesta pobytu je vo vzťahu k oznamovateľovi ubytovateľom

- majiteľ alebo požívateľ nehnuteľnosti, ktorú súkromná osoba využíva,
- pri prenájme nehnuteľnosti prenajímateľ,
- atď.

Na záver uvádzame ešte zakladajúci dokument Európskej únie, Maastrichtskú zmluvu, v zmysle ktorého občianstvo Únie je len doplnkové a nenahrádza štátne občianstvo (II. nadpis 9. článok).

Občania únie majú právo

- a) na voľný pohyb a zdržiavanie sa na území členských štátov
- b) voliť a byť volení do Európskeho parlamentu ako aj v miestnych voľbách podľa miesta bydliska za takých istých podmienok, aké majú občania daného štátu. (Hlava II., článok 20).

Vyplyvajú z tejto zmluvy majú občania únie prostredníctvom práva voliť rozsiahle právomoci pri ovplyvňovaní fungovania miestnych samospráv, čo sa týka aj problematiky využívania komunálnych služieb.

1 prevod vlastníckeho práva na inú osobu (pozn. prekl.)

4. O ÚPRAVE NIEKOĽKÝCH ODVETVÍ RELEVANTNÝCH Z HĽADISKA VYUŽÍVANIA KOMUNÁLNYCH SLUŽIEB

S ohľadom na vyššie uvedenú Maastrichtskú zmluvu, ďalej na to, že v Maďarskej republike je v zmysle zákona o miestnych samosprávach právo riadenia miestnych samospráv v rukách voličov, sa slovenskí občania s právom voliť stávajú súčasťou samosprávy príslušnej ich bydlisku. Z toho musíme vyvodiť záver, že im vzniká právo na využívanie služieb poskytovaných miestnou samosprávou. Nad rámec tejto všeobecnej klauzuly je potrebné zmeniť sa aj o niektorých odborných zákonoch, ktoré poskytujú vo väčšej či menšej miere pomoc pri pochopení detailnejších opatrení.

Základnú právnu úpravu zo strany Európskej únie pre nás predstavuje uznesenie Európskej komisie číslo 1408/71/EGK zo dňa 14. júna 1971 o uplatňovaní systému sociálneho zabezpečenia na zamestnané osoby a ich rodinných príslušníkov pohybujúcich sa v rámci Spoločenstva a tiež jeho vykonávací predpis číslo 574/72/EGK. Článok č. 1 tohto uznesenia definuje pojem, podľa ktorého sa „prihraničným pracovníkom“ rozumie každý pracovník, ktorý je zamestnaný na území jedného členského štátu a má bydlisko na území iného členského štátu, do ktorého sa vracia spravidla každý deň alebo aspoň raz za týždeň [b. b] Bydlisko sa definuje ako miesto obvyklého zdržiavania sa (trvalé bydlisko) a pobytom sa rozumie miesto prechodného bydliska.

V prípade občanov Slovenskej republiky, ktorí majú trvalý pobyt v Maďarskej republike, však aplikovanie tejto právnej úpravy naráža na ťažkosti. Na základe právneho predpisu sa „príslušnou inštitúciou“ nazýva inštitúcia, u ktorej je dotyčná osoba poistená v čase podania žiadosti o dávku, alebo inštitúcia, u ktorej dotyčnej osobe vzniká nárok, alebo by vznikol nárok, keby táto osoba alebo jej rodinní príslušníci mali bydlisko na území členského štátu, kde má inštitúcia sídlo. Výklad definície tohto pojmu vysvetľuje, že pokiaľ slovenský občan disponuje trvalým bydliskom na území Maďarskej republiky, táto skutočnosť zakladá jeho právo na dávky z príslušných štátnych inštitúcií. Totiž podľa bodu p) príslušného právneho predpisu sa pod pojmom „inštitúcia miesta bydliska“ a „inštitúcia miesta pobytu“ v tomto poradí, rozumie inštitúcia, ktorá je príslušná k poskytovaniu dávok v mieste, kde má dotyčná osoba bydlisko, a inštitúcia, ktorá je príslušná na poskytovanie dávok v mieste, kde sa dotyčná osoba zdržiava, podľa právnych predpisov, ktoré sa na túto inštitúciu vzťahujú. Právny predpis definuje „príslušný štát“ ako členský štát, v ktorom má príslušná inštitúcia sídlo. Právny predpis určuje osobnú pôsobnosť tak, že „...toto nariadenie sa vzťahuje na pracovníkov, ktorí podliehajú, alebo podliehali právnym predpisom jedného, alebo viacerých členských štátov a ktorí sú štátnymi občanmi jedného z členských štátov...“ (čl. 2, odsek 1)

Vecná pôsobnosť uvedeného právneho predpisu sa vzťahuje na

- nemocenské dávky a dávky v materstve
- dávky v invalidite vrátane tých, ktoré sú určené na udržanie alebo zlepšenie zárobkovej schopnosti
- dávky v starobe
- dávky pozostalým
- dávky pri pracovných úrazoch a chorobách z povolania
- podpora pri úmrtí
- dávky v nezamestnanosti
- rodinné dávky

Nariadenie Rady (EHS) č. 574/72 z 21. marca 1972, ktorým sa stanovuje postup pri vykonávaní nariadenia (EHS) č. 1408/71 o uplatňovaní systémov sociálneho zabezpečenia na zamestnancov a ich rodiny, ktorí sa pohybujú v rámci spoločenstva ustanovuje vo vzťahu k hore uvedeným rodinným dávkam nasledovné: Ak v tom istom období vzniká nárok na rodinné dávky, resp. nárok na rodinné prídavky na rodinného príslušníka z toho istého dôvodu súbežne dvom rozličným osobám, tak je treba vo vzťahu k oprávnenosti nárokov aplikovať zákony platné v štáte, kde má rodinný príslušník trvalý pobyt. Z tohto dôvodu treba v zmysle čl. 73, ods. 1 a 2, a tiež čl. 74, ods. 1 a 2 nárok na rodinné dávky, resp. rodinné prídavky posudzovať, ako keby nárok vznikol na základe právnych predpisov štátu, v ktorom má trvalé bydlisko rodinný príslušník, ktorého sa dávky týkajú.

V súlade s týmito právnymi predpismi obsahuje náš právny systém v oblasti sociálneho poistenia jednoznačné usmernenia.

Pôsobnosť zákona III z roku 1993 sa vo vzťahu k verejným službám v oblasti sociálneho poistenia rozširuje aj na prisťahovalcov, ďalej z pohľadu opatrení definovaných v §7 ods. 1 aj na obyvateľov štátov, ktorí pristúpili k Európskej sociálnej charte, ktorí sa právoplatne zdržiavajú na území Maďarskej republiky.

Pôsobnosť zákona sa vzťahuje na

- občana s právom voľného pohybu a zdržiavania sa v prípade, ak v čase podania žiadosti o podporu spĺňa podmienky špecifikované zákonom a uplatňuje si svoje právo voľného pohybu a zdržiavania sa na území Maďarskej republiky dlhšie ako 3 mesiace, a v zmysle zákona o evidencii osobných údajov a miesta pobytu disponuje registrovaným bydliskom, ako aj
- z pohľadu starobného dôchodku v systéme sociálneho zabezpečenia na pracovníkov pohybujúcich sa v rámci Únie, na osoby vymedzené nariadením rady EHS č. 1408/71 ako samostatne zárobkovo činné osoby a ich rodinných príslušníkov v prípade, že v čase podania žiadosti o podporu spĺňa podmienky špecifikované zákonom a uplatňuje si svoje právo voľného pohybu a zdržiavania sa na území Maďarskej republiky dlhšie ako 3 mesiace, a v zmysle zákona o evidencii osobných údajov a miesta pobytu disponuje registrovaným bydliskom

Podľa §7 ods. 1 Zákona o sociálnom zabezpečení „...miestne orgány, bez ohľadu na okruh pôsobnosti a príslušnosť, majú povinnosť osobám, ktoré sú na to odkázané zabezpečiť dočasnú pomoc, stravu a ubytovanie v prípade, že bez uvedenej pomoci je ohrozený ich život, resp. telesná integrita“. Poskytovateľ pomoci má právo požadovať náhradu nákladov na poskytnutú pomoc od orgánov, ktoré sú kompetentné a miestne príslušné uvedenú pomoc poskytnúť. Teda občan členského štátu Európskej únie má nárok na finančné dávky, sociálne dávky v naturáliách, ako aj služby inštitúcií poskytujúcich osobnú starostlivosť, za podmienok vymedzených Zákonom o sociálnom poistení.

Na záver zákonodarca konštatuje o financovaní sociálnych opatrení, že „Štátny príspevok pripadajúci na obyvateľa zahŕňa prostriedky, ktoré sú potrebné na pokrytie výdavkov miestnych samospráv pri poskytovaní finančných a naturálnych dávok, ako aj štátny príspevok stanovený rozpočtovým zákonom na pokrytie prevádzkových nákladov verejných sociálnych služieb“ (§ 126). Takýmto spôsobom sa miestne samosprávy dostanú do uspokojivej situácie vtedy, ak cudzinci, ktorí sa presídlili do našej vlasti, nahlásia na príslušných úradoch trvalý pobyt. Bohužiaľ, na toto nemáme žiadnu garanciu. Oproti sociálnej sfére, v prípade verejného vzdelávania poskytuje zákonodarca oveľa menej predpisov a nariadení, ktorých by sa mohli cudzinci pridržovať v súvislosti s ich využitím.

Situácia je celkom nová, nakoľko sa jedná o prisťahovalcov zo susedného štátu, ktorí neovládajú maďarčinu. V prípade maďarskej menšiny žijúcej na území Slovenskej republiky už máme skúsenosti s využívaním vzdelávacích inštitúcií (*Reisinger A.* 2009). Tento špeciálny stav vychádza z toho, že občania EHS, hoci v našom prípade slovenskej národnosti, pričom táto etnická skupina je v Maďarskej republike uznávaná ako národnostná menšina, predsa nemôžu byť zaradení medzi nich, lebo sú štátnymi občanmi Slovenskej republiky. Z toho dôvodu nie je možné uplatňovať Zákon o národnostných menšinách pri zabezpečovaní a využívaní verejných služieb obyvateľstvu.

Odsek VII. zákona LXXIX. z roku 1993 o verejnom vzdelávaní obsahuje aj ustanovenia medzinárodného charakteru a tak sa dotýka aj otázok zahraničných výchovno-vzdelávacích inštitúcií v Maďarsku na jednej strane, ako aj maďarských výchovno-vzdelávacích inštitúcií v zahraničí na druhej strane. Obširnejšie to znamená [108. § (1)-(2)], že

- na území Maďarskej republiky môže pôsobiť zahraničná výchovno-vzdelávacia inštitúcia vtedy, resp. môže vydávať zahraničné vysvedčenia, ak má v krajine pôvodu štatút výchovno-vzdelávacej inštitúcie, a ňou vydávané vysvedčenia sú právoplatne uznávané.
- výchovno-vzdelávacia inštitúcia je registrovaná Ministerstvom školstva, ktoré tiež vydáva zriaďovateľovi všetky povolenia potrebné pre začatie prevádzky. Zriaďovateľ v prípade, že medzinárodná zmluva neustanovuje inak, môže požiadať o vydanie povolení potrebných k začatiu prevádzky. Pri založení zahraničnej výchovno-vzdelávacej inštitúcie, ako aj pri zabezpečení vzdelávania, jeho kontroly, atď. je potrebné aplikovať predpisy toho štátu, ktorý uznáva výchovno-vzdelávaciu inštitúciu za svoju. Úlohu kontrolného orgánu pri overení zákonnosti zabezpečuje v rámci zákonom stanovených úloh príslušný odbor vzdelávania. Takáto výchovno-vzdelávacia inštitúcia môže v Maďarskej republike vzniknúť a pôsobiť aj na základe medzinárodnej zmluvy. Takúto inštitúciu registruje Ministerstvo školstva.
- s výchovno-vzdelávacou inštitúciou, resp. so zriaďovateľom výchovno-vzdelávacej inštitúcie môže minister zodpovedný za vzdelávanie uzatvoriť dohodu.

Je zrejmé, že v prípade dohody so Slovenskou republikou sa situácia zjednoduší. Tu sa však musíme odvolať na vyššie uvedené, lebo je zrejmé, že v takejto situácii nemôže materský štát (t.j. Slovensko) ponechať všetko na miestne samosprávy. Bolo by vhodné prispieť k riešeniu otázok vzdelávania, ako aj s tým súvisiaceho financovania medzištátnymi dohodami. Maďarské samosprávy vykonávajú okrem iného úlohy spojené s verejným vzdelávaním povinne. Preto považujeme za pravdepodobné, že v prípade ak dieťa s cudzím štátnym občianstvom prihlásené na trvalý pobyt u miestnej samosprávy dosiahne školopovinný vek, u miestnej samosprávy vzniká voči nemu povinnosť zabezpečiť jeho vzdelávanie. V spojitosti s týmto sa vynára otázka, akým spôsobom a v rámci akých vzdelávacích inštitúcií, resp. v rámci akej formy spolupráce medzi miestnymi samosprávami bude možné zabezpečiť vzdelávanie v prípade, ak prisťahovaní občania budú požadovať výučbu v slovenskom jazyku. Štát zohráva v tomto dôležitú úlohu preto, lebo pre miestne samosprávy zabezpečujúce úlohy spojené so vzdelávaním to bude predstavovať zníženie rozpočtu, nakoľko štátne normatívy nepokrývajú vstupné náklady. Miestne samosprávy budú nútené pokryť tieto výdavky z vlastných zdrojov. Daňová povinnosť cudzích štátnych príslušníkov (ako to uvádzame nižšie) nie vždy zakladá vyššie daňové príjmy pre obce, v ktorých majú trvalé bydlisko.

5. DAŇOVÉ PRÁVO A PRAVIDLÁ ODVODOVÉHO ZAŤAŽENIA V MAĎARSKO-SLOVENSKÝCH POMEROCH

V Maďarskej republike upravuje daňové povinnosti fyzických osôb zákon CXVII. z roku 1995. V zmysle § 3 tohto zákona sa jeho platnosť vzťahuje na fyzické osoby, ich príjmy a na daňové povinnosti súvisiace s týmito príjmami.

Okrem toho sa daňová povinnosť tuzemských fyzických osôb vzťahuje na všetky príjmy (neobmedzená daňová povinnosť), kým pri zahraničných fyzických osobách sa daňová povinnosť vzťahuje len na príjmy plynúce zo zdrojov na území Maďarskej republiky, resp. na základe medzinárodných zmlúv na príjmy zdaňované podľa zásady reciprocity (obmedzená daňová povinnosť). Aj na základe zásady reciprocity sú rozdiely v zákone opodstatnené, ale uplatňovanie zásady reciprocity v žiadnom prípade nemôže pre daňovníka znamenať rozšírenie daňovej povinnosti oproti tomu, čo ustanovuje zákonom. V otázke vzájomnosti je smerodajné stanovisko ministra.

Medzi Maďarskou a Slovenskou republikou už dlhodobo existuje dohoda týkajúca sa tejto problematiky, konkrétne je to zákonom C. z roku 1996 upravená zmluva podpísaná v Bratislave dňa 5. augusta 1994 o zamedzení dvojakého zdanenia a zabránení daňovému úniku v odbore daní z príjmov a z majetku.

Táto zmluva sa vzťahuje na osoby, ktoré majú bydlisko alebo sídlo v jednom alebo v oboch zmluvných štátoch (tzv. rezidenti).

Táto zmluva sa vzťahuje na dane z príjmov a z majetku, v Maďarskej republike

- daň z príjmov fyzických osôb
- daň spoločností
- dane z pozemkov
- daň z budov

Výraz „osoba“ zahŕňa fyzickú osobu, spoločnosť a všetky iné združenia osôb. Na účely tejto zmluvy výraz „rezident jedného zmluvného štátu“ označuje každú osobu, ktorá podľa práva tohto štátu podlieha v tomto štáte zdaneniu z dôvodu svojho bydliska, stáleho pobytu, miesta vedenia alebo akéhokoľvek iného podobného kritéria.

Ak je fyzická osoba podľa ustanovenia odseku 1 tohto článku rezidentom oboch zmluvných štátov, určí sa jej postavenie takto (§ 4. ods. 2):

a) Predpokladá sa, že táto osoba je rezidentom toho štátu, v ktorom má stále bydlisko; ak má stále bydlisko v oboch štátoch, predpokladá sa, že je rezidentom toho štátu, ku ktorému má užšie osobné a hospodárske vzťahy (stredisko životných záujmov).

b) Ak nemožno určiť, v ktorom štáte má táto osoba stredisko svojich životných záujmov, alebo ak nemá stále bydlisko v žiadnom štáte, predpokladá sa, že je rezidentom toho štátu, v ktorom sa obvykle zdržiava, ak sa táto osoba obvykle zdržiava v oboch štátoch alebo v žiadnom z nich, predpokladá sa, že je rezidentom toho štátu, ktorého je štátnym občanom, z čoho vyplýva, že *Slovenský štátny občan bude zdaňovať svoje príjmy v Slovenskej republike*.

c) Ak osoba iná ako fyzická osoba je rezidentom oboch zmluvných štátov, predpokladá sa, že je rezidentom toho štátu, v ktorom sa nachádza miesto jej skutočného vedenia. Na účely tejto zmluvy výraz „stála prevádzkareň“ označuje trvalé zariadenie na podnikanie, v ktorom podnik úplne alebo sčasti vykonáva svoju činnosť, zahŕňa najmä miesto vedenia, závod, kanceláriu, továreň, dielňu, atď.

Je potrebné uviesť, že „ak spoločnosť, ktorá je rezidentom jedného zmluvného štátu, dosahuje zisky alebo príjmy z druhého zmluvného štátu, tento druhý štát nemôže zdaníť dividendy vyplácané spoločnosťou s výnimkou prípadov, ak sa tieto dividendy vyplácajú rezidentovi tohto druhého štátu. To znamená, že ak spoločnosť, ktorá je rezidentom Slovenskej republiky vypláca dividendy občanovi Slovenskej republiky, ktorý je rezidentom Maďarskej republiky, tak Maďarsko tieto príjmy zdaní.

Zmluva definuje právny titul vyplácania, čo dosť komplikuje aplikáciu zmluvy a tiež samotné zdaňovanie. Ako príklad, v prípade príjmov z úrokov „úroky, ktoré majú zdroj v jednom zmluvnom štáte a poberá ich rezident druhého zmluvného štátu, možno zdaníť iba v tomto druhom štáte, ak tento rezident je skutočným vlastníkom úroku”. Teda je pravdepodobné, že úroky platené slovenskou bankou štátnemu občanovi Slovenskej republiky, ktorý je rezidentom Maďarskej republiky sa musia zdaňovať v Maďarsku. Toto isté pravidlo platí aj pre licenčné poplatky.

Odmeny iné ako penzie vyplácané jedným zmluvným štátom alebo jeho správnym útvarom, alebo miestnym orgánom tohto štátu fyzickej osobe za služby preukázané tomuto štátu alebo jeho správnomu útvaru, alebo miestnemu orgánu podliehajú zdaneniu iba v tomto štáte (článok 19). Nehnuteľný majetok, ktorý vlastní rezident jedného zmluvného štátu a ktorý je umiestnený v druhom zmluvnom štáte, možno zdaníť iba v tomto druhom štáte. (§ 22)

Z citovanej zmluvy môžeme teda vyvodiť záver, že v prípade, ak rezident Maďarskej republiky má také príjmy, resp. majetok, ktoré sa v súlade s ustanoveniami tejto zmluvy zdaňujú v Slovenskej republike, Maďarská republika takýto príjem, resp. majetok oslobodí od daňovej povinnosti. Hoci Maďarská republika uprednostňuje právo Slovenskej republiky zdaňovať, daň zaplatenú v zahraničí umožňuje odpočítať len z dane, ktorá sa vypočíta podľa domácich zákonov, t.j. ukladá daňovníkovi povinnosť zaplatiť celú daň vypočítanú podľa domáceho zákona.

Z načrtnutej právnej úpravy môžeme konštatovať, že zdaňovanie závisí v prvom rade od štátu slovenských štátnych občanov, ktorí sa presťahovali do Maďarskej republiky, čo najviac vystihuje pojem „domáca príslušnosť”.

6. ZÁVER

Môžeme skonštatovať, že problematika cezhraničnej mobility predstavuje pomerne novú oblasť. Hoci sa EÚ snaží orientovať legislatívu členských štátov, sme ešte v úplných počiatkoch v riešení prihraničných vzťahov. Nevyriešený status prisťahovalcov sťažuje objasnenie právomocí občanov Slovenskej republiky presídlených do našej vlasti, ako aj povinností štátu, resp. miestnych samospráv.

Prinajmenšom to súvisí s tým, že Imigračný úrad ako kompetentná inštitúcia, neeviduje údaje o tom, či žiadateľ o registráciu uvádza vo svojej žiadosti adresu svojho trvalého bydliska alebo len prechodný pobyt. Eviduje výlučne miesto bydliska, pričom právna úprava EÚ definuje pojmy bydlisko a pobyt rozdielne. Dôležitá je aj otázka, že v maďarských obciach Bratislavskej aglomerácie žijú slovenskí občania, avšak miestna samospráva má nárok na štátnu podporu v spojitosti s komunálnymi službami poskytovanými obyvateľstvu výlučne podľa počtu obyvateľov, ktorí majú v danej obci trvalý pobyt.

Týmto spôsobom by sme chceli upozorniť aj na nesprávnu terminológiu, ktorá opakovane poukazuje na to, čo sme už viackrát prízvukovali, že vzniknuté problémy sa nedajú riešiť výlučne na úrovni miestnych samospráv. Keďže problematika má medzištátny charakter, je potrebná angažovanosť a podpora ústredných vlád.

POUŽITÁ LITERATÚRA

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

Preklad: Anna Antalová

ISTVÁN PRILESZKY

VEREJNÁ DOPRAVA V CEZHraničNEJ AGLOMERÁCII

Špecifickým rozlišovacím prvkom bratislavskej aglomerácie je, že jej územie sa nachádza v dvoch štátoch, nakoľko presiahne štátnu hranicu. Práve tento cezhraničný charakter má osobitný význam z pohľadu kolektívnej dopravy. Táto štúdia sa zaoberá špecifickými otázkami kolektívnej dopravy vyplývajúcimi z jej cezhraničného charakteru.

1. POSTAVENIE DOPRAVY V AGLOMERAČNÝCH OBLASTIACH

V aglomeračných oblastiach doprava dostáva významnú úlohu, nakoľko dobrá doprava napomáha vytvoreniu vzťahov medzi jednotlivými obcami. Nedostatok dopravných možností, respektíve ich nedostatočná úroveň však zabráni rozvoju daného regiónu.

V aglomeračných oblastiach je potrebné z pohľadu dopravy rozlíšiť centrálnu aglomeračnú osídlenie (ďalej centrum) a ostatné osídlenia regiónu (ďalej osídlenie).

Použijúc túto kategorizáciu cestovateľské nároky aglomerácií podľa smeru cestovania môžeme rozdeliť do dvoch skupín:

- cestovanie medzi aglomeračným centrom a ostatnými osídleniami aglomerácie a
- cestovanie medzi jednotlivými aglomeračnými osídleniami.

Významné postavenie majú vzťahy medzi centrálnymi aglomeračnými osídleniami, pretože najväčšiu príťažlivosť smerom k susedným osídleniam vyvíja práve centrálnu osídlenie (veľkomesto).

V aglomeračných oblastiach, ktoré disponujú s vyšším počtom obyvateľstva a rozvinutejšou deľbou práce, môže existovať významný cestovateľský nárok aj medzi aglomeračnými osídleniami, pričom môžeme považovať za zákonitosť, že čím je aglomerácia väčšia a vyspelejšia, tým má doprava medzi osídleniami väčší význam. Tento jav je v priamej súvislosti so skutočnosťou, že dejiská jednotlivých ľudských činností (zamestnania, vzdelávacie a iné inštitúcie, obchodné, správne, zdravotnícke a iné zariadenia, atď. (t. j. funkcie) vo väčších a vyspelejších aglomeračných pásmach sú menej koncentrované v centrálnych osídleniach, ako v prípade menších a menej vyspelých.

Jav, keď ľudia v rámci svojho spôsobu života vykonávajú pravidelné cestovania, nazývame mobilitou. Merným číslom mobility je špecifický cestovateľský nárok, ktorý vyjadruje počet cestovaní, ktoré počas určitého času (zvyčajne počas jedného dňa) vykoná jedna osoba priemerne.

Uspokojenie cestovateľských nárokov sa uskutočňuje 2 spôsobmi: individuálnou dopravou alebo verejnou kolektívnou premávkou (iným slovom dopravou podľa cestovného poriadku alebo verejnou hromadnou dopravou).

Doprava podľa cestovného poriadku zohráva nenahraditeľnú úlohu v živote obyvateľstva. Pri uspokojení potrieb súvisiacich s mobilitou však dostáva čoraz väčší dôraz využívanie osobných motorových vozidiel, avšak individuálna doprava ani v budúcnosti nebude jediná. Individuálna doprava, ktorá spočíva v používaní osobného motorového vozidla

- ani napriek celkovej motorizačnej vyspelosti nie je dostupná pre každého,
- si vyžaduje viac energie,
- vo väčšej miere znečisťuje životné prostredie,
- potrebuje mnohonásobne viac dopravnej plochy (ciest, parkovacích miest).

Udržateľný rozvoj je možné dosiahnuť iba účelným pomerom medzi individuálnou a kolektívnou dopravou. A preto zachovanie postavenia hromadnej dopravy, respektíve jej zvyšovanie (aj keď v menšej miere ako v minulosti), prináša výhody pre celú spoločnosť. Táto skutočnosť sa odzrkadľuje aj v tom, že verejná doprava je považovaná za službu verejnosti a jej prevádzkovanie je zabezpečené normami, ktorými sú uplatňované verejné záujmy. Dôležitým prvkom prevádzky je náhrada prevádzkových strát ako aj financovanie rozvoja väčších rozmerov verejnými financiami.

2. OTÁZKA CEZHRANIČNÉHO CHARAKTERU

Cezhraničná aglomerácia z aspektu dopravy má zvláštne postavenie. Členstvo v EÚ z viacerých pohľadov znížila, respektíve zrušila postavenie štátnych hraníc. V doprave s osobnými motorovými vozidlami štátna hranica prakticky neznamená žiadnu prekážku, avšak vo verejnej doprave (v hromadnej doprave) si štátna hranica aj naďalej zachovala svoju deliacu roľu.

Vo verejnej doprave je potrebné rozlíšiť domáce a zahraničné linky.

Regulácia domácich liniek patrí do národnej pôsobnosti, v rámci ktorej slovenská aj maďarská regulácia rozlišuje miestnu (v rámci jedného osídlenia) a medzimestskú (medzi jednotlivými osídleniami) dopravu. Na obidva druhy liniek sa vzťahuje obmedzenie, že nemôže prekročiť štátnu hranicu.

Podľa regulácie iba medzinárodné linky môžu prechádzať štátnou hranicou. Filozofia regulácie medzinárodných liniek sa veľmi rozlišuje od domácich liniek. Túto činnosť štáty nepovažujú za službu verejnosti a uvádzanie liniek sa uskutočňuje z iniciatívy dopravných spoločností s úmyslom dosiahnuť prevádzku so ziskom. K prevádzkovým nákladom štát ani samosprávy neprispievajú a ani prípadná strata nie je pokrytá verejnými financiami. Regulácia medzinárodných liniek je založená na myšlienke, že cezhraničné cestovanie nie je súčasťou každodenného života obyvateľov a v tejto forme dopravy sú realizované väčšinou cestovania individuálneho charakteru, ktoré nezdôvodňujú posúdenie typické pre služby verejnosti, ani financovanie z verejných financií.

V aglomeračnej doprave v súvislosti s kratšími vzdialenosťami zohráva úlohu najmä autobusová doprava a preto sa v ďalšom budeme sústreďovať práve na ňu.

Spoločné pravidlá medzinárodnej osobnej dopravy reguluje Nariadenie Rady č. 684/92/EGK. Nariadenie sa vzťahuje na tých dopravcov Európskej únie, ktorí vykonávajú medzinárodnú osobnú prepravu autobusom s kapacitou viac ako deväť osôb.

V zmysle čl. 3a. nariadenia k vykonaniu medzinárodnej osobnej dopravy autobusom dopravca musí disponovať povolením vydaným kompetentným úradom v mieste sídla v danom členskom štáte. Povolania sú vystavené s názvom podnikania osobného dopravcu a sú neprenosné na tretiu stranu. Dopravca, ktorý získa dané povolenie, môže linku prevádzkovať aj za pomoci subdodávateľa. Žiadosti o vydanie povolenia je potrebné predložiť úradom členského

štátu (ďalej povoľujúci úrad), na území ktorého sa nachádza miesto odchodu. K vydaniu povolenia je potrebný súhlas každého úradu členského štátu, cez ktorého bude realizovaný nástup a výstup cestujúcich. Nariadenie uvádza aj prípady, v ktorých nie je možné povolenie vystaviť. Povoľujúci úrad, respektíve úrady členských štátov dotknutých trasou, iba v prípade nesplnenia podmienok vymenovaných v nariadení, môžu žiadostiam nevyhovieť. Od 1. januára 2000 v prípade, ak existujúca medzinárodná autobusová linka na priamo dotknutých trasách vážne ohrozuje životaschopnosť železničnej dopravy, členský štát, so súhlasom komisie, po upovedomení dopravcu, je oprávnený po šiestich mesiacoch prerušiť, alebo vziať späť povolenie oprávnené na prevádzkovanie medzinárodnej autobusovej linky. Skutočnosť, že dopravca ponúka nižšiu cenu ako iný cestný alebo železničný dopravca, alebo skutočnosť, že určitá trasa je už obsluhovaná inými cestnými alebo železničnými dopravcami, nie sú dôvodom neakceptovania žiadosti.

V zmysle nariadenia teda podnikanie zaevidované na území Maďarska, ktoré mieni prevádzkovať autobusovú linku s cestovným poriadkom s odchodom z Maďarska, ktorá však zasiahne aj územie Slovenska, si musí zaobstarať povolenie prostredníctvom maďarských úradov. Úrady Maďarskej republiky v rámci úradného povolenia musia požiadať o vydanie súhlasu úrady štátov, ktoré sú dotknuté trasou autobusovej linky. Úrady v lehote dvoch mesiacov vydajú rozhodnutie o súhlase. Súhlas môžu odoprieť iba v prípade, ako príčina nesúhlasu figuruje v článku 7, odstavce 4 spomínaného nariadenia.

Cezhraničná aglomerácia sa nachádza v tom zvláštnom postavení, že čiastočne aj každodenné cestovanie jej obyvateľstva sa realizuje v medzinárodnej relácii, ktoré vzhľadom na ich hlavné črty (pravidelnosť, cieľ cesty, atď.) by sa realizovali ako domáce cesty. Na prevádzkovanie tuzemských (čiže nie medzinárodných) dopravných systémov je v každom štáte osvedčená prax, ktorá zabezpečuje verejnoprospešné fungovanie verejných dopravných systémov. Pri plánovaní verejnej dopravy nie je prvoradé dosiahnuť ziskovosť podnikania, ale vytvorenie vhodného dopravného systému, ktorý zodpovedá spoločenským predstavám, a ktorý zahŕňa ochranu životného prostredia, obhospodarovanie pozemkov, sociálne aspekty a mnoho iné stanoviská. V prípade medzinárodných liniek v medzinárodnom meradle je takéto priame uplatňovanie medzinárodných záujmov neosvedčené. Z dôvodu hospodárskeho záujmu sú v tejto kategórii dopravné spoločnosti iniciátormi.

Hlavným problémom cezhraničnej dopravy aglomerácie je skutočnosť, že domáce dopravné systémy nie sú schopné prispôbiť sa k cezhraničnému charakteru aglomerácie, a medzinárodný dopravný druh, vzhľadom na svoju regulačnú filozofiu, nie je vhodný na to, aby zabezpečoval cestovanie verejného charakteru prispôbené ku každodennému životu obyvateľstva.

3. CEZHRANIČNÝ CHARAKTER BRATISLAVSKEJ AGLOMERÁCIE

Vytvorenie aglomerácií je výsledkom dlhoročného vývoja. Hybná sila procesu spočíva v neustálom zosilňovaní vzťahnej sily centrálného osídlenia na svoje prostredie. Ak sa táto vzťahná sila rozširuje aj mimo územia štátu, môžeme hovoriť o cezhraničnej aglomerácii. V prípade Bratislavy sa jej cezhraničný charakter zosilnel odvtedy, ako sa obidva štáty stali súčasťou EÚ.

1. obrázok. Maďarské osídlenia v širšej príťažlivosti Bratislavy



Hlavné faktory umožňujúce spojenie prihraničných regiónov sú nasledovné:

Maďarské obce v blízkosti Bratislavy, predovšetkým Rajka a Dunakiliti boli osídlené početným množstvom slovenského obyvateľstva. Ich spôsob života je spätý so Slovenskou republikou, čiže oni každodennou pravidelnosťou cestujú cez štátne hranice.

Dochádzanie do zamestnania

V obidvoch štátoch boli vytvorené také podnikania, ktoré zamestnávajú aj zamestnancov spoza hraníc. V závislosti od hospodárskych cyklov sa mení miera dennej migrácie zo Slovenska do Maďarska alebo opačne. Väčšie podnikateľské zväzky majú aj vlastné autobusové linky na dopravu zamestnancov. Avšak podniková doprava zamestnancov nie je uspokojujúcim riešením, nakoľko tieto linky poskytujú priestor pre dochádzanie do zamestnania iba pre určité spektrum potenciálnych zamestnancov. V prípade menších osídlení zopár zamestnancov nepredstavuje dostatočný objem pre to, aby zamestnávateľia vytvorili podnikovú autobusovú linku. Ďalším spektrom je, že menší zamestnávateľia nie sú schopní prevádzkovať vlastné autobusové linky, nakoľko u týchto zamestnávateľov prijatie práce prekáža nedostatočná miera verejnej dopravy. Mesto, alebo obec v blízkosti hranice samozrejme môže urobiť nábor na zamestnancov aj spoza hraníc, avšak k tomu je potrebná uspokojujúca verejná doprava. Ak táto chýba, znamená to vážny nedostatok pri vytvorení sídiel podnikaní v takýchto regiónoch.

Vzdelávacie kontakty

Na všetkých troch stupňoch vzdelávania boli vytvorené cezhraničné kontakty. Návšteva slovenskej základnej alebo strednej školy má svoje opodstatnenie u občanov presídlených do

Maďarskej republiky. Môže sa však vyskytnúť aj opačný prípad u ľudí maďarskej národnosti žijúcich na území Slovenska v oblasti vzdelávania v materinskom jazyku.

Vo vysokoškolskom vzdelávaní univerzita v Bratislave môže byť prirodzeným vzdelávacím priestorom pre Slovákov bývajúcich v Maďarsku, ale vzdelávaním v cudzom jazyku môže priťahovať aj maďarských študentov a obyvatelia Slovenska s maďarským materinským jazykom môžu navštevovať vysokoškolské inštitúcie v Mosonmagyaróvári alebo v Győri.

Nákupy a iné kontakty

Nákupný turizmus dosiahol značné rozmery už aj v minulosti a jeho mieru ovplyvňuje zmena pomeru valuty.

Intenzita kontaktov sa zhruba nachádza na hraničnej hodnote, na ktorej je už opodstatnené vytvorenie dopravy na základe cestovného poriadku s charakterom verejnej služby. V budúcnosti môžeme očakávať, že aj ľudia s iným štátnym príslušenstvom ako slovenským, budú viac spojení s Bratislavou.

Prirodzeným sprievodným javom vývoja bude, že príťažlivosť tohto veľkomesta bude čoraz väčšia aj v osídleniach na maďarskej strane hranice.

4. ROZVOJ CEZHRANIČNÝCH DOPRAVNÝCH SLUŽIEB

4.1. Autobusová doprava

Najefektívnejším prostriedkom uspokojenia krátkodobých cestovateľských nárokov je autobus, ktorý vďaka svojej priestorovej, časovej a kapacitnej flexibilita najviac zodpovedá danostiam bratislavskej aglomerácie, najmä cestovaniu cez hranice.

Zlepšenie autobusovej obsluhy môžeme dosiahnuť dvomi spôsobmi:

- rozšírením medzinárodných liniek a
- spojením medzinárodných dopravných sietí.

Toto dvojaké riešenie ilustruje obrázok č. 2.

Z hospodárskych dôvodov každopádne môžeme navrhovať druhý spôsob a to i napriek tomu, že jeho realizácia si vyžaduje riešenie viacerých regulačných problémov. Spojenie národných sietí nachádzajúcich sa v blízkosti hranice si vyžaduje pomerne malé prekročenie nákladov, nakoľko linky absolvujú iba malú vzdialenosť navyše. Takto vytvorené linky, ktoré prechádzajú hranicou, by mali dvojaký charakter:

- jednak, tak, ako doteraz, by slúžili na účely domáceho cestovania na územiach obidvoch štátov,
- a na druhej strane by umožnili realizovať cezhraničné pravidelné cestovania vo väčšej miere.

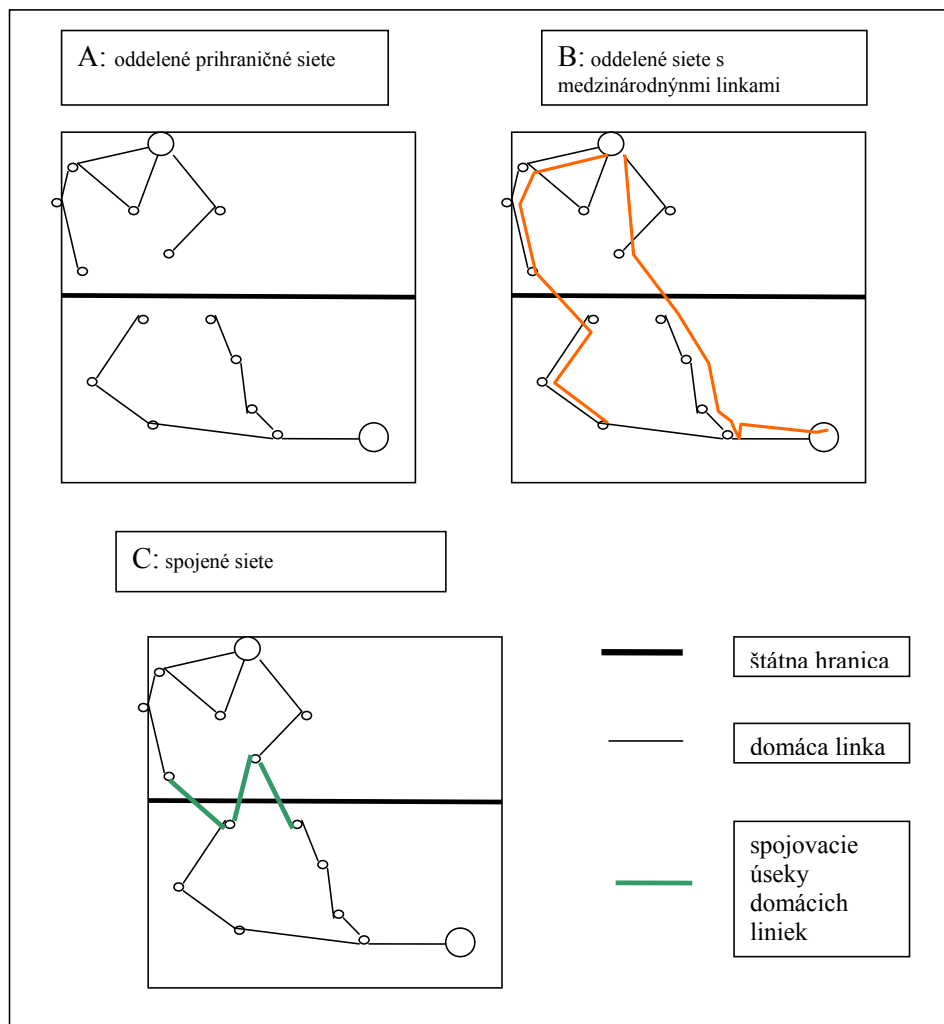
Pri súčasných cestovateľských nárokoch by to znamenalo výmenu cestujúcich pri hraničiach vo zvýšenom počte.

V súčasnej situácii maďarské osídlenia sú späté predovšetkým s maďarským regionálnym centrom, Mosonmagyaróvárom a so župným sídlom Győr. Je prirodzené, že táto spojitosť je charakteristická v živote regiónu, nakoľko možnosti silnejšej spojitosti s Bratislavou a kontaktu so spôsobom života sa vytvorili predovšetkým po vstupe do EÚ.

Aj na slovenskej strane je situácia podobná. V súlade s uvedenými terajšiu situáciu z hľadiska verejnej dopravy môžeme charakterizovať, že časti aglomerácie, ktoré sa nachádzajú v jednej aj druhej krajine, vytvárajú separovaný celok. Zo slovenskej strany sú dopravné kontakty do Bratislavy zabezpečené. Z maďarskej strany sú verejnou dopravou zabezpečené kontakty smerom na maďarské regionálne centrá, na Győr a Mosonmagyaróvár.

Súčasnú situáciu charakterizuje mapa zobrazená na 3. obrázku, na ktorej je viditeľné, že maďarská územná časť je spojená dvomi hlavnými autobusovými linkami s mestom Mosonmagyaróvár a bratislavská miestna doprava je ukončená pri Rusovciach. Cezhraničná doprava je zabezpečená iba prostredníctvom medzinárodných liniek, ktorých počet je však nedostatočný a ani ich cestovný poriadok nezodpovedá aglomeračným požiadavkám (napríklad dochádzka do školy alebo zamestnania).

2. obrázok. Možné modely cezhraničných dopravných služieb



3. obrázok. Prieskum súčasnej autobusovej linky regiónu



Otázky zodpovedané dotazníkovým prieskumom súvisiacim s dopravou nasvedčujú tomu, že

- v regióne je vysoký pomer individuálnej dopravy, ktorý nepriamo poukazuje na nedostatky verejnej dopravy,
- s možnosťami dopravy do Bratislavy je obyvateľstvo v značnej miere nespokojné.

Za účelom zlepšenia podmienok cezhraničnej dopravy navrhujeme vyznačenie trate podľa 4. obrázku. K podrobnejšiemu vypracovaniu zahrňujúcemu aj cestovný poriadok by bol potrebný detailný prieskum cestovateľských nárokov. Ešte predtým je však potrebné vytvoriť regulačný systém prevádzkovania.

4. obrázok. Cezhraničné autobusové linky s charakterom verejnej služby



4.2. Železničná doprava

V súčasnej dobe pre cestovanie aglomerácií neexistujú dostupné železničné služby. Pre región je k dispozícii železničné spojenie na trase Bratislava–Rajka–Hegyeshalom–Mosonmagyaróvár. K efektívnosti železničných liniek je potrebné také početné množstvo cestujúcich, aké ešte v podobe pravidelného cezhraničného aglomeračného cestovania neexistuje. Podľa našej mienky by zlepšenie kvalitatívnych parametrov železničného spojenia (napríklad skrátenie času cestovania, zvýšenie pravidelnosti vlakov) vyžadovalo náklady takých rozmerov, ktoré by neboli pomerné so ziskom vyplývajúcim z vyššieho počtu cestujúcich. Železničné spojenie môže byť účelnou súčasťou dopravného systému aglomerácie vtedy, ak by vznikla taká železničná služba medzinárodnej a regionálnej (Budapešť–Bratislava, Győr–Bratislava) dopravy, ktorá by vo forme takpovediac „vedľajšieho produktu“ znamenala vhodnú ponuku aj pre cezhraničné cestovanie.

4.3. Lodná doprava

V dôsledku preplnenosti cestnej dopravy v jednotlivých aglomeráciách prichádzajú do úvahy aj možnosti využitia vodnej dopravy. V našom prípade k dispozícii máme vodnú cestu Rajka–Bratislava, avšak nedostatkom tejto cesty je, že možné prístavné miesto v Rajke sa nachádza ďaleko od samotnej obce. Nakoľko cestné spojenie je v tejto relácii vyslovene dobré (diaľnica), prevádzkovanie lodných liniek na aglomeračné cestovanie nie je racionálne. Prichádza však do úvahy skôr na turistické účely.

5. REGULAČNÉ ÚLOHY NA RIEŠENIE JEDNOTNEJ DOPRAVY AGLOMERÁCIE

Pri súčasnej regulácii vytvorenie cezhraničnej verejnej dopravy podľa cestovného poriadku je realizovateľné iba spoločnými úsiliami kompetentných úradov obidvoch štátov. Následkom toho sa načrtnú nasledovné hlavné otázky riešenia:

a. Otázky reciprocitu

Cezhraničný charakter prináša pre obidve krajiny mnoho výhod. Je však otázne, v akej miere sa tieto výhody objavujú u týchto strán. V našom prípade je cieľom cestujúcich pochádza-
júcich z príťažlivosti aglomerácie Bratislava a je opodstatnená otázka, či je rovnaká zaintereso-
vanosť obidvoch krajín na realizácii týchto ciest.

b. Dvojité financovanie

Pri financovaní strát liniek premávajúcich na území obidvoch štátov je dôležitým východiskovým bodom, aby sa na financovaní strát podieľali obidve krajiny. Pri tomto bode sa nebudeme zaoberať s tým, či financovanie je v kompetencii štátnych, regionálnych alebo samosprávnych úradov, venujeme sa iba zásadám.

Čo sa týka miery podielu, máme k dispozícii viac predstáv.

Nakoľko sa jedná o službu verejnosti, zásadné môže byť, aby stratu uhradila krajina, ktorej občania sa podieľali na jej vytvorení (v prospech ktorých sa uskutočnila stratová služba). Uplatňovanie tejto zásady by následne spôsobilo, že vzniknutú stratu by bolo potrebné v zmysle nejakej metódy rozdeliť podľa štátneho občianstva cestujúcich na linke. Takto je možné učiť s dostatočnou presnosťou iba vtedy, ak bude zavedený taký systém elektronických cestovných lístkov, v ktorom pri nákupe lístka okrem údajov cesty sa zaeviduje aj štátne občianstvo. (Toto sa by sa samozrejme týkalo aj permanentných lístkov). Druhá predstava je, keď stratu znáša strana, na území ktorej vznikla. K tomu sú však potrebné zložitejšie výpočty, ale s použitím elektronického lístkového systému a dostatočnou informatickou podporou je možné kalkulovať rozdelenie straty medzi krajinami.

Spomedzi dvoch aproximácií sa metóda založená na štátnom príslušenstve javí ako viac opodstatnenejšia, pretože pri takomto riešení je finančný záväzok štátov lepšie zosúladený s daňovými príjmami.

Okrem otázky delenia straty je otázne aj spôsob určenia straty. S touto problematikou sa však nebudeme zaoberať, pretože nie je to v súlade s cezhraničným charakterom služby. Pri dopravnej službe sa vytvorili metódy, ktorými je možné preukázať hoci aj stratu na úrovni jednotlivých liniek.

Musíme však poznamenať, že preukázanie straty je možné iba pri používaní elektronického systému cestovných lístkov a permanentiek. Pri určení straty musíme poznať príjem, čiže cestovné zaplatené cestujúcimi musí obdržať prevádzkovateľ danej linky. Pri cestujúcich s permanentkami je to problém, nakoľko predajca permanentky môže byť aj iný poskytovateľ, ako prevádzkovateľ linky umožňujúci cestovanie s permanentkou na svojej linke. Z toho dôvodu cenu permanentky je potrebné rozdeliť medzi poskytovateľmi prevádzkujúcimi linky, ktorými daný cestujúci cestoval v dobe platnosti svojej permanentky.

c. Rozdiely taríf

Tento problém je možné napraviť tak, že každé cestovné, ktoré prekročí hranice, bude vypočítané zvlášť na každú krajinu v zmysle tamojších taríf a súčet týchto dvoch činiteľov bude tvo-

riť cestovné. Ale môže sa to vyriešiť aj tak, že úrady obidvoch štátov spoločným rozhodnutím určia jednotný tarifný systém na tieto aglomeračné linky.

d. Rozdielne meny

Pre prevádzkovateľa znamená skutočnosť, že musia prijať platbu v dvoch valútach, prácu navyše. Tento problém je však riešiteľný, čo dokazujú aj medzinárodné linky, na ktorých je aj v súčasnosti príjem viacerých druhov valút bežnou praxou.

f. Výber a poverenie prevádzkovateľa

V zmysle legislatívy EÚ prevádzkovateľa (poskytovateľa) vyberie úrad zodpovedný za služby. V Maďarsku, nakoľko sa jedná o miestnu službu, je týmto úradom ministerstvo dopravy a na Slovensku regionálna verejná správa.

Pri určovaní prevádzkovateľa zodpovední majú možnosť na výber, či poveria interného alebo externého poskytovateľa služby. Za interného poskytovateľa služby považujeme podnikanie, ktoré poveriteľ má právo kontrolovať (napríklad z práva vlastníka). Externého poskytovateľa je možné poveriť iba prostredníctvom výberového konania. S vybraným poskytovateľom zodpovedná osoba uzavrie zmluvu (zmluva verejnej služby), v ktorej sa vymedzí realizovateľná činnosť (táto v podstate spočíva v cestovnom poriadku) a systém úhrady strát. Súčasťou zmluvy verejnej služby sú aj iné podmienky (napríklad predpisy kvality súvisiace so službou, kontrola služby, atď.)

Nakoľko na obidvoch stranách (na slovenskej aj maďarskej) sledovaného regiónu existuje poskytovateľ služby s územnou kompetenciou, ktorý disponuje zmluvou verejnej služby, je samozrejmé, že úlohy zabezpečenia cezhraničnej služby dostanú práve títo poskytovatelia. Nie je však ešte vyriešená otázka delenia úloh medzi kompetentnými poskytovateľmi služieb. Teoreticky by sme mohli uvažovať o delení v pomere 50-50%, ale ani v rámci tohto delenia nie je jedno, ktorá strana obdrží jeden alebo druhý 50%-ný podiel, nakoľko jednotlivé linky z aspektu využiteľnosti a prospešnosti sú veľmi rozdielne.

Na riešenie tejto problematiky navrhujeme prevádzkovanie v systéme pool, ktorého podstatou je, že príjem všetkých liniek prechádzajúcich cez hranice sa bude deliť v pomere, v akom sa podieľajú na výkone jednotlivých liniek (napríklad miestom). Takto môžeme dosiahnuť, že špecifický príjem liniek bude rovnaký pre obidvoch poskytovateľov a takto sa nevytvorí konflikt záujmov na prevádzkovanie viac prosperujúcich liniek. Miera straty v takomto systéme z dôvodu rozdielnosti nákladov môže byť rozdielny pre prevádzkovateľov, avšak tieto následky by mali znášať samostatne.

g. Spoločný systém cestovných a permanentných lístkov

Z dôvodu, že spojené linky v obidvoch štátoch prevážajú aj domácich cestujúcich, je potrebné vyriešiť, aby vnútorné tarify a systém cestovných lístkov obidvoch štátov ako aj špecifické cestovné a permanentné lístky cezhraničného cestovania mohli byť vydané na každej linke. K tomuto je však každopádne potrebná aplikácia elektronického vydávania a spracovávanie cestovných lístkov.

6. PRÍKLADY Z PRAXE EÚ

Možnosťami rozvoja cezhraničnej osobnej dopravy sa zaoberal projekt COMPASS (2000–2002) podporovaný EÚ. Na projekte spolupracovalo 20 partnerov, ktorí vykonávali analýzy a odporúčania na viacerých miestach za účelom rozvoja osobnej dopravy prihraničných oblastí.

Služby osobnej dopravy prihraničných oblastí podľa úrovne rozvoja zadelili do troch kategórií. Sledované prípady v jednotlivých kategóriách boli nasledovné:

1. úroveň: Prevádzkovatelia so službami nezávislými od seba

Flensburg - Sønderborg/Åbenrå
Londonderry - Donegal
Dresden - Usti n. L./Teplice
Strasbourg - Kehl/Offenburg
Graz - Maribor
Como - Chiasso - Lugano
San Sebastian - Bayone
Badajoz - Elvas

2. úroveň: Prevádzkovatelia s koordinovanými službami

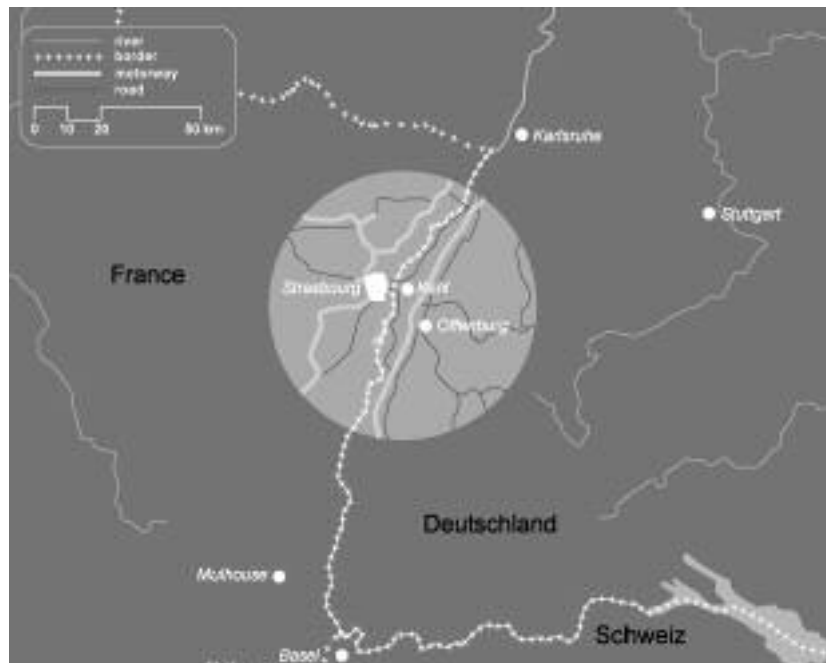
Arnhem/Nijmegen - Emmerich/Kleve
Aachen - Maastricht/Heerlen - Eupen
Antwerpen - Breda/Roosendaal
Lille - Mouscron/Kortrijk
Luxembourg - Arlon/Athus
Wien - Bratislava
Geneve - Annemasse/St. Julien en Genevois/Ferney Voltaire

3. úroveň: Integrované služby

Helsingborg - Helsingør
København - Malmö/Lund
Basel - Lörrach - Mulhouse
Salzburg - Traunstein/Berchtesgaden

Teraz z každej kategórie predstavíme jeden príklad ako ukážku.

1. Služby poskytujú separovaní prevádzkovatelia Strassbourg-Kehl/Offenburg



Opis regiónu

Strasbourg so svojimi 270 tis. obyvateľmi je najväčším mesto regiónu Alsaska, je centrom regiónu s 520 tis. obyvateľmi. Nachádza sa na brehu rieky Rýn, ktorá tvorí hranicu medzi Nemeckom a Francúzskom. Mestá Kehl a Offenburg sú stredne veľké, Kehl so svojimi 30 tis. obyvateľmi leží bezprostredne oproti mestu Strasbourg na druhej strane rieky Rýn. Offenburg (70 tis. obyvateľov) leží vo 26 kilometrovej vzdialenosti smerom juhovýchodne od mesta Strasbourg a disponuje dobrým cestným a železničným spojením.

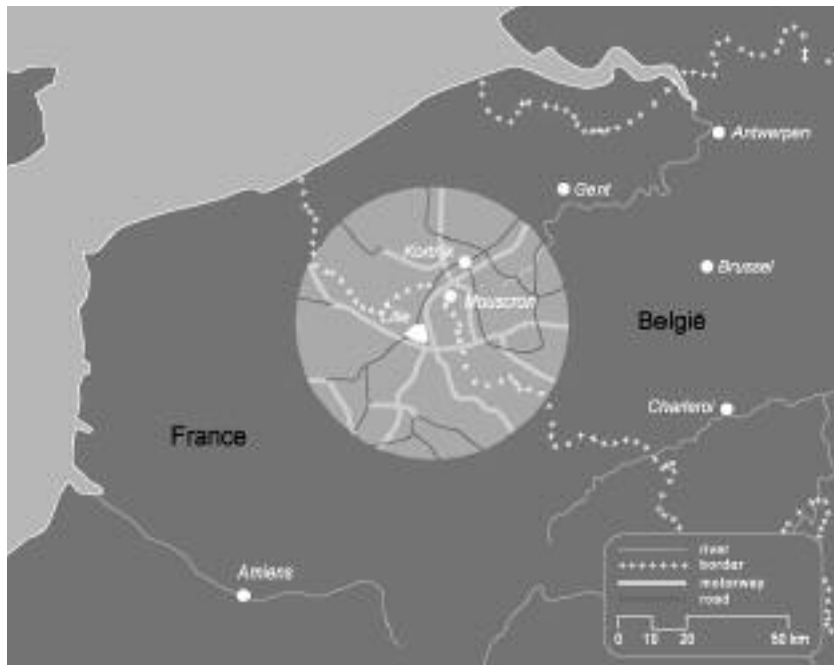
Verejná doprava prechádzajúca cez hranice

Medzi mestami Kehl a Strasbourg existuje iba jedna cezhraničná autobusová linka. Túto linku prevádzkuje francúzsky prevádzkovateľ CTS a o jej financovaní vznikla dohoda. Čo sa týka železnice, na trase Strasbourg – Kehl – Offenburg premáva niekoľko priamych vlakov, ale cestujúci musia prestúpiť v mest Kehl. Časť železničnej trate je súčasťou diaľkovej vlakovej siete International EuroCity, ktorá má denne 16 odchodov. Zo smeru Offenburg vlaky premávajú väčšinou s konečnou zastávkou Kehl. Všetky nemecké regionálne autobusové linky premávajú iba po mesto Kehl. Cestujúcim sú k dispozícii dvojazyčné informačné materiály, ale väčšina informácií je iba jednojazyčná. Vo všeobecnosti môžeme konštatovať, že spôsob uverejnenia informácií a používané informačné prostriedky sú rozdielne v Nemecku a vo Francúzsku.

V meste Kehl neexistuje verejno-dopravná sieť, kým Strasbourg disponuje veľmi rozvinutými službami aj v tomto smere. Rozšírením Strasbourskej siete by bolo logické zapojiť aj mesto Kehl, ale na to zo strany Francúzska je menej intencií, nakoľko tento spoj by predovšetkým napomáhal cestovaniu Nemcov do Strasbourg (Francúzi majú oveľa menej dôvodov cestovať do takého mestečka, ako je Kehl).

2. Viac prevádzkovateľov poskytuje koordinované služby

Lille - Mouscron/Kortrijk



Opis regiónu

Na francúzskej strane leží mesto Lille, ktoré má 190 tis. obyvateľov, ale so svojou oblasťou zasahujúcou až po belgické hranice, priťahuje región s 1,08 mil. obyvateľmi. Do tejto oblasti patria okrem mesta Lille aj ďalšie dve francúzske mestá (Tourcoing 140.000 a Roubaix 100.000 obyvateľov) ako aj zopár menších obcí v blízkosti hranice. Na belgickej strane je hlavným osídlením Mouscron/Moeskroen, ktoré leží bezprostredne na hranici a tvorí súvislý urbanický región s mestom Tourcoing. Mesto Tourcoing-Mouscron je úradne dvojjazyčné (francúzsko-holandské), ale väčšina jeho obyvateľstva je francúzskej materinskej reči a preto aj cezhraničné kontakty sú veľmi silné. Severozápadne od Mouscronu leží flámske mesto Kortrijk (po francúzsky Courtrai), ktoré má 150 tis. obyvateľov a leží v blízkosti mesta Lille (30 km), avšak vďaka jazykovým rozdielnostiam počet cezhraničných interakcií je oveľa nižší.

Verejná doprava prechádzajúca cez hranice

Verejnú dopravnú sieť tvoria dve hlavné cesty a viac miestnych ciest. V hromadnej doprave je každú hodinu železničný spoj medzi francúzskym Lille, Roubaix a Tourcoing, ako aj medzi Mouscron, Kortrijk a inými belgickými mestami. Funguje viac autobusových liniek vrátane linky MVVR (Mouscron - Watrelos - Roubaix), ktorú spoločne prevádzkuje autobusová spoločnosť TEC-Hainaut (Wallonia, Belgicko) a Transpole (Lille, Francúzsko). Okrem tejto linky existujú aj iné pravidelné linky na trase Mouscron – Tourcoing.

Značný pokrok znamená predĺženie Metra Lille až po terminál Centre Hospitalier Dron. Okrem toho, že tu, na kraji Tourcoingu je veľká nemocnica, je to iba vo vzdialenosti 1 km od

hranice. Od Mouscron po zastávku CH Dron premáva autobusová služba každú polhodinu a je tu dostupné aj parkovanie P + R.

Okrem týchto liniek v prihraničných mestách existuje aj zopár menej frekventovaných autobusových liniek (napríklad Comines, Wervik/Wervicq Sud, Menen/Halluin a Leers/Leers Nord). Vo všeobecnosti však môžeme prehlásiť, že v prihraničných oblastiach je koncentrácia liniek kvôli nízkej hustote obyvateľstva malá. Z toho dôvodu je pre Belgičanov výhodnejšie prechádzanie hranicami motorovými vozidlami a prostredníctvom Metra Lille pricestovať do mesta.

Ďalšie riešenie spočívalo v tom, že v niektorých prípadoch francúzske alebo belgické autobusové linky predĺžili až po prvú zastávku za hranicami, a týmto spôsobom tieto linky neprevážajú tuzemských cestujúcich v druhom štáte, čo z regulačného aspektu zjednoduší daný problém a neprináša so sebou zvyšovanie nákladov.

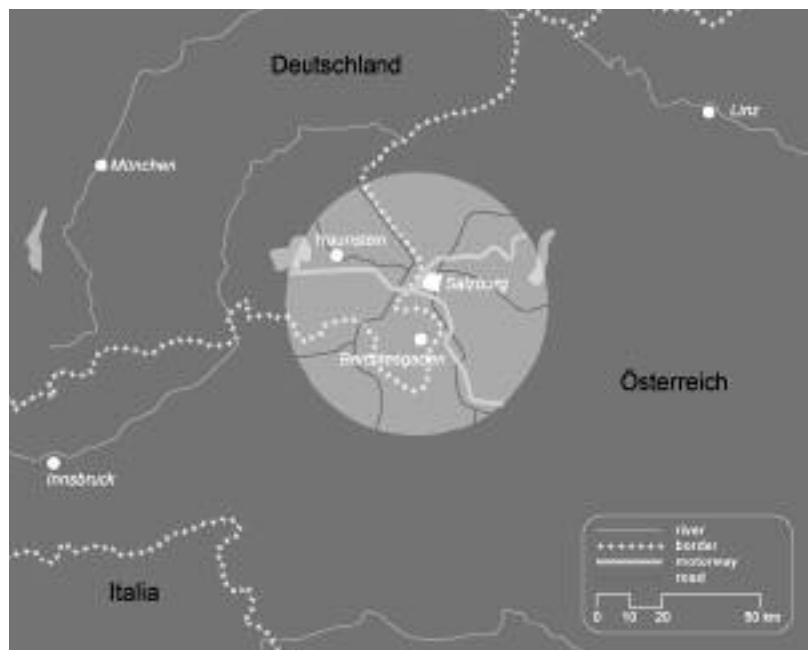
Pri skúmaní problematiky štúdia konštatuje, že

- prevádzkanie služieb verejnej dopravy cez hranice v prvom rade spočíva v inštitucionálnych a v druhom rade vo finančných prekážkach,
- regionálne dopravné úrady nie sú oprávnené organizovať cezhraničné služby a nemajú možnosť tieto finančne podporovať.

Vo financovaní je výnimkou už spomínaná autobusová linka MVVR, ktorú v podiele 50–50% financujú úrady Lille a regiónu Wallon. Túto linku využíva denne takmer 1000 osôb, polovica ktorých prechádza hranicami.

2. Integrované služby

Salzburg — Traunstein/Berchtesgaden



Opis regiónu

Stretne sa tu prihraničná oblasť Salzburg s približne 260 tis. obyvateľmi a Horno-Bavorský verejnosprávny celok s takmer 260 tis. obyvateľmi.

Nemecká časť má polycentrickú štruktúru s menšími mestami, napríklad Berchtesgaden, Bad Reichenhall, Freilassing a Traunstein. Podľa bavorského územného plánu mesto Salzburg má centrálny charakter v tejto nemeckej oblasti.

Verejná doprava prechádzajúca cez hranice

Cezhraničnú verejnú dopravu môžeme považovať za vyspelú, k dispozícii sú štyri železničné a štyri autobusové linky. Časť oblasti obsluhuje prevádzkové združenie SVV, čo znamená jednotný lístkový systém. Kapacita železničnej dopravy je maximálne využitá a preto nie je možné zriadenie nových zastávok medzi mestami Salzburg a Freilassing. Je však veľký záujem o cezhraničné služby, pretože veľký počet Rakúšanov býva v Bavorsku a pracuje v meste Salzburg. Väčšina ciest prechádzajúcich hranicami sa realizuje osobnými motorovými vozidlami, oproti cestujúcim verejnými dopravnými prostriedkami v počte približne 3 000 osôb, osobným motorovým vozidlom cestuje takmer 50 000 osôb.

7. ZHRNUTIE

Cezhraničná aglomerácia vytvára v oblasti verejnej dopravy špecifické problémy. Kým v rámci dopravy pri cestovaní osobnými motorovými vozidlami štátna hranica neznamena takmer žiadnu prekážku, pri verejnej doprave (hromadnej doprave) štátna hranica naďalej má oddeľovací charakter, pretože organizovanie a riadenie tejto služby sa odohráva v rámci národných kompetencií. Hlavnou problematikou dopravy cezhraničnej aglomerácie je skutočnosť, že domáce dopravné systémy nie sú schopné prispôbiť sa k cezhraničnému spôsobu aglomerácie a medzinárodný dopravný druh kvôli svojej regulačnej filozofii nie je vhodný na to, aby zabezpečoval cestovania spojené s každodenným životom obyvateľstva. V prípade bratislavskej aglomerácie intenzita kontaktov smerujúcich do Maďarska je približne na tej hraničnej hodnote, na ktorej je vytvorenie verejnej dopravy podľa cestovného poriadku odôvodnené. K vytvoreniu takejto dopravy je potrebná moderná spolupráca kompetentných krajín pri riešení regulačných podmienok, predovšetkým v otázke spoločného financovania.

Preklad: Mária Fabó

GÁBOR LELKES

HOSPODÁRSTVO REGIÓNŮ

Skúmané (posudzované) územie sa nachádza vo veľmi dynamickej prihraničnej regionálno-hospodárskej oblasti, v ktorej priestorová „rozpínavosť“ Bratislavy v uplynulom desaťročí spôsobila značné zmeny, vytvorili sa nové formy priestorovej organizácie hospodárstva a spoločnosti. V súčasnosti môžeme na tento región nahliadnuť ako na moderné aglomerizované územie hlavného mesta, kde sú veľké rozdiely medzi Bratislavou a skúmaným územím (napr. v jednotlivých prvkoch infraštruktúralnej pripravenosti, štruktúre hospodárstva, mzdových podmienkach), ale podobné rozdiely sú aj medzi ostatnými aglomeračnými pásmami hlavného mesta.

Skúmané územie – ktorého značná časť je súčasťou bratislavskej aglomerácie – nám poskytuje pestrú paletu, čo sa týka sídelnej štruktúry a hospodársko-geografických daností, odlišnosti sa vytvárajú v závislosti od toho, aké podmienky ponúka na fungovanie daného podnikania. V uplynulom desaťročí prebiehol v Bratislave spolu so zmenou geopolitickej situácie a zmenou hospodársko-výrobnej štruktúry i proces reštrukturalizácie v oblastiach obopínajúcich hlavné mesto, došlo k jej reorganizácii, ku ktorej vo veľkej miere prispel nielen vstup Slovenska a Maďarska do Európskej únie, ale aj do schengenského priestoru. Južná polovica hranice aglomerácie Bratislavy a región Mosonmagyaróvár prestali figurovať ako prihraničné regióny, úplne sa stali súčasťou hospodárskeho kolobehu Únie, i keď v územnej štruktúre aj naďalej zostalo jedno „slabé miesto“ – priechodnosť Dunaja (MTA RKK NYUTI, 2008).

V suburbanizačnej oblasti, predtým z demografického hľadiska stagnujúcej, vo väčšine obcí agrárneho charakteru (agrárne dediny) v uplynulom desaťročí vzrástla výstavba bytov sprevádzaná vzrastom populácie, súbežne s tým získavajú dôležitú úlohu aj služby pre obyvateľov a rozmanitá priemyselná činnosť, čo prináša so sebou ďalšiu revalváciu spomínaného vidieckeho životného priestoru na bývanie. Časť nových obyvateľov, ktorí sa usadia v obciach, si nájde v mieste bydliska aj pracovné miesto, čím ďalej zvyšuje počet usadlíkov a využitie poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely. Čoraz viac obcí regiónu sa stáva prítlačným aj na druhej strane hraníc a pre obyvateľov a podnikateľov sa stáva čoraz bežnejším aj „používanie“ druhej strany hraníc. Aglomerácia Bratislavy sa rozšírila do Maďarska: viac stoviek slovenských rodín sa usadilo v Rajke a jej okolí¹ (HARDI, 2008), viac podnikov si otvorilo prevádzkarne na južnej strane hraníc, pretože táto oblasť je od hlavného mesta vzdialená len 10-15 a nachádza sa pozdĺž kvalitných cestných ťahov, ktoré dokážu zabezpečiť dostupnosť centra mesta na lepšej úrovni ako mnohé suburbané oblasti na slovenskej strane (MTA RKK NYUTI, 2008).

Táto štúdia predstavuje v rámci aglomerácie Bratislavy hospodárstvo maďarsko-slovenskej prihraničnej oblasti, toto územie je ohraničené trojuholníkom Bratislava-Mosonmagyaróvár-

1 Týka sa to v prvom rade najmä obcí Rajka a Dunkailiti, ale dá sa očakávať, že tento jav sa rozšíri aj do obcí Bezenye, Levél, Hegyeshalom.

Dunajská Streda, z týchto centier má najväčšiu schopnosť pretvárať okolie Bratislava, po nej nasledujú Mosonmagyaróvár a Dunajská Streda. Štvrtou obcou s hodnotou mesta je Šamorín, ktorý leží v srdci tohto trojuholníka. Cieľom štúdie je ponúknuť prehľad o viacstrediskových, intenzívne sa aglomerujúcich oblasti v uplynulých rokoch, o hospodárskych procesoch, ako aj o ich očakávanom priebehu v blízkej budúcnosti.

1. PRIMÁRNY SEKTOR

Príroda poskytuje na činnosť hospodárstva a spoločnosti výroby a služby, plní viacero funkcií (GUSTAFFSON, 1998). Skúmaný región disponuje veľkým agrárnym potenciálom, vďaka vhodnej prírodno-geografickej situácii (kvalitná úrodná pôda, klimatický faktor a hydrografická situácia) využíva najväčšie územia poľnohospodárstvo – z celkovej plochy pôdy sa takmer 80% poľnohospodársky obrába (i keď v posledných rokoch sa znižuje rozloha pôdy na poľnohospodárske využitie kvôli výstavbe bytov, ako aj investícií do priemyselných/logistických parkov²).

Význam agrárskeho sektoru je aj napriek kríze v odvetví značný (územie významnou mierou prispieva k agrárnej výrobe oboch krajín v oblasti rastlinnej, tak aj živočíšnej výroby), i keď v súčasnosti štruktúra hospodárstva poukazuje na priemyselno-agrárny charakter s výrazným sektorom služieb (HORVÁTH, 2004).

Aj v regióne sa už tradičné poľnohospodárstvo transformuje, za pomoci modernej techniky sa popri intenzívnej poľnohospodárskej výrobe objavujú tzv. modely multifunkčného poľnohospodárstva. Mnohí poľnohospodárski podnikatelia rošírili svoju činnosť začatím výroby inovatívneho produktu a zapojením sa do vidieckeho turizmu. V odvetvovej štruktúre poľnohospodárstva naďalej dominuje rastlinná výroba, toto odvetvie má na skúmanom území bohaté tradície (asi $\frac{3}{4}$ agrárneho podnikania sa venujú rastlinnej výrobe, kým chov zvierat nedosahuje ani $\frac{1}{6}$ podnikania). V rámci rastlinnej výroby je najviac profitujúcim odvetvím pestovanie produktov rastlinnej výroby na ornej pôde. V prevažnej väčšine ornej pôdy sa realizuje pestovanie obilnín. Najviac pestované druhy obilnín sú pšenica, jačmeň, kukurica (predstavujú takmer $\frac{2}{3}$ osevnej štruktúry). Spomedzi priemyselných plodín je najviac rozšírené pestovanie olejní, slnečnice, repky olejnej a sóje. Pred jedným desaťročím sa mnohé agrárne podnikania venovali pestovaniu cukrovej repy, ale v súčasnosti toto odvetvie s dlhoročnou tradíciou takmer úplne zaniklo (jednou z príčin je úpadok výroby cukru na Slovensku, jedným z jej prejavov bolo zatvorenie a neskôr úplná likvidácia cukrovaru v Dunajskej Strede). Pestovanie zeleniny má v regióne storočnú tradíciu, najmä na slovenskej strane, kde aj v období komunizmu prekvitalo pestovanie zeleniny v záhradkách pri domoch (domáce hospodárenie): malovýrobcovia z regiónu predávali na trhoch v celom Československu chutnú a peknú papriku, paradajky, uhorky, mrkvu, hrach, melóny, ovocie atď. Pestovanie rastlín v regióne prekračuje pomer pôdy, ktorá je k dispozícii, čo poukazuje na vyššiu priemernú úrodnosť, respektíve na úroveň poľnohospodárskej výroby. Živočíšna výroba v regióne je tradičná činnosť založená na vynikajúcich podmienkach na pestovanie krmovín, aj súčasná situácia odvetvia sa dá charakterizovať ako relatívne priaznivá, je teda reálny predpoklad ďalšieho rozvoja tohto odvetvia do budúcnosti. Stav dobytky síce vykazuje v porovnaní s obdobím pred desiatimi rokmi obrovský úpadok, ktorý vysvetľuje popri situácii na voľnom trhu aj pokles konzumácie produktov živočíšneho pôvodu.

2 Spomedzi nich bolo najviac investícií uskutočnených v Mosonmagyaróvári, Dunajskej Strede, Kráľovičových Kračanoch a Šamoríne.

V regióne má významnú úlohu aj produkcia mlieka (najväčší mliekárenský podnik sa nachádza v Mosonmagyaróvári).

Určujúcim činiteľom konkurencieschopnosti poľnohospodárstva je kompletne strojové vybavenie a jeho efektívne využitie. Mechanizácia v skúmanom regióne je v porovnaní s celoštátnym priemerom na oveľa vyššej úrovni a poľnohospodársku výrobu charakterizuje vysoká úroveň efektivity strojového vybavenia.

Zmeny podnikovej štruktúry v oboch krajinách sledovali reorganizačný proces. Počet poľnohospodárskych subjektov v regióne za posledných 10 rokov mierne poklesol, tento proces je súčasťou trhovej konkurencie. Intenzívne poľnohospodárske veľkopodniky a malopodniky existujú v agrárstve regiónu súbežne, ale väčšia časť outputov sektora pochádza z poľnohospodárskych veľkopodnikov, pri využívaní poľnohospodárskej pôdy regiónu zohrávajú dôležitejšiu úlohu poľnohospodárske družstvá a obchodné spoločnosti ako samostatne hospodáriaci roľníci.

Ak skúmame výkon agrárstva regiónu podľa právnych foriem podnikania, môžeme zistiť, že dôležitú úlohu zohrávajú spoločnosti s ručením obmedzeným a družstvá. Kým v posledných rokoch klesol počet samostatne hospodáriacich roľníkov a rástla priemerná plocha jednotlivých podnikov, zatiaľ sa v malej miere zvýšil počet poľnohospodárskych družstiev a obchodných spoločností a zmenšila sa ich priemerná rozloha. V regióne vykazuje rastúcu tendenciu rozloha pripadajúca na jedno hospodárstvo v súlade s konkurencieschopnou a rastom efektivity.

V oblasti agrárneho podnikania môžeme sledovať intenzívne prebiehajúci špecializačný proces ako v rade samostatne hospodáriacich roľníkov, tak aj právnických osôb (i keď jednosmerná špecializácia je v prípade samostatne hospodáriacich roľníkov menej typická ako v prípade právnických osôb).

Môžeme povedať, že v súčasnosti je už v regióne viac-menej vytvorená konkurencieschopná hospodárska štruktúra i optimálny rozsah produkcie podnikov a existujúce organizačné formy fungovania podnikov sa pravdepodobne ukážu ako dlhodobो trvácne. Najmä situácia a vyhliadky stredne veľkých (nad 50 hektárov) spoločností s ručením obmedzeným a samostatne hospodáriacich roľníkov sa javia ako obzvlášť priaznivé ohľadne budúcnosti, oni môžu dúfať v ďalšiu existenciu a prosperujúcu činnosť. Samozrejme nemôžeme nechať bez povšimnutia fakt, že agrárstvo je hospodárske odvetvie s neistou budúcnosťou, pretože tu treba rátať okrem vplyvu politiky, finančného a hospodárskeho sveta aj s klimatickými zmenami, ktorých dosah sa nedá presne predpovedať (napr. rok 2010 bol veľmi bohatý na zrážky, čo spôsobil obrovský výpadok poľnohospodárskej produkcie).

Vďaka priaznivým hydrografickým danostiam a lužným lesom regiónu v rybárskych a poľovníckych organizáciách prebieha intenzívne hospodárenie s diviачou zverou a rybami. Tradície rybolovu priťahujú turistov, tisíce rybárov vyhľadáva rieky a jazerá regiónu (tradičné rybárstvo a ukážka tradícií účinne dopĺňajú iniciatívu vodnej a rybárskej turistiky). V inundačných oblastiach (záplavových územiach) je v prvom rade početný stav srniek, diviakov, jeleňov, ale aj stavy bažantov a divých kačíc.

Každý dielec lesa pokrývaná drevinami má svoj účel. Poslanie lesa stanoví lesná správa so súhlasom príslušných úradov (s výnimkou ekologickej funkcie, na žiadosť podnikateľského subjektu a so súhlasom vlastníka) a príslušné rozhodnutia sú zapísané do lesného hospodárskeho plánu po dielcoch lesa³. Lesné hospodárenie v regióne je osobitné odvetvie, pretože pokrytie

3 Ekonomickú funkciu lesa vyjadruje súhrn množstva a kvality vyťaženého dreva a ostatné výnosy z hospodárskej činnosti (poľovníctvo, vedľajšie produkty).

lesmi je nízke (pod 10%), pretože veľkú časť územia tvorí obrábaná orná pôda. Väčšina lesných plôch sa nachádza medzi Dunajom a Mosoni Dunajom, je to typická aluviálna inundácia. V lesoch tvoria väčšinu listnaté druhy, v prvom rade vrbá a topole. Funkcia lesov v regióne je z hospodárskeho hľadiska druhoradá, lesy sú dôležité z krajinotvorného, estetického hľadiska a zohrávajú značnú úlohu ako lákadlo pre turistov. Väčšinu tvoria chránené lesy: drvivá väčšina – viac ako 2/3 – je chránená. Okrem chránených území dominujú hospodársky využívané lesy (Szigetköz Erdőfejlesztési Terve, 2008). Na južnej polovici regiónu sa na malých plochách (napr. pozdĺž Mŕtveho ramena v Lipóte) nachádzajú súvislé trstinové plochy, tam sa aj spracúva.

Pozdĺž Dunaja je ideálne miesto na ťažbu štrku, pretože toto územie je do veľkej hĺbky tvorené terasovité vrstvami štrku a štrkopiesku, je to ideálne miesto na ťažbu štrku (väčšinou je potrebné odstrániť iba tenkú kryciu vrstvu). Vo viacerých obciach regiónu sa nachádzajú štrkoviská. Mnohé štrkoviská, keď v nich prestali s ťažbou štrku, zarybnili a poskytujú vynikajúce možnosti na rybolov.

Priemysel

Na posudzovanom území je veľmi zreteľne viditeľná zmena hospodárskej štruktúry: z poľnohospodárstva sa presunul dôraz na sektor priemyslu a služieb. Túto zmenu odzrkadľujú aj investície, ktoré v najväčšej miere vzrástli v oblasti obchodu. V rámci priemyselných odvetví je charakteristická prevaha potravinárskeho, strojárkeho a elektrotechnického priemyslu, ale je dôležité spomenúť, že už roky postupne narastá produktivita stavebného priemyslu (GROSZ, LELKES, 2009).

Potravinársky priemysel v danom regióne má dlhodobú tradíciu, väčšina jeho podnikov sa nachádza v mestách. V rámci jednotlivých odvetví zohrávajú najdôležitejšiu mlynárske výroby, výroba chleba a cestovín. Najväčšie pekárenské firmy sa nachádzajú v Lipóte, Dunajskej Strede (Danubia, a.s.), Mosonmgyaróvári (Mosoni Kenyér Sütőipari Zrt.) a Šamoríne (CZUCZ, s.r.o.). Lipóti Pékség Kft. v Lipóte (Lipótska pekáreň, s.r.o.) od roku 2007 úspešne sa implementoval aj na slovenskej strane, v Dunajskej Strede otvorila dve vzorkové predajne (na Hlavnej ulici a pešej zóne), ktoré sú veľmi populárne. Rozpínavosť lipótskej pekárne v regióne sa nezastavila pri týchto dvoch prevádzkach, v roku 2009 otvorila pobočku pekárne s rozlohou 800 metrov štvorcových v Zlatých Moravciach (je na polceste medzi Bratislavou a Dunajskou Stredou), prevzali aj obchodný reťazec pozostávajúci z 12 obchodov na severnej strane hraníc.

V potravinárskom priemysle regiónu nasledujú hneď za pekárenským priemyslom mäsový a mliekárenský priemysel. V predošlej kategórii je potrebné v prvom rade vyzdvihnúť dunajskostredský TAURIS Danubius, a.s. mäsokombinát, ktorý sa špecializuje na porážku hovädzieho dobytká a ošípaných, rozrábku a spracovanie mäsa, spracovanie výsekového mäsa, bol to prvý mäso spracovateľský podnik na Slovensku, ktorý disponoval certifikátom v celej vertikále spracovania hovädzieho dobytká a ošípaných z ekologických chovov. V oblasti mliekarenskeho priemyslu zohráva v regióne najdôležitejšiu úlohu mliekareň – Óvártel Zrt. v Mosonmagyaróvári, táto a.s. vyprodukuje asi 10% syrov na syrovom trhu, v súčasnosti spracujú ročne priemerne 50 miliónov litrov mlieka (z ich mliekarne pochádzajú syry hranatý Trappista, Edami, Óvári, Gouda, cesnakové a rascové syry so zníženým obsahom tuku a aj údené obmeny týchto syrov).

Z podnikov potravinárskeho priemyslu si zmienku zaslúži aj konzervársky priemysel, ktorého strediskami sú Dunakiliti a Mosonmagyaróvár v južnej časti regiónu. V spomenutej obci sa nachádza aj konzerváreň – Dunakiliti Konzervüzem Kft., ktorá patrí k najmodernejším a najväčším spracovateľom uhoriek v Maďarsku a medzi ich výrobky patria konzervované uhorky,

višne, paprika, šalotka a iné miešané (kyslé) zaváraniny (výrobky s.r.o. vyvážajú asi do 50 krajín sveta). Nedá sa tu nespomenúť konzerváreň – Trösch-Prima Konzervgyártó Kft. v Mosonmagyaróvári, jej najdôležitejšími výrobkami sú uhorkové špeciality, kečupy, zahustené paradajkové pretlaky, konzervovaná zelenina a šaláty, ale okrem toho vyrábajú aj ovocné lekváre, kompóty a džemy (s.r.o. veľa výrobkov exportuje, poznajú ich od USA až po Japonsko). V rámci potravinárskeho priemyslu zohráva ešte dôležitú úlohu dunajskostredská McCarter, a.s. (výroba ovocných nápojov) a Klember, s.r.o. Posledne spomenutý podnik je jedným z najväčších výrobcov kávy a čaju (počnúc zeleným čajom až po liečivé čaje) na Slovensku, časom sa stali známymi aj svojou výrobou obľádkových rezov.

Strojársky priemysel je v regióne druhým významným priemyselným odvetvím hneď za potravinárskym. Väčšina priemyselných podnikov sa nachádza v mestských sídlach. Najvýznamnejším predstaviteľom tohto odvetvia v južnej polovici regiónu je výrobca poľnohospodárskych strojov – KÜHNE Mezőgazdasági Gépgyár Zrt., ktorý sa nachádza v Mosonmagyaróvári, v jeho výrobnom sortimente sa nachádzajú stredné a hlbkové kypriče, otočné pluhy, ťažké kultivátory, ťažké diskové brány, kompakory, sejačky na presný výsev a sejačky na obilie. Činnosť a.s. sa od roku 1999 rozšírila o výrobu samonosnej karosérie a jednotlivých dielcov k autobusu značky CREDO. Ďalšími aktérmi strojárskeho priemyslu na maďarskej strane sú: Vogel & Noot Mezőgépgyár Kft. (s.r.o. je jedným z najväčších výrobcov kultivačných strojov v Európe), Wittmann Robottechnikai Kft. (s.r.o. sa zaoberá výrobou lineárnych robotov, patrí k hlavnej skupine vedúcich výrobcov robotov aj na svetovom trhu, v závode v Mosonmagyaróvári vyrobí ročne 900-950 kusov malých, veľkých a trojosových lineárnych robotov, takisto 650 kusov priemyselných robotov s výkyvným ramenom), MOTECH Acélszerkezet és Gépgyártó Kft. (profilom s.r.o. sú oceľové konštrukcie, oceľové mosty, podvozky železničných vozňov, strojové prvky a špeciálne stroje), Lajta-Hanság Zrt. (a.s. vyrába nástroje pre agrotechniku), Mofém Zrt. (a.s. je vedúci výrobca kovových armatúr, ich škála je široká: kúpeľňové armatúry, kuchynské armatúry, príslušenstvá, vodoinštalčný, plynoinštalčný a kúrenársky materiál).

Ďalšími významnými priemyselnými podnikmi na maďarskej strane sú: Rettig Hungary Kft. (s.r.o. je jedným z vedúcich výrobcov značkových radiátorov v Európe), MOTIM Zrt. (a.s. je vedúcim predstaviteľom techniky chemického priemyslu a elektrometalurgie založenej na oxide hliníčitom v Maďarsku – ich najvýznamnejšími výrobkami sú: elektrokorund, mullit, zirkonmullit, tavený magnezit, oxid hlinitý, v roztavenom stave liate žiaruvzdorné látky), Ligna Trading Hungária Kereskedelmi Kft. (profilom s.r.o. je spracovanie a obchodovanie s drevnou hmotou), Visiocorp Hungary Bt. (k.s. vyrába takmer 35% svetovej produkcie spätných zrkadiel na autá a zamestnáva takmer 1000 zamestnancov) a VERITAS Dunakiliti Csatlakozástechnikai Kft. (s.r.o. je členom medzinárodného koncernu, vyrába spojovacie prvky z gumy a plastu pre automobilový priemysel⁴, v lete 2008 ešte poskytoval pracovnú príležitosť na ploche 10 000 metrov štvorcových viac ako tisícke obyvateľov žijúcich v Dunakiliti a okolí, ale v dôsledku svetovej krízy počet zamestnaných klesol a podnik musel prepustiť takmer 1/5 zamestnancov). Na viacerých obciach regiónu má veľký význam textilný priemysel, jeho najvýznamnejším predstaviteľom je Calida Magyarországi Kötőipari Kft. v Rajke (s.r.o. je prevádzka švajčiarskeho textilného závodu Calida, zamestnáva pri výrobe spodného prádla a pyžám 350 osôb, ale v regióne zabezpečuje spolu s vysunutými pracoviskami 1000 osôb).

4 Najväčšími odberateľmi sú: VW, Audi, Škoda, Seat, BMW, Daimler AG, Porsche, Rolls-Royce, Landrover, PSA a Opel.

Na severnej strane je najvýznamnejším strojárskym podnikom dunajskostredský Wertheim, s.r.o. v rakúskom vlastníctve (vyrába bezpečnostné zariadenia – trezory, kovové konštrukcie pre eskalátory a pohyblivé chodníky). Na spomenutej strane hraníc sú rozhodujúcimi aktérmi priemyslu: nemecký Schütt, s.r.o. (je najväčší zamestnávateľ severného regiónu, vyrába káblové zväzky pre motorové vozidlá značky Mercedes), Euroferm, s.r.o. (vyrába a montuje oceľové konštrukcie), CROWN Packaging Slovakia, s.r.o. (vyrába plechovky na konzervy, je významný svetový exportér). Najvýznamnejším podnikom v oblasti priemyslu spracujúceho plasty je Europack, a.s. ktorý sa špecializuje na výrobu obalov na vajcia značky Ovotherm. Nábytkársky priemysel zastupuje EUROFORM PRO s.r.o., ktorý 100% vyrobených sedacích súprav vyváža na rakúsky trh. V regióne je ešte významná výroba okien a dverí.

Ústredné miesto v priemysle regiónu patrí aj energetickému priemyslu založenom na obnoviteľných zdrojoch – najväčšie vodné dielo na Slovensku v Gabčíkove začalo s výrobou energie 23. októbra 1992, v súčasnosti zabezpečuje takmer 8% celoštátnej spotreby energie (kapacita vodného diela je 720 megawatov). V súvislosti s vodným dielom treba podotknúť, že táto investícia v uplynulých dvoch desaťročiach rozdelila a dodnes rozdeľuje politikov, širokú verejnosť aj odborníkov. Rozkol v názoroch na vodné dielo sa zdajú nezlučiteľné, nakoľko výstavba vodného diela veľmi negatívne ovplyvnilo prírodné bohatstvo regiónu (napr. od odklonenia Dunaja v roku 1992 vteká do starého riečneho koryta len 10-20% pôvodného objemu vody, čo poškodilo v značnej miere nielen staré riečne koryto, ale aj inundačnú oblasť sústavy bočných ramien).

V nasledujúcich rokoch sa očakáva nárast priemyselnej výroby regiónu, nakoľko sa tu pravdepodobne usídlia aj nové priemyselné odvetvia popri už existujúcich. V rámci inovácie v priemysle môžeme rátať aj s početnými novými odvetviami, takým môže byť ekologický priemysel, po ktorom je stále väčší dopyt a trh dynamicky rastie. K úspešnému rozvoju ekologického priemyslu vo veľkej miere prispievajú inštitúcie pre výskum a inováciu (napr. univerzita v Mosonmagyaróvári) a existujúce znalosti o poľnohospodárstve v regióne. Na takomto základe sa dajú zrealizovať mnohé projekty od ekologickej výroby energie (podľa vytýčených plánov Európskej únie do roku 2020 má energia pochádzajúca z alternatívnych zdrojov – slnko, vietor, geotermálna voda, biomasa atď. – predstavovať 20% všetkej vyrobenej energie) až po výrobu prostriedkov na ochranu rastlín. Za predzvesť tohto nového odvetvia možno považovať veterné turbíny v okolí Mosonmagyaróváru, podnik na výrobu bioetanolu vo Veľkom Légu, ako aj plánovanú výstavbu veterného parku a slnečnej elektrárne v chotári Orechovej Potône (posledná spomenutá investícia by vyrástla na ploche 18 hektárov a s výkonnosťou 15 megawatov).

V uplynulom desaťročí došlo na slovenskej strane regiónu k obrovskému stavebnému boomu, čo bolo podmienené v prvom rade rastom výstavby nových bytov, pretože región sa stal v posledných 10 rokoch cieľovou oblasťou usadenia sa (cena a kvalita bývania priťahuje ako magnet tisíce tých, ktorí sa chcú usadiť v aglomerácii Bratislavy). S výstavbou bytov samozrejme súvisela aj výstavba objektov pre služby, počínajúc zdravotníckymi službami až po reštaurácie, čo ďalej zvyšovalo dynamiku stavebného priemyslu. V uplynulom pol druhu roku sa vývoj v stavebníctve zastavil kvôli stagnácii trhu s nehnuteľnosťami, pretože ceny novostavieb sú neprimerane vysoké v porovnaní s priemernými platmi a v dôsledku toho vzrástol počet nepredaných novostavieb (kvôli existencnej neistote sú ľudia menej ochotní zobrať si úver, radšej počkajú na lepšie ceny a zlepšenie hospodárskych vyhládok).

V prípade priemyselnej výroby je potrebné sa zmieniť aj o priemyselných parkoch, ktoré sa stali za uplynulých 10-15 rokov významnými činiteľmi v regionálnom vývoji hospodárstva

oboch krajín. Skúmaný priestor poskytuje z hľadiska priemyselných parkov priaznivý obraz, i keď na reálne objavenie sa priemyselných parkov bolo potrebné čakať i napriek vynikajúcim danostiam, čo sa týka geografickej polohy i dopravnej dostupnosti.

Usadenie sa rozličných podnikateľských subjektov v tunajších priemyselných parkoch sa začalo len pred piatimi rokmi. Najväčší priemyselný park je v Mosonmagyaróvári –Mosonmagyaróvári Ipari Logisztikai Üzleti Park, ktorý sa rozprestiera na 120 hektároch, i keď toto územie získalo v roku 1994 štatút priemyselného parku, podnikatelia sa tu začali usádzať až o 14 rokov neskôr (spustenie priemyselného parku bránili nevyjasnené majetkovo-právne vzťahy). V súčasnosti v tomto priemyselnom parku zamestnávajú viac ako 1200 osôb.

Obrázok č. 1. Zemepisná poloha priemyselného parku Mosonmagyaróvári Ipari Logisztikai Üzleti Park v trojuholníku Viedeň-Budapešť-Bratislava.



Zdroj: Na základe webovej stránky www.milup.hu spracované autorom.

Ostatné priemyslono-logistické parky sú omnoho menšej rozlohy, najvýznamnejšie sú v Dunajskej Strede, Kostolných Kračanoch, Šamoríne, Veľkom Légu, Malých Dvorníkoch. Prvé dva parky sú zatiaľ iba logistickým centrom, priemyselná výroba sa v nich nevykonáva, kým v posledných 3 parkoch sú už usídlené podnikateľské subjekty a prebieha priemyselná výroba. Spomedzi parkov vykonávajúcich priemyselnú činnosť je najväčší s rozlohou 12 hektárov Priemyselný park Vicenza v Šamoríne, ktorý vznikol v spolupráci s Priemyselnou komorou mesta Vicenza v Taliansku, v súčasnosti sa v ňom už usídlilo osem podnikateľských subjektov (vyrábajú autoantény, riadiace jednotky pre elektromotory atď.).

2. TERCIÁLNY SEKTOR

V regióne prešiel terciálny sektor za posledných desať rokov nebývalým rozmachom, terciálnizácia prebehla najmä vďaka službám, obchodu a cestovnému ruchu, pričom značne vzrástol počet podnikateľských subjektov pôsobiacich v daných oblastiach (i keď obyvatelia s veľkou obľubou chodia do Bratislavy nielen pracovať, ale aj nakupovať a zabávať sa).

V posledných dvoch rokoch však globálna hospodárska kríza vyvolala recidívu v malo- a veľkoobchode regiónu, v čom zohráva rozhodujúcu úlohu obozretnosť obyvateľov, ktorí lepšie zvažia svoje výdavky – kvôli neistej ekonomickej situácii sa snažia znížiť výdavky tým, že finančne náročnejšie nákupy odložia. K úpadku maloobchodu na slovenskej strane prispel okrem obozretného správania sa obyvateľov aj nákupný turizmus smerujúci do blízkeho Maďarska a Rakúska, pretože v týchto dvoch susedných štátoch sa dajú lacnejšie kúpiť početné výrobky, najmä potraviny, elektronický spotrebný tovar, nábytok, strojárské a odevné výrobky. Tento postoj spotrebiteľov sa veľmi nepriaznivo prejavil na obrate slovenských obchodoch. K nevídaným rozmerom nákupného turizmu siahajúcemu cez slovensko-maďarské hranice vo veľkej miere prispelo zavedenie eura na Slovensku, keď sa v dôsledku stále klesajúcej hodnoty forintu oplátilo dlhé mesiace na južnej strane hraníc nakupovať takmer všetko, od potravín počnúc cez pohonné látky až po predmety dlhodobej spotreby a dá sa s určitosťou vyhlásiť, že obyvatelia žijúci na slovenskej strane hraníc sa budú pravidelne objavovať v maďarských obciach ako potencionálni kupujúci, ktorí spoja nákup s inou hospodárskou, kultúrnou alebo rekreačnou (KOVÁCS, 2009). Z týchto príčin boli viacerí obchodníci na severnej strane regiónu nútení ukončiť obchodnú činnosť, napriek tomu, že sa slovenskí obchodníci začali „mobilizovať“, aby prilákali kupujúcich späť a ceny výrobkov často porovnávajú s cenami v Maďarsku, v prípade mnohých výrobkov vyznačia aj v reklame, že slovenské ceny sú nižšie ako maďarské. Hospodárske problémy slovenských obchodníkov azda najlepšie symbolizuje obchodné centrum VEGA v Šamoríne, ktorej moderná high-tech budova stojí prázdna takmer 2 roky (k neúspechu podnikania prispelo aj to, že obyvatelia mesta a okolitých obcí uskutočňujú „nákupný a zážitkový turizmus“ radšej v centre aglomerácie – v Bratislave – v giga obchodných centrách.

Priaznivá zemepisná poloha generuje tranzitnú dopravu, v podstate sa tu križujú tranzitné cesty, ktoré prelínajú Európu v severozápadno-juhovýchodnom a severo-južnom smere (MTA RKK NYUTI, 2008). Vďaka tomu sa región stal dôležitým logistickým centrom v uplynulom desaťročí, svoje skladovacie a distribučné areály tu vybudovali domáce i medzinárodné firmy, ktorých vplyv pokryje v nejednom prípade celú strednú Európu, vďaka čomu sa stala významným hospodárskym prvkom preprava a skladovanie. Na južnej strane regiónu je takýmto významným logistickým centrom Mosonmagyaróvár, na severnej strane Dunajská Streda. Jedným z najvýznamnejších objektov je dunajskostredský veľkosklad nemeckej firmy Deichmann, kde sa na rozlohe 20 000 metrov štvorcových zmestí naraz dva milióny párov topánok. Voľba jedného z najväčších obuvníckych reťazcov Európy – Deichmann – padla preto na tento región, lebo je ľahko dostupný a dobre sa prepravuje tovar smerom do Rakúska, Maďarska, Česka a Slovinska. Ďalšou významnou regionálnou prevádzkarňou logistického odvetvia je Logistické stredisko kombiterminálu Metrans, a.s. (základnou formou kombinovanej prepravy je preprava v kontajneroch po železnici a cestných komunikáciách, táto forma je šetrná k prostrediu, pretože zapojením železníc sa zníži kamiónová doprava). Tento park sa tiež nachádza pri hlavnej ceste medzi Bratislavou a Győrom (v susedstve Deichmann-u), tovarom z celého sveta zásobuje najmä trojuholník Viedeň-Budapešť-Bratislava (zároveň napomáha k tomu, aby sa produkty vyrobené v regióne dostali na svetový trh).

Vývoj hospodársko-spoločenskej situácie vo svete stále viac napomáha nárastu voľného času a urbanizovaná spoločnosť sa snaží väčšie množstvo voľného času využiť na získavanie zážitkov – na rekreáciu. Danosti regiónu, čo sa týka turistického ruchu, sú veľmi priaznivé, ako aj prírodné podmienky (bohatá fauna so vzácnymi druhmi ako napr. drop, čierny bocian, hlaváč európsky, býčko škvrnité, zachovali sa také spoločenstvá rastlín, ktoré už inde nenájdete), tak aj kultúrne dedičstvo. K potenciálu cestovného ruchu tohto regiónu prispieva aj to, že má aj priaznivú geologickú polohu, veď Slovensko sa rozprestiera v susedstve cieľového turistického územia.

Turistický potenciál narástol najmä v uplynulom desaťročí, pretože v ponuke regiónu sú k dispozícii výrobky, ktorých popularita z roku na rok narastá. V súčasnosti sa po stresujúcom pracovnom týždni čoraz viacerí ponáhľajú vo svojom voľnom čase do prírody zabehať si, na túry, zajazdiť si na koni, na ryby, poľovať, bicyklovať sa, člnkovať sa, plávať, vyhľadávajú termálne a liečivé vody, ktoré poskytujú zábavu, oddych, liečenie (cez víkendy je značný počet návštevníkov termálnych kúpalísk práve z Bratislavy, ktorí na pár hodín „vypadnú“ z veľkomestského ruchu do vln termálneho kúpaliska, aby sa domov vrátili vyrovnaní a šťastní). Alebo len na pár dní „vypadnú“ z hluku veľkomiest, aby ich zobúdzať ranné kikirikanie a mohli sa naraňajkovať v tichu verandy na vidieku. Posudzovaný región zodpovedá všetkým požiadavkám, ponúka vynikajúce možnosti na kultúrny turizmus, ktorý oboznámi s miestnymi hodnotami, športový, zdravotný a konferenčný turizmus.

Jedným z hlavných lákadiel turistického ruchu regiónu sú termálne kúpaliská a aquaparky (sú ústredným prvkom v turistickej ponuke troch obcí: Mosonmagyaróvár, Lipót, Dunajská Streda), ich popularitu stupňuje aj to, že zloženie termálnej vody má priaznivý účinok na liečenie kĺbových problémov, ako aj komplikácií po úrazoch pohybového ústrojenstva. Príkladom medzinárodného charakteru termálneho kúpaliska v Lipóte je aj to, že oznamy v objekte termálneho kúpaliska zaznejú aj po slovensky a tak sa informácie dostanú v rodnom jazyku aj k niekoľkým desiatkam tisíc slovenských turistov.

Okrem bohatstva ukrytého v termálnych prameňoch disponuje región aj očarujúcou povrchovou vodnou ríšou. Dunaj a systém jeho ramien, Mosoni Dunaj, Malý Dunaj a jeho bočné ramená, ako aj niekoľko tuctov jazier (napr. jazero tvorené z Mŕtveho Dunaja v Lipóte, Vojčianske jazero) ponúkajú nespočetné možnosti rovnako na oddych ako aj športovanie, vďaka prostrediu lákajúcemu na člnkovanie sú tieto vodné plochy obľúbeným miestom na oddych, relaxáciu a výlety tisícok návštevníkov (práve z tohto dôvodu je pri rozvoji regiónu dôležité venovať zvýšenú pozornosť kvalite povrchových vôd, treba zabezpečiť vhodnosť týchto vodných plôch na kúpanie a športovanie). Pre vodné plochy regiónu je typický turistický ruch s nenáročnými požiadavkami a nízkou útratou, ale rovnako sa z roka na rok zlepšujú aj pomienky pre náročnejší cestovný ruch. V uplynulých rokoch usporiadali početné regionálne vodné festivaly s cieľom položiť základy ich tradície, čím ďalej zvyšovali popularitu regiónu – môžeme povedať, že spolupráca vodných turistov (vodákov) z Fórum centra pre regionálny rozvoj zo Šamorína a vodárenského klubu z Dunakiliti – Felső-Szigetköz Szabadidő Vízi Sport Egyesület – patrí v prihraničnom území k najintenzívnejším vzťahom (Tuba, 2009). K najväčším úspechom ich intenzívnej spolupráce patrí:

- 9 rokov spoločne organizujú Vodný festival Szigetköz v Dunakiliti, 8 rokov Szigetköz-žitnoostrovský kanoe maratón na Dunaji, 4 roky sú družstvá Szigetköz stálymi účastníkmi Žitnoostrovského vodného festivalu v Šamoríne (v roku 2010 sa na Vodnom festivale AQUA SAMARIA zúčastnili popri družstvách z Horného Žitného ostrova, Horného Szigetköz aj družstvá z rakúskeho Hainburgu),
- v roku 2000 bola zhotovená turistická mapa ramien Dunaja pre vodných turistov, v roku 2002 to isté aj na strane Žitného ostrova, napokon v roku 2008 reagujúc na zavedenie schengenskej hranice vznikla spoločná mapa ramien Dunaja.

Príťažlivosť regiónu pre cestovný ruch v značnej miere zvyšujú významné chránené oblasti, ktorých značná časť bola zaradená do ekologickej siete Natura 2000 vytvorenej Európskou úniou, ktorá prostredníctvom biotopov a ochrany voľne rastúcich rastlín a voľne žijúcich živočíchov zabezpečuje zachovanie biologickej rozmanitosti a prispieva k zachovaniu priaznivej situácie v oblasti ochrany prírody, respektíve k jej náprave. Na maďarskej strane treba vyzdvihnúť Szigetköz Tájbédelmi Körzet (chránenú krajinnú oblasť Szigetköz), na slovenskej strane Chránenú krajinnú

V uplynulom desaťročí sa v skúmanom regióne objavilo aj odvetvie wellnes, o ktoré je medzi obyvateľmi stále väčší záujem. Služby nového odvetvia hospodárstva (fitnes kluby, wellnes hotely, soláriá, sauny) môžeme bez výnimky nájsť v mestách regiónu, ale svoje korene tohto odvetvia zapustilo aj v niektorých vidieckych sídlach.

V rámci reštauračných služieb kapacita kaviarní, pubov, cukrární, reštaurácií vysoko presahuje nároky miestneho obyvateľstva, čo vysvetľuje vplyv (úloha) turizmu (z roka na rok sa zvyšuje počet návštevníkov regiónu tak, ako sa dynamicky rozširuje ponuka turistických produktov v obciach).

V súvislosti s budúcnosťou spomínaných služieb je dôležité vyzdvihnúť, že pre turizmus, wellnes a pohostinstvo ako odvetvia hospodárstva v regióne je obrovskou príležitosťou blízkosť rakúskeho trhu, pretože v prípade vysokej úrovne a širšej ponuky služieb tohto regiónu je možné očakávať nebyvalý záujem (okruh hostí z Rakúska je zvyknutý na služby vysokej úrovne a ich širokú ponuku, konkurencieschopnosť spomínaných služieb nemožno dosiahnuť tým, že sú finančne dostupnejšie).

V rámci služieb osobného charakteru majú významnú úlohu aj jednotlivé zdravotnícke služby (napr. zubár, gynekológ, plastická chirurgia), ale aj odvetvie starostlivosti o krásu – kadečník, kozmetika – zohrávajú dôležitú úlohu vo sfére služieb. Aj finančné/bankové služby prešli v poslednom desaťročí významnými zmenami.

V regióne sú na vysokej úrovni aj komunálne služby, jedným z najvýznamnejších aktérov v tejto oblasti (na južnej strane dosiahol značný hospodársky úspech) je s.r.o. zaoberajúca sa environmentálnymi a recyklovateľskými službami – Rekultív Környezetvédelmi és Hulladékhasznosító (oblasť jeho činnosti zahŕňa od nakladania s tuhým odpadom cez bioodpad až po zber recyklovaného odpadu a nakladanie s ním).

3. PODNIKATEĽSKÁ ČINNOSŤ

Pri príležitosti hodnotenia hospodárskej situácie toho-ktorého regiónu treba sa zmieniť o počte a štruktúre podnikateľských subjektov, pretože sú hybnou silou hospodárskeho rozvoja. Členstvo Slovenska a Maďarska v Únii prinieslo so sebou dynamický vývoj v počte a štruktúre podnikateľských subjektov v skúmanom regióne, za uplynulých 6 rokov – napriek hospodárskej kríze – chuť podnikat' vykazuje stúpajúcu tendenciu, narastá počet obchodných spoločností s právnu subjektivitou, ako aj podnikania jednotlivcov. Pri členení registrovaných podnikaní v závislosti od veľkosti je na slovenskej i maďarskej strane regiónu rovnako badateľná charakteristická východo-stredo-európska črta mikro a malých podnikaní, samozamestnávanie, podnikanie bez zamestnancov (LELKES, 2008b).

Najviac obchodných spoločností a podnikaní jednotlivca vykonáva obchodnú činnosť. Hustota podnikaní na slovenskej strane je vyššia ako na južnej strane hraníc (i keď aj na maďarskej strane prekračuje hustotu podnikania celoštátny priemer), ako vysvetlenie posluží fakt, že slovenská strana sa nachádza bezprostredne v susedstve hlavného mesta republiky (pri sledovaní regionálneho členenia počtu podnikaní je už všeobecne známa skutočnosť, že vo vnútri štátov majú v oblasti podnikania vedúcu úlohu hlavné mestá, čiže najvyššia koncentrácia je v nich a okolitých domácich regiónoch). Priaznivé podmienky pre podnikanie v regióne podporuje aj tá súťaž, ktorú po prvýkrát vyhlásila Národná agentúra pre rozvoj malého a stredného podnikania v roku 2009, v rámci nej súťažili slovenské mestá medzi sebou v tom, ktoré z nich je najideálnejšie pre malých a stredných podnikateľov. V celoštátnom meradle zvíťazil Pezinok,

ktorý patrí do aglomerácie Bratislavy (susedí so skúmaným regiónom), kým v Trnavskom kraji získal titul „Najlepšie mesto pre biznis“ Šamorín.

Ukazovatele štruktúry podnikaní sú vo veľkej miere totožné na oboch stranách hraníc: dobre rozvinutý strojársky priemysel, potravinársky priemysel a koncentrácia potravinárskeho priemyslu. Viac ako 99% fungujúcich podnikaní tvorí malé a stredné podnikanie, v danom sektore pracuje viac ako 2/3 všetkých zamestnaných, čo poukazuje na ekonomický význam malých a stredných podnikaní – od ich výkonu závisí živobytie širokých vrstiev spoločnosti a ich blahobyt. Kvôli rozvoju sektora v uplynulých rokoch vlády oboch štátov prijali množstvo opatrení, založili inštitúcie (v severnej časti regiónu je úspešná slovenská Národná agentúra pre rozvoj malého a stredného podnikania, táto organizácia v danom regióne, v Dunajskej Strede prevádzkuje Regionálne poradenské a informačné centrum – v rámci celoštátnej informačnej siete – na podporu malého a stredného podnikania na Žitnom ostrove).

Jedným z najväčších problémov podnikania v rámci regiónu je nízka úroveň kooperácie, čo však nie je špecifikom v regióne, ale je to jav pri malom a strednom podnikaní v oboch krajinách. Kvôli nechote spolupracovať často nevedia prijať väčšie objednávky, taktiež na rozličných konkurzoch ich vytlacia väčšie a tým aj najaktívnejšie lobujúce podniky. Priemerné maďarské podnikateľské subjekty pôsobiace na Slovensku nie sú tak dobre informované ako slovenskí konkurenti, ako aj zo vzdelanostnej úrovne Maďarov žijúcich na Slovensku vyplýva, že pri väčšine maďarských podnikateľských subjektov zaostávajú za celoštátnym priemerom v oblasti znalosti hospodárskeho prostredia, výpočtovej techniky, zapájania sa do konkurzov a v znalosti slovenského/cudzieho – všetky tieto dôvody im mnohonásobne bránia v náraste konkurencieschopnosti.

Z hľadiska hospodárskeho rastu majú prioritu zahraničné investície vo formovaní danej oblasti (DICZHÁZI, 1997). I keď z hľadiska „prilákania“ zahraničného podnikateľského kapitálu je Bratislava a jej aglomerácia významným centrom, skúmané aglomeračné územie – jeho slovenská časť – z hľadiska investovania kapitálu je neatraktívna oblasť. Rozdiely vo vnútri aglomeračného pásma vysvetľuje v prvom rade to, že infraštruktúru slovenskej časti skúmaného regiónu slovenská (československá) vláda nerozvíjala, čiže investorom nevie ponúknuť lákavejšie infraštruktúrne podmienky – nedostatočná je najmä dopravná infraštruktúra, ale aj cestná a železničná infraštruktúra zaostáva v rámci aglomeračného pásma za ostatnými sektormi. Absencia zahraničných investorov spôsobila absenciu technológie na najvyššej úrovni, ale aj vysokú úroveň nezamestnanosti a nízku mzdovú úroveň (MEZEI, 2006). Je však potešujúce, že za uplynulých 5 rokov je možné sledovať znaky dobiehania k aglomeračnému pásmu, napriek tomu, že v zlepšení vývoja konkurencieschopnosti má rozhodujúcu úlohu prístupnosť, kde ešte nebadáť zlepšenie (rýchlostnú cestu⁵ spájajúcu Bratislavu a Dunajskú Stredú spomínajú len na úrovni plánov, nedostatočné sú aj parametre kvality⁶ pri železničnom spojení týchto dvoch miest a rovnako nedostatočné sú aj možnosti prechodu cez Dunaj).

4. ĽUDSKÉ ZDROJE

Hospodársky stav regiónu v rozhodujúcej miere ovplyvňuje stav ľudských zdrojov, ktorý je určujúcim faktorom hospodárskeho vývoja. Ukazovatele ľudských zdrojov skúmaného regiónu

5 Súčasná vláda plánuje začať s výstavbou v roku 2014, keď budú opäť parlamentné voľby, čiže budúcnosť plánovanej investície je veľmi neistá.

6 Ako nedostatok sa spomína chýbajúca vysokorýchlostná trať.

sú pomerne priaznivé, i keď na slovenskej strane vidiecke sídla s populáciou maďarskej národnosti z hľadiska vzdelanostnej úrovne zaostávajú za slovenským priemerom, čo je osobitosťou maďarskej komunity, vysvetľuje sa to v prvom rade vekovou štruktúrou (vysoký počet staršej generácie), jazykovou bariérou (vyučovacím jazykom vysokoškolských inštitúcií do roku 2004 – do založenia prvej vysokoškolskej inštitúcie s vyučovacím jazykom maďarským – bola slovenčina) a rurálnym životným prostredím. Za uplynulých 10 rokov je v týchto obciach badaateľná zjavná náprava, znižuje sa rozdiel v porovnaní s ostatnými časťami aglomeračného pásma zásluhou suburbanizácia (značná časť prisťahovalcov je vysokokvalifikovaná, respektíve aj pre miestnych, mladších obyvateľov sa stala dosiahnuteľná možnosť vysokoškolského vzdelania v maďarskom jazyku.

V súčasnosti je celoživotné vzdelávanie rozhodujúcim činiteľom z hľadiska jednotlivca, hospodárstva i spoločnosti, raz získané vedomosti sú už na celý život nepostačujúce: kvôli konkurencieschopnosti regiónu je nevyhnutné, aby sa tamojší obyvatelia neustáli vzdelávali kvôli zmeneným podmienkam v technológii i vo vývoji spoločnosti. Ako rozhodujúci element konkurencieschopnosti sa objavujú vzdelanosť a schopnosť učiť sa. (ENYEDI, 2000). Ohľadne tohto vývojového faktora je pozícia skúmaného regiónu priaznivá, pretože v regióne, respektíve v jeho priamom susedstve ponúka veľa vzdelávacích inštitúcií vzdelávacie programy pre dospelých, o ktoré je veľký záujem a po ich úspešnom ukončení sa jednotlivci v živote oveľa ľahšie uplatnia.

Priaznivá hospodárska situácia skúmaného suburbárneho regiónu je podložená aj relatívne priaznivou aktuálnou situáciou zamestnanosti a nezamestnanosti. Vysoká miera zamestnanosti je spoločným dôsledkom viacerých faktorov, čiastočne je to blízkosť miest, ktoré ponúkajú širokú paletu pracovných miest (Bratislava, Mosonmagyaróvár, Győr, Viedeň), čiastočne je to dané postojom obyvateľov regiónu k práci a ich pracovná morálka. Ohľadne nezamestnanosti tak slovenská strana regiónu ako i maďarská strana vykazuje priaznivejší stav ako je celoštátny priemer, ale zároveň je v aglomeračnom pásme v tomto regióne najväčšia nezamestnanosť (Malacky, Modra a Senec sú hospodársky rozvinutejšie aglomeračné oblasti, je tam viac pracovných príležitostí).

V dôsledku svetovej hospodárskej krízy v roku 2008 sa aj v tomto regióne zhoršila situácia v zamestnanosti. Zatváranie tovární, ďalej klesanie objemu produkcie viedlo k početnému prepusteniu pracovných síl, od jesene 2008 vzrástol počet evidovaných hľaduajúcich zamestnanie, respektíve miera evidovanej nezamestnanosti. Postupná likvidácia podnikov zasiahla všetky odvetvia, respektíve zasahuje, ale najviac prepustených bolo v automobilovom a elektrotechnickom priemysle, ktoré zamestnávali v našom regióne značný počet pracovnej sily. Počet nezamestnaných zvyšujú ďalej aj tí, ktorí sa vrátili zo zahraničia kvôli zúženiu pracovného trhu v zahraničí, tento faktor je citeľný najmä na slovenskej strane, kde po vypuknutí svetovej hospodárskej krízy už nie je také výhodné zamestnať sa v zahraničí ako v minulosti. V prvom rade pod vplyvom krízy horeuvedené znížovanie počtu zamestnancov, prepúšťania a iné dôvody spôsobili, že pomer evidovaných nezamestnaných sa v regióne v uplynulých dvoch rokch zvýšil takmer o 40%, na južnej strane hraníc v oblasti Mosonmagyaróváru dosahovala nezamestnanosť v lete 2010 okolo 7%, kým na severnej strane bola hodnota ukazovateľa 9% (v aglomeračnom pásme to bol najviac postihnutý región). V dôsledku krízy stratili pracovné miesta najmä nekvalifikovaní so základným vzdelaním (spomedzi evidovaných nezamestnaných tvoria viac ako 1/3). Počet vysokoškolsky vzdelaných uchádzačov o zamestnanie predstavuje okolo 7%. Počet voľných pracovných miest (evidovaných) je na oboch stranách hraníc nízky. Zamestnávateľia hľadajú najčastejšie pomocných poľnohospodárskych robotníkov, kuchárov,

čaišnikov, murárov, maliarov – natieračov, zámočníkov, zvéračov, viac ako polovica pracovných ponúk je vhodných pre zaučených pracovníkov. Vysokokvalifikovaných pracovníkov by uvítali zamestnávateľa najmä v technickej oblasti, často s praxou v špeciálnych odboroch s vysokou úrovňou znalosti nemeckého alebo anglického jazyka.

V druhej štvrtine roku 2010 vykazuje situácia v zamestnanosti postupné zlepšenie, klesá miera evidovanej nezamestnanosti – jej hodnota je na oboch stranách hraníc o 2-3% priaznivejšia ako je celoštátny priemer, čiže je na nižšej úrovni. V blízkej budúcnosti je možné očakávať priaznivý vývoj situácie v zamestnanosti, pretože sa región po stagnácii investícií v uplynulom roku opäť stal výhodný pre investície na vytvorenie pracovných miest (napr. v lete 2010 začala po Mosonszolnoku aj v Mosonmagyaróvári budovať indická skupina SMR podnik na výrobu spätných zrkadiel, tento podnik poskytuje v prvej fáze na jar 2011 prácu 250 ľuďom a ročne vyrobí 7 miliónov spätných zrkadiel na osobné autá).

Značný podiel pracovníkov je zamestnaných v sektore priemyslu a služieb, na slovenskej strane je viac zamestnaných v priemysle, kým na južnej strane hraníc je menší posun smerom k sektore služieb. Poľnohospodárstvo a lesníctvo zamestnáva menej ako 10% pracovných síl. V rámci aglomeračného pásu je tu najvyšší podiel zamestnaných v agrárstve.

Väčšina pracovných miest aktívneho obyvateľstva sa nachádza v mestských centrách (Bratislava, Mosonmagyaróvár, Dunajská Streda, Šamorín), preto je značný pohyb pracovných síl a tým sa vytvoria rozmanité vzťahy medzi obcami a spomínanými mestami, ako aj medzi samotnými mestami. Najviac pracovnej sily priláka jednoznačne Bratislava, najväčší podiel dochádzajúcich pracovných síl je zamestnaných v službách a priemysle. Počet pracujúcich dochádzajúcich do Bratislavy sa za uplynulých 10 rokov zvýšil, čo vo veľkej miere sťažuje dopravu na slovenskej strane regiónu, kde nedostatočná kapacita cestných komunikácií spôsobuje každodenne dopravné zápchy. Túto nepriaznivú situáciu by mohla odstrániť výstavba rýchlostnej cesty R7 medzi Bratislavou a Dunajskou Stredou, i keď sa pravdepodobne k jej výstavbe v nasledujúcich desiatich rokoch neprikróčí. Aj v programe novovzniknutej slovenskej vlády v júli 2010 sa len nejasne naznačuje spomenutá možnosť, dôraz sa kladie na výstavbu dopravnej infraštruktúry etnicky slovenských regiónov, i keď požiadavky na mobilitu sú u obyvateľov regiónu vysoké, dopravné vzťahy a nedostatok služieb predstavujú stále rastúci problém. Je dôležité vyzdvihnúť, že spomedzi aglomeračných zón Bratislavy je práve dopravná infraštruktúra tohto regiónu, vo väčšej miere s obyvateľstvom maďarskej národnosti najzaostalejšia (MEZEI, 2006), čo aj vysvetľuje, že 90-tych rokoch minulého storočia bol rast populácie a bytového fondu v tomto suburbánnom regióne pomalší. Druhým najväčším strediskom dochádzajúcich zamestnancov je Mosonmagyaróvár, nasleduje Dunajská Streda, Rajka a Dunakiliti (v posledných dvoch sú početne zastúpené aj zamestnanci zo Slovenska). V prípade ostatných osídlení je dochádzanie za prácou nižšie, ale z celého regiónu je značné cestovanie za prácou do Rakúska (MTA RKK NYUTI, 2008).

Priemerná mesačná mzda zamestnaných v prvom štvrtroku 2010 sa pohybovala v južnej polovici regiónu okolo 200 tisíc forintov. Najnižšie mzdy tu vykazovali v baníctve, ťažbe kameňa, poľnohospodárstve, lesníctve a rybárstve – okolo 140 tisíc forintov, kým najvyššiu mzdovú úroveň dosiahli v oblasti finančníctva a poisťovníctva (245 tisíc forintov). Mzdová úroveň na severnej strane sa v tom istom období pohybovala okolo 760 eur, táto hodnota bola o 50 eur nižšia ako celoštátny priemer, ale tento celoštátny priemer je v rozhodujúcej miere ovplyvnený Bratislavským krajom – vrátane Bratislavy – má veľmi vysokú mzdovú úroveň, ktorá dosiahla v tomto období 1030 eur.

5. ZAJTRAŠOK

Z hľadiska hospodárskych ukazovateľov sa nachádza táto oblasť v priaznivej situácii napriek tomu, že má väčšie možnosti a jej potenciály sú čiastočne nevyužitú. Väčšina obcí je cieľovou oblasťou presídlenia. Toto presídlenie znamená čiastočne suburbánnu emigráciu z Mosonmagyaróváru a Bratislavy, na druhej strane je značná imigrácia z ostatných častí oboch krajín (MTA RKK NYUTI, 2008, LELKES, 2008a).

Pre hospodársky vývoj skúmanej oblasti je typický dynamizmus, v posledných 10 rokoch postupne rastie hospodársky výkon, i keď celosvetová kríza spôsobila určité ustrnutie, určitý úpadok. V novom tisícročí došlo v hospodárstve regiónu k štrukturálnym zmenám, zatlačením poľnohospodárstva do úzadia došlo k terciálizácii: zvýšil sa podiel obchodu, turistického ruchu, pohostinstva, finančnej činnosti, realitnej činnosti a dopravy-skladovania. Zreorganizovanie priemyselnej činnosti poskytlo regiónu silnú exportovaciu možnosť. Dynamika hospodárstva je badateľná i v oblasti príjmov obyvateľstva, priemerné zárobky v regióne sú priaznivejšie ako celoštátny priemer. V porovnaní s ostatnými časťami aglomeračného pásma vykazuje posudzovaná oblasť ešte slabší hospodársky výsledok, čo je dedičstvom minulosti, čo v rozhodujúcej miere vysvetľuje pomaly sa meniacu infraštruktúrna dostupnosť (napr. rozdiely v cestnej sieti, čistenie a odvod odpadových vôd). Región zaostáva v rozvoji aj za úrovňou susedných rakúskych regiónov.

K trvalému rozvoju regiónu prispieva pozadie tvorené miestnymi inštitúciami a spoločenský kapitál. Úroveň fungovania inštitúcií verejnej a štátnej správy, schopnosť spoločnosti na samoorganizáciu, na fungovanie združení v rozhodujúcej miere ovplyvňujú hospodársky rast danej oblasti. Podmienkou hospodárskeho rastu je efektívna sústava vzájomných vzťahov medzi orgánmi verejnej a štátnej správy a obchodnou sférou, informačný kapitál, ktorý je ťažké zmerať za pomoci štatistických údajov. Úroveň inštitúcií verejnej a štátnej správy v regióne vykazuje narastajúcu úroveň, aj počet a organizačná štruktúra civilných organizácií takisto vykazuje známky rozvoja, podobne ako programy ponúkané vzdelávacími inštitúciami, ktoré napomáhajú vznik a rozvoj inovačnej kultúry.

V nasledujúcich rokoch sa zlepšenie konkurencieschopnosti regiónu javí ako výzva pre miestne samosprávy. Aj keď sa hospodárstvo nedá všade „adaptovať“ – ako tvrdia ekonomickí analytici – v každom prípade sa nové prevádzkarne podniku dajú s rovnakou šancou otvoriť pri husto osídlených obciach, v rámci štátu i mimo neho. Obce musia súperiť medzi sebou o získanie nových investícií a zariadení (ENYEDI, 2000).

Hlavné zdroje hospodárstva daného regiónu

- Priaznivé prírodné, klimatické, reliéfne a geologické danosti (vysoký agrárny a geotermický potenciál, bohaté zdroje liečivej termálnej vody).
- Priaznivá dopravná-geografická poloha (Viedeň - Győr - Bratislava).
- Z hľadiska podnikateľov i obyvateľstva priaznivé miestne služby pre obyvateľov a životné podmienky.
- Agrárna výroba a potravinársky priemysel na vysokej úrovni.
- Dynamický rast vyššie kvalifikovanej pracovnej sily.
- K+F koncentrácia a inovačný potenciál (Mosonmagyaróvár).
- Silnejúce hospodárstvo (v prvom rade sektor služieb), narastajúca kúpna sila, trh.
- Atraktívna ponuka pozemkov pre prevádzkarne, s možnosťou rozšírenia potenciálnych území priemyselných parkov.

- Pestrý kultúrny život, budované a prírodné prostredie – veľká príťažlivosť pre cestovný ruch, rast v turistickej infraštruktúre.
- Silnejúci územný marketing, budovanie imidžu a kooperativita (budovanie kontaktov a diplomatických stykov – mnohé obce majú vytvorené medzinárodné vzťahy).

Treba spomenúť aj fakt, že k úspešnému rozvoju je potrebná aj podstatne priaznivejšie naklonená vládna politika voči tomuto regiónu, ako sme boli toho svedkami zo strany slovenskej vlády v rokoch 2006-2010. Veríme, že zmena, ku ktorej došlo v slovenskom politickom živote v lete 2010, zlepši za 4 roky veľmi zhoršené maďarsko-slovenské vzťahy a nová slovenská vláda ponúka pomocnú ruku hospodárskej a spoločenskej spolupráce, pretože rozmach hospodárstva danej oblasti závisí v mnohom aj od toho, nakoľko vie pomôcť rozvoju využitím možností presahujúcich hranice. Nové možnosti na hospodárske oživenie ponúka plánovaná rýchlostná cesta R7 na juhu Slovenska (ktorá by prispela vo veľkej miere k zrýchleniu dopravy v regióne a jej bezpečnosti), ako aj pravidelná kompová doprava od roku 2011 medzi obcami Gabčíkovo a Lipót, ktorá konečne spojí Žitný ostrov a Szigetköz. Samozrejme nesmieme zabudnúť ani na Dunaj, ktorý je jednou z najvýznamnejších vodných ciest Európy a ktorého prírodné danosti skrývajú v sebe mnoho nevyužitých možností. Ku kohézii severnej a južnej časti regiónu by vo veľkej miere prispelo zosilnenie infraštruktúry medzi severnou a južnou časťou, k čomu by význame napomohla výstavba cestného mosta, vďaka tejto investícii by sa znížilo dopravné zaťaženie⁷ medzi dvoma brehmi. Po vyriešení dopravných problémov sa môže táto prihraničná oblasť zmeniť na skutočne fungujúci, navzájom sa dopĺňajúci, rozvíjajúci sa, hranice presahujúci región (MTA RKK NYUTI, 2008).

V realizovaných hospodárskych procesoch v skúmanom aglomeračnom regióne musí byť jedným z vytýčených cieľov, aby všetky odvetvia a podniky dbali o ochranu životného prostredia a aby sa z ekologické hľadiská nedostali do úzadia kvôli krátkodobým hospodárskym záujmom. Toto je nevyhnutné nielen so zreteľom na ochranu obyvateľstva a prostredia regiónu, ale aj preto, lebo pod týmto regiónom sa nachádza jedno z najväčších zdrojov pitnej vody v Európe (v súčasnosti studne v regióne zabezpečujú pitnú vodu pre takmer dva milióny ľudí a v dlhodobých plánoch sa počíta s ich viacnásobkom), vodu musíme chrániť ako poklad, pretože v súčasnosti mnohé európske regióny trpia nedostatkom pitnej vody. Dôležitosť inovácií dbajúc o ochranu životného prostredia je dôležitá vyzdvihnúť preto, lebo za uplynulé 4 roky došlo aj k dvom pokusom o také investície v regióne, ktoré by veľmi ohrozili zdroje pitnej vody. Obyvateľstvo a ochrancovia prírody sa najprv postavili proti plánovanej výstavbe závodu na výrobu akumulátorov rakúskej firmy Banner Batterien v katastri obce Kostolné Kračany (na výrobu šiestich miliónov akumulátorov ročne by bolo potrebných spracovať 50 miliónov kilogramov olova a 12 miliónov litrov kyseliny sírovej), potom sa zasa spojili proti výstavbe ropovodu vedúceho cez Žitný ostrov (ropovod sa mal postaviť kvôli zásobovaniu rakúskej rafinérie Schwechat). Skúsenosti uplynulých rokov ukazujú, že prírodné prostredie regiónu ohrozujú nielen plánované priemyselné investície, ale aj podniky, ktoré tu pôsobia dlhé roky (napr. už dlhé roky je predmetom sporov odpadová a chladiaca voda, ktorú vypúšťajú konzervárne v Dunakiliti do ramena Dunaja – Zátunyi-ág).

Pri hodnotení situácie v rozvoji regiónu v budúcnosti musíme vyzdvihnúť aj to, že možnosť dané členstvom v Európskej únii a šengenskom priestore znásobuje aj fakt, že štátne hranice

7 Na rakúskej časti Dunaja sú od seba mosty vzdialené priemerne 18 km. Výhodou mostov v porovnaní s prevozom kompou alebo loďou je to, že dokáže zabezpečiť dopravné spojenie bez ohľadu na počasie i vodný stav.

rozdeľujú také územia, ktorých spoločnému vývoju napomáhala aj spoločný jazyk – maďarský, ktorým hovorí obyvateľstvo maďarskej národnosti na Slovensku a aj veľká časť slovenského obyvateľstva ho ovláda na rozličnej úrovni alebo mu rozumie (MTA RKK NYUTI, 2008, HORVÁTH, LELKES, 2010).

Pri hodnotení situácie v rozvoji regiónu v budúcnosti musíme vyzdvihnúť aj to, že možnosti dané členstvom v Európskej únii a šengenskom priestore znásobuje aj fakt, že štátne hranice rozdeľujú také územia, ktorých spoločnému vývoju napomáhala aj spoločný jazyk – maďarský, ktorým hovorí obyvateľstvo maďarskej národnosti na Slovensku a aj veľká časť slovenského obyvateľstva ho ovláda na rozličnej úrovni alebo mu rozumie (MTA RKK NYUTI, 2008, HORVÁTH, LELKES, 2010).

Hospodársky vývoj toho-ktorého regiónu nezávisí len od vlastných, endogénnych zdrojov, ale aj od hospodárskej situácie susedných regiónov a ich rozvoja. Z tohto hľadiska je skúmané územie vo veľmi priaznivej situácii, pretože sa nachádza v srdci jedného z najdynamickejších a sa rozvíjajúceho regiónu strednej Európy pozdĺž osi Viedeň-Budapešť, v bezprostrednom susedstve s rozvojovými a inovačnými centrami Győr a Trnava, ktoré vykazujú značné hospodárske výsledky. Môžeme teda povedať, že skúmaná maďarsko-slovenská prihraničná oblasť profituje z regionálneho susedstva vďaka efektu prelievania (spillover) a môžeme očakávať, že v aglomeračnom pásme hlavného mesta rýchlo zaniknú rozdiely v hospodárskom výkone (RECHNITZER, 1997).

Skúmaný región bol za uplynulé desaťročia vystavený novým výzvam, so zmenami v európskom priestore došlo aj tu k takým zmenám, v dôsledku ktorých sa prehodnotila pozícia tohto územia. Súhrnne možno povedať, že súčasný stav hospodárstva regiónu naznačuje priaznivú perspektívu vývoja, región doteraz úspešne obstál v globálnej ekonomickej súťaži a územie disponuje všetkými danosťami k ďalším úspechom, územie možno charakterizovať ako jedno z najlepšie intenzifikovateľných štruktúr cezhraničnej štruktúry pozdĺž maďarsko-slovenských hraníc (MTA RKK NYUTI, 2008). Zároveň musí región venovať zvýšenú pozornosť pri inovovaní ekologickej citlivosti, ktorá je popri zmenených nárokoch voči službám a dopravnému systému jednou z najväčších výziev, ktorej sa musia postaviť zoči-voči. K úspešnému hospodárskemu vývoju je ďalej potrebný rozvoj kvality ľudských zdrojov, inovácia (vo všetkých oblastiach hospodárstva: v poľnohospodárstve, priemysle a službách je potrebné zosilnenie inovačnej schopnosti podnikania, zlepšenie štruktúry produktu a zvýšenie produktivity), ako aj široký partnerský a koopereračný systém, do ktorého sa rovnako aktívne zapoja aktéri miestnych samospráv a hospodárskeho života územia⁸. Partnerstvo sa netýka výlučne financovania, ale kooperácie, ktorá zahŕňa širokú škálu rozvoja oblasti (od ďalšieho vzdelávania cez marketing až po organizáciu vedecko-technologických parkov) (HORVÁTH, 2000). V lete 2010 môžeme konštatovať, že na skúmanom území prispel vo veľkej miere k zlepšeniu komunikácie a ochoty spolupracovať medzi aktérmi hospodárskej a spoločenskej sféry aj projekt AGGLO-NET, uskutočnený Západomaďarským vedeckým inštitútom a Fórum inštitútom pre výskum menšín.

8 V záujme úspešného pôsobenia regiónov na trhu je veľmi dôležité vyzdvihnúť spoluprácu miestnych aktérov.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- ENYEDI GY. (2010): Globalizáció és a magyar területi fejlődés. *Tér és Társadalom* 2000/1, p. 1-10.
- GUSTAFFSON, B. (1998) Scope and limits of the market mechanism in environmental management. *Ecological Economics*. 24. p. 259-274.
- HORVÁTH, GY. (2000): Partnerség az Európai Unió regionális politikájában. *Tér és Társadalom* 2000/1, p. 11-26.
- HORVÁTH, GY. (ed.) (2004): Dél-Szlovákia. Magyar Tudományos Akadémia – Regionális Kutatások Központja – Dialóg Campus Kiadó, Pécs - Budapest, p. 465-479. ISBN 963 9052 33 7
- HORVÁTH, GY., LELKES, G. (2010): Területi koházió a Kárpát-medencében: trendek és teendők. In: Bitskey Botond (ed.): A határon túli magyarság a 21. században. Köztársasági Elnöki Hivatal, Budapest, 2010, p. 233-262. ISBN 978-963-06-8928-1
- Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja Nyugat-Magyarországi Tudományos Intézete (2008): A magyarországi Felső-Duna szakasz fejlesztési kérdései, Témavezető: Rechnitzer János DSc., tudományos tanácsadó, MTA RKK NYUTI
- HARDI, T. (2008): A határtérség térszerkezeti jellemzői, *Tér és Társadalom* XXII. évf. 3. ISSN 0237-7683, p. 3-25.
- KOVÁCS, A (2009): A kiskereskedelem területi jellegzetességei a szlovák-magyar határtérségben. In: Hardi Tamás–Tóth Károly (ed.): Határaink mentén. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja, 2009, p. 39-57.
- LELKES, G. (2008a): A szlovákiai regionális fejlesztéspolitika s annak középtávú dél-szlovákiai határ menti vetülete. *Tér és Társadalom*. Magyar Tudományos Akadémia – Regionális Kutatások Központja, Pécs, p. 151-182. ISSN 0237-7683
- LELKES, G. (2008b): Régiók és gazdaság. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja, 258 p., ISBN 978-80-89249-21-3
- GROSZ, A., LELKES, G. (2009): A magyar-szlovák határtérség gazdasági folyamatai. In: Hardi Tamás–Tóth Károly (ed.): Határaink mentén. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja, 2009, p. 173-191.
- MEZEI, I. (2006) Vonzáskörzetek és határok a magyar-szlovák határ mentén. Lelkes G.–Tóth K. (ed.) Nemzeti és etnikai kisebbségek Szlovákiában. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja. P. p. 107-196.
- RECHNITZER, J. (1997) Eurorégió vázlatok a magyar-oszták-szlovák határ menti térségben. *Tér és Társadalom* 2. p. 29-54.
- TUBA, L. (2009): Somorja és Mosonmagyaróvár. In: Hardi Tamás–Tóth Károly (ed.): Határaink mentén. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja, 2009, p. 197-199.
- DICZHÁZI, B (1997): Külföldi tőkebefektetések hatása a regionális gazdaságra, *Tér és Társadalom* 2. p. 67-79.
- MgSzH Központ Erdészeti Igazgatóság Regionális és Zöldövezeti Tervező Osztály (2008): Szigetköz Erdőfejlesztési Terve, Balatonfüred
- www.statistics.sk
- www.ksh.hu

Preklad: Erika Némethová

GABRIELLA BAJ

ZMENY VO VYUŽÍVANÍ PÔDY

1. ÚVOD

Suburbanizácia Bratislavy od roku 2004 začala vytvárať novší satelitný región na hranicami Slovenska, ktorý presiahol až na územie Maďarska. Znaky suburbanizácie sa po prvýkrát objavili v obciach Rajka, Dunakiliti, Feketeerdő, Dunasziget, Bezenye, neskôr v obciach Levél a Hegyeshalom: stále viac nehnuteľností odkúpili slovenskí štátni občania, ktorí si za svoje prvé trvalé bydlisko zvolili maďarské obce. Táto štúdia ponúka prehľad o zmenách využitia pôdy v maďarských obciach, ktoré boli najviac dotknuté a pozmenené suburbanizačným procesom Bratislavy. V realizácii vytýčenej úlohy som vychádzala zo štatistických údajov Pozemkového úradu župy Győr-Moson-Sopron a z osobných rozhovorov so zástupcami miestnych realitných agentúr, ako aj z rozhovorov so starostami skúmaných obcí (Dunakiliti a Rajka).

Úvodom svojej štúdie prezentujem faktory, ktoré majú vplyv na zmenu maďarského hraničného pásma a zmenu využitia pôdy. Exaktné ohraničenie tohto suburbanistického geografického územia vôbec nie je ľahké. Napriek tomu, že najviac nehnuteľností získali Slováci práve na území Szigetköz a Rajky, Bratislavčania kupujú nehnuteľnosti takmer po celej župe Győr-Moson-Sopron. Pri skúmaní suburbánneho územia Bratislavy, ktoré zasiahlo aj Maďarsko, sa budem zaoberať iba s nehnuteľnosťami využívanými na prvotný (trvalý) pobyt. Nakoľko miera nadobúdania ornej pôdy, ktoré sú slovenskými štátnymi príslušníkmi využívané na poľnohospodárske účely, je nepatrná, v našom prieskume sa tejto skutočnosti ani nebudem venovať.

Budem sa zaoberať s legislatívami, ktoré regulujú spôsob nadobudnutia nehnuteľností cudzincami, poukážem na záväzky, ktoré vyplývajú z nákupu nehnuteľností a taktiež na výsledky dosiahnuté v Maďarsku po začatí európskych integračných procesov a zvlášť s vyhláseniami, ktoré sa vzťahujú na ornú pôdu a na nehnuteľnosti nepovažované za ornú pôdu. V prieskume sa zaoberám s „najviac obľúbenými“ maďarskými obcami, ktoré sú zároveň aj prvotnými bydliskami Bratislavčanov: Dunakiliti, Rajka a Feketeerdő. Nadobúdanie nehnuteľností osobami vystáňovanými z hlavného mesta Slovenska a rastúci dopyt značne zmenili územné plánovanie obcí, ktoré prijímajú týchto ľudí. Všetky obce sa nachádzajú na území chránenej oblasti Szigetköz, to znamená, že rozvoj musí zodpovedať nielen očakávaným nárokom ale aj určitým predpisom, ktoré súvisia s ochranou prírody. Novovytvorené pozemky a postavené domy budú súčasťou osídlenej oblasti a preto sa svojím zjavom musia prispôbiť prostrediu obce.

2. PREZENTÁCIA ŽUPY GYŐR-MOSON-SOPRON A VYUŽÍVANIE PÔDY V PRIHRANIČNEJ OBLASTI SLEDOVANÉHO ÚZEMIA

Napriek zmenám na začiatku deväťdesiatych rokov, ktoré zreorganizovali všetky sektory a ktoré mali negatívny vplyv na hospodárstvo župy (rozpad veľkopriemyslu, zaniknuté roľnícke

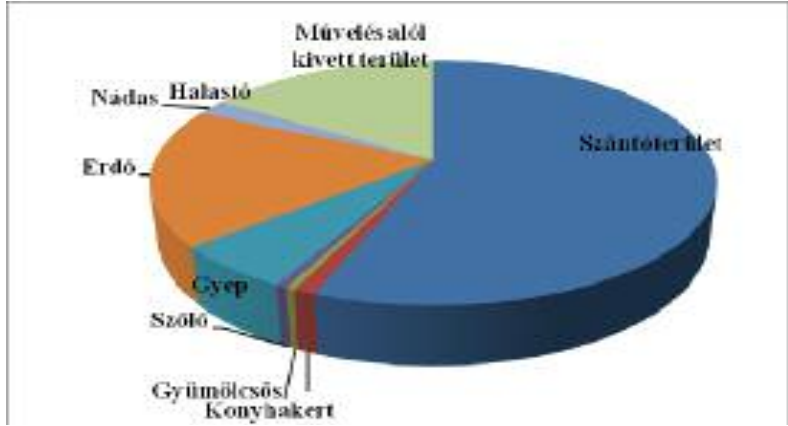
družstvá, atď.), postavenie regiónu sa posunulo do pozitívneho smeru. Západné prihraničné položenie župy sa stalo obzvlášť dôležitým faktorom. Pomaly zanikli bariéry priechodnosti hraníc a tento proces vstup Maďarska do EÚ ešte viac urýchlil. Taktiež bola posilnená aj pozícia vyplývajúca z dopravnej siete regiónu. Župu charakterizuje výnimočné geografické postavenie, pretože sa nachádza v tzv. „zlatom trojuholníku“, ktorý je vytvorený v bezprostrednej blízkosti troch hlavných miest. Na území župy sa nachádzajú 2 z 10 Helsinských medzinárodných dopravných koridorov (číslo IV. a VII.), diaľnica M1, prechádza ňou verejná hlavná cesta a železničná cesta a v roku 2003 na území župy bolo zriadené letisko.

Župa Győr-Moson-Sopron sa rozprestiera na stretnutí troch územných regiónov: Zadunajského stredohoria (Pohorkatina Sokoró), Úpätia Álp a Malej maďarskej nížiny. Rieka Dunaj, ktorá tečie na severnej hranici župy, tvorí súčasne prirodzenú hranicu so Slovenskom. Mosonský Dunaj má najväčšiu pretváraciu schopnosť severnej časti župy a zároveň je aj uzatváracím mŕtvym ramenom južnej časti hydrografickej siete Dunaja v Szigetközi. Oblasť medzi Dunajom a Mosonským Dunajom sa volá Szigetköz. Szigetköz sa rozprestiera na ploche 37 tis. hektárov a na jeho území sa nachádza chránená flóra a fauna. V roku 2009 bolo hospodárske hraničné územie župy 408 tis. hektárov (4,5% z celkového územia štátu), z ktorých 84,1% bola orná pôda a 15,9% pôda, ktorá bola vyňatá z obhospodarovania. 63,8% úrodnej pôdy župy (t. j. 266,5 tis. hektárov) sú zužitkované na poľnohospodárske účely (ornica, záhrada, ovocný sad, vinica, lúka), avšak hodnota regiónu je oveľa nižšia, 55,2%. Z dôvodu urbanizácie župy neceleá jedna pätina obyvateľstva s rozdielnou pravidelnosťou vykonáva poľnohospodársku činnosť. Miera zalesnenej plochy je taktiež vysoká (*tabuľka č. 1*) a kým lesný porast na území sa postupne znižuje, hodnoty župy stagnujú, resp. sa v nepatrnej miere zvyšujú. Najväčšiu časť úrodnej pôdy tvoria ornice, ktorých miera, síce len v zanedbateľnej miere, ale sa zvýšila na 2005 a 2009 a to i napriek tomu, že celková plocha určená za zastavanie sa rozširuje na úkor orníc a súčasných záhrad. Väčšina nami skúmaných obcí je nútená pri vytváraní pozemkov znížiť územie orníc, nakoľko prirodzené hranice nedovolia obciam ďalej rozširovať svoje územie (napr. v prípade Dunakiliti). Zmena úrodnej pôdy župy jednotlivých odvetví obhospodarovania z roku 2000 na 2009 nasleduje tendenciu regiónu (*tabuľka č. 2*): najvýraznejšia zmena nastala v rozlohe rybníkov. Nameraná hodnota v prípade župy bola štyrikrát a v prípade regiónu dvakrát väčšia. Táto skutočnosť je vysvetliteľná jednak zosilnením dôležitého postavenia ochrany prírody, a z druhej strany zvýšenou mierou rekreačných nárokov. Z aspektu ochrany životného prostredia je potrebné vyzdvihnúť nenahraditeľnú úlohu rybníkov, ktorá spočíva predovšetkým v udržiavaní biotopu vodného hospodárstva.

Župa má tri rozhodujúce turistické oblasti, z ktorých dve – Opátstvo Pannonhalma a Krajina Fertő – sú súčasťou svetového dedičstva. Pre obľúbencov jednoduchšej turistiky oblasť Szigetközu skutočne ponúka veľa možností aj v celoštátnom meradle.

Pri skúmaní zmeny úrodnej pôdy župy môžeme skonštatovať, že najväčšie rozmery dosiahol úbytok územia viníc, ovocných sádov a trstinových porastov. Táto skutočnosť vyplýva jednak z čoraz intenzívnejšej zástavby vnútorných oblastí obcí, z ich rozširovania, z rozširovania priemyslu a sietí technickej infraštruktúry (výstavba ciest), ako aj zo zvyšovania lesného porastu, čo bolo realizované z dotácií EU. Podľa údajov Lesného riaditeľstva poľnohospodárskeho úradu v období medzi 2004 a 2008 došlo v župe k zakladaniu lesného porastu (skutočne uznaného za lesný porast) na rozlohe cca 1100 hektárov. 71% lesného porastu župy je majetkom štátu. Najväčším hospodárom lesov v župe je Kisalföldi Erdőgazdaság Zrt.

Obrázok č. 1. Rozdelenie úrodnej pôdy župy Győr-Moson-Sopron podľa odvetví obhospodarovania, 2009



Zdroj: vlastná zostava podľa údajov KSH (Centrálly stat. úrad)

Vysvetlivky:

- Szántóterület = ornica
 Művelés alól kivett terület = pôda vyňatá z obhospodarovania
 Halastó = rybník
 Nádas = trstinový porast
 Erdő = les
 Gyep = lúka
 Szőlő = vinica
 Gyümölcsös = ovocný sad
 Konyhakert = úžitková záhrada

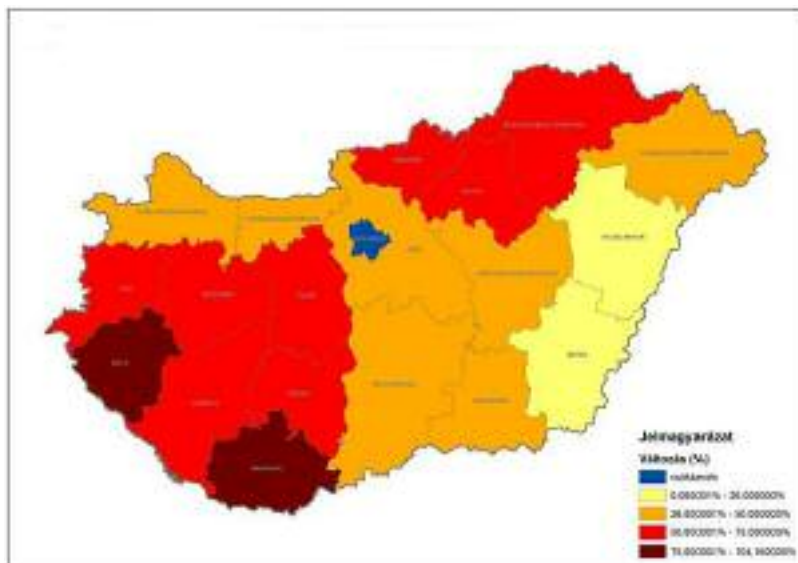
Tabuľka č. 1. Zmena využitia pôdy župy Győr-Moson-Sopron a regiónu západného Zadunajska 2000-2009 (%)

	2000/2005		2000/2009	
	župa	región	župa	región
Ornica	+5,8	+1,8	+6,3	+1,8
Úžitková záhrada	-8,2	-2,0	-8,2	-2,0
Ovocný sad	-37,5	-40,5	-43,8	-40,5
Vinica	-20,6	-26,7	-32,4	-36,6
Lúka	+4,4	+5,2	-16,1	-26,4
Les	+0,4	-14,9	+0,7	-15,7
Trstinový porast	-2,8	-2,6	-25,7	-22,8
Rybník	+100,0	+50,0	+400,0	+200,0
Pôda vyňatá z obhospodarovania	+1,7	-0,3	+4,1	+16,2
Celkom	+3,1	-3,8	+1,7	-4,7

Zdroj: Vlastná zostava podľa údajov KSH (Centrálly stat. úrad)

V marci roku 2010 nezisková s.r.o. VÁTI prezrela územné plány, územné koncepcie a programy územného rozvoja župy Győr-Moson-Sopron, ktoré boli pripravené v posledných 10 rokoch. Z materiálu, ktorý bol vypracovaný v zmysle dokumentácií (zmena územného plánu župy Győr-Moson-Sopron, Koordinačný materiál) je zrejmé, že rozšírenie územia obce¹ počas doby podliehajúcej podaniu správy, bolo veľmi vysoké aj v celoštátnom meradle. Podľa digitálnej databázy FÖMI v období medzi 2003 a 2008 bol zistený nárast na území skoro 200 tis. hektárov. (Obrázok č. 1).

Obrázok č. 2. Zmena územia obce (2003-2009)



Zdroj: FÖMI, Nezisková s.r.o. Váti.

Vysvetlivky:

Változás (%) – Zmena (%)

Csökkenés – Úbytok

Zmena v župe Győr-Moson-Sopron vykazuje takmer 44%-ný nárast potom, čo vnútorný obvod obcí predstavoval v roku 2003 celkom 23 418 hektárov a v roku 2008 celkom 33 632 hektárov. Keď k tomu pripočítame aj tie územia (napríklad rozľahlé hospodárske územia), ktoré ako plochy určené na zástavbu neboli zahrnuté do vnútorného obvodu obcí, tak nárast územia obce presahuje aj horeuvedené hodnoty. Zo skúmaného materiálu vyplýva, že najväčší nárast vnútorného obvodu obcí (nad 500 hektárov) bol zistený práve v mestách Győr, Sopron a v obciach nachádzajúcich sa v ich bezprostrednej blízkosti. Za tým nasledujú ďalšie obce (medzi 100 a 500 hektárov) na úrovni miest (Mosonmagyaróvár, Csorna, Fertőd, Kapuvár, Beled, Pannonhalma), a niekoľko ďalších obcí, ktoré patria k aglomerácii Győru alebo hraničia s týmto mestom. Treba však pripomenúť, že územné plány samospráv župy pred intenzívnym zastavaním kvalitných plôch dávajú prednosť výrobnej činnosti poľnohospodárstva. Týmto konaním podporujú ohraničenie najlepších orníc a reguláciu.

1 Podľa vysvetlenia OTTrT pojem zahŕňa intravilán obce a plochy spojené s intravilánom určené na zastavanie. Pojem nie je celkom totožný s pojmom zastavanej plochy.

Dôsledkom zmeny využitia pôdy a urbanizácie je zvýšené riziko povodní na týchto oblastiach, čo negatívne vplyva aj na kvalitu vôd a na ekologický stav. Na viacerých miestach odstránili odvodové kanály záplavového územia Dunaja, následkom čoho vznikli tieto problémy: vytvorili sa plaveninové útesy, zaplavované územie sa naplnilo a koryto pokleslo. Zmierňovanie územne diferencovaného regiónu lúk je nepriaznivé, najmä z pohľadu ochrany prírody, nakoľko mokré trávnaté porasty tvorili biotop pre viaceré druhy chránených, jedinečných živočíchov. Rozšírenie líniovej infraštruktúry (napríklad intenzívna výstavba diaľnic) prinášalo so sebou rozdrobenie biotopov.

V celosti o hospodárení územia župy môžeme skonštatovať, že štruktúra hospodárenia je priaznivá: rozsah neobhospodarovateľných nevyužívaných poľnohospodárskych oblastí sa znižuje, a naopak, rozloha lesných porastov, rybníkov a orníc sa zvyšuje. Popri neustálom náraste urbanizačných nárokov a tŕach sa stále viac starajú o prostredie a o zachovanie podoby krajiny.

2.1. Priehrada v Dunakiliti

Zmenu využívania územia župy najvýraznejšie ovplyvnili vodné priehrady vybudované na Dunaji. Najviac a v najvýznamnejšej miere formuje priestory vôd skúmaného územia priehrada vybudovaná v Dunakiliti, ktorú začali vybudovať v roku 1984 ako súčasť Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros, avšak z dôvodu porušenia zmluvy nie je v prevádzke v zmysle pôvodných predstáv. Československá republika a Maďarská republika v roku 1977 uzatvorili medzistátnu zmluvu o vybudovaní Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros. Túto zmluvu v roku 1984 zmluvné strany upravili v časti týkajúcej sa termínov. Zmluva obsahuje nasledovné záležitosti: 50-50%-né majetkové právo na hlavné stavby, rozdelenie nákladov a výnosov v rovnakom pomere, základné princípy prevádzkovania vodného diela, dohody o štátnej hranici, regulácia po stránke riadiacej a právnej. Vybudovanie priehrady sa realizovalo v zmysle plánov až do roku 1989, kedy Vláda Maďarskej republiky prerušila najprv výstavbu vodného diela v Nagymarosi a neskôr aj vykonávanie stavebných prác maďarskej strany v súvislosti s výstavbou vodného diela v Gabčíkove. Vláda taktiež neuviedla do prevádzky ani hotové stavby.

Druhá strana však naďalej pokračovala vo výstavbe vodného diela a v roku 1992 uviedla do prevádzky I. etapu prechodnej varianty „C“. Maďarsko sa z dôvodu neoprávneného a protiprávneho konania druhej strany obrátila na Medzinárodnú arbitráž v Haagu. V tomto rozporuplnom období sa zmluvné strany venovali budovaniu vodného diela protikladným spôsobom: maďarská strana zbúrala kruhovú hrádzu v Nagymarosi a strana slovenská pokračovala výstavbou II. etapy varianty „C“. Práve následkom budovania varianty „C“ boli maďarské zariadenia na prevádzke Gabčíkovského vodného diela zakázané. Hrádza priehrady na strane Maďarska bola nahradená hrádzou po ľavej strane rieky Dunaj vo vzdialenosti medzi 1841,0 a 1852,0 bežnými kilometrami. Táto hrádza je spojená s hrádzou plánovanou na Slovensku po pravej strane Dunaja a vodným komplexom v Čunove, ktorý nahradil priehrada v Dunakiliti (www.dunakiliti.hu).

Vodný diel v Gabčíkove má biventlikulárny systém plavebnej komory a osem turbín. Podľa pôvodných plánov priehrada v Dunakiliti by mala zabezpečiť pre vodný diel v Gabčíkove úroveň vzduťia vody potrebnej k prevádzke turbín, ďalej by mala odvieť záplavy Dunaja a takisto by mala zabezpečiť zásobovanie Starého Dunaja prostredníctvom vodnej nádrže. Priehrada by mala zabezpečiť preplavenie lodnej dopravy cez plavebnú komoru v čase, kým prieplyv prevádzkovej vody nedosiahne úroveň vzduťia vody, ktorá je potrebná k odvodu lodnej dopravy, resp. počas skúšok uvádzania do prevádzky príslušných zariadení.

Priehrada v súčasnosti spolu s hrádzou Dunaja postavenou vo vzdialenosti 1843 bežných kilometrov tvoria hlavnú náhradu vody zaplavovaného územia a popritom vykonávajú aj funk-

ciu priepadu. Hať bola dokončená v júni roku 1995 a vďaka jej účinkom sa hladina vody Dunaja vo vzdialenosti 1843 a 1852 zvýšila a za pomoci priehrady Dunakiliti sa stala čiastočne regulovateľnou. Navýšením hladiny vody cez dve vedľajšie ramená vo vzdialenosti 1845,4 a 1845,9 bežných kilometrov je umožnené gravitačné doplnenie vody zaplavovaného územia vedľajších ramien. Práve toto zabezpečuje dostatočný priliv vody pre systém.

Priehrada síce v súčasnosti nenaplnia svoju pôvodnú funkciu, ale stala sa dôležitým prvkom doplnenia vody Szigetköz.

3. NADOBÚDANIE NEHNUTEĽNOSTÍ ZAHRANIČNÝMI ŠTÁTNYMI OBČANMI V MAĎARSKU

3.1. Právna legislatíva

Pretože v tejto štúdii sa zaoberám výlučne nadobúdaním majetku občanmi Slovenska, čiže občanmi členských štátov, v ďalšom pod pojmom zahraničný štátny občan predstavujeme právne postavenie členského štátu. Z toho dôvodu sa nebudem zaoberať s právnymi predpismi týkajúcimi sa štátnych občanov mimo členov EÚ. Najdôležitejším právnym zdrojom je Zákon o úrodnej pôde z roku 1994, č. LV. (ďalej ZÚP), ktorý určuje základné pojmy a normy, ktoré sa vzťahujú na nadobúdanie majetku cudzincov. Nehnuteľnosti môžeme rozdeliť na dve veľké skupiny: na úrodnú pôdu a na nehnuteľnosti nepovažované za úrodnú pôdu. (1) odsek § 1 Nariadenia vlády č. 7/1996. (I. 18.) reguluje nadobúdanie majetku nepovažovaného za úrodnú pôdu zahraničnými právnickými a fyzickými osobami. Napriek záväzkom uvádzaným v základných zmluvách Európskej únie, rozdielne od voľného pohybu kapitálu z čl. 56 Zmluvy EÚ, Maďarská republika v zmysle Dokumentu o vstupe z roku 2003, počas 5 rokov od vstupe do EÚ, teda doby prechodnej imunity (moratória, ďalej prechodná imunita), je oprávnená uplatniť si reštrukcie na nehnuteľnosti nepovažované za úrodnú pôdu. Táto lehota trvala od 1. mája 2004 do 1. mája 2009. Zákonodarcovia týmto konaním predĺžili nadobúdanie majetku cudzincov viazané na licenciu o ďalších päť rokov. To znamená, že normy z čias pred vstupe do EÚ zostali v účinnosti ešte po dobu ďalších päť rokov (prechodná etapa moratória): v prípade, ak cudzinec nadobudne do vlastníctva nehnuteľnosť ako sekundárne bydlisko, nadobúdateľ je povinný požiadať o schválenie tohto majetku. Ak sa nadobúdateľ spôsobom života mieni usadiť v maďarskej obci, tak príslušnému pozemkovému úradu musí predložiť prehlásenie o nadobudnutí nehnuteľnosti. Po vstupe do EÚ občania EÚ nemusia vôbec požiadať o povolenie k nadobudnutiu nehnuteľností, musia však riadne prihlásiť svoje nehnuteľnosti.

Podľa § 3, bodu a) ZÚP za úrodnú pôdu je považovaná tá plocha, ktorá v extraviláne obce v evidencii nehnuteľností je zaevidovaná ako ornica, vinica, ovocný sad, záhrada, lúka, pasienok, trstinový porast, les, zalesnená plocha v obhospodarovaní, alebo rybník. Platná právna legislatíva umožňuje, že keď občan členského štátu počas troch rokov spôsobom života na svojej úrodnej pôde vykonáva poľnohospodársku činnosť, môže získať do vlastníctva túto nehnuteľnosť. Na prechodnú dobu po vstupe do EÚ, namiesto jednotných noriem, ktoré by sa vzťahovali na všetkých cudzincov rovnako, dôsledkom Zákona č. LV o úrodnej pôde (ZÚP) z roku 1994 a neskôr Zákona č. XXXVI. z roku 2004, boli stanovené špeciálne ustanovenia. Tieto ustanovenia určovali spôsob nadobudnutia nehnuteľností zahraničnými občanmi 27 štátov Európskej únie (právnické a fyzické osoby), občanmi štátov v zmysle Dohody Európskeho hospodárskeho priestoru (Island, Lichtenštajsko, Nórsko) a občanmi podobne postaveného Švajčiarska (ďalej štátny občan členského štátu). Čo sa týka úrodnej pôdy, Maďarský štát stanovil

dlhšiu etapu moratória, ktorá vyprší dňom 1. mája 2011. Po uplynutí tejto lehoty padnú všetky prekážky nadobúdania nehnuteľností do vlastníctva zahraničnými investormi. Nadobúdatelia si budú musieť plniť jedine prihlasovaciu povinnosť nehnuteľnosti. Vláda Maďarskej republiky však predložila Európskej komisii žiadosť o predĺženie moratória na nadobúdanie nehnuteľností do vlastníctva cudzincov, a to o ďalšie tri roky. Po uplynutí tejto doby však už nebude možné požiadať o ďalšie predĺženie.

V určitých prípadoch je k nadobúdaniu nehnuteľností, či už ide o úrodnú pôdu alebo o pôdu nepovažovanú za úrodnú pôdu, potrebný súhlas miestneho obecného úradu: napríklad v prípade žiadostí o pripájanie je potrebný súhlas starostu obce.

3.2. Nadobúdanie nehnuteľností v župe Győr-Moson-Sopron štátnymi občanmi Slovenska

Na úradoch župnej samosprávy neeviduujú počet nadobudnutých nehnuteľností, ale evidujú počet odmietnutých a počet povolených rozhodnutí. Ani kladné povolenia sa nevzťahujú v každom prípade na samostané nehnuteľnosti, ale v niektorých prípadoch zahŕňujú aj prípadné časti nehnuteľností. Vzhľadom na tieto skutočnosti môžeme dostať iba približný prehľad a prostredníctvom týchto údajov môžeme robiť iba odhad o počte transakcií s nehnuteľnosťami. Podľa údajov Pozemkového úradu župy Győr-Moson-Sopron z marca roku 2010 zaevidovali celkom 1269 osôb so slovenskou adresou pobytu, z ktorých od 1. mája 2004 nadobudlo nehnuteľnosť do vlastníctva 1256 osôb. Väčšina týchto nadobudnutí sa uskutočnila v rokoch 2008 a 2009, ale vlna nadobúdania nehnuteľností sa jednoznačne začala v roku 2004, čiže po otvorení hraníc (*Tabuľka č. 2*). Aj stanovisko pozemkového úradu župy potvrdzuje, že z dôvodu blízkosti slovenskej hranice a rozsiahlej suburbanizácie mesta Bratislava, sa väčšina nadobudnutí realizuje v obciach patriacich do príslušnosti Obvodného pozemkového úradu Mosonmagyaróvár (Rajka, Dunakiliti, Dunasziget, Feketeerdő).

Nákupná horúčka nehnuteľností u Slovákov sa netýka iba obce Rajka, ale aj susednej obce Bezenye. Počet nadobudnutých nehnuteľností Slovákami neustále rastie aj v tejto obci a to i napriek tomu, že tunajší starosta obce, neberúc do úvahy povolenie paragrafy zákona, skôr prekáža, ako napomáha novým nákupom domov. V prípade obce Bezenye proces spomaľuje nielen počínanie starostu, ale popri vysokých nákupných cenách aj nedostatočná ponuka rodinných domov.

Podľa tunajších realitných agentúr ceny určujú dve činitele: vzdialenosť od mesta Bratislava a ponuka nehnuteľností danej obce. Len tie obce majú možnosť získať si kúpychtivých Bratislavčanov, ktoré vedia rozšíriť svoju ponuku. Samosprávy musia svoju politiku zužitkovania územia a svoje územné plány prispôsobiť nárokom tunajších obyvateľov a novousadlíkov. Proces plánovania a realizovania je však zdĺhavý. Od prijatia územného plánu až po vytvorenie pozemkov môže uplynúť aj viac rokov.

V obci Rajka je hodnota bytov, bytových domov vysoká a ponuka sa v súčasnosti opäť zvyšuje. V Mosonmagyaróvári je tvorba predajných cien rozmanitá, pričom ponuka je veľmi rozsiahla. V obci Hegyeshalom za mierne ceny ponúkajú veľa rodinných domov, podobne ako v obci Levél. V obci Dunakiliti sa môžeme stretnúť s vyššími cenami, s priemernou ponukou, pričom obec Dunasziget ponúka lacnejšie aj drahšie nehnuteľnosti. V obciach Mosonszolnok, Újrónafő, Máriakálnok, Halászi a Kimle sú ceny obytných domov nižšie, ale podľa prognóz aj v týchto obciach môžeme v budúcnosti počítať so zdražením vo výške cca 20%.

Tabuľka č. 2. Nadobúdanie nehnuteľností nepovažovaných za úrodnú pôdu štátnymi občanmi Slovenska v župe Győr-Moson-Sopron, 1999-2009

	1999	2001	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Nehnuteľnosti vo vlastníctve Slovákov v roku 2009 celkom (ks)	Počet nehnuteľností vo vlastníctve štátnych občanov Slovenska na 1000 bytov v roku 2009 (ks)
Ásványráró							1	3		4	4,9
Bezenye				1		1	1	2		5	9,1
Dunakiliti			1		2		5	2		13	19,3
Dunasziget	1		1			1		9	1	13	22,2
Feketeerdő								3		3	19,4
Győr	4	1	5	3				3		17	0,3
Győrújfalú										1	1,9
Halászi									2	2	1,9
Hegyeshalom								3	2	5	3,6
Kimle	1							3		4	4,7
Kisbodak								1		1	6,1
Kunsziget							1			1	2,3
Máriakálnok			2					1		3	5,4
Mihályi								1		1	2,1
Moson- magyaróvár							2	53	8	63	5,0
Pannonhalma										1	0,8
Rajka	1			3	3	5	9	7		28	29,2
Répcévis	2									1	6,2
Sopron		2								2	0,1
Tényő				6						6	8,7
Töltéstava		1								1	1,7
Újronálfő								2		2	6,5
Vámoszabadi		1								1	1,9

Zdroj: vlastná zostava podľa údajov evidencie župy Győr-Moson-Sopron

3.3. „Najviac obľúbené” obce maďarskej suburbanizácie územia mesta Bratislava

V štúdií V. Slavíka a T. Kurtu o suburbanizácii Bratislavy z roku 2007 za satelitné mestá Bratislavy bolo považovaných týchto 6 miest: Malacky, Pezinok, Modra, Svätý Jur, Senec a Šamorín. V týchto satelitných mestách súčasne prebiehala suburbanizácia obyvateľov a obchodu, neboli postavené iba rodinné domy, ale celé obytné štvrte. Podľa prognóz koncepcie z dôvodu sa čoraz viac rozširujúceho suburbanizmu mesta Bratislava, je možné očakávať drastické (miestami 60%-né) zvýšenie počtu obyvateľstva. V zmysle skorších výskumov zaoberajúcich sa aglomeráciou hlavného mesta Slovenska a podľa skúseností do roku 2007 vznikli nasledovné trendy suburbanizácie:

- procesy suburbanizácie obyvateľstva neprebiehali len na dvoch oblastiach (mozaikovo) ale na geograficky ucelenom území,
- na atraktívnych územiach suburbanizácie sa radikálne zvýši počet obyvateľstva,
- dôjde k etnickej zmene obyvateľstva v prospech Slovákov,
- procesy suburbanizácie pokračujú a tieto sa dostanú aj za hranice.

V období medzi 2007 a 2008 sa na území Maďarska jasne črtajú okraje hranice územia suburbanizácie mesta Bratislava. V nasledujúcej časti štúdie prezentujeme obce, v ktorých je miera nadobudnutia nehnuteľností občanmi Slovenska v celej župe najvyššia. Cieľom kapitoly je preskúmanie zmien vo využívaní pôdy pôsobených usídlením Bratislavčanov a suburbanizáciou Bratislavy v obciach Tajka a Dunakiliti.

V prípade obidvoch obcí je jednoznačne preukázateľné, ba až viditeľné, že osídľovanie obcí inšpirovalo miestne samosprávy k vytváraniu nových pozemkov, k stavebným prácam a k výstavbe inžinierskych sietí. Porovnaním počtu bytov a novovybudovaných bytov (*Tabuľka č. 3*) a tabuľky o nadobudnutí majetku občanmi Slovenska v župe (*Tabuľka č. 4*) je zrejmé, že po hromadnom nákupe nehnuteľností Slováckmi v sledovaných obciach sa začala hromadná výstavba nových bytov.

3.3.1. Rajka

V obci Rajka nájdeme pôdu s najlepšími danosťami v mikroregióne horného Zadunajska. V štruktúre krajiny dominujú poľnohospodárske pôdy, ornice, ale nachádzajú sa tu aj územia pokryté lesným porastom. Ale obec Rajka sa so svojimi 2495 obyvateľmi nestala jedným z najdôležitejších obcí maďarskej suburbanizácie mesta Bratislava kvôli svojej vynikajúcej pôde, ale z toho dôvodu, že v najjužnejšej satelitnej časti bratislavskej aglomerácie, v časti Rusovce, stavebné pozemky stoja sedemkrát toľko, ako v Rajke. Následkom nákupnej horúčky nehnuteľností začatej v roku 2004 boli postavené činziaky, obnovené zanedbané rodinné domy a nové pozemky vybudované inžinierskymi sieťami. Podľa neprajníkov sa Rajka stala záhradným mestečkom Bratislavy. Toto tvrdenie potvrdzuje aj tá skutočnosť, že jednu tretinu obyvateľstva obce tvoria Slováci.

Obyvatelia sa v Rajke usídlili z dôvodu blízkosti mesta Bratislava a svoje nehnuteľnosti nevyužívajú ako sekundárny domov. Obec Rajka je pre Bratislavčanov lákavá z viacerých dôvodov: po medzinárodnej hlavnej ceste E75 je centrum Bratislavy dostupné za 20 minút, a na začiatku procesu vysídľovania v roku 2004 ceny nehnuteľností boli priemerne o 35% nižšie ako v Bratislave. V súčasnosti je tento pomer 25-30% v prospech nehnuteľností v Maďarsku. Z dôvodu ilustrácie ukážeme príklad realitnej agentúry (Rajka Real): v roku 2005 bol desaťročný rodinný dom na 120 m² na pozemku 1500m² približne o 30% lacnejší, ako päťnásťročný 55 m² panelový byt (s vykurovaním) v Bratislave. V súčasnosti sú ceny nehnuteľností v Rajke približne o 15% vyššie, avšak dopyt po nehnuteľnostiach z dôvodu pokojných bytových životných podmienok (dopravné hlučkové zaťaženie presiahne hraničnú hodnotu iba po štátnej hlavnej ceste č. 15), bezpečnosti a prírodného prostredia, naďalej rastie. Z nových slovenských obyvateľov bola vytvorená skupina, ktorá sa venuje jazykovej príprave a samospráva zverejňuje informácie v 2-3 jazykoch.

Samospráva kladie veľký dôraz na to, aby vo využívaní poľnohospodárskej pôdy pri vytváraní pozemkov nenastala zmena. Starosta obce Rajka, Lajos Bazsó ale poznamenal, že od roku 2008 boli nútení ornice prekvalifikovať na extravilán. Aby sa mohlo začať s novou výstavbou, na tejto ploche boli vybudované inžinierske siete, pretože pôvodným stavom bytov už nebolo možné uspokojiť nové nároky. Citujúc slová starostu: „V roku 2008 na 50 na novo vybudovaných pozemkov sa prihlásili 4 rodiny z Rajky a 304 rodín zo Slovenska“. Ani týchto päťdesiat

nových pozemkov nestačí uspokojiť dopyt po nehnuteľnostiach. Práve z toho dôvodu sa samospráva rozhodla, že začiatkom roka 2010 si zaobstará a následne zdemoluje neobývanú prihraničnú kasáreň. Neskôr za účelom zužitkovania územia bývalých kasární uzatvorila zmluvu o využívaní nehnuteľnosti s realitnou spoločnosťou z Mosonmagyaróváru. Týmto konaním obec z predmetnej investície očakáva profit:

1. z dôvodu vytvorenia nových pozemkov musela siahnuť na nepoľnohospodárske pozemky,
2. nemusí sa obávať prípadných pozemkových špekulácií investora, ktorý by po získaní plochy kasární do vlastníctva túto predala za oveľa vyššiu cenu,
3. príjem z predaja nehnuteľností zrejme bude oveľa vyšší, ako by bol príjem v prípade predaja bývalých kasární v celosti.

Na území zdemolovaných kasární plánujú vybudovať obytný dom pre cca 80 rodín. V súčasnosti sa realizuje rehabilitácia územia, pričom prvé byty plánujú odovzdať na jeseň roku 2012. Z upravených plánov územnej štruktúry a územného plánovania vyplýva, že podľa predstáv územného plánu počnúc rokom 2010 z celkovej plochy obce sa zmení využívanie plochy iba na území 6,36 ha. Na tejto ploche v rozmere 6,3 hektárov plánujú vybudovať obytný priestor malomestského charakteru so záhradným mestečkom a dedinskej povahy (*Tabuľka č. 3*).

Tabuľka č. 3. Vývoj stavu bytov 2004–2009

		Mihályi	Bezenye	Kishodak	Répevis	Dunasziget	Ásványvár	Hegyeshalom	Újronafő	Győr	Tényő	Rajka	Halászi	Dunakiliti	Mosonmagyaróvár	Pannónhalma	Kimle	Kunsziget	Sopron	Feketeerdő	Máriakálnok	Vámosszabadi	Töltéstava	Győrújfalu	príemer *
Stav bytov (ks)	20 04	460	532	158	156	565	789	1351	296	53541	659	916	1005	636	12003	1233	798	412	23672	144	515	456	515	417	
	20 06	464	538	162	161	577	801	1378	300	54419	668	930	1017	653	12143	1261	831	421	24394	152	538	486	558	445	
	20 08	469	547	163	161	583	814	1399	308	55350	676	949	1049	671	12608	1296	847	433	25073	154	558	508	586	464	
	20 09	472	548	163	161	585	817	1405	308	55787	689	958	1052	674	12724	1309	848	438	25432	155	560	517	603	527	
Zmena 2004/2009		2,6	3,0	3,2	3,2	3,5	3,5	4,0	4,1	4,2	4,6	4,6	4,7	6,0	6,0	6,2	6,3	6,3	7,4	7,6	8,7	13,4	17,1	26,4	4,99
Počet postavených bytov (ks)	20 04	2	3	4	1	8	13	18	3	819	8	12	4	12	89	16	16	5	442	1	24	38	22	14	
	20 06	2	5	0	1	6	5	13	1	405	6	10	4	11	94	11	14	4	254	6	11	12	21	14	
	20 08	1	8	0	0	3	6	9	5	232	3	13	21	13	239	24	8	3	407	2	8	3	5	7	
	20 09	4	1	0	0	2	3	6	0	450	13	9	3	3	116	13	1	5	369	1	2	9	17	64	
Počet novopostavených bytov na 1000 obyvateľov (2004-2009) podľa stavu bytov v r. 2009		19,1	31,0	24,5	12,4	32,5	33,0	32,7	29,2	34,2	43,5	45,9	30,4	57,9	42,3	48,9	46,0	38,8	57,9	64,5	80,4	119,9	107,8	187,9	40,3

Zdroj: Vlastný výpočet podľa údajov KSH (Centrálny štatistický úrad)

*bez Győrújfalua, Vámosszabadi a Töltéstava

Tabuľka č. 4. Využívanie pôdy v Rajke, 2009*

Vyžívanie pôdy/odvetvie obhospodarovania	Plocha	Podiel v%
Ornica	3 604,1 ha	71
Les	828,8 ha	16,3
Lúky, pastviny	138,5 ha	2,7
Vodná plocha (riečna voda, jazero)	234,2 ha	4,6
Verejné parky, verejná zeleň	16 ha	0,3
Obytná plocha (s dedinských charakterom) existujúca + plánovaná	93,64 ha (93,7-0,06 ha)	1,8
Obytná plocha (s malomestským charakterom) existujúca + plánovaná	14,92 ha (10,4+4,52 ha)	0,2
Kombinované (centrum obce)	10,5 ha	0,2
Obchodno-hospodárska plocha (existujúca + plánovaná)	10,16 ha (15,58-5,42 ha)	0,3
Priemyselno-hospodárska plocha (existujúca + plánovaná)	31,7 ha	0,6
Rekreačná plocha	4,4 ha	-
Špecifické plochy celkom	14,4	0,2
Dopravná plocha (železnice)	25 ha	0,4
Dopravná plocha (diaľnica)	41,5	0,8
	5 027,3 ha	

Zdroj: Úprava plánu územnej štruktúry a územného rozvoja obce Rajka
(*tabuľka neobsahuje plochu ostatných ciest)

Cieľom samosprávy však nie je iba umožniť prísťahovanie slovenských usídlencov, ale aj udržanie domáceho obyvateľstva, najmä domácej mládeže a v neposlednom rade aj zabezpečenie lepších obytných podmienok. Z toho dôvod pre podporu domáceho obyvateľstva vytvorili systém zliav: samospráva Rajky ponúka pozemky za cenu 25 tis. forintov za meter štvorcový pre tých domácich obyvateľov, ktorí mienia vybudovať svoj domov v obci. Domáci si tak môžu zaobstarať pozemky samosprávy za zvýhodnenú cenu. Domáci mladí ľudia sa aj napriek týmto zľavám sťažujú na vysoké ceny nehnuteľností v Rajke, kvôli ktorým si nedokážu kúpiť nehnuteľnosť.

Pretože sa celá územná samospráva obce Rajka patrí do chránenej zóny Szigetköz a pod správu ochrany prírody Riaditeľstva národného parku Fertő-Hanság, musia sa osobitne venovať tomu, aby v rámci plánovania zelene (verejné priestranstvá, parky, promenády) používali rastlinné spoločenstvá typické pre túto oblasť. Respektíve, že „je potrebné uprednostniť vysádzanie listnatých stromov a treba sa vyhýbať používaniu cudzokrajných, tzv. otrockých rastlín” – (Úprava plánu územnej štruktúry a územného rozvoja Rajky, 2010). Rýchlu reakciu na neustále rastúci dopyt môže spomaliť skúmanie prípadných nepriaznivých vplyvov na prírodu. Z dokumentácie územného rozvoja obce vyplýva, že v životnom prostredí plánovaných území sa môžu objaviť estetické a ekologické konflikty, ako aj problémy spojené s využívaním pôdy. Dôvodom týchto konfliktov je to, že územný rozvoj sa na viacerých miestach realizuje pri chránených prírodných, krajinných hodnotách. Napríklad (Úprava plánu územnej štruktúry a územného rozvoja Rajky, 2010):

Estetický konflikt:

- vytvorený holý, ”sterilný” obytný priestor ↔ náročný obytný priestor
- obytný priestor ↔ chránená prírodná oblasť, bohatá flóra

- úkaz, ktorý sa objaví pri cestách vedúcich do obce, príroda Szigetközu ↔ nanovo zabudované umelé prostredie

Riešenie: úprava prostredia, náročné vybudovanie verejných priestranstiev

Konflikty využitia pôdy:

- poľnohospodárska plocha ↔ obytná plocha
- poľnohospodárska plocha ↔ hospodárska (priemyselná i obchodná) plocha

Riešenie: výsadzba rastlín, ochranné zalesnenie

z dôvodu rozvoja zvýšená premávka ↔ pokoj obytnej plochy ↔ chránené prírodné oblasti

Riešenie: ohraničenie plochy rastlinami na viacerých rovinách, zriadenie verejného parku

Ekologické konflikty:

- podzemná voda, znečisťovanie pôdy ↔ obytné plochy, prírodné oblasti

Riešenie: zodpovedné správanie sa obyvateľstva a účastníkov hospodárstva voči prírode, kanalizácia, riešenie problematiky odpadu.

Rajka sa snaží využiť na turistické účely to, že skoro 20% svojho územia je pokryté lesnatým porastom, a preto sa obec na trase Fertőrákos-Rajka zapojila do vybudovania turistickej trasy Vasfüggöny (Železná opona)². Táto, skoro 6800 km dlhá bagančová turistická trasa pramení z Fínska a trvá až po Bulharsko. V Maďarsku vedie cez približne 600 km dlhú trasu. V rámci prihraničného projektu obec mieni predložiť projekt na prevádzkovanie hydrobusu, ktorý by chceli prevádzkovať ako prostriedok hromadnej dopravy uľahčujúci dennú dochádzku na trase Rajka–Bratislava až po Devínsku bránu.

3.3.2. Dunakiliti

Obec sa nachádza na najsevernejšej časti Szigetközu vo vzdialenosti na 30 minút automobilovej cesty od Bratislavy. Po obci Rajka je Dunakiliti druhou najobľúbenejšou obcou bratislavských usídlencom a od roku 2009 sa stala „módny“ bydliskom prisťahovalcov. V obci nás privíta zabudované, prehľadné, čisté priestranstvo. Pri blízkosti Bratislavy a pri nízkych cenách nehnuteľností ďalšou prítlačivou silou Dunakiliti je prírodné prostredie Szigetközu.

V obci sa prví prisťahovalci zo Slovenska objavili v roku 2004, ktorí sa v začiatkoch zamestnali na nákup hotových bytov a starých, zanedbaných rodinných domov, ktoré potom mohli obnoviť podľa vlastných predstáv a vlastného pohodlia. Noví prisťahovalci však už začali s výstavbou na novovytvorených pozemkoch, pretože v roku 2009 sa minuli zabudovateľné pozemky a pozemky na predaj a tým pádom obec nepretržite musí pripravovať nové plány územného rozvoja na nové plochy. Poľnohospodárske obhospodarovanie intravilánu obce sa pravidelne dostáva do pozadia a záhradné nehnuteľnosti nachádzajúce sa za obytnými domami nevyužívajú na účely obhospodarovania a preto ich ponúkajú formou stavebných pozemkov na predaj. Obec Dunakiliti disponuje aj rezervami obytných plôch (16,5 ha), ktoré sa nachádzajú v západnej časti obce. V zmysle plánov územného rozvoja na týchto rezervách je možné vytvoriť 35 kusov nových obytných domov. Je teda zrejme, že obec môže uspokojiť nároky prípadných nových prisťahovalcov.

2 Výstavba turistickej trasy nebola realizovaná na pamiatku tejto historickej éry, ide jedine o obdiv prírodných krás. Kým železná opona znamenala pred domáce obyvateľstvo kľatbu, príroda sa mohla po tejto trase nerušene rozvíjať.

V súčasnosti obec eviduje 635 bytov, z ktorých 58 kusov (približne 10%) je vo vlastníctve slovenských štátnych občanov. Od mája 2010 bola vybudovaná nová ulica s 33 pozemkami a tieto pozemky predáva realitná agentúra z Mosonmagyaróváru. Počas štyroch mesiacov z 33 pozemkov predali 5 pozemkov, ktoré odkúpili väčšinou mladí domáci ľudia. Aj Dunakiliti podporuje udržiavanie domácej mládeže v obci. Do konca októbra 2010 v rámci predpredajnej akcie si domáci, ktorí zodpovedajú požiadavkám, môžu zaobstarať pozemky pod cenu vlastných nákladov, v hodnote 4 tis. forintov za meter štvorcový. Aby sa predišli špekuláciám s pozemkami, kupujúci nemôže vlastniť bytovú nehnuteľnosť a musí mať aspoň päť rokov trvalý pobyt v Dunakiliti. Samospráva k uplatňovaniu zľavy predpíše aj povinnosť zastavania. Iniciatíva je úspešná, pretože popri prisťahovaných slovenských občanoch k zachovaniu zdravej vekovej štruktúry obyvateľstva obce prispeje aj zotrvanie domácej mládeže.

V susedstve Dunakiliti sa nachádza časť Feketeerdő, ktorá pred rokom 2004 bola známa dubmi vysadenými v rokoch 1896 na počesť siedmych vodcov, ale od roku 2004 sa pre okolitých ľudí stala známou bytovým parkom Almáskert (Jabloňový sad). Skupiny nehnuteľností sa nachádzajú na severnej (Almáskert) a na južnej časti (Almáskert II.) obce. Poľnohospodárske plochy Feketeerdő (pôvodný Almáskert) boli prekvalifikované na obytné plochy. Už všetky nehnuteľnosti na severnej časti bytového parku majú svojich vlastníkov, kým polovica pozemkov Almáskert II. je ešte na predaj. Následkom stavebného projektu sa počet obyvateľstva v značnej miere zvýšil: kým v roku 2000 bol počet obyvateľov, ktorí mali trvalý pobyt v obci 391, v roku 2009 sa tento počet zvýšil na 534.

4. ZHRNUTIE

Od roku 2007 popri 6 satelitných obciach Bratislavy po štátnych hraniciach vznikli aj ďalšie. Získavanie nehnuteľností do vlastníctva Slovákami prináša pre obecné zastupiteľstvá výdavky spojené s novým územným rozvojom, ktoré vedúcim predstaviteľom obcí dajú poriadne zabráť. Preto sú nútení spod obhospodarovania vybrať pôdy, ktoré sa pôvodne používali na poľnohospodárske účely. Na týchto územiach potom vybudujú inžinierske siete, aby mohli vytvoriť nové bytové nehnuteľnosti. Vynikajúce prírodné danosti však sťažujú územný rozvoj, pretože rozvoj na chránených oblastiach je možný iba v odôvodnených prípadoch a po odstránení prípadných konfliktov.

Vplyvom prisťahovaní slovenských štátnych občanov boli vykonané úpravy územného rozvoja, ktoré z dôvodu nedostatku zdrojov musela samospráva už dlhší čas odďaľovať. Síce miera zamorenia zvukom a premávka sa zvýšila, prisťahovanie Bratislavčanov do obcí Rajka a Dunakiliti má viac pozitívnych vplyvov, ako napríklad investície do infraštruktúry, živšia dedina, rozkvet obce. Proces musíme vyhodnotiť obojstranne: prisťahovanie má pozitívny vplyv na plány územnej regulácie samosprávy a schopnosť prisťahovania obyvateľov obcí sa zvyší. Vysoké ceny nehnuteľností sú však lákavé pre domácich obyvateľov vlastniacich domy, nakoľko títo predávajú svoje obydlia (trebárs aj) za dvojitú cenu a za vidinu štedrého zisku sú schopní odstahovať sa do Mosonmagyaróváru. Za nebezpečné považujeme aj proces výmeny obyvateľstva: počet slovenských štátnych občanov v maďarských obciach sa zvyšuje a domáce obyvateľstvo za vidinu dobrého zisku opúšťa obec. Pre starostov v súčasnosti robí veľký problém, že popri zľavách poskytnutých domácim obyvateľom, vymyslieť ďalšie riešenia, ako ich vo väčšom počte udržať v obci. Jedným z riešení by bolo, ak by sa pri suburbanizácii obyvateľstva realizovala aj suburbanizácia priemyslu, čiže premiestňovanie ďalších pracovných miest do regiónu, čo by zabezpečilo pracovnú príležitosť pre domáce obyvateľstvo.

Záver

Obce v suburbačných oblastiach Bratislavy nachádzajúce sa na území Maďarska prechádzali počas uplynulých 6 rokov významnými zmenami. Obývané časti niekdajších osídlení, ktoré mali typické dedinské črty, nadobudli silný charakter záhradného mestečka, dochádzalo k rekonštrukcii už dávno opustených domov, otvoreniu nových ulíc, v ktorých radom vedľa seba stoja obytné domy postavené v štýle odlišnom od miestnych architektonických tradícií. Prieskum dokumentuje skutočnosť, že „hmotnosť“ a požiadavky novoprisídlených obyvateľov dedín výrazne pretvorili obraz obcí, v prvom rade zvýšením koeficientu zástavby: nezastavané, voľné priestory (poľnohospodárske pôdy, zelene) sa postupne stali zastavanými plochami. Umelá zmena krajiny pokrývky sa príznačne týka poľnohospodárskych a prírodných – prírode blízkych oblastí. Suburbanizačný proces je iba vo svojej polovici, a preto je dôležité klásť osobitný dôraz na vylúčenie už teraz príznačných krajinnno-estetických, ekologických konfliktov a konfliktov súvisiacich s využívaním krajiny, aby sa tu cítili „ako doma“ nielen obyvatelia, ktorí sa sem prisťahovali, ale aj miestni občania.

Návrhy

1. Zachovanie dedinského rázu ako kultúrneho dedičstva a pôvabu osídlení.
2. Princíp regulácie vytvorenia nových pozemkov nech je ďalšou zárukou náročného a racionálneho využitia priestoru a súladu obrazu obce s obrazom krajiny.
3. Podeliť sa s budúcimi suburbanizovanými osídleniami o skúsenosti v územnom plánovaní za účelom racionalizácie ich plánovacích procesov.

POUŽITÁ LITERATÚRA

Zákon o úrodnej pôde č. LV. z roku 1994.

Regioplan (2009): Územný plán rozvoja obce Dunakiliti

http://www.dunakiliti.hu/index.php?option=com_remository&Itemid=53&func=startdown&id=76

Dátum sťahovania: 1. august 2010.

Slavík, Vladimír – Kurta, Tomáš (2007): Rezidenčná suburbanizácia v zázemí Bratislavy – nový trend v migrácii obyvateľstva. In: Forum Statisticum Slovaca. – Roč. 3, č. 3 s. 201-207.

TÉR-HÁLÓ UDS Kft (2010): Úprava územnej štruktúry a územného plánu rozvoja obce Rajka

http://x109.dataglobe.eu/tesztelek_hu/rajka/wp-content/uploads/2010/06/Muszakileiras.pdf

Dátum sťahovania: 28. júla 2010.

Zdroje z internetu:

www.dunakiliti.hu

www.rajka.hu

Interview:

12. august 2010 – Sándor Szokoli, starosta obce Dunakiliti

12. august 2010 – Anita Kadnár, stavebná referentka obce Dunakiliti

12. august 2010 – Viktória Horváthné Szokoli, stavebná referentka obce Dunakiliti

12. august 2010 – Lajos Bazsó, starosta obce Rajka

27. august 2010 – dr. Gertrúd Sipos, bývalá vedúca Pozemkového úradu župy Győr-Moson-Sopron

27. august 2010 – Zsolt Dancsó, vedúci Pozemkového úradu župy Győr-Moson-Sopron

Preklad: Mária Fabó, Elemér Antal

ADRIENN REISINGER

VZDELÁVANIE A ZDRAVOTNÍCTVO

1. ÚVOD – VYMEDZENIE PROBLEMATIKY

Štúdia skúma situáciu slovenských štátnych občanov v Bratislave a v okolitej aglomerácii z hľadiska problematiky školstva a zdravotníctva. V štúdií sme sa v oblasti školstva a zdravotníctva sústredili najmä podmienky, za akých môžu slovenskí štátni občania na maďarských územiach aglomerácie¹ využívať služby materských škôl, vzdelávacích inštitúcií a zdravotníckych zariadení. V tejto súvislosti sa budeme venovať otázke príslušných maďarských zákonov, následne na základe výskumov založených na rozhovoroch oboznámime s praktickými skúsenosťami v inštitúciách v danom regióne (Mosonmagyaróvár, Rajka, Dunakiliti)².

V prvej polovici štúdie sa budeme venovať zákonne určeným podmienkam na využitie služieb materských, základných, stredných a vysokých škôl (hoci v skúmanom regióne funguje len jedna vysokoškolská inštitúcia, pokladáme za dôležité prezentovať podmienky štúdia zahraničných študentov na maďarských vysokých školách), následne prostredníctvom štatistických údajov predstavíme maďarské tendencie v uplynulých rokoch. Dôležitou oblasťou výskumu vzdelávania je aj to, ako sa môžu zahraniční – v tomto prípade slovenskí – študenti dostať do maďarského vzdelávacieho systému? Ako aj to, aké podmienky musia splniť na to, aby boli posudzovaní rovnako ako maďarskí štátni občania, teda aby nemuseli platiť školné. Zahraniční štátni občania môžu navštevovať maďarské vzdelávacie inštitúcie za týchto okolností:

- v Maďarsku sa vzdeláva dieťa rodičov, ktorí žiadajú o azyl,
- rodičia sa usadili v Maďarsku, kde aj pracujú, ich dieťa/deti sa vzdeláva/vzdelávajú v Maďarsku,
- rodičia sa usadili v Maďarsku, pracujú v zahraničí, no ich dieťa/deti sa vzdeláva/vzdelávajú v Maďarsku,
- rodina nežije v Maďarsku, ale rodičia pracujú v Maďarsku, kde sa vzdeláva/vzdelávajú aj ich dieťa/deti,
- rodina nežije v Maďarsku, rodičia v Maďarsku ani nepracujú, ale ich dieťa/deti sa vzdeláva/vzdelávajú v Maďarsku.

1 Dôvodom je, že najmä to je dôležité z hľadiska zákona a výskumu, veď ak sa slovenskí štátni občania z Bratislavy presťahujú na slovenské územie, právne problémy nevznikajú. Pri využívaní služieb vyvstáva otázka, či sa žiaci maďarskej národnosti môžu učiť v maďarskej škole alebo nie.

2 V prípade Slovenska sa v aglomerácii Bratislava a okolie vo vzdelávacích a zdravotníckych inštitúciách neobjavili problémy, ktoré by existujúci systém služieb nedokázal vyriešiť. V jednotlivých obciach existujú slovenské a maďarské vzdelávacie inštitúcie, prirodzene, mohli sa prejavíť problémy s ich kapacitou, čo sa týka počtu žiakov, pedagógov, lekárov, zdravotných sestier atď., mohli sa ďalej prejavíť vážne problémy súvisiace s rozvojom škôl a zdravotníckych zariadení, tie však nie sú špecifické pre región, vzťahujú sa na celý vzdelávací a zdravotnícky systém na Slovensku. Dá sa povedať, že aglomerácia na Slovensku negeneruje také špecifické problémy, ktoré sú typické pre maďarskú stranu. Preto v tejto štúdií v prvom rade prezentujeme situáciu v Maďarsku (Károly Tóth, Fórum inštitút pre výskum menšín, Slovensko, Šamorín.)

V prvom prípade nie je pobyt rodičov a ich detí v Maďarsku dobrovoľnou voľbou, preto sa deti týchto rodičov vzdelávajú v maďarskom školskom systéme z iných dôvodov ako v ostatných prípadoch, kedy rodičia posielajú svoje deti do maďarských škôl na základe vlastného rozhodnutia, vzdelávanie na vysokých školách môže byť už prevažne samostatným rozhodnutím študentov. Pokiaľ rodičia prišli do našej vlasti zo vzdialenej (nie susednej) krajiny, je zjavné, že aj ich deti sa budú učiť tu, no v prípade štátnych občanov susedných štátov sú možné viaceré alternatívy (pozri posledné tri vo výpočte). Najmä štátni občania susedných krajín si totiž môžu dovoliť, že žijú a pracujú doma, no ich dieťa sa učí v Maďarsku, alebo žijú tu, ale pracujú vo svojej vlasti a aj ich deti sa učia tu. Na základe vyššie spomínaných skutočností treba vymedziť dva prípady (Reisinger 2009):

- V prvom prípade ide o to, že rodičia z pracovného alebo iného dôvodu žijú a pracujú v inej krajine, vzdelávanie ich školopovinných detí je potrebné vyriešiť v tejto krajine.
- V druhom prípade deti navštevujú školský systém v druhej krajine, lebo vzdelávacia ponuka druhej krajiny viac spĺňa ich očakávania, v danej krajine môžu mať záujem aj o ďalšie štúdium alebo prácu, ale nie je to nevyhnutné.

V druhej polovici štúdie sa budeme venovať našim možnostiam v oblasti zdravotníckych služieb.

Svoju analýzu ukončíme návrhmi opatrení, ktoré treba na základe výskumu prijať v záujme toho, aby slovenskí štátni občania, ktorí sa v čoraz väčšom počte sťahujú do Maďarska, mohli čo najbezproblémovšie využiť naše vzdelávacie a zdravotnícke služby.

2. ZAHRANIČNÍ ŠTÁTNI OBČANIA V MAĎARSKOM VZDELÁVACOM SYSTÉME

2.1. Zákonné úpravy – vznikajúce problémy

Vzdelávanie zahraničných občanov v maďarskom verejnom školstve vymedzuje 110. paragraf zákona č. LXXIX o verejnom školstve z roku 1993, ktorý bol viackrát novelizovaný. Paragraf určuje, aké podmienky musí splniť nemaďarský štátny občan na to, aby mal rovnaké práva ako maďarskí žiaci (aby nemusel platiť školné). Jednotlivé novely zákona menili možnosti štúdia zahraničných občanov v Maďarsku takto:

- V prvej verzii zákona sa bezplatnosť vzdelávania viazala na povolenie na pobyt.
- Novela z roku 2001 zmenila túto podmienku na trvalé povolenie na pobyt.
- V roku 2002 sa rozhodlo, že povolenie na pobyt musí mať nielen tu študujúci žiak, ale aj jeho rodičia.
- V roku 2003 bol kvôli blížiacemu sa vstupu do EÚ zákon novelizovaný v tom duchu, že každý žiak z členskej krajiny EÚ má rovnaké podmienky na štúdium ako maďarskí žiaci, teda nemusí platiť školné.
- 1. mája 2004 vyššie spomínaná výhodná úprava stratila platnosť.
- V júli 2007 110. paragraf podmienky bezplatnosti vzdelávania ešte sprisnil, okrem vyššie spomínaného musia mať rodičia dieťaťa v Maďarsku aj príjem.

Súčasná úprava vymedzuje, že žiak je školopovinný, ak

- a) žiada o azyl, je utečenec, azylant,
- b) na základe zákona o vstupe a pobyte osôb s právom na slobodný pohyb a pobyt si v Maďarsku uplatňuje právo na slobodný pohyb a pobyt,

- c) vzťahuje sa naň zákon o vstupe a pobyte štátnych občanov tretích krajín, má právne postavenie prisťahovalca alebo osídlenca, respektíve má povolenie na pobyt na území Maďarskej republiky“ (§ 110 (1) zákona č. LXXIX z roku 1993).

Ak sú splnené vyššie spomínané podmienky, môže sa žiak vzdelávať za rovnakých podmienok ako maďarskí žiaci, okrem toho v „...*má rodič minimálne trojmesačné povolenie na pobyt a vykonáva zárobkovú činnosť*“ (§ 110 (6) zákona č. LXXIX 1993)

Zákon určuje, že ak žiak tieto podmienky nespĺňa, musí platiť školné. Výška školného predstavuje náklady na vzdelávanie žiaka, keďže vzdelávacia inštitúcia nemá za zahraničného žiaka nárok na normatívu, musí náklady na jeho vzdelávanie zabezpečiť sama. V zmysle 8. bodu paragrafu 110 môžu riaditelia škôl školné znížiť.

Slovenskí štátni občania sa môžu v maďarskom školskom systéme vzdelávať bezplatne len vtedy, ak rodičia majú povolenie na pobyt a okrem toho v Maďarsku vykonávajú aj zárobkovú činnosť, teda ak rodina býva na Slovensku, kde rodičia aj pracujú, malo by sa v každom prípade určiť školné. Súčasné výskumy (rozhovory s predstaviteľmi vzdelávacích inštitúcií a ministerstva), ako aj výskumy z roku 2008 (Reisinger 2009) ukazujú, že väčšina riaditeľov škôl platenie školného odpúšťa. Aj rozhovor na Ministerstve školstva a kultúry (nový názov: Ministerstvo národného zdroja síl)³ potvrdil, že školský zákon sa vzťahuje najmä na vzdelávanie detí z rodín, ktoré sa usídlili v Maďarsku, pričom dochádzaniu za vzdelaním z druhej strany hranice sa osobitne nevenuje, hoci, ako to ukazujú aj výsledky výskumu z roku 2008, v prípade slovenských štátnych občanov nájdeme aj takéto príklady. Treba však dodať, že výskum z roku 2008 skúmal celý slovensko-maďarský prihraničný región, súčasný výskum je však zameraný len na bratislavskú aglomeráciu, pre ktorú je typické skôr usídľovanie sa slovenských štátnych občanov v Maďarsku než dochádzanie z druhej strany hranice.

2.2. Niekoľko charakteristických údajov

Cieľom podkapitoly je stručne oboznámiť s počtom zahraničných škôlkarov a školákov v Maďarsku medzi školskými rokmi 1995/1996 a 2008/2009.

Na základe štatistických údajov v skúmanom období ani medzi škôlkarmi, ani medzi školákmi neprekročil pomer zahraničných žiakov 1 percento. Pomer zahraničných škôlkarov neustále rastie, v školskom roku 2008/2009 dosiahol ich pomer 0,5%, čo predstavovalo 1 629 zahraničných škôlkarov (*tabuľka č. 1*). V prípade základných škôl bol tento pomer o čosi vyšší (0,53% v školskom roku 2008/2009), no ich počet v 01/2002 dosiahol ich pomer 0,9%. Od školského roka 2004/2005 však počet stredoškôlakov zo zahraničia na stredných školách klesá, v školskom roku 2008/2009 tvorili už len 0,8% a ich počet sotva prekročil 4 000 žiakov, v porovnaní s predchádzajúcim údajom 5 300 žiakov (2004/2005).

Ak v rámci zahraničných študentov skúmame počet slovenských štátnych občanov (*tabuľka č. 1*), môžeme skonštatovať, že na stredných školách je pomer žiakov so slovenským štátnym občianstvom a maďarskou národnosťou oveľa vyšší než pri ostatných vzdelávacích formách (najviac žiakov prichádza do Maďarska za štúdiom z Rumunska). Ďalej je zrejmé aj to, že počet žiakov so slovenským štátnym občianstvom klesol len v strednom školstve, aj tak však tvoria vyše 17% všetkých zahraničných žiakov.

3 Rozhovor s Annamáriou Király z 24. marca 2010, Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť.

Tabuľka č. 1. Počet zahraničných žiakov a v rámci neho počet žiakov maďarskej národnosti so slovenským štátnym občianstvom, v materských, základných a stredných školách v školských rokoch 1995/1996 – 2008/2009

	1995/1996	1998/1999	2001/2002	2004/2005	2006/2007	2008/2009
Deti v materských školách	-	-	1 048	1 608	1 584	1 629
Slovenské občianstvo, maďarská národnosť	-	-	7	13	15	23
Žiaci základných škôl	2 353	3 228	3 561	4 577	4 496	4 224
Slovenské občianstvo, maďarská národnosť	33	48	58	76	88	106
Žiaci učilišť	463	466	685	882	741	448
Slovenské občianstvo, maďarská národnosť	45	53	63	85	104	79
Žiaci stredných škôl	2 046	3 038	4 640	5 353	4 921	4 075
Slovenské občianstvo, maďarská národnosť	226	475	643	758	835	697

Prameň: Školská štatistická ročenka 2004/2005, 2006/2007, 2008/2009.

Tabuľka číslo 2 ukazuje počet zahraničných a slovenských štátnych občanov na maďarských školách v školskom roku 2008/2009 z regionálneho aspektu. Je zjavné, že žiaci so slovenským občianstvom sa učia najmä v severných regiónoch, ich pomer sa však v jednotlivých regiónoch mení. Napríklad, najvyšší pomer škôlkarov so slovenským štátnym občianstvom je na severe Maďarska (13,9%), avšak v absolútnych číslach ich najviac chodí do škôlky v regióne stredného Maďarska (43% všetkých škôlkarov so slovenským štátnym občianstvom). Na stredných odborných školách sa učí najviac žiakov so slovenským štátnym občianstvom v severomaďarskom regióne (153 osôb, 63,2%).

Tabuľka číslo 2. Počet zahraničných žiakov a v rámci neho počet žiakov so slovenským štátnym občianstvom v materských, základných a stredných školách v školskom roku 2008/2009 z regionálneho aspektu

Regióny	Škôlkari	Slovenskí štátni občania	Žiaci základných škôl	Slovenskí štátni občania	Žiaci učilišť	Slovenskí štátni občania	Žiaci stredných odborných škôl	Slovenskí štátni občania	Gymnazisti	Slovenskí štátni občania
SM	1 095	10	2 686	23	164	14	886	91	1 245	60
SZ	90	1	278	37	46	18	136	82	133	68
ZZ	104	7	233	24	33	14	141	81	109	60
JZ	46	0	135	0	9	0	38	0	84	2
SM	36	5	161	21	41	32	242	153	154	93
SDZ	164	0	311	1	55	1	216	5	187	2
JDZ	94	0	420	0	100	0	291	0	213	0
Spolu	1 629	23	4 224	106	448	79	1 950	412	2 125	285

Prameň: Školská štatistická ročenka 2004/2005, 2006/2007, 2008/2009.

Poznámka: SM: stredné Maďarsko; SZ: stredné Zadunajsko; ZZ: západné Zadunajsko; JZ: južné Zadunajsko; SM: severné Maďarsko; ÉA: sever Dolnej zeme; DA: juh Dolnej zeme.

2.3. Skúsenosti materských škôl

V skúmanom regióne sme v prvej polovici roka 2010 urobili interview s riaditeľmi deviatich škôlok, v ôsmich v Mosonmagyaróvári a jednej v Rajke. Cieľom výskumu bolo zistiť, či materské školy v skúmaných obciach navštevujú deti so slovenským štátnym občianstvom, ak áno, aké sú s nimi skúsenosti, kde býva rodina dieťaťa, či plánujú začať školskú dochádzku v Maďarsku alebo na Slovensku.

Riaditeľky štyroch škôlok v Mosonmagyaróvári uviedli, že majú dieťa so slovenským štátnym občianstvom, vo väčšine z nich išlo o jedno dieťa, do škôlky Ózikes Óvoda chodili štyri deti, okrem nich boli do škôlky zapísané dve deti, ktoré chodia do materskej školy od septembra tohto roka. Vo všetkých prípadoch platí, že rodičia detí, často aj starí rodičia bývajú v Mosonmagyaróvári, teda ide o deti z rodín, ktoré sa presídlili do Maďarska. Vo všetkých materských školách uviedli, že deti buď po maďarsky vedia, alebo ak nie, tak sa rýchlo učia, veď rodičia, starí rodičia už jazyk ovládajú, a ak ním nehovoria plynule, tak sa ho učia. Je to dôležitý faktor, veď učiteľky musia s rodičmi komunikovať.

Materské školy, ktoré nemajú dieťa so slovenským štátnym občianstvom, takéto deti nemali ani doteraz a ani neskôr ich neočakávajú napriek tomu, že do tohto regiónu sa sťahuje čoraz viac rodín so slovenským občianstvom. Riaditeľky škôlok, ktoré už túto skúsenosť majú, uviedli, že slovenské deti sa u nich objavili pred 1–2 rokmi, ale neočakávajú, že by v budúcnosti mali „veľký nával“. Dodali, že časť presídlených rodín dieťa ešte len plánuje, keďže ide o mladé manželské páry, preto môže o niekoľko rokov počet detí škôlkarského veku vzrásť, no vonkoncom nie je isté, že služby využijú v Maďarsku, keďže aj dnes je príznačné, že rodičia chodia za prácou na Slovensko a deti berú so sebou.

V Materskej škole v Rajke boli naše skúsenosti úplne iné, podľa riaditeľa malo na jar roku 2010 z 93 škôlkarov 13 slovenské štátne občianstvo, čo je výrazne vysoké číslo. Ich počet od vstupu do Európskej únie rastie, predtým mali ročne 1–2 deti. Materská škola za svoju „popularitu“ vďačí zrejme aj tomu, že v škôlke pracuje aj učiteľka, ktorá sa do Maďarska presídlila dávnejšie a hovorí po slovensky, väčšina detí chodí do jej skupiny, hoci sa nájdu aj rodičia, ktorí svoje deti zapisujú do vyslovene maďarskej triedy, aby sa deti naučili jazyk. Riaditeľ nevedel, či deti budú chodiť v Maďarsku aj na základnú školu, táto otázka bude aktuálna o 1–2 roky.

Súhrnne môžeme povedať, že v dvoch skúmaných obciach sa v materských školách úplne líši počet detí so slovenským štátnym občianstvom, v polovici škôlok v Mosonmagyaróvári takéto deti nie sú a ani neočakávajú, že sa v budúcnosti táto požiadavka objaví. Na rozdiel od toho v Rajke neustále stúpa počet detí so slovenským štátnym občianstvom, zrejme aj preto, že v materskej škole pracuje učiteľka so slovenským materinským jazykom, preto do nej rodičia zapisujú svoje deti smelšie, keďže dieťa sa zúčastňuje aj na zamestnaniach v slovenskom jazyku.

2.4. Skúsenosti základných a stredných škôl

Počas výskumu sme oslovili základné školy v Mosonmagyaróvári (9 škôl, v troch z nich sa vyučuje aj na stredoškolskej úrovni), Rajke (1) a Dunakiliti (1), pričom informácie nám neposkytli len dve školy v Mosonmagyaróvári.

Piati riaditelia oslovených škôl nás informovali o tom, že sa na ich škole učia alebo učili žiaci so slovenským štátnym občianstvom. Na Základnej škole Ferenca Móra sa v školskom roku 2009/2010 učili celkovo štyria žiaci so slovenským štátnym občianstvom, od septembra sa ich počet zvýšil ešte o jedného. Rodiny všetkých detí bývajú v Maďarsku, žiaci ovládajú

maďarčinu na dobrej úrovni, hoci v pravopise majú nedostatky, tie sa však dajú vyriešiť, preto je ich účasť vo vzdelávacom procese bezproblémová. Školné platiť nemusia. Jeden zo žiakov chodil v Maďarsku aj do škôlky, riaditeľ očakáva, že žiaci absolvujú v Maďarsku aj stredoškolské štúdium.

Už v predchádzajúcom výskume na Gymnázium Lajosa Kossutha (Reisinger, informácie z rokov 2009/2008) sme skonštatovali, že na škole sa v každom školskom roku učí priemerne 10–15 žiakov, každý rok sú prijatí 2–3 žiaci, väčšina žiakov dochádza zo Slovenska a býva na internáte, teda túto školu nenavštevujú prevažne deti presídlených rodín. Na základe najnovších údajov však v posledných troch školských rokoch na školu noví žiaci so slovenským štátnym občianstvom už neprišli, na jar 2010 sa na gymnázium učili len traja žiaci so slovenským štátnym občianstvom. Podľa predchádzajúcich vyhlásení riaditeľa to nie je prekvapujúce, v roku 2008 totiž povedal, že pokles počtu žiakov očakáva, lebo aj na Slovensku klesá počet žiakov, respektíve škola za týchto žiakov nedostane normatívy, teda sa jej neoplatí ich vzdelávať. Dodáme ešte, že výskum v roku 2008 ukázal (Reisinger 2009), že žiaci so slovenským štátnym občianstvom majú väčší záujem o odborné vzdelávanie než o gymnaziálne štúdium.

Na Základnej škole, strednej odbornej škole a odbornom učilišti Jánosa Hallera sa v predchádzajúcom školskom roku učil jeden žiak, maturoval v roku 2009, býval na Slovensku, no školné platiť nemusel. Škola neočakáva, že v budúcnosti bude mať žiakov so slovenským štátnym občianstvom. Podobne aj na Piaristickej základnej škole a gymnázium v Mosonmagyaróvári mali v minulosti jedného žiaka so slovenským štátnym občianstvom (pred 8 rokmi), dnes sa na nej slovenskí žiaci neučia, no riaditeľ sa domnieva, že v ďalekej budúcnosti to nie je vylúčené.

Na Základnej škole v Rajke sa v uplynulých rokoch ustálil počet žiakov so slovenským občianstvom, aj dnes sa na škole učia tri deti z rodín, ktoré sa do Rajky presídlili, školné platiť nemusia. Podľa riaditeľa sa žiaci dokážu dobre adaptovať, a keď začnú chodiť do školy v Maďarsku, štúdium v krajine aj dokončia, hoci sa stáva, že sa medzitým predsa len vrátia učiť sa na Slovensko alebo skladajú skúšky aj na Slovensku, aby mali aj slovenské vysvedčenie. Deti vzdelávajúce sa na tejto škole po maďarsky viac-menej vedia, hoci sa stalo, že sa do Maďarska presídlila rodina s nemaďarskou národnosťou, teda ani rodičia maďarčinu poriadne neovládali, preto bola komunikácia s nimi ťažká. Podľa riaditeľa je však cieľom týchto rodičov, aby sa aj oni, ako aj ich deti čo najskôr adaptovali, preto chodia, napríklad, na kurzy maďarčiny, aj ich deti sa vzdelávajú v maďarskom jazyku, na škole sa slovenčina osobitne nevyučuje. Riaditeľ informoval aj o tom, že sú pripravení na nárast slovenských žiakov na škole, už sa rokovalo aj o tom, že prijmu učiteľku so znalosťou slovenčiny.

Na ostatných školách sa dnes neučia slovenskí štátni občania, neučili sa ani doteraz a z rozhovorov vysvitlo, že ani neočakávajú, že v budúcnosti budú mať slovenského žiaka, preto sa školy na to ani nepripravujú.

Vo výskume z roku 2008, ktorý som už spomínala (boli v ňom oslovené všetky prihraničné stredné školy), sme sa pýtali na názor riaditeľov na vzdelávanie slovenských štátnych občanov. Výsledky boli najmä takéto:

- Ich vzdelávanie treba podporovať najmä na školách ponúkajúcich také štúdium, ktoré na slovenskej strane chýba, v prvom rade by bolo potrebné podporovať stredné odborné školy, veď študovať na gymnázium môžu aj na Slovensku. Tým, že prídu do Maďarska, znižujú počet maďarských žiakov na Slovensku, čo môže ďalej prehĺbiť neľahkú situáciu maďarských škôl na Slovensku.
- Sprísnenie školského zákona z roku 2007 mnohí interpretovali ako pokus maďarského štátu znížiť počet zahraničných žiakov, teda aj Maďarov zo Slovenska.

- Viacerí riaditelia sa domnievali, že žiaci odchádzajú študovať do Maďarska najmä z prestíže a historických dôvodov.
- Jeden z riaditeľov škôl podčiarkol, že záujem zahraničných Maďarov o vzdelávanie v Maďarsku by sa mal v rámci vzdelávania zahraničných študentov v Maďarsku posudzovať osobitne, veď ich situácia je špecifická, majú síce zahraničné štátne občianstvo, ale ich národnosť je maďarská. Preto škola od nich nežiada školné, no štát by mal ich vzdelávanie podporovať.
- Menšia skupina oslovených škôl sa k otázke stavia neutrálne, to, že sa na ich škole učia žiaci zo Slovenska pre nich nepredstavuje ani výhodu, ani nevýhodu, majú také isté práva a povinnosti ako žiaci z Maďarska.
- Takmer každý riaditeľ podčiarkol, že do Maďarska prichádzajú študovať veľmi nadané deti, ktoré podávajú nadpriemerné výkony, nie je spešne sa adaptujú.
- Viacerí upozornili na to, že je potrebná jednotná a jednoznačnejšia právna norma.

3. SITUÁCIA V MAĎARSKOM VYSOKOM ŠKOLSTVE Z HĽADISKA POSTAVENIA ZAHRA NIČNÝCH POSLUCHÁČOV

3.1. Zákonná úprava – práva zahraničných štátnych občanov

V zmysle 39. paragrafu zákona číslo CXXXIX o *vysokom školstve* z roku 2005 majú právo pokračovať v štátom financovanom štúdiu osoby s právom na slobodný pohyb a pobyt v Európskom ekonomickom priestore a ich rodinní príslušníci; utečenci, osídlenci a presídlenec, ktorí žijú na území Maďarskej republiky; zahraniční štátni občania, ktorí majú na základe medzinárodnej zmluvy rovnaké postavenie ako maďarskí štátni občania a štátni občania tých krajín, v ktorých na základe princípu reciprocity môžu na vysokých školách študovať Maďari. Na základe vyššie povedaného majú teda žiaci zo Slovenska rovnaké právo študovať na maďarskej vysokej škole ako mladí ľudia z Maďarska.

Na základe interview na ministerstve majú žiaci zo Slovenska možnosť získať takmer takú istú podporu ako Maďari, môžu dostať štátne štipendium, študijné štipendium, ako aj sociálnu podporu v prípade, že priamy živiteľ poslucháča vykonáva v Maďarsku zárobkovú činnosť. Zahraniční študenti však nemôžu získať študentskú pôžičku.

3.2. Niekoľko charakteristických údajov

Cieľom podkapitoly je krátko oboznámiť s tým, ako sa v uplynulých rokoch utváral počet zahraničných študentov na maďarských vysokých školách. Doterajšie výskumy (Szemerszki 2005) a zber údajov už konštatovali, že vo vysokom školstve je väčšina zahraničných študentov. V školskom roku 2008/2009 využívalo služby maďarských vzdelávacích inštitúcií celkovo 25 206 žiakov, 14 830 z nich študovalo na vysokej škole (58,8% zahraničných poslucháčov), čo v tomto školskom roku predstavovalo 3,9% všetkých vysokoškolských poslucháčov.

Ako to ukazuje tabuľka číslo 3 a graf číslo 1, počet zahraničných poslucháčov na rozdiel od maďarských žiakov výrazne neklesol, naopak, na dennom štúdiu ich počet neustále rastie. V uplynulých 13 rokoch tvorili slovenskí občania priemerne 13% zahraničných študentov. Kým na dennom štúdiu počet zahraničných študentov od roku 1995 ročne vzrástol v že od prelomu tisícročí je medzi poslucháčmi viac študentov denného štúdia (55,25% 2001/2002; 63,8%

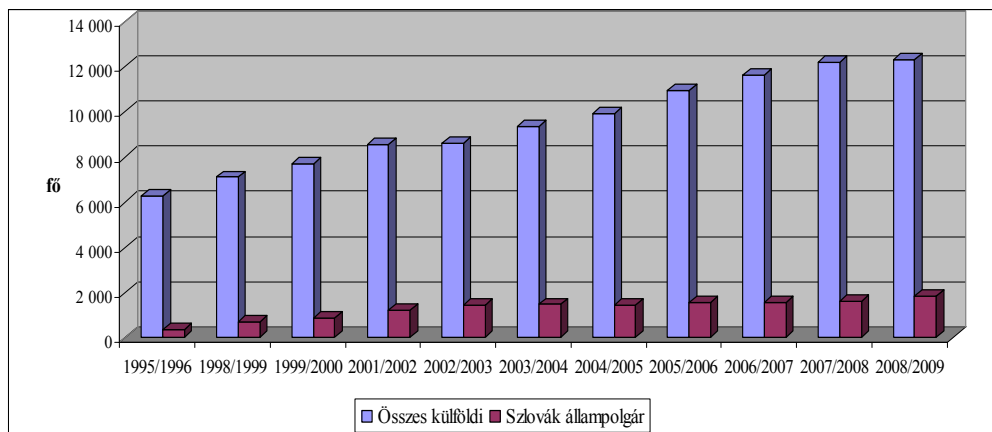
2008/2009), v prípade zahraničných študentov sú pomery v porovnaní ku všetkým poslucháčom väčšie. Kým v školskom roku 2001/2002 bolo na dennom štúdiu 58,3% slovenských poslucháčov, v školskom roku 2008/2009 to už bolo 77,5%. Odborníci z ministerstva očakávali, že po vstupe do EÚ sa výrazne zvýši počet zahraničných študentov, avšak, hoci je rast neustály, v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi nie je väčšia intenzita vôbec citeľná.

Tabuľka číslo 3. Počet všetkých, zahraničných a slovenských štátnych občanov, ktorí sa v školských rokoch 2001/2002 – 2008/2009 vzdelávali na maďarských vysokých školách

	Všetci poslucháči	Zahraniční poslucháči	Poslucháči denného štúdia	Zahraniční poslucháči denného štúdia	Všetci slovenskí štátni občania	Slovenskí občania na dennom štúdiu
2001/2002	349 301	11 783	192 974	8 556	2 071	1 208
2004/2005	421 520	13 601	225 512	9 946	2 341	1 430
2006/2007	416 348	15 110	238 674	11 618	2 296	1 633
2008/2009	381 033	14 830	242 928	12 317	2 357	1 827

Prameň: Štatistické informácie – Vysoké školstvo 2001/2002, 2004/2005, 2006/2007, 2008/2009.

Graf číslo 1. Počet všetkých zahraničných poslucháčov a slovenských štátnych občanov na dennom štúdiu na maďarských vysokých školách v rokoch 1995/1996 – 2008/2009



Prameň: Štatistické informácie – Vysoké školstvo 2001/2002, 2008/2009.

Vysvetlivky:

Fő: Počet poslucháčov

Összes külföldi: Všetci zahraniční študenti

Szlovák állampolgár: Slovenskí štátni občania

3.3. Praktické skúsenosti

Výskum v roku 2008 sa týkal aj vysokoškolských inštitúcií (Reisinger 2009), okrem iného sme v ňom dostali odpoveď na otázku, aký je v nich počet poslucháčov so slovenským štátnym

občianstvom a aké sú s nimi skúsenosti. Výskum spred dvoch rokov na jar 2010 doplnil rozhovor na ministerstve.⁴ Výskum priniesol najmä tieto výsledky.

Prijímacie pohovory zahraničných študentov sa výrazne nelíšia od prijímacích pohovorov maďarských maturantov. Rozdiel je v tom, že maturitné skúšky zahraničných študentov maďarský vysokoškolský systém akceptuje ako maturitu stredného stupňa. Ak je na prijatie na vysokú školu potrebná maturitná skúška vyššieho stupňa, tak sa žiak musí v Maďarsku prihlásiť na maturitnú skúšku vyššieho stupňa. Okrem toho sa pred dvoma rokmi zmenila aj prax započítania bodov za jazykovú skúšku. Maďari zo Slovenska na rozdiel od minulosti už nezískajú body za jazykovú skúšku automaticky na základe maturitnej skúšky zloženej na Slovensku, získajú ich len v prípade, ak maturitnú skúšku zložili v škole s vyučovacím jazykom slovenským. Túto prax – na základe skúseností ministerstva – pokladajú študenti za nespravodlivú, lebo absolventi maďarských stredných škôl sú diskriminovaní, keďže sa ich maturita neakceptuje ako skúška zo slovenského jazyka vyššieho stupňa. Podľa informácií ministerstva však školy pri diplome už majú možnosť akceptovať maturitu ako jazykovú skúšku, ktorá je podmienkou získania diplomu.

Poslucháči so slovenským štátnym občianstvom majú možnosť vo forme štipendia (čiastkové štúdium) stráviť maximálne polrok (no vo všeobecnosti 1–3 mesiace) na maďarskej vysokej škole. Cieľom je oboznámenie sa s maďarským odborným jazykom, vypracovanie diplomovej práce. Do školského roka 2005/2006 bola táto možnosť pomerne populárna, no odvtedy ju v jednom školskom roku využije približne 20 študentov.

Slovenskí študenti sú o možnostiach štúdia v Maďarsku informovaní viacerými spôsobmi:

- Väčšina maďarských vysokých škôl robí nábor na slovenských stredných školách, najmä odvtedy, čo na nich klesol počet maďarských študentov.
- Na Slovensku okrem toho funguje informačná služba o možnostiach vzdelávania v Maďarsku (služba funguje aj v ostatných susedných krajinách). Od 1. januára 2008 prevzali úlohy dovtedajšej siete kancelárií Agora zahraničné informačné kancelárie, na Slovensku pracuje Združenie za spoločné ciele (www.szakc.sk). Cieľom tohto občianskeho združenia je okrem iného informovať o maďarskom vysokoškolskom systéme, prijímacích pohovoroch, maďarskom maturitnom systéme, štipendijných možnostiach týkajúcich sa čiastkového štúdia alebo študijného pobytu a o možnostiach vzdelávania sa na európskych vysokých školách.

V skúmanom regióne pracuje na maďarskej strane hranice jedna vysoká škola, Poľnohospodárska a potravinárska fakulta Západomaďarskej univerzity v Mosonmagyaróvári,⁵ kde od prelomu tisícročí klesol, hoci v malej miere, počet študentov so slovenským štátnym občianstvom, v školskom roku 2007/2008 ich bolo 47. Dôvod úbytku študentov sa presne posúdiť nedá, môže ísť o súhrn viacerých faktorov (napr. zmena ponuky vzdelávania, výsledky prihlásených atď.).

Väčšina poslucháčov je na dennom štúdiu. Viacerí získavajú na fakulte vzdelanie rôzneho stupňa, teda po získaní vysokoškolského diplomu sa prihlásia na ďalšie odborné vzdelávanie (vzdelávanie odborných inžinierov), alebo pokračujú v doktorandskom štúdiu. Študenti, ktorí sa hlásia na školu zo Slovenska, sú väčšinou prijatí, dokonca sa ich prijímacie pohovory osobitne sledujú. Univerzita robí medzi študentmi zo Slovenska nábor, resp. dobré meno školy šíria

⁴ Interview s László Benkedom, 24. marec 2010, Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť.

⁵ Interview: 22. apríl 2008, Západomaďarská univerzita, Poľnohospodárska a potravinárska fakulta, Mosonmagyaróvár, József Orbán, vedúca študijného oddelenia.

aj študenti. Na základe informácií univerzity približne polovica študentov zostáva v Maďarsku, čoraz častejšie sú rozhodujúcim aspektom rodinné, a nie odborné otázky. Na základe toho je zrejme, že väčšina tunajších žiakov na štúdium dochádza, teda nejde o deti z presídlených rodín.

4. ZDRAVOTNÍCTVO

4.1. Právna úprava

V prípade využitia zdravotníckych služieb v Maďarsku môžeme vymedziť štyri rôzne možnosti:

- zahraničný štátny občan sa dočasne zdržuje v Maďarsku, služby využije počas svojho pobytu,
- zahraničný štátny občan príde do Maďarska s cieľom využiť zdravotnícke služby,
- zahraničný študent vzdelávajúci sa v Maďarsku navštívi lekára v Maďarsku,
- zdravotnícke služby využije zahraničný štátny občan, ktorý sa usadil v Maďarsku.

V Maďarsku môžu podobne ako maďarskí štátni občania využiť zdravotnícku starostlivosť všetci občania, ktorí sa z hľadiska poistenia pokladajú za tuzemcov, okrem iného teda aj osídlení štátni občania (www.oep.hu). Zahraničný študent má právo využiť zdravotnícku starostlivosť, ak sa vzdeláva na dennom štúdiu alebo je poslucháčom vysokej školy na základe ministerského štipendia. Ten, kto tieto podmienky nespĺňa, môže využiť zdravotnícke služby len na základe dohody so zdravotnou poisťovňou (www.oep.hu).

Tí, čo sa v Maďarsku zdržujú dočasne, môžu isté služby využiť na základe Európskej karty zdravotného poistenia.

4.2. Praktické skúsenosti

Na základe rozhovorov v nemocnici v Mosonmagyaróvári a so všeobecnou lekárkou v Dunakiliti a Feketeerdő (august 2010) môžeme povedať, že slovenskí štátni občania, ktorí sa presídlili do skúmanej oblasti, zatiaľ zdravotnícke služby v Maďarsku nevyužívajú, nemajú záujem ani o služby všeobecného lekára, ani nemocnice. V oboch obciach pôsobí tá istá všeobecná lekárnica, ktorá má v regióne aj pohotovosť. Podľa lekárky sa v minulosti, keďže videli vysoký počet presídlených občanov, báli jazykových ťažkostí, no doteraz sa u nich v ambulancii slovenskí štátni občania neobjavili. Dôvod je podľa nej ten, že bývajú blízko Slovenska, preto chodia radšej k lekárovi tam, respektíve je zrejme aj to, že majú zdravý životný štýl, preto je pravdepodobné, že nemajú veľa zdravotných problémov. Dodáva však, že naďalej sa trochu obávajú jazykových problémov, veď súčasná tendencia sa môže hocikedy obrátiť a zdravotné služby budú využívať v Maďarsku. Faktom je však aj to, že veľká časť z nich má maďarskú národnosť, hovoria po maďarsky, teda to v budúcnosti nebude závažný problém.

Riaditeľ nemocnice v Mosonmagyaróvári má podobné skúsenosti, aj jeho prekvapilo, že slovenskí štátni občania nevelmi využívajú zdravotnícke služby v Maďarsku (dodáva však, že ani presídlení Rakúšanania), aj na pohotovosť idú radšej na Slovensko. Riaditeľ zdôraznil, že by rád spolupracoval so zdravotníckymi zariadeniami na Žitnom ostrove (takáto spolupráca existuje napr. medzi štúrovskou a ostrihomskou nemocnicou, hoci zatiaľ sa týka len niekoľkých pacientov ročne), nemocnica má voľné poistné kapacity, dokázala by ošetriť aj slovenských štátnych občanov, ak by to bolo potrebné, vedela by zamestnať aj slovenské zdravotné sestry.

Riaditeľ vidí dve možnosti budúcej spolupráce. Na jednej strane by sa vo forme modelovej spolupráce dali vytvoriť pravidelné denné kontakty medzi nemocnicami na oboch stranách hranice, nemocnica by rada využila aj odbornú pomoc (napr. od inštitúcií, ktoré vykonávajú tento výskum). Na druhej strane je všeobecne známe, že na Slovensku chýbajú služby v oblasti doliečovania a fyzioterapie, pričom nemocnica v Mosonmagyaróvári má nevyužívané kapacity, spolupráca by teda bola možná aj v tejto oblasti, no podľa slov riaditeľa by na to, prirodzene, bolo potrebných ešte veľmi veľa rokovania.

5. SÚHRN, NÁVRHY

Štúdia skúmala, za akých podmienok môžu slovenskí štátni občania v bratislavskej aglomerácii na maďarskej strane hranice využiť vzdelávacie a zdravotnícke služby, ako aj to, do akej miery je to pre školy a lekárov problém. Počas výskumu sme zistili, že na maďarskej strane je aktuálny prieskum tejto otázky najmä v oblasti školstva, keďže presídlené rodiny zatiaľ využívajú zdravotnícke služby na Slovensku.

Ako sme konštatovali v úvode štúdie, v školstve vyvstávajú iné problémy, ak sa dieťa zúčastňuje na vyučovacom procese tak, že pritom žije na Slovensku a iné, ak sa rodina presídlila do Maďarska. Výsledky súčasného výskumu sú v súlade s doterajšími výskumami (Kováts – Medjesi 2005; Reisinger 2009), do materských a základných škôl chodia najmä deti, ktoré sa s rodičmi presídlili do Maďarska, kým na vysoké školy študenti väčšinou dochádzajú z prihraničných oblastí. Na základe výskumov v regióne môžeme konštatovať, že takmer polovica základných a stredných škôl doteraz nemala a ani teraz nemá skúsenosť so vzdelávaním slovenských štátnych občanov a na základe rozhovorov môžeme vyhlásiť, že ani neočakávajú, že sa v budúcnosti vo vzdelávacom procese zahraniční žiaci objavia, preto ani nepodnikajú nijaké kroky, aby sa pripravili na prípadné jazykové problémy alebo ťažkosti s adaptáciou žiakov. Treba však dodať, že to nie je problém ani v tých inštitúciách, do ktorých chodia deti so slovenským štátnym občianstvom, na jednej strane preto, že ich nie je veľa, na druhej strane preto, lebo väčšina zahraničných žiakov komunikuje po maďarsky. Z hľadiska prípravy je v inej situácii Materská škola a Základná škola v Rajke, v materskej škole je slovenská vychovávateľka, teda aj rodičia do nej smelšie zapisujú deti, ktoré nehovoria plynulo po maďarsky, veď komunikácia je vyriešená. Aj na základnej škole sú pripravení na to, že vzrastie počet slovenských školákov, prebiehali aj rokovania o prijatí slovenskej učiteľky.

Vo verejnom školstve je dôležitá otázka školného, veď ako sme to načrtli v úvode štúdie, vzdelávanie zahraničných žiakov nie je vždy bezplatné. Verejné školstvo je bezplatné len v prípade, ak rodičia vykonávajú v Maďarsku zárobkovú činnosť, to však väčšinou platí len pri presídlených rodinách. Aj predchádzajúci (Reisinger 2009), ako aj tohoročný výskum dokazuje, že väčšina skúmaných vzdelávacích inštitúcií nepožaduje školné ani v prípade, že žiak býva so svojimi rodičmi na Slovensku. Na ministerstve nám povedali, že v posledných dvoch rokoch viac dbajú na dodržiavanie zákona, avšak priznali, že by bolo potrebné prehodnotiť a právne ukotviť aj otázku cezhraničného vzdelávacieho pohybu, veď ten je čoraz častejší nielen pozdĺž slovenskej, ale aj ostatných hraníc.

V oblasti vysokého školstva skôr platí, že poslucháči bývajú na Slovensku a cestujú za štúdiom do Mosonmagyaróváru. Vo všeobecnosti je ich cieľom nájsť si s maďarským diplomom zamestnanie na maďarskej strane hranice, nakoľko plánujú dlhší čas žiť v Maďarsku.

Načrtnutá situácia vo verejnom školstve, ako aj vo vysokoškolskom sektore navodzuje dôležitú a veľmi aktuálnu otázku, ktorá môže v tejto oblasti ovplyvniť aj spoluprácu medzi oboma

krajinami. Aj na ministerstve zdôraznili, že žiaci so slovenským štátnym občianstvom vzdelávajúci sa v maďarskom školskom systéme v konečnom dôsledku odčerpávajú žiakov z maďarských škôl na Slovensku, čo nie je šťastné z dvoch aspektov. Na jednej strane aj na Slovensku klesá počet detí, teda aj počet žiakov, na druhej strane maďarské školy na Slovensku neraz bojujú o svoje prežitie, preto ak žiak zo Slovenska odíde za vzdelaním do Maďarska, môže sa situácia ešte zhoršiť. Je však nesporným faktom, že miesto svojho vzdelávania si každý určuje sám, využívajúc svoje právo slobodného výberu školy, teda ak sa rozhodne študovať v zahraničí, tak mu v tom nič nebráni. V tomto prípade môžu byť individuálne a spoločenské ciele v rozpore, čo je z hľadiska problematiky maďarského školstva na Slovensku veľmi dôležitý faktor.

Riešeniu situácie by pomohlo napríklad aj to, keby vzdelávacie inštitúcie v oboch krajinách vnímali tieto procesy v zrkadle údajov, na jednej strane by aj maďarské školy mali predstavu o tom, kto bude mať podľa očakávania záujem vzdelávať sa na nich a vedeli by sa na to aj pripraviť. Na druhej strane by aj slovenská strana mala informácie, koľko žiakov má záujem vzdelávať sa v Maďarsku, školy by sa tak dokázali pripraviť na vzájomnú komunikáciu o prebiehajúcich procesoch, v prípade potreby by mohli skvalitniť marketing na udržanie žiakov. Prirodzene, sú potrebné aj rokovania a komunikácia medzi vzdelávacími inštitúciami oboch krajín, na jednej strane preto, aby sa dala riešiť vyššie spomínaná kontradikcia, na druhej strane preto, aby boli zmapované tieto prihraničné pohyby. Nie je šťastné, ak inštitúcie berú do úvahy len záujmy jednej strany, dotknuté vzdelávacie inštitúcie by mohli vytvoriť spoločné vzdelávania a programy, čím by sa napr. vyriešilo aj to, že žiak sa učí v jednej krajine, no skúšky skladá aj vo vzdelávacej inštitúcii druhej krajiny.

Súhrnne treba vyhlásiť, že neskôr, hoci dnes je intenzita ešte malá, sa dá očakávať rastúca tendencia prítomnosti slovenských štátnych občanov v maďarskom zdravotníckom a školskom systéme. Preto sa treba v každom prípade pripraviť na to, aby tento proces nehatili jazykové a iné bariéry, na čo je však potrebná spolupráca a komunikácia medzi zainteresovanými osobami v oboch krajinách.

POUŽITÁ LITERATÚRA

Školský zákon číslo LXXIX z roku 1993

Zákon číslo CXXXIX z roku 2005 o vysokých školách

Kováts, András – Medjesi, Anna: Magyarajkú, nem-magyar állampolgárságú tanulók nevelésének, oktatásának helyzete a magyar közoktatásban (Situácia vo výchove a vzdelávaní maďarsky hovoriacich žiakov s nemaďarským štátnym občianstvom vo verejnom školstve). Budapešť, 2005, www.nekmi.gov.hu. Stiahnuté: 12. apríla 2010.

Oktatás-statisztikai Évkönyv 2004/2005 (Školská štatistická ročenka). Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť, 2005.

Oktatás-statisztikai Évkönyv 2006/2007 (Školská štatistická ročenka). Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť, 2007.

Oktatás-statisztikai Évkönyv 2008/2009 (Školská štatistická ročenka). Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť, 2009.

Reisinger, Adrienn (2009): Szlovák–magyar határon átnyúló oktatási kapcsolatok (Slovensko-maďarské vzdelávacie cezhraničné kontakty). Hardi, Tamás–Tóth, Károly (red.) Határaink mentén (Pozdĺž našich hraníc). Fórum inštitút pre výskum menšín, Šamorín, 2009, s. 101 – 130.

Statisztikai tájékoztató – Felsőoktatás 2001/2002 (Štatistické informácie – Vysoké školstvo 2001/2002). Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť, 2002.

Statisztikai tájékoztató – Felsőoktatás 2004/2005 (Štatistické informácie – Vysoké školstvo 2004/2005). Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť, 2005.

- Statisztikai tájékoztató – Felsőoktatás 2006/2007 (Štatistické informácie – Vysoké školstvo 2006/2007).
Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť, 2007.
- Statisztikai tájékoztató – Felsőoktatás 2008/2009 (Štatistické informácie – Vysoké školstvo 2008/2009).
Ministerstvo školstva a kultúry, Budapešť, 2009.
- Szemerszki, Marianna: Külföldi hallgatók Magyarországon (Zahraniční poslucháči v Maďarsku).
Educatio, 2., 2005, s. 320 – 333.

Internetové pramene:

www.oep.hu
www.szakc.sk

Interview:

22. apríl 2008, Západomaďarská univerzita, Poľnohospodárska a potravinárska fakulta, Mosonmagyaróvár, Józsefné Orbán, vedúca študijného oddelenia
24. marec 2010, Sekretariát zahraničných Maďarov Ministerstva školstva, Budapešť
Viktor Szantner, szantner.viktor@okm.gov.hu, 30/941-1595
László Benked, benked.laszlo@okm.gov.hu, 06 1 7954-198
Annamária Király, kiraly.annamaria@okm.gov.hu, 06 1 7954-397
9. apríl 2010, Materská škola a Základná škola Ernő Békefiho, Rajka
riaditeľ János Farkas
Telefón: 96/567-010
E-mail: iskola@bekefi-rajka.sulinet.hu
16. jún 2010, Materská škola Kékcinke, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Tünde Tisza, 96/211-899
16. jún 2010, Materská škola Majoroki, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Marianna Rikker Gráflné, 96/211-877
16. jún 2010, Materská škola Őzikés, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Erzsébet Zajcsics Kocsisné, 96/206-533
16. jún 2010, Materská škola Hildegárd, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Lászlóné Fehér, 96/211-465
16. jún 2010, Materská škola Ostermayer, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Ildikó Sury Czirákné, 96/211-567
16. jún 2010, Materská škola Vackor, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Józsefné Hári, 96/215-970
16. jún 2010, Základná škola Imre Ujhelyiho, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Jánosné Gálos, 96/217-674
16. jún 2010, Základná škola, stredná odborná škola a stredné odborné učilište Jánosa Hallera, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Edit Kollárits Sárköziné, 96/213-222

17. jún 2010, Základná škola Dr. László Batthyány-Strattmana, Dunakiliti
riaditeľ Tamás Réder, 96/576-083

17. jún 2010, Materská škola Bóbita, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Tünde Lantos, 96/206-540

17. jún 2010, Hudobná škola Mihály Mosonyiho, Mosonmagyaróvár
riaditeľ Mihály Farkas, 96/576-538

23. jún 2010, Piaristická základná škola a gymnázium, Mosonmagyaróvár
riaditeľ István Farkas, 30/510-0504, istvan.farkas1@citromail.hu

24. jún 2010, Materská škola Lurkovár, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Erika Takács Káléné, 96/211-111

27. jún 2010, Základná škola Ferenca Móra, Mosonmagyaróvár
riaditeľ Zoltán Makk, 96/566-200, info@moraiskola.hu

1. júl 2010, Gymnázium Lajosa Kossutha, Mosonmagyaróvár
riaditeľ Dr. Károly Hansági, 96/576-470, klg.igazgato@t-online.hu

5. júl 2010, Základná škola Istvána Feketehe, Mosonmagyaróvár
riaditeľka Andrásné Mandl, 96/217-016, fekete.movar@freemail.hu

13. august 2010, Poliklinika nemocnice Karolina, Mosonmagyaróvár
riaditeľ Dr. Tamás Vermes, 96/574-600

16. august 2010, Ambulancia všeobecného lekára, Dunakiliti, Feketeerdő
MUDr. Natasa Rimóczi, 20/804-3002

Preklad: Galina Sándorová