

A HORVÁT–MAGYAR HATÁR MENTI EGYÜTT- MŰKÖDÉS KÉT MIKRO REGIONÁLIS ESETE, BARCS ÉS A MAGYAR–HORVÁT–SZLOVÉN HÁRMAS HATÁR PÉLDÁJÁN

(Two Micro-regional Cases for Croatian–Hungarian
Transborder Co-operation, through the Examples of Barcs and
the Hungarian–Croatian–Slovenian Tripartite Border)

BALI LÓRÁNT

Kulcsszavak:

határmentiség Barcs magyar–horvát–szlovén határ háromszög schengeni övezet

A horvát EU csatlakozási tárgyalások nagy valószínűséggel 2011-ben lezárulnak. Így már csak egy jelentős lépés választja el déli szomszédunkat az egységes „schengeni térbe” való kapcsolódástól. Ez adta a legnagyobb aktualitását annak, hogy megvizsgáltuk Barcs és a magyar–horvát–szlovén határ jövőbeli „határtalan” lehetőségeit. Két speciális esetről van szó: közvetlenül egy folyami határ mellett elhelyezkedő kisvárosról és egy egykor egységes társadalmi-gazdasági teret alkotó Zala vármegye egymástól elszakított területeiről.

Bevezető

A horvát–magyar határ hazánk egyik sajátos határszakasza. Az elmúlt másfél évszázadban jelentős minőségi változásokon ment keresztül. Az 1868-as kiegyezésnek megfelelően csak közigazgatási határ volt, tényleges adminisztratív gátat nem jelentett. A trianoni békediktátum után sem bírt elválasztó jelleggel a társadalmi-gazdasági kapcsolatok elmélyítése szempontjából. A második világháború után azonban hazánk kapcsolata a „külön utas” Jugoszláviával elhidegült, az enyhülés csak a hatvanas években kezdődött meg. Az államszocializmusban a gazdasági fejlesztések perifériájának számított a terület, amely nem hogy beruházásban nem részesült, de még a tőke elvonás színterévé is vált (*Golobics* 1995).

A rendszerváltozás, illetve a délszláv polgárháború után megnyíltak a lehetőségek a déli szomszédunkkal való intenzív mikro-regionális kapcsolatok kiépítésére. Franjo Tuđman 1999-es halála után Horvátország kinyilvánította az uniós csatlakozás iránti politikai szándékát (*Sanader* 2000). Mind Horvátország „új” érdekei, mind az Európai Unió érdekei közös nevezőre jutottak, amely lehetővé tette a közeledést. A „hol a helyünk Európában?” kérdés sikeres megválaszolása után elindulhatott a közeledés (2005. február 15.), amely az ország Unióba való meghívásával, majd a csatlakozási tárgyalások megindulásával teljesedett ki. Az EU és horvát politikuskok

is 2012-re becsülik a csatlakozás dátumát. 2008. március 13-án az Európai Bizottság az EC(2008)911-es határozatával elfogadta a 2007–2013 időszakra szóló Horvátország–Magyarország IPA Határon Átnyúló Együttműködési Programot, amelyben több mint 19 millió euró áll rendelkezésre. Ez már jelentős többletforrásokat tartalmaz az eddigi pályázati lehetőségekhez képest (Šimić 2005).

A horvát és a magyar határ mente laza tértextúrával rendelkezik, a horvát oldalon csak Eszék (Osijek) és a Kapronca (Koprivnica)–Csáktornya (Čakovec) várospár rendelkezik jelentős gazdasági és innovációs potenciállal. A magyar oldalon pedig csak Pécs és Nagykanizsa rendelkezik a megfelelő gazdasági és humán erőforrással. Tehát a határ menti terület túlnyomó része funkcionális várossal nem rendelkezik, és önerőből kevés dinamizáló tényezőt tud felmutatni.

Azonban két egyedi jelleggel bíró területen egészen más a helyzet: a Barcs–Virovitica (Verőce) várospár és a horvát–magyar–szlovén hármashatár esetében. E két ponton az eddigi tapasztalatok alapján lehetőség mutatkozik a továbblépésre. Jelen tanulmány célja, hogy e két példán keresztül mutassa be az alulról, helyből építkező kapcsolatok helyzetét és lehetőségeit a horvát–magyar határtérségben.

Határ menti vagy határon átnyúló kapcsolatok?

Horvát–magyar szempontból mindenképpen különbséget kell tennünk a határon átnyúló és a határ menti együttműködés között. A hiányos textúra következtében a horvát–magyar határ mente egyes szakaszain az átvonások mértéke statisztikailag alig kimutatható, vagy egyáltalán nem létezik. Ezeken a területeken nem beszélhetünk a klasszikus értelemben vett határ menti együttműködésről. A határ két oldalán lévő területek társadalmi-gazdasági kapcsolatai elenyészőek, nem eredményeznek társadalmi-gazdasági profitot. Azonban a szomszédos területek mikro- és mezo-regionális központjai között minden esetben tapasztalható valamilyen kétoldalú kapcsolat. Ezekben az esetekben már nem beszélhetünk határ menti kapcsolatokról, ezek az összefüggés-rendszerek már kimerítik a határon átnyúló kapcsolatok tényét, amelyeknél már egy tágabb területen feltételezett az interakció.

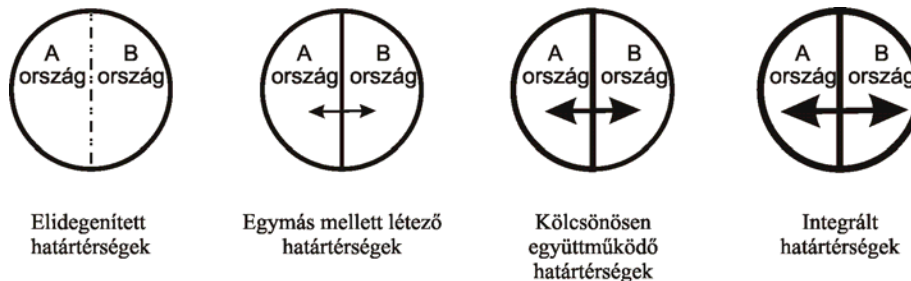
A határon átnyúló kapcsolatok előfordulása a tér azon szegmensére jellemző, ahol az államhatár jelenlétéből fakadó társadalmi-gazdasági összetevők összessége már csak gyengén vagy egyáltalán nem érzékelhető. Az itt lezajló interakciók általában az érintett országok valamely centrum vagy központi jellegű területéről indulnak ki, és ezek között a szereplők között bonyolódik le a tényleges együttműködés. A határon átnyúló kapcsolatok egy átfogóbb, nagyobb rendszert alkotnak a határ menti együttműködésnél. Az utóbbiak gyakorlatilag a határon átnyúló kapcsolatok azon fajtái, amelyek egy szűkebb határtérségben a centrum területektől általában távol valósulnak meg, legtöbbször perifériális helyzetben. Ide sorolható a Barcs–Virovitica várospár és a horvát–magyar–szlovén hármashatár is.

Ahogy már a fentiekben említettük, közvetlenül a határ mellett csak gyenge kontaktzóna jött létre, míg a határtól távolabb eső területek között néhányszor erősebb

kapcsolatok alakultak ki. Ez leginkább az ún. „effektív államterület” problematikájával van kapcsolatban (Pap 2005). Somogy és Baranya megye Dráva menti területei vonatkozásában és a Mura mentén is ez a probléma a rendszerváltozás óta folyamatosan fennáll.

1. ÁBRA

Interakciók a határ menti térségekben (Interactions in Transborder Areas)



Forrás: Hardi (2009, 30).

Mindezek ellenére megállapíthatjuk, hogy egy pozitív fejlődési folyamatnak (kisebb megszakításokkal) lehetünk tanúi az elmúlt másfél évtizedben. Hardi Tamás határosztályozási rendszerét alapul véve: az 1990-es években még egymás mellett létező horvát–magyar határtérségek elérték a kölcsönösen együttműködő szintet. A két ország között a stabilitás a jellemző és a társadalmi komplementerek elősegítik az interakciók fejlődését. A legfejlettebb szintet, az integrált határtérséget azonban még nem értük el. Nyomokban, ad hoc jelleggel tapasztalhatók bizonyos eredmények, ezek azonban az „integrált” fogalmat még nem merítik ki (1. ábra).

Kisváros a horvát–magyar határ mentén: Barcs

Történeti előzmények

Barcs helyzete sajátos, mivel az egyetlen olyan városunk, amely közvetlenül a horvát határ mentén fekszik, és határátkelőhellyel is rendelkezik, így az elsők között érzékelheti a határ mentén kialakuló és megnyilvánuló változásokat. Az együttműködés ezen határszakaszon több évszázados múltra tekint vissza, ebből az elmúlt utolsó hetven¹ év rendkívül változatos képet mutat. Előljáróban érdemes néhány dolgot felvázolni a település gazdasági szerepéről és tranzitközpont jellegéről az 1867/68-es kiegyezést követő századfordulón.

Barcs volt az egyetlen határon fekvő kikötőváros a Dráván, amely bekapcsolódott az országos vasúthálózatba. Mindennek növelte az értékét, hogy a város volt a folyó hajózhatóságának északi végpontja; az a hely, ahol a vízi út és a vasút összekapcsolódott. A határ mente² jelentős logisztikai központjaként funkcionált, szerepét

tovább növelte, hogy a század elején elkészült medencés kikötője, amely nagyobb kapacitással rendelkezett, mint az Eszékenél lévő téli kikötő (*Erdősi* 1971).

A dél-dunántúli országrészt a vasúti hálózatba kapcsoló pályák kiépítése a kiegyezés után gyorsan végbement. 1868-ban indult meg a Pécs–Barcs pálya létesítése, illetve még ugyanezen évben megnyitották a Barcs–Nagykanizsa vonalat. A birodalmi és a helyi érdekek is azt tartották a legfőbb célnak, hogy a meglévő hálózatot tovább bővítsék délkeleti irányba, bekapcsolva a délvidéki és az alföldi területeket is (*Ruzitska* 1964). Az Alföld–Fiumei Vasút negyedik ütemeként jött létre a Villány–Eszék–Dálja–Gombos–Zombor új, 133 km-es vonal (*Erdősi* 1986; *Majdán* 2005). A kialakult rendszer lehetővé tette a kapcsolatot a Dráva mente és a Mura mente számára az osztrák tartományokkal, amelyek a legnagyobb felvevő piacát jelentették a Szlavóniában, a Dráva-mentén és a Dél-Dunántúlon megtermelt mezőgazdasági termékeknek (*T. Mérey* 1979).

Barcs aktív kapcsolati rendszert épített ki a horvát területekkel, és a Trianon előtti időszakban is még számottevő gazdasági- és közlekedési központ funkciói is voltak. Az első világháborút követően a helyzet negatív változásnak indult, majd az ötvenes években érte el a mélypontját. A két világháború közötti időszakban a legnagyobb negatív változást a közigazgatási határ államhatárrá változása jelentette. Ettől fogva Barcs teljesen peremhelyzetbe került. A perifériális pozícióját tetézte a későbbiekben az ötvenes években kialakult jugoszláv–magyar viszonyrendszer is.

A határ mellett technikai akadályok kiépítésére is sor került, továbbá a határsávban folyamatos rendőri és katonai ellenőrzésekre kellett számítani. A két ország ellenséges politikai viszonyrendszeréből adódóan a gazdasági és kulturális kapcsolatok jelentősen visszaestek, leépültek. A Jugoszláviával kialakult ellenséges viszony nyomán a határ egyik oldalán sem került sor jelentős beruházásra. Jelentősen befolyásolta Barcs helyzetét, hogy a második világháború során lerombolták a Dráván lévő hidat, hiszen ez tovább növelte a város periférikus jellegét és déli irányú elzártságát. Az átkelő újraképzésére 1969. április 30-án került sor, ami jelentős előrelépést jelentett a város számára és megteremtette a lehetőséget a bevásárló-turizmus kialakulásának. A 1970-es és 1980-as években még emellé társult az agrárkooperáció is.

Az 1991-ben eszkalálódó délszláv polgárháború teljesen új helyzetet teremtett Magyarországon és a határ menti önkormányzatok számára. A második világháború óta nem fordult elő, hogy a magyar határ mellett katonai cselekményekre került volna sor úgy, hogy azok veszélyeztették volna a magyar államhatár menti településeket. Az 1990-es évek során a Dráva menti horvát határszakasz jelentette a legnagyobb geopolitikai kockázatot hazánk számára. A város közelében többször is katonai műveletek zajlottak. Ezek során gyakran megsértették a magyar légteret a jugoszláv harci gépek és egy alkalommal légi csapás is érte a települést. Ennek valós okára mostanáig nem derült fény.

A háború során virágzott a térségben, így Barcson is a hiánygazdaságon alapuló bevásárló-turizmus. A daytoni békeszerződést követően, a rend helyreállta után is még prosperált ez az ágazata az idegenforgalomnak. A délszláv háborút követő horvát bevásárló-turizmus fénykorában a kereskedelmi és szolgáltató vállalkozások mintegy 15 000 négyzetméter alapterületen kínálták áruikat. Ez gyakorlatilag egy közel 100 ezer lakossal rendelkező város kereskedelmi kapacitásának felel meg. „A bevásárló-turizmus révén a város a délszláv háborúk alatt vált ismét valóban kapuvárossá” (Prisi–Reményi 2009, 157).

Az ezredfordulóra a horvát gazdaság állapota stabilizálódott, így a horvátok számára az érték-arány miatt nem volt már kifizetődő a bevásárlás lebonyolítása a határ menti magyar településeken. Az utóbbi szűk egy évtizedben a horvát vásárlók elmaradásával a határon átnyúló kapcsolatok fejlesztésére rendelkezésre álló uniós források felhasználása az, amely meghatározza a stratégiai tervezést Barcson és a vonzáskörzetéhez tartozó területen.

Mi indokolja ennek a fajta stratégiai tervezésnek a meghonosítását? Mint már említettük a 355 km hosszú horvát–magyar határszakaszon csak hat közúti határátelkelő van. Ez azt jelenti, hogy átlagban 60–70 km-enként van egy áteresz. Ezek közül az egyik pont Barcson van. Emellett a város tradicionális történelmi kapcsolatrendszerrel rendelkezik. A Dél-Dunántúl Zágráb és a tengerpart felé irányuló kapcsolatainak az egyik jelentős állomása (tranzit, reptér). E kapcsolatok azonban az utóbbi 30 évben gyengék voltak, de egyre jobban erősödnek és jelenleg egy felfelé ívelő pályán vannak (2. ábra).

A horvát EU-csatlakozást is meghaladó jelentőséggel bír déli szomszédunk jövőbeni schengeni övezethez való csatlakozása. Ez több szempontból is érdekes momentuma lehet az együttműködésnek. A határ elveszti adminisztratív jellegét és teljesen szabad, ellenőrzésmentes lesz. Elhárul több olyan akadály is, amely jelenleg gátolja a kapcsolatok elmélyülését.

Az EU elvárásának megfelelő ellenőrzés kiépítése rendkívül nagy költségekkel jár, ezért sem a magyar, sem a horvát kormány nem vállalja a felesleges költségeket. Ez az elkövetkezendő időszakban jelentősen predesztinálja a város – amúgy kedvezően alakuló – sorsát. Ha minden az eddigieknek megfelelő ütemben folyik, akkor Horvátország 2014-ben már a „schengeni” országokhoz fog tartozni. Addig is marad a folyamatos szigorú, de ugyanakkor barátságos, szakszerű és gyors ellenőrzés.

2. ÁBRA

Térszerkezeti kapcsolatok a magyar–horvát határ térségében, a Dél-Dunántúlon az 1990-es évek közepén
(Space Structural Relations in the Hungarian–Croatian Border Area in the Southern Transdanubia in the Middle of the 1990s)



Forrás: A szerző saját szerkesztése (2009).

Barcs a határ geopolitikai szorításának megszűnte után

Barcs az egyetlen jelentős város, amely közvetlenül a horvát határ mellett fekszik. Helyzetéből adódóan egyoldalú vonzaskörzettel rendelkezik, akárcsak a szemben lévő oldalon a legközelebbi „ellenlábás” városa, Virovitica (Verőce). A központi-ányos, laza textúrájú térben nincs reális esély a két város agglomerációszerű együttműködésére; nem szolgál ez a fajta mikroközpontokon alapuló együttműködési lehetőség semmilyen kiugrási eséllyel addig, amíg Horvátország nem lesz a „schengeni” övezet tagja. Annak a déli szomszédunkra való kiterjesztése hozza a legnagyobb valószínűséggel a kitörést Barcsnak. A vélelmezett ideális állapot kialakulásával milyen lehetőségei lesznek a településnek? Érdemes a jelenből kiindulva néhány lehetséges utat felvázolni. Az első és talán legfontosabb a már meglévő potenciális értékekre és projektekre koncentrálni. Ezek közül négy célirányt érdemes kijelölni: közlekedési infrastruktúra fejlesztése, egészségturizmus, Dráván alapuló turisztikai fejlesztések, valamint a Barcsi Vállalkozási Övezet.

Az infrastrukturális beruházások közül Barcs számára a közút, a vasút és a vízi közlekedés tartozik a prioritások közé. A várost a 6-os számú főút kapcsolja be a magyar közúthálózatba, ennek felújítása és fejlesztése jelenleg nem aktuális. Az egyetlen egy jelentős közúti beruházás a települést délről elkerülő autótút volt, amely a határátkelő felől érkező forgalmat hivatott levezetni. Horvát részen elkezdődött Virovitica (Verőce)–Bjelovar–Vrbovec gyorsforgalmi autótút kiépítése, amely a későbbiekben növelheti a magyar Dráva mente elérhetőségét Horvátországból (*Matica* 2006).

A vasút jelentősége a közeljövőben nem fog változni a térségben. A Barcs–Virovitica (Verőce) vonal rehabilitációja fontos lenne, de ez csak egy új vasúti híddal lenne elképzelhető, tehát a jelenlegi helyzetben csak a közúthálózat részleges korszerűsödésére van esély.

A másik elmozdulási pontot a város termálfürdője adta lehetőségek jelenthetnék. A közelmúltban egy 7,5 milliárdos fürdőfejlesztés valósult meg. Az OEP-el kooperálva, egy államközi szerződés keretében lehetővé lehetne tenni a horvát betegek Barcson való gyógyulását. E rekreációs szolgáltatás jól illeszkedne a Virovitica (Verőce) melletti Lukačon (Lukács) megvalósuló tenisz és golf beruházásokhoz. A kettő komplementere lehetne egymásnak.

A Dráva hasznosítása lehet még az egyik jelentős kitérési pontja a városnak. Mint ebben a fejezetben többször, most is a schengeni szerződéshez való horvát csatlakozásra kell visszautalnunk. Ennek megvalósulása esetén az adminisztratív akadályok elhárulásával megnyílhat a lehetőség több turisztikai beruházás és turisztikai attrakció megvalósítására. A folyóra épülő és arra alapozott desztinációk sokasága kaphatja meg az esélyt a kivitelezésre. Ezek közül a Dráva mindkét partját igénybe vevő hajózási útvonal kialakítás és az e mentén megvalósuló ökológia és természeti értékeket bemutató attrakciók kell, hogy prioritást élvezzenek.

Határon átnyúló kapcsolatok a horvát–szlovén–magyar hármás határ mentén

Általános jellemzők

A horvát–szlovén–magyar hármás határ vizsgálatakor valójában a történelmi Zala vármegye egykori területeinek a gazdasági reintegrációs lehetőségeit vizsgáljuk. Szlovénia EU-taggá válásával az államközi és a területi, önkormányzati kapcsolataink sokkal élénkebbé váltak, mint a horvát területekkel. Ezt segítette, hogy a határ menti kapcsolatokat támogató uniós források folyamatosan növekednek. Ez dinamizálta a közelmúltban a horvát érdeklődést is. Bár hármás határról van szó, ennek ellenére nem vizsgáltuk külön a szlovén–horvát viszonyrendszert, csak magyar szemszögből közelítettük meg a témát.

Zala megye a Dunántúl délnyugati peremén fekszik. Területe mintegy 3784 km², lakossága 310 000 fő, ami a hazai népesség 3%-a. A Trianon előtti Zala vármegye jelentős területekkel rendelkezett a mai Szlovénia és Horvátország területén, az Alsólendvai (Lendava), Csáktornyai (Čakovec) és a Perlaki (Prelog) járás tartozott hozzá. E területek aktív kapcsolatban álltak a Magyar királyság más részeivel, és jelentős magyar népességgel is rendelkeztek. 1891-ben a lakosság 73%-a magyar volt. 1920-ban „az államhatár-változások következtében lényegileg megváltozott az ország település struktúrája” (Hajdú 1996, 149) és térszerkezete. E változások jelentős mértékben érintették a megye társadalmi-gazdasági helyzetét is. Az új magyar állam periferiájára került, a délnyugati határa egyben államhatár is lett. Ez a két világháború között csekély akadályt jelentett a kétoldalú kapcsolatok szempontjából, az államszocializmus idején, az elmérgesedett államközi kapcsolatok miatt a megyei kapcsolatok is stagnáltak. Csak a szocializmus utolsó harmadában kezdődött meg az egymás iránt való újbóli érdeklődés. Az 1990-es évek végén indult el a megyei és mikroregionális kapcsolatok intenzifikálása.

A tradicionális magyar közlekedési tengelyek a nyugat-kelet, északnyugat-délkelet, valamint az északnyugat-délnyugat irányt követik. Az általunk vizsgált terület szempontjából a jelenlegi magyar szakirodalom az „Adria-folyosót” mint kommunikációs-közlekedési tengelyeket tartja legfontosabbnak (Pap 2005). A tenger felé az V/B korridor Rijeka és Velence irányába szinte teljesen kiépült, csak néhány felépítmény befejezése várat még magára. A térség szempontjából a legfontosabb, hogy az M7-es autópálya elérte a horvát határt, akárcsak az M70-es a szlovént. Egy jelentős vasútfejlesztésre is sor került, megépült Magyarország első vasúti kapcsolata Szlovénia felé, amely éppen a megyeszékhelyet, Zalaegerszeget kapcsolta be a nemzetközi vérkeringésbe. A jelenlegi helyzetben úgy tűnik, hogy még véglegesen nem eldöntött, hogy a Koper vagy Rijeka felé való irány legyen az elsőrendű.

Nem szabad megfeledkeznünk még a Rajka és Rédiccs között húzódó „Borostyánkő-út” korridorról sem, amely jelentős forgalommal terheli Lentit és környékét, a Bécs felől Szlovénia és az Adria felé tartó, egyre növekvő kamionforgalommal.

A térszerkezet és a közlekedési rendszer változásainak hatására egy multikulturális (háromnyelvű), periferián elhelyezkedő terület került vissza a társadalmi-gazdasági vérkeringésbe, amelynek a periferiális jellege jelentősen csökkent. Az egykori Jugoszláviában a Muraköz és hazánkban a Mura-mente is az államszocialista időszakban a tőkeelvonás színtere volt. Az ebből fakadó lemaradását az 1990-es években pedig nem tudta csökkenteni.

Napjainkban a határ Szlovénia felé teljesen átjárható, a vonalas infrastruktúra kiépült, Horvátország felé Letenyén át szintén autópálya összeköttetésünk van. Ez hátrányosan érintette a közvetlen határ menti területeket, mert a régi közúti határátkelő helyet csak időlegesen nyitják meg. Több esetben kerülőre kényszerítik ezzel a lakosságot.

*A „Muránia” Eurorégió mint a horvát–magyar–szlovén
hármás határ fejlesztésének egy lehetséges változata*

A régióépítés gyakorlatilag egy Lenti központú, projektorientált stratégiával kezdődött el. Az integrált gazdaságfejlesztés céljából született a komplex gazdaságfejlesztési terv a 2003-as Horvát–Magyar Kísérleti Kisprojekt Alap keretében. Az együttműködés keretében 2003. szeptember 26-án Lenti együttműködési szándéknyilatkozatot írt alá az ausztriai Bad Radkersburggal, a szlovén Lendával (Lendva) és a horvát Mursko Središčével (Muraszerdahely) a Mura menti régió fejlesztését illetően. A horvátországi kapcsolatok ápolásában és fejlesztésében kiemelkedő partner a nonprofit „REDEA”, amely Medimurska megye regionális fejlesztési ügynöksége, jelenleg a megye az egyik résztulajdonosa. A szándéknyilatkozatot aláírók az együttműködés következő területeit jelölték ki (A „Muránia-régió” integrált gazdaságfejlesztésének marketing stratégiája 11. o.):

Kulturális élet:

- hagyományok felkutatása
- nyelvtanulás, nyelvoktatás
- közös rendezvények szervezése.
- önkormányzatok, civil szerveződések közötti együttműködés erősítése

Gazdasági élet:

- hazai és nemzetközi kapcsolatok fejlesztése
- turizmusfejlesztés
- rendezvények, vásárok szervezése
- EU-s pályázati lehetőségek keresése.

A Stratégia Terv kiemelt fejlesztési elemeinek tükrében pár gondolat a horvát–magyar, Lenti–Mursko Središče (Muraszerdahely) kapcsolatok fejlesztési elképzeléseiről. Az együttműködő felek a következő három fő prioritást neveztek meg:

- Iparfejlesztés és logisztikai központ létrehozása
- Turizmusfejlesztés
- Muránia expocenter.

A három fejlesztési pont mindegyike tartalmaz fejlődési lehetőségeket, amelyek elsősorban a már említett infrastrukturális fejlesztéseknek köszönhetőek. A város perifériális jellege jelentősen csökkent, elérhetősége pedig számottevően javult. Emellett az általános gazdasági tényezők és a település központ jellege is jelentősen segíti a turizmus fejlesztését és a megcélzott vásárközpont funkció kialakítását.

A határon átnyúló kapcsolatok tekintetében már sikeres projekt is született, bár csak szlovén–magyar relációban. A már megvalósult „MURÁNIA” Multikultúra projekt leírásból láthatjuk, hogy a legfontosabb prioritás a turizmus fejlesztés: „A határ menti térségek idegenforgalmi övezetének létrehozása a közös innovatív idegenforgalmi termékek fejlesztésére, integrált idegenforgalmi termékek hálózatának kiépítése a közös promóció és értékesítés érdekében. A térség felismerhetőségének fokozása a határ menti térségek közös 'MURÁNIA' Idegenforgalmi Övezetének kialakításával”³.

Jelenleg Lendva, Letenye és Lenti tagjai az együttműködésnek. A 2007–2013-as költségvetési ciklusban rendelkezésre álló IPA forrásokból már horvát területek is bevonhatók az együttműködésbe. Az eurórégióban erre meg is van a szándék Mursko Središće-ét illetően. Így gyakorlatilag a Prekmurje területeken létrejövő egyesülésről lenne szó, amely napjainkban egyre erősebb gazdasági kohézióval is rendelkezik.

Lenti, Lendva és Mursko Središće társadalmi-gazdasági kapcsolatainak elmélyítésében mutatkozik a legtöbb lehetőség az egymáshoz való közelségük miatt. A határ menti területekhez hasonlóan ez a térség is mindhárom országban perifériális helyzetben van. Mindegyik város tulajdonképpen csak egy-egy mikrotérség központja, korlátozott központi funkciókkal (3. ábra).

3. ÁBRA

A „Muránia” régió együttműködési területe és bővítési lehetőségei a horvát–magyar–szlovén relációban

(The Co-operational Area and the Expansion Possibilities of the Murania Region in the Hungarian–Slovenian Relation)



Jelmagyarázat: 1. Az eurórégió határa, 2. A lehetséges bővítés határa.

Forrás: A szerző saját szerkesztése.

Mindezt nehezíti, hogy mindhárom település közlekedési helyzetét illetően „zsák” jegyeket is mutat. Lenti tekintetében ez egy, a semmibe vezető vasútvonal formájában testesül meg, míg Lendva a Mursko Središće (Muraszerdahely) felől érkező vasút végpontja. A közúti közlekedés paradox képet mutat. A térség úthálózatának fejletlensége ellenére kénytelen az Ausztriából a tenger felé irányuló tranzitforgalom jelentős részét lebonyolítani. Az eurorégió fejlesztésének szempontjából elengedhetetlen a közlekedési szerkezet átstrukturálása a tranzitforgalom csökkentésével, valamint a korszerű vasúti kapcsolat helyreállításával. Ennél a pontnál értünk el oda, hogy érdemes lenne az együttműködést tovább bővíteni, akár az arculat átalakítását is elfogadva.

A kohézió elősegítéséhez szükséges beruházások túlmutatnak a fent említett kisvárosok erején. Érdemes lenne egy „szektorális” együttműködést Čakovec-cel (Csáktornya), Koprivnicával (Kapronca), Varaždinnal (Varasd), Nagykanizsával és Zalaegerszeggel létrehozni. Ezt jól előkészített lépésekkel lehetne csak megvalósítani. A komparatív előnyök kihasználásával kiépített együttműködésben a „Muránia” megőrizhetné a „Lét Harmóniája” hangulatot, emellett a szükséges közlekedés fejlesztésekkel kapcsolatos elképzeléseit jobban érvényesíthetné országos szinten. Lenti és környékének közúti teherforgalma jelentősen csökkenthető lenne a Zalaszegezszeg–Lenti–Lendava (Lendva)–Čakovec (Csáktornya) gyorsforgalmi kapcsolat kiépítésével. Elgondolkodtató, hogy egy ilyen beruházás után milyen létjogosultságot kapna egy Nagykanizsa–Čakovec (Csáktornya)–Zalaegerszeg–Lenti vonalon közlekedő „eurorégiós” vonat, amely a burgenlandi területeket is közelebb hozhatná.

A „Muránia Eurorégió” helyzete eltér Barcsétól. A hármaskör határ esetében egy több kisvárosra épülő kezdeményezésről van szó, nem egy várospár, illetve közvetlen a határon fekvő város lehetőségeiről. A térség közlekedési infrastruktúrája folyamatosan fejlődik és a schengeni övezet kiterjesztésével, illetve kétoldali átkelést segítő átkelők szaporításával (Letenye a régi 7-es főúton) a régióknak jelentős esélye lenne arra, hogy az egykori történelmi Zala vármegye szlovén–magyar határ menti területein megszűnjenek a határok által teremtett negatív következmények. Gyakorlatilag egy multikulturális, periférián elhelyezkedő terület került vissza a társadalmi-gazdasági vérkeringés fő áramába. Perifériális jellegek még tapasztalhatók, hiszen mind a horvát–szlovén Muraköz, mind a magyar Muramente az államszocialista időszakban a tőkeelvonás színtere volt, az 1990-es években pedig a lemaradásához képest kevés plusz beruházáshoz jutott. Az ezredforduló után a helyi kulturális és gazdasági elit egyre erősebb lobbijának köszönhetően elindultak a fejlődési folyamatok.

Összegzés

Megállapítható, hogy a Dráva elválasztó jellege, és az elmúlt államszocialista időszaknak határ mentét elhanyagoló regionális politikája ellenére megvannak a lehetőségei az alulról építkező határ menti kapcsolatok fejlesztésének. Barcs és Lenti jó példával szolgálhat, hogy apró lépésekkel, a pályázati források felhasználásával és az állami regionális politika prioritásaihoz igazodva miképp lehet az eddigi hátrányokat előnyökké konvertálni. Ebben jelentős szerepe van mindkét esetben az önkormányzatok és a helyi gazdasági elit éleslátásának.

Jegyzetek

- ¹ 1947-ben kötöttük meg a II. világháborút lezáró párizsi békeszerződést. Ettől az időponttól számoljuk a hét évtizedet.
- ² Az 1868 horvát–magyar kiegyezés értelmében a két ország közötti államhatár csak közigazgatási funkciót töltött be, adminisztratív és rendészeti funkcióval nem rendelkezett.
- ³ Murániainfo.htm Letöltés ideje 2007 november 23

Irodalom

- Bali, L. (2009) Međuregionalne organizacije Županije Zala u hrvatsko–slovensko–madarskoj prekograničnoj suradnji. – Petrić, H. (ed.) *Podravina. Časopis za multidisciplinarna istraživanja*. Samobor. 159–166. o.
- Bali L.–Mohos L. (2009) Három ország egy megyében – Zala megye közigazgatási térszerkezetének változásai a kezdetektől napjainkig. – Tóth J.–M. Császár Zs.–Hasanović-Kolutác A. (szerk.) *Társadalomföldrajzi kutatások makro-, mezo- és mikrotérségekben*. PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola, Pécs, 109–126. o.
- Erdősi F. (1971) Adatok az egykori Dráva-hajózásról és annak Barcs fejlődésében betöltött szerepéről. – Kanyar J. (szerk.) *Somogy megye múltjából*. Somogy Megyei Levéltár, Kaposvár.
- Erdősi F. (1986) *Baranya közlekedési hálózatának fejlődése a XIX. század második felében*. A Baranya Megyei Levéltár Évkönyve. Baranya Megyei Levéltár, Pécs.
- Golobics P. (1995) *A határ menti térségek városainak szerepe az interregionális együttműködésben*. Pécsi Tudományegyetem Természettudományi Kar Földrajzi Intézet, Pécs.
- Hajdú Z. (1996) A magyar–horvát határ menti együttműködés dilemmái. – Pál Á.–Szónokyné Ancsin G. (szerk.) *Határon innen–határon túl*. JATE – Juhász Gyula Tanárképző Főiskola, Szeged. 306–312. o.
- Hardi T. (2009) *Határok és városok a Kárpát-medencében*. MTA RKK, Győr–Pécs.
- Majdán J. (2005) Pécs, mint közlekedési központ (1846–1946). – Szirtes G.– Varga D. (szerk.) *Mozaikok Pécs és Baranya gazdaságtörténetéből*. Molnár Nyomda, Pécs. 55–83. o.
- Matica, M. (2005) Održivi razvoj ruralnog prostora uz rijeku Dravu. – Ernečić, D. (ured.) *Podravski zbornik*. Muzej Grad Koprivnice, Koprivnica. 23–31. o.
- Matica, M. (2006) Podravska brza cesta. – Ernečić, D. (ured.) *Podravski zbornik*. Muzej Grad Koprivnice, Koprivnica. 7–28. o.
- Pap N. (2005) Az effektív államterület problémája és jelentősége Magyarországon – Pap N.–Végh A. (szerk.) *IV. Magyar Politikai Földrajzi Konferencia. A Kárpát-medence politikai földrajza*. PTE TTK Földrajzi Intézet Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, Pécs. 73–76. o.
- Prisi G.–Reményi P. (2009) Kapufunkciójú kisvárosok a horvát–magyar határ mentén. – Tóth J.–M. Császár Zs.–Hasanović-Kolutác A. (szerk.) *Társadalomföldrajzi kutatások makro-, mezo- és mikrotérségekben*. PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola, Pécs. 153–162. o.
- Ruzitska L. (1964) *A magyar vasútépítések története 1914-ig*. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest.
- Sanader, I. (2000) *Hrvatska u međunarodnim odnosima 1990–2000*. Golden Marketing, Zagreb.
- Šimić, A. (2005) *Prekogranična suradnja u Europi s posebnim osvrtom na Hrvatsku*. Ministarstvo vanjskih poslova i Europskih integracija, Zagreb.
- T. Mérey K. (1979) Dél-Dunántúl iparfejlődése a dualizmus idején. – Kanyar J. (szerk.) *Somogy megye múltjából*. Somogy Megyei Levéltár, Kaposvár.