



NEMZETI FEJLESZTÉSI ÉS GAZDASÁGI MINISZTERIUM

A magyarországi Felső-Duna szakasz fejlesztési kérdései

Készült a
Magyar Tudományos Akadémia
Regionális Kutatások Központja
Nyugat-Magyarországi Tudományos Intézetében

Közleményszám
183. sz.

Témavezető:
Rechnitzer János DSc.
tudományos tanácsadó, MTA RKK NYUTI

Győr, 2008

Szerzők:

Dr. Grosz András tudományos munkatárs, MTA RKK NYUTI

Dr. Hardi Tamás tudományos munkatárs, MTA RKK NYUTI

Kundi Viktória PhD hallgató MTA RKK NYUTI

Dr. Rechnitzer János DSc. tudományos tanácsadó MTA RKK NYUTI

Dr. Surányi Jenő külső munkatárs MTA RKK NYUTI

Dr. Szörényiné Kukorelli Irén DSc. tudományos főmunkatárs MTA RKK NYUTI

Technikai szerkesztő:

Dr. Hardi Tamás tudományos munkatárs, MTA RKK NYUTI

Megrendelő részéről szakmai felelős:

Csóka Judit szakmai főtanácsadó

Cs. Pavis Anna dr. szakmai tanácsadó

Radnóti Gergely

Minden jog fenntartva.

A kötet egészének vagy részeinek másolása és sokszorosítása csak a megbízó engedélyével lehetséges.

Tartalomjegyzék

Bevezető összefoglaló.....	7
1 A Felső-Duna szakasz, mint potenciális innovációs tengely	15
1.1 Közép-Európa térszerkezete	16
1.2 A Duna térség és közép-európai fejlesztési tengely	21
1.3 A Dunát érintő európai fejlesztési (elemzési) nagytérség a CADSES és annak jellemzői.....	24
1.4 A Duna térség a magyar regionális (fejlesztés) politikában	41
1.5 Regionális fejlesztési stratégiák és a tengely	43
1.6 Ajánlások a Felső-Duna térség határozottabb érvényesítésére a fejlesztéspolitikákban.....	51
2.1 Városok, vonzásterek és a Duna	53
2.2 Határon átnyúló régió formálódásának térszerkezeti alapjai	57
2.3 Határon átnyúló együttműködések	58
3 A határon átnyúló kapcsolatok a rendszerváltás után	61
3.1 A határon átnyúló együttműködések, eurorégiók	62
3.2 Lakossági mozgások	68
3.3 Munkaügyi ingázás	72
3.4 Tapasztalatok	76
4 A Felső-Dunaszakasz ipari tengely állapotvizsgálata és a jelenlegi fejlesztési irányok a duna menti településeken (gazdasági tevékenységek, ipari, rehabilitációs és/vagy újrahasonosítási fejlesztések).....	81
5.1 A folyó hatása a térségben lévő különféle gazdasági szektorokra, a dunai gazdasági agglomeráció jövője	81
5.2 Győr	85
5.3 Gönyű.....	100
5.4 Ács	105
5.5 Komárom	111
5.6 Almásfüzitő.....	117
5.7 Süttő	121
5.8 Lábatlan	122
5.9 Nyergesújfalú.....	125
5.10 Tát	131
5.11 Dorog	132
5.12 Esztergom	139
5.13 Termelési, fejlesztési kooperáció.....	144
5.14 További barna mezők:	146
5.15 Összefoglaló, elemző megállapítások.....	147

BEVEZETŐ ÖSSZEFOGLALÓ

A folyó szerepe komplex: nem csupán vízi út, nem egyszerűen egy ökológiai kategória, vagy birodalomépítő, kultúraközvetítő tengely. Gazdasági-társadalmi szerepét nehéz meghatározni, hiszen koronként és folyószakaszonként más és más aspektusa válik hangsúlyossá, s ebben a diverzitásban mégis van egy nehezen megfogható közösség, ami magának ennek a másodpercenként több ezer köbméternyi áramló víznek a jelentőségét adja. A gazdasági, társadalmi hullámzások ellenére is vitathatatlan, hogy a Duna térségünk alapvető fejlesztő ereje, ami nélkül Közép-Európa és a Balkán nem lenne azonos mai önmagával. Fejlesztése nem egyszerűen regionális ügy, hanem a folyó gazdasági erejének kihasználása, ehhez a háttér megteremtése, a mélyről jövő, társadalmi-kulturális közösség ápolása és fejlesztése, a Dunára épülő társadalmi hálózatok (kikötők, városhálózat, gazdasági kapcsolatok) erősítése, a kapcsolatok folyamatos elmélyítése a feladat, s mindezt úgy, hogy a folyó értékes ökológiai rendszere ne szenvedjen újabb és visszafordíthatatlan károkat, hanem a lehetőségekhez képest regenerálja önmagát. A Duna tehát egy örökség, amellyel nemzedékünk gazdálkodhat.

Ugyanakkor a Duna nem nemzeti ügy. Nem csupán időben kapjuk a korábbi nemzedékektől, s adjuk tovább, hanem térben is közös kincs, megfelelő nemzetközi kötelezettségekkel. Így hazai fejlesztése nem nélkülözheti a nemzetközi kitekintést. Meg kell vizsgálnunk, hogy más országok, szervezetek milyen tervekkel kívánják ezt a közös forrást kihasználni. Ezekből a tervekből melyek illeszkednek a hazai fejlesztésekhez? A vízi út biztosítása egy nemzetközi kötelezettség, de emellett számos „puhább” terv is született, s születik. Zajlik a folyó „újra felfedezése”, a Duna menti városok dunai identitásának erősítése (hálózat szervezés, Bécs Dunára épülő városfejlesztési, kulturális programja), a gazdasági, turisztikai lehetőségek kihasználása, amelyek a dunai országok gazdasági fejlődésével új pezsgést hozhatnak ennek a fejlődési tengelynek az életébe. Magyarországnak, a magyar régióknak és városoknak is ki kell használniuk ezt a közös kincset. A Duna a történelemben bemutatta már többször, hogy szerepet vállalhat a gazdaság és társadalom dinamizálásában, s lehet, hogy ezt napjainkban is megteszi, csak észre kell vennünk a lehetőségeket.

Közismert, hogy a Volga után a Duna Európa második leghosszabb folyója, 2845 kilométeres hosszúságával, ha a forráságai, a Brigach és a Breg patakok donaueschingeni egyesülésétől számítjuk a hosszát. A legnagyobb hossz, a patakok forrásától számítva 2888

km. Európa tíz országát köti össze: Németország, Ausztria, Szlovákia, Magyarország, Horvátország, Szerbia, Bulgária, Románia, Moldávia és Ukrajna közvetlen part menti államok, de a hajózható mellékfolyók és csatornák, tágabban a vízgyűjtő terület (817 ezer km²) révén további hét ország érintett a Duna használatában. Átlagos vízhozama (középvíznél) Passau előtt: 580 m³/s, Bécs: 1900 m³/s, Budapest: 2350 m³/s, a torkolat előtt: 6500 m³/s.

1. táblázat: A Duna hossza az egyes parti államokban

Ország	A Duna mint		
	jobb part	bal part	államhatár
Németország	659 km	687 km	28 km
Ausztria	351 km	322 km	29 km
Szlovákia	22 km	172 km	150 km
Magyarország	417 km	275 km	142 km
Horvátország	138 km	0	138 km
Szerbia	450 km	358 km	92 km
Románia	374 km	1 020 km	646 km
Bulgária	472 km	0	472 km
Moldova	0	0,6 km	0,6 km
Ukrajna	0	54 km	54 km

Forrás: Duna Bizottság és saját számítások.

A folyó egyszerre rendelkezik összekötő és elválasztó szereppel. Elválasztó szerepe délkelet felé haladva egyre erősödik. Igaz, a Római Birodalom limeseként szinte végig határfolyó volt a Duna, de a középkortól vizsgálva a folyót, a felső szakaszán ritkán érintették a határok. Míg Németországban és Ausztriában alig képez államhatárt, Szlovákia, Magyarország Szerbia és Horvátország esetében a 20. század során vált határrá, addig Bulgária és Románia közötti szakaszán Európa egyik legrégebbi határvonalát alkotja a folyó. A felső szakaszon a megyék, a német és osztrák land-ok is általában a folyó két partján helyezkednek el, központi városuk pedig a folyó partján (ide értve a történelmi Komárom és Esztergom megyéket is), addig dél felé haladva hagyományosan a régiók a folyó egyik partjára terjednek ki, tehát számukra a Duna határfolyóként jelenik meg. Az egyre szélesebbé, bővizűbbé váló folyam partjain egymással szembenálló várospárok

jelentek meg, de az átkelőhelyek egyre ritkábban helyezkednek el a folyón. (Románia és Bulgária közös, 472 km hosszú szakaszán pl. csak egyetlen híd található.)

A folyó középső szakaszán milliós fővárosok emelkedtek fel. Bécs és Budapest milliós nagyságrendű metropoliszok, de a fővárosi sorozathoz tartozik a félmilliós Pozsony is: ezek a városok együttesen egy nagy, urbánus, a folyó által összekötött régiót alkotnak, amelynek gazdasági fejlődése is kimagasló. Kialakulásukban jelentős szerepe volt a Dunának. Belgrád, mint a 20. század során felnövekedett főváros szintén milliós nagyságrendet ért el a Duna mentén. A folyóhoz viszonylag közel helyezkedik el még Bukarest is, bár dunai városnak nem nevezhetjük.

Különösen, mikor a távolsági közlekedés a szárazföldön számtalan akadályba ütközött, Európa országai között szinte az egyetlen kapcsolatot jelentette. Így a német, az osztrák és a magyar területek, valamint a Balkán népei között fontos útvonalat alkotott, amelyen az áruk mellett az újdonságok, eszmék is áramlottak. Így a felvízi birodalmak kereskedői, hajósai révén számos építészeti, gazdasági, sőt oktatási újdonság jutott el a Dunán keresztül pl. Bulgária, Románia part menti városaiba. Ezeknek a településeknek (pl. Rusze Bulgáriában) a városképében – a helyi sajátosságok mellett – megtaláljuk azokat a stílusbeli, kulturális jellemzőket, amelyek a folyót járók közvetítésével jutottak el ide, sőt, Bulgária első kereskedelmi akadémiáját is a Duna mentén, osztrák–magyar segítséggel alapították Szvistovban. Mindezek alapján elmondhatjuk, hogy a Duna menti területeknek, településeknek van közös múltjuk, karakterük, fejlődési jellemzőik, amelyek különösen a kikötővárosokra érvényesek.

A történelem során a folyó komoly térbeli szervező erővel bírt. Kereskedelmi szempontból értékes útvonal, de alapvető problémája, hogy északnyugat–délkeleti iránya a kontinens kevésbé szerencsés sorsú tájait kapcsolta egymáshoz, a közép-európai területeket kötötte össze a Fekete-tengerrel. A Duna tengeri kijárat szerepének kihasználását a történelemben több tényező is akadályozta. Eleve a folyó adottságai nehezítették a hajózást. A Vaskapu olyan természeti akadályt jelentett a korábbi századok során, amely gyakran lehetetlenné tette a kereskedelmet, sőt a Római Birodalom korában a folyó felső és alsó szakaszát, mint két külön folyót emlegették. Így nagy nehézségekbe ütközött a tengeri kereskedelem bekapcsolása a Dunán keresztül. A hajózás egyik legfontosabb akadálya századokon keresztül a Vaskapu volt. A szoros összeszűkülő medrében a sodrás gyors volt, s a sziklás meder is sok veszélyt jelentett. Rendezése különleges mérnöki teljesítményt jelentett. A különböző vontató eszközök mellett 1896-ban készült el a csatorna, amelyen vontatva

ugyan, de biztonságosan közlekedhettek a hajók, majd 1972-ben adták át a vízierőművet, amely duzzasztással szelídítette meg a folyót, cserébe viszont szétrombolta a Duna egyik legszebb tájképét.

A Fekete-tenger, mint tengeri kijárat egyik lényeges hátránya, hogy távol esik a világtengerektől, óceánoktól. Ráadásul évszázadokon keresztül a tenger „kijárata”, a Boszporusz és a Dardanellák a Török Birodalom kezén volt, s ez meghatározta a kereskedelem lehetőségeit is. A dunai kereskedelem reneszánsza a 19. században jött el. Bár a Duna alsó folyását a Török Birodalom tartotta kézben, de a hajózást javarészt Ausztria, ill. az Osztrák–Magyar Monarchia bonyolította.

A hajózást a 19. század közepétől már nemzetközi megállapodások szabályozták. A Duna nemzetközi folyó, amely ma már nyitva áll minden állam kereskedelmi hajói számára. Meghatározó jelentősége volt az 1856-os párizsi szerződésnek, amely a nagyhatalmak és Törökország részvételével felállította az Európai Duna Bizottságot, s így nemzetközi szerződéssel garantálta a hajózást a Duna alsó szakaszán. Az I. világháború után, 1921-ben a győztes hatalmak a Duna középső szakaszának igazgatására létrehozták a Nemzetközi Duna Bizottságot. A ma is működő Duna Bizottság 1948-ban, a belgrádi egyezményvel jött létre. Az eddigiekkel ellentétben ezt már csak a parti államok írták alá, az NSZK kivételével, amely megfigyelőként volt jelen a szervezetben. Az utóbbi másfél évtizedben több dunai állam is felbomlott, így a tagok, megfigyelők köre változik. Mindenesetre a Bizottság folytatja a munkáját, s biztosítja a szabad hajózást a Dunán. Székhelye Budapesten van.

A folyó 2411 km hosszan hajózható, a torkolatnál elhelyezkedő „0” folyamkilométertől németországi Kelheimig. Három szakaszra osztjuk:

2. táblázat: *A Duna szakaszai*

Felső-Duna	Közép-Duna	Al-Duna
2411 fkm–1790fkm	1790–930 fkm	930 – 0fkm
(Kehlheim–Gönyű)	(Gönyű–Vaskapu)	(Vaskapu–Sulina)
621 km	860 km	930 km

Forrás: via Donau.

Napjainkban a Dunát nem kezelhetjük elkülönülő vízi útként. 1992 szeptemberében adták át az összekötött Rajna–Majna–Duna csatornát, amely a Majna melletti Bamberg településtől indul. Az első folyómeder a Regnitz folyóé. Ezen jut el a meder a kontinentális

vízválasztóig. Onnan lefele a Sulz, Ottmaring és az Altmühl folyón halad a csatorna és Kelheim településnél éri el a Dunát. Mára így létrejött egy, az Északi-tengertől a Fekete-tengerig húzódó útvonal, amely 3483 km hosszával átszeli egész Európát, s a világ leghosszabb belvízi útja.

A Duna hajóhatóságát 20 vízlépcső biztosítja a bösi (Gabcikovo) vízlépcsőt is beleértve 16 helyezkedik a Magyarország feletti Duna szakaszon. A Duna alsó szakaszán kettő, valamint a Duna–Fekete-tenger csatornán további kettő mű épült. Mint közismert a vízlépcső rendszer magyarországi eleme, a nagymarosi gát nem készült el. A folyó hajózhatóságának kérdése jelenleg politikai és szakmai viták kereszttüzeiben áll. A Duna Bizottság és az EU elvárása, hogy a folyó hajózhatóságát 2,5 m vízmélységgel, évente 343 napon át kell biztosítani.

A Duna Magyarország fő fejlődési és közlekedési tengelye volt évszázadokon keresztül. A folyó mellett, annak egyik legalkalmasabb átkelőhelyén alakultak ki mai fővárosunk elődtelepülései, amelyek lényegében a Kárpát-medence központi térségét képezték, s mára Budapest és agglomerációja a legnagyobb népességtömörülés a Duna partján.

A Duna szerepe a hazai fejlődésben egyértelmű: összekötő kapcsolatot jelentett nyugat és délkelet felé egyaránt. A 19. század fejlődésében kiemelkedő szerepe volt, hiszen mezőgazdasági terményeink, a gabona szállításának legfőbb útvonalaként szolgált. A hazai felső szakasz hajózhatóságával már ekkor problémák adódtak, s Győrnél, Mosonnál az árut át kellett rakni kisebb hajókra (burcellákra), amelyek átjuthattak a sekély vizű szakaszokon. Szerepét később átvette a vasút, de történelmi jelentőségű hajós településeink: Gönyű, Komárom, Baja, Mohács megmaradtak.

A Dunán való átjutás lehetősége nagymértékben meghatározza Magyarország közlekedési lehetőségeit. A kelet–nyugati közlekedés előtt akadályt jelent a folyó, hiszen egészen a közelmúltig Budapesten kívül csupán Komáromnál, belföldi közlekedésben pedig Dunaföldvárnál és Bajánál lehetett átkelni a folyón, kis kapacitású, elavult hidakon. Így a kelet–nyugati belföldi forgalom Budapest-központúságára a hidak hiánya is ráerősített. Magyarország az északkelet–délnyugat irányú európai tranzitforgalom egyik fontos átmenő területe. Autópályáink, az M0 elkerülő, s annak Duna-hídja vezeti le ezt a forgalmat.

Magyarországon jelenleg 19 híd (vasúti, közúti, nem számítva a Mosoni-Duna mellékági hídjait) található, s figyelembe véve a folyó hazai hosszát átlagosan 22 kilométerenként találunk egy átkelőhelyet. Ez meg is felelne egy jó európai átlagnak, ha közülük 11 nem

Budapesten épült volna. Ezeket leszámítva átlagosan 47 kilométerenként juthatunk át a Dunán.

3. táblázat: *Hídsűrűség a dunai országokban*

Ország	A folyó hossza (fkm)	Hidak száma (db)	Hídsűrűség (híd/fkm)
Németország	687	89	7,7
Ausztria	351	46	7,6
Szlovákia	172	8	21,5
Magyarország	417	19	21,9
Horvátország	138	4	34,5
Szerbia	450	10	45,0
Románia	1020	5	204,0
Bulgária	472	1	472,0
Moldova	0,6	0	0,0
Ukrajna	54		0,0

Forrás: via Donau, valamint saját számítások

A szlovák–magyar határvízi szakasz egyik nagy hátránya, hogy lényegében csak három, kis kapacitású híd köti össze a két országot. A Városszabadi, Komárom hídjai szűkek, a 20. század elején épültek, alig-alig képesek levezetni az egyre növekvő forgalmat, ráadásul Győr és Komárom belvárosára vezetik azt. A 2000-re újjáépített esztergomi Mária Valéria-híd a teherforgalom számára nem használható, így a gazdasági életben inkább áttételes szerepe van. Az egyre növekvő nemzetközi forgalom miatt szükséges egy új híd megépítése. Jelenleg erre három alternatíva kínálkozik: Győr, Komárom és Esztergom térsége.

Budapesten és környékén az M0 északi összekötő hídjával lényegében megvalósult a főváros északi elkerülésének lehetősége.

Budapesttől délre ki kell emelni a szekszárdi és dunaújvárosi hidak megépülését. Ezek a nagy kapacitású átkelők, nem a mai közúthálózathoz készültek. Fontos szerepük lehet abban, hogy a kelet–nyugati forgalom jelentős részét átvegyék a fővárosi térségtől. Ugyanakkor, különösen a dunaújvárosi híd egy olyan kiváló logisztikai csomópont létrejöttét jelenti, amely a várost és környékét Magyarország egyik leggyorsabban növekvő

pólusává avathatja. A két nagy híd lehetőséget ad arra, hogy az ország úthálózatának szerkezetét oldjuk: az eddigi Budapest-centrikus gyorsforgalmi hálózat új irányokkal bővíthet, de ehhez meg kell épülnie az M8 és M6 utaknak is. Jelenleg nagy hídjaink hatalmas létesítmények, kiépítetlen rávezető hálózat nélkül.

A dunai hajózás ma Magyarországon kettős képet mutat: egyrészt az európai víziút jelentősége fellendülőben van, bár a kapacitásait messze nem használja ki. Komoly problémát jelent, hogy a meder és az időjárás problémái miatt a hazai szakasz van a legrosszabb állapotban a 3500 kilométeres úton, s hajózhatósága bizonytalan az év egy jelentős részében. Ma Magyarországon 40 vállalkozás rendelkezik hajóval, s ebből négy foglalkozik csupán nemzetközi szállítással. Mindenképpen szükséges lenne nagyobb részarányt kiharítani ebből a piacból.

Kikötőink száma ma már viszonylag magas. Legtöbbjük azonban még mezőgazdasági termékek átrakására alkalmas. Komplex szolgáltatást csak néhány nyújt közülük, kiemelkedik a három országos közforgalmú kikötőnek nyilvánított egység. A kikötők ugyanakkor nem csak vízi ki- és berakó helyek, hanem tevékenységükben egyre nagyobb arányt képviselnek a közúti és vasúti átrakódások is. A vízi szállítás közül kik kell emelni a RO-RO terminálok meglétét Gönyűn és Csepelen, valamint a konténerek rakodására kiépített infrastruktúrát, ami csak Csepelen található. Mindent összevetve szükséges még kikötőink modernizációja, összekötésük a gyorsforgalmi és a vasúti hálózattal.

A Duna vízkészlete kedvező feltételeket biztosított a történelem során a nagyobb vízfelhasználást igénylő iparágak kialakulásának. Az ipar, első sorban a kézművesség, háziipar és céhes ipar a középkor során a Duna teljes szakaszán fejlődésnek indult. A török dúlás után az iparosok száma megemelkedett, melyet az északi területeken az erőteljes betelepítések is meghatároztak.

A szénbányászat a 19. század végén alakult ki, biztosítva így a mész- és tégláégetés fejlődését is. A 19. század végére 20. század elejére a gazdasági átalakulás miatt az építőanyag ipar, élelmiszeripar, textil- és bőripar, faipar, vas- és fémipar lett meghatározó, mivel az ezekhez szükséges nyersanyagok illetve adottságok a Duna mentén rendelkezésre álltak.

Az ipar jelenleg is meghatározó szerepet jelent a Duna-menti kistérségekben. A folyó nemzetközisége miatt számos domináns iparváros (elsősorban Győr, Komárom, Esztergom, Dunaújváros és Paks) jöttek létre, melyekben országos viszonylatban jelentős üzemeket

találhatunk (Audi, Nokia, Suzuki, Dunaferr, Hankook, Paksi Atomerőmű, Duna-Dráva Cementgyár).

Az ipar a bruttó hozzáadott értéket, valamint a vállalkozások és a foglalkoztatottak számát tekintve a Duna-mentét érintő megyékben a második ágazat. A Duna mente kistérségei esetében megállapítható, hogy a Duna jobb partján Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom, Fejér és részben Tolna megyéhez tartozó kistérségek esetében az iparnak kiemelten fontos szerepe van, az ágazati szerkezet azonban térségenként eltérő.

Hazánkban a leépült ipari üzemek hasznosítása, a foglalkoztatás növelése miatt a 90-es években megkezdődött az ipari parkok fejlesztése. Ezek a beruházások a térségi felzárkóztatást tűzték ki célul, hiszen a privatizációs lehetőségek csökkenése motiválta a zöldmezős beruházások és reorganizációval ipari parkká szervezhető ipartelepi beruházásokat.

Jelenleg a Duna mentén 32 ipari park fekszik, melyek heterogénnek tekinthetők betelepítettségüket, szolgáltatásaikat és infrastruktúrájukat tekintve.

1 A FELSŐ-DUNA SZAKASZ, MINT POTENCIÁLIS INNOVÁCIÓS TENGYELY

Milyen új regionális folyamatok jellemzik Közép-Európát? – erre a kérdésre nem könnyű a választ ma megadni. A rendszerváltozás időszakában a posztoszocialista ipar versenyképessége gyenge volt, hiszen elsősorban nem tudásigényes és innovációban bővelkedő termékeket exportáltak nyugatra, hanem zömében élelmiszereket, nyersanyagokat, félkész-termékeket és tömegfogyasztási cikkeket. Nem indult meg a hagyományos ipari körzetek átrendeződése, azokat válság jellemezte: a vállalatok jelentős tőkehiánnyal küszködnek, az állami költségvetés sem rendelkezett forrásokkal a szerkezet-átalakításhoz, s a külföldi tőke még nem érdeklődött az ipari régiók iránt. Így csak a szerkezetek leépítése, a régi struktúra felszámolása után indulhatott meg a gazdaság aktivizálódása. A kedvezőtlen infrastrukturális ellátottság tovább fékezte a területi szerkezet átrendeződését. A régi ipari területeken hatalmas költségeket emésztett fel a háttérrendszerek megújítása vagy átalakítása, miközben az új dinamikus körzetek száma kevés volt, a lakásállomány szerkezete és eloszlása pedig akadályozta a régióközi vándorlásokat.

A gazdaság átalakulása a vállalkozások robbanásszerű terjedését eredményezte a posztoszocialista közép-európai országokban. Ugyanakkor az állami tulajdon lebontása lassú és akadozó, viszont az új vállalkozások azonban még gyengék, nem tőkeerősek, hálózatokat, vállalatközi és területközi rendszereket nem voltak képesek kialakítani. A külföldi tőke érdeklődése változó volt a kilencvenes évek közepén, ezek főleg a fejlett infrastruktúrával rendelkező térségekben összpontosultak, amelyek rendszerint a fővárosok és közvetlen környezetük, vagy éppen a nyugati határ menti térségekben találhatóak, hogy Nyugat-Európa, illetve annak piacai jól elérhetőek legyenek.

A nagyvárosi hálózat átrendeződése is tapasztalható, ezek közül a fővárosok – Prága, Varsó, Budapest – már bekapcsolódtak az európai nagyvárosok versenyébe. A hálózati kapcsolatok lassan épülgettek, így Budapest esetében Béccsel, Prága és Varsó esetében Berlinnel, míg Pozsony csak nemzeti központként Bécshez, illetve a Bécs-Győr-Budapest fejlődési tengelyhez kötődik.

A településközi kapcsolatok a korábbi központi irányítás maradványai miatt csak nehezen szerveződtek, lassan alakultak a piac formálta és az önkormányzati kezdeményezésekre épülő együttműködések. Az országhatár menti kapcsolatok kimondottan erősek a nyugati határok mentén – Lengyelország az élenjáró a lengyel-német határt beszövő eurorégiókkal, vagy Csehország és az újraegyesülő Németország vonatkozásában – főleg az érintkező nyugat-európai országokkal. A makrorégió közös határszakaszain éppen a piacgazdaság

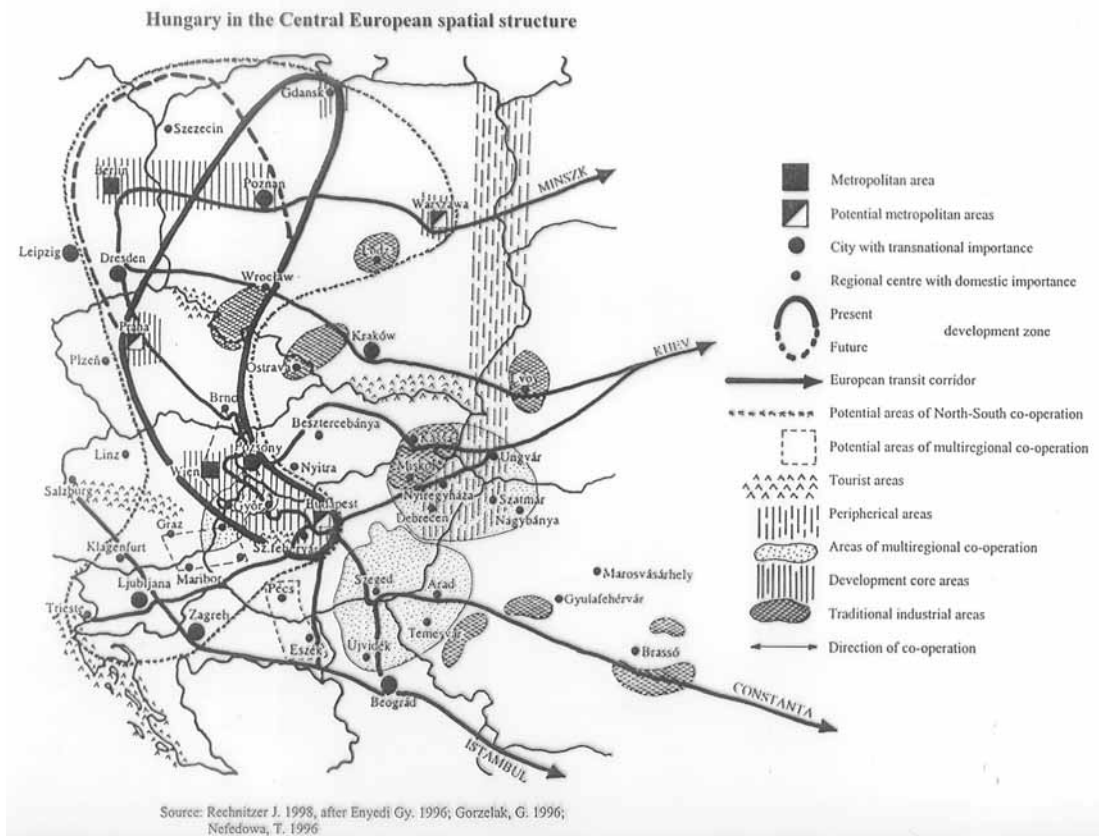
kialakulatlansága miatt, a sűrű- és feketegazdaság még jelentős szerepet játszott a kilencvenes évek közepén, és az együttműködések – esetenként – a politikai bizonytalanság miatt korlátozottak vagy nehezen áttekinthetők voltak. Azt mondhatjuk, hogy a rendszerváltozás első évtizedének eurorégiói még a „politikus eurorégiója” voltak, azaz a politika szereplők találkozási terei, nem pedig a határ menti közösségek együttműködésének fórumai.

A közép-európai térszerkezetben tehát új fejlődési pólusok, tengelyek formálódtak ki a kilencvenes évek végére, amelyek az egész térség jövőbeli folyamatait befolyásolták. Tanulmányunkban arra keresünk választ, hogy elsőként hol helyezkedik el a Felső-Duna térsége a közép-európai térszerkezetben, másodsor a jelenlegi hazai területfejlesztési koncepciók miként számolnak ezzel a térséggel, s végezetül milyen területszervezési megoldásokkal érhető el a térség jelenlegi spontán fejlődésének befolyásolása, célirányos alakítása.

1.1 Közép-Európa térszerkezete

A regionális folyamatok egyértelműen jelzik, hogy a közép-európai országok gazdasági integrációja óhatatlanul regionális integrációs formát ölt (ENYEDI 1994.).

1. ábra: Magyarország helyzete a közép-európai térben



Ha a Visegrádi Csoport országainak gazdasága és intézményei alkalmassá válnak gazdasági integrációra, akkor ezek a hatások egyidejűleg területi integrációs folyamatokat is megindítanak, nemcsak a szomszédos EU országokkal, hanem a posztszocialista szomszédos országokkal is. Ennek az integrációs folyamatnak bizonyos jegyei felismerhetők a közép-európai országokban kirajzolódó makroregionális struktúrákban (RECHNITZER 1998.), amelyek számos sajátosságot, egyben bizonyos fejlődési lehetőségeket tartalmaznak (1. ábra). A makroregionális szerkezetben a városrégiók a kapcsolatok megtettesítői. Magyarországon a budapesti agglomeráció, Csehországban Prága és Brno agglomerációja, Lengyelországban Varsó, Poznan, Wroclav, Gdansk, Krakkó, Szlovákiában Pozsony és térsége. A nyugat-kelet fejlettségi lejtő érvényesül ezekben az országokban, a keleti határokhoz közelítve azonban megtörik és lépcsőként egy másik, már az előzőnél jóval kedvezőtlenebb fejlettségi szinten folytatódik. Így lényegében a kelet-közép-európai országok nyugati határövezete a jövőbeli makroregionális fejlődés meghatározó térségei lesznek, míg a keleti övezet, az igazi periféria a felzárkózás igencsak gyenge esélyeivel számolhat.

A makrorégió nyugati fejlődési zónája, mint a „közép-európai banán” Gdansk-Poznan-Wroclav-Prága-Brno-Pozsony-Bécs-Budapest övezetet fog át, ahol dinamikus nagyvárosai találhatóak, s közvetlen kapcsolatban állnak Ausztriával és Németországgal. Így az osztrák és a német nagy és közepes befektetők ebben az övezetben telepednek meg, továbbá a nyugatról ide irányuló szolgáltatás és bevásárló turizmus fogadására képesek. A másik sajátossága, hogy ebben a zónában található a relatívan fejlett keleti és a viszonylagosan fejletlen osztrák és a – jelentős átalakulásokat képviselő – német régiók. Ennek következtében egyrészt versenyhelyzet alakul ki a térségek között, másrészt a nyugat-európai régiók gazdasága számára fontos befolyásolási övezetet képviselnek, növelve ezzel gazdasági aktivitásukat.

A kilencvenes évek elején a közép-európai térség régióiról számos elemzés született, ezek közül talán a legnagyobb magyarországi visszhangot a bonni székhelyű Empirica Kutatóközpont által összeállított, a „Jövőbeli befektetési helyszínek Kelet-Európában” címet viselő tanulmány váltotta ki. Az elemzés 1990-1992 közötti adatok alapján 156 kelet- és közép-európai régiót fogott át, egyrészt 25 indikátor (ennek főbb csoportjai: gazdasági környezet, a privatizáció eredményessége, a szakképzettség és az innovációs képesség, a szerkezet-átalakítás/munkanélküliség, az infrastruktúra és a telekommunikáció, az idegenforgalmi vonzerő és a környezet minősége), másrészt szakértői értékelés és helyszíni felmérések alapján. Az elemzések 16 régiót neveztek kedvező jövőbeli befektetési telephelynek, ezek között volt Győr-Moson-Sopron megye, illetve Magyarországról még Csongrád megye. Érdekes, hogy az indikátorok összevetése alapján a régióból sorrendben

Zala (10.), Vas (15.) és Veszprém (18.) megye is az első 40 régió között szerepelt, azonban – nem tudni mi okból – a szakértői értékelések ejtették ki az Észak-Dunántúl másik három megyéjét, a legjobb telephelyet kínáló régiók közül.

A regionális fejlesztési stratégia szempontjából nemcsak a nemzetközi értékelésnek van jelentősége, hanem azon megállapításoknak is, amelyeket a következőkben a vizsgálat tett a fejlődő térségekre:

- a kiválasztott jövőbeli befektetési helyszínek többségükben az országok nyugati felében találhatóak, egyes esetekben a határ menti térségekkel, azaz a szomszédos országokkal kialakult gazdasági, társadalmi kapcsolatok hozzájárultak a magasabb fejlettséghez,
- a kiemelt régiók közlekedési kapcsolatai kimondottan kedvezőek külfölddel, a szomszédos országokkal,
- mindegyik régió korábban is ipari központ volt, azonban nem a nehéziparban, inkább a feldolgozó- és élelmiszeriparban, így pl. jelentős környezeti károsodásokat nem szenvedtek,
- a régiók kimutathatóan rendelkeznek gazdasági, termelési hagyományokkal, mely a szakképzettségben, a foglalkoztatási szerkezetben fejeződik ki,
- a polgári hagyományok, gondolkodásmód, bizonyos üzleti mentalitás, jellemző a kiválasztott régiókra, így azokban nagyobb a vállalkozások aktivitása, erősebb a hajlam a külföldi tőke fogadására,
- s végül a kiválasztott körzetekben a felsőoktatási és kutatás-fejlesztési tevékenységek intézményei is megtalálhatóak voltak, amelyek a helyi ipari bázisokhoz részben kötődtek.

A „közép-európai banán” két jövőbeli újabb fejlődési övezetet fog át. Az egyik zóna Prágából indul ki és a volt kelet-német ipari nagyvárosokat (Berlin, Lipcse) – élén Berlinnel – foglalja magába, majd Poznannal kanyarodik vissza a fejlődési banánhoz. Jelezve azt, hogy egyre látványosabban formálódik a Berlin-Varsó tengely, amely nemcsak új közlekedési és kommunikációs korridoroként is szolgálhat (II. korridor) lényegében a Minszk és Moszkva irányban, hanem új innovációs tengelyként is. Ez egyben súlypont eltolódást jelent a közép-európai térszerkezetben, hiszen jelentős árumozgásokat „csábíthat át”, új gazdasági irányokat jelölhet ki, ami a korábbi kapcsolatok leértékelését, átrendezését eredményezheti.

A közép-európai banánnak a nagyobb ívű kiterjesztése az észak-déli együttműködési térség, amelyben az Adria tengerpartja összekapcsolódik az Északi-tengerrel, s e kiterjesztésben már határozottan felismerhető a Berlin-Varsó tengely, de egyben határozott aktivizálódást nyer Szlovénia, Horvátország, illetve Ausztria keleti és déli tartományai is. Az mindenestre egyértelmű, hogy Közép-Európa északi és délnyugati jövőbeli fejlődési térségének az

egybefűződése a Bécs-Pozsony-Győr-Budapest tengelyen képzelhető el. Itt formálódik ki az a gazdasági és térszerkezeti fordítókorong, amely földrészünk jövőbeli megújítási övezeteit az elkövetkező évtizedekben akár Kelet-Európa – döntően Kelet-Szlovákia, illetve Ukrajna és a Balkán, többségében Románia, Szerbia, Bulgária iránya – közvetíteni és átalakítani képes.

A jelenlegi és a jövőbeli fejlődési zónák után átmeneti térségekkel kell számolni, ahol részben a hagyományos ipari körzetek, részben a hegyvidékeken az idegenforgalmi térségek találhatóak. Ezt követi a „keleti fal”, ami megtöri a fejlettségi lejtőt és a közép-európai országok keleti – Fehér-Oroszországgal és Ukrajnával érintkező – határterületeken már elmaradott térségeket fog át. Hiszen a többségében mezőgazdasági térségekben a falusi és a kisvárosi településhálózat a jellemző, nagyon kedvezőtlen, az adott országok átlaga alatti infrastrukturális ellátottsággal. Ezen agrár régiókban a megújítást szolgáló belső erőforrások szegényesek, a külföldi tőke érdeklődése is elenyésző. A periférikus helyzet számtalan hátránya mellett előny az, hogy a posztszovjet – kvázi fejlett – régiókkal érintkeznek, így lehetőség kínálkozik az erőforrások egyes elemeinek aktivizálására, a kapcsolatok tereinek létrehozására. A korszerűtlen és szűk keresztmetszetű infrastruktúra, a posztszovjet államok kialakulatlan intézményrendszere, a feketegazdaság elburjánzása és a kimondottan rossz közbiztonság tartósan akadályozza a „keleti fal” lebontását, a határ menti kapcsolatok kibővülését, s ezzel egy lassú – felzárkózásnak egyáltalán nem nevezhető – elmozdulási folyamat megindulását.

A közép-európai térszerkezet innovációs súlypontja tehát a Bécs-Pozsony-Győr-Budapest tengely, amelynek gerjesztő pólusait az osztrák és a magyar főváros jelenti. A rivalizálás a két központ között egyértelmű, a verseny nemcsak ennek a fejlődési tengelynek az irányításáért, szervezéséért folyik, hanem ezen keresztül Közép-Európa alakításáért, azaz a fordítókorong szerepéért is.

Bécs hatásterülete napjainkban jóval nagyobb, mint Budapesté, kiterjedése nemcsak az Északnyugat-Dunántúlra érvényesül, hanem még másodlagos hatásként Szlovénia, sőt Horvátország egy részére is. Bécs számos nemzetközi szervezetet, intézményt tömörít, jelentős számú multinacionális nagyvállalat közép-európai központját itt üzemelteti, a bécsi gazdaság hatása tehát kiemelkedő a makrorégióra. Bécs nemcsak széles, hanem igencsak korszerű szolgáltatási rendszereket és kvaterner funkciókat tud kínálni, ugyanakkor, mint élettér és lakóhely rendkívül kellemes. Az osztrák fővárosnak átgondolt, hosszú távú fejlesztési stratégiája van (STEPI 1994, STEP II. 2004), ebben hangsúlyozott szerepet kap a nemzetközi szerepkör megerősítése és folyamatos frissítése, a közép-európai szervező és irányító szerepkör bővítése.

Bécs és Pozsony viszonya történelmileg adott, amit évtizedeken át különböző politikai rendszerek szakították meg, de a kilencvenes évektől az elvi akadályok megszűntek, így mindkét fél érdeke lett a kapcsolatok újrendezése, a két város közötti településközi együttműködések feltámasztása. Így Bécs folyamatosan erősödik, részben a funkciók át- és kihelyezésével a szomszédos szlovák fővárosba, részben pedig a szerepkörök bővítésével, aminek következtében felkészültebb versenytársa lehet a magyar fővárosnak. Pozsony az új főváros, a stabilizálódó szlovák gazdaság elsődleges központja, kedvező földrajzi fekvéssel, viszonylag jó összeköttetéssel a nyugat-európai gazdasági centrumokkal, vagyis fejlődésének biztosítékai tartósan tekinthetők.

A magyar főváros versenyelőnye, hogy közelebb található Kelet-Európához, így az elérhetősége kedvezőbb. Lényegében hosszú távon át fogja vállalni Európa utolsó állomása szerepét, amit az elmúlt negyven esztendőben Bécs képviselt. A tervezett pán-európai közlekedési tengelyek közül kettő Budapest közelében metszi egymást. Így a logisztikai pozíciója felerősödik, de ugyanez vonatkozhat a légi közlekedésben elfoglalt helyzetére, vagy a különféle szolgáltatások, üzletmenetet irányító, szervező feladatok nagytérségi ellátására szakosodott szervezetek, központok megtelepedésére is. Budapest abból a szempontból is kiváltságos, hogy a határon túli magyarság számára ez a város jelenti azt a centrumot, ami számos metszetben európai szintű szolgáltatásokat, életteret tud nyújtani, így lényegében napjainkra a természetes elérhetőségével híd lehet a fejlett és a fejlődő európai térségek között.

A makrorégió jövőbeli fejlődése szempontjából a két főváros közötti versenyhelyzet nemcsak kedvezőtlen, hanem számos előnnyel is járhat. Az egyértelműen kirajzolódó Bécs-Pozsony-Győr-Budapest innovációs tengely kisugárzó hatása érvényesülni fog. A magterületek keresik a kapcsolatokat a kisebb regionális centrumokkal, ugyanakkor számos újdonság kerül elérhető távolságba a többi régió centrumai számára, így azok terjedése gyorsabb, zavaroktól mentesebb lehet. A fejlődési tengely számos olyan erőforrást kínál (munkaerő, telephelyek, környezet, rekreáció stb.), amelyek a nagycentrumokban nem állnak rendelkezésre vagy nem olyan minőséget érnek el, ami egy új életmód modellhez szükséges. Ennek megfelelően a tengely centrumai felértékelődnek, nemcsak a telephely kínálatot szélesítik, hanem megkezdődik a településhálózat átalakulása, azok elemeinek szervezettebb együttélése, a különféle sajátosságok felértékelődése. A hálózatok szervezettebb összekapcsolódása, a belső kommunikációk szerveződése, ami együttesen járul hozzá a tengely versenyképességének javításához, s magának a térségnek a folyamatos megújításához.

1.2 A Duna térség és közép-európai fejlesztési tengely

A fent jellemzett kialakuló közép-európai térszerkezetben nem elhanyagolható maga a Duna térség. Az európai nagytérségi víziók kiemelten kezelik a Duna-térséget. Ennek bizonyítéka, hogy önálló fejlesztési zónának tekintik az európai magterületeken kívül is (2. ábra).

2. ábra Potenciális európai integrációs térségek



Forrás: Datar, 2002.

Nemcsak a térfejlődés lehetséges irányai emelik ki a térséget, hanem a közismert Helsinki-korridorok között is kiemelt szerepet kap a Duna, mint 7. folyosó. Egyben kiemelendő, hogy új jövőbeli közlekedési tengellyel kell számolni, hiszen a fentebb jelzett közép-európai banán megköveteli a balti országok és az Adria-térség összekapcsolását, a banán belső összeköttetésének kialakítását. Ennek lehetséges iránya észak-dél relációban érvényesülhet, ami a Dunát metszi, egyben keresztezi a Bécs-Pozsony-Budapest fejlődési tengelyt is, s ezzel annak új fejlődési lendületet nyújtva (3. ábra).

3. ábra: Kelet és Közép-Európát érintő közlekedési tengelyek



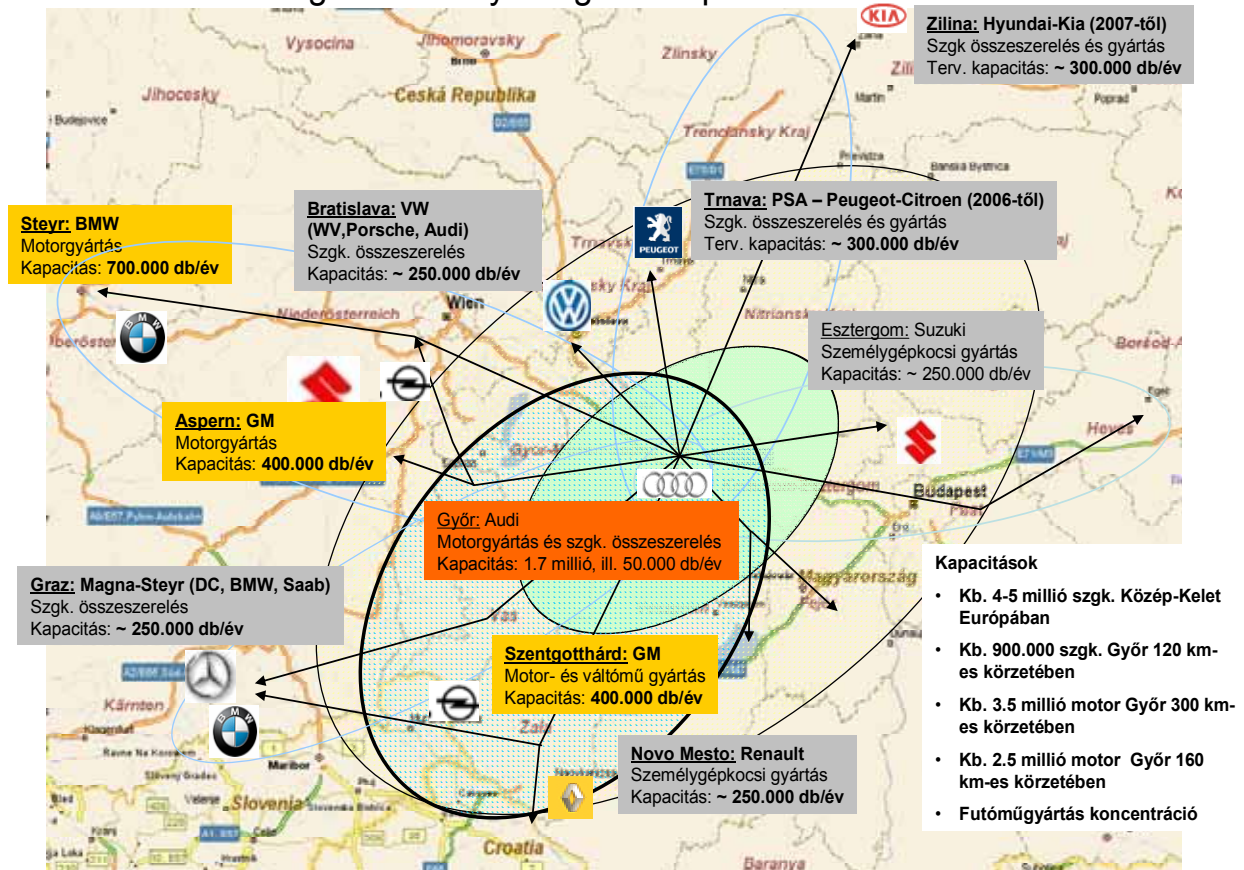
Forrás: KTI, 2004.

A Duna és a tervezett, vagy elképzelt Balti térség és Adria tengely lehetséges kapcsolati pontjai már számos szakmai vitán felmerültek, ezek közül két magyar megoldás ismert. Az

egyik a Komárom térségében létesítendő Duna-híd, a másik változat az Esztergom mellé telepített összeköttetés. Alapjában véve mindkét változat hasznos és kívánatos lenne. Egyértelmű, hogy a nagytengety egy határozott lendületet kap ezzel az kapcsolattal, de emellett még jobban felerősödhetne a Győrtől Esztergomig terjedő újra aktivizálódó ipari zóna. A komáromi változattól határozottabban érvényesülhet a Bécs-Pozsony-Győr szerveződő városeyüttes, egyben ez fejlődési magterület profitálna, hiszen ezzel egységesebbé válnának a kapcsolatok, új terek nyílnának meg az együttműködésre, koncentráltabb ipari-termelési régió formálódna ki a három ország egyre nyitottabb határrégiójában. Ennek az új ipari régiónak a vezérágazata vélhetően az autóiipar lehet és lesz a jövőben (4. ábra).

4. ábra

Győr járműipari fejlesztési pólus elsődleges és másodlagos célterülete, valamint kisugárzási irányai regionális partnerei közreműködésével



Forrás: Grosz, 2007.

Látható, hogy Győrt középpontnak tekintve, 200-300 km-es körzetben roppant jelentős autóiipari koncentráció alakul, alakult ki. Ez a koncentráció óhatatlanul kikényszeríti a belső kapcsolatok alakítását, annak újraformálását. Itt nemcsak a nagyvállalati szféra fogja

megkövetelni a hálózatok működtetését, egyben annak elemeinek aktivizálását, hanem a kis- és középvállalkozói szféra is, aminek bizonyítéka az autóipari klaszterek szerveződése, amelyek erőteljesen fognak hatni a területfejlesztés különböző dimenzióra, így a pólusokra, de azok vonzástereire is.

A másik változat magyar vonatkozásban, hogy az Dunán átívelő kapcsolat Esztergom térségében teremthető meg. Ennek a megoldásnak az előnye, hogy a súlypontot Budapest irányába meghúzza, egyben aktivizálja a Dél-Szlovákia magyar lakta területeket, ahol a foglalkoztatás kedvezőtlen, az északi szomszéd fejlesztési centrumaitól távol esnek. Ezeknek a régióknak a ráfűződése a magyar főváros egyre nagyobb térséget felölelő gazdasági vonzásterületébe hasznos lehet, részben a munkaerő utánpótlás vonatkozásában, de a magyarországi térségekkel való teljesebb integráció érdekében is.

A két metszési pont közül választani kell: hasznos lenne a hazai, de a közép-európai térségfejlesztés szempontjából, hogy mindkét hídkapcsolat kiépüljön, hiszen a meglévő hidak túlterheltek (Medve, Komárom, Esztergom), döntően csak a városi, kistérségi belső összeköttetésekre alkalmasak, elhelyezkedésük folytán deformálják a városok és térségük szerkezetét.

A Felső-Duna térség tehát számos vonatkozásban fejlesztésre kiemelt, sőt kiszemelt terület. Verseny indult meg a térségért. Bécs erősen és határozottan formálja vezető szerepét Közép-Európában, mindebben egyik csápként értelmezhető a Felső-Duna szakasz. Budapest ebben a versenyben nem mutat határozott elkötelezettséget, nem ismerhető fel fejlesztési irányjaiban a térségi gondoskodás. Így többek között a közlekedési hálózat gyorsított formálása (M0 északi és nyugati szakasz, agglomerációs összeköttetések), az alközpontok határozott és gyors elérhetősége, a funkciók megújításának támogatása, a fejlesztési elképzelések összehangolása, a források megosztása, illetve azok alakításában az érdekérvényesítés.

A területi fejlődést fontosabbnak tartjuk, mint két nagyváros versenyét, az elérhető, vagy annak vélt pozícióinak értelmezését, ám nem lényegtelen sem a közép-európai, sem a nemzeti területi szerkezetek jövőjének alakulása miatt, hogy mely főváros képes helyzetét megerősíteni, s egyben milyen dinamikát mutató regionális szerkezet alakul ki a Felső-Duna mentén.

1.3 A Dunát érintő európai fejlesztési (elemzési) nagytérség a CADSES és annak jellemzői

1997-ben Ausztria és Németország kezdeményezésére elkezdődött egy nagytérségi együttműködési rendszer tervezése. A program felölelte a közép-európai, az adriai, a dunai, a délkelet-európai államokat, így az elnevezése is innen adódott, CADSES (Central Adriatic Danubian South-Easter European Space). A 18 országot, s ezzel közel 200 millió embert és 15 etnikumot érintő nagyrégióban, kezdetben négy uniós tagország volt (Ausztria, Németország, Olaszország, Görögország). Ám napjainkra, a program második szakaszában (2000-2006) már az új csatlakozókkal kibővülve további öt tagország (Csehország, Lengyelország, Magyarország, Szlovénia, Szlovákia), és a balkáni országok mindegyike (Bosznia-Hercegovina, Bulgária, Horvátország, Szerbia és Montenegró, Macedónia, Románia), valamint Ukrajna is a programhoz tartozik.

4. táblázat: A CADSES programban részvevő országok, illetve területi egységek

Albánia	nem tagállam	az ország egész területe
Ausztria	tagállam	az ország egész területe (tehát Salzburg, Tirol és Vorarlberg NUTS-II szintű régiók szintén a program beavatkozási területéhez tartoznak)
Bosznia–Hercegovina	nem tagállam	az ország egész területe
Bulgária	tagjelölt ország	az ország egész területe
Horvátország	nem tagállam	az ország egész területe
Csehország	tagjelölt ország	az ország egész területe
Szerbia és Montenegró	nem tagállam	az ország egész területe
Macedónia	nem tagállam	az ország egész területe
Németország	tagállam	Baden-Württemberg, Bajorország, Mecklenburg–Felső-Pomeránia , Szászország, Szász-Anhalt, Berlin, Brandenburg, Tübingia (NUTS-II szintű régiók)
Görögország	tagállam	az ország egész területe
Magyarország	tagjelölt ország	az ország egész területe
Olaszország	tagállam	Puglia, Molise, Abruzzi, Marche, Friuli-Venezia Giulia, Veneto, Emilia-Romagna, Lombardia, Trentino-Alto Adige, Umbria (NUTS-II szintű régiók)
Lengyelország	tagjelölt ország	az ország egész területe
Moldávia	nem tagállam	az ország egész területe (az ország északi része is a program beavatkozási területéhez tartozik)
Románia	tagjelölt ország	az ország egész területe
Szlovákia	tagjelölt ország	az ország egész területe
Szlovénia	tagjelölt ország	az ország egész területe
Ukrajna	nem tagállam	Odessza oblaszty, Kárpátalja oblaszty, Lviv oblaszty, Ternopol oblaszty, Ivano-Frankovszk oblaszty, Csemovci oblaszty

Forrás: Az Interreg III... 2001.

A 4. táblázatban látható, hogy mindegyik ország teljes területtel kapcsolódik be a programba, viszont Németország a déli, Olaszország a keleti, Adriai-tengerrel érintkező, vagy a térséggel valamilyen kapcsolatot tartósan alakító tartományai vannak jelen, illetve Ukrajnát csak a határ menti kerületei képviselik az együttműködésben.

A térségre érvényes első kezdeményezés – amit jeleztünk – 1997-ben indult és 1999-ben fejeződött be. Alapvetően arra irányult, hogy egy alapos nagytérségi feltárást végezzen, keresse az együttműködések lehetséges dimenziót, illetve politikai alapelveket határozzon meg a jövőbeli fejlesztési kapcsolatokra.

Ebben a feltáró szakaszban született meg a Vision Planet, mint a CADSES térség területfejlesztési stratégiája c. dokumentum (A közép-európai, ...,1999). Az elemzés részletesen értékeli a térség adottságait, rendszerezi a fontosabb probléma területeket (növekvő regionális egyenlőtlenségek, város-vidék kapcsolatrendszer átalakulása, periférikus térségek, a gazdasági szerkezet diverzifikálódása, az információ és a tudás elérhetősége). Külön kitér a városfejlődés sajátosságaira, így a hálózat jellegére, a belső városrészek átalakulására, városi lakáshelyzetre. Foglalkozik a vidéki térségek sajátosságaival, a közlekedés és kommunikáció helyzetével, a környezeti tényezőkkel, a természeti és kulturális örökséggel. S végezetül a területfejlesztés intézményi kereteit, lehetséges eszközeit és a területi integrációt segítő intézkedéseket vázolja fel.

A 12 ország bevonásával és szakértőjével készült elemzés alkalmas volt arra, hogy alapját képezze „Az Interreg III.B közösségi kezdeményezés a közép-európai–adriai–dunai–délkelet-európai (CADSES) térségre vonatkozó program 2000-2006” kidolgozására és 2001 végén történő elfogadásra.

Az Európai Bizottság által elfogadott fejlesztési program abból indul ki, hogy a CADSES térségben az integráció alapelvei a következők:

- a különböző területpolitikai elképzelések közös nevezőre hozása;
- a területi tervezés mindenki által elfogadott szabályai és alapelvei kialakításához szükséges alapelvek megteremtése;
- a lehető legdinamikusabb feltételek megteremtése a fenntartható növekedés biztosítása érdekében;
- a természeti örökség védelme és a káros hatások megelőzése, beleértve az árvízvédelmet és a természeti katasztrófák megelőzését;
- a kulturális és történelmi örökség felmérése, ideértve a közös szabályozási rendszer kialakítását és ennek stratégiai elemként történő alkalmazása a gazdaságfejlesztés területén.

A program ennek megfelelően a következő fejlesztési és együttműködési prioritásokat határozza meg:

1. Különböző területfejlesztési elképzelések és akciók támogatása a társadalmi-gazdasági kohézió erősítésének jegyében

- Közösen megvalósítható stratégiák és akciók támogatása
- A városi területek fejlődésének alakítása, a városok hálózatának és együttműködésének fejlesztése
- A vidéki területek fejlődésének alakítása
- A bevándorlás területi hatásai

2. Hatékony és fenntartható közlekedési hálózatok, valamint az információs társadalom vívmányaihoz való hozzáférés támogatása

- Hatékony közlekedési hálózatok fejlesztése a fenntartható fejlődés jegyében
- A tudáshoz és az információs társadalom vívmányaihoz való hozzáférés javítása

3. A tájvédelemnek, illetve a természeti és kulturális örökség védelmének és megfelelő kezelésének a támogatása

- A kulturális örökség védelme és fejlesztése
- A természeti örökség védelme és fejlesztése
- A természeti tájak védelme és fejlesztése

4. Környezetvédelem erőforrás-gazdálkodás és kockázatkezelés

- A környezetvédelem és az erőforrásokkal való megfelelő gazdálkodás támogatása
- A kockázatkezelés és a katasztrófavédelem támogatása
- Az integrált vízgazdálkodás és az árvízvédelem támogatása

A CADSES II. program sajátossága, hogy minden ország delegáltan – függetlenül attól, hogy tagállam vagy nem – teljes jogú tagként vesz részt. A térségben megvalósuló Európai Unió finanszírozású programok, így a TACIS, PHARE, ISPA, SAPARD, TINA és CARDS lehető legnagyobb fokú integrációjára kell törekedni, de kizárólag az adott feltételeknek megfelelően.

Külön kell szólni a CARDS (Community Assistance for Reconstruction, Development and Stabilisation; közösségi támogatás újjáépítésre, fejlesztésre és stabilizációra) programról, ami a délkelet-európai országokra irányuló Stabilitási Egyezményre épül.

A Stabilitási Egyezmény az Európai Közösségnek egy olyan kezdeményezése, amelynek célja a régiók stabilitásának és gazdasági fejlődésének az erősítése, valamint a távolabbi jövőben

elérendő EU-tagság körvonalainak a felvázolása. Az 1999. június 10.-én Kölnben aláírt Stabilitási Egyezményben foglaltak megvalósításáért három munkacsoport felelős, amelyek közül a 2. számú munkacsoport (gazdasági szerkezet-átalakítás, gazdaságfejlesztés és gazdasági együttműködés) feladatai kapcsolódnak a legszorosabban a CADSES Interreg III.B program céljaihoz. Ennek a munkacsoportnak a legfontosabb témái a regionális infrastruktúra, a magánszektor fejlesztése, a régiók közti kereskedelem, a szakképzés és oktatás, az humánerőforrás-fejlesztés és a környezetvédelem.

A Világbank elkészítette a Stabilitási Egyezmény által érintett földrajzi terület fenti kérdésekkel kapcsolatos területfejlesztési stratégiáját. Az infrastruktúra-fejlesztési projektek megvalósításának tekintetében a 2000. márciusában, Brüsszelben a regionális támogatások témakörében megtartott konferencia jelentős eredményeket hozott, ahol elfogadták azt a fejlesztési csomagot, amely 208 db, összesen 384 millió euró értékű projektet tartalmaz. Emellett a CADSES-ben részt vevő délkelet-európai országoknak, illetve régióknak az EU által a jövőben különböző eszközök formájában és programok keretében juttatandó támogatások közül elsősorban a CARDS támogatásokat kell megemlítenünk.

2000. december 5-én az Európai Unió Tanácsa a 2066/2000/EK számú, az Albániának, Bosznia és Hercegovinának, Horvátországnak, Jugoszláviának és Macedóniának nyújtandó támogatásról szóló rendelet elfogadásával létrehozta a CARDS-ot, mint a Stabilitási Egyezmény országai, illetve a társult országok számára létrehozott új szakmai és pénzügyi segítségnyújtási eszközt.

A CARDS támogatást a következő célokra lehet felhasználni:

- újjáépítés, a menekültek és a kitelepítettek hazatérésének támogatása, valamint a régió stabilizálása;
- a demokratikus berendezkedést, a jogállamiságot, valamint az emberi jogokat és a kisebbségek jogait megerősítő intézményi és jogszabályi keretek kialakítása;
- a civil társadalom megteremtése és megerősítése; a média függetlenségének biztosítása;
- a szervezett bűnözés elleni küzdelem törvényi kereteinek és a meghozott intézkedéseknek a megerősítése;
- szociális intézkedések, különös tekintettel a szegénység csökkentésére, a nemek közötti esélyegyenlőség biztosítására, az oktatásra, a képzésre és betanításra, valamint a környezet rehabilitációjára;

- szorosabb kapcsolatok kialakítása a kedvezményezett országok között, a kedvezményezett országok és az Európai Unió között, valamint a kedvezményezett országok és az EU-tagjelölt országok között, összhangban a nem tagjelölt országok részvételével folyó határ menti, transznacionális és regionális együttműködési programokkal;
- a regionális, transznacionális, határ menti és interregionális együttműködések erősítése a kedvezményezett országok között, a kedvezményezett országok és az Európai Unió között, valamint a kedvezményezett országok és a régió többi országa között.

Az Európai Bizottság Külügyi Főigazgatóságának hatáskörébe tartozó CARDS támogatás azután lett elérhető, hogy minden egyes ország esetében elkészült a 2000-2006 közötti időszakra vonatkozó stratégiai keret, valamint a többéves indikatív program és az éves cselekvési programok. A programdokumentumok alapján kidolgozott projekteket az Európai Bizottság és a kedvezményezett ország különböző szervezetei közösen dolgozzák ki.

Amikor a CADSES-ben részt vevő délkelet-európai országok és régiók programjairól és pénzügyi támogatásáról döntenek, mindenképpen figyelembe kell venni a délkelet-európai országok Stabilitási Egyezményét, a CARDS támogatásokat, valamint az Európai Közösség többi olyan pénzügyi eszközét, illetve programját, amelyet a délkelet-európai térség fejlesztésére a jövőben létre fognak hozni, illetve el fognak indítani.

A CADSES II. program eddigi eredményeit mutatja be az 5. ábra, ahol település szinten jelezték, hogy milyen aktivitást tapasztaltunk 2005. augusztus 1-ig a programok kezdeményezésében (*Dosch, Görmar, Hachmann, Müller, Schafer 2005*).

Megállapítható, hogy a fővárosok és a regionális központok játszották a legnagyobb szerepet a programok kezdeményezésében és fogadásában. Ezek között a balkáni térség nem mutat kiemelkedő értékeket, ott is a fővárosok (Szófia, Bukarest, Zágráb, Belgrád, Tirana, Szkopje) emelkednek ki számottevő aktivitással.

5. ábra: A CADSES országok projekt kezdeményezései település szinten

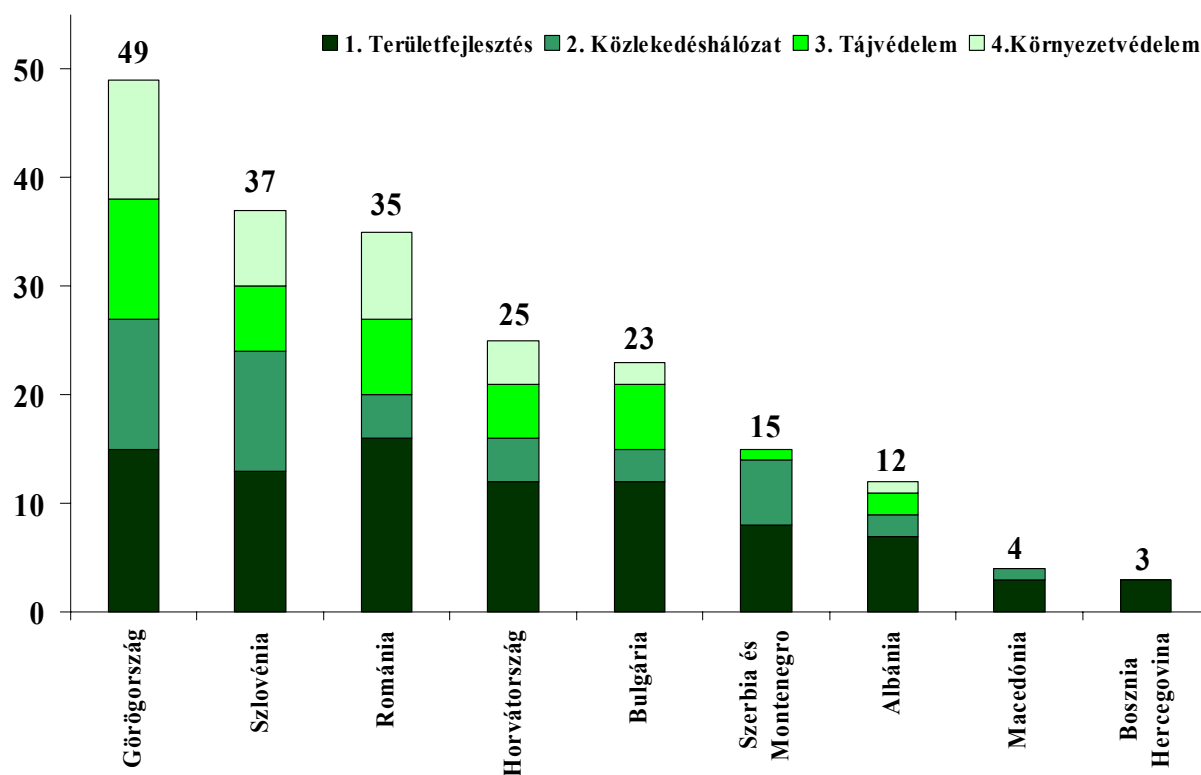


Forrás: Dosch, Görmar, Hachmann, Müller, Schafer, 2005.

A balkáni országok részvételét és aktivitását mutatja a 6. ábra, amelyben az egyes prioritások szerint rendszereztük a részvételt. Megállapítható, hogy az első prioritásnak a területfejlesztési együttműködéseknek, azokon belül is a városhálózat fejlesztésére vonatkozó akcióknak és a vidékfejlesztésnek van meghatározó fogadási aktivitása, különösen a csatlakozásra váró Romániában és Bulgáriában, illetve a társult tagságot elnyert Horvátországban. Érdekes, hogy több országban a közlekedés hálózat fejlesztésére és az információs társadalom kialakulására irányuló projekteket megelőzik a tájvédelemre és a természeti-kulturális örökségvédelmére irányuló kezdeményezések. Hasonlóan inkább a csatlakozásra váróknál emelkednek ki a környezetvédelmet megcélzó projektek. Megállapítható, hogy azokban a balkáni országokban látványosabb a lassan beinduló CADSES II. programban való részvétel, amelyek már kialakították – éppen a csatlakozás kapcsán – a területfejlesztés intézményrendszerét, már létezik ennek központi irányítási

apparátusa, megjelentek a decentralizált szervezetek valamilyen szintű regionális, vagy területi dimenzióban. Így vélhetően rendelkeznek regionális szintű fejlesztési elképzelésekkel, azokhoz igazítani tudják a CADSES programban foglalt kezdeményezéseket, és természetesen működik a regionális menedzsment, amely keretet tud adni a támogatások fogadásának.

6. ábra: A CADES II programba bekapcsolódott balkáni országok részvétele az egyes prioritásokban



Forrás: www.cadses.com, saját feldolgozás

Célszerű áttekinteni az eddigi projekt szintű együttműködések irányait, azaz a balkáni térség miként részesedik az egyes országok által kezdeményezett projektekből (5. és 6. táblázat).

5. táblázat: Az Európai Uniós tagállamok kooperációja a dél- és kelet-európai országokkal

Ország	Projektszám (db)	Arány az összes projektből (%)
Görögország	40	34,4
Olaszország	59	29,9
Szlovénia	24	27,4
Magyarország	31	25,7
Ausztria	47	24,9
Németország	42	24,5
Lengyelország	20	22,8
Csehország	24	20,3
Szlovákia	13	18,3

Forrás: Görmar, 2005.

6. táblázat: Az új tagországok együttműködési aktivitása a CADSES térségben

Ország	Projektszám (db)	Arány az összes projektből (%)
Németország	42	38,7
Ukrajna	2	37,5
Ausztria	47	36,2
Moldova	1	33,3
Horvátország	22	32,7
Olaszország	59	31,7
Szerbia és Montenegró	8	26,7
Görögország	40	26,2
Románia	25	25,7
Bulgária	19	22
Albánia	9	21,1
Macedónia	2	11,8

Forrás: Görmar, 2005.

A vizsgált időszakig (2005.08.01.) a regisztrált 73 projektben a legnagyobb aktivitást Olaszország mutatta (80,8%), azt követi Ausztria (64,3%), Németország (57,5%), Görögország (54,7%). Az újonnan csatlakozók közül Magyarország aktivitása a következő (42,4%), ezt követi Románia (34,2%) és Szlovénia (34,2%), majd Csehország (32,8%), a társult tag Horvátország (30,1%), illetve a csatlakozásra váró Bulgária (26,1%). A többi balkáni ország projekt aktivitása rendkívül alacsony, csak Albánia (12,3%) és Szerbia/Montenegró (10,9%) említhető. A többiek csak néhány projektben vannak jelen. (Görmar, 2005)

A CADSES program Irányító Hatósága és Kifizető Hatósága Rómában található (Infrastruktúra- és Közlekedési Minisztérium), a Közös Titkárság, melynek feladata az operatív program-végrehajtás, Drezdában működik. A Közös Titkárság munkáját a program sikeres végrehajtása érdekében a partnerországokban található CADSES Kapcsolattartó Pontok (CCP) segítik. A magyarországi CCP a VÁTI Kht. szervezetében lévő Interreg Igazgatóság keretében működik. A program Irányító és Monitoring Bizottsága a partnerországok delegált tagjaiból áll. A program elnöki feladatait, rotációs rendszerben, félévente más-más partnerország tölti be.

A Strukturális Alapok felhasználása szempontjából 2004-ig a négy EU „régí” tagállam részvételével működő CADSES program lassú és nem hatékony végrehajtásának következtében közel 12 millió € forrást veszített el az n+2 szabály alapján. Az Európai Bizottság, illetve a tagállamok többsége a veszteségeket mindenekelőtt a programszintű menedzsment szervezetek (az olasz Irányító Hatóság, illetve a németországi Közös Titkárság) rossz működésének tulajdonítja. A problémák igazi gyökere azonban elsősorban a programozási időszakra vezethető vissza. A „politikai” és intézményi kompromisszum eredményeképpen egy összetett és nem egyértelműen definiált menedzsment rendszer került kialakításra és a program jelentős késéssel indult.

A tervekkel szemben az olasz Strukturális Alap Központi Monitoring Rendszert sem sikerült a CADSES program speciális szempontjainak megfeleltetni, ezért a mai napig a program valóban működő monitoring és információs rendszerrel nem rendelkezik. Az Irányító Hatóság és a Közös Szakmai Titkárság fizikai és intézményi széttagolódása komoly koordinációs problémákat okoz. A tagállamok nemzeti hitelesítési rendszere szintén nem működik zökkenőmentesen, részint a sok esetben ellentmondó nemzeti szabályozás és gyakorlat, részint a nem megfelelő programszintű koordináció miatt.

Megkezdődött a 2007-2013 programozási időszak előkészítése. Az eddigi tapasztalatok azt mutatták, hogy a jelenlegi CADSES térség túlságosan nagy, abban, mint jeleztük a kapcsolatok viszonylag egyirányúak, inkább a tagországok között koncentrálódnak. Így született egy elképzelés, aminek következtében a CADSES térség az alábbi struktúrában bomlana ketté:

Közép-európai program tér: Németország keleti tartományai, Lengyelország, Csehország, Szlovákia, Ausztria, Szlovénia, Magyarország, Olaszország északi tartományai, Ukrajna egy megyéje.

Délkelet-európai programtér: Ausztria, Szlovákia, Magyarország, Szlovénia, Olaszország északi és keleti tartományai, Románia, Bulgária, Görögország, Szerbia-Montenegró, Horvátország, Bosznia-Hercegovina, Moldva, Albánia, Macedónia.

1.3.1 Lehetséges jövőkép a közép-európai programtérben

Közép-Európa országainak fejlődésére ható legerőteljesebb változást az EU-tagság jelenti. Megfigyelhető, hogy ez a tény automatikusan felerősítette az országok egymás közötti integrációját is, sőt egyes közös érdekek politikai értelemben is közelebb hozták egymáshoz az új tagországokat.

Mindezeken túl az országok belső gazdasági-társadalmi fejlődésében ha nem is gyorsuló mértékben, de tapasztalható a területi különbségek növekedése. A térség legfejlettebb régióit egyértelműen a fővárosok és a fővárosok régiója képezik. Az első hat legmagasabb GDP-vel rendelkező régiót – Szlovénia kivételével – a főváros régiói képezik (Bécs, Prága, Pozsony, Budapest, Varsó, Bukarest). A magas fejlettség fő tényezője e városokban már régen nem az ipar, hanem a legjövődélmezőbb banki és üzleti szolgáltatások rendkívüli koncentrációja a nagyvárosokban.

Varsó egy főre jutó GDP-je a lengyel átlag 291 százaléka, Moszkváé az orosz átlag 276 százaléka. A megfelelő arányok Prágában 223 százalék, Pozsonyban 227 százalék, Budapesten 212 százalék, mindenütt lényegesen több mint az országos átlag kétszerese. A szolgáltatásokban foglalkoztatottak aránya Budapesten 80 százalék, Prágában 78,5 százalék, Varsóban 76,7 százalék, Pozsonyban 75 százalék. Egyértelmű tehát, hogy a magas GDP szintet e városok a szolgáltató szektor, ezen belül elsősorban az üzleti és pénzügyi szolgáltatások magas arányával érték el.

A második legmagasabb arányú egy főre jutó GDP mutatók az országok nyugati határtartományaiban találhatóak. Az élenjáró régiók között található a cseh Dél-Nyugat (Jihozápad), a magyar Nyugat-Dunántúl régió. Szlovákiában a legmagasabb GDP-jű régiók a Bratislavsky és Nyugat Szlovákia. Lengyelországban általában a nyugati régiók GDP-je magasabb, mint a keletieké, és Romániában is a főváros után a Vest (nyugat) régió következik. A kivételt e szabály alól Oroszország és Ukrajna képezik. Oroszországban – Moszkva kivételével – a legmagasabb egy főre jutó GDP-jű régiók a szibériai területen vannak, ahol a kisszámú lakossághoz képest hatalmas méretű nyersanyag-kitermelés folyik. De az európai területen belül is a legnyugatibb régiók általában alacsony fejlettségűek. Nyilvánvalóan összefügg ez a hosszú évtizedekig folytatott katonai szempontú gazdaságfejlesztési gyakorlattal, amikor a nyugati területekre, mint katonailag „veszélyeztetettek” stratégiai iparágakat nem telepítettek, és a gazdaságfejlesztésben általában elhanyagolták őket. Így lehetséges, hogy a Lengyelországgal és a balti államokkal szomszédos kalinyingrádi és pszkovi területek Oroszországon belül a legalacsonyabban fejlettek közé tartoznak.

Látható az is, hogy határokon átnyúló fejlett térségek jönnek létre. Ezek közül kiemelkedik a cseh–osztrák–szlovák–magyar határvidék, amelyben már elindult az egységesülés, a közös tér megszervezése, elsősorban Bécs vezetésével. Ezek a közép-európai fejlődő gazdasági terek ugyan fejlettségükkel nem érik el a nyugati központok színvonalát, de dinamikájuk szembetűnő. Fejlődésük záloga általában jó földrajzi elhelyezkedésük, infrastrukturális és munkaerő kínálatuk.

A térség versenyképességét azonban rontja, hogy a nem fővárosi ipari fejlődési térségek pozíciója a K+F és innovációs kapacitás kérdésében rossz. Ezek a tevékenységek a fővárosokban koncentrálódnak, csak ritkán követik a fejlődés térbeli szerkezetét. A fejlődő transznacionális térségek hálózatai még kialakulatlanok. A fejlődés jelenlegi fázisában ezek hiánya még nem szembeötlő, de a következő szintre lépéshez szükséges az egyetemek, kutatóhelyek, gazdasági szervezetek határon átnyúló, működőképes regionális hálózatának kialakítása.

A fejlődési göcök kialakulása, koncentrációja maga után vonja a térbeli társadalmi különbségek, migrációs folyamatok változását, erősödését is, s ezzel a vidéki térségek válságának lehúzóását is. A vidéki terek folyamatait nem lehet egységesen kezelni, mivel a fejlett térségek vidéki tereinek fejlettsége a városi szinthez közelít, miközben a perifériákon

válságtérsegek alakulnak ki, amelyekbe városi-falusi státusz figyelembe vétele nélkül beletartoznak az adott válságtérseggel települései.

Mindezek alapján az alábbi vélhető fejlődési tendenciák fogalmazhatók meg:

A fővárosok, fővárosi régiók vezető szerepe a térségben továbbra is megmarad. Az európai szintű hálózatokba elsődlegesen ezeknek a régióknak van esélyük bekapcsolódni. Kapu szerepük továbbra is elsődleges, az innovációk, a K+F szektor centralizációjának mértéke csak kis mértékben oldódik.

Erősödni fog a transznacionális és határon átnyúló régiók szerepe, s a fejlődés alapvető hordozóivá válnak. A gazdasági fejlődés vagy annak lehetősége erősíti a határrégiók együttműködési készségét, mivel ezek az együttműködések kézzelfogható haszonnal járnak. A munkaerő mozgásának korlátozása az újonnan csatlakozott államok és a korábban EU-tagállamok között még fennáll, így több szempontból az új államok közötti relációk jobban erősödhetnek.

Mindezek következtében fennmarad az intézményesült, elsősorban politikai határon átnyúló együttműködések szerepe, de egyre nagyobb hangsúly helyeződik a települések, különböző közigazgatási szintek és gazdasági szereplők funkcionális együttműködésére.

A gazdasági teljesítmény és az elérhetőség javulásával növekedni fog a regionális központok szerepe a térségben. Ezek a települések kiemelkedhetnek a városhálózatból, s fejlődésükkel új erőközpontok jöhetnek létre.

Problémát jelent ugyanakkor a kisvárosok funkcióinak gyengesége. A térség jelentős részében a kisvárosi hálózat gyenge, nem látja el azt a szerepet, amit a vidék kisközpontjaként a vidéki lakosság ellátásában meg kellene tennie.

A települési hálózatok mellett nagy lehetőséget kínálnak a felsőoktatási, kutatási-fejlesztési hálózatok kiépülése. A nagytérség felsőoktatása megújítás előtt áll, kapcsolataikban a hangsúlyt a könnyebben elérhető, hasonló fejlődési utat bejárt országok irányába nyithatják meg. A „tudás hálózatok” nagytérségi alakítása a helyi/regionális elitek számára is fontos kitörési irányt jelenthet.

A nagyrégió egésze és annak egyes országai olyan táji és kulturális értékeket kínálnak, amelyek Európában egyediek, különlegesek. Számítani lehet a turizmus, az idegenforgalom fejlődésével, annak számos speciális ágának fejlődésével. Fontos látni, hogy a turizmus számára jelentős a régió belüli kereslet is, különösen a fejlődő városi térségek rekreációs kereslete növekszik számottevően.

A decentralizáció valamennyi országban megindult, az intézményhálózat azonban még gyenge. Ennek erősítése feltétlenül szükséges.

A térség területi folyamatának vizsgálata már hagyományosnak tekinthető. Problémát jelent azonban, hogy a vizsgálatok egymástól elszigeteltek, ezek egységesítése, a kutatói és tervezői hálózatok kialakítása, és működésük folyamatossá tétele továbbra is szükséges.

1.3.2 Lehetséges jövőkép a délkelet-európai program térben

A délkelet-európai CADSES térségben az ezredforduló óta, azaz az elmúlt 5–7 évben lényeges változások történtek. A nagyrégió lassú politikai stabilizációja folytatódott, bár döntően a volt Jugoszlávia utódállamaiban még számos bizonytalanság és destabilizációs elemmel kell számolni. Így megoldatlan Koszovó státusza (azóta a függetlenséget kikiáltották), befejeződött Montenegró kiválási akciója, az ENSZ státuszban működő Bosznia-Hercegovina szintén belső feszültségekkel küszködik. A balkáni stabilitást veszélyezteti, hogy nem, vagy csak nagyon lassan rendeződik a háborús bűnösök kiadása, amihez az Európai Unió egyre határozottabban ragaszkodik, a nacionalisták azonban ennek ellenállnak. Vélhetően 2008 végéig megoldódnak a kiadatási ügyek, ami felgyorsíthatja Szerbia tárgyalásait az Európai Unióval (társulási szerződés folyamatban), ám mindezt veszélyeztetheti a jelenlegi szerb állam felbomlása, és Koszovó helyzetének rendezetlensége, illetve függetlenségének kikiáltása.

A politikai bizonytalanság miatt, ami véleményünk szerint elhúzódhat 2010-2012-ig, a balkáni térség politikai integrációját lassú, számos bizonytalan tényezővel dúsítottan kell tekinteni.

Lendületet és példát jelent Románia és Bulgária uniós tagsága, hiszen ezek az országok meghatározóak a térségben. Tagságuk révén más viszony alakulhat ki szomszédokkal, ugyanakkor példaként szolgálnak a Balkán többi országának, mi szerint Európa nem zárt, hanem lehetőséget ad hosszabb távon az integrációra.

A gazdasági fejlődés egyenletesen emelkedik a térségben, a belső gazdasági kapcsolatok kiszélesedésével együtt. A nagyrégió országainak gazdasági kapcsolatai jelentősen bővültek az Európai Unió régi és új tagországaival. Sőt regisztrálható, hogy a térséghez erőteljesen kötődő tagországok – és ez érvényes Magyarországra is – látványosan növelték gazdaságuk befolyását. Így emelkedett az export teljesítmény, a térségbe irányuló belső és külső tőkeáramlás, s számottevő tőkeexportőr ágazatok alakultak ki a nagytérségen belül (pl.

bankszektor, turizmus-idegenforgalom, távközlés, kommunikáció, ásványolaj termelés és szolgáltatás stb.).

Mindezek annak következménye, hogy megindult és a jövőben még fokozódónak a privatizációs folyamatok, az egyre stabilabb és átláthatóbb gazdasági szabályozás, s a növekvő fogyasztói kereslet szintén erőteljesen ösztönzi a külföldi, azon belül a nagyrégió belső tőkeáramlását. Felismerhető, hogy a CADSES régió régi uniós tagállamai, így Olaszország, Görögország, Ausztria és természetesen Németország egyre határozottabban van jelen ezen a piacon, bizonyos szektorokban érdekeltsége már meghatározó az egyes országokban, míg más ágazati rendszerekben vállalataik versenyhelyzetbe kerülnek az újonnan csatlakozókkal, így főleg a magyar cégekkel.

Az elmúlt időszakban a régió országainak gazdasági teljesítményei növekedtek, ezek között vannak olyanok, akik közben példaértékű fejlesztéseket hajtottak végre (pl. Horvátország autópálya), míg mások a növekedés mellett lassan stabilizálni tudták gazdaságukat (pl. Románia, Bulgária, Macedónia). A stabilizáció persze csak viszonylagos, hiszen a munkanélküliség nem csökkent, a nagyrendszerek (egészségügy, oktatás, nagy közlekedési hálózatok, nyersanyagtermelő ágazatok feldolgozó koncentrációja) változatlanul rossz helyzetben van. Az urbanizációs folyamatok tempója lüktető, a nagyvárosok változatlanul befogadói a migrációs folyamatoknak, nem rendeződnek a városszerkezet feszültségei, sőt inkább nőnek (pl. zsúfoltság, közlekedési nehézségek, leépült lakótelepek, ellenőrizhetetlen szuburbanizáció, modernizációs zárványok terjedése pl. bevásárlóközpontok).

A vidéki terekben nem regisztrálható elmozdulás, itt inkább a viszonyok konzervációja figyelhető meg, ami a termelési rendszerek korszerűtlenségével, a helyi ellátásra történő beállításával jellemezhető. A falusi térszerkezet állapotában nincs elmozdulás.

A térség belső együttműködése növekedett az elmúlt 5-7 évben. A határ menti kapcsolatok terei bővültek, egyre több ún. eurorégió szerveződött, amit központi kormányzatok már nem akadályoztak, így akciókat indíthattak az együttműködésre. Megfigyelhető, hogy a bilaterális, ország-ország dimenzióban, fejlesztési együttműködések is felbukkantak, amik a közös, kettő vagy több országot érintő területfejlesztési kérdésekre (pl. Duna, Tisza, környezetvédelem) koncentráltak.

Az elmúlt időszak érzékelhető változása, hogy a területfejlesztés, a regionális politika és fejlesztés intézményi keretei szubnacionális szinten változó intenzitással, de formálódnak. Ennek következménye, hogy egyre több regionális szinten értelmezhető fejlesztési koncepció, program, illetve ennek megvalósítását szolgáló intézményrendszer (pl. fejlesztési

ügynökségek) kerül megszervezésre, amik segítik, a maguk szintjén hozzájárulnak a nagyrégió gazdasági, társadalmi, környezeti és települési folyamatainak megismeréshez, a jövőbeli célok meghatározásához. Mindezek ellenére azonban még számos országban, főleg a Balkán vonatkozásában csak áttételes adatokkal és információkkal lehet következtetni az egyes országok és azok régióinak lehetséges fejlesztési irányaira, annak intézményrendszerére.

A CADSES II. program egy, vagy pontosabban egyik kerete volt az európai uniós együttműködésnek a térségben. Más kezdeményezések is működtek az elmúlt években és folytatódnak a jövőben is. Ez a program nem hozott látványos áttörést, csak az elit, korábban is kapcsolatokkal rendelkező intézmények aktivizálódtak vagy azok az új térségek, települések, ahol a lokális/regionális politikai vezetés nyitott volt. A hatások, így a nagytérségi együttműködés, a közös fejlesztési irányok felismerése, az együttes értékek hasznosítása csak egy-egy elemben, egy-egy cseppben volt érzékelhető a nagytérség tengernyi problémái között.

1.3.3 Stratégiai célok a programtérségekben

A térség belső integrációja lassan folytatódik. Ennek hordozója a gazdasági kapcsolatok kiszélesedése, azok egyre összetettebb jellege. Bizonyos szektorokban nagytérségi hálózatok jönnek létre, amik szükségszerűen növelik az országok és térségek együttműködéseit, azok mozgástereit.

Várható, hogy a jelenleginél is elaprózottabb lesz az államok csoportja, különösen Koszovó és Montenegró helyzetének rendezése után, s ez számos politikai frusztráció kiváltója lehet. Az eddigieknél is bizonytalanabb kérdés Bosznia-Hercegovina jövője, két entitásának további sorsa.

Az egykori háborús övezetek etnikai viszonyait csak kis mértékben rendezik a visszatelepülések, s nem áll helyre a korábbi etnikai térszerkezet. Ezek a problémák ugyanakkor új konfliktusokat is szülhetnek, de az állami státuszok rendezését feltétlenül megnehezítik.

Hosszabb távon kell arra számítani, hogy a nemzetközi közösség katonai, rendészeti, közigazgatási jelenlétére szükség lesz. Ebben azonban egyre nagyobb szerep hárulhat az Európai Unióra.

A határ menti együttműködések fokozódnak, bár ezeket akadályozni fogják a 2007-től életbe lépett schengeni kritériumok, ezek ellenére azonban egyre több élő határ menti akciótér szerveződik. Erőteljesebbé válik a munkaerő áramlás a nagytérségen belül, főleg az új tagországok felé.

Az európai nyomásra, valamint a balkáni országban terjedő szemlélet hatására növekedni fognak a környezetvédelmi együttműködések. Főleg a nagy folyók (Duna, Tisza) mentén erősödnek meg az együttes akciók, amiket az ismétlődő természeti problémák (pl. árvizek) és szennyező források (pl. bányászat, szennyvízkezelés) kényszerítő felszámolása, kedvezőtlen hatásaiak együttes kezelése ösztönöz.

A nagytérség közlekedési kapcsolatai új hangsúlyokat kapnak. Egyes országok önerőből jelentős hálózatfejlesztést hajtottak végre, amik döntően kapcsolódtak az európai rendszerekhez, de kikényszerítik más, szomszédos országokban is a minimális fejlesztéseket. Ugyanakkor egyoldalú a közlekedési infrastruktúra (közúthálózat) eddigi fejlesztése mellett, növelni kell a vasúti, a vízi közlekedés megújítását, miközben felismerhetővé válik egyes alrégiókban a térségi verseny a légi közlekedésben.

A nagytérségi hálózatépítés eddigi akcióterein belül a városok – nagyvárosok, érintkező, szomszédos nagyközpontok – kapcsolatai bővülnek, több, döntően határ menti együttműködés jöhet létre, amik élő tartalommal is megtöltődnek (pl. intézmények működtetése, gyorsabb összeköttetés kiépülése, fejlesztések összehangolása, versenyhelyzet mérséklése stb.).

A belső migráció célja elsősorban a központi városi terek lesznek. Ezekbe a városokba, illetve környezetükbe tömörül mind inkább ezen országok lakossága és gazdasági ereje. Ez a koncentrációs folyamat tovább zajlik, sőt erősödhet a gazdaság erősödésével párhuzamosan.

A települési hálózatok mellett nagy lehetőséget kínálnak a felsőoktatási, kutatási-fejlesztési hálózatok kiépülése. A nagytérség felsőoktatása megújítás előtt áll, kapcsolataikban a hangsúlyt a könnyebben elérhető, hasonló fejlődési utat bejárt országok irányába nyithatják meg. A „tudáshálózatok” nagytérségi alakítása a helyi/regionális elitek számára is fontos kitörési irányt jelenthet.

A nagyrégió egésze és annak egyes országai minden leépültségük vagy elmaradottságuk ellenére olyan táji és kulturális értékeket kínálnak, amelyek Európában egyediek, különlegesek. Számítani lehet a turizmus, az idegenforgalom fejlődésével, annak számos speciális ágának megjelenésével. Ország párok, és azonos vagy kiegészítő értékeket kínáló

csoportok számára új együttműködések, piacokat jelenthet e feltörekvő világágazat betörése a nagyrégióba.

Az európai tapasztalatok átadása, az integrációs és kohéziós politika sikereinek, eljárásainak megismertetése, terjesztése a nagytérségben a következő időszak alapvető feladata lesz. Egyértelmű tapasztalat, hogy azok az országok tudják ezeket a tapasztalatokat átadni, amelyek a befogadóval azonos fejlődési pályán voltak, vannak. Felértékelődik az új tagállamok szerepe ebben a sokoldalú és sokszintű közvetítési folyamatban.

Erősíteni és folytatni kell a területi decentralizáció támogatást a nagyrégióban. A területfejlesztés és az önkormányzati rendszer intézményei még nagyon gyengék a központi kormányzatokkal szemben, megerősítésük a demokrácia stabilizációja mellett a nagytérségi együttműködések zálogát is jelenti.

Tudatosan és szervezeten kell végezni a nagytérség társadalmi, gazdasági, környezeti, településhálózati folyamatainak elemzését. Ennek feltétele az országok intézményeinek tudatos és támogatott együttműködése, valamint több specializált értékelő, elemző, kutató központ, illetve hosszú távú program támogatása.

1.4 A Duna térség a magyar regionális (fejlesztés) politikában

A magyar regionális politikában a Duna és annak térsége önállóan nem jelent meg eddig. Az Országos Területfejlesztési Konceptió 2005-ben elfogadott új változatában azonban beépítésre került a Duna, mint önálló fejlesztési tengely.

Ez jelentette az alapját a Duna Komplex Program összeállításának. A kidolgozását ösztönözte, hogy a három hazai Duna szakasz más és más fejlesztési kérdéseket vet fel, s azok nem választhatók el egymástól. Az Európai Unió figyelme (főleg környezeti vonatkozásban) nagyobb erővel fordul a Duna irányába, így nemzetközi kötelezettségek is ösztönzik az önálló komplex program kidolgozását, így az EU Víz Keretirányelvek, EU Natura 2000 természetvédelmi hálózat, VII Transzeurópai Korridor, a Duna-Rajna-Majna vízi út és a határvízi egyezmények.

A Duna Komplex Program abból indul ki, hogy a Duna az ország dinamizáló tengelye. A fejlesztés célja: a térségi komparatív előnyök társadalmi, gazdasági és környezeti szempontokkal összehangolt kiaknázása. A stratégiai célok az alábbiak:

1. Hálózat alapú társadalomfejlesztés: társadalmi tőke fejlesztése, a térségi együttműködések és hálózatok szervezése
2. Fenntartható gazdasági szerkezet feltételeinek javítása: fejlesztési programok hatékonyságának növelése, gazdasági alkalmazkodó képesség javítása, közlekedési kapcsolatok, elérhetőségek fejlesztése
3. A térség kiemelkedő természeti potenciáljának megőrzése, fenntartható használata: ökológiai rendszerek megóvása, fejlesztése, komplex vízgazdálkodási rendszerek kialakítása, környezetfejlesztés.

A program pénzügyi alapjai a regionális operatív és az ágazati operatív programokban kerülnek meghatározásra, így biztosítani szükséges a program állandó felügyeletét (ÖTM). A program egy alapos szakmai keret, amely azonban már nem érvényesült a regionális operatív programokban (2006-2007). A Duna öt régiót érint (Nyugat-Dunántúl, Közép-Dunántúl, Közép-Magyarország, Dél-Alföld, Dél-Dunántúl), ezeknek a régióknak a 2007-2013 közötti időszakra szóló regionális operatív programjaiban Dunára vonatkozó fejlesztések nem fordulnak elő. A programok sajnos nagyon sablonosak, azokban a tényleges regionális sajátosságok csak áttételesen jelentkeznek, de ezek között sem találjuk a Dunát, mint fejlesztési tengelyt, sőt utalást sem annak nemzeti szintű területfejlesztés szorgalmazó Duna Komplex Programra.

A kistérségi, városi tervek, fejlesztési irányelvek, koncepciók bőséges tárházát találjuk a Duna mentén. Mindegyik értelmezhető területi egység rendelkezik jövőképpel, amelyek nagyfokú változatosságot mutatnak. A folyóval közvetlenül érintkező települések, kistérségek természetesen kitékintenek a Dunára, azt döntően közlekedési (összeköttetés, hidak, kikötők), turisztikai és környezeti vonatkozásban említik meg. A Duna nyújtotta nemzetközi kapcsolati lehetőségek csak azokban a gazdasági centrumokban jelennek meg, ahol érzékelhetők a gazdasági bázis nemzetközi kitettsége, azonban e lehetséges közlekedési hálózat nagyfokú hasznosítását nem kezelik súlypontként a fejlesztésekben.

Összességében elmondhatjuk, hogy a Duna a hazai nemzeti szintű területfejlesztési elképzelésekben megjelenik, annak keretei jól kidolgozottak, helyes és szakszerű, az európai regionális politikával is harmonizáló dimenziókban került meghatározásra. A regionális koncepciókban már nem szivárogtak át a Dunára vonatkozó nemzeti elképzelések, ezek inkább a lokális, kistérségi tervekben és elképzelésekben jelennek meg, azonban nem magasabb összefüggések rendszerében, hanem a helyi szintek fejlesztési elképzelések egyik lehetséges alternatívájaként.

Felismerhető, hogy egy Duna-csapda, vagy Duna-fóbia alakult ki a térségekben. Ennek oka lehet a megoldatlan Bős-Nagymaros Vízlépcső ügye, érvényes ez a Felső-Duna szakaszon, különösen a Szigetközben és Győr térségében. A megoldatlanság nem erősíti a fejlesztési elképzeléseket, még azok kidolgozását sem. Gondoljunk a vízellátásra, a belső hálózatok működtetésére, a különféle infrastruktúra rendszerek kiépítésére, de a gazdasági potenciál nyújtotta kínálatok alakítására (pl. vízi és környezeti turizmus, városfejlesztés, környezeti kérdések stb.). A további szakaszokon a vízi közlekedés nem kellő biztonsága jelent félelmet, annak hosszútávon való rendezetlensége okoz bizonytalanságot a fejlesztésekben, de említhetjük a híd-politikát (ha van ilyen), azaz az összeköttetések fejlesztésének tudatos rendszerének hiányát. Hasonlóan nem egyértelmű a vízi közlekedés helyzetének és jövőbeli megítélésének a fejlesztési elképzelésekben, de a társadalom jövőképe alakításában sem. Ezek a gazdasági, társadalmi, területfejlesztési és érték bizonytalanságok nem ösztönzik a Duna-kép kedvező alakítását, azzal kapcsolatban inkább a visszafogottság, a határozatlanság jellemző, mint egy biztos tudatosság, a kedvező lehetőség kihasználása.

1.5 Regionális fejlesztési stratégiák és a tengely

Érdemes áttekinteni a Bécs-Pozsony-Győr-Budapest tengelyre, s annak szerves részét képező Felső-Duna szakaszt érintő regionális szintű fejlesztési elképzeléseket, hiszen ezek üzenet értékűek. Üzenetek arra, hogy egyrészt mennyiben tudatosult ennek sajátos, és mint láttuk közép-európai viszonylatban meghatározó térszerkezeti egységnek a szerepe és feladatai a különböző regionális rendszerekben. Másrészt annak érzékeltetésére is alkalmas a koncepciók bemutatása, hogy a fejlesztés irányait, vagy éppen a korlátokat megismerjük, egyben keresve a kapcsolódási pontokat más térszerkezeti elemekkel, egységekkel.

1.5.1 Nyugat-Dunántúl

A Nyugat-Dunántúl északkeleti térségén halad keresztül a tengely, lényegében Győr-Moson-Sopron megye egyharmada erősen kötődik ehhez a fejlődési övezethez, abból meríti energiáit, illetve azt táplálja, újítja meg nap, mint nap.

A régió fejlesztési koncepciójának kiinduló tétele, hogy – ez a korántsem szervesen összetartozó – számos eltérést és különbözőséget mutató területet miként lehet határozottabban egybeépíteni, illetve miként lehet az egyáltalán nem létező kohéziót és annak fontosabb elemeit kialakítani. Ennek a célnak a megoldására nyolc célkitűzés kerül kidolgozásra, ezek közül csak azokat emeljük ki, amelyek valamilyen kapcsolatban vannak a tengellyel, azt formálják, vagy jövőbeli fejlődését befolyásolják.

Az emberi erőforrások fejlesztésében hangsúlyozott szerepet kapott az oktatási-kutatási bázis fejlesztésének összehangolása, ezen belül az intézményi integráció megteremtése. Koncepcionális célként kerül meghatározásra egy regionális egyetem, ahol határozott szervezeti együttműködés jött volna létre az egységek között, részben az átfogó munkamegosztással, részben pedig hiányzó szakok, szakmák telepítésével. Sajnos, nem igazolta a valóság ezt az elképzelést, mert létrejött ugyan a térségben a felsőoktatás integrációja, azonban egy csonka szervezeti kapcsolatrendszerre épült. Két centrum kapcsolatának (Sopron, Mosonmagyaróvár) tekinthető az új egyetemi szervezet, a másik jelentős és térségformáló felsőoktatással rendelkező város, Győr ebből kimaradt. Mindez jelzi, hogy a tengely felsőoktatása és kutatása megosztott, annak belső együttműködései nem formálódtak ki.

A gazdasági koncepciót az hatja át, hogy miként lehetne a tengely innováció élénkítő hatásait a régió más térségeibe „lehúzni”, hogyan lehetne egy észak-dél, önmagában nem karakteres közlekedési új zónát kialakítani, vagy éppen arra orientálni Bécs-Pozsony-Győr-Budapest övezet kedvező hatásait. A koncepció készítői nem tudnak újat nyújtani a területi politika

általános és bevált eszközeinél és intézményeinél. Nem ismerték fel, hogy miként lehetne valójában e kedvező adottság hatásait kihasználni, azt hitték és hiszik, hogy gyorsforgalmi hálózatokkal, vasúti korszerűsítésekkel vagy éppen az energiahálózat alakításával jelentősen orientálhatók a gazdasági kapcsolatok.

A koncepciót a fizikai rendszerek tervezése hatja át, annak gazdasági és területi stratégiai meghatározásai gyengék, erőtlenek, kimondottan az általánosságokban mozognak, így valós mozgósító erőt nem képesek nyújtani. Nem a tengely lehetséges kedvező hatásaival, azok esetleges térbeli kiterjesztésével foglalkoznak, hanem a nagy infrastrukturális rendszerek további felvázolásával. Az elképzelések mögött nem találjuk meg a gazdasági tartalmakat, térbeli együttműködési irányokat, amik majd életetik, sőt egyben motiválják a rendszerek kiépülését és működését.

A multiregionális együttműködést a koncepció külön célkitűzésként kezeli. Ebben ugyan hangsúlyozza a Bécs-Pozsony-Győr-Budapest tengely szerepét, de nem tud szervezeti megoldást adni, vagyis nem villantja fel egy jövőbeli városszövetség kialakításának alternatíváját. A határ menti kapcsolatok fontosságát és annak bilaterális és multilaterális megoldásait ugyan szorgalmazza a koncepció. Sőt, ezekben fontos szerepet tulajdonít a városhálózatoknak, de nem ismeri fel, hogy a tengely összehangolt fejlesztése szükséges, s annak megoldásában a korábbiaktól eltérő, döntően együttműködésekre van szükség.

A Nyugat-Dunántúlra kidolgozott területfejlesztési koncepció természetesnek tekinti a Bécs-Pozsony-Győr-Budapest tengelyt, s a Felső-Duna szakaszt egy működő, rendszerként határozza meg. A régió új térszerkezetének kialakítását szorgalmazza, ebben prioritást ad a nagy infrastrukturális rendszereknek, azok kiépítésének, miközben megfedkezik a térszerkezetet valójában formáló gazdasági bázisról, aminek kapcsolódási és lehetséges együttélési terei nem a feltételezett új észak-déli tengelyben szerveződnek és működnek.

1.5.2 Közép-Dunántúl

A fejlesztési stratégia (A Közép-Dunántúl területfejlesztési koncepciója, 1998.) részletesen tárgyalja a térség helyét és lehetőségeit a közép-európai térszerkezetben. Kimondottan erősségnek és a fejlődés jövőbeli meghatározójának tekinti, hogy a térség részét, sőt meghatározó elemét képezi a Bécs-Pozsony-Győr-Budapest tengelynek, s ezzel a Felső-Duna szakasznak. A régióban találkozik, sőt igényként jelentkezik, hogy itt metsze egymást a tengelyt magában foglaló IV. és az észak-olasz térséget közvetítő V. közlekedési korridor. A Dunát, mint lehetőséget tekinti a koncepció, hiszen a Felső-Duna szakasz egyben a határa a térségnek, ami elválasztást is jelent Szlovákiával, így a jövőben az észak-déli kapcsolatok

erősítését, azok új csatornákon (Komárom és Esztergom irányában) történő kiterjesztése kerül szorgalmazásra. Veszélyként kezeli a jövőképet feltáró elemzés, hogy Budapest tartósan elszívhatja a tengely előremutató hatásait. Így a fejlesztésekben megfogalmazásra kerül, hogy miként tudná a régió a kedvező helyzetből következő előnyöket kihasználni.

Nos, az előnyök tudatos hasznosítása jellemzi a koncepciót. Hiszen felismeri, hogy ebben a térségben éppen az innovációs adottságok (jelentős a külföldi tőke letelepedése, magas a vállalkozói aktivitás, egyre sokoldalúbb a gazdasági bázis, ipar mellett előretör a turizmus, a nagyvárosi hálózatban a szolgáltatások, megteremthető a városhálózat összekapcsolása, azok határozott funkció megosztása, a vidéki terek új energiákat nyújthatnak a fejlesztéshez, pl. munkaerő tartalék, egyedi termelés, kellemes környezet, kiegészítő tevékenységek stb.) kedvezőek. A térség helyzeti energiáját éppen azzal lehet fokozni, hogy még tudatosabban kihasználja a tengelyből következő előnyöket. Ennek akcióterei a formálódó Ajka-Veszprém-Várpalota-Székesfehérvár-Mór új ipari körzet összekapcsolása a Tatabánya-Tata térséggel, párhuzamosan még gyorsabbá tenni a győri ipari-gazdasági agglomeráció elérhetőségét. Ennek megoldási módjai a közlekedési hálózatok fejlesztése, a belső, régió belüli gazdasági kapcsolatok élénkítése, azok infrastrukturális rendszereinek (ipari és szolgáltató parkok, technológiai transzfercentrumok, kis- és középvállalkozói kapcsolati (beszállítói) programok szervezése, telephelyi kínálat összehangolása) átfogó fejlesztése, s ezzel magának a korridor-hatásnak a kihasználása.

A tengely gazdasági szerkezetében még nem jöttek létre egybefüggő, települések sorozatát egybekapcsoló rendszerek vagy pontosabban hálózatok. Lényegében pontszerűnek tekinthető a szerkezet, amelyet a IV. korridor kapcsol össze, fűz fel, illetve maga a Duna vonala (mint VII. korridor). A metszési pontok, összeköttetést jelentő, s egyben logisztikai funkciókat is megtestesítő települési egybenövésnek viszonylag kis számban találhatók. Nos, a Közép-Dunántúlon egyre határozottabban kiformálódó Veszprém-Székesfehérvár ipari körzet egyik kiterjesztését jelentheti a tengelynek, annak korridor jellegét oldhatja, sőt funkcióit bővítheti. Megteremtve az együttműködések új irányait, ami nemcsak a települések közötti – elsődlegesen a nagyvárosok vonatkozásában – kapcsolatok dimenzióit értékeli fel, hanem a gazdasági szerkezet új irányait, a klaszterizációt is segítheti. A második „háttér” a tengelynek a Duna menti ipari körzet, ami lényegében Komáromtól indul és tart egészen Esztergom-Dorog mikrorégióig. Ennek az ipari körzetnek a hagyományos ágazatai (timföldgyártás, papíripar, élelmiszeripar, építőanyag ipar) fokozatosan stabilizálódnak, s emellett megjelentek a high-tech iparok, így az elektronikai ipar (Komárom), s a sikeres

autóipar (Esztergom). A nehézségek abban mutatkoznak, hogy gyengék az összeköttetések a tengely és a formálódó altengelyek között. Tatabánya lehetne az a csomópont, ahol összekapcsolódhatnának ezek a fejlődési övezetek egymással. Ennek következtében a nyugat-keleti irányú kapcsolatokhoz illeszkedhetne egy délnyugat-északkeleti zóna is, ami aztán a gazdasági szerkezetnek egy új együttműködési lehetőséget nyújtana, egyben fokozná a tengely hazai szakaszának versenyképességét. Sajnos napjainkban elhanyagolt a Székesfehérvár-Mór térség kapcsolata Tatabányával, illetve ennek a központnak, mint egy potenciális logisztikai csomópontnak a megközelítése Esztergom-Dorog térségéből.

A lehetséges ipari kapcsolatok mellett nem feledkezhetünk meg azokról a turisztikai adottságokról sem, amelyet a Közép-Dunántúl kínál, s egyben ezzel magának a tengelynek az adottságait fokozza. A tömeges turizmus vonatkozásában kiemelten kezelendő a Velencei-tó–Vértes idegenforgalmi körzet, amelynek területi kiterjesztése a jövőben kívánatos lenne a Tatai-tó irányába. Hiszen ezzel egybefüggő, megfelelő helyettesítési lehetőségekkel rendelkező turisztikai kínálat alakulhatna ki a térségben, ami annak vonzerejét csak fokozhatja. Nem elhanyagolható az a sajátosság sem, hogy lényegében ebben a térségben koncentrálódnak a magyar középkori történelem legfontosabb emlékei, a Magyar Királyság legtöbb emlékhelye itt található (Esztergom, Székesfehérvár, Veszprém, Tata, közelben Visegrád, illetve Buda). Erre a sajátosságra a koncepció felhívja a figyelmet és sürgeti ennek a turisztikai adottságnak a szervezett és átgondolt hasznosítását.

Hangsúlyozni érdemes, hogy ebben a régióban a felsőoktatás bázisa, s ezzel együtt a kutatás-fejlesztés valós centruma Veszprémben található, azaz a tengely mentén vagy annak közelében számottevő felsőoktatási bázis nem alakult még ki, sőt K+F intézmény sem. Ezt a funkciót a tengely vonatkozásában Győr veheti át, illetve szolgálhatja ki a közvetlenül felmerülő igényeket.

1.5.3 A koncepciók kritikája

Az előző fejezetek azt illusztrálták, hogy a tengely ugyan meghatározó a magyar területi struktúrában, azonban annak egységes, összehangolt fejlesztési elképzelése nem került kidolgozásra. Az országos tervektől kezdve a regionális terveken át egészen a domináns centrumok és kistérségek – ismertetésre nem került – jövőt megjelenítő elképzeléséig rendkívül változatos képet kapunk. Az elképzelések széles skálán mozognak, azokban számos elem azonos, sőt egymás konkurenciáit tartalmazza, míg mások hiányoznak vagy éppen párhuzamosan jelennek meg.

A koordináció hiányának alapvető oka, hogy a tengely két tervezési-statisztikai régiót fog át, a Nyugat-Dunántúlt és a Közép-Dunántúlt. A kialakított tervezési-statisztikai régiók széttörik a tengelyt. Hibás lépés volt a nyugat-dunántúli megyék és a kormányzat részéről is, hogy nem egységes, az Észak-Dunántúl egészét magában foglaló régió kialakítását szorgalmazták. A jelenlegi rendszer alkalmatlan az innovációs tengely szervezésére. Más, új súlypontokat kíván erősíteni, miközben jelentős energiák mozgását megakadályozza vagy azokról egyáltalán nem vesz tudomást.

Az Észak-Dunántúlt, azaz öt megyéjét (Győr-Moson-Sopron, Vas, Veszprém, Komárom-Esztergom, Fejér) magába foglaló tervezési-statisztikai régió előnyei a következők lennének:

- elfogadott és ismert regionális lehatárolás, amit többé-kevésbé követnek a gazdasági és nem gazdasági szervezetek is (pl. bankok, biztosítók igazgatási szerkezete, különféle több megyés dekoncentrált szervezetek, hatóságok területi beosztása, egészségügyi ellátás, felsőoktatás stb.),
- a modell nem töri szét az ország (társég) innovációs tengelyét, azok között a kapcsolat kialakítását lehetővé teszi, így a Bécs-Pozsony-Győr-Budapest, a Győr-Mór-Székesfehérvár(-Dunaújváros), a Szentgotthárd-Körmend-Szombathely-Ajka-Veszprém-Székesfehérvár(-Budapest), Sopron-Szombathely, Győr-Csorna-Szombathely,
- Körmend-Szentgotthárd részben már kirajzolódott, részben pedig a jövőben formálódó együttműködési térséget összekapcsolhatja,
- az öt megye fejlődésében vannak különbségek, míg Győr-Moson-Sopron, Vas és Fejér, illetve ezek centrumai (megyeszékhelyek, nagyvárosok) a gyorsabb modernizációt testesítik meg, addig Veszprém megyében csak napjainkban kezdődik meg a gazdaság működésének felgyorsulása, Komárom-Esztergom megyében pedig a Duna menti térséget kivéve, az útkeresés, a szerkezeti váltás leküzdésének első – sikeres – lépései játszódnak le, tehát nem egységes a térség, jelentős fejlődésbeli különbségek vannak,
- a térségben összefüggő infrastrukturális rendszerek működnek, amelyek megújítása mindegyik megye és centrum érdeke, így a 8-as út, az E 65-ös út, a tervezett dunántúli autópálya (Pécs-Kaposvár-Siófok-Székesfehérvár-Mór-Kisbér-Győr), az M 81-es (Veszprém-Székesfehérvár-Dunaújváros(-Kecskemét), de említést érdemel a Szombathely-Székesfehérvár vasútvonal villamosítása, a tervezett gázvezetékek és más infrastrukturális fejlesztések,

- a térségben éppen a megyehatárok menti (érintkezési pontok) kistérségek az elmaradottak, azok karakteresen elhatárolható depressziós zónákat alkotnak, e hátrányos helyzetű mikrorégióknak a megújításában a több megyés együttműködések nyújthatnak csak segítséget,
- a térségben a nagyközpont hálózat és annak tagjai, funkciói kiegyensúlyozottak, azok között számottevő különbségek nincsenek, így nem következhet be az „egycentrumból” adódó erőforrás és fejlesztés koncentráció, e nagyvárosok még ki is használhatják egymás adottságait, lehetőségeit (pl. telephely kínálat, együttes marketing, regionális megjelenítés, felsőoktatási bázis kapcsolata stb.).

Látható, hogy a térszerveződés természetes folyamatai megindultak az Észak-Dunántúl térségében. Ennek az egyik, s talán az egyetlen gerjesztő zónája, maga a Bécs-Pozsony-Győr-Budapest tengely, annak gazdaság és területfejlesztő hatásai, amit a többi szerveződő térségi-települési együttműködés is élvezni tud, gondolunk itt a korridor-hatásra (Erdösi 1998.).

A megosztott regionális szerveződésen túl, ami csak a felszíni oka a területfejlesztési stratégiák különféle szintjeit jellemző koordináció hiányának, vélhetően politikai érdekek is motiválhatják a tengely átgondolt és célirányos fejlesztésének negligálását. A magyar területi politikát 1990-től és korábban szintén áthatotta a területi kiegyenlítés „nagy álmának” hajszolása, annak minden szinten történő hirdetése, persze a megvalósítás teljes csődjével. Nos, ebbe a szemléletbe nem lehet beépíteni, hogy a területi jövedelem jelentős hányadát előállító tengely (számításaink szerint a területi GDP 22-25%-át képviseli) egy koncentrált, összehangolt területfejlesztést élvezzen.

Látni kell azt is, hogy a fejlesztési stratégiát kidolgozó területfejlesztési szereplők a tengely mentén – ebben a fejlődési periódusban – versenyben állnak egymással, így nem egyeztetnek, nem hangolják össze elképzeléseiket. Minimális a kapcsolat a területfejlesztés szereplői között még megyei szinten is. Így például a tengelyen lévő nagyvárosok és a megyék, azok kistérségei egyáltalán nem egyeztetik elképzeléseiket, sőt még nem is kommunikálnak egymással. Csak felszínesen ismerik egymás céljait, vagy egyáltalán nem, rész-rész célokról tájékozódnak esetleg, de már a stratégiákat, azok programjait nem kapcsolják össze. A helyzet még rosszabb a tengely egészének vonatkozásában. A fontosabb centrumok között nincs kommunikációs kapcsolat, nincs együttműködés, így a feladat és funkció megosztás is elképzelhetetlen. Az elmúlt időszakban már egyértelművé vált, hogy a nagycentrumokban (Győr, Székesfehérvár) kimerültek egyrészt a képzett munkaerő tartalékai, másrészt a tömegtermelő iparok fogadása csak a rövid távú célokat segíti. A jövőben a kis- és közép

vállalkozások letelepítése a kívánatos, illetve a szelektív, helyi támogatáspolitikát a tudásigényes tevékenységek és bedolgozói rendszerek irányába. A jó helyzetfelismerés nem azzal járt, hogy a jelentkező befektetőket a tengely más központjaiba kalauzolnák, hanem azzal, hogy azokat elutasítsák, megtelepedésükben másutt nem érdekeltek. Az ipari parkok hálózata a tengely mentén kialakul, nem beszélhetünk azonban koordinációról a települések között, ugyanilyen megosztottság tapasztalható a felsőfokú oktatásban és más szolgáltatásokban.

Nélkülözhetetlen tehát a tengely, a térség egységes fejlesztési koncepcióját kidolgozni vagy legalábbis a regionális fejlesztési stratégiákat összehangolni. Az egységes fejlesztési koncepcióhoz érdemes végiggondolni a tengely erősségeit/lehetőségeit és gyengeségeit/veszélyeit, hiszen ezen ismeretek hozzásegíthetnek a fejlesztési stratégiák közös elemeinek meghatározására, illetve a regionális és megyei szintű jövőképekben a szükséges visszacsatolásokra (7. táblázat).

7. táblázat *Bécs-Pozsony-Győr-Budapest tengely, egyben a Felső-Duna térség fejlesztésére ható tényezők*

Erősségek/lehetőségek	Gyengeségek/veszélyek
- az európai gazdasági centrumok gyorsan és kényelmesen elérhetők	- korridorhatás érvényesül, lényegében a központokban és a közlekedési tengely néhány elágazási pontja (kisváros, korábbi ipari centrum, fővárosi agglomeráció) indult fejlődésnek
- a centrumok egyre szélesebb szolgáltató kínálatot alakítanak ki, szinergiahatások már érvényesülnek	- a perifériákból ugyan jó az elérhetősége a centrumoknak, de azok az aktív energiákat kiszívják (migráció, képzés, oktatás, KKV befektetések)
- a munkaerő képzett, az oktatási intézmények színvonalasak, széles kínálatot nyújtanak	- a centrumokban már kimutatható a munkaerőhiány, tágulnak az ingázási határok, romlik a munkaerő minősége
- korszerű gazdasági szerkezet, széleskörű nemzetközi kapcsolatok, lassan megtelepedő külföldi beszállítói kör	- térségen belül mérsékelt, vagy lényegtelen hazai beszállítói kapcsolatok, tömegtermelésre szakosodott egységek, kitéttek a konjunkturális hatásoknak, kutatás-fejlesztés hiányos, belső megújítás forrásai, intézményei erőtlenek
- a kis és középvállalkozók kedvező piaci lehetőségekkel rendelkeznek, főleg a	- a kis és középvállalkozók még nem fűződtek fel a nagyipari bázisra, az eddigi helyi

szolgáltatásokban	gazdaságfejlesztés erről a szektorról nem vett tudomást
- a térség és több centrum kedvező, nemzetközi és hazai imázssal rendelkezik	- a centrumok nem működnek együtt, inkább versenyeznek az erőforrásokért és a leteleplőkért, gyengék a kapcsolatok a perifériákkal is
- a megyék rendelkeznek fejlesztési koncepcióval, s azokban a tengely-építés stratégiai célként szerepel	- nincs egységes és összehangolt tengelyfejlesztési koncepció, a jövőben két régió fogja birtokolni a fejlődési zónát, annak megosztása, nem összehangolt fejlesztése bekövetkezhet
- megkezdődött Bécs részéről a tudatos nagyrégió építés, a centrumok (Győr és Pozsony) ráfűzése az osztrák főváros meglévő és új hálózataira (Interreg II/C)	- a centrumok önkormányzatai nem kellően nyitottak a tudatos együttműködésre, Budapest-Bécs jövőbeli versenye megoszthatja a térséget
- jelentős tapasztalatok vannak a határ menti együttműködésekben, megalakult a Nyugat-Pannónia Eurégió	- gyenge és zavarokkal terhelt magyar-szlovák kapcsolatok, a jelenlegi együttműködésekől Bécsét kihagyták, nincs egy összehangolt transznacionális fejlesztési elképzelés

Forrás: Saját szerkesztés

A területfejlesztés jelenlegi intézményrendszerében csupán arra van lehetőség, hogy a Nyugat-Dunántúli Regionális Területfejlesztési Tanács és a Közép-Dunántúli Regionális Területfejlesztési Tanács, valamint a megyei területfejlesztési tanácsok (Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom, Fejér megye) együttműködési szerződést kötnek, amelyben kinyilvánítják akaratukat a tengely együttes fejlesztésére, az elképzelések összehangolására, s az ezekhez megfelelő erőforrások, illetve programok aktivizálására. Ez az együttműködés már lehetőséget nyújt arra, hogy központi támogatásokat pályázzanak meg, illetve nemzetközi programban részt vegyenek. A területfejlesztési törvény módosítása lehetőséget kínál a térségi területfejlesztési társulás megalapítására, ami több, egymással nem azonos régióban lévő megyét érint és bizonyos közös célok, megvalósítását szolgálja. Ilyen társulásnak tekinthető a Balaton térsége, vagy a 6-os út mentén kialakult területfejlesztési együttműködés. Példák tehát vannak már arra, hogy régiót és megyéket átszelő, közös fejlesztési igények megvalósítását szolgáló területfejlesztési együttműködések – elvekben – működjenek, csupán az igény és talán a kényszer kell a tényleges működéshez.

1.6 Ajánlások a Felső-Duna térség határozottabb érvényesítésére a fejlesztéspolitikákban

- EU csatlakozás megköveteli a nagytérségi kitekintést és szemléletet a területfejlesztésben és a regionális politikában. Ennek következtében a magyar területfejlesztés kitekintését közép-európai vonatkozásban erősíteni kell. Az Országos Területfejlesztési Konceptió (2005) ennek a feltételnek már igyekszik megfelelni, de koncepcióban foglaltak nem törtek át a fejlesztéspolitika más dimenzióba, illetve a fejlesztés intézményrendszerébe, valamint a menedzsment gondolkodásában.
- A Duna-völgye, Duna-térség meghatározó európai fejlesztési tengely már ma, s a jövőben felértékelődik. Egyértelművé vált, hogy a Duna hazai megítélése, annak a fejlesztéspolitika különböző formáiban és szintjeiben való érvényesítése nem megoldott, nem átgondolt, nem képez egy egységes rendszert. A Dunával kapcsolatos megoldatlan problémák (vízlépcsők ügye, vízi közlekedés, kikötőfejlesztések, környezeti terhelés, összeköttetések hiánya) ránehezülnek a regionális, kistérségi és lokális fejlesztésekre, s ennek következtében azokban bizonytalanságot, zavart okoznak.
- Kiemelt hangsúly helyeződjön a fejlesztésekben a multiregionális, határon átnyúló együttműködésekre, aminek a Duna meghatározó tengelye, szervező, alakító ereje. Határ menti együttműködések alapvető területfejlesztési szemléletváltozást követel meg, intézményi, finanszírozási átalakítás, az uniós források aktív igénybevétele. A Duna számos határ menti együttműködésnek generáló tényezőjeként értelmezhető, s ezek között több sikeres, döntően alulról induló kezdeményezés figyelhető meg (pl. Ister-Granum, Duna-Tisza-Körös-Maros). Nem épült be a területfejlesztés, de a fejlesztéspolitika intézményrendszerébe a határ menti együttműködések rendszere, azok nyújtotta előnyök kihasználásának lehetősége, illetve a lokális fejlesztések összehangolásából következő méretgazdaságossági kritériumok megvalósításának ösztönzése, segítése. Az uniós határok mentén alapvető változások regisztrálhatók, olyan változások, amelyekre nem voltak, nem lehettek fejlesztési elképzelések (pl. szuburbanizációs folyamatok, migráció felgyorsulása, munkaerőmozgás, szolgáltatások igénybevétele). A gyors változások gyors reagálást követelnek meg, amelyek nem elsősorban a fejlesztéspolitika átalakítását, hanem a szabályozás és a működési rendszerek egyszerűsítését (esetek többségében határozottabb decentralizációját) követelik meg. A Duna térségben, különösen a Felső-Duna mentén

ezeknek az újszerű kapcsolatoknak a szerepe még hangsúlyozottabb, mert egy innovatív gazdasági régió formálódása tapasztalható, illetve az ottani fővárosok erős szívóhatást indukálnak.

- Duna Komplex Program (DKP) aktualizálása, annak elfogadása, egyben megjelenítése az ágazati OP-ben és a ROP-okban, program koordináció biztosítása. Döntőnek tartjuk, hogy a egységes, a különféle elemeiben összekapcsolható Duna fejlesztés kezdődjön el Magyarországon, figyelembe véve a korábban jelzett nemzetközi viszonylatokat. A lokális, kistérségi és regionális fejlesztések harmonizálása történjen meg a Duna mentén, éppen a DKP alapján. Ezek között döntőnek tekintjük az infrastrukturális fejlesztéseket, a Duna tengely térségeinek összekapcsolására (pl. közlekedés biztonsága, hidak, úthálózat). Meghatározó a környezeti értékek megóvása, az árvízvédelem.
- A Felső-Duna térség szervesen összekapcsolódott a Bécs-Pozsony-Győr-Budapest innovációs tengellyel, annak elválaszthatatlan része, alkotója. A tengely összehangolt fejlesztése kívánatos, nem lehet és szabad a Duna-fejlesztést a tengely fejlesztéstől külön kezelni, csak az együttes fejlesztések vezethetnek eredményre, a hatások szinergiáinak megteremtésére.
- Célirányos Duna kutatások szervezése, információk a térségről: egy Duna Kutató Központ felállítása, nemcsak környezeti, hanem társadalmi, gazdasági, területfejlesztési adatbázisokra, elemzésekre. Szükséges lenne egy hálózatos kutatórendszer (pl. honlap, adatbázis, szakirodalom, kutatási jelentés gyűjtemény, konferencia tájékoztató, stb.) működtetése a Dunára vonatkozóan, amelyben a különféle elemzések, értékelések összekapcsolódhatnak, azok egymással kommunikálhatnak, megteremtve a szakmák és fejlesztések potenciális megismerését.
- A CADSES térség megosztásával, Délkelet-európai Transznacionális Program Térség magyarországi koordinálásával lehetőség nyílik a Duna-menti déli országokkal való új típusú együttműködések szervezésére, s ezek között a Dunára fókuszáló együttes elemzési, részben fejlesztést megalapozó koncepciók kidolgozására.
- Új típusú Duna-kommunikációra van szükség! Szélesebb körben kell tudatosítani a Duna nyújtotta gazdasági, természeti, kulturális, társadalmi, települési, együttélési lehetőségeket, azok jelentőségét az európai, a közép-európai és a nemzeti dimenzióban.

A HATÁR MENTI VÁROSOK ÉS VÁROSPÁROK EGYÜTTES GAZDASÁGI MOBILITÁSI JELLEMZŐI, JÖVŐBELI IRÁNYAI, KÖVETKEZMÉNYEI A DUNA-TÉRSÉG TELEPÜLÉSEINEK FEJLESZTÉSÉRE

1.7 Városok, vonzásteretek és a Duna

A Duna és a városok kapcsolata érdekes jellemzőkkel bír, ha a folyót a teljes hosszában vizsgáljuk. Alapvetően a Dunát két nagy szakaszra bonthatjuk:

- A Duna a parti régiók gerincét alkotja a felső szakaszán. Itt a folyó nem alkot sem regionális, sem államhatárt. Történelmi léptékben vizsgálva ezzel a jelenséggel egészen a folyó magyarországi szakaszáig találkozhatunk. Pozsony Moson és Győr megyéknek már nem a „tengelyét” alkotta a folyó, hanem hosszabb szakaszon határt képezett közöttük. Ennek nyilván a Szigetköz nehezen átjárható térsége volt az oka. Majd Komárom, Esztergom, Pest megyék esetében ismét a folyó volt a „gerinc”. Történelmi változás alakította itt a folyót (cseh)szlovák–magyar államhatárrá.
- Pest megye alatt kezdődött az egy-parti régiók/megyék sora. A Száva torkolatától lefelé hosszú történelmi korokban birodalmi határt alkotott a folyó, napjainkban is megmaradt az államhatár szerepe. Ez alól csak Belgrád és térsége, valamint Braila és megyéje a kivétel, amelyek a történelem sodrában „két-partivá” alakultak.

A területi szerkezetnek felelnek meg a folyóparti városok is. Ezeket is két nagy csoportra bonthatjuk.

- Hídvárosok. A felső szakasz jellegzetes várostípusa, amelyek regionális központok vagy fővárosok. Mindenképpen a gazdasági-társadalmi fejlődés csomópontjai. Jellegzetességük, hogy általában a folyó egyik partján keletkeztek, majd terjeszkedés vagy a túlparti kisebb települések beolvasztása révén két-partivá váltak. Ide sorolhatók a fővárosok (Bécs, Pozsony, Budapest, s a 20. századtól Belgrád), valamint a folyóparti regionális központok Németországtól Magyarorszáig.
- Várospárok. A határ jellegű folyószakaszokon az egymással szembenálló várospárok kialakulása jellegzetes.

Ezek között a típusok között természetesen vannak átmeneti vagy átalakuló esetek is. Ilyen Komárom/Komarno várospár, amely funkcionálisan megyei központ volt, a Duna északi partján, tehát egyparti város, a másik parton funkcionális előtérrel (Újszőny), amíg az államhatár megvonása után várospárrá alakult. Mindeközben Újvidék vagy Belgrád határvárosból (várospárokból) két-parti térségi központtá alakult.

E rövid bevezetőből is látszik, hogy a Duna menti városok funkcionális besorolása függ magától a folyótól, annak térszerkezeti jellegzetességeitől, hiszen a történelem során a településhálózat kialakulása igazodott a folyó természeti földrajzi és politikai jellegzetességeihez. Ezek változnak a történelemben, hozzájuk igazodhat a városhálózat is. Elmondhatjuk, hogy a folyó térszervező, városfejlesztő ereje térségünkben a legmarkánsabb, a „fővárosok övezetének” is nevezhetnénk a Duna szakaszolásánál.

A dunai határszakasz kitűnik fejlettségével, s fejlődési lehetőségeivel. Magyarország összes határa közül talán itt van a legnagyobb esélyünk arra, hogy az „integrált határrégió” megszülethessék. Központjai: Pozsony, Győr, Komárom, Esztergom fontos földrajzi tengelyek metszéspontjaiban helyezkednek el, hiszen észak–déli irányú, európai jelentőségű szállítási útvonalak lépik át a Dunát, s találkoznak a nyugat–kelet (északnyugat–délkelet) irányú közlekedési tengelyekkel (ide sorolhatjuk magát a Dunát, valamint a Bécs–Budapest közúti és vasúti tengelyt). Mindezek a földrajzi tények felértékelik a térséget. A határrégióvá válást nagyban elősegíti, hogy a politikai határ mind a mai napig magyar többségű etnikai területeket metsz, tehát a szlovák oldalon is a határ mentén nagy kiterjedésű és népességű, magyar többségű területek helyezkednek el.

A térség történelmi megyehatárait vizsgálva megállapíthatjuk, hogy Duna Pozsony és Győr között hagyományosan elválasztó szereppel bírt, hiszen a sok ágra szakadó folyó két partja között az átjárás csak Rajka és Győr magasságában valósulhatott meg. Moson, Pozsony és Győr megyék nem vagy csekély mértékben lépték át a folyót. A térség fő kommunikációs irányai Bécs felé mutattak, ami a természeti feltételek mellett a nagyváros vonzerejének is betudható. Győrtől lefelé azonban a Duna nem elválasztó, hanem térszervező vonalként vehető számításba, hiszen a megyeközpontok (Komárom, Esztergom) a folyó partjára települtek, s a megyék is mindkét oldalra kiterjedően alakultak ki.

Napjainkban a városi vonzásokörzetek újraalakulva kezdik szervezni a térség életét. Kiemelkedő a fővárosok szerepe. Bécs, Pozsony és Budapest vonzásokörzetei osztoznak a térségen, s ma már a határokat átlépve erejüknek, gazdasági súlyuknak megfelelően érvényesítik vonzerejüket a szomszédos országok területein is.

Bécs és Budapest hagyományos vonzásokörzeteit állítja helyre a kilencvenes évek közepétől fogva. Különösen Bécs lehetőségei kiemelkedőek e téren. Pozsonyt lényegében „ikervárossá” tette, a gyorsabb, közös fejlődéshez elsősorban a közvetlen, jó minőségű közlekedési összeköttetés hiányzik. Az osztrák vasúttársaság ingázó vonatai (eurorégió vonatok) ütemes menetrenddel, kedvezményes vasúti jegyekkel kötik a magyarországi (Tatabányáig,

Szombathelyig), a szlovákiai és csehországi határ menti területeket az osztrák fővároshoz. Mindezek után nem csoda, ha a határtérség nyugati részében ismét a centrális, Bécs felé mutató kapcsolatok erősödnek. Budapest hasonló szerepet tölt, tölthet be Szlovákia középső részében. Ehhez viszont hiányoznak az infrastrukturális feltételek, amelyek kiépítése, megszervezése politikai nehézségekbe is ütközik. El lehet vajon képzelni azt a helyzetet, hogy autópálya, gyorsforgalmi út kötné össze a magyar fővárost Közép-Szlovákiával? Milyen problémák akadályozhatják, hogy a Vác, Szob felé irányuló ütemes, elővárosi vasúti közlekedés meghosszabbítható legyen Párkányig, Érsekújvárig? A két nagy fővároshoz képest Pozsony határon átnyúló szerepe csekély. Erősíti kapcsolatait Béccsel, jelentősek az osztrák befektetések, ma már gyors hajó köti össze naponta több járással a két várost (Wienslava–Bratiswien). Határon átnyúló vonzereje elsősorban a szuburbanizációján alapul. A gyorsan növekvő pozsonyi ingatlanárak éles ellentétben állnak a határ másik oldalán elhelyezkedő, saját országukban periférikusnak számító osztrák és magyar területek viszonylag alacsony ingatlanáraival. Így gyorsan megindult a pozsonyi népesség kiköltözése ezekre a területekre, s ingáznak a határon át a szlovák fővárosba. Ez a folyamat az utóbbi évben egyre erősebben érinti a magyarországi határ menti területeket, hiszen rendkívül jó közlekedési helyzetben vannak. A kiáramlást tovább erősíti a határellenőrzés megszűnése, ugyanakkor fékezi, hogy a magyar terület – ellentétben az osztrákkal – nem rendelkezik Pozsony irányába elővárosi tömegközlekedéssel, pedig az infrastruktúra rendelkezésre áll (autópálya, vasút). A közlekedés megszervezése esetén Pozsony agglomerációja Mosonmagyaróvárig nyúlna, hiszen egy szuburbanizálódó nagyvárosból nem csak a lakosság, hanem őket követve a gazdasági szereplők is kitelepülnek, keresve az alacsonyabb költségű telephelyi (iroda-bérleti) lehetőségeket, ahogyan az a budapesti és a bécsi agglomerációban is történt. Mindehhez kitüntetett jelentőségű, legértékesebb földrajzi pont egy nagyváros közelében elhelyezkedő autópálya kereszteződés térsége (lásd M1, M15).

A határ teljes hosszában megtalálhatók a kis- és közepes városok Győrtől Kassáig, Sátorajújhelyig, amelyek a határ mindkét oldalára kiterjesztik vonzaskörzetüket valamilyen formában (Hardi–Pap 2006). Van, ahol ez az ingázó munkavállalásra, van ahol a közszolgáltatásokra, kereskedelemre, van, ahol az élet szinte teljes egészére kiterjed. Különösen a keleti szakaszon jellemző, hogy a határ menti területek periférius helyzetéért nagymértékben felelős a városi vonzaskörzetek szétvágása. Jelentős területek maradtak ellátatlanul a 20. század során, mivel a kis- és közepes városoktól a határ elvágta a falusi térségeket, s a helyettesítő központok távol voltak, rossz közlekedési körülmények között. A

határ megvonása miatt azonban több város elvesztette megyeszékhely rangját, s több város (főleg keleten) a vonzáskörzet elvesztése miatt meg is állt fejlődésében (Mezei 2006).

Persze voltak olyan városok is, amelyek politikai és gazdasági hatásra fejlődtek. A szocializmus időszakában a politikai döntések mellett az ipari fejlődéshez kötött városi fejlődést preferáló gazdaságpolitikai döntések sok esetben hozták helyzetbe a határ menti térségeket. Magyarországon az északkelet–délnyugati irányú „ipari tengely” fejlesztése, a szomszédos országokban a városi terek arányának növelése volt a cél. Ezzel párhuzamosan az iparfejlesztés határ menti városokat is érintett, mivel azok vagy hagyományos városi/ipari centrumok voltak, vagy földrajzi helyzetükből adódóan voltak fontosak. Így komoly ipari fejlődés bontakozott ki a magyar–csehszlovák határ dunai szakaszán (Pozsony, Győr, Komárom/Révkomárom, Érsekújvár, Látatlan, Nyergesújfalu stb.), valamint keleti szakaszán (Salgótarján, Ózd, Putnok, Kazincbarcika, Kassa) is. Mindezekkel magyarázható, hogy az államszocializmus alatt a határtérségek nem minden esetben voltak azonosak a gazdasági perifériára szoruló térségekkel, számos határ menti terület és város jelentős fejlődési pályát futott be ez alatt az időszak alatt. Számos elemzés fel is hívja erre a figyelmet (Rechnitzer 1999; Süli-Zakar 2000; Baranyi 2004).

A városok elhelyezkedését vizsgálva, ismét kiemelkedik a nyugati határszakasz kedvező helyzete. Itt közvetlenül a határon vagy a határ közelében helyezkednek el a közepes, nagyobb városok (Mosonmagyaróvár, Révkomárom, Esztergom stb.), amelyek közül Révkomárom és Esztergom kisebb méretű (20 ezer lakos alatti) várossal (Komárom és Párkány) rendelkezik. Így egy átjárható határ esetén a szolgáltatások, beruházások szempontjából egy, jelentősebb urbánus térségnek számíthatnak. Maga a nyugati szakasz tehát urbanizáltnak tekinthető, a hármashatár térségben a magyar, a Dunán lejjebb pedig a szlovák oldal alacsonyabb városodottsági szintjét kompenzálják a másik oldal jelentősebb városi központjai. Tehát együttesen vizsgálva a két oldalt elmondhatjuk, hogy ez a szakasz városi központokkal jól ellátott térség, periférikus terület nem található benne.

A településhálózat tehát alapvetően meghatározza a határon átnyúló régió formálódásának lehetőségét, az integráció mélységét. A nyugati szakasz városias, jó közlekedési adottságoknak örvendő térségei az első könnyítések hírére egymásra találtak, a határ közeli központok szervezik a közös határtérség életét. Keleten ezzel szemben a városi központok határon átnyúló szerepe elsősorban a másik oldal perifériáinak ellátása, a szolgáltatások elérhető távolságú biztosítása lehet.

1.8 Határon átnyúló régió formálódásának térszerkezeti alapjai

A magyar határok közül a dunai határ példája a legalkalmasabb arra, hogy az elválasztott határ menti térségek egységes határrégióvá alakulásának folyamatát vizsgáljuk, hiszen itt indult meg a legerősebben és a leggyorsabban a határtérségek integrációja. Egyrészt a határ mindkét oldalán magyar többségű területek helyezkednek el, így az államhatár nyelvi akadályt nem jelent. Másrészt a Duna a történelemben hagyományosan inkább a két partot integráló, s nem elválasztó szereppel bírt, így a városhálózat, térszerkezet jellemzői is inkább összekapcsolják a két oldalt, mintsem elválasztják, különösen a Győr alatti szakaszon. Az egykori megyék közül Győr, Komárom, valamint Esztergom megye a folyó két partjára terjedtek ki, s két székhely (Komárom és Esztergom városok) a megyék dunai tengelyében helyezkedtek el, vonzaskörzetüket a folyó mindkét partjára kiterjesztve. Ezt elősegítette, hogy a Duna ezen a szakaszán viszonylag könnyen átjárható volt, ellentétben pl. a szigetközi szakasszal. Ezeknek a folyóparti városoknak tehát nagyon fontos szerepük volt a két parton elhelyezkedő területek életének szervezésében, ellátásában. De hasonlóképpen kisebb települések között is fontos gazdasági-társadalmi kapcsolatok alakultak ki a történelem során. A Duna északi partja sík, zömében mezőgazdasági jellegű vidék, míg a déli part dombos, hegyes, ásványi nyersanyagokban gazdag. Természetes, hogy ez a két, eltérő jellegű tájegység a Duna parti piacokon cserélte ki a termékeit egymással. Másrészt az északi parton élők gyakran birtokoltak a déli part dombjain szőlőterületeket, amelyeket csónakkal átjárva műveltek. Ez az egymásra utaltság megmaradt továbbra is, annak ellenére, hogy az érintett területek két állam területére kerültek, a tulajdonok elvesztek.

Különleges helyzetben van a Komárom/Komarno várospár. Valójában a két város funkcionális értelemben egynek tekinthető, a Duna két partjára kiterjedő nagy vonzaskörzettel. A folyó két oldalát összekapcsoló térszerkezeti vonalak történelmi léptékűek. A Nitra/Nyitra–Nové Zámky/Érsekújvár–Komárom közlekedési folyosó becsatlakozik a Duna északi és déli partján haladó Duna menti folyosókba (Budapest–Pozsony/Bécs/Prága vasútvonal, Észak-Komárom–Pozsony autótűt, Budapest–Bécs autópálya és vasút, valamint a dunai vízi út). Így a két Komárom valóban, mint egy multimodális közlekedési csomópont játszik szerepet a térség életében.

A térszerkezeti vonalak gyenge pontja a határ, illetve a Duna átjárhatósága. Bár egyaránt található Komáromnál vasúti és közúti átkelőhely, de az észak–déli forgalom túlnyomó többsége a közúti átkelőhelyet használja. Ennek kapacitása viszont gyenge, részben a városközpontokon áthaladó, viszonylag keskeny utak, részben a Duna híd áteresztőképessége

miatt. Az újjá épült Mária Valéria-híd Esztergom és Párkány között sokat javított a határ átjárhatóságán. Teherforgalom azonban ezt a hidat nem használhatja. Ebben a térségben mindenképpen szükséges lenne ezen kapacitások növelése. A két part között a kapcsolatokat a közlekedési nehézségek akadályozzák. A Duna ausztriai szakaszán a hidak átlagosan 18 kilométerenként követik egymást. A tárgyalt határtérség a közlekedési problémák megoldásával egy egymást kiegészítő, fejlődő határon átnyúló régióvá alakulhat. A kompos, kishajós átkelést időjárás, vízjárás viszonyok időnként akadályozhatják. Ezeknek ettől függetlenül van jövője, mivel a „schengeni csatlakozása” után a határ bárhol átjárhatóvá vált. Már meg is indult az átkelési lehetőségek kiépítése és üzemeltetése (Lábatlan magasságában lehet kishajóval átkelni a Dunán), elősegítve az ingázó forgalmat, ahogyan ez a hetvenes években már működött. Hasonló problémát jelent, hogy az újjáépült Mária Valéria-híd Esztergom és Párkány között nem alkalmas a teherforgalom lebonyolítására. Ezt részben kiválthatja a tervezett új híd, amelynek elhelyezéséről még nincs határozott döntés. Addig is szerencsés lenne egy teherkomp üzemeltetése.

A közös határtérség térszerkezeti előnyeinek kihasználását alapvetően akadályozza a dunai hidak kis kapacitása. Lényegében a három átkelési pont (Vámosszabadi, Komárom, Esztergom) gazdasága igényelné a kapacitás bővítést.

1.9 Határon átnyúló együttműködések

A dunai határszakasz rövidsége ellenére ugyanakkor egy rendkívül fontos térség a határon átnyúló együttműködések szempontjából. Több szempontból is elmondhatjuk, hogy a határok elválasztó szerepének gyengülésével itt alakulhat ki legelőször olyan határon átnyúló térség, amelynek részterületei szervesen együttműködnek egymással, s az ott élők mindennapi élete is a határ mindkét oldalához kötődik. Az alábbi fejezetben a hivatalos együttműködések mutatjuk be, de hozzá kell tenni, hogy pont a határszakasz jellegéből adódóan itt a lakosság és gazdaság határon átnyúló interakciói jóval megelőzték, s felülmúlják az együttműködések aktivitását. Éppen ezért az együttműködések vizsgálatakor érdemes arra a kérdésre helyezni a hangsúlyt, hogy azok mennyiben segítik elő:

1. a határon átnyúló „mindennapi élet” (a munkavállalás, intézményhasználat, szolgáltatás igénybevétel, közlekedés) zökkenő mentesebbé tételét;
2. az eltérő intézményrendszerből, jogszabályi környezetből, ugyanakkor az uniós tagságból és schengeni csatlakozásból származó legális vagy féllegális (joghézagokat

kihasználó) tevékenységek akadályozását, létalapjuk megszüntetését, illetve kifehéritését.

Az államhatár története, jellemzői

A Duna, mint államhatárvonal az első világháborút lezáró béke-megállapodás eredményeként jött létre. Az 1920. június 4-én aláírt szerződés a Duna vonalában határozta meg Magyarország és Csehszlovákia között az államhatárt. A trianoni békeszerződés ratifikálása után 1921-től határkijelölő bizottságok állapították meg a helyszínen a tényleges határvonalat. Ezek a bizottságok 1925-ig működtek. Kisebb kiigazításokra több helyütt került sor. A dunai határ esetében erre értelemszerűen nem került sor.

A határ elvágta a két város, Komárom és Esztergom vonzáskörzetét. Komárom esetében a történelmi Komárom Komarno néven Csehszlovákiához került. Magyarországon csak ez egykori városrész, Újszöny maradt. Újszöny 1896-ban, az Erzsébet-híd átadása (1892) után egyesült az északi parton elhelyezkedő Komárommal, addig önálló település volt. A trianoni döntés után mint magyarországi Komárom működött tovább. A város intézményei (iskolák, megyeháza, városháza, kórház stb.) a történelmi városrészben, tehát Csehszlovákiában maradtak, ezért a déli parton szinte újra kellett teremteni Komáromot, létrehozni a szükséges városi intézményeket. A magyarországi várost 1934-től nevezték el Komáromnak. Ekkor, állami kölcsönökből építették meg a közintézményeket, többek között a Városházát, iskolákat és a rendőrség épületét, valamint a templomokat. Családokat telepítettek át 1947-ben, s egész városrészeket alakítottak ki az északi oldalról származó lakosok. Így jött létre Kiskomárom, Kísszentpéter, ahová a Komáromszentpéterről áttelepültek jöttek.

Esztergom esetében a város maradt Magyarországon, míg vonzáskörzetének jelentős része került Csehszlovákiához. Itt Párkány (Sturovo) fejlődött amolyan helyettesítő várossá. Esztergom térségi szerepe jelentős mértékben lecsökkent a határváltozás után, lényegében vonzáskörzetének nagy része Csehszlovákiához került, illetve Magyarországon maradt vonzáskörzetének egy része a Duna keleti partján volt (Börzsöny nyugati előtere), s belföldi híd hiányában ezzel a területtel a kapcsolat megszűnt. Esztergom és Párkány között 1895-ben épült meg a Mária Valéria-híd, amely fokozta a két település egymásrataltságát. A határmegvonás negatív hatását tovább erősítette, hogy 1919-ben a hidat légionáriusok felrobbantották, majd 1927-ben állították csak helyre. 1944-ben a német csapatok rombolták le ismét a hidat, amely közel hatvan éven keresztül csonkán állt a Duna felett, mintegy a megszakadt kapcsolatok szimbólumaként. Ez a helyzet a város közlekedési helyzetét tartósan

ellehetetlenítette. A két háború között ugyan megyeszékhely volt, de 1950-ben elvesztette ezt a közigazgatási rangot. Párkány közlekedési helyzete ugyanakkor felértékelődött, mivel vasútállomása Magyarország felé határállomásként funkcionál. 1948-tól a település neve szlovákul Štúrovo, amelyet a szlovák nemzeti mozgalom vezetője, Ľudovít Štúr után kapott. A felértékelődő közlekedési helyzet gazdasági fellendülést is hozott a településnek.

A határ megvonása a megyéket is feldarabolta. Így az 1923. évi közigazgatási reform során az új államhatár által kettévágott megyéket új megyékben egyesítették. Így született meg Komárom-Esztergom és Győr-Sopron megye is.

Az államhatár megváltoztatására 1938-ban került sor. Ekkor, a brit, olasz, francia és német közreműködéssel megszületett Müncheni Szerződés Csehszlovákiát és Magyarországot tárgyalásokra kötelezte abból a célból, hogy az államhatárukat a nemzetiségi többségi területhez igazítsák. A tárgyalások október 9. és 13. között, Komáromban folytak, de az etnikai határ és a városhálózat bonyolultsága miatt a tárgyalások nem vezettek eredményre, a két fél nem tudott megállapodni az új határvonalról. A felek lényegében a városok hovatarozásáról nem tudtak megegyezni. Ezért nemzetközi – német, olasz – bíróság döntött az új határról, amely a magyar többségű területeket csatolta vissza Magyarországhoz. Az így, 1938. november 2-án megszületett első bécsi döntés értelmében 11 927 km² területet és 1 062 022 lakost csatoltak Magyarországhoz Csehszlovákiától. A határ ekkor a maitól lényegesen északabbra húzódott. Magyarország visszakapta Komárom és Esztergom megyéket teljes egészében, Érsekújvárt és környékét, de Nyitra Csehszlovákiában, illetve az időközben autonómmá vált Szlovákiában maradt.

A második világháború végén, a tűzszünet értelmében Magyarországnak a többi, háború előtt és alatt szerzett területekkel együtt a Felvidékről is ki kellett vonulnia, s lényegében az 1938 eleji határt, tehát esetünkben a Duna vonalát kellett visszaállítania. A Párizsi Békeszerződés 1947-ben kötelezte Magyarországot Pozsony térségében három további falu átadására, de lényegében a trianoni határokat rögzítette. Államhatáraink jogi alapja ma is ez a békeszerződés, illetve az az alapján született kétoldalú megállapodások.

A negyvenes évek végén, az ötvenes évek elején a határ elválasztó szerepe erős volt. Ehhez hozzájárultak azok a tragikus események is, amelyek a szlovákiai magyarok egy részének kitelepítésével függtek össze. A lakossági kapcsolatok a hetvenes években éledhettek újjá, amikor a drága és nehezen megszerezhető útlevel helyett már ún. kishatár forgalomban is át lehetett lépni a határt. Mind a két oldalról jelentőssé vált a bevásárló turizmus, valamint a kölcsönös munkavállalás (lásd a következő fejezetet).

2 A HATÁRON ÁTNYÚLÓ KAPCSOLATOK A RENDSZERVÁLTÁS UTÁN

A rendszerváltás után a kapcsolatok gyors élénkülésének lehettünk a tanúi. A lakossági, települési stb. kapcsolatok többé-kevésbé problémamentesen működhetnek, de a magasabb szinteken a politikai ellentétek (vita a Duna eltereléséről, Meciar kormányzat barátságtalan lépései) időről időre nehezítették az együttműködést. Ennek ellenére a kapcsolatok fejlődtek, s a két ország közötti közeledés, valamint az EU csatlakozás lehetősége az együttműködések hivatalos megítélését is javította.

Az EU csatlakozáshoz kötődő határ menti programok is elősegítették a két oldal közös fejlesztő tevékenységét. 1994-ben az Európai Parlament kezdeményezésére bevezetésre kerültek a PHARE határon átnyúló programok (PHARE CBC), amelyek az INTERREG kezdeményezésnek a határon átnyúló együttműködések az Európai Unió külső határaitra kiterjesztő kiegészítései voltak. A PHARE CBC Magyarországon 1995-ben indult, Ausztriának az Európai Unióba való felvételét követően. Az új PHARE CBC irányelvek 1999 óta lehetővé teszik a tagjelölt országok közötti PHARE CBC programokat is. A PHARE CBC program az osztrák–magyar határ után itt indult el először. A magyar-szlovák határszakaszon Ausztriával közösen ún. trilaterális formában kezdődtek meg 1995-ben és 1996-ban a határon átnyúló együttműködések európai uniós támogatással. Önállóan Szlovákiával 1999. évtől futnak Phare CBC programok, melyek keretében egy-egy kiemelt nagyprojekt valósult meg (évi 2-2 millió euró értékben, majd a 2002. évi forrásból környezetvédelmi, és a 2003. évi programban gazdaság- és humán erőforrás-fejlesztési területen támogatási alap indult. A programok fontos elemeként évente lehetett a kisprojekt alapokban pályázni általában 2-300 ezer euró támogatási keretre. A kisprojekt alapokban összességében közel 70 fejlesztés támogatására nyílt lehetőség a magyar-szlovák határ régióban.

A két ország egyszerre, 2004. január 1-jén csatlakozott a Európai Unióhoz. Így lehetővé vált, hogy igénybe vegyék az EU határon átnyúló fejlesztéseket támogató programjának lehetőségeit, az INTERREG IIIA programot. A program három ország, Szlovákia, Ukrajna és Magyarország határ menti térségeinek (7. ábra) fejlesztésére szánja a forrásait (mintegy 24 millió eurót) a 2004–2006 közötti időszakban.

Az INTERREG program keretében két fő célra: „A határon átnyúló társadalmi és gazdasági együttműködés”, valamint „Határon átnyúló infrastruktúra fejlesztés” fordítják a program támogatását 2004 és 2006 között.

7. ábra: A Magyarország–Szlovákia–Ukrajna Szomszédsági program területe



Forrás: VÁTI Kht.

2.1 A határon átnyúló együttműködések, eurorégiók

A csehszlovák–magyar, illetve a szlovák–magyar határ, mint említettük, már az államszocialista korszakban is viszonylag egyszerűen átjárható volt, ellentétben pl. nyugati vagy keleti (szovjet–magyar) határunkkal. A rokoni, baráti, munkahelyi kapcsolatok élénkek voltak már a hetvenes, nyolcvanas években is. A rendszerváltás elsősorban a hivatalos szervek, önkormányzatok együttműködésében hoztak új lehetőségeket. A települési és megyei önkormányzatok már szabadon köthettek együttműködési megállapodásokat a másik oldal hasonló szerveivel.

A két Komárom között indultak meg az első hivatalos önkormányzati kezdeményezések. A nyolcvanas évek első felében a komáromi Városi Tanácsnak volt egy kísérlete, mely valamilyen együttműködés kialakítását szolgálta a szlovák oldali városi tanáccsal. Beszámolók szerint a magyar megyei pártszerveknél akadt el a folyamat, akik nem látták volna szívesen a települési szinten szerveződő, határon átnyúló kapcsolatok szervezését. Az intézmények ezzel szemben önállóan szervezték a kapcsolataikat. Az iskolák, kulturális intézmények kapcsolatban álltak egymással, lehetőség volt cserélátogatásokra, kulturális rendezvényeken való részvételre. Ezek a civil kapcsolatok tartalmasnak és tartósnak bizonyultak, a tanári karok azóta is jó barátságban maradtak, s mindmáig látogatják egymás rendezvényeit.

A rendszerváltás után a magyarországi Komárom polgármesterének első teendői között volt, hogy felvegye a kapcsolatot Komarnoval. Ez a kezdeményezés 1991-re öltött hivatalos formát, mikor deklarálták a testvérvárosi kapcsolatot. 1992-ben rendezték meg először a Komáromi Napokat, mely rendezvény azóta is az együttműködés demonstrációjának számít, de már nem az egyetlen a közös rendezvények sorában. Gyakorlatilag minden hónapban van valamilyen közösen szervezett, nagyobb volumenű esemény.

A két város fizikai közelsége automatikusan hozza magával a közös intézményhasználat lehetőségét. Magyarországon ezt egyedülállónak minősíthetjük. Ez a közös használat a kulturális kapcsolatokból nőtt ki. A komarnoi színház és kultúrház lehetőségei lényegesen meghaladják a magyarországi oldalon található intézményekét, így nagyobb rendezvények lebonyolítására ott kerülhet sor. A következő lépés a Phare pályázat segítségével szlovák oldalon épült szabadtéri színpad, mely szintén mindkét települést szolgálja. Az oktatásban is jelentősek a kapcsolatok szlovák oldalon művészeti iskola, Magyarországon zeneiskola működik, a két intézmény között szoros az oktatási kapcsolat. A komáromi gimnáziumba számos diák jár szlovák oldalról, nagy számuk miatt több évben külön osztályt kell indítani a számukra. Az oktatás kivételével a művelődés Szlovákiában önkormányzati feladat, így a kapcsolatok rugalmassága is ennek köszönhető. A továbblépés éppen ezért már bonyolultabb, s a közös terület- és gazdaságfejlesztés meghaladja a másik oldalon lévő önkormányzat kompetenciáit. Ennek ellenére tervek már léteznek ezekre a témakörökre is. Jelenleg kezdeti stádiumban van a szoros területfejlesztési együttműködés kialakítása.

Komárom–Komárno olyan határ menti ikerváros, melyből Európában is kevés van. Teljes mértékben szükségzerű a területfejlesztési és -rendezési problémák közös megoldása. A két város között a kulturális és önkormányzati kapcsolatok terén kiépült sűrű kapcsolati hálónak a továbbfejlesztése a területfejlesztési kapcsolatok kialakítása. Sok közös cél van: a vízbázis hasznosítása, a hulladék-elhelyezés megoldása, közös turisztikai fellépés (Komárom városa adja a Komárom-Esztergom megyei vendégéjszakák 40%-át), a közös turisztikai, kulturális örökségek együttes kezelése (ezek a komáromi erőrendszer felújítására pályázatok benyújtása, majd ezek együttes hasznosítása, a termálvízkinccs hasznosítása, a magyar oldali Duna part hasznosítása, kikötőfejlesztés), a későbbiekben a közlekedés javítása a két város között, de fontos a szolgáltatások (bevásárlóközpontok) letelepítésének közös egyeztetése is.

Esztergomnak 1992 óta van testvérvárosi kapcsolata Párkánnyal (Sturovo), elsősorban kulturális téren. E kapcsolatot erősítették meg 2000. május 15-én a két város között egy kistérségi létrehozására vonatkozó megállapodással. Az elképzelés továbbfejlesztéseként egy

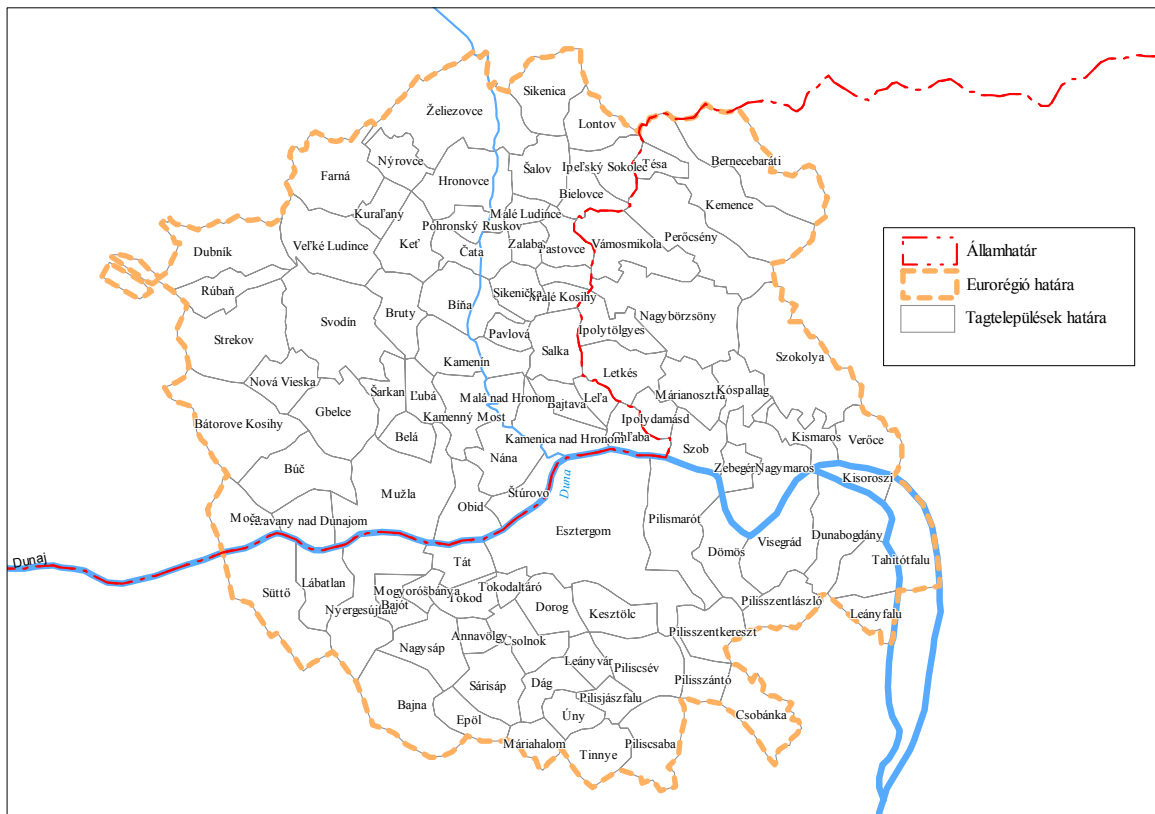
együttműködési megállapodás született 2000. október 13-án a két város, az Esztergom–Nyergesújfalu Kistérségi Fejlesztési Társulás és a Párkány központú Déli Régió között. E megállapodás 40 településre vonatkozott, a két kistérség 33 településére, valamint további 7, csatlakozott, a társulásokon kívüli településre.

Az együttműködési megállapodás célja, hogy a kulturális kapcsolatokat kiterjesszék gazdasági kapcsolatokra is. Megfogalmazódott egy közös területfejlesztési koncepció kidolgozásának szándéka, idegenforgalmi programcsomag összeállításának, környezetvédelmi együttműködésnek, közös nemzetközi pályázatok készítésének igénye is.

Civil szerveződésként 2000 júniusában megalakult a Párkány–Esztergom Baráti Társaság, melyet egy civil szerveződés, és magánemberek hoztak létre.

A Mária Valéria-híd újjáépítése (átadás: 2001. október 11.) nagyot lendített a két város és térség kapcsolatán. (Érdekesség, hogy a híd szerepet játszik a magyarországi területek közötti kapcsolattartásban is, hiszen egyedülként köti össze Esztergom térségét, s a letkési Ipoly hídon keresztül a Börzsöny nyugati térségét is.) Az időjárástól, évszaktól stb. független átjutási lehetőség fizikailag kötötte össze a két partot. A szlovák–magyar viszony javulása ráadásul elősegítette az együttműködést. Esztergom város szolgáltatásai egyre inkább jelentős vonzerővel bírnak a szlovák oldalon is. Az együttműködés szervezésében is változás történt. 2001-ben az együttműködő szervezetek Ister–Granum néven konzultatív szervezetet alakítottak, amelyből 2003-ban megalakult a Duna és a Garam nevét viselő Ister–Granum Eurorégió (8. ábra). Területe meghaladja a 2.000 km²-t, lakossága a 200.000 főt. A régió, melynek szíve az Esztergomot Párkánnyal összekötő Mária Valéria híd, földrajzi értelemben természetes egységet alkot. Európa második legnagyobb folyójába itt torkollik a Garam és az Ipoly. Az eurorégió programjában szerepel a két térség közös szolgáltatásainak, intézményhasználatának fejlesztése. A Párkány körüli települések számára sokkal közelebbi, könnyebben elérhető az esztergomi kórház, iskola stb., mint az érsekújvári, ahova, mint járási központhoz tartoznak. Mindenképpen az Ister-Granum Eurorégió területe egy potenciális határon átnyúló régióként fejlődhet tovább. Központja Esztergom, amely a Mária-Valéria-híd felújításával ismét állandó összeköttetésbe került a Duna északi és az Ipoly keleti partjával. Az eurorégió aktivitása jelzi, hogy mindkét oldalon megvan az akarat erre az együttműködésre, s vélhető, hogy egyik legfejlettebb határon átnyúló, együttműködő térség alakul ki belőle. Ezt különösen elősegítheti, ha a térségben megépül egy, a teherforgalom lebonyolítására is alkalmas közúti híd, amely a két oldal közszolgáltatása és munkaügye mellett a gazdaság szereplői számára is, megteremti a mindennapi együttműködés lehetőségét.

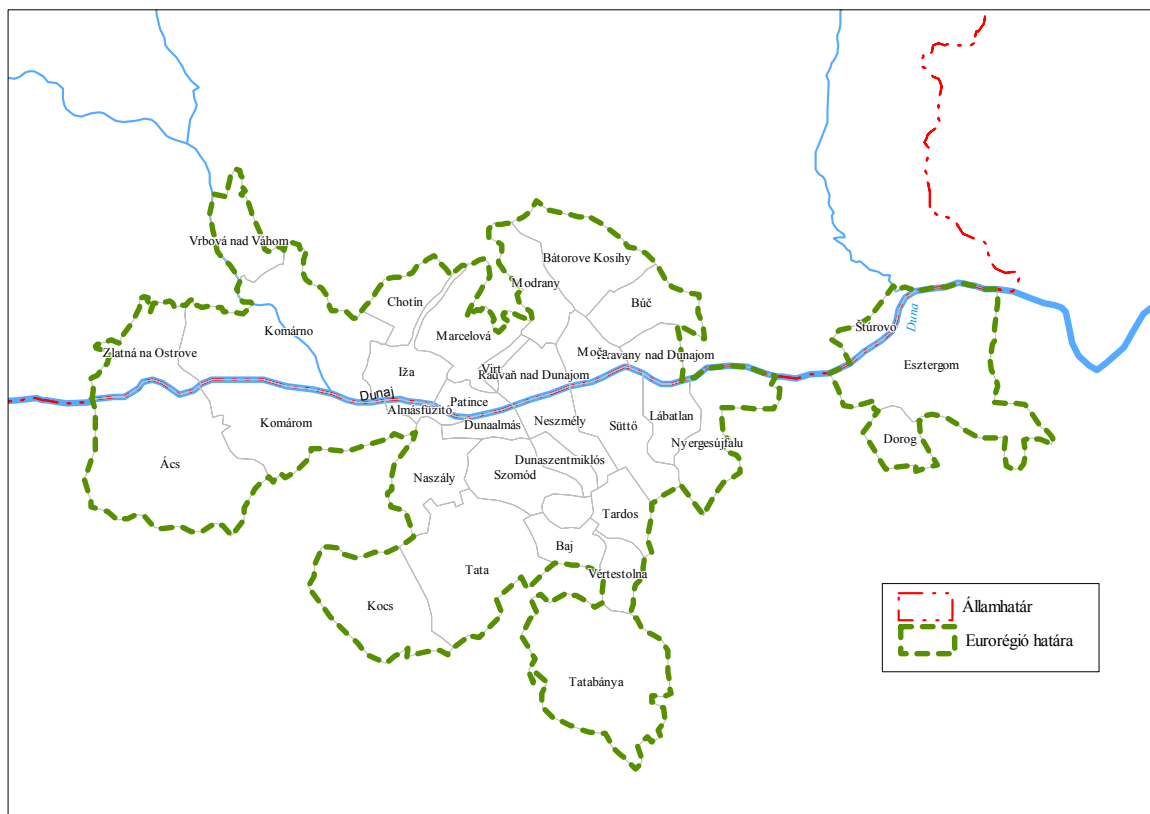
8. ábra: Az Ister–Granum Eurorégió területe, települései



Forrás: Saját szerkesztés.

A Duna Eurorégiót 2003-ban a magyarországi Tatai Kistérségi Területfejlesztési Társulat és a szlovákiai Hídverő Társulás alapította Neszmély Község Önkormányzatának vezetésével, Neszmély központtal. Az eurorégió célja, hogy a határ menti együttműködésekről és a két ország közötti jószomszédi kapcsolatokról szóló európai és kétoldali egyezmények alapján támogassa a területén működő szervezetek együttműködését a területi fejlődés és az európai integráció elősegítése érdekében. Az eurorégió első közös fejlesztési-tervezési projektje a Duna Eurorégió idegenforgalmi programjának elkészítése. A program célja, hogy az eurorégió települései és a programhoz csatlakozó Duna menti települések számára feltárja a közös turisztikai fejlesztések lehetőségeit és irányait, melynek két legfontosabb koncepcionális eleme a Dunához és az Európai Unióhoz kapcsolódó lehetőségek kihasználása, és a határ mindkét oldala adottságainak együttes hasznosítása a fejlesztések mind nagyobb sikere érdekében.

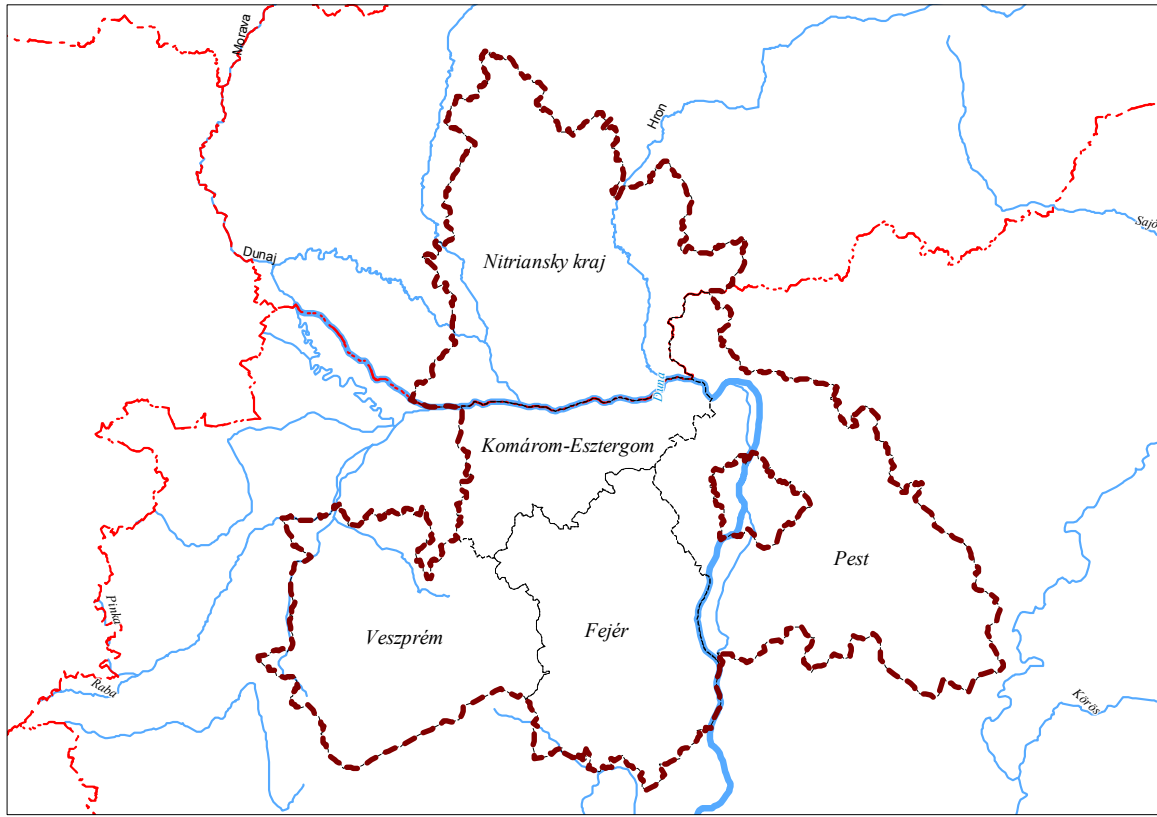
9. ábra: A Duna Eurorégió területe, települései



Forrás: Saját szerkesztés.

Komárom-Esztergom megye együttműködési szándékainak a Vág–Duna–Ipoly Eurorégió ad keretet. A szervezet 1999-ben alakult, tagjai Szlovákiából Nyitra (Nitra) kerület, Magyarországról Komárom-Esztergom, Pest, Veszprém és Fejér megyék, így mintegy 24.000 km²-re terjed ki, s 940 településén 2.840.000 lakos él (Budapest nem tag, csak Pest megye). Az alapítók Nyitra kerület, Komárom-Esztergom és Pest megye voltak, a másik két magyar megye 2000-ben csatlakozott. Az eurorégió központjának működtetését a Komárom-Esztergom Megyei Önkormányzat vállalta magára, így az Tatabányán található.

10. ábra: A Vág-Duna-Ipoly Eurorégió területe, települései



Forrás: Saját szerkesztés.

2.2 Lakossági mozgások

2.2.1 A határtérségek lakosainak utazási aktivitása

Lakossági kérdőíves kikérdezésünk során vizsgáltuk a megkérdezettek határon átnyúló kapcsolatait, utazásait is. Ennek során több kérdésben is rákérdeztünk azokra a településekre, amelyeket rendszeresen vagy alkalom adtán felkeresnek a határ másik oldalán.

A határtérség lakosságának körében kicsi azon lakosok aránya, akik még nem keresték fel a másik oldalt. Összességében válaszadóink 88%-a járt már a határ másik oldalán, ami mindenképpen hasonló arány a más határtérségekben megszokotthoz (Hardi 1999), pl az osztrák–magyar határtérségben, ahol a magyarok 10%-a, míg az osztrákok 20%-a nyilatkozott úgy, hogy még soha nem lépte át a határt. Jelen kutatásunk alapvető tapasztalata, hogy Szlovákiából többen keresik fel Magyarországot, mint fordítva. A Szlovákiában felvett kérdőívek válaszadói közül 96,1% járt már Magyarországon, míg a magyarországi válaszadók esetében ez az arány csak 79,7%. A szlovák–magyar határ esetében viszont meg kell különböztetnünk a magyarországi magyarokat és szlovákokat, valamint a szlovákiai magyarokat és szlovákokat, mivel a nemzetiségi hovatartozás befolyásolja az utazási szokásokat. Sajnos, kérdőívünk mintájába kevés magyarországi szlovák nemzetiségű lakos került, ők valamennyien jártak már Szlovákiában. A szlovákiai magyarok utazási intenzitása magas. Körükből 97%, míg a szlovákiai szlovák nemzetiségű válaszadók 94%-a járt már Magyarországon. A sort a magyarországi magyar nemzetiségűek zárják, akiknek 79,9%-a lépte csak át a határt Szlovákia irányába. Tanulságos, hogy a legkevésbé a magyarországi lakosok vesznek részt a határon átnyúló mozgásokban. Ebben nyilvánvalóan szerepet játszik az a tény is, hogy a határ mentén élő szlovákok jelentős része tud vagy ért magyarul (82%), tehát könnyebben intézi az ügyeit magyar oldalon, míg a magyarországi magyarok körében elenyésző a szlovákul tudók arány (6,8%).

A határtérséget öt funkcionális szakaszra osztottuk fel: Pozsony agglomerációja, a dunai városok vonzásteré, a hegyvidéki városok övezete, Kassa–Miskolc vonzáskörzete, keleti hármashatár vidék. Magyar oldalon találunk markáns különbségeket a válaszok között. A Pozsony agglomerációja szakaszon, amelyhez Magyarországon a Szigetköz nyugati részét, Mosonmagyaróvárt és vonzáskörzetét számítottuk, a legalacsonyabb az aktivitás. Innen válaszadóinknak csupán 58%-a kereste fel már Szlovákiát. Alacsony az arány Kassa–Miskolc vonzáskörzetében is (74,8%). Itt nyilván szerepet játszik az, hogy eleve a határ menti területek rossz helyzetűek, így a két legfontosabb átjárási cél, a munkavállalás és a vásárlás

kevésbé motivál, ráadásul Miskolc révén a népesedés súlypontja már messze esik a határtól. Magyar oldalról a legmagasabb határátlépő arányokkal a keleti hármashatár övezetben, valamint a hegyvidéki kisebb városok övezetében találkozhatunk.

2.2.2 Az utazások gyakorisága és motivációi

Az utazások gyakorisága is elsősorban a szlovákiai oldal aktivitását mutatja. A szlovákiai válaszadók (akik valaha is jártak a határ másik oldalán) lényegesen gyakrabban utaznak Magyarországra, mint fordítva. A naponta ingázók aránya is a szlovákiai válaszadók körében számottevő. Az Ipolytól nyugatra, nyilván elsősorban a munkavállalási lehetőségek miatt meghaladja a válaszadók 3%-át.

8. TÁBLÁZAT

A határátlépők megoszlása az utazás gyakorisága szerint (%)

<i>Ország</i>	<i>Határ- szakasz</i>	<i>Napi rendszerességgel</i>	<i>Heti rendsze- rességgel</i>	<i>Havonta</i>	<i>Évente pár alkalommal</i>	<i>Csak néhány évenként</i>
	Nyugati*	0,0	3,4	12,7	39,8	44,1
Magyarország	Keleti	0,9	4,3	11,2	39,7	44,0
	Összesen	0,5	3,9	11,8	39,7	44,0
	Nyugati	3,1	8,4	19,5	48,8	20,2
Szlovákia	Keleti	2,1	8,0	13,6	45,4	30,9
	Összesen	2,7	8,2	17,4	47,6	24,0
	Nyugati	2,0	6,7	17,2	45,6	28,5
Együtt	Keleti	1,4	5,9	12,2	42,1	38,5
	Összesen	1,7	6,3	14,9	44,0	33,1

* Szakaszok: az Ipolytól nyugatra, illetve keletre.

Forrás: Kérdőívek (2008) alapján.

Nem kevésbé fontos az utazások céljának meghatározása is. A 9. táblázat kérdőívünkben az utazás leggyakoribb okaként adott válaszok megoszlását mutatja be. A határátlépés okaként a munka és az üzleti ügyek kategória a határátlépők viszonylag kis arányánál szerepel, mint az utazást kiváltó ok. De ha ezt összevetjük azzal, hogy ez a cél erősen kapcsolódik a napi vagy heti rendszerességgű utazásokhoz, akkor láthatjuk, hogy súlyában egyre fontosabb ez a cél a határon átnyúló mozgások között. A tartós fogyasztási cikkek vásárlása a keleti határszakaszon jelentkezik erősebben, mind a két oldalon. Ezen a szakaszon a legjellemzőbb,

hogy kölcsönösen a határ másik oldalán található a legközelebbi olyan városi központ, ahol a tartós fogyasztási cikkek nagyobb választékban állnak rendelkezésre.

9. TÁBLÁZAT

A határátlépők megoszlása az utazás célja szerint (%)

<i>Határszakasz</i>	<i>Nyugati</i>		<i>Keleti</i>		<i>Összesen</i>	
	<i>Magyar</i>	<i>Szlovák</i>	<i>Magyar</i>	<i>Szlovák.</i>	<i>Magyar</i>	<i>Szlovák.</i>
<i>Ország</i>						
<i>Utazás oka</i>						
Munkavállalás	1,3	4,1	0,4	3,3	0,8	3,8
Üzleti ügyek	2,8	3,6	1,7	4,5	2,2	3,9
Tartós fogyasztási cikkek vásárlása	6,6	18,7	21,7	22,8	15,6	20,1
Heti, havi bevásárlás	24,1	11,1	11,9	4,8	16,8	8,9
Üdülés, pihenés, városnézés	44,9	35,2	39,7	46,8	41,8	39,3
Kulturális rendezvények	2,8	12,9	4,7	9,0	3,9	11,5
Rokonlátogatás	5,4	10,5	10,0	5,1	8,1	8,6
Egyéb	12,0	3,9	10,0	3,6	10,8	3,8

* Szakaszok: az Ipolytól nyugatra, illetve keletre.

Forrás: Kérdőívek (2008) alapján.

A nyugati szakaszon hasonló a magyarázata annak, hogy a szlovák oldalról nagyobb arányban keresik fel a magyarországi városokat vásárlás céljával.

A heti, havi bevásárlás a magyarországi válaszadók körében ért el magasabb értéket. Hozzá kell tennünk, hogy ezek a mozgások azok, amelyek a leginkább konjunktúra érzékenyek. Egyre fontosabbá válik a szabadidő eltöltés is, mint határátlépési cél. Az üdülés, pihenés hasonló súllyal szerepel mindkét oldal motivációi között. Igaz, mint látni fogjuk, az utazások nagy része nem a határtérséget, hanem attól távolabbi területeket érint. Ugyanakkor a városlátogatással, vásárlással összekötött pihenés, fürdő látogatás egyre gyakoribb mindkét oldal lakosai körében. A kulturális rendezvények látogatása elsősorban a szlovákiai magyarság részéről utazási cél, míg a rokonlátogatás mindkét oldal esetében hasonló arányokat mutat.

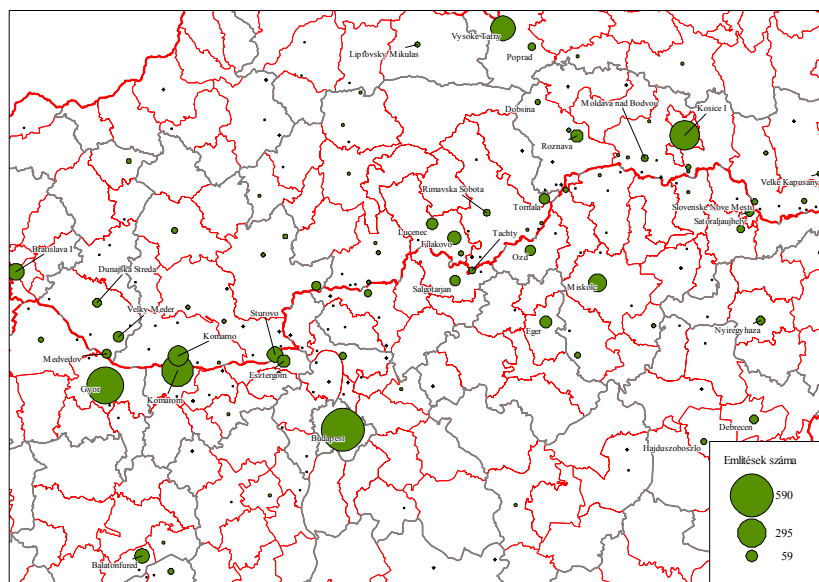
Kiemelendő, hogy a vásárlásoknál nem tudunk egységes, egyik országból a másikba mutató, fő irányokat bizonyítani. Ennek oka, hogy az árak ma többé-kevésbé kiegyenlítettek. Mára inkább jellemzően a központok elérhetősége válik az egyik legfontosabb szemponttá, s ezeken keresztül a kínálat bősége, a választék minősége. Így tehát a mozgásokat egyre inkább az országon belül is megszokott vonzáskörzeti irányok szabják meg.

2.2.3 Céltelepülések

Az utazások földrajzi céljára vonatkozóan több kérdést is feltettünk, így összességében mintegy négy és félezer település-ementést tudunk feldolgozni (7. ábra). Mindezek alapján látható, hogy az utazási célok mintegy 70%-a található a vizsgálati határtérségünkben. Ezeken kívül mindkét ország nagy idegenforgalmi célterületei (Balaton, Magas-Tátra) emelkednek ki. Látható, hogy az országok távolabbi területei is érintettek, ezek elsősorban a rokonlátogatás révén kapcsolhatók be a vizsgálatainkba.

Magyarországon kiemelkedik Budapest, amelyet a szlovákiai válaszadók negyede jelölt be célként, változatos motivációkkal. Budapest után a térség két regionális központja: Kassa és Győr következik. A nyugati és kelet határszakasz két központját a válaszadók 17 és 18%-a jelölte úti célként. A Komárom–Komarno különleges státuszát mutatja, hogy mindkét oldal céltelepülési listájában a harmadik helyen végzett. Mindent összevetve tehát itt tapasztalható a legintenzívebb lakossági mozgás (szlovák oldalról 14,5%, míg magyar oldalról 8,8% nevezte meg utazási célként. Komárom után Pozsony és Miskolc a két fontos cél. Pozsony a határtérség szempontjából periférián helyezkedik el, ezért a Magyarországról utazók kis része számára jelent célt. Miskolc hasonlóképpen kissé távol esik a határtól, így a napi tevékenységek szempontjából kevésbé vehető számításba.

11. ábra: Az utazások céltelepülései



Forrás: Kérdőívek (2008) alapján.

Összefoglalva elmondhatjuk, hogy a határ menti területek lakosai nagy arányban vesznek részt a határon átnyúló mozgásokban, igaz különböző intenzitással. A mozgások legnagyobb

része a határtérség területére esik, valamint előszeretettel veszik igénybe a szomszédos ország ismert turisztikai célterületeit is. Látható, hogy fontos a térbeli közelség.

2.3 Munkaügyi ingázás

A szlovákiai munkavállalók magyarországi alkalmazása az EU csatlakozás előtt is létezett, már 1990-es évek végétől sokan jártak át a határhoz közeli munkahelyekre. Ezt elősegítette a két állam megállapodása, a közös nyelv és kultúra, s a határhoz közeli szlovák járások magas munkanélkülisége. A csatlakozás utáni időben talán a leggyorsabban növekvő, legintenzívebb határon átnyúló folyamattá vált az országban, így komoly figyelmet is keltett. 2004–2005-ben az ingázók számát 30 ezer körülire becsültük. Napjainkra a kép részben megváltozott: Szlovákia gyors gazdasági növekedésének köszönhetően a bérek kezdenek kiegyenlítődni, sőt egyes ágazatokban és az árfolyam-hatásoknak, az alacsonyabb adóelvonásnak köszönhetően szlovák oldalon néhol még magasabbak is. (Igaz, tapasztalataink szerint az alacsonyabban kvalifikált tevékenységek esetében Magyarországon magasabbak a bérek – elsősorban a magasabb minimálbérnek köszönhetően, miközben az alacsony minimálbér és az egykulcsos adórendszer következtében Szlovákiában nagyobbak a bérek közötti különbségek regionálisan és beosztástól, munkahelytől függően.)

Ugyanakkor a legutóbbi években új jelenségekre is felfigyelhettünk: Pozsony agglomerációját kiterjesztette Magyarországra és Ausztriára; sok pozsonyi család vásárolt ingatlant, s költözött a közeli, de szomszédos országban lévő településekre. Ők is lényegében határon át ingázók számát gyarapítják, mivel munkahelyüket, iskolájukat természetesen megtartották a szlovák fővárosban. A határ keleti részén pedig megindult a magyarországi szakemberek ingázása szlovákiai munkahelyekre. Ez ugyan még kisebb volumenű, mint a dunai szakaszon a Szlovákiából Magyarországra áramlóké, de vélhetően növekvő jelenséggel van dolgunk.

2.3.1 Az ingázás története

A kölcsönös munkavállalás története a hetvenes évekre vezethető vissza, amikor már alkalmaztak Pozsonyban, Győrben, Komáromban és Nyergesújfalun a határ másik oldaláról érkezett munkavállalókat. A két állam, Csehszlovákia és Magyarország 1985-ben írt alá nemzetközi egyezményt a kölcsönös munkavállalásról „Egyezmény a Magyar Népköztársaság Kormánya, valamint a Csehszlovák Szocialista Köztársaság Kormánya között a magyar és a csehszlovák állampolgárok határ menti területeken történő kölcsönös foglalkoztatásáról” címmel, amelyet minisztertanácsi rendelettel hirdettek ki. Az egyezmény előírta, hogy évenként határozzák meg a következő évre szóló létszámkeretet. Ebben az időszakban jelentős volt mind a két irányba az ingázás. Mosonmagyaróvár térségével

szemben Pozsony helyezkedik el, amely a nyolcvanas években mint a Csehszlovákián belüli Szlovák Szocialista Köztársaság székhelye jelentős gazdasági-ipari fejlődésen ment keresztül. Így Mosonmagyaróvárról és a környékről számos munkavállaló járt át a pozsonyi üzemekbe, s a jelentős méretű építkezések is magyar segédlettel történtek (a Petrezalka városrész építésében, valamint a Duna-híd építésében vettek részt magyar – győri – vállalatok és szakemberek). Győrtől kezdődően viszont általában magyar oldalon jelentkezik a magasabb gazdasági fejlettség és a jelentősebb munkaerő igény. Győrben főleg a textiliparban helyezkedtek el a határ másik oldaláról érkezők.

Arányait tekintve Komárom helyzete kiemelkedő. A kettős város tulajdonképpen egy egységnek tekinthető, amelynek történelmi központja (maga a történelmi Komárom) az északi, szlovákiai parton helyezkedik el. A két várost voltaképpen csak a határ, illetve az államhatárt alkotó Duna választja el egymástól. Az egymásrataltság megjelent a kölcsönös munkavállalásban is. Itt mindegyik oldalon dolgoztak a másik ország állampolgárai is. A Komáromi Lengyár 200–250 főt – főleg nőket – alkalmazott Révkomáromból és környékéről, míg Magyarországról elsősorban a Hajógyárba jártak át férfiak dolgozni.

A Komáromtól Almásfüzitőn át Esztergomig húzódó fejlődési tengely jelentős munkaerő felvevő volt már a nyolcvanas években is. Elsősorban a Timföldgyárban, de a többi üzemben is találtak munkát a határ másik oldaláról érkezők.

A hetvenes–nyolcvanas évek ingázó munkavállalása egy valós munkaerő igényen alapult. A Duna északi partja zömében agrár terület, Szlovákiában itt a legmagasabb az agrár foglalkoztatás. A déli part viszont továbbra is ipari jellegű maradt, bár a rendszerváltás kori ipari visszaesés miatt a határon átnyúló ingázás lényegében megszűnt. Az észak-dunántúli térség ismételt fejlődése, különösen Győr, Komárom, Esztergom ipari fejlődése ismét felvetette a szomszédos területekről érkezők alkalmazásának lehetőségét. Így a kilencvenes évtized végén, 1999 februárjában a két ország kormánya megállapodást írt alá a kölcsönös munkavállalás lehetőségéről „Egyezmény a Magyar Köztársaság Kormánya és a Szlovák Köztársaság Kormánya között az állampolgárok kölcsönös foglalkoztatásáról” címmel, amelyet a 96/1999. (VI. 25.) Korm. Rendelet hirdetett ki. Az egyezmény alapján először évi 400, majd 900, s 2002-ben 1600 fős keretet határoztak meg. Ez a szám az adott év új belépőit jelentette, miközben megszűnt az évenkénti újítási kötelezettség, s eltörölték a megújítások maximálás számát is. Minthogy évente nem jelentkezett 1600 új igény, így lényegében szabaddá vált az ingázó munkavállalás a két ország között. Ez a keret értelemszerűen a teljes szlovák–magyar határra vonatkozik, de a munkaerő-piac sajátosságai következtében a határ

nyugati részén került felhasználásra. Ezzel az uniós csatlakozás előtti évben olyan bőven szabta meg a kereteket, hogy a gyakorlatban már ekkor megszűnt a korlát az átjárás előtt. 2004 májusa tehát nem érte felkészületlenül a munkaerő piacot. 2005-ben a Magyarországon munkát vállaló szlovák állampolgárok számát már 30 ezer fő körül becsülték.

2.3.2 *Az ingázás napjainkban*

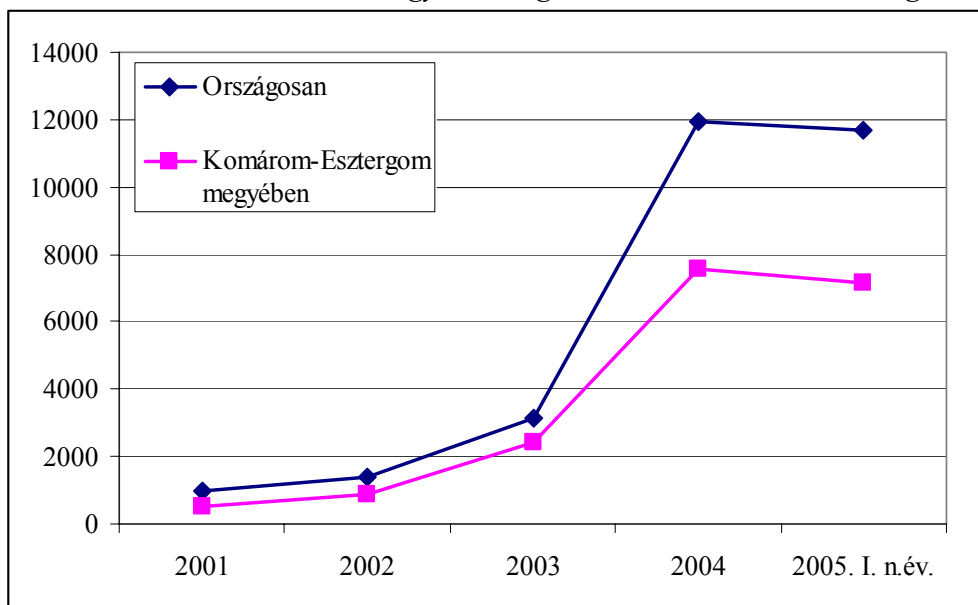
A nyugati határtérségben a szlovák oldalon magasabb munkanélküliséggel találkozunk, mint Magyarországon, ahol viszont a határ közelében jelentős ipari központok helyezkednek el (Győr, Komárom, Almásfüzitő–Esztergom–Dorog tengely, Tatabánya, sőt Mór), amelyek a helyi munkaerő kapacitást már kimerítették. A rendszeres ingázást megnehezíti ugyanakkor a hidak csekély száma. Mosonmagyaróvár, Győr és Komárom kapcsolatainak jelentős indikátorai voltak a Duna-hidak, (s ez a szerep jutott az újjá épített Mária Valéria-hídnek is Esztergomban és környékén).

A munkavállalási lehetőség eredetileg egy évre szólt, s egyszer volt meghosszabbítható. Korábban a 400–400 kiadható engedély fele szezonmunkára, fele egy éves munkavállalásra adott lehetőséget. Később ezt az arányt 600–200-ra módosították. Időközben aláírásra került az egyezmény módosítása, miszerint 2003 januárjától az engedély korlátlan ideig meghosszabbítható. Így gyakorlatilag megszűnt a korlát a munkavállalás előtt, hiszen minden évben újabb 1600 fő kaphatott munkát. Így a két ország között már az EU csatlakozás előtt lényegében megvalósult a szabad munkaerő áramlás. Ennek ellenére a munkavállalók létszáma ugrásszerűen a csatlakozás után növekedett meg (*12. ábra*), mivel ekkortól már nincs szükség hosszas hivatali procedúrára. Ennek eredménye ugyanakkor az is, hogy a Magyarországon dolgozó szlovákiai munkavállalók létszámát nem ismerjük pontosan. A munkaügyi Hivatal nyilvántartása szerint általában 12–15 ezer közötti a létszám, de a valóság akár kétszeresen is meghaladhatja ezt az adatot. A legtöbb munkavállaló a nagyobb, határ menti városokba (Győr, Komárom, Esztergom) jár át dolgozni, de a napi ingázási távolság még elérheti Székesfehérvárt, Mórt is (*13. ábra*). Jellemző, hogy a legnagyobb létszámot a határ menti nagyobb vállalatok alkalmazzák (Esztergomban a Suzuki, Sanyo, Tyco; Komáromban a Nokia). Ezek az üzemek különjáratú autóbuszokkal utaztatják dolgozóikat naponta Szlovákiából. De a kisebb üzemek, vállalkozások is szívesen alkalmaznak a határon túlról érkezőt. A nagyobb cégek a határ másik oldalán élő munkavállalók alkalmazásával tudják biztosítani a megfelelő létszámú munkaerőt. Jellemző, hogy a munkavállalók nagy része nő, akik szalagmunkát végeznek. A kisebb cégek, vállalkozások esetében fontos

szempont a szaktudás, mivel magyar oldalon nem vagy nehezen tudnak megfelelő szakembert találni.

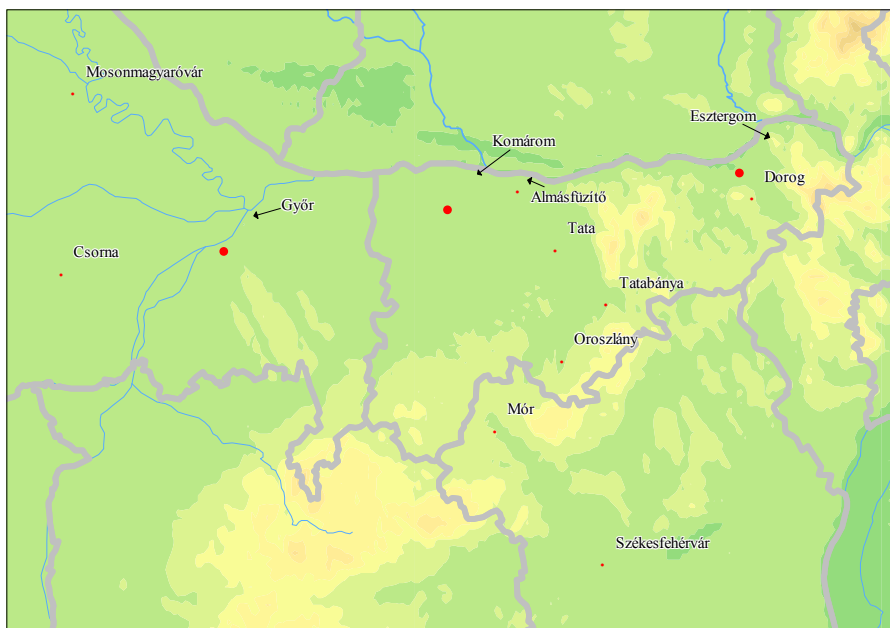
Jellemző a képzett munkavállalók beáramlása is. Az esztergomi kórház alkalmaz évek óta rendszeresen nővéreket, szakképzett ápolókat, mivel ezekben a szakmákban a közismert okok miatt hiány mutatkozik. Minthogy a kórház egy külön megállapodás alapján betegeket is fogad már szlovák oldalról, egyre fontosabbá válik a szlovákul is beszélő nővérek, orvosok alkalmazása. Előfordul pedagógusok munkavállalása is, elsősorban a középiskolákban. Egyrészt angol nyelvtanárok érkeznek, mivel a helyben élő, megfelelő végzettségű nyelvtanárok jobb munkalehetőséghez jutottak az iparban vagy más nyelvtudás igényes munkahelyeken, másrészt a jelentős számú, Szlovákiából érkező, a magyarországi iskolákban tanuló diák (Komarnoban pl. nincs közgazdasági oktatás középfokon) jelenléte szükségessé teszi szlovák nyelvtanárok, illetve szlovák nyelvű tanárok alkalmazását is. A szomszédos ország megköveteli a tanulóktól e nyelv tanulását, illetve a későbbi hazai tovább menetelük miatt is fontos a nyelv megfelelő ismerete.

12. ábra: Szlovákiai munkavállalók Magyarországon, illetve Komárom-Esztergom megyében



Forrás: Komárom Esztergom Megyei Munkaügyi Központ, 2005.

13. ábra: A legtöbb szlovákiai munkavállalót alkalmazó települések



Forrás: Saját szerkesztés.

2.4 Tapasztalatok

Dunai határtérségünk helyzetének értékelésekor ki kell emelnünk azt a tényt, hogy a két állam egyidejűleg vált az Európai Unió, majd a schengeni övezet tagjává. Ezen integrációk által nyújtott lehetőségeket megsokszorozza a határtérségben az a tény, hogy az államhatár olyan területeket választ szét, amelyek együttes fejlődését elősegíti a közös nyelv, a magyar, amelyet a szlovák oldal magyar lakosai, s szlovák lakosainak nagy része is különböző szinten beszél, vagy legalább érti. A határ menti városok elméleti (s egyre inkább gyakorlati) vonzáskörzetei átnyúlnak a határ másik oldalára, így integrálnak egy-egy kisebb térséget. A folyamatok érdekessége, hogy a mindennapi élet szintjén zajlanak, egyre természetesebbé válik a lakosság és a vállalkozók számára a határ másik oldalának „használata”.

Mintegy 30 ezren dolgoznak Szlovákiából a magyar oldalon, s ma már megjelent a Magyarországról Szlovákiába ingázás is, egyre több vállalkozás keres a szomszéd országban telephelyet, mások iskolát, sőt új lakhelyet választanak ott. Ezek a jelenségek felerősödtek az uniós integrációval, a makroszintű folyamatok újabb lehetőségeket nyújtottak. A szabad mozgás, munkavállalás, költözés, vállalkozás-alapítás lehetősége itt különösen termékeny talajra talált, s a régi jelenségek új dimenziókban élhettek tovább, tömegessé váltak, s újak is keletkeztek. Ki gondolta volna korábban, hogy Pozsony agglomerációja kiterjeszkedik Magyarországra, s több száz szlovák család vásárol lakást Rajkán és környékén, s ma már a

pozsonyi helyi autóbuszjárat rajkai meghosszabbításáról gondolkodunk? Hogy a schengeni határon keresztül járhatunk iskolába (esetleg a közelebbi kórházba)?

Mindez ma már valóság, de a változás olyan gyors, hogy szinte ismeretlenek a hajtóerők, motivációk. Természetesen sok minden akadályozza még a teljes összekapcsolódást. A nemzeti rendszerek (oktatás, egészségügy, közigazgatás, hivatali ügyintézés stb.) ma még elég nehézkesen tudja kezelni a határtérség természetes folyamatait. A határon átjárók lényegében külföldi állampolgárok, de mégis „helyi polgárok”. Nehéz őket besorolni a hagyományos „hazai” és „idegen” állampolgár kategóriákba, s ennek rendezetlensége akadályt jelenthet pl. az egészségügy közös, s így racionálisabb használatában. Mindezek miatt gyakran káros jelenségek is megjelennek, amelyek kihasználják a meglévő különbségeket, s így játsszák ki pl. az adózás kérdését. Úgy tapasztaljuk, hogy ezek a jelenségek fontosak, de viszonylag kicsi a jelentőségük azokhoz a természetes folyamatokhoz képest, amelyek a határtérségét összefűzik, s integrációját erősítik.

A mindennapi élet gyors összekapcsolódásának vagyunk szemtanúi a határ teljes hosszában. A gazdaságilag legfejlettebb területeken (különösen a nyugati, a két főváros vonzáskörzetébe tartozó, s a Duna tengelyére támaszkodó szakaszon) a közös fejlődés rendkívül dinamikus. Szlovákia gyors gazdasági fejlődése is nagyot lendített az integráción, így ma már egyenrangú térségek építenek egy közös, határon átnyúló régiót, városhálózatot.

Kérdőívünk szerint a szlovákiai határ menti lakosság 95–98%-a járt már legalább egyszer Magyarországon, míg a magyar oldali lakosok esetében ez az arány nem éri el a 80%-ot. Ehhez természetesen hozzájárul, hogy szlovák oldalon a magyar nemzetiségűek számára adott a közös nyelv, de az ott élő szlovák nemzetiségű válaszadók legalább kétharmada is ért vagy beszél magyarul. Mindkét oldal számára legfontosabb célpontok a határ menti városok (bevásárlás, munkavállalás stb.), valamint a másik ország fő üdülőterületei.

Két dolog világosan kirajzolódott. 1) A szlovák oldalon, ahogy várható volt, a nemzetiségi hovatartozás volt a leginkább döntő szempont a kontaktusok differenciálódásában. 2) Mindkét mintában szignifikáns különbségekre szinte csak az iskolázottság és az ezzel szorosan összefüggő foglalkozási pozíció alapján bukkantunk.

A kutatás során kiderült, hogy mind a közép-, mind a felsőfokú oktatásban jelentős számú szlovák állampolgárságú magyar nemzetiségű diákkal kell számolni a vizsgált határ menti térségben. Összességében elmondható, hogy az oktatás terén jelentős határon átívelő mozgás tapasztalható, de a mozgások rendjének szabályozása, illetve a megfelelő keretek biztosítása még nem megfelelő a nem kevés számú jogszabály ellenére sem. A jövőben nagyobb

figyelmet kell fordítani az e típusú oktatási folyamatokra és kapcsolatokra, egyrészt mert a határon túli magyarság kérdése nem csak ezen a határszakaszon fontos, másrészt pedig a hallgatói mobilitás erősítése érdekében is. Az EU minden állampolgára számára biztosítja a szabad iskolaválasztást, ennek emberi és törvényi oldalát is biztosítani kell ahhoz, hogy a jövőben egységes keretek között tanulhassanak a Magyarországra érkező külföldi diákok.

Szinte hasonló a helyzet az egészségügy területén. A határ menti kórházak részéről jelentős az akarat az együttműködésre, a feladatok racionális megosztására, az intézmények, a mentés közös használatára. Szlovákiában privatizált egészségügyi és biztosítási intézményrendszer működik, míg Magyarországon ezek állami kézben vannak. Összefűzésük nehézkes, a kölcsönösség biztosítására a magasabb döntési szinteken kevés az akarat, igaz az érintett népesség is viszonylag kicsi, de a határ mentén élők ellátását az együttműködés fejlesztése elősegíthetné.

A lakossági és gazdasági szereplők akarata megvan a határ menti térségi központok közös használatára. Ez a használat természetesen ma már nem lehet azonos a korabeli országon belüli vonzáskörzettel, hiszen a határok „légiesítése” mellett a két ország nemzeti rendszerei továbbra is eltérnek egymástól.

A határon átnyúló kapcsolatok a lokális térben jelentkeznek, a nagy ívű, uniós szabályozás nem képes arra, hogy rendezze a határtérségek problémáit, ahhoz kell a lokális szereplők akarata, igénye, érdeke, szükséglete a határ másik oldalának használatára, valamint az érintett nemzetállamok (Szlovákia és Magyarország) vezetésének akarata arra, hogy nemzeti rendszereikben érvényesítsék a határ mentén élők különleges helyzetére reflektáló megoldásokat. Tehát a továbblépés érdekében e kettő (a határ két oldalán összesen négy) típusú szereplő összefogásával, bevonásával szükséges legalább egy pilot-projekt elindítása, amelynek feladata, hogy kiderítse a helyi szereplők létező és látens érdekeltségeit, a szabályozás eltéréseiből származó nehézségeket, s az ennek leküzdésére kijelölhető feladatokat.

A magyar–szlovák határ nyugati szakasza tehát egyik leginkább intenzifikálható együttműködési struktúrával jellemezhető határszakaszunk. Előnyei közé sorolhatjuk, hogy a régi, jól működő lakossági kapcsolatok tovább élnek, s ezeket segíti az a tény is, hogy a határ mindkét oldalán azonos nemzetiség él, a szlovák oldalon jelentős számú, egy tömbben élő magyar népességet találunk. Évtizedek óta léteznek együttműködések az intézmények, önkormányzatok között, s nagy múltra tekintenek vissza a kölcsönös munkavállalási

kapcsolatok. A határszakasz jelentős része dinamikusan fejlődő térségek között húzódik, s mindkét oldalon jól kiépített a határral párhuzamos közlekedési infrastruktúra.

Ezzel szemben az örökölt gyanakvás a kapcsolatokkal szemben ma is erős a szlovák hivatalos körökben, az együttműködések óhatatlanul magyar–magyar nemzetiségi kapcsolatoknak tűnnek a szemükben. Bővíteni kell a kapcsolatok spektrumát, hiszen döntő részük kulturális kapcsolat, a gazdasági együttműködések még csak most indulnak, s viszonylag kevés a tapasztalat e téren. A közlekedési infrastruktúra nehézsége, hogy gyenge az észak–déli irányú összeköttetés, az átkelők kapacitása csak a térségi lakossági kapcsolatok számára megfelelő, de a gazdasági kapcsolatokhoz nem.

A felvázolt nehézségek remélhetőleg el fognak hárulni, ha egyre nagyobb jelentőséget kapnak a települési szint feletti szerveződések, s így teljes szlovákiai régiókat sikerül bevonni az együttműködésekbe, így a gazdasági kooperációkhoz is megfelelőbb nagyságrend, s szervező és lobby-erő alakul ki, s ezek a szerveződések már nem nevezhetők magyar–magyar együttműködéseknek.

A határátkelők kapacitásproblémáit „megoldotta” a schengeni csatlakozás. A fő probléma azonban az észak–déli összeköttetések infrastrukturális gyengesége, melyek feltétlenül javításra szorulnak, az EU-csatlakozástól függetlenül. Az együttműködés szempontjából tehát mindenképpen szükséges a Duna átjárhatóságának (kikötők, hidak) fejlesztése. Mindemellet sok aprómunka vár még azokra, akik a szabályozás kérdését kell, hogy összehangolják, ezzel is elősegítve azt, hogy a határ mentén élő lakosság törvényesen kihasználhassa azokat a lehetőségeket, amelyeket az uniós és schengeni csatlakozás elvileg biztosít a számára.

3 A FELSŐ-DUNASZAKASZ IPARI TENGELY ÁLLAPOTVIZSGÁLATA ÉS A JELENLEGI FEJLESZTÉSI IRÁNYOK A DUNA MENTI TELEPÜLÉSEKEN (GAZDASÁGI TEVÉKENYSÉGEK, IPARI, REHABILITÁCIÓS ÉS/VAGY ÚJRAHASZNOSÍTÁSI FEJLESZTÉSEK)

3.1 A folyó hatása a térségben lévő különféle gazdasági szektorokra, a dunai gazdasági agglomeráció jövője

A Duna Magyarország gazdasági térszerkezetére jelentős hatást gyakorolt, lényegében az államalapítás óta. A Kárpát-medence gerincét alkotó folyam a közlekedés lehetőségét biztosította a hajózás révén, valamint az átkelőhelyeken olyan fontos csomópontok jöttek létre, amelyeknél a szárazföldi utak találkoztak. Már a korai századokban kijelölődtek azok a fontos pontok, amelyek a későbbi logisztikai központok alapjait alkották.

A folyó és a folyópart gazdasági fejlesztő szerepét az alábbiakban foglalhatjuk össze.

– Biztonsági, védelmi funkció

A folyó, nehezen átjárható akadályt képezett évszázadokon át, ami a megtelepedő lakosság számára egy fontos védelmi pozíciót adott. Így a folyóparti kiemelkedések olyan kitüntetett helyekké váltak, amelyek magukhoz vonzottak a központi funkciókat, az egyházi és világi központok számára jól védhető, évszázadokra szólóan biztonságos megtelepülést nyújtottak. (Lásd Buda, Visegrád, Esztergom, Komárom, Győr). Kiemelkedő helyzetüknél és jogállásuknál fogva ezek a települések a századok során magukhoz vonzották a kereskedelmi, kézműipari majd céhes ipari funkciókat, s korai gazdasági központjainkká váltak.

– Szállítási, közlekedési funkció

A folyók a történelemben hagyományosan a kontinensen belüli közlekedés alapvető pályáit alkották. A szárazföldi szállítás a technikai fejlettség alacsony szintje és az utak állapota miatt nehézségekbe ütközött, így az áruk tömeges, rendszeres szállíthatóságát, gyakran az utasforgalmat is a vasút megjelenése előtt a folyókon lehetett biztosítani. Ehhez természetesen tömeges szállítást igénylő árukra is szükség volt, tehát a folyó, mint szállítási tengely csak a gazdaság egy fejlettségi szintje felett tudta kifejteni igazi fejlesztő szerepét. Magyarországon mindez a 19. század elejétől volt tapasztalható, amikor az Alföld gabonatermékeire jelentős kereslet mutatkozott Európa nyugati területein. A 19. század volt a kereskedelmi hajózás klasszikus

korszaka a Dunán. A gabona mellett iparcikkek exportját is biztosította hajózás, különösen kézműves termékekét (pl. agyagedények) a Balkán irányába.

A gazdasági fellendülés kora, a 19. század második fele ugyanakkor már egy új szállítási eszközre, a vasútra épült. Magyarország ebben a korszakban kapcsolódott be az ipari fejlődésbe, így az éppen fellendülő hajózásnak hamar komoly versenytársa akadt, s nem alakult ki az a fejlett víziút-rendszer, ami a korábban iparosodó, nyugati országokban. A 19. századi élénk kereskedelemnek viszont kifejezett haszonélvezői voltak Moson, Győr és Komárom. A kiépülő vasutak összekötötték a dunai központokat (Buda, Pest, Győr, Pozsony, Bécs), így a kikötői ipar, a hajózó kereskedelem visszaesett, s a kereskedő városok ipari városokká alakultak át a 19. század második felében.

A 20. századi ipari fejlesztések egyik alapját is a vízi szállítás lehetősége adta. Így a század elején a Monarchia egyik fegyvergyárának Győrbe telepítése is a folyóvízi szállítás lehetőségét használta ki. A szocialista iparosítás nagy szállítási igényű szektorait is magához vonzotta a folyó (építőipari alapanyagok [lábatlani cementgyártás], timföldgyártás [Almásfüzitő], vegyipar [Nyergesújfalú], kőolaj-finomítás [Komárom]). Ekkor a Fekete-tenger (Volga) útvonalnak kiemelt jelentősége volt az ipari nyersanyagok importja szempontjából.

Ezek a nagy szállítási kapacitást igénylő tevékenységek már részben vagy teljesen leépültek, de napjainkban a vízi a szállítás iparfejlesztő szerepe ismét érezhető. Pl. a gönyői kikötő területén létesült fémfeldolgozó üzem alapanyaga a Dunán érkezik. Hasonlóképpen több tervezett bioetanol üzem alapul az olajos magvak vízi szállításán.

A folyó azonban nem csak „hosszában“, hanem „keresztben“ is fontos szállítási tényező. A folyókon való átkelés a korábbi századokban rendkívül megnehezítette a szárazföldi szállítást. Így a kedvező átkelő pontoknak kiemelt jelentőségük volt az ország gazdasági életében. A szárazföldi utak itt találkoztak, majd ágaztak szét a folyó másik partján. Kezdetben hidak, kompok hiányában az átkelés csak kedvező vízállás esetén valósulhatott meg, áradás, jégzajlás idején a szállítás szünetelt, az árukat raktározni vagy továbbadni kellett. A folyóparti települések ezért kereskedelmi központokká váltak, s ezt a szerepüket a kompok, hidak megépülte után is megőrizték. Az így kialakult csomópontok magukhoz vonzották a későbbi közlekedési pályákat is (vasút, autópálya, repülőtér), így a modern logisztikai központok legfontosabb helyszíneivé váltak (Mosonmagyaróvár, Győr, Komárom, Esztergom). Mind a négy

város a Dunával párhuzamos (kelet–nyugat), valamint a folyót harántoló (észak–dél) közlekedési tengelyek csomópontjában fekszik. Feltehetően az államhatár jelenléte miatt az észak–déli infrastruktúra fejlesztése elmaradt, megrekedt a 20. század elejének szintjén. Ez alól Mosonmagyaróvár kivétel, ahol autótút, autópálya biztosítja a szállítást, s szlovák területen modern hídon lehet átkelni a Dunán. Győr ugyanakkor Pozsony és Bécs vonzaskörzetének határán fontos közlekedési csomóponttá akkor válhatna, ha észak–déli irányú összeköttetései (vasút, közút) javulnának. Hasonló a helyzet Komárom esetében is.

– Ipari vízbázis

A nagymennyiségű ipari víz elérhetősége több gazdasági ágazat kiemelt telepítő tényezője. Az energiatermelés, kohászat, vegyipar, papíripar, timföldgyártás hűtővízként, oldószerként igényli a vizet. Hasonlóképpen fontos az ipari tevékenység során használt, s a technológiai folyamatból a természetbe visszakerülő víz befogadó közegének nagy kapacitása is, ami károsodás nélkül képes elnyelni pl. az erőművekben hűtővízként használt, a természetesnél magasabb hőmérsékletű víztömeget is. A múltban ezért települt a térségbe pl. az almásfüzitői timföldgyár, a nyergesújfalui viskóza gyár, a papíripar stb. A hűtővíz és befogadó közeg igény magyarázza a gönyűi energetikai fejlesztési terveket (lásd lejjebb).

– Nyersanyag lelőhelyek a folyó közelében

Az ipari nyersanyagok elhelyezkedését – a kavicsbányászaton kívül – természetesen nem befolyásolja a folyó. De a bányatermékek hasznosíthatóságát igen, hiszen a térségben bányászott jó minőségű mészkő, mint építőipari anyag, ipari segédanyag szállításához jó lehetőséget kínált a vízi út.

Mindezek együttes hatása alakította ki a Duna menti ipari agglomerációt, amely Komárom (Szöny) térségétől Esztergomig terjed. Ez az agglomeráció gazdasági erejét némileg elvesztette a nyolcvanas évek végén, kilencvenes évek első felében. Ez a leépülés elsősorban az alapanyag-termelés válsága miatt következett be: nem az almásfüzitői timföldgyár ment tönkre, hanem a hazai alumíniumipar versenyképessége romlott, s a timföldgyár ennek a vertikumnak alkotta egy elemét. A szénbányászat leépülése is a térségtől független, az egész ágazatot sújtó recesszió következménye volt. (Napjainkban növekszik a bányatermékek iránti kereslet, a világszerte áruk növekedésével a bányászat ismételt fellendülése nem fikció ma már, az ország más térségeiben (mecseki urán és feketeszén) rövidtávon is számolnunk kell a bányászat újra indulásával. (Térségünk érintettségéről ma még nincs információ.)

Mindenesetre az energetikai szektor érdeklődése újra megélénkült a Duna menti telephelyek irányába, bioetanol és földgáztüzelésű erőművi beruházások elképzelhetők.

Az Almásfüzitőtől Esztergomig terjedő szakasz egyik legfontosabb problémája a megközelíthetőség. Az agglomeráció településeit felfűző közút kapacitása gyenge a gazdasági igényekhez képest. Fejlesztésére kevés esély van a domborzati viszonyok miatt. A vasútvonal hasonló vonalvezetéssel fut, azonban kihasználatlan. Kérdés, hogy gazdaságossá tehető-e a vasúti teherszállítás a térségben. Ez a probléma még megoldásra vár.

A közlekedés másik akadálya, hogy a térség nem rendelkezik közvetlen autópálya kapcsolattal, az M1 autópálya földrajzi közelsége ellenére. Az autópálya építéskor felmerült egy, Almásfüzitő magasságában létesítendő, Tatát elkerülő lehajtó létesítése, amely közvetlenül bekötné a 10. számú utat az autópályára. Amennyiben az Esztergom melletti Duna híd, illetve az 5a folyosó kialakítása megvalósul, ez a probléma megoldódhat.

3.2 Győr

3.2.1 Győr, mint ipari központ

Győr gazdasági életére a kezdetektől fogva alapvető hatással bírt a város földrajzi, forgalmi fekvése. Fontos európai útvonalak keltek itt át a Rábán. A nyugatról, Bécs és Pozsony felől érkező utak számára ez a pont átkelőhelyet jelentett a Rába, a Rábca és a Marcal torkolatán, majd az átkelőtől keletre ágaztak szét, Komárom, Székesfehérvár és Pápa irányába. Az ilyen földrajzi helyzetben található települést a geográfia folyami átkelő településnek, majd később, a híd megépülte után hídvárosnak nevezi. A folyami átkelőhely, az utak találkozási pontja már a kezdetleges árucseres időszakában piacközpontot alakított ki. Ez a pozíció több mai városunk megtelepedésének vált földrajzi alapjává, pl. Szolnok, sőt Budapest is egykor folyami átkelőhely volt, amely a modern korban hídvárosként magához vonzotta az utakat, vasutakat, így adva új lendületet a korai piacközpont szerepüknek. A szárazföldi utak mellett nagy jelentősége volt a vízi utaknak is, elsősorban a Dunának, amelyen a kor termelési viszonyainak megfelelően elsősorban mezőgazdasági termékeket (gabonát, szerémségi bort) szállítottak.

A 19. század utolsó másfél évtizede Győr gazdasága számára jelentős átalakulást hozott. A kereskedőváros ekkor vált Magyarország egyik legfontosabb ipari központjává. Ehhez számos adottsága járult hozzá. Kiváló közlekedési kapcsolatai lehetővé tették, hogy gyors és modern összeköttetésbe kerüljön a vasút révén a Monarchia, illetve Európa bármely területével, közel volt Bécs és Budapest, amely jelentős fogyasztópiacot jelentett, a vízi szállítás biztosította továbbra is a nyersanyagok olcsó szállítását.

Győr gazdasági jelentőségét mutatja, hogy foglalkoztatottainak a száma növekedett a kilencvenes években, s nőtt a bejáró dolgozók száma is. A népszámlálás (2001) adatai alapján Győr az ország egyik legjelentősebb vidéki foglalkoztató központjává vált. 2001-ben a városban 78.157 foglalkoztatott talált munkát. A foglalkoztatottak számát tekintve a megyei jogú városok közül csak Debrecen előzte meg ekkor. Ennek a foglalkoztatott létszámnak mintegy harmada napi ingázással jár be a munkahelyére. Közel 26.000 főt tett ki a bejárók létszáma 2001-ben. A bejárók számát tekintve csak Székesfehérvár előzi meg Győrt a vidéki városok közül. Hozzá kell tennünk azonban, hogy Győrbe Szlovákiából is ingáznak naponta, mintegy 1500 fő, akik a népszámlálás adataiban nem jelentek meg, így tehát a két város bejáróinak száma a valóságban közel azonos, s lényegesen meghaladja a megyei jogú városok átlagát (11.056 fő).

Ez a jelentős népességmozgás komoly közlekedési problémákat okoz. Ennek is köszönhető, hogy a régi, kis telephelyek egyre nehezebben megközelíthetővé válnak, s egyre növekszik a jelentősége a város széli, nagy telephelyeknek.

3.2.2 Győri ágazatok

A tradicionális ágazatok közül kiemelkedik az édesipar és a húsipar. Különösen az édesipar a kekszgyár felszámolásával sokat veszített a súllyából. Ezek mellett Győr élelmiszeripari tradíciójához kapcsolódik a malomipar és a szeszipar is. A szeszgyártás területéről két vállalatot kell mindenképpen megemlíteni, a Győri Likőrgyár Rt-t, valamint a Győri Szeszgyár és Finomító Rt-t.

Győrben a járműgyártás a Rába Magyar Vagon és Gépgyárnak köszönhetően immár több mint 100 éves hagyománynak örvend. A Rábához kapcsolódva számos kis- és középvállalkozás tevékenykedett mindig is a gépiparban. Ezek közül a holdinggá szervezett és a tőzsdére is bevezetett Rába Járműgyártó Holding Nyrt. ma hazánk egyik legnagyobb gépipari vállalata, mely járműipari alkatrészeket, motorokat, futóműveket gyárt. Az 1999-es széles körű átalakítási program keretében a legfontosabb tevékenysége köré szerveződő részlegeket szétválasztották egymástól.

Győrnek az iparágban betöltött térségi központi szerepét erősíti az Audi letelepedése 1993-ban, mely mára a Volkswagen csoport egyik legnagyobb motorgyára, hazánkban pedig az egyik legnagyobb árbevétel, valamint export árbevétel elerő vállalat. A motorgyártás hosszú távú Győr melletti elkötelezettsége jelképeként 2001-ben átadták a körülbelül 3,5 milliárd Ft-os beruházással újonnan épített motorfejlesztő központot.

A járműalkatrész-gyártás területén korunk legkorszerűbb technológiáinak megtelepítése fűződik a Nematik Győr Kft. nevéhez (korábban VAW, majd Hydro Alumínium Kft.). A cég motoröntvényt gyártó precíziós alumíniumöntődjében 1997-ben indult be a gyártás az ipari parkban felépített üzemben. A rendelkezésre álló kapacitásokat azóta újabb, jelentős mértékű beruházással bővítette.

1997-ben a Philips Components Kft. győri letelepedésével az elektronikai ipar tovább színesítette a város és térsége gazdasági szerkezetét, és egy új iparág kezdte meg dinamikus fejlődését. A Philipsből mára Lite-On Automotive Playback Modules Magyarország Kft.-vé avanszált gyártó cég mellett a másik legnagyobb elektronikai cég a telefax készülékek gyártásával foglalkozó Robust Plastik Assembling Műanyag és Elektronika Kft. Ma már közel 100 vállalkozás található Győrben az elektronikai iparághoz kapcsolódva, melyek

elektromos, vagy elektronikai, vagy híradástechnikai gépek, berendezések gyártásával és javításával foglalkoznak.

Győrben közel 100 vállalkozás tevékenykedik a textilipar, a bőripar és a ruházati termékek gyártása területén, mára már azonban többségük nem éri el a 10 főt. A legjelentősebbnek a Graboplast Zrt. tekinthető, mely lakásbelső-termékeket gyártására fókuszál. A Skinny Gyártó Kft. kezdte el elsőként a parkban a fehérneműgyártást, majd az Propex Fabrics Magyarország Kft. helyezte Győrbe a padlószőnyegek alátétéül szolgáló textilipari termékeinek gyártását akkor még Amoco Magyarország Kft. néven.

3.2.3 Győri Nemzetközi Ipari Park – INNONET

A város ipari szerkezetváltásának és az elmúlt évek dinamikus fejlődésének egyik legfontosabb eszköze volt az ipari park, mely hazánkban az első ilyen jellegű kezdeményezés volt, és ma is a legsikeresebbek között tartják nyilván. Az osztrák többségi tulajdonú Győri Nemzetközi Ipari Park Kft., melyben a győri önkormányzat is részesedéssel rendelkezik, teljes infrastruktúrával felszerelt területek értékesítésével, a gyors és rugalmas hatósági ügyintézésben való segédkezéssel és az egyéb szolgáltatásokkal járult hozzá a külföldi, illetve hazai vállalkozások Győrben való letelepedéséhez. Az 1992 őszén megnyílt, mára már 158 hektár területen elhelyezkedő ipari park iránti érdeklődés az első külföldi nagyvállalat (Amoco) 1997-es letelepedését követően pezsdült fel igazán. Mára elmondható, hogy a rendelkezésre álló területek – a többször bővítések ellenére is – 85%-a már lekötésre került, összesen 10 ország 82 vállalkozása települt a kiváló infrastruktúrára. A cégek többsége – néhány nagyobb vállalatot (pl. Propex, Lite-On, Hydro) leszámítva – kis- és középvállalkozás (pl. Jankovics Hidraulika Kft., Gépkontakt mérnöki Iroda, HNS Műszaki Fejlesztő Kft., Borsodi Műhely Kft.). Jelenleg a parkban működő vállalkozások már több mint 6000 főnek biztosítanak munkalehetőséget, azonban ez a még folyamatban lévő fejlesztéseknek és beruházásoknak köszönhetően várhatóan több száz fővel növekedni fog. Az elsősorban autóiipari beszállítók, gépipari, textilipari, elektronikai iparban működő, műanyagipari és szállítmányozási cégek árbevétele már meghaladja a 200 Mrd Ft-ot, míg az elmúlt 15 év során eszközölt befektetéseik értéke már 320 millió dollárra rúg.

Az ipari park területén működik logisztikai központ, innovációs központ, valamint vállalkozói inkubátorház, a park csakúgy, mint több vállalkozása rendszeresen együttműködik a Széchenyi István Egyetemmel. A park jövőbeli célkitűzése, figyelembe véve a városban és szűkebb térségében egyre jobban tapasztalható munkaerőhiányt, az innovatív, főleg kutatás-fejlesztési tevékenységet megvalósító, elsősorban hazai kisebb vállalkozások letelepítésének

elősegítése. E cél érdekében a kutatás-fejlesztést és a folyamatos innovációs tevékenységet folytató vállalkozások különböző kedvezményben részesülhetnek.

14. ábra: A Győri Nemzetközi Ipari Park betelepültsége, 2008



Forrás: www.ip.gyor.hu

Az ipari parkban kapott helyet a nemzetközi és hazai vállalatok mellett Győrben, valamint a tágabb, észak-dunántúli térségben működő – elsősorban gazdasági – szervezetek innovációs tevékenységének fokozását célul kitűző INNONET. A 2000 elején megnyíló INNONET – Innovációs és Technológiai Központ, Szolgáltató Központ összesen nyolc, a közös fejlesztésben egyaránt érdekelt intézmény, illetve gazdasági szereplők összefogásával létesült. A projekthez kapcsolódó beruházások finanszírozásához az Európai Unió határon átnyúló együttműködéseket támogató Phare-CBC programja összesen közel 1 millió euróval járult hozzá. Az éttermet is magába foglaló komplexum a régióban ez első technológiai és innovációs centrum, amely a legkorszerűbb kommunikációs technológiával felszerelve, kedvezményes iroda, labor és műhely bérleti lehetőségekkel és a legkülönbözőbb szolgáltatásokkal próbálja segíteni az innovatív kis- és középvállalkozások fejlődését, elsősorban az indulásukat követő legnehezebb néhány évben. Az innovációs központ a jövőben várhatóan további beruházásokkal új épületrészekkel és funkciókkal bővül melyek egy Mechatronikai Kompetencia Központnak is otthont adnának.

15. ábra: Az INNONET – Innovációs és Technológiai Központ, Szolgáltató Központ



Forrás: www.innonet.hu

Ugyancsak az INNONET-ben kapott helyet az észak-dunántúli gépjárműiparhoz kapcsolódó vállalkozások hálózat-orientált fejlesztését maga elé célként kitűző 2000-ben létrehozott Pannon Autóipari Klaszter (PANAC) menedzsmentje is. Az győri ipari park a területén található innovációs központ, valamint a PANAC nagymértékben hozzájárulhat, hogy hosszú távú, tartós és mindkét fél számára gyümölcsöző együttműködési kapcsolatok jöhessenek létre a parkban, valamint a város és a térség más iparterületeire települt multinacionális nagyvállalatok, illetve a hazai kis- és középvállalkozói szféra között. Mind az ipari parkba, mind Győrbe és környékére települő új cégek, vállalkozások telephelyválasztásában megfigyelhető, a már itt lévő külföldi vállalatokhoz való kapcsolódás, beszállítás lehetősége.

3.2.4 Barna- és zöldmezős beruházások Győrben

A hazai ipar egyik korán kialakuló, s mind a mai napig egyik legfontosabb bázisa Győr. Földrajzi fekvésének köszönhetően már a 19. században megindult az ipari fejlődés a városban, ami a század végén felgyorsult, s már ekkor létrejöttek a ma létező ipartelepek elődjai. A város ipara több gazdasági válságot, s ezzel a termelés területi igényének visszahúzódását, majd bővülését élte át. Mindezek közül a legutóbbi válság a rendszerváltás idejéhez köthető, amely során az egész ország ipari szerkezete átalakult. A város ipara ezt a változást – hazai viszonylatban – könnyen élte át. A stabil és sokrétű ipari központ jelentőségét nem veszítette el. A megszűnő vagy csökkenő területi igényű tevékenységek helyére újak kerültek, így jelentős ipari barnamezős probléma nem alakult ki a városban. Igazi problémát nem ipari terület, hanem az egykori Frigyes laktanya épülettömbje okozott a városnak. Hasonló kihasználatlan terület a belvárosban elhelyezkedő kikötői épületek (raktárak) csoportja. A város valaha jelentős gabonakikötői forgalmat bonyolított, de az ehhez egykor használt épületek mára üres, vagy alulhasznosított tömbökké váltak.

Bevezetőként mindenképpen fontos megemlíteni, hogy az ingatlanpiaci folyamatok következtében látványos átalakulás indult meg Győrben. A belső telephelyek felértékelődtek,

s megindult átalakításuk, funkcióváltásuk. Sok cég (Győri Keksz, Rába, Gardénia) nem a tevékenység megszűnte miatt, hanem a telek értéke miatt szünteti meg tevékenységét egyes területeken, s telephelyi igényét racionalizálja. A városfejlődés alapvetően új fázisát éli: a belváros és a kapcsolódó lakóövezetek bővülését, illetve kiegészítését. Emiatt a győri példa hasznos lehet más települések számára is.

3.2.5 *Barnamezős területek kialakulása*

A város területét felosztják a különböző ipari területek. A történelmi fejlődés következményeként több, jellegében eltérő ipari övezet alakult ki a városban. A város területének és iparának szakaszos bővülése miatt az egykor városperemen elhelyezkedő korai iparterületek ma a város belső terében találhatók. Így az átalakuló, illetve átalakulásra váró területek között három csoportot különböztethetünk meg.

Belvárosi vagy belváros közeli kis- és közepes méretű területek

A város történelmi fejlődése során az első, ma is létező ipari övezet a 19. század közepén, második felében alakult ki. Ezen területek közé tartoznak a kikötő infrastruktúráját biztosító háttérépítmények, raktárak. A 19. században a város fontos átrakó állomás volt a gabonakereskedelemben. Az eddig hajón szállított termények itt kisebb hajókra, majd az ötvenes évek végétől vasútra kerültek, s indultak tovább nyugati irányba. Ehhez jelentős méretű tárolókapacitásra volt szükség, amelyek a kikötői forgalom megszűntével üresen maradtak (0,5 ha). Közülük a legnagyobb, az ún. „elevátor ház” öt emelet magas épülete. Ezt az épületet kibővítve egy Duna parti jó minőségű belvárosi lakóingatlaná alakították át. Ez az épület volt az első eleme egy, a város dunai „korzó”-ját kialakító városépítészeti tervnek, amelynek folytatása a (lentebb tárgyalandó) Rába telephely funkcióváltása kereskedelmi központtá és lakóövezetté.

Az egykori városperemen, illetve azon kívül, a mai Sziget és Újváros városrészben jöttek létre ipari területek a 19. század végén és a 20. század elején, amelyek napjainkban vesztek el ipari funkciójukat. Közülük rövidesen átadásra kerül a Mosoni-Duna partján a Kekszgyár egy része. A Győri Keksz üzemét a Danone csoport vásárolta meg, s régi terve a győri gyár bezárása. 2004-ben ezt sikerült elkerülni, de rövidesen, legalábbis részlegesen megszűnik a termelés, s 1,5 ha kihasználatlan terület marad. A városrészben bezárt az Olajgyár (2,2 ha) és a Tejgyár (0,7 ha). A gazdaság szempontjából kedvezőtlen gyárbezárások a városrésznek fejlesztési lehetőségeket nyitnak. A Tejgyár átépítése már folyik, az Olajgyár a fürdőváros legjelentősebb beruházása lehet, míg a Kekszgyár által felhagyott ingatlanok az egyetem, a kutatás-fejlesztés céljait szolgálhatják. A két városrész jellemzője, hogy az ipari területek

felújítandó, rehabilitálandó városrészben foglalnak helyet, amelyeknek spontán átalakulása már megindult. Az ipari területeken jelentős környezeti károsodással nem kell számolni. Városképi, műemléki értékű épületei jelenlegi leromlott állapotukban ugyan alacsony státuszúak, de rehabilitációjuk után visszatérhet a századelő különleges hangulatú kisvárosa. A központ, a Zsinagóga felújítása után már új funkciót (kiállító terem, koncertterem) kapott. a területek földrajzi elhelyezkedése kiváló, mivel kellemes természeti környezetben (Mosoni-Duna, Rába, Rábca határolja) helyezkedik el. Ugyanakkor közel a Belváros, s határos az egyetemi negyeddel is. Tehát egy alapvetően értékes városrész, amely felhasználható, felértékelődő szabad területekkel rendelkezik. Az átalakításban központi szerepet játszik a Mosoni-Duna, amelynek a partján az egyetemi negyeddel ellentétes oldalon lényegében annak folytatása fog megjelenni.

A városrész nyugati részén helyezkedik el a Gardénia egykori telephelye (2,5 ha). A felhagyott termelés után ennek tulajdonosváltása megtörtént. Elhelyezkedése révén jól megközelíthető, hiszen a 1. sz. főút városból kivezető szakasza és a vasútvonal, valamint a Rába folyó között található, kereskedelmi központtá alakul át.

Szorosan a Belvároshoz kapcsolódik, s külön tárgyalandó a Frigyes laktanya épületegyüttese. Ez az együttes műemléki védelem alatt áll. A laktanya jellegzetessége, hogy ellentétben a máshol található felhagyott katonai épületekkel, kimondottan kiváló minőségű épületekből áll, amelyek valaha a város központi szerepét erősítették. A laktanya az Osztrák–Magyar Monarchia hadseregének épült, majd a magyar hadsereg, később a szovjet hadsereg állomásozott benne. Ez az utóbbi néhány évtized tette igazán „barnamezőssé” az épületállományt. A szovjet csapatok kivonulása után a város kapta meg a tulajdon jogát, amit átadott egy alapítványnak. Sajnos a tulajdoni problémák, majd a védetté nyilvánítás megakadályozták a befektetők jelentkezését a terület, illetve az épületállomány hasznosítására. A rendszerváltás után olyan tervek születtek, amelyek az épületekbe helyezték volna az egyetemi képzést, majd kialakult a ma megvalósulni látszó „kibővülő városközpont” funkció terve. Ezeket a változásokat a tulajdoni és műemlékvédelmi problémákon túl az is hátráltatta, hogy forgalmi szempontból a laktanya a város egyik szűk keresztmetszetében, a vasút felett átívelő Baross-híd mellett helyezkedik el. Ez a híd köti össze a Belvárost a legnagyobb lélekszámú lakóövezetekkel, Nádorvárossal, valamint a lakótelepekkel. Forgalma így is túl van a kapacitásán, állaga leromlott, tovább nem terhelhető.

Belvároshoz, illetve lakóövezetekhez közeli nagyméretű területek

A mai Belváros és Nádorváros peremén alakult ki egy második ipari zóna, ahol már lényegesen nagyobb alapterületű telephelyekkel találkozunk. Ezek közül elsőként a Rába Vagon- és Gépgyár első és sokáig központi telephelyét említjük. Ez a telephely a Budai utcában található, amely egykor a főközlekedési út (1. számú út) bevezető szakasza volt. A 20. században a gyár több, további telephelyet alakított ki. E telephely (Vasúti Jármű telephely) 50,5 ha kiterjedésű. Itt a termelést a Rába már felhagyta. Ugyanezen a területen, a Rába telephely folytatásában helyezkedik el a Győri Szeszgyár telephelye, ahol tovább folyik a termelés. Az 1. számú főközlekedési út másik oldalán folytatódik ez az övezet, ahol textilipar (Uniontext) és Húsipar (Ringa Rt.) helyezkedik, illetve helyezkedett el. Ennek az övezetnek a forgalmi elhelyezkedése kiváló, mivel az 1. számú út, valamint a 14. számú út (Székesfehérvárt a Vámoszabadi határátkelővel összekötő út kereszteződésében található. Így forgalmi helyzete szolgáltató funkcióra predesztinálja. Ennek köszönhető, hogy a kilencvenes évek elején, az első jelentős funkcióváltás is itt zajlott le: a kilencvenes évek elején megszűnt kesztyűgyár üzemcsarnokát alakították át üzletközponttá (Interspar). Jelenleg a Ringa Rt. telephelye (2,9 ha) már megszűnt, az Uniontext meg fog szünni (4,6 ha), valamint felszámolásra került a szintén itt elhelyezkedő MÉH telephely is.

Ez az övezet folytatódik a vasút déli oldalán, s az Ipar út keleti oldalán is. Lényegében egy egybefüggő ipari övezetet alkot a város keleti felén. Ebben a térségben több nagy cég is megszűnt a kilencvenes években. Megszűnt a legnagyobb építőipari cég, a GYÁÉV, valamint a Richards és a Rábatext is. Ezeknek a telephelyeknek a tulajdonosváltása megtörtént, a GYÁÉV telephelyén létrejött az Integrál-H Rt., mely holdingszerűen fog össze több szakosodott vállalkozást. Tulajdonképpen használaton kívüli telephely ebben az övezetben nem maradt, valamennyi területen logisztikai, szolgáltatási vagy ipari funkciót találunk.

A vasútvonal mellett (Puskás Tivadar utca) helyezkedik el a Rába Közúti Jármű telephelye, amely 14,6 ha kiterjedésű volt. Ebből jelenleg 6,15 ha van a Rába használatában, a többit eladták egy ingatlanfejlesztő cégnek (6,2 ha), egy magániskolának (0,3 ha), valamint ipari célra (1,9 ha). Itt található jelenleg az áramszolgáltató vállalat (Eon) helyi központja.

Lakóövezetektől távoli nagyméretű területek

Az Iparcsatorna vonalától keletre alakult ki Győr legnagyobb ipari övezete. Ennek fejlesztése már a 20. század elején elkezdődött, de a kilencvenes évek nagy beruházásai (Audi, Ipari Park is itt valósultak meg.

Itt található a Rába legnagyobb telephelye, az ún. Reptéri telephely. Területe 70,7 ha. Érdekessége, hogy a telephely éppen fejlesztés alatt állt, mikor a gazdasági változások miatt a

Rába eladni kényszerült a telephely egy jelentős darabját. Ekkor, a félig kész épületeket adták át az Audi részére, mintegy 3,8 ha területen, valamint további fejlesztési területeket is átadtak 8 ha nagyságrendben. Ez a volt Rába telephely lett az idetelepülő Audi törzsterülete, amelyet később tovább bővítettek. Jelenleg a Rába által használt terület 54,4 ha, amelyből 0,8 ha épület területet adtak bérbe. Valójában ez az a terület, amely napjainkban alulhasznosított, a Rába a termelését igyekszik koncentrálni.

Mint látható, a város jelentős méretű ipari területtel rendelkezik, amely különböző övezetekben helyezkedik el a városban és a város körül. Hosszantartó barnamezős állapot nem alakult ki, mivel a kilencvenes évek elején megszűnő cégek helyén újak jöttek létre, illetve telephelyeik ipari vagy kereskedelmi célra azonnal elkeltek. Napjainkban a felszabaduló telephelyek elsősorban a telephelyigények változásának és a piaci folyamatoknak köszönhetőek.

3.2.6 Zöldmezős beruházások

A kilencvenes évek első felében meginduló gazdasági fejlődés legnagyobb lendületét a zöldmezős beruházások adták. Míg a barnamezős beruházások elsősorban a kisebb, fejlesztésre egyszerre nagy forrásokat felszabadítani nem tudó cégek, valamint a megszűnők (jog)utódjai körében voltak népszerűek, az új, nagy beruházásokat a zöld területekre telepítették. Főleg az Ipari Park fejlesztésében játszott szerepe miatt azt mondhatjuk, hogy a város elsősorban ezek fejlesztésére koncentrált, miközben a barnamezős területek „spontán” átalakulása zajlott.

Elsőként érdemes az Audi betelepülését bemutatni. Itt valójában a barna és zöld területek találkozását figyelhetjük meg. A cég 1993. évi betelepülését elősegítette, hogy a már említett Rába fejlesztés (mintegy 10 ha) nem volt folytatható, s így a magyar cég ezt a területet eladni kényszerült. Ez ugyan már ipari célra használt terület, hiszen a Rába megkezdte a fejlesztést, de valójában, mint épülő üzem nem tekinthető igazán barnamezőnek, hiszen az Audi igényei szerint egyszerűen továbbalakítható volt. Az Audi további 6 hektárral fejlesztette tovább ezt a területet.

A város másik zöldmezős beruházása a Győri Ipari Park. Jelentőségét az adja, hogy Magyarországon az első ilyen típusú kezdeményezés volt. A Győri Nemzetközi Ipari Park Kft. többségi tulajdonosa osztrák, de a város önkormányzata is résztulajdonos benne. Az Ipari Park 1992-ben nyílt meg, s összesen 158 ha területen helyezkedik el.

Bár az Ipari Park területe lassan betelik, mégsem várható, hogy jelentős mértékű új zöldmezős beruházások valósuljanak meg a város területén. Nagy területigényű, extenzív fejlesztésekhez

már a munkaerő is kevés a térségben, ráadásul kialakulni látszik egy új telephely kínálat a város környékén (pl. Gönyű kikötőhöz kapcsolódva).

Külön kell szólni a nagy alapterületű áruházak létesítéséről is. A legnagyobb áruházak (TESCO, METRO, BRICOSTORE, PRAKTIKER) a város peremén, helyesebben a város és az elmúlt évtizedekben hozzácsatolt egykori szomszédos falusi települések közötti kihasználatlan területeken épültek fel. Ez az építési hullám 1996 és 2000 között zajlott. Ez alól kivétel az Interspar/Baumax üzletközpont, amely a megszűnt kesztyűgyár telephelyét hasznosította a kilencvenes évek elején. Napjainkban kezdődik az áruházépítések újabb hulláma. Ezek egy része zöldmezős területet hasznosít (2006 tavaszán adták át a KIKA-t). A 83. számú út mellett Győr és Győr-Ménfőcsanak között elhelyezkedő üres, vagy nem intenzíven használt területeken bővül tovább a már meglévő nagyáruházak sora. Ez a terület (Vásártértől a TESCO-ig) vagy üres, tehát egyértelműen zöldmezős terület, vagy használt ugyan, de jelentős épületek nélküli tevékenység folyt rajtuk, tehát nem nevezhető egyértelműen barna mezőnek (kertészeti áruda, autókereskedés). A nagyáruház építés városon belüli új hulláma viszont a Rába Rt. Budai úti telephelyét hasznosítja, mint arról majd az esettanulmányban beszámolunk.

A lakásépítés területén is jelentős nagyságrendű zöldmezős beruházásokkal találkozunk. A belvároshoz csatlakozó Révfalu–Pataháza az egyik fő terepe az ilyen típusú beruházásoknak. Itt jelentős méretű, több száz hektár, eddig nem használt terület áll rendelkezésre. Két ingatlanfejlesztő cég indított itt beruházást, s a tervek szerint legalább 400 lakás épült már vagy épül fel a közeljövőben, valamint az ingatlanfejlesztő családi házas, sorházas telkeket is kialakított. Problémát jelent azonban, hogy a városi szolgáltatások (tömegközlekedés, vásárlási lehetőségek) még nem érték el a területet.

Szintén több száz lakás építése fejeződött be, illetve zajlik a Győr és Győr-Ménfőcsanak, illetve Győr-Gyirmót közötti területen.

3.2.7 A barnamezős területekre vonatkozó városi politika

A városfejlesztési politikája alapvetően nem épült a barnamezős területekre. Ezek átalakulása spontán zajlott. A városszerkezeti terv, illetve a fejlesztési koncepció utalásokat tesz a barnamezős területek hasznosítási irányaira, de külön nem foglalkozik a problémával. Mint a fentiekben láthattuk, ezek a területek Győrben nem is jelentenek mértékadó problémát. Végeredményben a városfejlesztési elképzelései között mindig is szerepelt a belvárosi, illetve lakóövezetekbe ékelődött barnamezős területek funkcióváltása. Ezek koherens egészzé az új

szerkezeti terv elfogadásával érték (2006-ban). Ezek az átalakulások már a piac törvényeihez igazodva meg is indultak, így vélhetően középtávon ez az átalakulás meg is valósul.

Egyet kell értenünk ezzel a metódussal, mivel a város a szükséges városszerkezeti átalakításokat összeegyeztette a területek funkcióváltásának piaci mechanizmusaival is.

A város elképzelései három fő csomópont köré fűzhetők fel:

- A Belváros kibővítése déli irányba. A Frigyes laktanya területének felhasználásával, valamint a vele szomszédos autóbusz és vasúti pályaudvar integrálásával és rehabilitációjával egy szolgáltató, funkcionális városközpont bővítést kíván itt végrehajtani. Az emberek (beleértve a bejárókat is) mozgási irányának mindenképpen egyik csomópontja ez a térség, ami viszont napjainkban rendezetlen, s nem nyújt városi szolgáltatásokat.
- A Belváros kibővítése keleti irányba. A keleti irányú kibővítés a Rába Budai úti telephelyének felhasználásával jöhet létre. Itt a már elkezdődött üzletközpont építés és lakóövezet fejlesztés mellett új városközponti funkciókat kívánnak létrehozni. Ez egyrészt egy múzeumi, kulturális fejlesztést jelent, elsősorban a Rába gyár hagyatékára alapozva, másrészt a mai belvárost összekötnék egy sétánnyal a Duna partján, hogy a két terület összekapcsolódjon, s élhető legyen. Így egy 21. századi, modern városközpont kialakítását szorgalmazza az önkormányzat.
- A Sziget és Újváros városrészek rehabilitációja. A két városrész értékes városképi jelentőségű épületállománya, hangulata a város kiemelkedő negyedévé varázsolhatja a városrészt, amennyiben rehabilitációja megvalósul. Ennek keretében a város szorgalmazza, hogy a jelenlegi barnamezős területek új kulturális funkciókat kaphassanak, s funkciójukban kapcsolódjanak a szomszédos egyetemi kampuszhoz. Ennek véghezvitelére jelenleg kicsi az esély, mivel a városvezetésnek nincs tudomása arról, hogy a barnamezős területek tulajdonosai milyen szándékkal vásárolták meg a területet. Jelen munka készítésének idején még nincs információ arról, hogy a város megkísérli-e a tulajdonszerzést a területek esetében vagy sem.

A barnamezős területek átalakítását célzó városi politika alapvető akadálya, hogy a város nem rendelkezik ezeken a területeken tulajdonnal. Így közvetlen befolyást nem gyakorolhat azok fejlesztési irányaira. Pedig ez fontos lenne, mivel ezek a területek a lakóövezetekbe ékelődnek, s átalakulásuk alapvető hatással van a város szerkezeti fejlődésére.

Jelentős feladat, hogy a funkcióváltás során a „megőrizve megszüntetés” elve érvényesüljön, mivel itt több esetben akár ipartörténeti, helytörténeti jelentőségű létesítmények átalakításáról

van szó (kikötő, Sziget, Újváros), olyanokéről, amelyeknek nem csupán a városképi és történeti jelentősége fontos, hanem amelyeknek a város mai státuszát, rangját köszönheti.

Mindazonáltal a műemléki státusz is akadályozhatja a fejlesztéseket. Példa erre a Frigyes laktanya, mivel itt a projektet jelenleg akadályozza, hogy nem született döntés két kis melléképület műemlékké nyilvánításáról, illetve a döntés nagyon elhúzódik.

Tehát mindenképpen fontos lenne, hogy a város minél több területen jusson tulajdonhoz, hogy közvetlenül befolyásolhassa a városszerkezet átalakulását, egy olyan városfejlődési időszakban, amikor alapvetően változhat meg a város képe és szerkezete.

Mivel a barnamezők átalakulása döntően a magánszféra keretein belül valósul meg, ezzel kapcsolatos pályázati tevékenységről, központi, önkormányzati stb. támogatásról nincs információ.

A városnak a jelentkező beruházókkal kell tudnia megegyezni arról, hogy a különböző költségekből ki mit tud állni. A közösségi beruházások egy részét is hajlandók a beruházók elvégezni egy-egy értékesebb terület esetén.

3.2.8 *A Barnamezős területek hasznosítása*

Mint az eddigiekből is látható a városban az ipari telephelyek és barnamezős területek hasznosítása, funkcióváltása a piac igényei szerint történik. A telkek hasznosítását értékük vagy várható értékük szabályozza.

Az Újváros és Sziget területén található Tejgyár és Olajgyár tulajdonosának céljairól nincs pontos információ. A Tejgyár területén a tervek szerint lakásberuházások lesznek. Az Olajgyár esetében viszont egyáltalán nincs információ, a tulajdonos a telek értéknövekedésére számítva tartja a kezében a területet. A Kekszgyár egy része jelenleg még működik ugyan, de átalakulása várható, de ennek mikéntjéről nincs információ.

A Gardénia egykori telephelyén üzletközpont épül. Ez többféle áruházat, bevásárlóközpontot jelent. Ezt elsősorban földrajzi helyzete indokolja, mivel a városnak ezen a felén nincs bevásárlási lehetőség, ami Győr nyugati részét (Újváros, Sziget), valamint a nyugati agglomerációt ellátná.

A Ringa Húsipari Rt. megszűnt telephelyének hasznosítása, összekötve a MÉH egykori telepével megindult. Ezt a területet egy ír befektetői csoport vásárolta meg. Cél itt is a városközpont funkció további térbeli bővítése. A területen újabb bevásárló központ, szálláshelyek és irodák létesülnek. Ehhez a területhez kapcsolódik az Uniontext területe, azonban ennek hasznosításáról még nincs információ.

3.2.9 *Az ingatlanpiac hatásai a barnamezős terület megújulására*

Az ingatlanpiac változásai nyomán egyértelműen elmondható, hogy a város belső területein a barnamezős telephelyek felértékelődtek. Az elmúlt évtizedben Győr városában a jelentős városfejlesztési igények alakultak ki. Egyrészt minimális volt a lakásépítés. Természetes városfejlődési folyamatként megindult a kiköltözés a szuburbán térségbe. Ez a kiköltözés csak részben volt köszönhető egy valós keresletnek, sokkal inkább mondható el, hogy a városban elérhető telkek és új lakások hiányának. A városban a kilencvenes évek második felében rendkívül megemelkedtek a lakásárak, s a kétezres évek elejére az a szituáció alakult ki, hogy a használt panelek árai alig maradtak el a kisszámú új építésű lakások áraitól. A bevezetett lakásvásárlási kedvezmények ugyanakkor az újépítésű lakások irányába fordították a keresletet. Ennek kielégítése kezdetben a szuburbán településeken történt, majd megindult a városon belüli lakásépítés, telekkialakítás is. A kiköltözés által okozott problémák (közlekedési nehézségek stb.) korán jelentkeztek. Az új évszázad elején megrendülő ingatlanpiac ugyanakkor szélesebb rétegek számára teszi lehetővé a lakáshoz jutást, s egyre nagyobb azok száma, akik ismét a belvárosi vagy belváros közeli ingatlanokat keresik. A belvárosban és környékén található ugyan eddig beépítetlen területek, azonban ezek infrastrukturális kialakítása jelentős mértékű beruházást igényel. Ezért tapasztalható az a jelenség, hogy sok befektető számára sokkal inkább megéri a barnamezős területek átalakítása, mivel itt az infrastruktúra rendelkezésre áll, s ezen területek közlekedési kapcsolatai is jobbak, mint a „szélárnyékban” lévő területeké. Ráadásul a város belső területein lévő üres tartalék lakóterületeket alacsony fekvésük miatt fel is kell tölteni, az ingatlanokat az átlagnál jobban szigetelni kell.

Tehát a városfejlődési folyamatnak köszönhetően a kereslet egy része ismét a belváros és környezete felé fordult. A kereslet bővülését jelenti továbbá, hogy a város jelentős migrációs célterület, tehát várható a lakosság szám növekedése is. Eddig a stagnálás, illetve csökkenés elsősorban a szuburbán kiköltözéseknek volt köszönhető, de vélhetően ez a folyamat lassul. Harmadszor keresletet jelent az előregedő lakótelepekről elköltözők kereslete. A szuburbán kiköltözők háromnegyedét is ezek a lakosok adták, de az új városi lakások iránti kereslet is inkább a körükben nyilvánul meg. A lényeg tehát, hogy a lakás piac alapot ad a barnamezős területek lakáscélú hasznosítására, s a területek árának növekedése oda hat, hogy ezeken a területeken magas, városias beépítés valósuljon meg.

3.2.10 A Rába Rt. telephelyeinek átalakulása

A Rába Magyar Vagon és Gépgyár piacainak jelentős zsugorodása következett be a rendszerváltás idején. A nagy kiterjedésű területeken, s több vidéki telephelyen dolgozó cég kénytelen volt a területfelhasználását csökkenteni. Ezért vidéki telephelyeit bezárta vagy eladta. Győri telephelyein szintén a termelés koncentrálására kényszerült. A cég vezetése tudatos gazdálkodást folytatott a felhagyott területekkel, amellyel a saját hasznán kívül a város javát is szolgálta. A vezetés véleménye, hogy a telephelyek értékesítése ma már lehetetlen anélkül, hogy az eladó ne rendelkezzen egy jól körülírt koncepcióval arról, hogy mire, milyen célra hasznosul a későbbiekben az egykori területe. Ez a koncepció segít az értékesítésnél, illetve a további hasznosításánál is.

A piaci beszűkülés mellett fontos motiváció volt a cég számára, hogy az ingatlan ára, s az ingatlanokkal kapcsolatos állandó költségek folyamatosan emelkednek. Így egyre fontosabbá vált, hogy az egységnyi felhasznált területre eső fajlagos termelési értéket növeljék, s ezt a termelés koncentrálásával, illetve a termékszerkezet átalakításával tudták elérni. Mindemellert természetesen a vezetés és a kiszolgáló infrastruktúra helyigényét is mérsékeltek.

Jelentős lépés volt, hogy a reptéri telephely újonnan fejlesztett épületét átadták az AUDI-nak. A Rába a nyolcvanas évek végén határozta el ezt a bővítést, s meg is kezdte az új terület, üzemcsarnok (100 ezer m²) fejlesztését. A projekt befejezését megakadályozta a gazdasági recesszió. A félig kész épület azonban kiváló terepet jelentett a betelepülő AUDI-nak, akinek nem csupán a telephely lehetősége volt csábító, hanem a Rába révén hagyományos autóipari jelenlét, munkakultúra is. Ezzel elérték azt is, hogy a Rába csökkenésével felszabaduló munkások egy jelentős része újra munkahelyet talált. Mindennek köszönhetően az AUDI átvette ezt a telephelyet, s tovább is bővítette.

A Puskás Tivadar úton a Rába a termelést 2006-ban fejezte be, a megmaradt kovácsüzemet áttelepítette a reptéri telephelyre. A közúti járműtelephely kisebb ipari parkként magyar vállalkozásoknak ad telephelyet, egy részét már eladták, valamint egy iskola is nyílt az egyik irodaépületben.

A Budai úti vasúti jármű telephely, a Rába régi központja, első telephelye. A 19. századi megnyitáskor ez a terület a város széle volt, de mára a város körbenőtte. Épületállománya is elavult, így a további fejlesztésekre nem, vagy csak nagyon magas költségek árán lett volna alkalmas.

A várossal egyeztetve a Rába koncepciója az volt, hogy ezen a területen egy komplex, új városrész épüljön fel. Ebben partner volt az önkormányzat, a terv bekerült a rendezési tervbe. A Rába tervei szerint ez egy „igény generáló” projekt, aminek nem a város jelenlegi, hanem jövőbeni fejlődését kell kiszolgálnia. A munkahelyek számának fejlődésével a lakásigény is növekszik. Ennek szellemében kezdték meg a terület értékesítését. Két befektetővel tárgyaltak. A német Otto csoportnak eladták a terület egy részét, közel 66 ezer négyzetmétert. A tárgyalások már 1999-ben elkezdődtek. Ez a csoport egy jól körülírt üzletközpont fejlesztési tervvel jelentkezett. A fejlesztés már elkezdte átalakítani a város szerkezetét. Az Árkád üzletház 2006 novemberére felépült. Problémát jelent egy csonka lakóház (az épület egy részét a Duna-híd építésekor már elbontották) jelenléte a területen. Nem sikerült megállapodni a lakókkal a cserelakásról és az épület lebontásáról.

A terület másik részére nehéz volt befektetőt találni. Vannak kisebb cégek, de itt egy nagy terület komplex fejlesztéséről volt szó, mintegy ötezer lakásról. Problémát jelentett, hogy Győr a nagy nemzetközi ingatlanfejlesztő cégek térképén nincs rajta. Amerikai céget pl. Budapesti látogatása során nem sikerült lecsábítani Győrbe. Az ENGEL izraeli befektető csoport hajlandó volt erre. Velük sikerült megállapodni. Az ENGEL mellé társult a HARTMANN Ingatlanfejlesztési Alap is. Ebbe a fejlesztésben a Rába a telek tulajdonosa maradt, s a megteremtett érték, az eladott ingatlanok után egy bizonyos hányadot kap, s az eladott területek az új lakástulajdonos tulajdonába kerül, a közterületek pedig a város tulajdonába kerülnek majd.

Ezek a tervek a városfejlesztés koncepciójába teljesen beleillik. Mindenképpen további szolgáltatásfejlesztések történnek meg. Érdekes terv, hogy egy kulturális, múzeumi központ épül majd fel a terület nyugati részén. Ennek alapját a Rába központ egykori légtalmi épülete adja, amelynek elbontása (lévén rendkívül vastag, több emelet mély beton bunker) nagyon költséges lenne. Ez a funkció, s a Duna parti sétány kialakítása mindenképpen a városközpont jelleget erősíti majd.

3.3 Gönyű

Gönyű község a Duna mellett Győr-Moson-Sopron megye keleti szélén, a Mosoni-Duna torkolatától a Bakonyérig terül el a győri kistérségben, Győrtől 18 km-re, a Duna jobb partján található és régi hajós múltja tekint vissza. Sok kedvező adottsággal rendelkező község, északon a Duna, délen egy 3200 hektáros erdő (a Pannonhalmi Tájvédelmi Körzet része), keleten a Cuha-Bakonyér határolja. Lakossága 3100 fő körül ingadozik. A községet az 1. sz. főközlekedési út szeli ketté.

A településfejlesztési koncepcióban és programban meghatározott fő fejlesztési feladatok:

- A település lakói számára az emberhez méltó természeti, táji és az épített környezet folyamatos alakításával, értékeinek védelmével biztosítsa az egészséges lakó és munkakörülményeket. A *zöldfelületek növelése*, mint a települési vonzás és környezeti minőség javítás eszköze.
- Az iparilag fejlett regionális központ Győr vonzáskörzetében a település váljék az agglomeráció jelentős, megfelelő *igazgatási, kereskedelmi és kulturális létesítményekkel* rendelkező lakó helyévé.
- A település kihasználva a festői Duna part és a természeti táji értékeiről nevezetes erdő területeinek adottságait *idegenforgalmi szempontból* váljék vonzóvá, magas színvonalú szolgáltatásokat biztosítva, kihasználva vízi turizmusban rejlő idegenforgalmat is.
- A Duna, mint határfolyó lehetőségeivel élve komp kikötő létesítésével a szomszéd parti szlovák területen fekvő Kolozsnéma településsel *állandó határátkelő* (komp és kishajó, kétoldali határkezeléssel) *létesítése*, növelve a település idegenforgalmát, mely újabb, az idegenforgalmat kiszolgáló beruházásokat ösztönöz.
- A meglévő kulturális épületállomány még jobb kihasználása, még fokozottabb, *élénkebb kulturális kínálat* kialakításával. Meg kell teremteni a vízi turizmus igényelte olcsó turista szállás és az olcsó vízi sport lehetőségét is.
- A népességvonzás további erősítése újabb munkahelyek létesítésének támogatásával, új *lakóterületek kialakításával*, lakótelkek biztosítása, minél változatosabb kínálattal.
- A településen jelenleg is működő gazdasági társaságok mellett további *tőkeerős gazdasági egységek letelepedésének* lehetőségét teremtse meg terület biztosításával, esetleges adókedvezményekkel, ily módon növelve az önkormányzat pénzügyi bevételeit, biztosítva a település további pénzügyi forrásait.

- A jó minőségű külterületi *szántóföldek és az intenzív kertészet műveléséhez szükséges beruházások lehetővé* tétele, segítése fokozva ezzel a mezőgazdaság hatékonyabb működését.
- Területfelhasználás racionális alakítása a lakóterületet zavaró funkciók kitelepítésének elősegítése, erre terület biztosítása, *védőterületek (ütközőzónák) kialakítása*.

A község fejlődését a továbbiakban várhatóan döntően befolyásolják az alábbiak:

- az országos közforgalmú kikötő és kombinált terminál, amelyből már működik a Győr területén megvalósult Ro-Ro terminál, és a Gönyű területén megvalósult ideiglenes hajórakodó,
- a Budapest-Bécs közötti vízi személyszállítás – esetleges – győri kapcsolata,
- a kis és nagy Duna jelentős vízi turizmusa,
- a szomszédos Szlovákiával kompjárral létesítendő vízi személy és teher forgalom,
- az agglomeráció központjának, Győrnek ipari-gazdasági- kulturális vonzereje.

A népesség az 1993-as 2770 főről a mai 3006 főre nőtt. Az 5 éves időszakban a népesség száma folyamatosan, kis mértékben emelkedett, évről-évre - ha változó nagyságban is – nőtt az odaköltözők száma. Növekedett a helyben dolgozók száma, ami a magánvállalkozásokban jelentkezik elsősorban. A népesség növekedése az állami támogatások normatív volta miatt is szükséges, melynek feltétele a potenciális gazdasági szereplők helyi beruházásainak serkentése. Ennek érdekében szükséges jó infrastruktúrával ellátott területeken ipari, kereskedelmi-szolgáltató területek kijelölése.

Az állandó lakosság korstruktúrája egyenletes. Az idősebbek (70 év feletti) lényegesen kisebb számban vannak, mint a többi korosztály. *Kiemelkedik a gyermekek magas száma.*

A munkaképes lakosok száma 1994 fő, amelyből 1043 fő férfi, 901 fő nő. Aktív dolgozók száma 1493 fő.

Az iparban 627 fő a munkaképes lakosok 31 %-a, a mezőgazdaságban 75 fő, a munkaképes lakosok 4 %-a, a kereskedelemben 90 fő, 4,5 %, működő vállalkozások száma 171 db, ebből Bt: 32 db, egyéni vállalkozó 117 db, Kft 21 db és szövetkezet 1 db.

A községben a munkaképes lakosság kb. 9,5 %-a (185 fő) rendelkezik felsőfokú képesítéssel, középfokú képesítéssel 1225 fő rendelkezők.

Ez a tény a kvalifikált humán erőforrás elvándorlásának eredménye.

A jelenlegi lakásállomány 1014 db - 110 db külföldi tulajdonban van -, éves prognosztizált növekményét 15-25 db-ban lehet figyelembe venni, ami 2010-ig 250-300 új lakás megépülését, és az ezekhez szükséges terület igényét jelenti. A lakások állaga összességében jónak mondható, szemrevételezés alapján kb. 100 db olyan lakóépületet található, amelynek állaga, ill. mérete feltételezhetővé teszi, hogy ezen időszakban bontásra, ill. átépítésre kerül.

3.3.1 A Gönyű térségébe települt, és/vagy folyamatban lévő ipari/logisztikai fejlesztések Győr-Gönyű Országos Közforgalmú Kikötő Intermodális Központ

A Győr-Gönyű Országos Közforgalmú Kikötő 140 hektár állami tulajdonban lévő területen, a Duna 1794,00 folyamkilométerénél helyezkedik el a Mosoni-Duna torkolatában, 38,5 km-re a Duna-Rajna-Majna vízi út földrajzi felezőpontjától, 3 km-re Gönyűtől és 12 km-re Győrtől az 1-es számú főút és a Mosoni–Duna között.

Távolsága Rotterdamtól, vagyis az Északi-tengertől 1714 km, míg Sulinától, vagyis a Fekete-tengertől 1794 km.

A Győr - Gönyű Kikötő Kft (jelenleg Zrt.) 1992-ben alakult 5,7 millió forint törzs-tőkével, majd 1993-ban átalakult részvénytársasággá. A részvénytársaság jelenlegi jegyzett tőkéje 379,5 millió forint. A társaság célja, hogy az Országos Közforgalmú Kikötő fejlesztésében, kiépítésében úttörő szerepet vállaljon, és a kiépítést követően az üzemeltetéssel járó feladatokat ellássa. Ennek érdekében került megépítésre az ún. ideiglenes rakodó, valamint ezt követően az Országos Közforgalmú Kikötő I. ütemeként a Ro-Ro kikötő.

A tulajdonosok a kikötői rakodással, szállítmányozással, mezőgazdasági termékek termelésével, kereskedelmével foglalkozó nagyvállalatok, a Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzat, a Győr Megyei Jogú Város és Gönyű Község, valamint Nagyszentjános Önkormányzata.

1995-től az állam megvásárolta illetve az ÁPV Rt. térítésmentesen átadta a kikötői területeket a tervezett koncesszióba adáshoz.

Ugyanebben évben az IB Andresen Industri dán acélfeldolgozó üzem betelepül a kikötőbe.

Ez évben az EDUKIVIZIG KIOP pályázaton 8 Mrd Ft fejlesztési forrást nyert el, melynek felhasználásával megkezdődik a vasúti kapcsolat kiépítése a Gyórszentiván vasútállomásról induló iparvágánnyal, a kikötőhöz csatlakozóan kialakított átadó-átvevő állomáson keresztül. Vízi úti megközelítés a Duna felől a kikötői térré bővített Mosoni-Duna torkolati szakaszra behajózással lehetséges.

1997-ben az eredménytelen koncessziós pályázatot követően az Észak-dunántúli Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság, mint „állami jogosítványokkal” ellátott vagyonkezelő szerepvállalásával folytatódik a kikötő fejlesztése, működtetése, vagyonhasznosítása, míg a vízi szállítással összefüggő rakodási és kapcsolódó szolgáltatási tevékenységeket a Győr-Gönyű Kikötő Zrt. látja el.

A kikötőben jelenleg hat hajóállás üzemel, 4 függőleges partfalas, 2 rézsús. Az 1. hajóállás Ro-Ro rámpával rendelkezik.

A folyamatban lévő I. fejlesztési ütem kivitelezési munkáit 2007-től a COLAS 2007 Konzorcium végzi.

Ezen 2008. közepéig tartó ütem főbb elemei:

- 9,4 km hosszú, iparvágány, állomásépülettel, állomási és vonali biztosító berendezéssel, térvilágítással, összesen 12,4 km vágányhosszban,
- 0,9 km zajvédő fal, közmű áthelyezések,
- vasúti bevezetés a kikötőbe az 1. sz. főút nem szintbeli keresztezésével, közúti felüljáróval, kerékpárúttal, a főút 1,5 km hosszú korrekciójával, stb.,
- 25 hektáron gazdasági terminál infrastruktúrájának (iparvágány-, belső út-, közmű hálózat) kiépítése.

A jelen elképzelések szerint további fejlesztéseket követően 2012-ig elkészülhet a kikötő teljes kiépítése. A hátralévő főbb feladatok:

- torkolat áthelyezés,
- kikötő bővítés III.
- hajó szervizállomás,
- darabáru terminál,
- konténer terminál,
- tömegáru terminál,
- előbbiekhöz kapcsolódó belső utak, közművek, stb.

A fejlesztés lezárultával jelentős számú ipari befektető megjelenése várható a kikötő területén bérleti konstrukció formájában (30, 50 év), a betelepülőkkel szemben feltétel, hogy termékeik legalább 30%-át vízi úton kell szállítaniuk. Jelenleg terménytárolás, bioetanol és biodízel, illetve acéláru konfekcionálás tevékenységi körből vannak érdeklődők.

További formálódó fejlesztések a Győr-Gönyű térségben:

- E-ON Rt. gázturbinás kombinált ciklusú erőművet épít (Túl vannak a területrendezés jelentős részén, nyáron pedig az erőmű építése is megkezdődhet. A gönyői gáz- és gőzerőmű beruházója és működtetője a budapesti székhelyű E.On Erőművek Kft. A vállalatot 2006 májusában alapították, a német E.On Kraftwerke GmbH leányvállalataként. A beruházás első fázisában megvalósuló első, 433 MW teljesítményű erőművi blokk a magyarországi villamosenergia-igény öt százalékát biztosítja majd, s hatszázezer átlagos fogyasztású háztartás energiaellátásához elegendő. A gönyői erőmű több mint nettó 58 százalékos hatásfokát egy gáz- és gőzturbinás berendezés kombinációja biztosítja. Az E-ON-erőmű beruházással 2010-ig mintegy harminc új munkahely létesül Gönyűn, az építési munkálatok szakaszában pedig további ötszáz szakember foglalkoztatását tervezik)
- SEKAB Bioenergia Magyarország Zrt. bioetanol üzem (A vállalat a tervek szerint évi másfél millió tonna gabonát, 600 ezer tonna biomasszát és 60 ezer tonna szerves hulladékot kíván feldolgozni összesen négy magyarországi üzemében bioetanol gyártáshoz. A váratlan gabonaár-emelkedés miatt a beruházást felfüggesztették),
- Győri Szeszgyár Rt. bioetanol gyártóüzem. (Egymilliárd forintot költ a bioetanol gyártás hatékonyságának fejlesztésére a győri Szeszgyár és Finomító Rt.)

Az alacsony munkanélküliség (2–3%) gondot okozhat az új társaságok számára, ezért is tartják fontosnak a szlovákiai Kolozsnémával (szlovák neve Klížska Nemá) való összeköttetés mielőbbi megvalósítását, ahol 60%-os munkanélküliség van, jó szakmai összetételben.

3.4 Ács

Ács Magyarország nyugati felén, Észak-Dunántúlon, Komárom-Esztergom megye északnyugati részén, a Győr-Tatai teraszvidék közepén helyezkedik el. 2007-ben kapta meg a városi címet. A település határos Győr-Moson-Sopron megyével. Közigazgatásilag a Közép-dunántúli régióhoz, azon belül Komárom-Esztergom megyéhez, a Komárom-Bábolna Többcélú Kistérségi Társuláshoz tartozik.

Területe 103,83 km², lakónépessége 1990-től folyamatosan nő, 2005. 12.31-én 7292 fő. Jelentősebb külterületi lakott helye a településnek Jegespuszta, ahol 92 fő, míg Vaspusztán 45 fő él. Ács földrajzi elhelyezkedése révén rendkívül jó közlekedési adottságokkal rendelkezik hazai és nemzetközi viszonylatban egyaránt. A település közigazgatási területén fut az M1 autópálya, mely Nyugat-Európa és a Közel-Kelet között a legfontosabb tradicionális piaci folyosó. Az M1 autópálya a nemzetközi forgalomban betöltött szerepén túl felfűzi a régió valamennyi térségét. Az országos, illetve a régió belüli közlekedés jelentős színtere az 1. számú főközlekedési út, mely szintén Ács közigazgatási területén fut. Ács északi határa – mely egyben országhatár is – a Duna folyam, mely nem más, mint az északi és déli tengereket összekötő vízi út. A települést átszeli a Budapest – Bécs villamosított vasúti fővonal.

Ács földrajzilag összefüggő település. A több mint 10 km hosszan a településen futó vasútvonal választja ketté a lakott részeket. A benépesülés, illetve a helyi hagyományok alapján Ács Pénzásás-telepre, Etelka-telepre, valamint Rektor-telepre osztható. A település legjelentősebb álló- és folyó vizei: Malom-tó, Székes-patak, Concó-patak, Duna folyam. A település igen gazdag természeti értékekben. Az Ácsi-erdő néven ismert erdőség, a téltemető (Eranthis) hazánkban legkiterjedtebb élőhelye, a Hétvezér-facsoport, a törökmogyoró-fasor, a concópusztai park fakülönlegességei, valamint az aranymosásra alkalmas dunai partszakasz helyi, illetve országos védettséget élveznek. A település jelentős természeti értéke a csillapusztai több, mint 70 °C-os termálvíz kibocsátó kút, mely értékének megfelelő hasznosítása még várat magára. A hasznosítást illetően biztató tárgyalások folynak tökeerős külföldi befektetőkkel. (pl. BVB: Mária Terézia Ásványvíz és Termálforrás)

A település közműellátásának kiépítettsége teljes. Néhány éve fejeződött be a legköltségesebb közműberuházás, a szennyvízhálózat kiépítése. Ács valamennyi belterületi útja 100 %-ban portalanított, intézményhálózata a teljes alapellátást biztosítja lakóinak, de vannak emelt szintű ellátást biztosító intézmények és szervezetek is, pl. zeneiskola, gondozási központ, szakiskola, esti gimnázium, tűzoltóság stb.

Testvérvárosi szerződése van a szlovákiai Csallóközarányos községgel, a megállapodás aláírására 2003. október 23-án került sor.

Az Ács közigazgatási területén lévő M1 autópálya Bábolna-Ács csomópontját érintő, É-i és D-i területnek kistérségi értékén túl megyei és regionális jelentősége is van. A nagy forgalmú, nemzetközileg is jelentős M1 autópálya Hegyeshalom-Budapest távolság közel felezőjében található, ezáltal lehetőség nyílik az egyre növekvő forgalom megállítására. Ács, a forgalmat tekintve a területi egységek határán be-, illetve kilépője, mintegy „kapuja” a kistérségnek, a megyének és a régióknak egyaránt. A település adottságai logisztikai és szolgáltató bázis kialakítását sugallják, ahova jelentős ipari tevékenység is telepíthetővé válik.

A kistérség Komárom-Esztergom megye egyik dinamikusan fejlődő térsége, ahol adottak a feltételek mind az ipar, mind a mezőgazdaság, a feldolgozóipar, az idegenforgalom és gyógyturizmus fejlesztéséhez.

Ács területe 103,83 km², ebből belterület 5,38 km², külterület 98,45 km². A külterületi lakott helyek száma 2005-ben 13, a külterületi lakosok száma 220 fő.

A nagyközség népsűrűsége 70,2 fő/km², mely jelentősen alatta marad az ország népsűrűségének – 108,7 fő/km² –, ami Ács nagy kiterjedésével magyarázható. A belterületi népsűrűség 1990-ben 1279/fő/km², míg 2003-ban 1349 fő/km², 2005-ben 1355 fő/km²

A településen élők képzettségi mutatói jelentősen javultak az utóbbi években. Míg 1990-ben a 18 évesnél idősebb népesség 15,0 %-a rendelkezett középfokú végzettséggel, addig 2005-re ez az arány 38,1 %-ra nőtt. Öröndetes a 25 éves és idősebb népesség körében a felsőfokú végzettségűek számarányának növekedése is. Ez az arány 1990-ben 3,1 %, 2005-ben 7,3 %.

Az ácsi aktív keresők száma 1990-ben 3084 fő, míg 2003-ban 3265 fő, 2005-ben 3.287 fő.

A regisztrált munkanélküliek száma 2003-ban 199 fő, az összlakosság 2,7%-a munkaképes korú népesség 4,2%-a., és 2005-ben 233 fő , az összlakosság 3,2 %- a munkaképes korú népesség 4,7 %-a.

Több potenciális befektető érdeklődik a település M1 autópálya melletti – ipar-telepítésre alkalmas - területeinek fejlesztése iránt. A település déli részén, az M1 autópályától délre a több mint 44 hektáros „Ács Cukor” Ipari Park alapkövetétele megtörtént, munkalehetőséget teremtve megjelentek az első vállalkozások.

A Charbon Kft. és Ács Nagyközség Önkormányzatának közös kezdeményezéseként létesült ipari parkban az első fejlesztési projekt során 423 milliós beruházással a 44 hektáros terület és 15.216 m² alapterületű épület hasznosul. A területen meglévő, korábban a cukorgyár által

használt infrastruktúra átalakítása a tervezett ipari parki térszerkezet igényei szerint folyamatban van.

Az ipari terület elektromos ellátását egy 2x4000 kVA-es, kooperációs transzformátor biztosítja. A terület jelenleg 1,5 MW lekötött, szabadon felhasználható elektromos kapacitással rendelkezik, amely az öt éven belül betelepülő vállalkozások igényét fedezi. Az ipartelep területét ipari vágányok hálózják be mintegy 3 km hosszúságban, melyek részben felújításra szorulnak. A tervek között szerepel 1440 m hosszúságú, 6 m szélességű jármű út és járda, 6000 m² kamionparkoló kiépítése és közművesítése.

Az Ipari Park az M1 autópálya bábolnai csomópontjától 6 km-re található. A legközelebbi határátkelőhely Komárom (Szlovákiába) 7 km, ugyanitt biztosított a vízi szállítás lehetősége (Dunai kikötő). A vasúti szállítás a Budapest-Győr-Hegyeshalom korszerű, felújított vasútvonalon lehetséges, amelyről közvetlen iparvágány csatlakozik a területhez. Légi (személy és teher) szállítás perspektivikusan a Győr-Péri repülőtérrel lehetséges. (távolsága: 35 km)

A térségben lévő innovációs gócek könnyen megközelíthetők, távolságuk:

Komárom (ipari park) 6 km, Almásfüzitő (ipari park) 17 km, Tata (ipari park) 32 km, Oroszlány (ipari park) 45 km, Győr (ipari park) 30 km, Dorog 55 km, a már működő ipari parkokat tekintve.

A településen lévő nagyüzemek, a helyben lévő mintegy 375 működő vállalkozás mellett számottevő a településen jelentkező beruházási kedv. Az Ipari Park betelepülésétől várható, hogy az ácsi, jelenleg ingázó (Győr, Komárom) munkavállalói réteg helyben talál munkalehetőséget.

Az Ipari Parkba már megérkeztek az első betelepülők 2007-ben. A területkialakítással párhuzamosan megkezdődött a befektetők, a betelepülők felkutatása. Az előzetes tárgyalások több országos jelentőségű és multinacionális cég is érdeklődik a terület iránt.

A betelepülési kedvnek köszönhető, hogy a betelepülő, illetve bővülő vállalkozások egyre nagyobb számban vonzzák a munkaerőt Ácsra (2003-ben 329 fő).

10. táblázat: A legjelentősebb gazdálkodó szervezetek a településen

250 fő feletti	Hartmann-Hungary Kft.	csomagolóanyag gyártás
50-250 főig	Fiorács Kft.	állattenyésztés
	MEMFÓ Kft.	rehabilitációs foglalkoztatás
	Leier Holding Kft.	fémipari tevékenység
	Brotnetti Kft.	sütőipari tevékenység

20-50 főig	Kvalitás Kft.	fémipari tevékenység
	AGRORUM Kft.	mezőgazdasági szolgáltatás,
	FORDULÓ Kft.	növénytermesztés
	Mezőgazdasági Szövetkezet	szállítás, gépi rakodás
	JOB Navigátor Kft.	növénytermesztés
	Ötezer Bt.	rehabilitációs foglalkoztatás
	Süllős és Süllős Bt.	benzinkút-üzemeltetés
	Bábolna Baromfiteny.Kft.	közétkeztetés
	Lendvai Kft.	baromfitenyésztés
	MONTÁZS Bt	éttermi vendéglátás
	Kovács Trans Kft.	kereskedelmi tevékenység fuvarozás, közúti teherszállítás
10-20 főig	VAKOM Rt.	kereskedelmi tevékenység
	NA-KE Bt.	hulladékkereskedelem, fuvarozás
	Magyar Posta Rt.	szolgáltatási tevékenység
	MÁV Rt.	közhasználatú közlekedés
	Molnár és Tsa Bt.	kiskereskedelmi tevékenység
	MERINÓ Kft.	gyapjúfonás, kikészítés
	Görözdi és Tsa Bt.	lakatosipari tevékenység
	ADCO-TROPIC Kft.	élelmiszer keresk., csomagolás
	DELIKÁT Kft.	kiskereskedelem
	Komárom-Ács Vízmű Kft.	ivóvízszolgáltatás, szennyvíztisztítás
	ÁCS-PIG Kft.	sértéshízlalás
	Eurowond Kft.	fa és fűrészárú kereskedelem
	BAZAX Kft.	hulladékgyűjtés, -kezelés

Forrás: Saját gyűjtés.

A település legnagyobb foglalkoztatója a Hartmann – Hungary Kft. 2007-ben nagy változás elé néz. Egy új minden eddiginél nagyobb beruházási terv nyomán ezen fejlesztéssel további új munkahelyeket teremtenek.

A tartósan munkanélküliek visszaintegrálása érdekében a polgármesteri hivatal már hosszú évek óta 30-40 főt alkalmaz folyamatosan közhasznú és közcélú foglalkoztatottként.

A betelepülési kedvnek köszönhető, hogy a betelepülő, illetve bővülő vállalkozások egyre nagyobb számban vonzzák a munkaerőt Ácsra (2003-ben 329 fő).

Az elmúlt két évben a fejlesztés területén elért legfontosabb eredmények:

- ipari park létrehozása
- szakiskolai képzés bevezetésének finanszírozása,
- parkosítás, kastélypark építés,
- faluszépités célját segítő univerzális kistraktor vásárlása,
- kastélyépület felújítása,
- központi óvoda fűtéskorszerűsítése,
- pénzásási óvoda nyílászáró cseréje,
- általános iskola nyílászáró cseréje,
- HEFOP pályázathoz önrész biztosítása oktatási intézmények részére,
- belterületi utak burkolaterősítése,
- orvosi rendelő és védőnői szolgálat egy központi, felújított épületben való elhelyezése,
- hulladékgazdálkodási terv keretében hulladékudvar, hulladékszigetek létesítése.

További fejlesztési elképzelések:

- A Duna parton a kertés, mezőgazdasági terület Dunához közeli terület részének üdülőterületként történő kijelölése megtörtént. A tervezett hétvégi házas és üdülő-házaspark üdülőterület, kikötő egy egységben a Dunára alapozott turizmust szolgálja.
- Az önkormányzat a termálvíz, mint természeti erőforrás turisztikai hasznosítását továbbra is napirenden tartja. A feltárt termálvíz Ács nyugati külterületén jelenleg kertészeti célú felhasználású. (Projektkegyeztetés a BVB GmbH-val a Mária Terézia Ásvány és Termálforrás c. fejlesztési javaslatról, projektérték: 74,5 M€)
- M 1 pihenőpont és ipari park létesítése – közművesítés jelenleg is folyamatban.
- „Dégenfeld Castle Resort, Wellness, Conference and Sport Centre project”, az Ács dél-keleti külterületén az egykori Dégenfeld kastély hasznosítására alapozott komp-lex befektetési csomag, 30 M€ tervezett beruházási költséggel, 11 éves megtérüléssel, mely az egészségturizmusra, az örökségturizmusra és a MICE-turizmusra (Meeting, Incentive, Congresses, Exhibitions) épít. (Sammark Kft., FBI Építész Kft.)
- ÉNY-DK-i tengelyű szélcsatorna Ács térségén halad át, és az előzetes szélpotenciál mérések alapján a terület egy része alkalmas a szélenergia hasznosítására. Az ön-

kormányzat előrehaladott tárgyalásokat folytat a Callis Rt-vel egy 25 egységből álló szélerőmű-park létesítése érdekében.

Ács a művelődési ház, polgármesteri hivatal, katolikus templom és az OTP által körbezárt területen jelentős központi térrel bír, mely méltán Ács központja. E tér köré települt számos üzlet, egészségügyi intézmény, gyógyszertár a terület köz-ponti szerepét erősíti.

A művelődési képzést biztosító és könyvtárként is funkcionáló, hajdani Zichy kastély igazi kulturális központ.

A kistérségen belül Ács központtal 6 település kistérségi fejlesztéseinek pályázatát gondozzák. /Leader gesztorszervezet/

3.5 Komárom

Komárom a Duna mellett fekvő város, közúti és vasúti híd köti össze a folyó túlsó partján fekvő, ma Szlovákiához tartozó Komarnoval. A magyarországi városrész eredetileg Komárom elővárosa volt. Ma már kelet felől teljesen összeépült vele Szőny, amely közigazgatásilag is Komáromhoz tartozik.

A város természeti, földrajzi adottságai különösen kedvezőek, közlekedési adottságai meghatározóak. Magyarország észak-nyugati folyosójában a Vág-Duna torkolatánál a kislétföld peremén elterülő település kedvező helyzete mindenképpen előremutató és fejlődést generáló tényező.

A Budapest- Hegyeshalom vasútvonal, az M1 autópálya és a Duna közlekedési kapcsolatai egyaránt elősegítik a város fejlődését.

Komárom város területe 1491 hektár, a szőnyi és koppánymonostori városrészekkel együtt mintegy 13 km hosszon terül el Duna jobb partján. A nyugat-kelet irányú tengely a település szerkezetének meghatározó eleme. Erre a tengelyre fűződik fel az 1. számú Budapest- Győr autópálya és a Budapest – Hegyeshalom vasútvonal. A várostól déli irányban mintegy 7 km távolságban a tengellyel párhuzamosan az M1 autópálya, a város tengelyére merőlegesen a Szlovákiába vezető országhatári kapcsolatot képező 13. számú főút helyezkedik el.

A szlovák-magyar határt két dunai híd köti össze, melyek közül a jelenleg felújítás alatt álló Erzsébet híd autóközlekedési, a koppánymonostori városrészben pedig a vasútközlekedésre szolgáló híd tölti be szerepét.

A dunai hajózás jelentősége napjainkban kissé alábbhagyott, de a Dunapart egyes szakaszain ma is jól látható a hajóvontató part.

Komárom jelentőségét növeli a méltán híres és egyedülálló erődrendszer szerepe a városban. Az öt erődből álló rendszer három tagja Magyarország területén Komárom városában található, a másik két erőd az észak-komáromi területre, Szlovákiában helyezkedik el.

A Koppánymonostor felé vezető bekötőút és a Szlovákiába vezető vasúti híd ívében található a legnagyobb erőd a Monostori-erőd, a városból déli irányban kivezető út mellett az Igmándi erőd, a Duna-rakpart közelében az észak-komáromi Öregvárral szemben a csillag formájú Csillag erőd helyezkedik el. A három erőd háromszöges elhelyezkedése mintegy kijelöli a városmagot.

Kiemelendő Komárom városában a több évtizedes múltra visszavezethető Thermál fürdő jelentősége. A város központjában, jó közlekedési kapcsolatokkal rendelkező

fürdőkomplexum folyamatos fejlesztés és megújulás mellett évente több 100 ezer turista és szállóvendég kikapcsolódását szolgálja, természetesen a környék lakosságának gyógyászati ellátásával együtt. A Thermál fürdő oldott sókat tartalmazó szulfátos, kloridos, hidrogénkarbonátos gyógyhatású hévize nem a fürdő területén lévő kútból fakad, hanem a város déli pontján, mintegy 3 km hosszú csővezetéken keresztül kerül a felhasználás helyszínére.

A szoros és az uniós csatlakozást követően egyre tovább erősödő együttműködés miatt is említeni kell a Duna túlszárnyán lévő Révkomáromot.

A város „Turisztikai célú településfejlesztési koncepció”-jában is erős hangsúlyt kap a város azon gyengesége, hogy a Duna és a Duna part nem alkotja a szerves részét a városnak, a vízpart közelsége által kínált lehetőségek jelenleg kiaknázatlanok, ugyanakkor veszélyt jelenthet a város turisztikai fejlődése szempontjából, ha a Duna parttal kapcsolatos fejlesztések elmaradnak.

A város egésze szempontjából erősség, hogy a közlekedési helyzetét többek között a Duna és az ezzel járó határmentiség határozza meg. Erősség környezetvédelmi szempontból az is, hogy a Duna a város felszíni vizeinek fő befogadója.

Gyengeség, hogy a város szerkezetéből és vasút nyomvonalából adódóan a Duna part Komárom és Szöny településrész szerves működésétől elhatárolt, a kikötőfejlesztések elmaradtak.

A fejlődés lehetősége a felértékelődő dunai közlekedésben, illetve a dunai hajózásnak a város egyéb közlekedési hálózataival való összehangolásában rejlik.

A városra nézve veszélyt jelent, ha a dunai árvízvédelmi rendszer megerősítése nem valósul meg, illetve, ha a kikötő fejlesztések elmaradnak ezzel kizárva a térséget a nemzetközi vízi út hasznának előnyeiből.

3.5.1 Ipari potenciál

– Komáromi Ipari Park

Tulajdonos és működtető: Komárom Város Önkormányzata

Jelenleg bérleti konstrukció nincs, de esetleges igény jelentkezésekor testületi döntés alapján ez a lehetőség sincs kizárva.

A park Komárom Város Ny-i bejáratánál található. Közvetlen kapcsolattal az 1.sz. főközlekedési úttal. Az autópályától 6 km, a vasúttól 1 km, folyami kikötő (Duna) 1 km,

repülőtér 30 km a nemzetközi repülőtér 90 km távolságban elérhető. Budapeستől 87 km, Bécstől 140 km, Győr 36 km távolságban.

Nagysága: 87,6 ha.

Az elmúlt évben szinte teljes beépítésre került, összesen 12 cég települt be a parkba. Közlekedés szabályozása és úthálózata megoldott, bár felújításra szorul. Hátralévő feladat az Ipari Park buszfordulójának kiépítése, a zárt csapadékvíz elvezető rendszer kiépítésének megkezdése, valamint az Ipari park közvilágításának bővítése. A megkezdett beruházásokat a következő években 2007-2008. le kell zárni. A 13.-as főút Komáromot elkerülő szakaszának kiépítésével párhuzamosan feladat az Ipari Park kerékpárútjának kiépítése.

Épülettel rendelkező betelepülők:

- [Nokia Komárom Kft.](#), 2903 Komárom Ipari Park Nokia utca 1.
- [Perlos Műanyag Tervező Kft.](#), 2903 Komárom Ipari Park Nokia utca 3.
- MPS ALBA Kft.
- SCHWÖLLER Karnisgyár Kft., 2903 Komárom Ipari Park Bánki Donát u 6.
- [Foxconn Hungary Kft.](#), 2900 Komárom Bánki Donát u. 1.
- Monat CO. Építőanyagkereskedelmi és Szállítmányozási Kft., 2900 Komárom Ácsi u. 44 – 66.
- Vasútépítő Kft, 9023 Győr Csaba u. 19.
- Hansaprint Elanders Kft.
- [Sunarrow Hungary Kft.](#), 2900 Komárom Bánki Donát u. 10.
- [Kayser Automotive Hungária Kft.](#), 2900 Komárom Ipari Park Bánki Donát u. 5.
- [Savcor Komárom Kft.](#), 2900 Komárom, Zemplén Géza utca 5.
- [RR Donnelley Magyarország Kft.](#)
- MedicinA Egészségközpont, 2903 Komárom Bánki Donát u. 3.

Az értékesíthető terület 70 %-a került eddig értékesítésre. A park minden közművel rendelkezik, a közművek a megvásárolt ingatlan határán kerülnek átadásra. A közműre való rákötéskor fizetendő közműfejlesztési hozzájárulás:

Víz 52.200 Ft/m³

Csatorna 72.600 Ft/m³

Gáz 40.000 Ft/m³

A villamos energia biztosítását az országos jogszabályban előírtak szerint kell az ÉDÁSZ Rt -nél igénybejelentő alapján rendezni.

Minimális területnagyság 3000 m² a beépíthető 30 %, 30 % zöld felületet kell kialakítani és az épület átlagos magassága 10,5 m lehet.

3.5.2 *A humán erőforrás jellemzői*

A város lakossága 20.000 fő, a régióban mintegy 120.000 fő él. (30 km-es körzet) Munkanélküliségi mutató 4,2 % (az aktív korúak arányában)

A Komáromi Ipari Parki termelés beindulása megváltoztatta a kistérség munkaerő-piacát is. 1997-ig a munkanélküliségi mutató igen magas volt a térségben, mára a munkavállalási korú népesség igen kis százaléka regisztrált munkanélküli.

Jellemző a kistérségre, hogy még jelentős azoknak a száma, akik Győrben és Tatabányán vállalnak munkát, ugyanakkor a vállalkozások határon túli munkaerőt is foglalkoztatnak. Az újabb munkahelyek teremtése a munkaerőpiacon további keresletet fog eredményezni.

Ezzel párhuzamosan munkaerőhiány is fennáll a térségben, nincs elegendő betanított munkát vállaló, illetve a szakmával rendelkező munkaerő szakmai képzettsége nem felel meg a keresletnek.

A minőségi mutatókat figyelembe véve viszonylag kedvező a Komáromban élők iskolázottsági színvonala. A problémát az okozza, hogy a szakmával rendelkezők képesítése sok esetben nem felel meg a kínálgó kereslettel, ezért átképzésre lenne szükség.

Alacsony a képzési hajlandóság az alacsony iskolázottságú 30 év feletti nők, illetve 40 év feletti férfiak körében.

A munkaerő-piaci esélyegyenlőség nem minden esetben adott. A 45 év feletti munkavállaló korosztálynak nincs esélye a modern technikát alkalmazó új vállalkozásokban való elhelyezkedésre. A szakképzetlen munkaerőből elsősorban a jó fizikumú munkavállalóknak van esélyük elhelyezkedésre.

Egyetem illetve főiskola 36 km-en belül, a városban 5 középiskola található ahol angol és német nyelvoktatás is folyik. Jelenleg a városban érvényes vállalkozói (iparüzési) adó 2 %

Az Ipari Parkon kívüli jelentősebb munkaadók:

- Komáromi Malom
- MOL Komáromi Bázistelep (itt bioetanol gyártás beindítása megtörtént, /Rossi Biofuel/ emellett ingatlanértékesítés van folyamatban)
- Lengyár (környékén önkormányzati kezdeményezésű ingatlan rehabilitáció tervezett)

- Önkormányzati tulajdonrészrel bíró gazdasági társaságok (Vizák Kft. Komárom város vízellátását, csatorna-hálózati rendszerének kezelését látja el, a távfűtést az 1993-ban alakult Komárom Távhő Kft. szolgáltatja, míg a KOMTHERMAL Kft. a városi turizmus szerves részeként a városi gyógyfürdő fenntartását végzi.)

A jelenlegi és a további fejlesztésre tervezett együttműködés miatt röviden be kell mutatni a legnagyobb testvértelepülés gazdaságát is.

3.5.3 *Közös fejlesztések*

Fontos, előkészítés alatt álló infrastrukturális fejlesztési elképzelések a Komárom belterületét mentesítő déli elkerülő út, és az Észak- és Dél-Komáromot az Ipari Park (északon a Hajógyár) magasságában összekötő, közös (szlovák-magyar) beruházásban elképzelt közúti Duna-híd, melynek legfőbb célja a túlterhelt, és a teherforgalmat, az ipari kapcsolatok kiszélesítését akadályozó 1-es főút terhelésének átvétele.

A szlovákiai Komárom 2003-ban pályázatot nyert az európai alapoktól, és ebből a pénzből sikerült elkészíteni az új Duna híddal kapcsolatos megvalósíthatósági tanulmányt. A dokumentum kidolgozása során összehangolt munka folyt az önkormányzatok, a közlekedési szakemberek, illetve az állami és a megyei szinten. Az eredmény egyértelműen leszögezi, szükség van a tervezett helyen az új híd megépítésére, illetve az ehhez kapcsolódó elkerülő úthálózat kiépítésére is. A híddal kapcsolatban támogató állásfoglalást dolgozott ki Nyitra megye illetve Komárom-Esztergom megye is.

A két Komárom a határokon átnyúló az Európai Unió által támogatott projekt keretében benyújtott sikeres pályázatnak köszönhetően az INTERREG III-A alapból megnyert pénzüsszegeből folytatták a terv előkészítését A tervezetet támogatta a szlovákiai és a magyar közlekedési minisztérium is.

A jóváhagyott tervezet keretében a két város közös versenypályázatot írt ki az új Duna híd és ahhoz kapcsolódó úthálózat megtervezésére. A tervdokumentáció tartalmazza az 590 méter hosszú híd, illetve a híddal csatlakozó úthálózat tervezetét. Az út a szlovákiai részen 800 méter, a magyarországi részen pedig 1200 méter hosszú lesz. A versenytárgyalás győztese a Dopravoprojekt Bratislava részvénytársaság lett.

3.5.4 *Barnamezős beruházás a MOL telepen*

Biodízel alapanyag előállítására alkalmas üzemet hoz létre a Mol komáromi telephelyén az osztrák Rossi Beteiligungs GmbH-val közösen. A cégek a 4,5 millió euró alaptőkével

megalapított Rossi Biofuel Zrt. keretein belül évi 150 ezer tonna kapacitású "biodízel komponens üzem" építenek várhatóan 30-40 millió euró be-ruházási értékben.

A barnamezős projekt keretében létesülő gyáregység 2007 novemberében kezdi a próbaüzemet.

A tervek szerint a Mol kutaknál 2008. január elsejétől már 4,4 százalékos biokomponens tartalmú gázolajat is lehet majd tankolni.

A 75 százalékban osztrák, 25 százalékban a Mol tulajdonában lévő új cég öt éven keresztül 120 ezer tonnát a Molnak szállít, 30 ezer tonnát pedig külföldön értékesít.

Az üzem repce, napraforgó és használt sütőolaj alapanyagokat használ majd fel a biokomponens előállításához. A Mol komáromi üzeme a vízi és vasúti szállítási lehetőségek, illetve a százhalmattai finomítóhoz vezető csővezeték miatt ideális helyszín.

A Mol teljes igénye biodízel komponensből évi 200 ezer tonna. Az olajtársaságnak az ellátás-biztonsági megfontolásokból kulcsfontosságú, hogy legyen saját üzeme. A tervek szerint a Rossi Biofuel Zrt. által szállított 120 ezer tonnán kívül további 40 ezer tonna biodízel komponenszt vásárol majd négy magyar cégtől. A fennmaradó hányadot a cég Szlovákiából elégíti ki, azonban ennek részletei egyelőre még nem ismertek.

A beszállítói pályázatra jelentkező 23 magyarországi cég közül a Mol a bábolnai Ökoline Kft. felújított üzemét, a gyöngyösoroszi Envirocomplex zöldmezős beruházással létrejövő egységét, a Közép-Tisza MG kunhegyesi létező technológiáját és az Inter-Tram Kft. mátészalkai ugyancsak már működő létesítményét választotta ki.

MOL komáromi és almásfüzitői telephelyein további ingatlanértékesítési, hasznosítási ügyletek folynak jelenleg is.

3.6 *Almásfüzitő*

Komárom-Esztergom megye északi részén a Duna jobb partján fekszik, a legközelebbi város Komárom (10 km). A két településrész: *Almásfüzitő-felső* és *Almásfüzitő gyártelep*. A két rész egymástól két km-re található a 100-as út mellett. A MÁV-nak két állomása is van a településen.

Megközelíthetősége könnyű, közúton az 1-es főútról, vasúton a Budapest–Hegyeshalom vasútvonalon. Határa északon a Duna – amely egyben országhatár is. Közel levő települések, melyeknek idegenforgalma jelentős Komárom, Tata.

Az ipari fejlődés a település fejlődésére is hatott. Infrastruktúrája a városias követelményeknek is eleget tesz. Az útjai burkoltak. Vezetékes vízzel, szennyvíz-csatornahálózattal rendelkezik és a távfűtés is megoldott. A településnek saját kábel TV-s csatornája van. Korábban Komárom vonzáskörzetéhez tartozott.

A település létrejöttének sajátos körülményei miatt alig rendelkezik saját tulajdonában lévő fejlesztési területtel, összes területe 819 ha, messze legkisebb a vizsgálatba vont települések között.

A település jövőjét is meghatározó, jelentős mértékben Európai Uniós forrásokból megvalósuló beruházás van folyamatban, a volt timföldgyár területén. A barna-mezős területek rehabilitációja után, újabb Európai Uniós pályázat lehetőségeit kihasználva eróművi és logisztikai bázis kialakítására vannak elképzelések, lehetőséget teremtve a tudományok fejlődésének is.

A Duna-parton csónakház, pihenőház, horgászto mellett jól felszerelt szálláshellyel rendelkező horgásztanya, Sportház, focipályák, kosárlabda pályák, nemzetközi hírű Petanque pálya adta lehetőségek adnak pihenési, szórakozási lehetőséget a helyiek illetve a város felkereső turisták számára.

Az önkormányzat a Leader Program keretében az alábbi célok elérését tűzte ki:

- a fiatalok helyben tartása, új munkalehetőségek létrehozása
- turisztikai attrakciók növelése
- kulturális rendezvények szervezése
- sportolási lehetőségek fejlesztése, bővítése
- aktív turizmus kialakítás
- felnőttképzési, oktatási, konferencia bázis kialakítása.

A program idegenforgalmi elemei

- szálláshelyek kialakítás
 - Sportházban, ifjúsági szálláshely és sátorozási lehetőség kialakítása
 - Dunapart: kemping - jurta tábor
- Vízi turizmus kialakítása a Duna parton, kikötő fejlesztése,
- A Művelődési Ház oktatási és konferencia központtá alakítása
- Római kori Történelmi Élmenypark létrehozása / szabadidőpark és a 3-as focipálya helyén /
- Kumpost Éva kerámia stúdió és gyűjtemény kialakítása
- A Sportház korszerűsítése
- A könyvtárban meglévő helytörténeti gyűjtemény továbbfejlesztése
 - Múzeum létrehozása a volt Timföldgyár Siló épületében

Fejlesztési elképzelések az épített környezet területén

- A művelődési ház felújítása / oktatási, konferencia célokra /
- Sportház, lelátó, pályák, felújítása, szálláshely kialakítása
- római kori katonai tábor felépítése / menettábor, sánc, árok, kapu, barakk épület /
- Nyitott műhelygalériák – textiles, faműves, kovács, fazekas, üvegműves, kőfaragó, csontfaragó
- a szabadidőparkban szoborpark és szabadtéri színpad, római kert kialakítása
- Új parkolók építése
- Új szeméttárolók kihelyezése
- Az Ady Endre úti park emlékparkká alakítása térburkolattal / 56-os, 1848-as, és a millenniumi kopjafákhoz /
- Római kort idéző szökőkút a Petőfi téren
- A horgásztanya tetőszerkezetén lévő hullámpala cseréje

A felsorolt önkormányzati elképzelések forrásszükségletének meghatározása, a megvalósítás konkrét körülményeinek kidolgozása a későbbiekben várható.

3.6.1 *Iparfejlesztés, rehabilitáció, funkcióváltással*

A település legjelentősebb ipari létesítménye a Timföldgyár volt, mely tevékenységét 2000-ben szüntette meg teljes egészében. Mára csak a timföldgyári nosztalgia maradt meg a helybeliek szívében. Nemigen akad ugyanis olyan tős-gyökeres család a nagyközségben, akinek ne lett volna valamilyen köze a szocialista nagyipar hajdani büszkeségéhez, az ott dolgozókhöz. Munkások, mérnökök életét jelentették ezek a falak.

Jelenleg az elhagyott ipari terület rehabilitációja folyik.

A Regionális Fejlesztés Operatív Program (ROP) keretében eredménnyel járt a pályázat, miután alapos elemző, érdekegyeztető munkák mérték fel az igényeket és a realitásokat. Műszaki és környezetvédelmi tanulmányok, engedélyeztetési tervek és pályázati dokumentációk készültek éveken keresztül.

A sikeres pályázat eredményeként 688 millió 950 ezer forint vissza nem térítendő támogatás volt felhasználható a projekt megvalósításához az Európai Unió strukturális alapjából a rehabilitáció I. ütemében az alábbi célok érdekében:

- Környezeti kármentesítés az Észak-dunántúli Környezetvédelmi Felügyelőség határozata és előírásai alapján
- 5000.000 légméter elavult, használaton kívüli épület bontása, robbanások, a visszamaradt anyag szelektív elkülönítése, részleges őrlése, elszállítása.

Az egykori Almásfüzitői Timföldgyár területén kijelölt 48,5 ha-os akcióterület környezeti kármentesítése, a meglévő infrastruktúra vegyes hasznosítása és a helyi lakosság életminőségének javítása állt a projekt középpontjában. A nagyszabású projekt első fázisa a ROP keretében zajlott le a terület megtisztításával (felszín alatti vizek szennyezéstől való megtisztítása, bontások, szennyezett talaj és egyéb hulladékok ártalmatlanítása), s bizonyos funkciók kialakításával. A terület teljeskörű hasznosítása azonban csak a következő fázisban valósulhat meg (biomassza-erőmű, bioetanol-üzem, üzleti innovációs és képzőközpont, közforgalmi kikötőbázis és trimodális logisztikai bázis stb.). A közép- és hosszú távú célok megvalósításához igen jelentős beruházásokra lenne szükség, melyre már megvannak a szándék-nyilatkozatok. Az eddigi munkálatok eredményeképpen számottevő javulás történt a terület környezeti állapotában, imázsában.

A rehabilitáció megtörtént, a funkcióváltásra viszont még nem került sor, a terület egyelőre még nem kapott új funkciót. A tervek szerint zöldmezős beruházásként hoznának létre gyártóüzemet a terület peremén, míg a klasszikus gyárterületen innovációs központ,

szolgáltató központok, ill. a bioerőmű valósulna meg. A ROP 2.2 szerződésben foglaltak maradéktalanul teljesültek.

A közép- és hosszú távú terhek további beruházásokat igényelnek. A megvalósíthatósági tanulmányok és a külföldi befektetők szándéknyilatkozata rendelkezésre áll, de a II. ütem forrásigénye (50-100 Mrd Ft) egyelőre nem adott.

- 12,5 pH értékű lúgos szennyezés megszüntetése (kimossák a talajból a káros elemeket, amivel megóvható a térség lakossági vízkészlete). Csupán a lúgossá vált talaj- és a víztisztítás 16 hónapot vesz igénybe.
- 500 tonnányi földcsere
- A vörösiszap-szennyezés és vörösiszap-por eltávolítása
- Az európai hírű magyar timföldipar kulturális örökségének szellemi és tárgyi megőrzése.

Az első ütem, zömében a barna mezős ipari tájrehabilitáció és környezetvédelem munkái 2007. március 24-én fejeződnek be a pályázati előírás szerint.

A II. ütem célkitűzése az Almásfüzitői Logisztikai és Innovációs Park megvalósítással, uniós támogatással, vállalkozói tőke bevonásával. Nem kevesebb, mint 100 milliárd forint értékű további beruházásra kezd kibontakozni több nyugati és hazai befektető összefogása, ami a következő évtized kezdetére már termelési eredményt hozhat.

Európai mércével mérve is jelentősnek ígérkező bioenergetikai központ, feldolgozó üzem és kutatóbázis létrejöttére elkészültek a megvalósíthatósági előtervek, ezeket minősítésre továbbították az illetékes hatóságoknak. Nem kevesebb, mint 100 milliárd forint értékű további beruházásra kezd kibontakozni több nyugati és hazai befektető összefogása, ami a következő évtized kezdetére már termelési eredményt hozhat.

3.7 Süttő

A település mellett halad el a 10 sz. út, valamint a vasúti összeköttetés is biztosított. A településtől 30 kilométerre Esztergom, Tatabánya, Komárom nagyváros található. A település területe 1167131 km².

A Duna és a Gerecse ölelésében fekvő 700 éves Süttő életében, történetében meghatározó a Gerecsében természeti kincsként előforduló mészkő bányászata és megmunkálása. Az ország több jelentős épületének (Parlament, Esztergomi bazilika Szegedi dóm, Mátyás templom, Visegrádi palota stb.) díszítő elemei mind-mind a süttői kőfaragók keze nyomát dicsérik. Idegenforgalmi értéket képez a 420 éves Rákóczi-hárs, a Gerecse vadregényes tája és a vén Duna festői látványa.

Fejlődési lehetőséget biztosítanak számára a következő adottságok:

- A kőipari tevékenységhez köthető attrakciók (kőfaragó múzeum, kőtár, bányászati-témaút)
- Szőlészet, borászat, gasztronómia.
- Vízi sportok, vadászati, horgászati lehetőségek, tanösvények.
- A Gerecse lábánál fekvő Bikolpuszta kiváló ökoturisztikai színtér.
- Jó közlekedés-földrajzi adottságok.
- A környező települések gyárai, vállalkozásai munkalehetőséget biztosítanak.
- Civil szervezetek aktivitása erőforrás.

Fejlődését a következő problémák gátolják:

- A község nem rendelkezik építési vagy ipari területek kialakítására alkalmas területtel, így a falu e téren nem képes megtartóerőt biztosítani
- A turisztikai vonzerő nem kiaknázott (évszázados kőipar, a természeti kincsként megjelenő Gerecse, Duna kínálta lehetőségek), szálláslehetőség nincs.
- A községen áthaladó, nagy forgalmat lebonyolító 10-es számú főútvonal baleseti veszélyforrást jelent, kerékpárút nincs.
- Bikolpusztán nincs vezetékves víz.
- A Sport Club öltözője rossz állapotú.
- A község nem rendelkezik közösségi házzal.

3.8 Lábatlan

Lábatlan város Komárom-Esztergom megye északi részén, a Duna jobb partján, a 10. számú főút, valamint a Budapest – Bécs és az Esztergom – Almásfüzitő vasút-vonal mellett helyezkedik el. A Gerecse-hegység északi nyúlványaira is felhúzódó, 5400 fős város lejtőiről szép kilátás nyílik a Dunára, valamint a túlparti Szlovákiára.

A két település, mely 1950 óta egyesült Lábatlan néven: Piszke és Lábatlan.

Ipari település, foglalkoztatási központ. A foglalkoztatás a helyben lakó aktív keresőkre vonatkoztatva 110,1 %.

A három nagy gyár – Holcim Hungária Rt., a Piszkei Papír Rt., és a Pfleiderer Vas-betonipari Rt. – mellett 301 kisebb vállalkozás működik.

Az infrastruktúra kiépítettsége: Szennyvízcsatorna bekötöttség 54,7%, gázhálózatba bekötöttség 47,7 % (2004)

A rendszerváltás óta letelepedő hagyományos nagyvállalatok, a külföldi tőke, munkahelyteremtés, az urbanizálódás eredményeként Lábatlan 2004-ben városi rangra emelkedett.

Lábatlan lakossága a XX. században bekövetkező ipari fejlődés hatására 1980-ig növekvő tendenciát mutatott. Az állandó lakosok számát és korcsoportonkénti megoszlását 2003-tól bemutató táblázatból látható, hogy az országos tendenciával azonosan növekvő a népesség belül az idősebb korosztály, az 50 éven felüliek aránya, amely a lassú mértékű elöregedést tükrözi, míg gyakorlatilag stagnáló a 19 éven aluliak és a gazdaságilag aktív korosztály aránya (%).

3.8.1 Gazdaság, ipar

Lábatlanon a XIX. század második felében indult meg az iparosodás. Azóta a település életét és fejlődését az ipari üzemek nyújtotta munkalehetőség határozza meg. A város legnagyobb gazdasági egységei és legfontosabb foglalkoztatói jelenleg a négy hagyományos nagyvállalat, a HOLCIM Hungária Cementipari Zrt. , Pfleiderer Vasbetonipari Zrt. és a Piszkei Papíripari Zrt., valamint a magyar tulajdonú FOREST-Papír Kft.

A nagyvállalatokon kívül 304 termelő és szolgáltató, kis- és középvállalkozás adja a város mozgatórugóját. A település társadalmi-gazdasági helyzetét jellemző mutatókat tartalmazó következő táblázatból látható, hogy Lábatlanon a regionális átlaggal megegyező, de az országos átlagnál kedvezőbb a gazdaságilag aktív népesség aránya, míg a regionális és országos átlagnál egyaránt kedvezőbb a munkanélküliségi ráta, ugyanakkor a táblázatból

látszik, hogy a város gazdasági fejlődése ellenére a családokra nehezedő általános gazdasági hatások következtében 2004. óta megnőtt a szociálisan rászorulóknak száma.

– Ipari Park

A terület kijelölés megtörtént, közművesítés előkészítése folyamatban.

3.8.2 *Barna mező*

A Holcim Hungaria Rt. utóbbi időben ismert, kinyilvánított szándéka, hogy lábatlani telephelyét megszüntesse, elköltöztesse technológiai megújulása érdekében. A lehetséges új helyszín Tát térsége, amit az ottani lakosság kistérségi népszavazás keretében egyelőre elutasított.

(A Holcim Hungária Zrt. 2005 augusztusában jelentette be, hogy 65 milliárd forint ráfordításával Európa legkorszerűbb cementgyárát építené meg Nyergesújfalun. A beruházás ellen tiltakozva a környező települések népszavazáson utasították el a gyár építését. A Nyergesújfalun rendezett üggyöntő népszavazás az alacsony részvétel miatt érvénytelen volt, de a megjelentek 66,8 százaléka támogatta a cementgyár építését.)

További lehetséges célterületként Szlovákiát, illetve Romániát jelölték meg.

Mindenesetre az önkormányzat – az előzetes tárgyalások alapján – arra számít, hogy Holcim elköltözése esetén jelentős, rehabilitált fejlesztési területnek kerül a birtokába, melyet funkcióváltással fog hasznosítani majd.

Az önkormányzat másik jelentős fejlesztési elképzelése, hogy a már közeljövőben megvalósításra kerülő „Arany János Iskola” (bővítéssel, sportcsarnokkal, iskola összevonással) közel 800 millió Ft-os projekt következtében felszabaduló Petőfi iskola területén és megújított épületeiben a kistérség szakember igényeit kielégítő szakmunkásképző központot létesít a térségben meglévő égető szakmunkáshiány csillapítására.

3.8.3 *Közlekedés – úthálózat kiépítettsége*

Lábatlan északi közigazgatási határán húzódik a vasútvonal, amely az Esztergom-Komárom közötti 4. számú vonal része. A helyközi autóbuzos közlekedést a Komárom-Esztergom megyei Vértes Volán és a budapesti Volán autóbuzsjáratok biztosítják. A település tömegközlekedéssel elérhető minden környező településről, nagyobb városról és Budapestről. 2003. óta helyi kisbusz segíti a településen élők mobilitását. A helyi járatot az önkormányzat üzemelteti. A településen halad át a 10.sz. főút és a 1126. sz. országos főút. Az önkormányzat kezelésében lévő belterületi gyűjtő és lakóutak hossza 25,2 km, amelyből 24,41 km szilárd burkolattal van ellátva.

3.8.4 *Testvér települések: Karva (Kravany nad Dunajom) és Rohonc (Ausztria, Rechnitz)*
Lábatlannal szemben Szlovákiában a Duna északi partján fekvő Karvával 2004-ben erősítette meg az 1998-ban kötött együttműködési megállapodást a két település. A megállapodás kiterjed egymás szervezeteinek támogatására, közös fejlesztési céljaik, a jobb életfeltételek elérése érdekében történő együttműködése. Mielőbbi célkitűzés olyan stabil lábatlani személyforgalmi kikötő létesítése, amely megoldást jelent a Karváról átjáró munkaerő gyors, költségkímélő átkelésére.

Rohonccal való kapcsolat, együttműködés főként kulturális, idegenforgalmi területekre terjed ki.

A három település együttműködését 2003-ben az Európai Unió „Képzés, Kultúra” Bizottsága pénzügyi támogatásban részesítette.

Térségi kapcsolatok, szövetségek:

- Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége
- Esztergom-Nyergesújfalu Kistérségi Területfejlesztési Társulás
- Vág-Duna-Ipoly Eurorégió
- Ister-Granum Eurorégió
- Komáromi Vízitársulat
- További négy lábatlani székhelyű társulás

3.9 Nyergesújfalu

Nyergesújfalu 1989 óta város Komárom-Esztergom megyében. Területe 6863 kat. Hold, azaz 3950 hektár, 39,51 km². Területének nagy részét a Gerecse hegység foglalja el. Délen a Gerecse fő csúcsáig (Nagy Gerecse: 634m) húzódik, északon a Duna a határa. Keleten hosszú szakaszon a Bajóti-patak (Luka-patak) völgye a határa, de északi részén kiszélesedik a Dunával párhuzamosan. Nyugaton a határa megközelítőleg a Pisznice, az ménkes és a Berzsek-hegy rögeinek külső peremén fut. A Központi Gerecse K-i és Ny-i rögsorának számos tagja tartozik a területéhez.

A város közigazgatási területe Tát, Mogyorós, Bajót, Nagysáp, Bajna, Héreg, Süttő és Lábatlan községek közigazgatási területével határos. A város belterülete a Duna magasságában fekvő teraszaira települt. Külterületi lakott helyként hozzátartozott: Cservölgy-major, Eternit-lakótelep, Eternit-legényszállás, Eternit-telep, József-puszta, Kecsekőbánya, MÁV vasútállomás, Pusztamarót, Rozsnyai-villa, Táti-depó. Ezek egy részét azóta belterületté nyilvánították, más része elnéptelenedett (Cser-völgy, Pusztamarót, József-puszta, Kecsekőbánya, Táti-depó). Fejlett iparvidék központjában fekszik. A 10-es főközlekedési útvonal és a Budapest-Esztergom-Komárom vasútvonal Kapcsolja be az országos közúti és vasúthálózatba.

Nyergesújfalu földrajzi elhelyezkedése és fejlettsége alkalmassá teszi közvetlen környezetében regionális szerepkör felvállalására. Természeti adottság, hogy Lábatlannal, Süttővel és Bajóttal gyakorlatilag egybeépült, így központi szerepe szinte természetes egyebek mellett a munkahelyteremtés területén.

A város infrastrukturális ellátottsága igen kedvező. Az elektromos energia, telefon, ivóvíz és szennyvízcsatorna-hálózat kiépítettsége 100 %-os. Valamennyi ingatlan gáz illetve távfűtéssel való ellátottsága a hálózat kiépítésével biztosított. Hasonlóan jó az arány a kábeltévé-hálózat tekintetében is.

3.9.1 Foglalkoztatottság, munkanélküliség

Nyergesújfalu és a környező kistérség lakónépessége 137 400 fő. A regisztrált munkanélküliek száma a Statisztikai Hivatal és a Munkaügyi Központok adatai alapján összesen: 3965 fő. A szlovákiai oldalon ezekhez a számokhoz kb. 52 000 fő lakónépesség és mintegy 3950 fő munkanélküli hozzáadódik.

A Komárom-Esztergom Megyei Munkaügyi Központ Esztergomi Kirendeltség adatai szerint az esztergomi, nyergesújfalui és dorogi kistérségekben a regisztrált munkanélküliek száma 2 837 fő.

Az ide települt multinacionális cégek gyártósorai szívják fel a térségi munkanélküliséget. 2003-tól eltekintve a szellemi foglalkozásúak iránti kereslet igen alacsony volt, a legnagyobb igény mindvégig a betanított munkások irányában jelentkezett.

3.9.2 Ipari Park

Nyergesújfalú zöldmezős iparterülete 2000 évben nyerte el az Ipari Park címet. Az ipari parki területet nyugatról a kiserdő területe északról az Esztergom-Almásfüzitő egyvágányú vasútvonal és a 10 sz. főút, D-ről a Búzás-hegy határolja. A K-i oldalon a Búzás-hegy lábánál a 10. sz. főút új, a várost elkerülő szakasza fogja határolni. Az Ipari Park helyszínéül jelenleg 53 ha szolgál, amelyből 42 ha a rendelkezésre álló nettó terület. A helyszín K-i irányban 100 hektárig bővíthető a jelenleg mező-gazdasági terület megvételével.

A terület jelenleg a Nyergesújfalú Város Önkormányzatának tulajdonában van, homogén területfelhasználású, mezőgazdasági művelés alatt áll. A térszín É-i irányban enyhén (2 %) lejt. A talaj agyagmárga rétegekkel vegyes löszre települt humusz, a talajvíz 3,0-3,5 m mélyen jelentkezik, nem agresszív. A terület a 10. sz. főútról szintbeli vasúti átjáró igénybevételével közelíthető meg. Az Ipari Parkba nyíltvágányú leágazással iparvágány kiépítési lehetőség a befektetők részére engedélyezhető.

Az Ipari Park területén jelenleg a megengedett legnagyobb beépíthetőség 40 %, homlokzatmagasság 10 m és a zöldfelületek minimális fedettsége 40 %.

E sarokszámoktól a technológia figyelembevételével – kivételesen – el lehet térni.

Az ipari parkot ellátó közművezetékek a terület északnyugati határán üzemelnek, melyek vízellátás-csatornázás, villamos energia és gáz ellátás szempontjából kedvező adottságot jelentenek.

11. táblázat: Jelenlegi állapot (2007)

	Nagysága (ha)
1. Összterület	122
2. Hasznosítható terület	115
3. Betelepített terület	23
4. Hasznosítható szabad terület (2-3)	92

Forrás: Saját gyűjtés.

12. táblázat: A betelepült vállalkozások jellemző összesített adatai

VÁLLALKOZÁSOK	Működő	Betelepülő	Szerződött	Összesen
Területe (ha)	15,5			15,5
Száma (db)	4			4
Létszáma (fő)	690			690
Beruházási értéke (millió Ft)	2.050			
Árbevétele (millió Ft)	~ 32.500			
Exportaránya (%)	0			

Forrás: Saját gyűjtés.

Az Ipari Park erősségei

- Kiváló gazdaságföldrajzi elhelyezkedés
- Budapestről és más jelentős településektől való kedvező távolság
- Jó megközelítési lehetőség
- Kiváló adottságok a vízi-, közúti és vasúti közlekedés számára
- Igen fejlett munkaerő kínálat
- Átlag feletti színvonalon kiépíthető infrastruktúra
- Nagy hagyományokra épülő iparvidék része
- Vállalkozásbarát városi önkormányzat
- Tiszta, egyértelmű tulajdonviszonyok
- Gyors és szakszerű ügyintézés

3.9.3 A város legnagyobb ipari üzemei

Zoltek Zrt.

A Zoltek Zrt. (Magyarország) a St.Louis –Missouri, USA- székhelyű Zoltek Companies, Inc. tulajdona.

A magyar vállalatot 1941-ben alapították (Magyar Viszkózágyár), és hamarosan Magyarország vezető termelőjévé vált. Termékskálája bővülésnek indult és az évek során sokat változott.

1995-ben a vállalatot megvásárolta a Zoltek Companies, Inc., amerikai vállalat, amelynek stratégiája a szénszálak kereskedelmi célú felhasználásának elősegítése. A megvásárlás óta a Zoltek Zrt megszüntette az egyéb termékeinek gyártását és kizárólag az akrilszál és az abból készülő szénszál gyártására koncentrált.

A Zoltek Zrt a textilipar számára állított elő akrilszálat. Az akrilszál technológiai ismerete volt az, ami a Zoltek Companies, Inc-et a Zoltek Zrt felé vonzotta, mivel a módosított akrilszál (prekurzor) a szénszál gyártás alapanyaga. A Zoltek Zrt kifejlesztette a folyamatot és textilipari akrilszál gyártását szénszál prekursor termeléssé alakította át.

1995 óta a Zoltek Companies, Inc szénszál gyártó sorokat is üzembe helyezett. A Zoltek Zrt így jelentős szénszál gyártóvá vált, mely várhatóan a 21. század legfontosabb építőipari anyaga lesz.

A társaság az utóbbi időben teljes termelését szénszál gyártásra állította át, a szükséges technológiai módosításokat meglévő területén, épületei átalakításával oldotta meg.

Eternit Rt.

A nyergesújfalui Eternit gyár 1903 óta folyamatosan üzemel. Jelentős beruházások eredményeként az Eternit Kft. 2001 óta gyártott tetőfedő termékeinek széles palettája ma már kizárólag azbesztmentes technológiával készül. Ausztriában működő anyacégükkel szorosan együttműködve kínálják a legmodernebb technológiával gyártott, nemzetközi szinten is kiváló minőségű tetőfedő- és homlokzatburkoló anyagok széles skáláját.

3.9.4 *Nyergesújfalu és Tát között fekvő említésre méltó ipari kapacitások*

▪ AGIMPEX

2536 Nyergesújfalu, Hrsz: 3171, Pf: 32.(Nyergesújfalu külterülete a 10-es út mellett)

▪ Paint-Plast Kft.H-2534 Tát, Depó 1.

Műanyagfestés

▪ Toyo Seat Europe Kft.

A Suzukinak üléseket gyártó japán tulajdonú Magyar Toyo Seat 190 fővel megkezdte a termelést Nyergesújfalun, 2008-ban már 1.200.000 ülés leszállítását tervezik.

3.10 Tát

A ma nagyközségi rangban lévő település a Kis-Duna mellett fekszik, északról a folyó ágai ölelik, délről a Gerecse dombjai koszorúzzák. Az egykori királyi főváros-tól, Esztergomtól 8 km-re, Budapesttől 45 - km-re található a 10-es műút mellett.

Jelenleg 1900 lakásban 5761 a polgárok száma. A nagyközség általános iskolával rendelkezik. A négy orvosi rendelőben öt orvos dolgozik. Kultúrház, önálló zene-iskola és szeretetotthon is van a községben.

A három nagyobb gazdasági egység mellett 300 körüli az egyéni vállalkozók száma. A három vendéglő egyikében 80 fős szálloda is működik. A német nemzetiségi hagyományápolás mellett a német (hesseni) Buseck várossal és a felső ausztriai Molln-nal partnerkapcsolatot ápolnak.

A négy településrész (Óközség (1000?), Depó (1890), Újtelep (1950), Kertváros (1956)) szépítése mellett a hegyek alatti pincék és a reménybeli Duna rehabilitáció egyre kedvezőbb feltételeket nyújthat az itt lakóknak és az ideérkező vendégeknek.

3.10.1 Partnerkapcsolatok

A Busecki Elöljáróság (Németország) a Mollni Községi Tanács (Ausztria) és Tát Nagyközség Önkormányzata között a partnerségi szerződést 1996-ban írták alá azzal a szándékkal, hogy a községek polgárai megismerjék egymást; a kölcsönös látogatásokkal az emberi és kulturális kapcsolataikat ápolják, valamint információik kicserélésével egymást minden társadalmi szinten támogassák.

Tát és Ebed (Szlovákia) önkormányzata között előbbivel lényegében azonos célkitűzéssel – kiemelve a magyar és szlovák emberek közötti együttműködésének elősegítését –, 2004-ben született meg a partnerségi okirat.

3.11 Dorog

Dorog nevének eredetét szláv gyökerekkel (drug: társ, barát), de személynévi eredettel is magyarázzák (Attila hun király vezérének nevéből). Okleveles említései a magyar középkori hagyomány szerint több alakban is előfordulnak: 1181-től Dorogh, Durug, Durugd, Drug, Durk, Dorok, Borok változatai ismertek.

Itt haladt át az Aquincum (Óbuda) és Brigetio (Szőny) közötti hadiút, jórészt ma is ennek nyomvonalát követi a 10-es számú főút. Fontos utak találkozási pontja a település mai központja: a hadiútról délnek és északnak (Székesfehérvár és Esztergomon át a Felvidék – általuk pedig Európa minden égtája – felé) messzire eljuthatott a vándor. Ha jelentősége csökkent is, de forgalma napjainkig erősen növekszik földrajzi helyzetéből következően.

A település lakosai számához (12 203 fő) képest viszonylag kis saját területtel rendelkezik (1155 ha).

A nyilvántartott álláskereső aránya a vizsgált városok között a legmagasabb (4,2 %), de így is messze az országos átlag alatt marad.

Dorog nevéhez alapvetően a szénbányászat kötődik. A bányászat első írásos emléke 1781-ből származik. Jelentős mennyiségi felfutása az 1950-es évekre, majd egy másik, kisebb növekedés az 1970-es évek végére tehető (eocén program). A település környékén nyitott bányák közül az 1990-es évekre a Lencsehegy maradt az egyetlen üzemelő bánya, a többit bezárták és betömedékelték. Lencsehegy 2004-ben zárt be, ezzel megszűnt ez a tevékenység.

3.11.1 Ipari Park

A Dorogi Ipari Park mintegy 50 kilométerre van a legközelebbi autópályától, az M1-estől, a 10-es számú fő közlekedési út pedig a park mellett halad el. Az ahhoz legközelebbi folyami teherkikötő Komáromban van, amely ugyancsak 50 kilométer-re található, és ugyanekkora távolságra van a legközelebbi repülőtér is: Ferihegy.

Területe: 70 ha, ebből tulajdon 61 ha, eladott terület 16,8 ha (SANYO)

Elektronikai, feldolgozóipari, kereskedelmi és fémmegmunkálást végző cégek betelepülését preferálja többek között a Dorog Város Térség- és Gazdaságfejlesztő Környezetvédelmi Ipari Parkot üzemeltető kht. A parkban jelenleg három vállalkozás folytat tevékenységet, köztük az 1200 dolgozót foglalkoztató Sanyo Hungary Kft. Az üzemeltető céljai között szerepel kis- és középvállalkozások betelepítése is.

A zöldmezős dorogi ipari parkban többek között elektronikai, feldolgozóipari cégek, valamint kereskedelmi társaságok letelepedését preferálja a park üzemeltetője. Ugyanakkor például a

kohászati-nukleáris tevékenységet, a vegyianyag-gyártást és a sugárfertőző tevékenységet kizárják a területről.

A 17 százalékban önkormányzati, 24-ben külföldi, 59-ben pedig magántulajdonban lévő ipari park infrastruktúrája a betelepültségnek megfelelően részben kiépített; ezt az igények szerint bővíti a tulajdonos. Az iparterületnek egyelőre nincs közvetlen vasúti kapcsolata. Az infrastruktúra fejlesztésére eddig 470 millió forintot fordítottak, amelyből 120 millió a tulajdonosi kör saját forrása volt, a többi különféle állami támogatás.

Mintegy 30 milliárd forintot fektettek be mostanáig a dorogi ipari parkban az ott letelepedett vállalkozások. A beruházók között van a mobiltelefon akkumulátorokat és szárazelemeket gyártó japán érdekeltségű Sanyo Hungary Ipari és Kereskedelmi Kft., továbbá az ingatlan-bérbeadással és üzemeltetéssel foglalkozó Technology Center, valamint az elektronikai alkatrészek gyártását végző Selcom Magyarország Elektronikai Kft.

Az önkormányzat differenciált adókedvezményben részesíti a beruházókat.

Jelenleg 10 év adómentességet élvez az a vállalkozás, amely

- 5 milliárd Ft fölötti nagyságrendben ruház be, és
- minimum 300-400 fő új munkaerő foglalkoztatását tervezi.

3.11.2 Dorog és térsége

A környezet minőségét a természeti és épített környezeti elemek, a település gazdasági szerkezete, infrastrukturális adottságai együttesen határozzák meg.

A kistérség környezeti állapotát kedvezőtlenül befolyásolták a környék bányái, amelyek elsősorban a felszín alatti vizeket szennyezik, pusztítják. A többségében lejtős talajokon a mezőgazdasági művelés tette tönkre, az öntözés céljára kialakított vízfolyások nagymértékben hozzájárultak a művelhető talajréteg eróziójához, tápanyagkészletének csökkenéséhez, így mára a barnamezős területek kerültek túl-súlyba. A környék ipari üzeimei által kibocsátott anyagok, és a vegyszeres gazdálkodás oly mértékben szennyezték el a felszíni vizeket, hogy a környék patakjainak vize nemcsak ihatatlanná, de veszélyessé vált, több patak vize gyakorlatilag minden vízminőségi komponens csoport alapján V. osztályú, rendkívül szennyezett. A légszennyezettség szintén jelentős, a kistérségben és a kistérség közelében működő ipari üzemek által kibocsátott szennyezőanyagok következtében. A 2006-os évtől újabb környezetvédelmi problémákat vet fel a kistérség területén, hogy a működő 8 dögkút bezárása után az állati hulladék begyűjtése és ártalmatlanítása egyelőre megoldatlan.

A településeken az elmúlt tíz évben történt nagyberuházásokkal a szűkebb környezet védelme érdekében történt némi előrelépés, de a környezet megóvása, helyre-állítása további folyamatos erőfeszítéseket igényel.

A gazdaság és település viszonylatában is egy igen erőteljes átalakulás megy / ment végbe, amennyiben korábban a nehézipar, a gépipar vagy a mezőgazdasági termeléssel való összefüggések igen erőteljesek és nyilvánvalóak voltak, addig ezek közvetlen hatása, napjainkban csökkenőben van, viszont növekszik a terciér szektor jelentősége.

Az *ipar térszerkezetére* jellemző, hogy a vidéki ipar részben a természeti erőforrásokra épült, részben a közlekedési centrumokban lévő nagyobb városokra települt. A politikai-gazdasági rendszerváltás után megvalósult beruházások és a gazdaságtalan tevékenységek visszafejlődése sem volt képes lényegesen befolyásolni az ipar területi arányait, sőt a korábban kiegyenlítődő ipari fejlettségi különbségek tovább nőttek. A gazdaság többelemű válságából kilábaló kistérség húzó ágazata ismét az ipar. Ez azonban gyökeresen különbözik az előzőtől, mind szerkezetét, mind tulajdonosi struktúráját, mind szervezet-rendszerét, mind méret szerinti megoszlását tekintve.

Ezzel párhuzamosan bár csökkent, de még mindig jelentős az ipar szerepe a *foglalkoztatásban*. A kistérség szerkezetét korábban a bányászat, a gyógyszergyártás és az energiaipar határozta meg. Az elmúlt időszakban számos olyan iparág telepedett le (pl. Dorogra a SANYO), amely korábban nem vagy alig létezett. Az ipar megújulása részben a meglévő bázison (szakértelem, munkakultúra, helyi menedzsment, infrastruktúra), részben a hagyományostól eltérő igényeket támasztó új vállalkozások megtelepedésével történik.

A megye egyik legtöbb települését magába foglaló kistérségében működik a *vállalkozások* közel tizede, azon belül is ennek 38%-a Dorogon. A vállalkozói akti-vitás nem túl magas, átlagosan 74 vállalkozás jutott 2004-ben 1000 lakosra, szemben az országos 72-vel. A településeken kedvelt működési forma az egyéni vállalkozás, csupán Dorogon és Tokodon megközelíti, illetve egy kicsit meg is haladja a 30%-ot a kft-k és bt-k hányada. A jogi személyiséggel rendelkezők növekvő arányban dolgoznak kevesebb, mint 11 fővel, 13% körüli a 11-20 fő közötti létszámmal üzemelők hányada. A jogi személyiségűek közül legnagyobb részben iparral (4121 fő), kereskedelemmel és ingatlan-ügyletekkel foglalkoztak, ami az egy évvel ezelőtti Molltihez hasonlóan 30, 27 és 18% körül alakult. A jogi személyiséggel nem rendelkezők többsége (29%) kereskedelemmel foglalkozott, 16% iparral és ugyanannyi ingatlan-ügyletekkel, javítással kapcsolatos tevékenységet végzett.

A gazdasági-társadalmi átalakulással, az életszínvonal visszaesésével az *agrár-gazdaság* értékesítési lehetőségei a hazai és a korábbi szocialista piacokon romlottak, a termelés jövedelmezősége csökkent, a termelés mennyisége és a termelési színvonal is visszaesett a két évtizeddel korábbi szintre. A kárpótlási törvény során a településen jelentősebb földtulajdonok alakultak ki, azonban még nem alakult ki a mezőgazdasági kis- és középvállalkozói réteg. A megszerzett termőföldek zömét bérművelésre visszaadták, egy része műveletlen. A földtulajdon és földhasználat nem esik egybe. Az új földtulajdonosok nem rendelkeznek megfelelő mezőgazdasági gépparkkal, szakmai tapasztalattal és saját tőkével, melyre építve vállalkozást kezdenének.

A gazdaság domináns szektorát az elektronikai és mechanikai összeszerelés és a vegyipar (gyógyszer-gyártás) jelenti. Ezekben a gazdasági ágazatokban tevékenykedik Dorogon a Sanyo és a Richter Gedeon Vegyészeti Gyár Rt., amelyek a környék kisebb szolgáltatói, kis és középvállalkozói számára jelentős megrendelői forrást jelentenek – szállítás, informatika, alapanyag-, segédanyag-, eszközgyártás, elektronikai összeszerelés. A fenti multinacionális vállalatok és beszállítóik a kistérség aktív korú lakossága jelentős részének biztosítanak munkalehetőséget. További jelentős foglalkoztató- és termelőüzemnek számítanak a kistérségben a Rosenberg Hungária Kft., amely klimatechnikai berendezések gyártásával foglalkozik, az osztrák Baunit Kft., amely építőipari alapanyagokat gyárt, és a Dorogi Hőerőmű Rt., amely Dorog város távhőszolgáltatását is biztosítja. A francia ONYX Magyarország Kft., lakossági és ipari hulladékok égetéses megsemmisítésével foglalkozik, ezért gazdasági szerepe szintén jelentős. Az idegenforgalomban, mezőgazdaságban foglalkoztatottak száma, illetve az ágazatok termelőereje kevésbé jelentős.

A kistérség legfontosabb útja a 10-es számú Budapest-Dorog-Almásfüzitő állami főút. Ehhez csatlakozik Dorog központjában a 111-es számú Dorog-esztergomi főút, melynek dorogi átkelési szakasza jelenleg már nem visel átmenő forgalmat, mert néhány éve elkészült a Dorogot megkerülő 117-es számú főút, lehetővé téve a város kikerülését Esztergom felé.

Komárom-Esztergom megyében a kerékpáros forgalom mindig alacsony arányú volt (1985-ben 5,6%, országos átlag 10,2%). Ezt a topográfiai nehézségek, a viszonylag magasabb életszínvonal és a jó tömegközlekedési ellátottság együttesen eredményezték.

A 90-es évek megváltozott gazdasági körülményei és életszemlélete mind a napi életvitelben, mind pedig a szabadidős forgalomban előtérbe hozta a kerékpáros közlekedést. A kistérségben kerékpárút nem épült.

Pályázati forrásból készül a pilisi tematikus hegyi kerékpáros turistarendszer. A kijelölt turistaút keresztülhalad Kesztölc, Piliscsév, Dorog településeken is. A területen kerékpárút építés még nem, csak útvonal kijelölés történt, a már meglévő utakon. Jelenleg is készül egy hasonló kerékpárútvonal kijelölés, a Gerecse-hegységre alkalmazva, amely a HU-SK-UA Második Szomszédsgai Program Határon átnyúló környezetvédelem és közlekedés, Kis léptékű közlekedési és távközlési infrastruktúra kiépítésének támogatása keretében Interreg támogatásból fog megvalósulni. Ha Szlovákiában is kijelölésre kerülnek ilyen jellegű kerékpárutak, Esztergomon keresztül össze lehet majd kötni a két ország útjait.

A kistérséget két vasútvonal érinti. Mind a 2. sz. Budapest-Pilisvörösvár-Esztergom, mind pedig a 4. sz. Almásfüzitő-esztergomi vonal is B.1. besorolású egyéb fővonal, 40-60 km/ó engedélyezett sebességgel, dízelvontatással. A Nyugati pályaudvar és Esztergom között gyorsított személyvonatok is közlekednek, de ez is csak 37 km/ó sebességet jelent, ami még hazai viszonylatban is nagyon alacsony. A korábban Budapest-Esztergom-Komárom-Pozsony viszonylatban járatott nemzetközi személyvonatok az új menetrendi időszakban már nem közlekednek. A pálya felújításra vár, különösen a nyugati szakasz, amelyet a vízlépcső kapcsán építettek volna át. Rakodó pályaudvar található Leányváron és Tokodon.

Bár a dorogi kistérség területileg nem érintett a dunai vízi útban, a vízre terelhető áruk ebből a térségből is származhatnak. Indokolt ezért időnként áttekinteni a vízre terelhető áruk összetételét, mennyiségét, úti céljait és időrugalmasságát. Jelenleg tervezés alatt van egy teherkikötő Esztergomban, amely a dorogi kistérség települései számára is fontos lehet. A térség az INTERREG Közösségi Kezdeményezés pályázatán nyert támogatást a tervek és megvalósíthatósági tanulmányok elkészítésére, a kivitelezés előkészítő munkálataira.

Az esztergomi repülőtér elvileg Dorogot is kiszolgálja. Szükséges azonban mielőbb tisztázni, hogy a repülőtér a beépített területek fölé nyúló le- és felszállópályával milyen motoros forgalmat bír el, vagy ha szükséges, a körülmények milyen tengelyelforgatást vagy tengelyáthelyezést tesznek lehetővé. A repülőtér jelenleg gazdasági célokat nem szolgál, főleg sport és turisztikai igényeket elégít ki, ezért fejlesztést igényel. A dorogi kistérség számára gazdasági jelentősége akkor lenne, ha a repülőteret teherszállító kisgépek fogadására alkalmassá tennék.

3.11.3 Foglalkoztatási viszonyok

A társadalom struktúrájára nézve alapvető következtetések vonhatók le a lakosság foglalkozási szerkezetéből. Ebbe beletartozik a foglalkoztatottaknak a népességen belüli aránya, valamint a különböző foglalkozási ágak közötti megoszlás és természetesen az is, hogy milyen arányban vannak azok, akiknek adott időszakban nem jut munka, azaz munkanélküliek.

13. táblázat: Dorogi Kistérség Foglalkoztatási adatai

Megnevezés	1991	1995	2000	2005
Regisztrált munkanélküli	1681	1881	1204	1264
Ebből: pályakezdő	103	157	82	128
fizikai foglalkozású	1444	1571	953	1054
szellemi foglalkozású	134	310	251	210
Férfi	885	868	537	608
Nő	796	1013	667	656
Munkanélküliségi ráta (%)	9,6	10,0	7,1	7,0
Jövedelempótló támogatásra, rendszeres szociális segélyre jogosult		619	282	120
Közhasznú foglalkoztatottak			44	18

Forrás: Komárom-Esztergom Megyei Munkaügyi Központ Dorogi Kirendeltsége

A befektetési környezetre jellemző, hogy sok barnamezős terület van a dorogi kistérségben (pl. egykori Brikettgyár, 3,2 ha – rehabilitáció alatt, Tokodi Üveggyár, az egykori Lencsehegyi Szénbánya telephelye, Kesztölc stb.), melyeken leromlott épületek, infrastruktúra található, amik bontásra, vagy felújításra szorulnak. A mezőgazdasági területeknél is az egykori TSZ majorok elavult épületegyüttese várja az új befektetőket, de az adottságok miatt viszonylag alacsony áron értékesítik ezen területeket, mely pozitív szempont lehet egy befektető számára. Kevés zöldmezős beruházásra alkalmas terület van Dorogon és környékén (de pl. Ipari Park II. ütem. Zöldmezős terület 10 ha, Budapesttől 40 km-re, szabályozási terv készült a területre. A szomszédos területen van a SANYO Kft. telephelye, a területnél fut a Bp.-Esztergomi vasútvonal). Ezek elsősorban lakófunkciót szolgálnak majd, illetve ipari területként vannak kijelölve. Az önkormányzatok pozitív hozzáállása jellemző. A település-rendezési tervekben megfogalmazott céloknak megfelelő befektetőket szívesen

látják. A fentebb felsorolt gazdasági ágazatok vannak jelen a térségben, melyek jellemzően meghatározzák a befektetői környezetet is.

Dorog Wendlingen am Neckar (Németország) településsel tart fenn testvérvárosi kapcsolatot.

3.11.4 Tát és Esztergom / Dorog között (nem kutatott területen) említésre méltó

- Tokodaltárón: Rosenberg (The Air Movement Group)

A Rosenberg Hungária Kft. Tokodaltárón, Budapeستől 42 km-re, a 10. sz. főút mentén található. A cég 1989-ben alakult, ma 42 510 m² területen helyezkedik el. A gyártócsarnokok száma évről évre növekszik, az alapterület jelenleg 9800m².

- Tokodi Üveggyár (nagy kiterjedésű barna mező)

3.12 Esztergom

A Dunakanyar kapujában, Budapesttől 40 km-re, erdős hegyek koszorújában fekszik a nagy történelmi hagyományokkal és újabban korszerű autóipari bázissal is rendelkező város, fontos és gyümölcsöző szlovák kapcsolatokkal.

Még 2002-ben elkezdődtek annak a regionális logisztikai központnak a stratégiai tervezési munkálatai, amely a párkányi papírgyárral szemben, illetve az ipari parkban kerül kialakításra az elkövetkezendő években. A tervezési szakasszal párhuzamosan egyeztetések kezdődtek a teherkomp beüzemelésével kapcsolatban is, amely iránt élénk érdeklődés mutatkozott befektetői oldalról. A teherkompnak közvetlen kapcsolata lesz a párkányi teherhajó-kikötővel és Szlovákia második legnagyobb teherpályaudvarával. A komp tervezett üzembe állítása a további logisztikai fejlesztések előtt is megnyitná az utat: szükségessé válik egy-egy szállítási terminál kiépítése mindkét parton, valamint az esztergomi kikötőnek az ipari parkkal történő (táti út új 10-es elkerülő Suzuki út) összekötése. A várhatóan jelentős teherforgalmat indukáló beruházás elősegítheti az új 10-es út, valamint a Duna-híd megvalósítását elkészítő egyeztetési és szakmai munka felgyorsítását.

A célok elérése érdekében a 2003. decemberi testületi ülésen az önkormányzat kezdeményezte egy határon átnyúló vállalkozási-logisztikai övezet létrehozását.

Az övezet, mely a Lábatlantól Dorogon és Esztergomon át Párkányig húzódó iparosodott településsort foglalná magába, az intermodális logisztikai központ szolgáltatásainak kialakításához sikerrel pályázhat mind nemzeti, mind európai támogatásokért, egyben további befektetők számára teremt kedvező háttérfeltételeket. Az övezet operatív tervét a Phare CBC program által támogatott pályázat jóvoltából 2006 tavaszára készítette el egy szakértőkből álló csoport.

Az évtized második felében Esztergom közvetlen közelében az elképzeléseknek megfelelő logisztikai beruházások valósulhatnak meg. Ez az egyik legfontosabb feltétele a további iparfejlesztésnek is.

3.12.1 Foglalkoztatottság

Esztergom térségében az 1993-as csúcsot (20,6%) követően folyamatosan csökken a munkanélküliek aránya. 2005 végére 4,5 % alá esett a mutató. A tervezett gyárbővítések és az újabb cégek termelésének beindítása elvileg felszámolja a városban a munkanélküliséget. A tapasztalat azonban azt mutatja, hogy a döntően betanított munkára alapozott termelési

technika, valamint a csökkent munkaképességűek foglalkoztatásának gondjai miatt a strukturális munkanélküliség nem számolható fel teljes egészében.

Az Esztergomi Ipari Parkba települt cégek munkaerő-szükségletét mindazonáltal a város és vonzáskörzete már évek óta nem képes kielégíteni. Ezért az ide települt vállalatok mintegy 0 km-es körzetből „utaztatták” már 2000 előtt is a dolgozókat, sőt Kelet-Magyarországról érkező munkásokat is tudtak foglalkoztatni.

A Duna túlsó partján a 90-es évek közepére súlyos recesszióba süllyedt párkányi Déli Régióból szintén megjelentek a munkavállalók a Suzukiban, a híd újjáépítésének megkezdésével. Már ebben az időben 100 szlovákiai munkavállalót foglalkoztatott az autógyár. A Párkányban és környékén regisztrált 3 %-os munka-nélküliségi arány (mely egyes települések esetében a 60%-ot is elérte) folyamatos munkaerő-utánpótlást látszik biztosítani az esztergomi fejlesztésekhez.

A híd átadása, valamint a magyar-szlovák munkavállalói kontingensnek (többek között a Suzuki-vezetés lobbizásának köszönhető) 2001-es bővítése lehetővé tette, hogy a cég az év végére már 300 szlovák állampolgárnak adhasson munkát. Ma Esztergomba már kétezernél is többen járnak át dolgozni a Duna túlsó partjáról, ahol még 2005 végén is 20% felett volt a munkanélküliségi ráta.

Mindez jelzi, hogy a híd megléte tartósan képes biztosítani az emberi erőforrást az esztergomi iparfejlesztési elképzelésekhez.

3.12.2 *Ipari Park*

Az Esztergomi Ipari Park kiterjedése a közelmúltig 104 hektár volt, mely egy északi és egy déli területre oszlott. Az ipari park kialakulásában meghatározó szerepe volt a Magyar Suzuki Rt.-nek, mely a város déli részén, a korábbi Labor MIM „C” telep és az annak helyén létrejött kis cégek szomszédságában 1991-ben gyárat épített.

Az azóta bekövetkezett többszöri fejlesztés eredményeként a Suzuki 2006-ra a 2002-es 88 000 autóról 170 000-re növelte az éves termelését, majd 2007-től már 200 000 autó készül évenként az esztergomi gyárban, a távlati cél az évi 300 000 jármű. Ehhez a bővítéshez a vállalati újabb 1 hektáros területet vásárolt a várostól. A dolgozói létszám a II-es gyáregység beindítását követően megközelítette a 4000 főt.

2002-ben a japán autócégek közötti verseny alakulásának köszönhetően döntés született egy új rallye-autó kifejlesztéséről. A Suzuki Ignis VrC-ket szintén Esztergomban gyártja a Suzuki Sport Kft. A cég a tervező mérnököket Európából és Japánból hozta Esztergomba.

A világszínvonalú gyáróriás várható fejlesztéseit is szem előtt tartva a város 1994-ben döntött a Suzuki által fémjelzett északi terület mellett egy déli ipari övezet kialakításáról.

Ezt az újabb területet a Suzuki út választja el az északitól. Itt telepedett le 1994-ben az AMP (ma TYCO), majd 1997-ben a Fotex Optika Kft. (helyén ma a Habasit Kft. található). Az üzemekhez főként a vállalatok saját beruházásában kiépült az elektromos és a gázvezeték-hálózat.

1997-ben a déli terület elnyerte az Ipari Park címet, amelyhez rövidesen hozzácsatolták a Dobogókői út mentén elhelyezkedő tartalék területet is. Az 1997-ben vállalt fejlesztési beruházások azonban nem kezdődtek meg. A város és a Suzuki között a helyi adó mértékét érintő vita perré alakult, így újabb vállalatok betelepülésére, és ezért a fejlesztéshez szükséges forrásokra sem lehetett számítani. Az évezred utolsó éveiben csak egy kisebb Suzuki-beszállító, az IMAG (ma: Rába) indította meg-termelését a multinacionális cég szomszédságában.

A pereskedés és az általa kiváltott rossz légkör nemcsak az autógyári fejlesztéseket gátolta, hanem újabb beszállítók letelepedése előtt is elzárta az utat. 2000-ben gyökeres változások indultak meg az esztergomi iparfejlesztés területén. Létrejött a peren kívüli megegyezés a Suzukival.

A Suzuki beszállítói bázisának megerősítése céljából alakult meg Magyarország első autóipari klasztere, és megkezdődött az Ipari Park 3 éves közműfejlesztési programja.

Mindezek eredményeként a meglévő hat vállalkozás után újabb 13 vásárolt, illetve foglalt le területet, gyárbővítést hajtott végre a TYCO és a Suzuki. Az Esztergomi Ipari Park területe a rendezési tervnek megfelelően 2005-ben több mint kétszeresére (246 hektárosra) nőtt. Esztergom ma vonzó befektetési célpont, a Mária Valéria hídon Szlovákiából érkező munkaerő pedig tartósan biztosíthatja az érdeklő befektetők munkaerő igényét.

Az Esztergomi Ipari Park kiterjedése a közelmúltig 104 hektár volt, mely egy északi és egy déli területre oszlott. Az ipari park kialakulásában meghatározó szerepe volt a Magyar Suzuki Rt.-nek, mely a város déli részén, a korábbi Labor MIM „C” telep és az annak helyén létrejött kis cégek szomszédságában 1991-ben gyárat épített. A világszínvonalú gyáróriás várható fejlesztéseit szem előtt tartva a város 1994-ben döntött a Suzuki által fémjelzett északi terület mellett egy déli ipari övezet kialakításáról. Ezt az újabb területet a Suzuki út választja el az északitól. Itt telepedett le 1994-ben az AMP (ma TYCO), majd 1997-ben a Fotex Optika Kft. (helyén ma a Habasit Kft. található). Az üzemekhez főként a vállalatok saját beruházásában kiépült az elektromos és a gázvezeték-hálózat.

1997-ben a déli terület elnyerte az Ipari Park címet, amelyhez rövidesen hozzácsatolták a Dobogókői út mentén elhelyezkedő tartalék területet is. Az 1997-ben vállalt fejlesztési beruházások azonban nem kezdődtek meg. A város és a Suzuki között a helyi adó mértékét érintő vita perré alakult, így újabb vállalatok betelepülésére, és ezért a fejlesztéshez szükséges forrásokra sem lehetett számítani. Az évezred utolsó éveiben csak egy kisebb Suzuki-beszállító, az IMAG (ma: Rába) indította meg termelését a multinacionális cég szomszédságában. A pereskedés és az általa kiváltott rossz légkör nemcsak az autógyári fejlesztéseket gátolta, hanem újabb beszállítók letelepedése előtt is elzárta az utat.

2000-ben gyökeres változások indultak meg az esztergomi iparfejlesztés területén. Létrejött a peren kívüli megegyezés a Suzukival. A Suzuki beszállítói bázisának megerősítése végett megalakult Magyarország első klasztere, és megkezdődött az ipari park 3 éves közműfejlesztési programja. Mindezek eredményeként a meglévő hat vállalkozás után újabb 13 vásárolt, illetve foglalt le területet, gyárbővítést hajtott végre a TYCO és a Suzuki. Az Esztergomi Ipari Park területe a rendezési tervnek megfelelően 2005-ben több mint kétszeresére (246 hektárosra) nőtt.

Az első új nagy beszállító: a Diamond Electric Kft.

2000-ben és 2001-ben két kisvállalat is betelepült az ipari parkba: a kocsikerék-összeszereléssel foglalkozó magyar–német D&V Logistics 2000 Kft., valamint a gumiköpenyeket és gumihevedereket gyártó osztrák Habasit Hungária Kft. A két vállalat dolgozói létszáma alacsonyabb, mindamelllett jelentős árbevételükkel és a pozitív példával segítségére vannak városunknak. Előbbit 2003-ban a szintén Suzuki-beszállító, japán Sumitomo Kft. vásárolta meg.

Az ugyanebben az időben kétszeresére növelt gyár dolgozói létszáma is jelentősen emelkedett, mára meghaladta a 60-at. A fenti két kisebb céget követően újabb hat (a Ger-Dach Kft., a Pan Mont Kft., a Sped Pack Kft., az SZTTE Kft., a Tari-Prod Kft., majd a Neuser Kft.) vásárolt, illetve foglalt le területet az ipari parkban, melyek több száz embernek adnak majd munkát. Az autógyári alkatrészgyártással és összeszereléssel foglalkozó Tari-Prod 2003 végére építette fel üzemét a Suzuki szomszédságában. Ezzel párhuzamosan az alkalmazotti létszám is emelkedett. A Pan-Mont Kft. 700 m-es üzemében 2007 végén indult meg a termelés. A Neuser Kft. a Ramampa Kft.-vel közösen bérbe adandó csarnok építését kezdte meg 2005 végén.

2001. november 9-én avatta új, korszerű üzemét az Alcufer Ipari, Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. A hulladékkezeléssel és szállítással foglalkozó cég hat hónap alatt alakította ki az új, gépesített válogatórendszerrel felszerelt gyárat.

Esztergom ma vonzó befektetési célpont, a Mária Valéria hídon Szlovákiából érkező munkaerő pedig tartósan biztosíthatja az érdeklődést.

3.12.3 Vízi közlekedés, kikötők

Esztergomot hetente több mint 100 szállodahajó és több kirándulójó érinti. Eddig az ezeken a hajókon érkező turisták városon belüli mozgását jó esetben az utaztató vagy a vele kapcsolatban álló magyar idegenforgalmi cég intézte. Rossz esetben senki. Ennek is köszönhető, hogy a látogatók után a városnak minimális bevételei keletkeztek csupán. Az utasok fogadásának feltételei sem mondhatóak ideálisnak.

A Magyar Kikötő Fejlesztő és Hajózási Üzemeltető Rt.-vel közösen 83 millió forintos törzstőkével létre hozott Esztergomi Port Kft. 2006 februárjában és áprilisában egy-egy új úszótalpat helyezett üzembe a Mária Valéria híd mellett és a Molnár sornál, a nyár folyamán pedig a Prímás-sziget csúcsánál. Itt tervezik fogadni a jövőben az üdülőhajókat.

Esztergomban jelenleg a Hotel Esztergom által kiépített stégrendszerrel lehet jachtokkal kikötni. A toldozott-foldozott kikötő azonban további szolgáltatásokat nem nyújt. A városvezetés szándékai szerint a kulturált megjelenésű kishajókikötő épül a következő években. Ez a kikötő már rendelkezni fog utastájékoztató rendszerrel, üzemanyag-töltő-állomással és megfelelő kiszolgáló infrastruktúrával. Az új kikötőrendszert szintén a hajózási vállalat építi ki a szigetcsúcs és a Bottyán híd közötti Kis-Duna-szakaszon. Kishajókikötő létesül a szentgyörgymezői lakóparkhoz tartozó Duna-parton is.

A Tāti-szigetek, a Helemba-sziget és a Törpe-sziget tervezett rehabilitációja nem kizárólag környezetvédelmi kérdés: a vízi turizmus következő bázisául szolgál majd.

RO-RO-komp a szénrakodónál

Esztergom és Párkány képviselő-testülete 2002 tavaszán támogatásáról biztosította a túlpartról érkezett kezdeményezést, melynek célja a szénrakodó és a párkányi papírgyár között egy teherkomp létesítése volt.

A Suzuki nyugati és távol-keleti beszállítói ugyanakkor vasúton juttatják el Duna-zerdahelyre az alapanyagokat, alkatrészeket, ahonnan kamionok szállítják azokat Esztergomba. A párkányi vasútállomásról ipari vágány vezet a kikötőbe, ahonnan a teherkomppal jóval olcsóbban lehet eljuttatni a szállítmányokat az esztergomi gyárba. Mára a teherkomp

megvalósítása a közeljövő – finanszírozási megoldással, engedélyezési tervekkel alátámasztott – programja.

A jövő legnagyobb projektje lehet párkányi hídtól nyugatra eső, lehetséges új híd, az V/c-vel jelzett északi-déli európai korridor átkelőhelye, melynek célja a Baltikumot a Balkánnal (az északi kikötőket a déliekkel) összekötő transzkontinentális tengely részévé válni.

Így várható tengelykapcsolatként fejlődik majd a – Zsolna-Pozsony-Ljubjana-Trieszt vonal az M86, M9 és M7, M70 (IV-es folyosó) gyorsforgalmi utak magyarországi felhasználásával, illetve – a Zsolna-Besztercebánya-Budapest-Ploce vonal, az M2 (TINA út) és M6–M56 (V/C folyosó) gyorsforgalmi utak magyarországi felhasználásával.

Az ország közepén vezethető É–D-i páneurópai tengely súlyának az ad realitást, hogy a Duna (VII-es folyosó), a Ferihegyi repülőtér, a vasútvonal-kompenzáció és az V/C folyosó (M6) együttesével, egy, a térségben egyedülálló kombinált közlekedési csatorna alakulhat ki.

Ha megvalósul, közvetlen összeköttetés jön létre Riga és Ploce kikötője között.

3.13 Termelési, fejlesztési kooperáció

3.13.1 Esztergom: Autóipari Klaszter

A globalizáció előrehaladtával felértékelődnek azok a periférikus térségek, amelyek az iparfejlesztésből korábban kimaradtak. Ezzel párhuzamosan megváltozik a termelés térbeli eloszlása is: a centrális szerkezetű rendszerek helyét a hálózat-szerűek váltják fel. Ez a gyakorlatban a policentrikus (több központú) termelési modellek kialakulásához vezet. Ennek megfelelően egy multinacionális cég a világ különböző pontjain egyenrangú vállalatokat hoz létre, melyekhez térbelileg elérhető közelségből szervezi meg a beszállítói láncokat.

Egy-egy nagyvállalat így 10–20 közepes és akár 100 kis méretű vállalatot is képes eltartani. A kisvállalkozások által megtermelt alkatrészek, nyersanyagok vagy közvetlenül, vagy a közép vállalatokon keresztül kerülnek be a gyárba.

Ez az új termelési modell hívta létre az utóbbi évtizedben igen népszerűvé vált klasztereket. A Suzuki kezdeményezésére, a város jelentős támogatásával, a Regionális Fejlesztési Holding és a Magyar Vállalkozásfejlesztési Alapítvány közre-működésével 2001. november 21-én Esztergomban alakult meg Magyarország első klasztere. Az egyesülés célja az autógyárhoz kapcsolódó beszállítók tevékenységének összehangolása, a meglévő alvállalkozók erősítése, kisebb vállalatok letelepítése.

Ezen túlmenően a klaszter feladata lett az Esztergomi Ipari Park további fejlesztésének támogatása is, nem utolsósorban az autóiipari jelleg folyamatos erősítése mellett.

3.14 További barna mezők:

- Tokodi Üveggyár: 2531 Tokod, Patak sor 6. (bezárt 2002-ben)
- Potenciális: Nyergesújfalú Eternit (jelenleg raktárnak és üzemcsarnoknak ad bérbe jelentős területeket)
- Dorog: A Richter Gedeon, illetve a Dorogi Erőmű területén sok felhagyott terület látható

3.15 Összefoglaló, elemző megállapítások

A vizsgált települések és/vagy térségük közös jellemzői:

- Jelentős ipari kapacitásokkal rendelkeztek, vagy rendelkeznek
- A főként rendszerváltozás előtt ide telepített ipari kapacitások egy része megszűnt (pl. Almásfüzitői Timföldgyár, Tokodi Üvegyár, Ácsi Cukorgyár), nagy barna mezőket hagyva hátra.
- A barna mezők felszámolására az esetek döntő többségében reménykeltő kezdeményezések jelentek meg, részben önkormányzati, részben vállalkozói háttérrel. Ezek egy részének megvalósulása folyamatban van.
- A korábbi szocialista nagyvállalatok más része átalakult, esetleg azóta többször is, mind a tulajdonosi kör és szerkezet, társasági forma tekintetében, de esetenként a gyártási technológiát és/vagy termékkört illetően is (pl. Magyar Viszkóza → Zoltek Zrt.).
- A vizsgálatba vont városok mindegyikében létesült Ipari Park, ezek egy része már közel a telítettséghez működik (Esztergom, Komárom), más részükben komoly befektetők működnek már, de még jelentős fejlődés előtt állnak, (Ács, Nyergesújfalú, Dorog), míg a fennmaradók megtették a kezdeti lépéseket.
- Szinte mindegyik iparvállalat küzd a közlekedési infrastruktúra problémáival, amennyiben mind a 10-es, mind a 11-es közúti főút túlterhelt, sem szélessége, sem vonalvezetése nem felel meg a kapacitásigényeknek, de a biztonságos közlekedés feltételeinek sem. Emiatt mindegyik település igényli elkerülő út létesítését, ez Tát térségében már megvalósult, több helyen jó előkészültségi állapotban van.
- Problematikus a vasúti közlekedés vonalvezetése, amely jelenlegi formájában több helyen akadályozza a Duna part ésszerű, főként turisztikai hasznosítását.
- A vízi személy és teherforgalom alig működik, bár minden érintett vezető fontosnak ítéli, s mindenütt vannak is törekvések kikötő létesítésre, helyen-ként csak személyforgalmi célokból, első sorban turisztikai okból, vagy a szlovákiai munkaerő jobb elérése okán.
- A települések mindegyike legalább kielégítő módon ellátott közművekkel, de többségük ellátottsága kifejezetten jónak mondható. Az ipari fejlődést elősegítheti a korábban kiépült közműhálózatok viszonylagos kapacitásbősége.

- A munkanélküliség a térségben messze alacsonyabb az országos átlagnál, 2-4 % között van. A fejlődő ipari kapacitások munkaerő szükségletét – sok esetben meghatározó módon – a túlparti szlovák települések, illetve a városok vonzáskörzete biztosítja. Ez utóbbi esetében a munkaerőszerkezet, illetve képzettségi szint az esetek többségében nem megfelelő. Komoly problémát okozhat, ha a szlovák gazdasági fejlődés eléri a határ menti településeket és a most onnan ingázó munkavállalók helyi munkalehetőséghez jutnak. Ez esetben súlyos munkaerő ellátási problémák léphetnek fel a magyar oldalon, egyben ez a helyzet a további ipari fejlődés akadályává is válhat.
- Közös jellemzőként említhető az Almásfüzitőn túli települések esetében, hogy gazdag természeti adottságaikat eddig nem tudták eléggé az idegenforgalom szolgáltatába állítani.
- Szlovákia csatlakozását követően tovább erősödtek a korábban is meglévő kapcsolatok a szemközti szlovák testvértelepülésekkel, melyek esetenként a hagyományos kulturális kapcsolatokon túl komoly gazdasági együttműködéssel egészültek ki. Ezekben az esetekben közös híd-, kompátkelők megvalósítására is sor került, illetve megvalósításukra nemzetközi egyezmények, közös pályázatok (INTERREG) születtek (Komárom, Esztergom), vagy jelenleg formálódnak.
- Vannak olyan települések, melyeket elkerültek a rendszerváltás előtti időszakok ipartelepítései (Tát, Dunaalmás, Neszmély), ezek – úgy tűnik – ma is idegenkednek ipari fejlesztések befogadásától, ugyanakkor eddig nem tudtak élni sikeres idegenforgalmi programok kidolgozásának lehetőségével, illetve az ehhez szükséges körülmények kialakításával. Ez utóbbi okaként sok esetben a Duna vízszintjének, a Dunában folyó kotrási, kavicsbányászati gyakorlatnak, Duna-ágak vízellátásának rendezetlenségét említik.

Kiemelésre érdemes „leg”-ek

A vizsgált településeken illetve körzetükben folyó ipari, vagy ahhoz kapcsolódó zöldmezős beruházások közül legnagyobb a Győr-Gönyű intermodális kikötő-fejlesztés, továbbá az ugyancsak Gönyű térségében folyamatban lévő E-ON erőmű beruházás, valamint kilátásba helyezett bio-üzemanyag termelő üzemek létesítése.

A beruházások részben állami, részben magántőkéből valósulnak meg, esetenként uniós pályázati források is megjelennek.

A legnagyobb barnamezős projekt az Almásfüzitői Timföldgyár helyén formálódó logisztikai és innovációs központ, melynek I. szakasza, az alapvetően a terület „kitakarítására”, a környezeti veszélyek elhárítására koncentráló, pályázati pénzekből megvalósuló projekt befejeződött. Jelenleg a további nagyívű elképzelések megvalósításához szükséges források felkutatása folyik, mind magánbefektetők körében, mind állami- és pályázati lehetőségek körében.

Kiemelésre érdemesnek tartom a Komárom és Esztergom önkormányzatának ötlet-gazdag fejlesztési programjait, melyek a leginkább figyelemre méltóak, támogatásra érdemesek, magántőke bevonására alkalmasak, és közös, magyar-szlovák fejlesztési együttműködésre – előkészítettségük okán - leginkább érettek.

A vizsgált térség legnagyobb olyan barnamezője, ahol – ismereteim szerint – még nincs kidolgozott elképzelés a hatalmas iparterület hasznosítására, rehabilitálására, a volt Tokodi Üveggyár.

A legnagyobb méretű, kapacitású és betelepültségű ipari parkkal Komárom és Esztergom rendelkezik.

A térség legnagyobb problémái: maga a Duna, mindennemű rendezetlenségével (vízszint, mederproblémák, vízminőség, kikötőhiány, vízi személy- és teherforgalom, vízpart elhanyagoltsága, vasúti vonalvezetés, stb.) együtt, a rossz közúti infrastruktúra, a máris meglévő, de a jövőben fenyegető méretű mennyiségi és strukturális munkaerő hiány.

A legnagyobb, mindkét esetben nemzetközi összefogással megvalósuló hídprojektek Komáromban és Esztergomban alakultak ki.

A legnagyobb kikötőprogramokat Gönyű és Esztergom térségében valósítják meg.

Legmeglepőbb tapasztalat számomra, hogy a polgármester személyisége, kreativitása, vagy annak hiánya milyen erősen meghatározó a település életére, fejlődésére hivatali időszaka idején. Innovációs képessége, nyitottsága többnyire már a település honlapjáról – annak színvilága, információtartalma- és szerkezete alapján – is érzékelhető.

Fenti megállapítások mindegyike utal arra, hogy a folyamatban lévő, illetve tervezett változások – ha némelyikük nem is közvetlenül, de erős közvetett – hatással vannak a Duna Felső Szakaszaának hagyományos ipari tengelyeire, azok sorsára, fejlődésére, visszafejlődésére, átalakulására. Úgy tűnik, hogy az olyan fejlesztések, amelyek lényegi funkcióváltással járnának együtt, csak nagyon lassan, óvatosan valósíthatók meg, az ipari

kapacitások, kultúra gyors, erőltetett leépítése esetén nem lenne biztosítható a vizsgált területen élő lakosság eddig elért életminősége.

IRODALOMJEGYZÉK

- A Közép-Dunántúl területfejlesztési koncepciója. Egyeztetési anyag. Közép-Pannon Regionális Fejlesztési Rt, Székesfehérvár. 1998.
- A közép-európai, a Duna menti és az adriai térség integrált területfejlesztési stratégiája. Policy Option Paper. Tér és Társadalom 1999. 1–2. 195–251. o.
- Az Interreg III. B közösségi kezdeményezés közép-európai-adriai-dunai-délkelet-európai térségre (CADSES) vonatkozó programja 2000–2006. Tervezési Dokumentum. 2001.
- Baranyi B. (2004) A határmentiség dimenziói. Magyarország és keleti államhatárai. Dialóg Campus Kiadó. Budapest–Pécs.
- Beluszky P.– Győri R. (2005) Magyar városhálózat a 20. század elején. Dialóg–Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Dosch, F., Görmar, W., Hachmann, V., Müller, A., Schafer, N., (2005) Transnationale Zusammenarbeit zur Raumentwicklung – Fünf Programme auf dem Weg. Ein vergleichender Überblick. Informationen zur Raumentwicklung 11–12. sz. 657–674. o.
- Enyedi Gy. (1996) Regionális folyamatok Magyarországon az átmenet időszakában. Ember, település, régió. Budapest.
- Erdősi F. (1998) A transz-európai hálózatok hatása a területi fejlődésre. Tér és Társadalom 3. 27–50. o.
- European Spatial Development Perspective. Towards balanced and sustainable development of the territory of the European Union. Working Paper for discussion in the CSD Meeting 11/12 March 1999 in Brussels.
- Fleischer T. (2001) Régiók, határok, hálózatok. – Tér és Társadalom. 3–4. 55–67. o.
- Gorzalak G. (1995) Regional and Local Potential for Transformation in Poland. Regional and Local Studies 14. European Institute for Regional and Local Development, Warsaw.
- Görmar, W. (2005) Wer kooperiert wem in transznationalen Projekten? Informationen zur Raumentwicklung 11–12. sz. 675–681. o.
- Hansen, N. (1983) International Cooperation in Border Regions: an Overview and Research Agenda. – International Regional Science Review. 8. 456–477. o.
- Hardi T. – Mezei I. (2003) Királyhelmectől Somorjáig: Eurorégiók a szlovák–magyar határon. – Falu-Város-Régió. 8. 16–18.o.
- Hardi T. – Pap N. (2006) Az államhatár megvonások hatása a Kárpát-medence és a Nyugat-Balkán városhálózatára – példák. – Pap N. (szerk.) A Balatontól az Adriáig. Lomart Kiadó, Pécs. 241–251.o.

- Hardi T. (1999) A határ és az ember. – Nárai M.–Rechnitzer J. (szerk.) Elválaszt és összeköt – a határ. MTA RKK, Pécs–Győr. 159–189. o.
- Hardi T. (2004) Az államhatáron átnyúló régiók formálódása. – Magyar Tudomány. 9. 991–1001. o.
- Hevesi Attila – Kocsis K. (2003) A magyar–szlovák határvidék földrajza. Lilium Aurum, Dunaszerdahely..
- Horváth Gy. (szerk.) (2004) Dél-Szlovákia. Sorozatcím: A Kárpát-medence régiói 2. MTA RKK–Dialog Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Illés I. (2002) Közép- és Délkelet-Európa az ezredfordulón. Átalakulás, integráció, régiók. Dialog Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Kovács E. (2000) Regionális tagozódás Szlovákiában. – Tér és Társadalom. 2–3. 239–244. o.
- Kovács Z. (1990) A határ menti területek központhálózatának átalakulása az első világháború utántól napjainkig. – Földrajzi Közlemények. 1–2. 3–16. o.
- KSH (2004) A kistérségek fejlettségi különbségei. – Kartogramm. http://portal.ksh.hu/portal/page?_pageid=37,411890&_dad=portal&_schema=PORTAL
- Magyarország nyugati határ menti régiójának komplex területfejlesztési koncepciója. Pylon Kft, Budapest. 1998.
- Martinez, O.J. (1994) The Dynamics of Border Interaction: New Approaches to Border Analysis. – Schofield, C.H. (ed.) Global Boundaries (World Boundaries Series 1). Routledge, London–New York, 1–15. o.
- Mezei I. (2006) Vonzáskörzetek és határok a magyar–szlovák határ mentén. – Lelkes G.–Tóth K. (szerk.) Nemzeti és etnikai kisebbségek Szlovákiában. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja. 107–196. o.
- Novotny G. (2007) Határon átnyúló regionális hálózatok Európában. – Buday-Sántha A.–Lux G. (szerk.) Évkönyv 2006. PTE KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola, Pécs. 385–408. o.
- Országos Területfejlesztési Koncepció 1998, 2005.
- Projekte der Stadt Wien zur Europäische Union-Erweiterung Interreg. Europäische Union, Wien. 1998.
- Prospective et Territoires. DATAR. Paris, 1991.
- Rechnitzer J. (1998) A területi stratégiák. Dialog Campus, Budapest–Pécs.
- Rechnitzer J. (1999) Határ menti együttműködések Európában és Magyarországon. – Rechnitzer J.–Nárai M. (szerk.) Elválaszt és összeköt a határ. MTA RKK, Pécs–Győr, 9–72. o.

- Rechnitzer J. (1997) Eurorégió vázlatok a magyar-oszták-szlovák határ menti térségben. *Tér és Társadalom* 2. 29-54.o.
- Rechnitzer J. (1998) *A területi stratégiák*. Dialóg-Campus Könyvkiadó, Budapest-Pécs.
- Rechnitzer János (1999) *Határ menti együttműködések Európában és Magyarországon*. – Rechnitzer János, Nárαι Márta (szerk.) *Elválaszt és összeköt a határ*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs-Győr, 1999. 9–72. o.
- Sikos T. T.– Tiner T. (2007) *Egy város – két ország*. Komárom–Komárno. Selye János Egyetem Kutatóintézete, Komárom.
- Süli-Zakar, I. (2000) *A Kárpátok Eurégió szerepe az átalakuló Közép-Európa határon átnyúló kapcsolataiban*. *A magyar társadalomföldrajzi kutatás gondolatvilága*. – Abonyiné Palotás J.–Becsei J.–Kovács Cs. (szerk.) *A magyar társadalomföldrajzi kutatás gondolatvilága*. Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajzi Tanszék, Szeged. 193–210. o.