



Határ Menti
Innovációs Kft.

A Rába-Duna-Vág EGTC integrált területfejlesztési stratégiája



2013.05.10.

Tartalomjegyzék

Vezetői összefoglaló.....	3
I. A stratégia céljai.....	8
1. A tervezett fejlesztések elvi keretei.....	8
1.1. Egy adott térség fejlődését meghatározó tényezők hierarchiája.....	8
1.2. A területi kohézió elve.....	10
1.3. Az ágazati szempontok hátrásorolása.....	11
1.4. Az innováció elve.....	12
2. Fejlesztési forгатókönyvek.....	13
3. A stratégia célrendszere.....	16
3.1. Stratégiai célok.....	17
II. Tervezett beavatkozások.....	25
1. A területi kohézió erősítése.....	25
1.1. Belső közlekedési kapcsolatok fejlesztése.....	25
1.2. Határvárosi agglomerációk fejlesztése.....	33
1.3. Duna menti rehabilitáció.....	36
1.4. Transzkontinentális közlekedési kapcsolatok fejlesztése.....	45
1.5. Aktív részvétel az EUDRS programban.....	48
1.6. Kapcsolódás a metropoliszövezetek fejlesztési potenciáljához.....	59
2. Gazdasági kohézió erősítése.....	65
2.1 Integrált autóipari fejlesztések megvalósítása.....	65
2.2. Integrált vidékfejlesztési-agrárgazdasági és turisztikai fejlesztések megvalósítása.....	78
2.3. A befektetői intenzitás növelése az EGTC területén.....	84
3. A társadalmi kohézió erősítése.....	87
3.1. Társadalmi kapcsolatok fejlesztése.....	88
3.2. A határon átnyúló munkaerő-mobilitás fejlesztése.....	90

3.3.	Határon átnyúló szolgáltatások fejlesztése	96
3.4.	Az EGTC egységes megjelenítése a külső szereplők számára.....	98
4.	A Duna mente integrált fejlesztése (ITB)	100
4.1.	Az integrált területi beruházás (ITB).....	100
4.2.	Az ITB előnyei.....	101
4.3.	Az ITB és az EGTC	103
4.4.	Az integrált területi beruházás indokoltsága.....	104
4.5.	Az ITB megvalósítását segítő kedvező feltételek.....	105
4.6.	Az ITB-be integrálható projektkezdeményezések	106
4.7.	Az ITB megvalósítása	115
5.	Kohézió- és szinergiavizsgálat	116
III.	A stratégia megvalósításának keretei	124
1.	Partnerség	124
1.1.	Partnerek bevonása a tervezési folyamatba	126
1.2.	Partnerek bevonása a megvalósításba	127
1.3.	Partnerek bevonása az ellenőrzésbe és értékelésbe	128
2.	Finanszírozás	128
3.	Menedzsment	131
4.	Monitoring	132

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A stratégia céljai és eszközei

Az RDV EGTC megbízásából a Déli Régió Regionális Fejlesztési Ügynökség a CESCO közreműködésével 2012-ben készítette el az EGTC kohézióvizsgálatát. A dokumentum új módszertannal készült, célja nem az együttműködésben részt vevő megyei szintű területi-közigazgatási egységek vizsgálata volt, hanem arra fókuszált, hogy mely területeken gyenge, illetve hol erős a határon átnyúló együttműködést meghatározó területi, gazdasági és társadalmi kohézió. A jelen stratégia ezt a módszertant követve szintén azt tekinti elsődlegesnek, hogy az egész EGTC-s együttműködés legitimitását biztosító belső kohézió erősödjön, mivel ez teszi láthatóvá és indokoltá azt a stabil intézményi struktúrát, amit a csoportosulás jelent. Éppen ezért a stratégia átfogó célja az EGTC **határon átnyúló, integrált** fejlesztése. Nem célja a tagságot jelentő megyei és kerületi önkormányzatok sajátos belső fejlesztési szükségleteinek kielégítése.

A stratégia megvalósítását, az átfogó cél elérését befolyásoló tényezőknek három szintjét különítettük el (endogén, mezo és globális szint), és ezekhez mint kihívásokhoz igazítottuk a potenciális válaszokat, amelyek az egyes beavatkozási területeket határozzák meg.

A beavatkozásokat a szerint csoportosítottuk, hogy elsősorban a területi, a gazdasági vagy a társadalmi kohézió erősödését szolgálják-e. A kohézió- és illeszkedésvizsgálat mindazonáltal azt is célozza, hogy az egyes beavatkozásoknak a stratégia célrendszerén belüli szinergiáit is kimutassa.

Emellett elkülönítettünk egy integrált területi beruházást is (a Duna mente integrált fejlesztése), amely több kohéziós területhez is hozzájárul.

A stratégia harmadik fejezetében a megvalósítás feltételeit vizsgáltuk, a partnerség, a finanszírozás, a menedzsment és a monitoring szempontjából. Kiemelendőnek tartjuk, hogy a stratégia megvalósításának irányítását és ellenőrzését egy, a három szektor képviselőit egyesítő EGTC-szintű fejlesztési tanácsra bízánk.

A stratégia által szükségesnek bemutatott beavatkozásokról

A kohézióvizsgálat az alábbi főbb megállapításokra jutott, amelyekre a stratégia választ kíván adni.

1. Területi kohézió

Az RDV EGTC a Duna-makrorégió földrajzi középpontja, amely a Bécs–Budapest metropoliszövezetek között is félúton fekszik. Belső kapcsolatainak szervező elve maga a folyó, amely közös örökségként köti össze a szlovák és magyar kistájakat. A három főváros erős gravitációs hatást gyakorol a térségre, ami mostanáig inkább akadályozta, mint segítette az együttműködések kialakulását (a régió szereplői elsősorban a fővárosok irányába orientálódtak, nem egymás felé). A jelen stratégia elsődleges célja, hogy megrajzolja egy új típusú együttműködés kereteit, amely minden érintett fél számára előnyös kondíciókat biztosít ebben a tágabb földrajzi összefüggésrendszerben. Az RDV-régió belső viszonyait, a területi kohézió kereteit a természetes és funkcionális vonzaskörzetek és a normatív régióalkotó tényezők határozzák meg. A helyzetfeltárásban ezért megvizsgáltuk az RDV-térség városainak természetes gravitációs erejét, és azt állapítottuk meg, hogy az EGTC belső kohézióját azok a várospárok tudják leginkább biztosítani, amelyek a határsávban egyfajta összekötő kapocsként funkcionálnak (Győr-Nagymegyer, illetve a Nyitrai kerület csatlakozása esetén Komárno-Komárom, Párkány-Esztergom). A térségi kohézió vizsgálatának másik eszköze a funkcióvizsgálat. A megyeszékhelyek (Nagyszombat, Nyitra, Győr és Tatabánya) mellett kiemelkedő (átlag feletti) funkciószűrésűséget mértünk Sopron, Dunaszerdahely és Esztergom esetében. Ezek a városok várhatóan az EGTC életében is meghatározó szerepet fognak játszani. Az EGTC belső területi kohéziójának legfontosabb tényezője azonban az infrastruktúra, a hálózati kapcsolatok megléte vagy hiánya. A Nyitrai kerületet is magába foglaló régióon belül ma három közúti (Medve-Vámoszabadi, Komárno-Komárom, Párkány-Esztergom) és egy vasúti híd (Komárno-Komárom) található, utóbbit személyszállítási célokkal már nem használják. A rajkai (közvetlen Pozsonyt kiszolgáló) és a medvei híd közötti közel 60 km-es szakaszon az átkelés feltételei ma igen mostohák. A két határ menti régió közlekedési kapcsolatai horizontálisak, a vertikális hálózati kapcsolatok gyengék és alsóbb rendűek. A térségi integráció érdekében fejleszteni szükséges az infrastruktúrát és a ma nem létező szolgáltatási kínálatot is erősíteni kell. Ezek a tényezők erősíthetik a területi kohézió kialakulását, ezáltal a jelenleg elválasztottságban fekvő városok

közötti kapcsolatrendszer megerősödését, és így egyfajta együttes ellensúlyt képezhetnek a fővárosok elszívó hatásával szemben.

A fentiekre tekintettel a stratégia az RDV EGTC területi kohéziójának megerősítése érdekében elkülönítette a belső integrációt erősítő, valamint az EGTC mint önálló egész külső kapcsolatainak fejlesztését célzó beavatkozásokat. A területi kohézió erősítése érdekében bővíteni kell a belső kapcsolódási pontok sűrűségét, javítani kell a minőségüket, és fejleszteni szükséges közösségi közlekedést is.

Ezen kívül a határvárosi agglomerációk integrált fejlesztését, valamint az EGTC gerincét jelentő Duna menti térségek komplex kezelését is a területi kohéziót erősítő beavatkozásként mutatjuk be.

A kohézióvizsgálatban beazonosított makroregionális viszonyokhoz és nagyvárosi potenciálokhoz az RDV-nek is igazodnia kell. Ezt három beavatkozás segíti: a transzkontinentális közlekedési kapcsolatok javítása, az aktív bekapcsolódás az Európai Unió Duna Régió Stratégiájának megvalósításába, valamint a metropoliszövezetekkel történő együttműködés kereteinek kialakítása. Mindhárom beavatkozás önálló entitásként kezeli és jeleníti meg az RDV EGTC-t, amelynek külső területi kapcsolódásait bontják ki.

2. Gazdasági kohézió

A gazdasági kohézió vizsgálatának keretében áttekintettük a Duna két partjának gazdasági struktúrájában fellelhető párhuzamosságokat és komplementer elemeket. Előbbire jó példa az autóipar, amely mindkét országban hangsúlyos szereplőként van jelen. Az ehhez kapcsolódó képzések mégis párhuzamosan futnak, nincs integráció, s bár az alvállalkozók között vannak, amelyek mindkét oldal irányában szállítanak, egy szélesebb klaszterizációs folyamat nem indult meg, és egyelőre hiányzik a meglévő K+F-kapacitások közös kihasználása is. A szlovák és a magyar oldal eltérő fejlődési pályát futott be, és számos területen rendelkezik egymást kiegészítő adottságokkal (a turizmus, a mezőgazdaság, a képzési kínálat stb. terén), amelyek közös hasznosítása az RDV EGTC integrált fejlesztését segítheti. A tematikus integráció mellett az együttműködés a működő ipari parkok és logisztikai centrumok részvételével intézményi szinten is fejleszthető, közös befektetési-logisztikai övezetek kialakításával. A kutatás-fejlesztési kapacitások összehangolásával egy innovációs tengely is létrehozható a Bécs–Pozsony–Budapest

városhármas szomszédságában, a kedvező infrastrukturális adottságok kihasználásával. Kitörési pontként fogalmazzuk meg a zöldenergia területét is.

A turisztikai szolgáltatások megléte és kihasználtsága közötti jelentős különbségek azt jelzik, hogy e téren is érdemes a közös fellépés lehetőségét megvizsgálni.

A stratégia két endogén tényezőre építi az RDV EGTC belső gazdasági kohéziójának programját: a világon is egyedülálló autóiipari gyártási koncentrációra, valamint a régió nagy részét meghatározó mezőgazdasági és élelmiszer-ipari adottságokra, amelyek integrált kezelése a két metropoliszövezet árnyékában különösen fontos lesz. Az agrárgazdasághoz és a vidékfejlesztéshez kapcsolódó konkrét projekteket az ITB-be építettük be.

A belső adottságok közös fejlesztése mellett külön beavatkozást javasoltunk az EGTC egységes „külpiaci” megjelenésére vonatkozóan.

3. Társadalmi kohézió

A demográfiai viszonyok tekintetében a szlovák oldal kedvezőbb helyzetben van, itt egyelőre magasabb az aktív korúak és a fiatalok aránya, mint a Dunától délre eső területen, amelynek az öregedési indexe magasabb. Ugyanakkor mindkét térségbe erős a bevándorlás, mivel a keleti országrészekben nincs elegendő munkalehetőség, itt viszont relatív munkaerőhiány alakult ki a 2000-es évek végére. A natalitási mutatók mindkét régióban egyre rosszabbak, így csak az odavándorlásoknak köszönhetően nem alakult ki drasztikusabb népességfogyás.

Az elmúlt évtizedben élénk munkaerőmozgás alakult ki a határon át is, mivel a dél-szlovákiai járásokat jórészt elkerülték a nagyobb befektetők, míg a magyar oldalon éppen a Duna mentén alakult ki egy fejlett ipari zóna. A 2007-es, közel 20000-es ingázói létszámhoz képest a válság óta (részben az időközben megindult szlovák iparfejlesztésnek köszönhetően) a szlovákiai munkaerő részesedése jelentősen csökkent, számuk 2009 végén már nem érte el a 8000-et. A dél-szlovákiai régió relatíve kedvezőbb foglalkoztatási mutatóihoz mindazonáltal a magyar térségek munkaadói is hozzájárulnak, s ez megfelelő alapot teremt egy közös foglalkoztatási-képzési integráció kialakításához.

Mind a munkaerőpiac, mind a régió belső társadalmi kohéziójának erősítésében meghatározó szerepet játszik a szlovákiai magyar közösség, amely egyfajta közvetítőként segítheti az

együttműködés megerősödését. Ugyanezt a funkciót látják el a testvér-települési kapcsolatok és a térségi együttműködések (eurorégiók, EGTC-k).

A kohézióvizsgálat megállapításait figyelembe véve a társadalmi kohéziót négy területen látjuk erősíthetőnek. Egyrészt szükségesnek találjuk a belső társadalmi kapcsolatok bővítését és intenzitásának növelését; másrészt az EURES T-Danubius által folytatott, a munkaerőpiac integrációját erősítő tevékenység támogatását, földrajzi kiterjedésének növelését is javasoljuk; harmadrészt pedig hasznosnak látjuk a határon átnyúló szolgáltatások fejlesztésének vizsgálatát. Ez utóbbit az EGTC-nek azok az adottságai is indokolják, amelyek a határ mindkét oldalán jogképességgel ruházzák fel.

A fentiek mellett a társadalmi kohéziót érintően is beazonosítottunk egy olyan beavatkozást, amely az EGTC egységes külső megjelenését, branddéválását erősíti.

Külön ki kell emelni, hogy a stratégia úttörő módon javaslatot tesz egy integrált területi beruházás (ITB) megvalósítására is. Az ITB a 2014–2020 közötti kohéziós politikát szabályozó rendeletervezetek új eszköze, amely lehetővé teszi, hogy egy adott térség az egymással összefüggő problémáit komplex módon kezelje és oldja meg, több operatív program forrásainak felhasználásával.

Az ITB az RDV EGTC földrajzi adottságait és identitását leginkább meghatározó Duna mente integrált kezelését tűzi ki céljául. A stratégia nem tartalmazza az ITB részletes kidolgozását, mivel az egy külön (programirányítási elemeket is tartalmazó) dokumentum része lesz, de az EGTC fejlesztési elképzeléseinek megfogalmazása során külön bemutatja.

Az RDV EGTC stratégiájában olyan beavatkozásokat jelenítettünk meg, amelyek az együttműködés területi, gazdasági és társadalmi kohézióját hivatottak erősíteni, ezáltal egyszerre fejlesztik a partnerek közötti belső integrációt, és teszik láthatóvá, értelmezhetővé az EGTC-t mint egy sajátos területfejlesztési eszközt. Ez vezethet el az RDV saját identitásának és egy integráltabb fejlesztési térség kialakulásához, ami alapvető feltétele a két szomszéd nép közeledésének, a kölcsönös megértés szellemiségének.

I. A STRATÉGIA CÉLJAI

1. A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK ELVI KERETEI

A konkrét stratégiai célok és tervezett beavatkozások beazonosítását megelőzően szükségesnek látjuk, hogy dióhéjban áttekintsük azokat az elveket, amelyek mentén az RDV EGTC fejlesztési stratégiájának kidolgozásához fogtunk. Előljáróban fontos megemlítenünk, hogy a helyzetelemzés helyett alkalmazott kohézióvizsgálat elveihez igazodva, a stratégia készítésekor sem a hagyományos ágazati taxonómiát követtük. Ez egyrészt szokatlan lehet a tervezésben gyakorlattal rendelkező szakemberek számára, másrészt magában hordozza a járatlan utakat jellemző tévedések lehetőségét is.

A módszertan kiválasztása mindazonáltal egyesületünk szakértőinek a határ menti fejlesztések területén szerzett másfél évtizedes tapasztalatain alapszik, és meggyőződésünk, hogy az Európai Unió kohéziós politikájának sikere a határtérségekben ennek, a rendeletek és szakmai dokumentumok szintjén egyre többször megjelenő, a területi kohéziót középpontba állító módszertannak az elterjedésén múlik.

Módszerünknek négy alappillére van:

- a fejlesztéseknek az endogén adottságokra történő alapozása
- a területi kohézió elve
- az ágazati szempontok hátra sorolása
- az innováció elve.

1.1. EGY ADOTT TÉRSÉG FEJLŐDÉSÉT MEGHATÁROZÓ TÉNYEZŐK HIERARCHIÁJA

Mint minden más esetben, az RDV EGTC esetében is háromféle tényező határozza meg az együttműködés jövőjét.

Egyrészt léteznek olyan, **globálisnak vagy átfogónak** nevezhető tényezők, amelyeknek a befolyásolására a helyi-térségi összefogás szereplőinek nincsenek eszközeik. Ezek a tényezők (jelenségek, folyamatok) nem irányíthatóak a helyi szinten meglévő kapacitásokkal, azonban

a térség versenyképességét alapvetően határozza meg az ezekhez történő **alkalmazkodás** képessége.

Olyan tényezőkre kell itt gondolni, mint a klímaváltozás, a népességrobbanás, az aktuális gazdasági válság vagy az uniós integráció előrehaladása és az ezzel együtt járó jogszabály-harmonizáció, infrastruktúrafejlesztés.

A tényezők második csoportját olyan folyamatok, jelenségek alkotják, amelyek koordinációja nem a helyi-térségi szint szereplőinek kezében van, ugyanakkor a befolyás lehetősége nincs elzárva. Ezeket a faktorokat regionálisnak is nevezhetnénk, azonban a földrajzi aspektus nem szükségszerű (gondoljunk a virtuális piacok működési törvényszerűségeire, amelyeknek megfelelően ezekre egy jól megtervezett termékkel a föld bármelyik pontjáról be lehet törni). A térség jövője szempontjából itt, a **mezoszinten** az **innováció**, a szakmai menedzsment és a **kormányzási-koordinációs** adottságok lesznek a meghatározóak. A lényeg, hogy a menedzsment kellő tudással legyen felvértezve, figyelje meg a trendeket, és azokat rugalmasan tudja a helyi szint érdekének megfelelően **felhasználni**.

Végül a tényezők harmadik csoportját az **endogén** adottságok adják. Ezek azok a kapacitások, amelyek bármilyen külső hatás nélkül is a helyi szereplők rendelkezésére állnak, és amelyek egy adott térség arculatát, **identitását** (azonosságát) képesek meghatározni, miközben ezek alkotják azt a bázist is, amelyre a másik kétfajta tényezőtípusra adott válaszok megfogalmazhatóak.

Nyilvánvaló, hogy helyi szemszögből kizárólag az utolsó tényezőcsoportnak lehetünk autonóm módon a felhasználói, a másik két típusú tényezőre vagy semmilyen ráhatásunk nincs, csak alkalmazkodni tudunk hozzájuk, vagy valamiféle hatásunk van, de nem csak nekünk, hanem számos más szereplőnek is, akikkel valamilyen módon kompromisszumra kell jutnunk.

A fentieknek megfelelően olyan fejlesztési programot állítottunk össze, ami a globális és a mezoszintű folyamatokat is figyelembe veszi, a versenyképesség biztosítása érdekében ezekre adekvát válaszokat kíván adni, de alapvetően a helyi adottságokra alapoz, és főként olyan beavatkozásokra tesz javaslatot, amelyeket az EGTC (helyi-térségi szintű) együttműködési keretein belül (külső források bevonásával) is meg lehet valósítani.

1.2. A TERÜLETI KOHÉZIÓ ELVE

Gyakori jelenség térségi fejlesztési stratégiák megfogalmazásánál, hogy számos helyi kezdeményezést individuális projektként kezelnek, miközben az egyes projektek közötti szinergiák nem kerülnek kibontásra (esetenként ennek az az oka, hogy nincs is köztük szinergikus kapcsolat). Különösen fennáll a veszélye ennek olyankor, ha viszonylag nagyobb földrajzi területről van szó.

Az RDV EGTC stratégiájának készítésénél központi vezérlő elv volt, hogy a fő cél nem a határ menti térségek fejlesztési szükségleteinek pusztán számba vétele és kielégítése, hanem hogy az egész térség **közös** fejlődését elősegítő adottságokat szervezzük integráns egészévé. A fejlesztési stratégia legfőbb küldetése, hogy erősítse a **gazdasági** és **társadalmi**, illetve legfőképpen a **területi kohéziót** az EGTC-n belül. Ezért a stratégia nem foglalkozik minden helyi-területi szintű fejlesztési elképzeléssel, ilyen projektötleteket nem foglalmazunk meg ágazati alapon sem. A program kizárólag azokat a beavatkozási területeket érinti, amelyek – az elvégzett kohézióvizsgálat eredményeit felhasználva – a kohézió erősítésének esélyét vetítik előre.

Mint ahogy a vizsgálatok fókuszában, úgy a tervezési szakasz középpontjában is a területi kohézió áll, azokat a kezdeményezéseket igyekszünk kiemelni, amelyek az együttműködés tartós fennmaradását, a tagok egymásra utaltságát erősítik. Itt kapcsolódik a jelen elv az előzőhöz: az endogén adottságokra épülő fejlesztési program a záloga a beavatkozások szervesülésének, a régiótól idegen, a külső folyamatok és szereplők által rákényszerített beavatkozások ezt a szervesültségi szintet soha nem érhetik el. Ez pedig nemcsak a területi kohézió elvét gyengíti, hanem a kezdeményezések hosszú távú, társadalmilag is támogatott fennmaradását, fenntarthatóságát is.

Ezt a megközelítésmódot maga az irányítási (governance) modell (EGTC) is alátámasztja. A vonatkozó rendelet 2007-es hatályba lépése óta négyféle csoportosulást alapítottak a kezdeményezők: a programozási, a projekt-, a hálózati és a határ menti térségfejlesztési EGTC-t. Ez utóbbiból van a legtöbb, és az RDV is ezek közé tartozik.

Ezeknek a szervezeteknek (amelyek a határ mindkét vagy esetenként mindhárom oldalán önálló jogi személyiséggel rendelkeznek) a legfőbb küldetése, hogy az adott határtérség

fejlesztésében, a periférikus helyzet felszámolásában játszanak meghatározó szerepet. Legitimitásuk alapját az adja, hogy a határ minden oldalán egyenértékűen tudnak beavatkozni, és ez lehetővé teszi, hogy más, államon belüli intézményekhez hasonlóan egy adott régió integrált fejlesztését irányítsák. Amennyiben ezt a küldetésüket nem tudják betölteni, létrehozásuk értelmetlen, működésük céltalan.

A területi kohézió tehát ebben az esetben nem egyszerűen egy laboratóriumi fejlesztésű módszertan szervező elve, hanem az adott szervezet működésének és legitimitációjának alapja is.

A beavatkozások ezért kizárólag azokra a területekre fókuszálnak, amelyek szükségessé és racionálissá teszik a határon átnyúló, intézményesült együttműködés koordinációját, részvételét az adott probléma megoldásában, s ezáltal a belső kohéziót erősítik.

1.3. AZ ÁGAZATI SZEMPONTOK HÁTRASOROLÁSA

Első olvasásra nyilván szokatlan (akár idegen) lesz az alkalmazott módszertan, mivel a beavatkozásokat nem a megszokott célrendszereket felhasználva és ágazati szempontú, tematikus elvek mentén állítottuk össze, hanem az új költségvetési időszak, az új kohéziós politika egyik hívószavát, az **integrált megközelítést** próbáltuk átültetni a gyakorlatba. Mivel olyan kísérleti megoldásról van szó, amelyre példák nem állnak rendelkezésre, előfordulhat, hogy a javasolt integrált területi beavatkozások nem mindig jól értelmezhetőek, áttekinthetőek. A cél mindazonáltal az volt, hogy az EGTC számára egy-egy zászlóshajó értékű projekt / beavatkozás köré szervezve gyűjtsük össze mindazokat a stratégiai jelentőségű tevékenységeket, amelyek a jelzett endogén adottságok minél komplexebb, minél több területet és lakost érintő kiaknázását teszik lehetővé.

Ebből a szemszögből nézve az ágazati szempontok csak másodlagos szerepet játszanak, és a legfontosabb a köztük megfigyelhető szinergikus hatások felmutatása.

A stratégia tehát nem ágazati alprogramokat, hanem úgynevezett integrált mikroprogramokat tartalmaz, amelyek megvalósítása ahhoz hasonló, ahogyan egy területi operatív programot bonyolítanak le. Mindez ugyanakkor nem jelenti azt, hogy ezeknek a programoknak nincs ágazati relevanciája, sőt! Az új költségvetési időszak kohéziós politikai

rendeletei által szorgalmazott **integrált területi beruházások** (ITB) egyelőre vázlatosan ismert módszertana alapján ezeknek a beavatkozásoknak alkalmasnak kell lenniük az érintett országok eltérő programjai által biztosított források bevonására is. Tehát nem kizárólag a magyar-szlovák CBC-programban kell gondolkodni, hanem a két állam által egyénileg szétosztott egyéb (pl. infrastruktúrafejlesztési, gazdasági, szociális) uniós és nemzeti forrásokra is.

1.4. AZ INNOVÁCIÓ ELVE

A stratégia elkészítésének keretét szolgáló globális folyamatok és jelenségek, amelyek az Európai Unióban is az EU 2020 stratégia elfogadását, valamint az új kohéziós politika meghirdetését tették szükségessé, nem kedveznek a hagyományos megoldásoknak. A klímaváltozáshoz történő alkalmazkodás szempontjából – tekintettel annak unikális voltára – nincsenek is hagyományos válaszaink.

Amennyiben egy adott térség szeretné megőrizni népességmegtartó erejét és versenyképességét, akkor annak képesnek kell lennie újszerű válaszokat megfogalmazni az újszerű problémákra.

Az EGTC ezt az innovatív vonatkozást már a szervezeti szinten is megjeleníti, amennyiben a sokáig elzárt határtérségek foglalkoztatási és környezeti problémáira közös válaszokat kíván és képes adni. A **szervezeti innováció** abban is megmutatkozik, hogy a csoportosulások az adott régiókban meglévő, de a határok zártsága miatt elfedett területi tőkét tudják kibontani a határtérségek egymás irányában történő megnyitásával, a komplementer előnyök kölcsönös kihasználásával. Természetesen ez a területi tőke a megszokott állami struktúrákkal ellentétben éppen a határok közelében a legmagasabb értékű. Mivel a csoportosulások ezt az innovációt a szervezeti integráció szintjén jelenítik meg, természetes módon mozdítják előre a területi kohéziót, és hozzák játékba az adott régió saját területi tőkéjét.

A stratégia azonban a fentiek mellett innovációt jelent a **módszertanban**, amennyiben az ágazati megközelítés helyett kizárólag a kohéziós szempontokra koncentrálnak, ezeket erősíti.

A megközelítésmód újszerűségét tehát nem öncélú kezdeményezésnek szánjuk: meggyőződésünk, hogy új helyzet előtt állnak a területfejlesztők, amire a hagyományos, rutinszerű válaszok már nem megfelelőek.

A térségfejlesztésnek alapvetően területi alapúnak kell lennie, ebből a szempontból az új kohéziós politika tematikus célkitűzései is korlátozó jellegűek, nem kedveznek a komplex fejlesztési programok megvalósításának. A magyar-szlovák program esetében is 4 usque 5 tematikus célkitűzést kell majd kiválasztani a 11-ből, ami jelentősen beszűkíti a megvalósítható projektek körét.

Az integrált területi beruházás (ITB) ezzel szemben egy olyan innovatív eszköz, amely ezeket a megszorításokat felülírja, mivel egy vagy több operatív program több tematikus célkitűzéséhez is igazodhat, egyfajta integrátorként. Ezért teszünk javaslatot integrált területi beruházásra is a stratégiában, de a beavatkozások tervezésénél is ezt az integrált szemléletmódot követjük, a szektorokon átívelő és a minél szélesebb partnerségre épülő fejlesztések megnevezésével beazonosításával.

2. FEJLESZTÉSI FORGATÓKÖNYVEK

A stratégia célrendszerét a fentiekre tekintettel az határozza meg, hogy

- milyen helyi és helyzeti energiákra építhető a jövő;
- ezekhez kapcsolódóan milyen várakozások fogalmazódtak meg a kohézióvizsgálat készítése során;
- ezek között hogyan teremthető meg az EGTC területére kiható szinergia;
- miként lehet ezeket az energiákat (a területi tőkét) felhasználni a globális és mezoszintű kihívások innovatív megválaszolásához, a rendelkezésre álló, állami keretek között különböző szinten megfogalmazott területi fejlesztési tervekhez igazodva.

A célkitűzések teljesülésének szintjét a szervezeti-irányítási (governance) keretek alakulása szeizmográfként jelzi, amelyre vonatkozóan három különféle forgatókönyvet vázolhatunk fel.

Az **eróziós forgatókönyv** értelmében az EGTC nem fogja tudni ellátni azt a szerepet, amelyre létrehozták:

- nem tudja majd integrálni a jelentős területi kiterjedésű szervezet tagönkormányzatait; vagy
- nem lesz képes valós, határon átnyúló fejlesztéseket megvalósítani; vagy
- egy szűk körre korlátozódnak majd a beavatkozások és ezek haszna, az összefüggő régió nagy része nem érzékeli az együttműködés jótékony hatásait.

Ebben az esetben a tagok inkább nemzetállami keretek között keresnek forrásokat fejlesztési céljaikhoz, a belső kapcsok meglazulnak, és az EGTC munkája fokozatosan kiürül, értelmét veszti.

Az eróziós forgatókönyv elkerülésének feltétele, hogy az EGTC megőrizze legitimitását és vonzerejét az azt alkotó tagok képviselői előtt. Ennek számos, a jelen stratégián túl mutató feltétele van, itt most csak arra szorítkozunk, hogy a fejlesztési vonatkozásokról szólunk.

A jelenleg három megyét egyesítő EGTC igen nagy és igen divergens térségeket fog egybe. Ilyen léptékű együttműködéseknel fennáll a veszélye annak, hogy a közös munka megragad a szimbolikus akciók szintjén, ami igen gyorsan erodálja az EGTC iránti elkötelezettséget. Nagyon fontos ezért, hogy a fejlesztések a lehető legtöbb résztvevőt érintsék.

A fenti problémát egyrészt úgy lehet kezelni, hogy a közös gondok megoldására kell koncentrálni, amelyek minél több partnert érintenek; másrészt azokra a beavatkozásokra célszerű koncentrálni, amelyek a belső területi kohéziót erősítik, és minél nagyobb térségre terjednek ki.

Az erodálódás elkerülésének másik feltétele a belső társadalmi kapcsolatok erősítése. Minél több szálon kapcsolódnak egymáshoz a régió szereplői, annál kisebb az esélye az érdektelenség megerősödésének. Ehhez aktív hálózatfejlesztési, közösségépítési munkát kell végezni, a kölcsönös tartózkodás szellemiségét meg kell haladni.

A fentiekre tekintettel a stratégia célrendszerét úgy kell megfogalmazni, hogy a közös, a határtól függetlenül minden oldalon meglévő adottságokra és problémákra fókuszáljon;

adjon ezekre komplementer előnyöket biztosító válaszokat; és erősítse az együttműködés belső kohézióját.

A **maximalista forgatókönyv** azzal számol, hogy az EGTC nem egyszerűen betölti az alapításakor megfogalmazott céljait, hanem az egész nagytérség fő szervező erejévé válik, és a nagyvárosi hálózat közelségét kihasználva nem csak alkalmazkodik a lehetőségekhez, hanem aktívan alakítja a rá osztott, a három szomszédos főváros által kijelölt szerepkört. Ez minden bizonnyal előidézheti a Nyitrai kerület csatlakozását, amely nélkül a csoportosulás nem tekinthető teljesnek. (Pest megye érdeklődése az EGTC iránt részben annak a jövőbeli potenciálnak köszönhető, amelyet az együttműködésnek tulajdonítanak, de amely jelenleg a Nyitrai kerületnek még nem elég vonzó.)

Ennek a forgatókönyvnek a bekövetkeztére akkor volna lehetőség, ha az EGTC olyan, ma még hiányzó funkciókat tudna magához vonzani, amelyek a környező nagyvárosokból hiányoznak, és a határon átnyúló partnerséget szükségessé teszik; illetve amelyek ugyan ott is elérhetőek, de az EGTC területén kedvezőbbek a hozzáférés feltételei. A budapesti és a bécs-pozsonyi ikervárosi agglomerációk jelentős energiákat szívnak el az EGTC területéről, de egyben kimagasló potenciált is kölcsönöznek a kétfelé is gravitáló átmeneti zónának. Amennyiben az EGTC képessé válik arra, hogy ennek a kettős kötődésnek az előnyeit kiaknázza, akkor valóban meghatározó térszervező erővé válhat.

Ezért az **optimális forgatókönyv** elsősorban ennek a helyzeti előnynek a sikeres kihasználását vetíti előre. E szerint a forgatókönyv szerint:

- az EGTC sikeresen találja meg a funkcióját, szerepét a jelenlegi viszonyrendszerben;
- sikerül erősítenie a belső gazdasági, területi és a társadalmi kohéziót is, ezáltal mozgósítja a régió területi tőkét;
- képes a területét minél átfogóbban érintő fejlesztéseket megvalósítani, amelyek az itteni adottságokat optimálisan hasznosítják a globális és mezoszintű folyamatokhoz történő alkalmazkodás, illetve az endogén adottságok minél teljesebb érvényre juttatása érdekében;

- és ezáltal egyszerre teszi a területi folyamatok meghatározó szereplőjévé magát, valamint erősíti legitimitációját.

A reális helyzetfelismerés segíthet abban, hogy az EGTC valóban betöltse azt a kiegészítő funkciót, amelynek lényege a határ menti kapcsolatok erősítése, a határtérségek felzárkóztatása, és a belső integráció erősítése révén a szomszédos népek közötti közeledés előmozdítása.

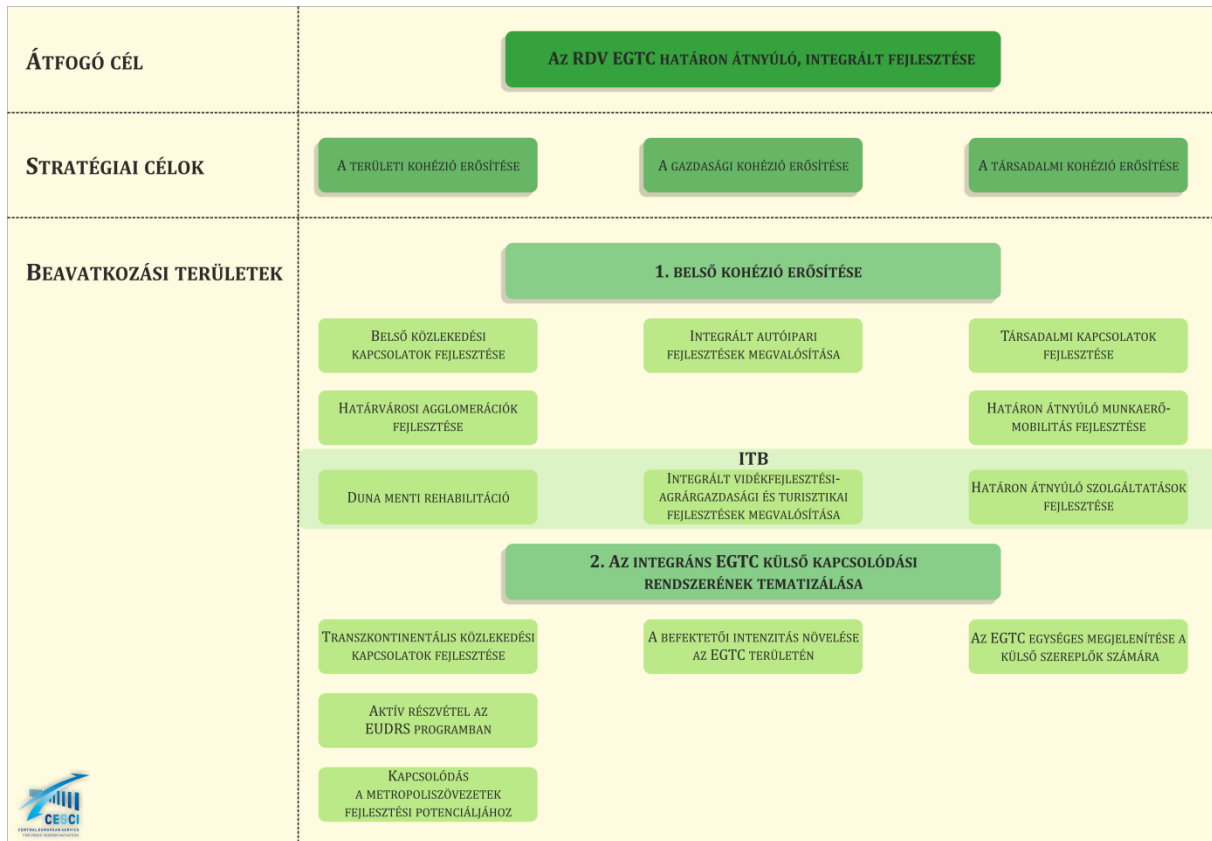
Az EGTC-nek a létjogosultságát az adhatja, ha hitelesen tudja képviselni a két fővárosi agglomeráció között élők érdekeit, minél több szereplőt képes bevonni a közös munkába, amelynek eredményeként releváns területi válaszokat képes adni a metropoliszok által előidézett kihívásoknak.

3. A STRATÉGIA CÉLRENDSZERE

A stratégia legfőbb célja, hogy a kohézióvizsgálatban lefektetett elveknek megfelelően az EGTC belső kohézióját erősítse. Ez egyben világosan kijelöli az EGTC misszióját is: nem feladata azoknak a problémáknak a kezelése, amelyek alapvetően nemzetállami keretek között megoldhatóak, az EGTC kizárólag olyan fejlesztésekért felelős, amelyek a határon átnyúló értelmezési keretek között beazonosíthatóak.

A stratégiának mindazonáltal feladata, hogy az RDV EGTC tagjai közötti kohézió erősítésében rejlő további területi potenciálokat is kifejtse.

A célrendszer vertikális síkjában a kohézióanalízis három vizsgálati területének megfelelő beavatkozások szerepelnek, míg a horizontális tengely mentén egyrészt azok a mikropogramok jeleníthetőek meg, amelyek a belső kohéziót közvetlenül erősítik, másrészt azok, amelyek az RDV térséget egységes entitásként jelenítik meg és kommunikálják a külvilág felé.



1. ábra: A stratégia célrendszere

3.1. STRATÉGIAI CÉLOK

3.1.1. A területi kohézió erősítése

A stratégia legfőbb célja, hogy a közös fejlesztések sikerének alapfeltételeként meghatározható területi kohézió erősödjön. Amennyiben a területi kohézió erős, a közös regionális fejlesztési érdekek könnyebben artikulálódnak, a belső hálózati kapcsolatok erősödése pedig ezeknek az érdekeknek az érvényre jutását is segíti, és így magának az együttműködésnek az önazonosságának kialakulásához is hozzájárul.

A területi kohézió erősítéséhez a belső integrációt jelentő 1. horizontális tengely mentén három beavatkozási területet tudunk beazonosítani:

- fejleszteni szükséges a határon át vezető közlekedési infrastruktúrát, mivel ezáltal javulnak az EGTC mint egységes régió belső kommunikációs kapcsolatai, csökken az

eljutási idő, erősödik a pólusvárosok közötti együttműködés és ezáltal a belső integráció és migráció;

- a határ mentén fekvő ikervárosok és városi agglomerációk funkcionális szerepét újra kell definiálni; annak érdekében, hogy a régió belső kohéziója erősödjön, szükséges megerősíteni azokat a városi kapcsolatokat, amelyek a kohézió belső motorjai lehetnek: mind a régióközpontok között, mind a közvetlen határtérségekben;
- a régió identitását meghatározó Duna mentének a belső összetartó kapcsolatait is erősíteni kell, egy integrált területi beruházási program segítségével.


A területi kohéziót erősíti az is, ha az RDV mint integráns egész külső kapcsolatai is fejlődnek. E tekintetben három releváns reláció emelhető ki (a területi kohézió prioritási tengely horizontális elemeiként):

- javítani kell a régióknak a transzkontinentális hálózatokon belül elfoglalt pozícióját, amit a közeli metropolisztérségek térszervező ereje is alátámaszt: mind a horizontális, mind a vertikális közlekedési folyosók fejlesztését szorgalmazni kell, valamint az új kezdeményezéseket (pl. CETC Route 65) is meg kell jeleníteni a régió fejlesztési terveiben;
- aktívan kell bekapcsolódnia az RDV-nek az Európai Duna Stratégia munkájába, amely az EGTC számára is kedvező lehetőségeket kínál;
- végül nagy kihívás, hogy a két metropoliszövezet között az RDV találja meg saját térszervező funkcióját, és jelenjen meg önálló entitásként az övezetekkel történő kommunikációban.

A területi kohézió erősítése szempontjából a különböző szintű tényezőket az alábbiak szerint látjuk beazonosíthatónak:

1. táblázat: Kihívások és válaszok a területi kohézió erősítése szempontjából

	ENDOGÉN TÉNYEZŐK		FEJLESZTÉSEK MEGVALÓSÍTÁSA	MEZO SZINTŰ TÉNYEZŐK		A FOLYAMATOK BEFOLYÁSOLÁSA	GLOBALIS TÉNYEZŐK		A TRENDEKHEZ TÖRTÉNŐ ALKALMAZKODÁS
BELSŐ KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK FEJLESZTÉSE	Meglévő út- és vasúthálózat	➔	A hálózatok felmérése, kapcsolódási lehetőségek feltárása, projektek előkészítése, megvalósítása	Az állami szintű hálózatfejlesztési elképzelések, tervek	➔	A közösen megállapított fejlesztések, projektek érdekében történő lobbizás, szakmai érdekvénesítő tevékenység; rendezvények, kiadványok	A világgazdaság által befolyásolt gazdaságszervezési, szállítási trendek	➔	A folyamatok figyelemmel kísérése, és alkalmazkodás azokhoz
	Meglévő közösségi közlekedési rendszerek	➔	A határon átnyúló közösségi közlekedés érdekében a menetrendek és járatirányok összehangolása, ahol az indokolt, közlekedési szövetség létrehozása	Kapcsolódó jogszabályok	➔	Bekapcsolódás a jogszabály-előkészítésbe	Az Európai Unió közlekedési prioritásai	➔	A kapcsolódó uniós dokumentumok feldolgozása, nyomon követése
		➔	A határon átnyúló közösségi közlekedés érdekében a menetrendek és járatirányok összehangolása, ahol az indokolt, közlekedési szövetség létrehozása	Állami szintű közösségi közlekedési rendszerek	➔	Határon átnyúló járatoknak, a kapcsolódó jogszabályok módosításának kezdeményezése	Unió szintű direktívák a közösségi közlekedéssel kapcsolatban	➔	Unió példák tanulmányozása, népszerűsítése
HATÁRVÁROSI AGGLOMERÁCIÓK FEJLESZTÉSE	Határ menti városi kapcsolatok	➔	A közös városi fejlesztések, valamint nagyobb térségi város-hálózati kezdeményezések megvalósítása	Állami szintű városfejlesztési politika	➔	A határon átnyúló dimenzió erősítése, népszerűsítése	A városhálózati együttműködések gazdasági, térszervező erejének felértékelődése	➔	A trendeknek megfelelő intézkedések előkészítése, népszerűsítő tevékenység
A DUNA-VÖLGY INTEGRÁLT FEJLESZTÉSE	Duna folyam és a kapcsolódó folyók; agrárium jelentős szerepe; gazdag ökológiai örökség; Közép-Európa legjelentősebb ivóvízbázisa	➔	A stratégia egyik kiemelt eleme a kapcsolódó integrált területi beruházás, amelyek megvalósítását az EGTC koordinálhatja	EUDRS keretén belül megvalósítandó Duna menti metaprojekt-elképzelés	➔	A projekttervezésbe történő bekapcsolódás	Az uniós Duna Stratégia prioritásrendszere, az Európai Unió kohéziós politikája	➔	A tervezett intézkedések illesztése az uniós prioritásokhoz, ezáltal egyfajta dunai mintaprogram megvalósítása
				Magyar és szlovák állami szintű fejlesztési elképzelések	➔	Az egymásnak némely pontokon ellentmondó álláspontok közelítése, proaktív módon (műhelyek, konferenciák rendezése, szakmai dokumentumok kidolgozása stb.)			
TRANSZKONTINENTÁLIS KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK FEJLESZTÉSE	Meglévő transzkontinentális kapcsolatok (nyugat–kelet)	➔	Az észak–déli kapcsolatok erősítése, előkészítése, elemzések összeállítás	Állami szintű hálózatfejlesztési elképzelések	➔	Érdekvénesítő munka, bekapcsolódás a CETC együttműködésbe	Globalis szállítmányozási trendek, a hálózati gazdaság fejlődése	➔	A trendekhez történő alkalmazkodás
							Az Európai Unió maghálózati és kiegészítő hálózati fejlesztési tervei	➔	A nemzeti tervek alakulásának befolyásolása elemzések készítettetésével

AKTÍV RÉSZVÉTEL AZ EUDRS PROGRAMBAN	Szerves kapcsolat a Dunával		A dunai identitás, a Duna összekötő szerepének hangsúlyozása, dunai projektek és rendezvények megvalósítása	Az EUDRS makroregionális beavatkozási rendszere és struktúrája		Aktív részvétel az egyes prioritási területek munkájában, az ehhez szükséges partnerség kiépítése	Globális felmelegedés		A vízháztartást érintő változásokra történő felkészülés
	Az EUDRS és az RDV stratégiai céljai közötti összhang		A kapcsolódó projektek népszerűsítése						
KAPCSOLÓDÁS A METROPOLISZÖVEZETEK FEJLESZTÉSI POTENCIÁLJÁHOZ	A metropoliszövezetek közelsége, agglomerációs jelenségek, pufferzónai szerep		Aktív kommunikáció az agglomerációkkal, tervek egyeztetéséhez szükséges platformok megteremtése A metropoliszövezetek élelmiszer-szükségletének kielégítésében történő tervezett részvétel; agrár és élelmiszer-ipari innováció	A két metropoliszrégió közép-európai szerepének alakulása		A folyamatos konzultáció révén a metropoliszövezetek terveinek elkészítésében történő aktív részvétel, és azok alakítása	A metropoliszövezetek jövőjét meghatározó makrogazdasági és geopolitikai folyamatok		A trendek elemzése, proaktív fejlesztési tevékenység
	Fejlett agráripar								

3.1.2. A gazdasági kohézió erősítése

A kohézióelemzés kimutatta, az EGTC műhelyein folytatott konzultációk pedig megerősítették, hogy az RDV EGTC tagjai számára kiemelkedő jelentőséggel bír az autóipar látványos jelenléte, valamint a kedvező mezőgazdasági adottságok. A belső gazdasági kohézió erősítése szempontjából ezért két beavatkozási területre célszerű fókuszálni:

- ösztönözni célszerű a régióba települt járműgyártó óriások és klaszterek közötti együttműködést, a kutatás-fejlesztési, képzési és oktatási kapacitások integrációját;
- a Duna mentén a folyó-rehabilitációhoz kapcsolódó komplex vidékfejlesztési programot javasolunk megvalósítani, amely kiterjed a vidéki gazdálkodásra és a természetközeli turizmusra is.

Az RDV térségének egységes külső megjelenítése a gazdasági kohézió szempontjából azt jelenti, hogy

- az EGTC szereplői egy széles körű partnerségben együttműködve igyekeznek közösen megjeleníteni és kiejánlani a régiót, beleértve az ipari, mezőgazdasági és a turisztikai adottságokat és befektetési lehetőségeket is.

Mindez együttesen lehetővé teszi, hogy az EGTC ne csak a belső gazdasági kapcsolatokat javítsa, hanem erősítse gazdasági térszervező kapacitásait is.

2. táblázat: Kihívások és válaszok a gazdasági kohézió erősítése szempontjából

	ENDOGÉN TÉNYEZŐK		FEJLESZTÉSEK MEGVALÓSÍTÁSA	MEZO SZINTŰ TÉNYEZŐK		A FOLYAMATOK BEFOLYÁSOLÁSA	GLOBÁLIS TÉNYEZŐK		A TRENDEKHEZ TÖRTÉNŐ ALKALMAZKODÁS
INTEGRÁLT AUTÓIPARI FEJLESZTÉSEK MEGVALÓSÍTÁSA	Meglévő autóipari bázisok, beszállítói kapacitások, klaszterek	➔	Az együttműködést segítő keretek kialakítása, ösztönzése	Az egyes cégek és klaszterek saját fejlesztési elképzelései	➔	A kommunikáció feltételeinek biztosítása	A hálózati gazdaság, az autóipar nemzetközi fejlődési trendjei	➔	A trendek figyelemmel kísérése
	Megfelelően képzett munkaerő rendelkezésre állása	➔	A munkaerő-áramlást fejlesztő szolgáltatások kialakítása	Az állami szintű szakképzés jogszabályi háttere	➔	A két ország képzési rendszerei közötti harmonizáció elősegítése programok, érdekérvényesítés révén	Az Európai Unió képzési harmonizációs politikája	➔	Az EU-nak is megfelelő keretek kialakítása
	Megfelelő oktatási és kutatási-fejlesztési háttér	➔	A régióban érdekelt felsőoktatási központok és kutatási intézmények közötti együttműködés erősítése	A kutatási-fejlesztési intézmények programjai, projektjei, a nemzeti szintű keretek között	➔	A regionális érdekek beépítése a központok és az érintett államok fejlesztési terveibe	A közös európai kutatási térség programja	➔	Bekapcsolódás az uniós szintű programokba, hálózati projektekbe
A DUNA-VÖLGY INTEGRÁLT FEJLESZTÉSE	Kedvező mezőgazdasági és turisztikai adottságok	➔	Az integrált területi beruházás megvalósítása	A térséget érintő állami szintű turisztikai fejlesztési szándékok, rendelkezésre álló pénzügyi források	➔	Részvétel a programozásban, saját tervek állami célokhoz igazítása, a két ország céljai közötti közös pontok beazonosítása; a Duna-völgyi metaprojektbe történő bekapcsolódás	A klímaváltozás hatásai az agráriumra	➔	Felkészülés a klímaváltozás által előidézett változásokra
							A gazdasági válság hatásai a turizmusra	➔	Átgondol termékfejlesztés, gondos szegmentációanalízis alapján
A BEFEKTETŐI INTENZITÁS NÖVELÉSE AZ EGTC TERÜLETÉN	Meglévő befektetővonzó kínálat	➔	Közös marketingaktivitások, befektetőközvetítő szolgáltatások	A két állam területi fejlesztési tervei	➔	Kiterjedt érdekérvényesítő tevékenység, az ehhez szükséges hálózati kapcsolatokkal	Nemzetközi gazdasági trendek	➔	Elemzéseken alapuló térségmarketing, széles partnerséggel

3.1.3. A társadalmi kohézió erősítése

Az egész stratégia szempontjából kulcsfontosságú, hogy miként teremthető meg a fejlesztések eredményei számára fenntarthatóságot és az RDV számára elfogadottságot teremtő társadalmi bázis. A társadalmi kohézió ezért nem egy kiegészítő célkitűzés a célok rendszerében, hanem az egész stratégia „olaja”.

Eléréséhez szükség lesz

- a társadalmi kapcsolatok fejlesztésére, amelynek túl kell mutatnia az egyszerű, alkalmi cserelátogatásokon, és ki kell terjednie a diákcserekre, a hosszú távú intézményközi kapcsolatok támogatására, a testvér-települési aktivitások erősítésére;
- a határon átnyúló munkaerő-mobilitás feltételeinek javítására, az ehhez szükséges partnerségi rendszer (EURES T-Danubius) fejlesztésére, bővítésére;
- a határon átnyúló, és az uniós jogszabályok alapján igénybe vehető szolgáltatások kialakítására, fejlesztésére.

A belső kohéziót erősíti, ha az RDV önálló arculattal, identitásképző erővel is bír, ennek érdekében a horizontális tengely mentén a stratégia célul tűzi ki

- az EGTC egységes kulturális arculatának kialakítását és megjelenítését.

3. táblázat: Kihívások és válaszok a társadalmi kohézió erősítése szempontjából

	ENDOGEN TÉNYEZŐK		FEJLESZTÉSEK MEGVALÓSÍTÁSA	MEZO SZINTŰ TÉNYEZŐK		A FOLYAMATOK BEFOLYÁSOLÁSA	GLOBALIS TÉNYEZŐK		A TRENDEKHEZ TÖRTÉNŐ ALKALMAZKODÁS
TÁRSADALMI KAPCSOLATOK FEJLESZTÉSE	Meglévő, ma is működő intézményi, önkormányzati és civil kapcsolatok	➔	A régió belüli társadalmi együttműködések fejlesztése	Helyi szintű kezdeményezések, tervek, partnerségek	➔	A partnerségi tevékenységek támogatása	Az Unió polgárai számára meghirdetett programok	➔	Információs szolgáltatások a helyi szereplők számára
	Jelentős lélekszámú magyar közösség Szlovákiában, szlovák kisebbség jelenléte Magyarországon	➔	Etnikumközi együttműködés fejlesztése közös programokkal	A két ország szomszédsági politikája	➔	A közeledési folyamatok segítése kulturális és társadalmi téren	Az Európai Unió keretein belül megszűnő határok, valamint az etnikumok közötti párbeszéd keretei	➔	Az uniós politikák és források alkalmazása a régiós közeledés érdekében
HATÁRON ÁTNYÚLÓ MUNKAERŐ-MOBILITÁS FEJLESZTÉSE	Képzett munkaerő rendelkezésre állása, egyenlőtlen foglalkoztatási viszonyok	➔	A régió belüli munkavállalást segítő szolgáltatások, programok Képzési programok megvalósítása	A munkaerő áramlása az uniós tagállamok között	➔	Szolgáltatásfejlesztés a könnyebb átjárhatóság érdekében	A válsággal együtt járó foglalkoztatási problémák	➔	Széles körű partnerség kialakítása a foglalkoztatási problémák kezelésére
HATÁRON ÁTNYÚLÓ SZOLGÁLTATÁSOK FEJLESZTÉSE	Komplementer adottságok és szolgáltatási párhuzamosságok	➔	A meglévő szolgáltatások területi integrációja	A két ország belső jogrendje által kijelölt keretek	➔	Kezdeményezések a jogszabály-harmonizáció érdekében	Az uniós jogharmonizáció folyamata	➔	Az új uniós jogszabályokra történő felkészülés, és azok alkalmazása úttörő módon
AZ EGTC EGYSÉGES MEGJELÉNÉSE A KÜLSŐ SZEREPLŐK SZÁMÁRA	Meglévő belső kapcsolatok, közös kulturális hagyományok	➔	Az EGTC térségének önálló identitást biztosító és azt kifejező kulturális programok megvalósítása	Kulturális kapcsolatok állami és helyi szinten is	➔	Nagyobb jelentőségű kulturális akciók, programok szervezése	Az Európai Uniónak a kulturális sokszínűséget támogató politikája	➔	Az Unió által nyújtott szakpolitikai és finanszírozási lehetőségek kiaknázása
			Az RDV brandjének felépítése és megjelenítése	Az EGTC-k mozgásterét kijelölő nemzeti szintű jogszabályok	➔	Hozzájárulás a jogszabály-harmonizáció folyamatához	Az Európai Unió kohéziós politikája és az EGTC intézménye	➔	Az innovatív keretek kihasználása, ami önmagában is brandképző erő

II. TERVEZETT BEAVATKOZÁSOK

1. A TERÜLETI KOHÉZIÓ ERŐSÍTÉSE

A stratégia sikerének egyik kulcsa, hogy az RDV EGTC számára megtaláljuk az elkülöníthető beavatkozások releváns terepét. Amennyiben az EGTC kizárólag a tagok által különálló módon fontosnak tartott célok megvalósításához képes hozzájárulni, legitimitációja nem lesz megalapozható. Ezt a feladatot egy-egy fejlesztési ügynökség valószínűleg hatékonyabban tudja ellátni.

Az RDV EGTC mozgásterét a közös, határon átnyúló fejlesztések adják, ezekért lehet felelős. Emiatt tekinthetjük adekvátnak, hogy az egyes NUTS III. szintű tervezési egységek közötti belső viszonyok definiálása és kibontása az EGTC sajátos feladata. Ennek pedig alapvető feltétele, hogy létezzen valamiféle területi kapcsolat, területi összefüggés a tagok között.

A területi kohézió erősítése ezért olyan tevékenységeket kell, hogy takarjon, amelyek ezt a belső területi összefüggést teszik világossá és fejlesztik, ezáltal az EGTC legitimitását is meghatározva.

Az ide sorolható beavatkozási területek mindegyike valamilyen területi összefüggésemnek a kibontását jelenti. A célrendszer bemutatásánál már utaltunk arra, hogy ezek közül három az RDV belső kohézióját közvetlenül erősíti, a másik három pedig az RDV-nek mint önálló, területileg értelmezhető entitásnak a külső kapcsolatait fejleszt.

1.1. BELSŐ KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK FEJLESZTÉSE

Az RDV belső kohéziójának fő tényezője a térségeket és országokat elválasztó Duna jelenléte. Európa második legnagyobb folyóján az RDV EGTC területén belül jelenleg három, különböző kapacitású közúti híd, valamint egy vasúti híd biztosítja az állandó közlekedés lehetőségét.

Az EGTC nyugati határától a Vámosszabadi és Medve (Medved'ov) közötti közúti hídig közel 50 km, a medvei hídtól Komáromig megközelítőleg szintén 50, onnan a párkány-esztergomi hídig újabb 50 km a távolság. Az utóbbi hídon 3,5, a komáromin 20 tonnás súlykorlátozás van

érvényben, így a nagyobb tengelyterhelésű szállító járművek kizárólag Vámoszabadinál tudnak átkelni a határon. Összehasonlításképpen: a Rajnán a francia-német határon a közúti átkelési lehetőségek sűrűsége átlagosan 15 km. Jóllehet, a Rajna jóval kisebb folyó, az 50 km-es átlagos átjárhatóság semmiképpen nem kedvező a belső kapcsolatok élénkítése szempontjából.

A medvei híd és a hozzá kapcsolódó közút mára nagyon rossz állapotba került, felújítása nem halasztható tovább. A munkák elvégzésével várhatóan elérhető lesz a közúti közlekedés áteresztőképességének növelése, a közlekedésbiztonság javítása és a negatív környezeti externáliák csökkentése.

Az említetteken kívül 2013 nyarán áll üzembe a Dunaremete és Bős (Gabčíkovo) közötti komp, valamint a Lábatlan és Karva (Kravany nad Dunajom) közötti rév, utóbbinál viszont csak személyforgalomra lesz lehetőség. Előbbi helyen korábban is létezett révátkelés, amelyet a bőszi üzemvízcsatorna építésének idején szüntettek meg, 1991-ben. Itt személygépkocsik szállítására is lesz lehetőség, de a kompot elsősorban turisztikai célokra fogják használni.

A régóta tervezett, a Mária Valéria hídon érvényben lévő súlykorlátozás miatt indokolt Esztergom–Párkány (Štúrovo) közötti teherkomp építése (sikeres pályázat esetén) 2013 végén megkezdődhet. A napi 70 kamion átszállítására alkalmas kapcsolat egyben felértékeli a párkányi vasúti és vízi szállítási létesítményeket is.

A Kis-Csallóköz – melyet a Duna-csatorna választ el a Csallóköz többi részétől – elérhetősége szintén meglehetősen rossz, mind a szlovák, mind a magyar oldal irányából. Az elképzelések szerint ezért a térség északi falvait (Nagybodak - Bodíky, Vajka – Vojka nad Dunajom, Doborgaz - Dobrohost') a felvízcsatornán keresztül híddal kötnék össze a Csallóközzel, ehhez kapcsolódóan az Öreg-Dunán pedig egy idegenforgalmi komp létesülne Dunakiliti és Doborgaz között, összekötve a Kis-Csallóközt a Szigetközzel.

Megkezdődtek a két Komáromot nyugatról elkerülő új híd tervezési munkálatai, és megvalósíthatósági tanulmány és látványtervek készültek az új esztergomi teherhídhöz is (magyar-szlovák pályázatból). Ezek a létesítmények azonban nem fogják javítani a sűrűségi problémát, mivel a meglévő közlekedési csatornák mentén létesülnek (a komáromi híd

építésének kezdő időpontja jelenleg 2015, az esztergomiéra vonatkozóan nincsenek hozzátétőleges elképzelések sem, a teherkomp egyelőre várhatóan el tudja látni az itt generálódó teherforgalmat).

További távlati elképzelésként fogalmazódott meg a két Komárom közös területrendezési tervének elkészítését célzó projekt¹ megvalósítása idején egy a két várost keleten összekötő híd ötlete is, ami közvetlen kapcsolatot teremtene a révkomáromi ipari zóna és a magyar oldal között. A híd még csak ötlet szintjén létezik, de megvalósítására (a két másik híd szomszédságában) komoly esélyt nem látunk.

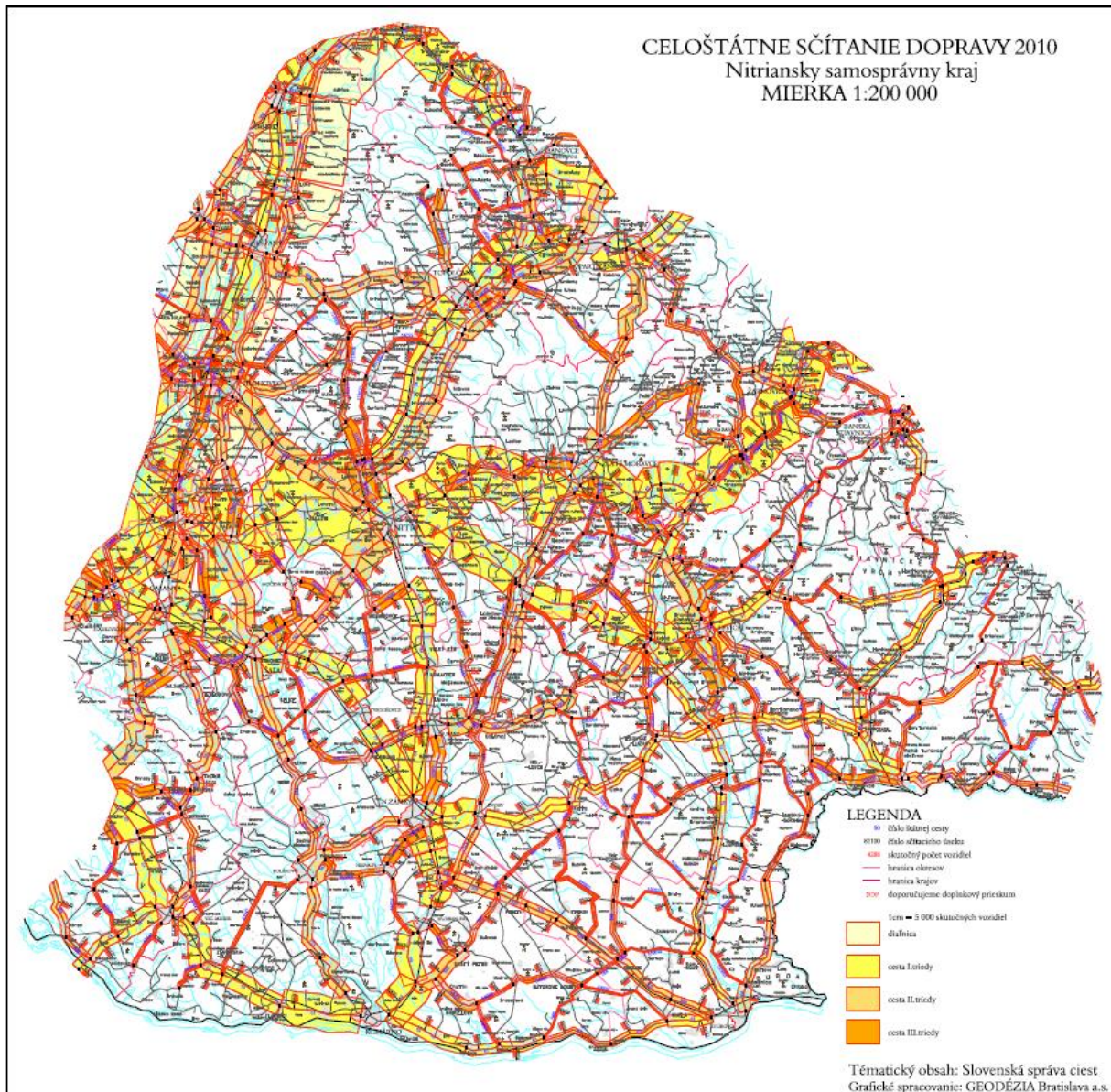
A magyar és a szlovák állam között 2012. február 27-én aláírt megállapodás² összesen 90 közúti és 5 vasúti átkelőhely megépítését irányozza elő. Ezek közül az RDV EGTC területére az említetteken kívül további 6 révátkelő (Dunakiliti–Doborgaz / Dobrohost'; Vének–Csicsó / Čicov; Gönyű–Kolozsneba / Klížska Nemá; Dunaalmás–Pat / Patince; Neszmély–Dunaradvány / Radvaň nad Dunajom) építése jutna, valamint a két említett új híd mellett a medvei híd felújítása, megerősítése, amely a közeljövőben várhatóan meg is kezdődik.

Kezdeményezések történtek a Nagyszombatot és Győrt, a két nagy autógyári centrumot összekapcsoló gyorsforgalmi és vasúti kapcsolat kiépítésére vonatkozóan is. Ez a beruházás jelentősen erősítené az RDV EGTC belső kohézióját, mivel a két legjelentősebb lélekszámú és gazdasági súlyú város közötti közvetlen kapcsolatot teremtené meg. Emellett az autógyári integrációt is erősítené, és javítaná a határon át történő munkaerő-migrációt is. A határátmenet a mai medvei híd térségében képzelhető el.

Mint az az alábbi térképekből kiderül, az RDV-t alkotó megyék esetében ma nem az egymás irányában bonyolódó forgalom a meghatározó. A magyar oldalon értelemszerűen a tranzitszerepet játszó M1-es autópályán figyelhető meg a legnagyobb forgalom (napi átlag 30-40 ezer jármű). A szlovák oldalon a legforgalmasabb a D1-es autópálya (átlagosan 20 000 jármű/nap) és az R2-es gyorsforgalmi út Nyitraig terjedő szakasza. A legjelentősebb forgalom a két gyorsforgalmi út találkozási pontjában generálódik, napi 40 000 járművel.

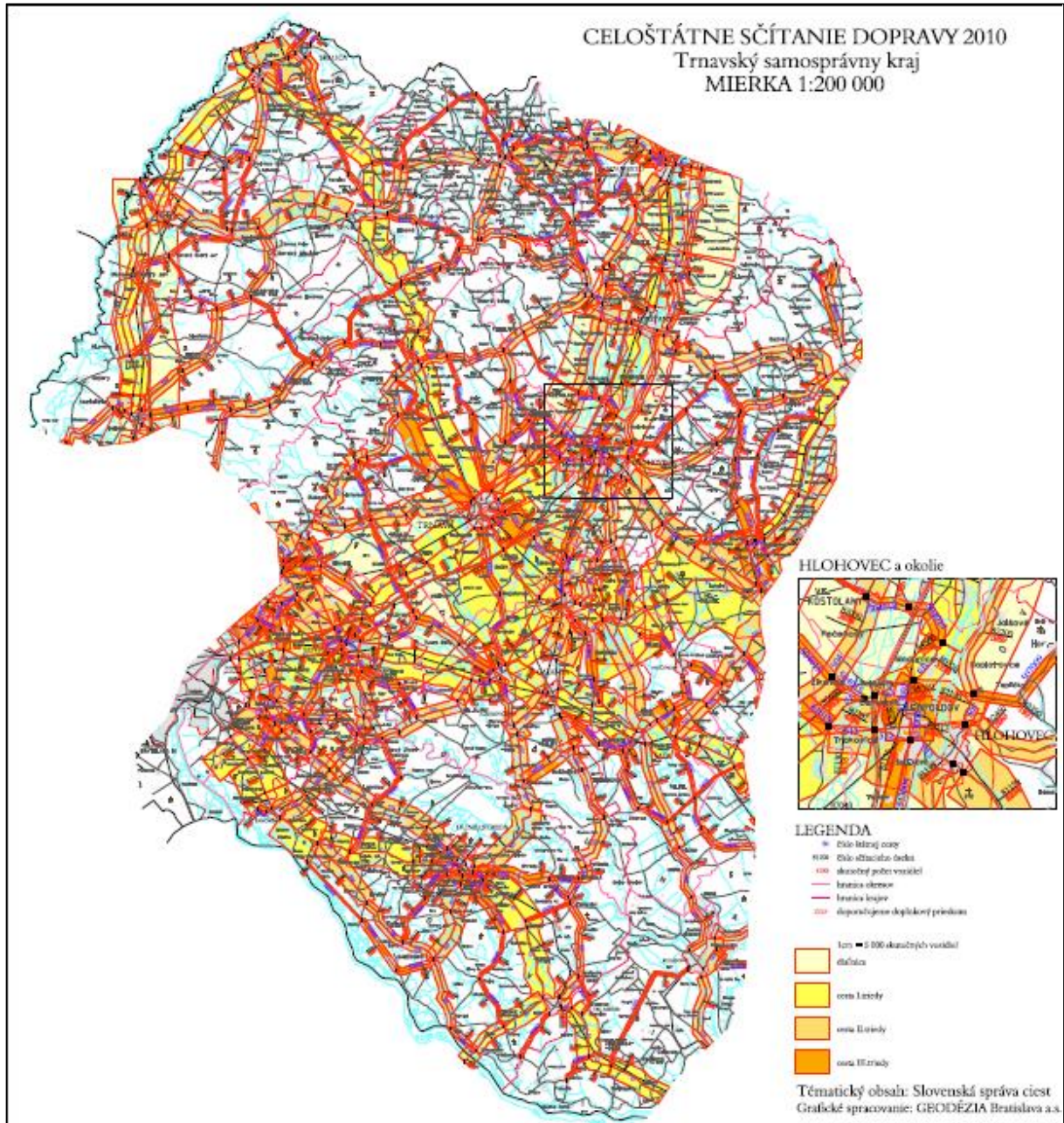
1 HUSK/0901/1.5.1/0005: Komárno és Komárom városok területrendezési dokumentumainak és fejlesztési programjainak összehangolása

2 Megállapodás Magyarország Kormánya és a Szlovák Köztársaság Kormánya között, a közös államhatáron átvezető közutak forgalmi jellegéről (Magyarországon kihirdetve a 2012. évi XXIV. törvénnyel).



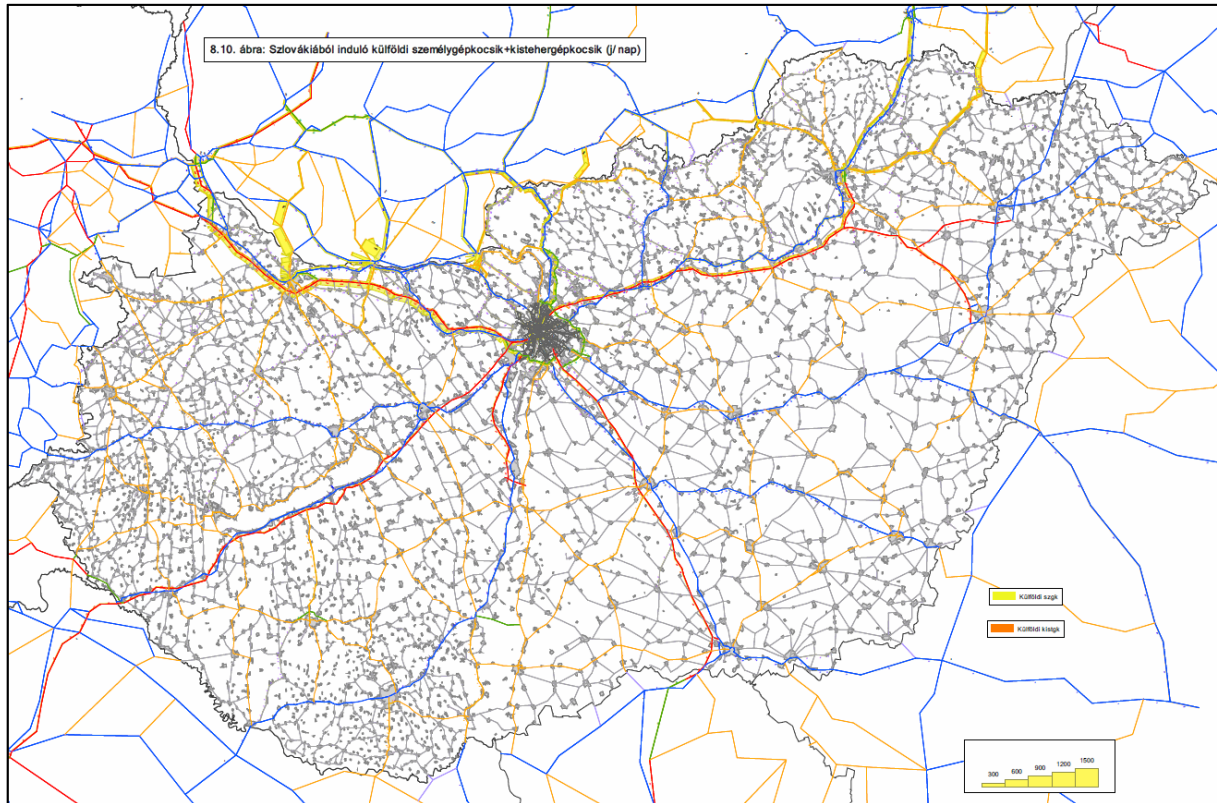
2. ábra: Nyitra megyei közúti forgalom 2010-ben³

3 http://www.ssc.sk/files/documents/dopravne-inzinerstvo/csd_2010/nr/scitanie_vuc_nr_2010.pdf



3. ábra: Nagyszombat megyei közúti forgalom 2010-ben⁴

4 http://www.ssc.sk/files/documents/dopravne-inzinerstvo/csd_2010/tt/scitanie_vuc_tt_2010.pdf



4. ábra: Szlovákiából induló külföldi személygépkocsik+kistehergépkocsik (j/nap)⁵

Az országon belüli és a tranzit forgalom mellett a határ menti eltörpül. A 2005-ben a legforgalmasabb magyar-szlovák határátkelővé vált esztergom-párkányin se kelt át naponta 5000-nél több gépjármű. Ugyanakkor éppen a Mária Valéria híd esete példázza, hogy az állandó átközlekedést lehetővé tévő infrastrukturális fejlesztéseknek milyen élénkítő hatása lehet: ott a gépjárműforgalom 11-szeresére, a személyforgalom pedig több mint 40-szeresére nőtt 2000 (a híd átadása előtti év) és 2005 között.

A határon át vezető infrastruktúra építése magyar oldalon állami feladat, a szlovák oldalon pedig általában a megyei szint kompetenciájába tartozik. Ez megnehezíti az RDV fellépését ezen a téren. Mivel alapvetően mezo szintű tényezők határozzák meg a potenciális fejlesztések körét és sorrendjét, itt elsősorban a szakmai háttér munka koordinációjára van lehetőség.

Itt kell megemlíteni a közösségi közlekedés kérdését is. Pozsonyból Rajkára közlekedik a 801-es jelű regionális busz, amely hétköznaponként 17, hétvégenként 13 fordulót tesz.

⁵ http://www.kti.hu/uploads/images/ocf/letoltesek/OCF_a_matrix_eloallitasa.pdf

Elindítását a folyamatosan bővülő nagyvárosi agglomeráció magyar oldali terjeszkedése tette szükségessé.

A két Komárom között 2010. szeptember 1. óta létezik buszjárat, amely naponta 6 alkalommal fordul meg a két ikerváros között.

Naponta nyolc fordulót tesz az Esztergom és Párkány közötti helyi járat. Mindegyik járat nemzetközinek minősül, tehát belföldi utazásra nem vehető igénybe.

Távolsági buszjárat jár Galánta és Győr között, hétfőn, szerdán és pénteken, oda-vissza.

A határon át kizárólag Párkány és Szob között létezik vasúti személyszállítási kapcsolat (korábban Érsekújvárról is indultak Budapestre eurorégiós vonatok, de ezek a kihasználtság ellenére megszűntek). A komáromi és a rajkai vasúti hidat 2008 óta személyszállításra nem használják.

A fentiekből látható, hogy a határon át történő közösségi közlekedés általában esetleges a régióban, és számos fejlesztési potenciált hordoz még magában. Az infrastrukturális kapcsolatok ritkák és koncentráltak, de még ezeknek a létesítményeknek a kihasználtsága sem éri el a kívánt szinten, leginkább a kapcsolódó infrastruktúra fejletlensége okán.

A határon átnyúló közösségi közlekedés az elmúlt években látványosan visszafejlődött a határ felé irányuló szárnyvonalak leértékelődésével, felszámolásával. E téren az RDV keretein belül a nyugat-európai modellekhez hasonló potenciált fedezhetünk fel.

1.1.1. projekt: Regionális közlekedésfejlesztési platform létrehozása

Általános cél: az RDV EGTC belső közlekedési kapcsolatainak fejlesztése.

Specifikus cél: a közlekedésfejlesztésben érintett szereplők integrációja, a határ menti közlekedésfejlesztéshez kapcsolódó szakértői és előkészítő tevékenységek összehangolása.

A projekt tartalma:

- a) közlekedésfejlesztési adatbázis létrehozása az RDV EGTC területére vonatkozóan: forgalmi adatok, úttulajdoni viszonyok, elkészült tervek, folyamatban lévő projektek, tervezett beruházások stb.;

- b) közlekedésfejlesztési műhely létrehozása a két országban érintett szakemberek és döntéshozók bevonásával, a közép és hosszú távú fejlesztési tervek összehangolása, rendszeres műhelymunkák;
- c) konkrét tervdokumentációk elkészítése az egyes határ menti projektekhez.

A projekt eredményeképpen egyrészt rendszeressé válnak a régiót érintő fejlesztési elképzelésekkel kapcsolatos egyeztetések, mindkét fél számára áttekinthető adatbázis készül a másik oldal közútjairól, és az összehangolás eredményeként készülhetnek el a konkrét tervek a beruházásokhoz, amelyeknek a megvalósítása már nem az RDV EGTC kompetenciája.

1.1.2. projekt: Határon átnyúló közösségi közlekedési együttműködés

Általános cél: az RDV EGTC-n belüli mobilitás erősítése.

Specifikus cél: a határtérségekben a közösségi közlekedés összehangolása, integrációjának erősítése.

A projekt tartalma:

- a) a menetrendek összehangolása, egymáshoz igazítása;
- b) utazástervező szoftver és portál fejlesztése;
- c) határ menti elektronikus jegyrendszer fejlesztése;
- d) közös szemléletformálási kampány.

A projekt eredményeként nem jön létre közlekedési szövetség, de annak alapjai megteremthetőek. A szövetség kialakulása nagyban függ az utazási szokások alakulásától, ami a járatsűrűség és újabb viszonylatok elindítását teheti racionálissá. Ebben az esetben már érdemes megvizsgálni egy szövetség létrehozásának lehetőségét is.

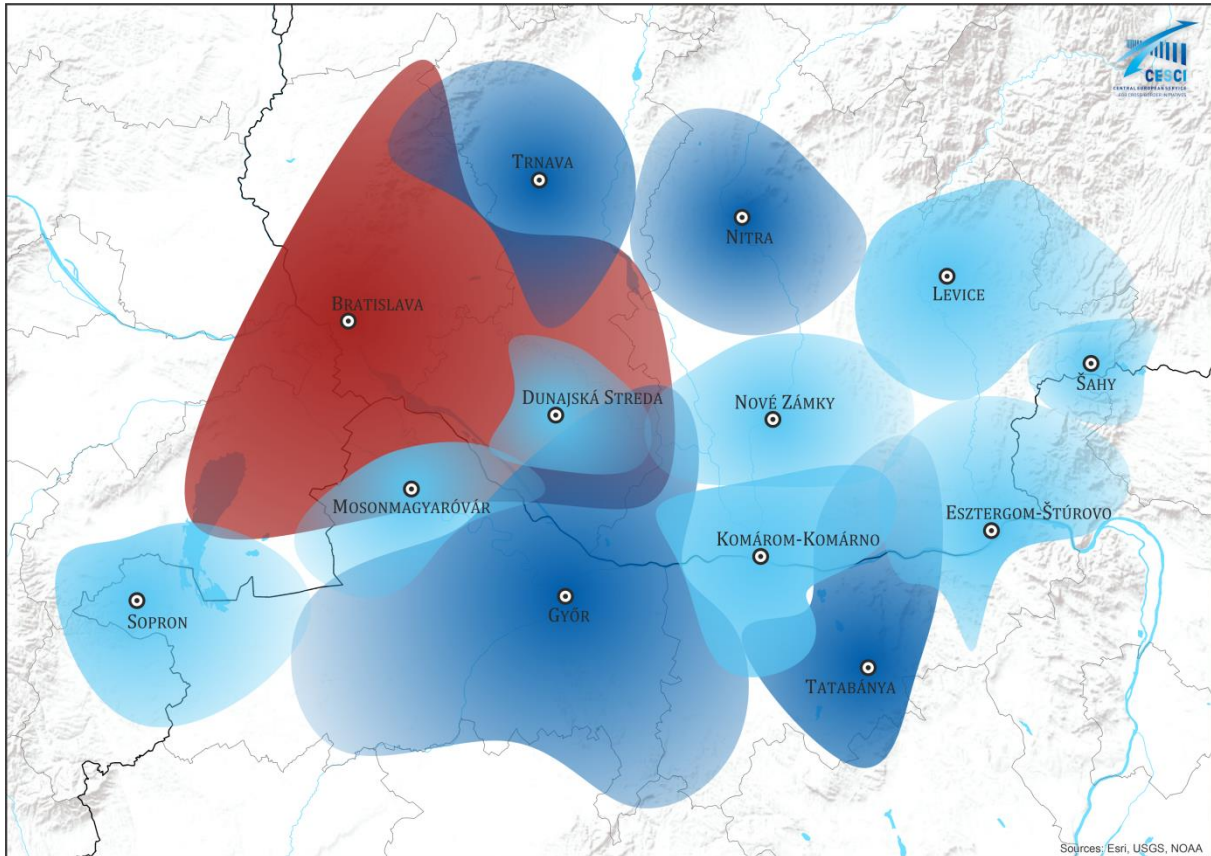
A jobb eljutás érdekében a projekt keretében egy jelentős informatikai fejlesztés valósul meg, amely a meglévő menetrendek egymáshoz igazítása nyomán kialakuló adatbázist teszi elérhetővé. A rendszer lehetővé teszi az EGTC területén országtól független útvonaltervezést

és az elektronikus jegyrendszer használatát. A szemléletformálással a cél a közösségi közlekedés népszerűsítése, főként határon átnyúló viszonylatokban.

1.2. HATÁRVÁROSI AGGLOMERÁCIÓK FEJLESZTÉSE

Az EGTC belső kohéziója szempontjából meghatározó szerepe van a régió nagyvárosai, valamint határvárosai közötti kapcsolatoknak. A régióközpontok együttműködését egyrészt az infrastruktúra javításával, másrészt az itt működő, magasabb hierarchiájú intézmények közötti kooperációk kialakításával, fejlesztésével tudjuk elősegíteni.

A határvárosok ettől eltérő szerepben vannak: ezek a két régió gyakorlati összekapcsolói, ahol a kapcsolatok sűrűsége a legnagyobb, és ezért ezek a városok tehetnek a legtöbbet az országhatárok elválasztó szerepének oldásáért, a két szomszédos nép közeledéséért. Esztergom és Párkány, a két Komárom, illetve Győr-Nagymegyer-Dunaszerdahely, valamint Mosonmagyaróvár és Somorja között több évtizedre visszamenő kapcsolat van. Ezeknek a kapcsolatoknak a bázisán számos, a városok jelenleg a határok adminisztratív elválasztó szerepe miatt csonka vonzáskörzeti funkcióit erősítő kezdeményezés valósítható meg.



5. ábra: Térszerkezeti viszonyok az RDV EGTC területén (Reilly-képlettel számított gravitációs modell)

A térségben természetesen Pozsony (határon is átnyúló) dinamikája a legmeghatározóbb, azonban a szlovák fővárost érintő fejlesztési kérdéseket az 1.6-os fejezetben tárgyaljuk részletesen.

A városi funkcióik erősítése és e funkciók hozzáférhetőségének javítása segíthet az egész térséget kiegyenlítettebb fejlődési pályára állítani. Az adminisztratív vonzászónák egyre inkább funkcionálissá alakulhatnak, ami által a régióban egy minden fél számára kedvezőbb területi gazdaságosság valósulhat meg. Mindezek feltételezik e tématerület tudatos tervezését.

A két Komárom előtt például Odera-Frankfurt és a lengyel Slubice is elkészítette közös fejlesztési tervét, amelyet egy 200 fős jövőkonferencia előzött meg. A konferenciára meghívták a két város gazdaságának, társadalmának meghatározó szereplőit, és közösen fektették le azokat az elveket, amelyek mentén a közös jövőt elképzelik.

Hasonlóképp volna célszerű ösztönözni a határ menti ikervárosok jövőműhelyeit, amelyek eredményeként nem csak a közös területrendezési tervek születhetnének meg, hanem az

élet minden területére kiterjedő, átfogó stratégiák is, integrálva az egyes várostérségek szereplőit is.

A helyileg feltárandó specialitások mellett minden határváros esetében különösen magas az egészségügyi, a közösségi közlekedési és szakképzési területek összehangolásában rejlő potenciál. Mindezeknek a városi együttműködéseknek az RDV EGTC-szintű felkarolása, támogatása olyan jól átgondolt stratégiai keretbe helyezheti e tevékenységeket, mely következtében a funkcióerősítési folyamat valós, szinergikus térségi hatásokkal járhat, a meglévő határon átnyúló hipotetikus vonzaskörzeteket összefüggő közszolgáltatási térben jelenítve meg.

1.2.1. projekt: Jövőtervezési műhelyek a határ menti agglomerációkban

Átfogó célok: az RDV EGTC belső kohéziójának erősítése

Specifikus célok: a határvárosok régió belüli összekötő szerepének erősítése, az együttműködés tematikájának bővítése, a határon átnyúló funkcionális vonzaskörzetek kialakulásának előmozdítása.

A projekt tartalma:

- a) jövőtervező konferenciák rendezése a határvárosok szereplőinek bevonásával;
- b) közös agglomerációs területrendezési és területfejlesztési dokumentumok kidolgozása (vonzaskörzeti kitekintéssel);
- c) az adott határtérség funkcionális-gazdaságossági vizsgálata és javaslatok megfogalmazása a párhuzamosságok és komplementer adottságok kezelésére;
- d) városfejlesztési hálózat kialakítása az EGTC területén.

A projekt eredményeként egyrészt a konkrét határ menti agglomerációk egészségesebb, gazdaságosabb fejlődéséhez lehet kialakítani a megfelelő kereteket (beleértve a társadalmi kapcsolatok élénkítését is), másrészt az RDV urbánus térségei közötti hálózati kapcsolatokat lehet erősíteni. Harmadrészt a határvárosok által szervezett vonzástérségekben jobban

széttérjeszthetők, hozzáférhetőbbé tehetők a centrumok közszolgáltatási, területfejlesztési hatásai.

1.3. DUNA MENTI REHABILITÁCIÓ

Az RDV EGTC leginkább közös adottsága a Duna, amely egyszerre vízi út és ökológiai egység (mellékfolyóival együtt), turisztikai lehetőség, potenciális öntözési és ivóvízforrás. A magyar-szlovák közös Duna-szakaszt lefedő együttműködésnek ugyanakkor nem kizárólag abban áll a felelőssége, hogy az együttműködést meghatározó folyóvíz át gondolt kezelését segítsen megoldani, hanem a rendszerváltás óta a két ország között konfliktusforrásként szereplő folyami szakaszra vonatkozó vita rendezéséhez is járuljon hozzá.

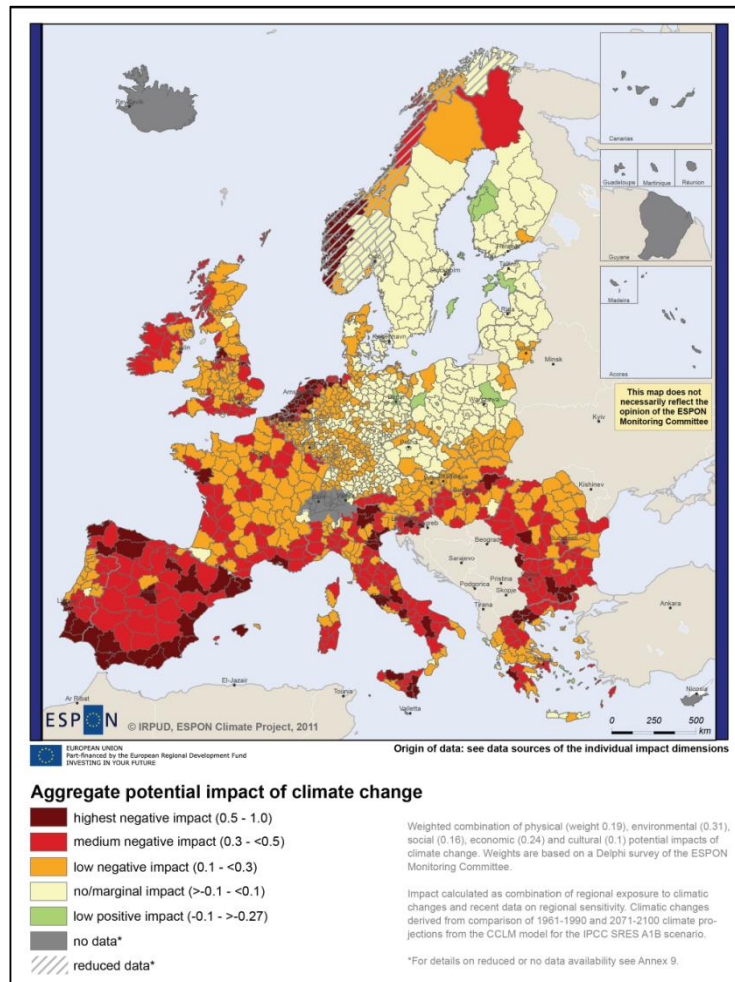
A fentiekre tekintettel a stratégia kiemelt beavatkozásaként kezeljük a Duna kérdését, amely nemcsak egy komplex fejlesztési potenciált hordoz, hanem egyben illeszkedik a kurrens európai uniós megközelítésmódhoz is, mind a makroregionális Duna Stratégia, mind az EU 2020 Stratégia fenntarthatósági prioritásai szempontjából.

A Vág átlagos vízhozama $152 \text{ m}^3/\text{sec}$, a Rábáé $27 \text{ m}^3/\text{sec}$, a Dunáé Győrnél $2000 \text{ m}^3/\text{sec}$. Ez a jelentős mennyiségű víz nem egyenletesen vonul le a folyókon, a pusztító árvizes időszakok ugyan ritkák, de a nagyvízi és kisvízi időszakok jelentősen gyengítik a folyók kihasználhatóságát.

Mindennek a klímaváltozás előrehaladtával egyre nagyobb jelentősége lesz. Az Európai Unió ESPON-programjának keretében valósult meg a CLIMATE-projekt, amelynek célja a megfelelő helyi válaszokat lehetővé tévő felmérés elvégzése volt e téren.⁶

A felmérésbe bevont szakértők az egyes térségek veszélyeztetettségét / sérülékenységét a kitéttességük, érzékenységük, ezen tényezők várható hatásai, valamint az adott térség adaptációs képessége alapján sorolták be. A klímaváltozás fizikai, környezeti, gazdasági, társadalmi és kulturális hatásait különböző indikátorok alapján számolták ki NUTS III-as szinten, és ezeket az eredményeket összesítették egy térképen.

⁶ A projekt teljes dokumentációja elérhető angolul itt:
http://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_AppliedResearch/climate.html



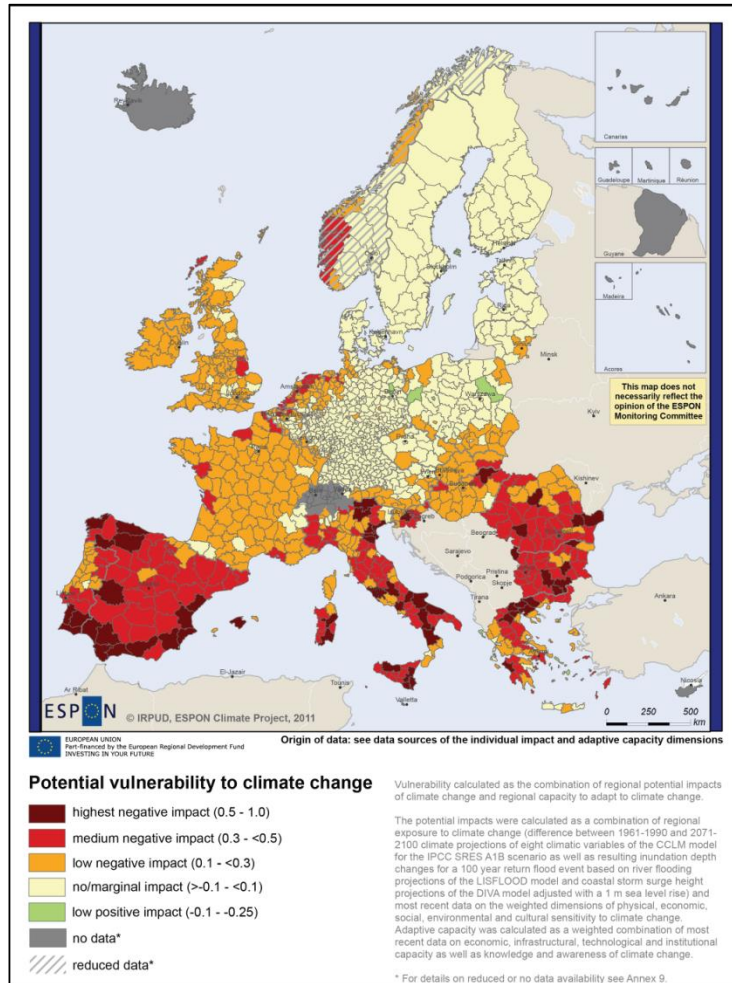
6. ábra: Az ESPON CLIMATE projekt aggregált potenciális hatástérképe⁷

Mint az a térképről leolvasható, az RDV EGTC térsége jórészt a globális éghajlatváltozás által erősebben érintett európai régiókhoz tartozik, leginkább (Győr-Moson-Sopron megyére igaz az állítás)⁸.

Az adott régiók alkalmazkodási képességeit szintén indikátorokkal mérték, és a potenciális hatások és az adaptációs képesség alapján állapították meg a különböző térségek veszélyeztetettségi szintjét.

⁷ ESPON Climate. Climate Change and Territorial Effects on Regions and Local Economies. Applied Research 2013/1/4. Final Report (Version 31/5/2011). Main Report, 19

⁸ Ezt a kijelentést természetesen az adatfelvétel módszertana árnyalja, mivel nem települési, hanem NUTS III. szintű adatokat használtak fel.



7. ábra: Az ESPON CLIMATE projekt veszélyeztetettségi térképe⁹

A fentiekből kiolvasható, hogy a század közepéig terjedő időszakban az EGTC területét erőteljes negatív éghajlati hatások fogják érni, amelyek alapvetően befolyásolják majd az agráriumot, kiemelten a szántóföldi gazdálkodást.

Az alkalmazkodásnak komoly jelentősége lesz a jövőben, mivel az aszály Európa nagy részén válik általánossá az északra húzódó leszálló légáramlatok miatt. S bár a legjelentősebb kiterjedésű sík területeket (Német-lengyel-alföld) igen kis mértékben érinti majd a felmelegedés, az ottani szántóföldek minősége nem olyan jó, mint az RDV területén található öntéstalaj.

E talaj minőségének megőrzése érdekében szükség lesz az öntözési rendszerek kiépítésére, ami mind az osztrák, mind a magyar-szlovák relációban ki fogja kényszeríteni a szoros együttműködést.

Az RDV EGTC területének meghatározó táji eleme a Duna két legnagyobb szigete, a Csallóköz (amely egyben Európa legnagyobb szárazföldi szigete) és a vele szemközt fekvő Szigetköz. A két sziget ökológiai szempontból meglehetősen érzékeny területnek számít, ezzel együtt természeti értékeik kiemelkedő jelentőségűek: mindamellett, hogy nedves élőhelyként biodiverzitásuk igen nagy, a terület alatt, helyenként 400 méter vastag kavicságyban található vízkészlet fontossága nemcsak természeti, hanem gazdasági és társadalmi szempontból is elsőrangú a tágabb térség számára. A természeti, ökológiai értékek egyúttal gazdasági korlátokat is jelentenek, hiszen széleskörű (pl. Natura2000) védettséget élveznek, mely behatárolja a gazdasági hasznosítás és infrastruktúra-fejlesztés lehetőségeit.

A korábbi természetes állapotok a természeti folyamatok és emberi beavatkozások hatására - különösen a 19. század óta - jelentősen megváltoztak. A Duna kimutatható medersüllyedése, illetve a Duna-csatorna megépítése következtében a kisvizek szintje csökkent, ennek hatására pedig a talajvízszint süllyedése is megfigyelhető. Mindezzel egy időben viszont az árvízszintek növekedése is tapasztalható. Különösen problémássá vált a helyzet a Szigetközben, ahol a mentett oldali csatornák és az alsó-szigetközi hullámtéri ágak kiszáradtak, a vizes élőhelyek területi kiterjedése fokozatosan visszaszorult.

A Mosoni-Dunán - a Duna szigetközi vízrendszerének déli részét lezáró mintegy 125 kilométer hosszú fattyúágon, amely végigkanyarog a Szigetköz déli oldalán, majd Véneknél torkollik a Dunába - a meder egy részének elnadasodása, hínárosodása, helyenként eliszaposodása jellemző, ez a belterületi szakaszokon és a lefűződőben lévő mellékágak, vizes élőhelyek, valamint holtmedrek esetében okoz problémát. A torkolati szakaszon az Öreg-Duna kis- és középvízszintjeinek süllyedése jelent problémát, melynek következtében a Mosoni-Duna alsó szakaszán is csökkentek a kis- és középvízszintek.

A Szigetközben a vízháztartás rendkívül bonyolult, magas vízállás ugyanis nem akkor jelentkezik, amikor rövidebb ideig tartó nagy mennyiségű csapadék hullik, hanem sorozatos nedves évek esetén, a nedves időszak végén. Így árvizek ugyan nem jelennek meg minden évben, néhány évente azonban komoly problémát okoznak. A talajvíztükör délkelet felé lejt,

a talajvíz így a Mosoni-Duna irányába mozog. A Duna 1992 októberében történt elterelése következtében azonban megváltoztak a vízrajzi jellemzők: az Öreg-Duna és a Mosoni-Duna vízhozama az eredeti közepes érték 10-20 százalékára csökkent, a korábbi főág szintje 3-4 m-t süllyedt, a folyam és a szigetközi mellékágak morfológiai viszonyai lényegesen megváltoztak. A főág lecsökkent vízű szakaszán a korábban a kavicsos mederfenéken keresztül történő átszivárgás - amely a Szigetköz alatti több száz méter vastagságú kavicsos tározót (a térség vízbázisát) jó minőségű vízzel táplálta - gyakorlatilag megszűnt, a korábban tápláló jellegű főág megcsapolóvá vált. A Szigetköz középső részének a főágtól távolabbi területein kisebb mértékű áramlási irányváltozás figyelhető meg: a korábban a Mosoni Duna felé irányuló áramlás azzal párhuzamossá vált, így veszélybe került a tágabb térség vízbázisának jövője.¹⁰

A kedvezőtlen folyamatok ellensúlyozására számos beruházás valósult meg az elmúlt években, különösen a legnagyobb kárt szenvedett Felső-Szigetközben, ahol a mentett oldali és a hullámtéri ágrendszerek rehabilitációjára került sor. A beruházások a hullámtérben az Ásványi-ágrendszer felső részéig, a mentett oldalon Ásványráró térségéig terjedtek. Ezt követően merült fel az igény az alsó-szigetközi területek vízpótlási rendszerbe való bekapcsolására. Az Alsó-Szigetköz mentett oldala a Felső-Szigetköz irányából csak korlátozott mértékben kap vizet, ezért a csatornamedrekben tartós kisvízes időszakokban pangó víz, vízminőségromlás, helyenként kiszáradás, az itteni életközösségek degradációja jellemző, ami csak további vízpótlással szüntethető meg. A tervezett beavatkozások elsősorban a tájképi és ökológiai értékek megőrzését, helyreállítását, a természeti értékek megőrzését, az intenzív mezőgazdaság öntözővíz-igényének biztosítását és a medrek halászati hasznosítási feltételeinek javítását célozzák.

Nem csak az alacsony vízállás, hanem az árvíz is problémát jelent(het) a térségben, az árvízi biztonság ugyanis nincs megteremtve a folyó teljes szakasza mentén. A Mosoni-Duna alsó részén, a Gönyű felől visszaduzzadó nagy-dunai árvizek határáig már a 19. században megkezdték a védművek építését. A 2002-ben levonuló árvíz azonban rámutatott a

¹⁰ forrás: www.bosnagymaros.hu

védműrendszer elégtelenségére, így vélhetően szükség lesz a védvonalak építésének folytatására, elsősorban Dunaszentpál és Mecsér térségében.¹¹

A fenti kihívásokhoz igazodóan tehát a térségben – elsősorban az Észak-dunántúli Vízügyi Igazgatóság (ÉDUVIZIG) irányítása alatt – több projekt is előkészítés, illetve megvalósítás alatt áll a vizes területek védelme, rendezése, rehabilitálása, illetve az árvízi védekezés kapcsán:

- A tágabb térség távlati ivóvízbázisainak állapotfelmérését célozta az „Ivóvízbázis-védelem konstrukció – Távlati vízbázisok diagnosztikai vizsgálatának elvégzése /KEOP-2.2.3/C-2008-0003/” címet viselő, 2008-2010 között megvalósított projekt. A vizsgálat tárgyát a Duna és a Rába mentén található négy távlati vízbázis (Ács, Vének, Mérgecs és Árpás-Kisbabot) képezte. Mint arról már szó esett, a Szigetköz térsége igen jelentős ivóvízbázist jelent tágabb környezete számára, ezért fontos kérdés, hogy a védendő (feltételezett) vízkitermelés hogyan tartható fenn hosszú távon. E beruházás segítségével a területen élő lakosság egészséges ivóvízellátása érdekében hosszútávon megőrizhető a jó vízminőség, biztosítottá válik a rendelkezésre álló, de jelenleg tartalékolt ivóvízbázis védettsége annak érdekében, hogy a megfogyatkozó vagy minőségileg leromló állapotú majdani források pótlására bármikor felhasználható legyen.
- A Mosoni-Duna korábban bemutatott degradációját igyekszik kezelni „A Mosoni-Duna és a Lajta folyó térségi vízgazdálkodási rehabilitációja KEOP-2.2.1/2F/ 09-2010-0003” projekt, amelynek kiviteli munkái 2012 októberében kezdődtek meg, a projekt teljes befejezése pedig 2014. év végére várható. A cél a káros hatások visszafordítása a folyó és a csatlakozó medrek komplex rehabilitációjával, az ökológiai feltételek javításával, vízpótlásával. A projekt valamennyi Mosoni-Duna menti település területét érinti. A belterületek part- és mederrendezése során elsőrendű szempontot jelent az árvízi, hordalék- és jéglevezetési feltételek javítása, a külterületi szakaszokon pedig az ökológiai feltételek javítása. A projekt alapcélja az EU Víz Keretirányelv szerinti jó ökológiai potenciál elérése 2015-ig.

11 forrás: ÉDUVIZIG

- A Szigetköz területén a Duna-csatorna elkészülte óta jelentősen megváltoztak az áramlási viszonyok, s ez különösen az Alsó-Szigetközben érezteti negatív hatásait. Ezen negatív hatások kiküszöbölését célozza a „Szigetközi mentett oldali és hullámtéri vízpótló rendszer ökológiai célú továbbfejlesztése KEOP 2.2.1/2F/09-2010-0004” projekt, melynek célkitűzése a kedvezőtlen ökológiai folyamatok megállítása és jobb életfeltételek biztosítása az élővilág számára. A beavatkozások eredményeként várhatóan a hullámtérben újra emelkedik a vízszint, kedvezőbbé válnak a medrek halászati hasznosítási feltételei, a felszíni vizek minőségi állapota, miközben javul az árvízlevezető képesség és a mentett oldalon csökkennek a belvízkárok, a vízpótlás pedig elősegíti az öntözhető területek növekedését, ami a térség mezőgazdasági vállalkozóit érinti kedvezően. A megvalósítás előreláthatólag 2014 decemberéig tart.
- A tágabb Duna-menti térség árvizektől való megóvását célozza a „Komárom-Almásfüzitő árvízvédelmi öblözet árvízvédelmi biztonságának javítása /KEOP-2.1.1/1F-2008-0013/” projekt, amelynek célja a Komárom és Almásfüzitő közötti árvízvédelmi szakasz (közel 11 km) fejlesztése. A projekt tárgyát képező árvízi öblözet érintett lakosainak száma közel 29 000 fő.
- Immár határon átnyúló partnerség jegyében (a közép-európai transznacionális program támogatásával) került sor a CEFROME (Central European Flood Risk Assessment and Management in CENTROPE; Európai Árvízi Kockázat Elemzés és Menedzsment a CENTROPE régióban) című projekt 2010-2013 közötti megvalósítására, amelyben négy országból (Ausztria, Csehország, Magyarország, Szlovákia) kilenc partner vett részt. A projekt célja árvízvédelmi veszély- és kockázati térképek elkészítése volt a nemzetközileg érintett vízgyűjtő területekre, harmonizált metodika alapján. Mintaterületként a Thaya, Morva és Lajta folyók vidéke szolgált, a szükséges térképek és tervek összehasonlítható tartalommal és megjelenéssel készültek el. Az eredményként előálló veszély- és kockázati térképek a hosszú távú térségi tájhasználati fejlesztésekhez adnak jelentős alapadatokat, a projekt keretében kialakuló partnerség pedig további nemzetközi együttműködések számára teremthet alapot.



8. ábra: A CEFRAME projekt beavatkozási területe¹²

A határok feletti partnerség egyébként is fontos a térség számára, hiszen a Dunát érintő kérdésekre csak közösen adható hatékony válasz. Noha a természetvédelmi és vízügyi beavatkozások, az árvízvédelmi rendszerek tervezése és kiépítése alapvetően nemzeti kompetencia, a vízrendszerek alapvetően nem az országhatárokhoz igazodnak, bár ennek figyelmen kívül hagyására éppen ez a térség mutatott szomorú példát. A Bős–nagygyőri vízlépcsőrendszer körüli konfliktus végkifejlete ugyanakkor megerősíti a mindenkori tervezők és döntéshozók számára azt a tényt, hogy e térségben a két ország vízügyi kérdésekben (de sok más szakterületen is) egymásra van utalva.

¹² forrás: <http://www.ceframe.eu>

Jelen pillanatban is több projektelképzelés él a Duna vízrendszeréhez kapcsolódóan, amelyek lehetőséget teremthetnek a határ menti szereplők számára a térségi együttműködésekre, a fejlesztési elképzelések összehangolására és a tapasztalatok cseréjére. Ilyenek többek között:

- **A Mosoni-Duna torkolati szakaszának vízszint-rehabilitációja**
A vízszint-rehabilitáció várhatóan lehetővé teszi majd a városi partszakaszok jóléti használatát, a Győr alatti vizes élőhelyek rehabilitációját, a hajózási feltételek javítását, valamint megtámasztó hatásával segíti az alsó-szigetközi vízpótlás hatékonyságát.
- **Az Öreg-Duna vízszint-rehabilitációja**
A rehabilitációs megoldás olyan műszaki beavatkozásokat igényel, melyek a főmeder vízszintjének megemelését célozzák. A különböző strukturális beavatkozások lehetséges hatásait (mint pl. 3 db fenékküszöb főmedri beépítésével történő vízszintemelés), már korábban tanulmányok elemezték. A tanulmányokban meghatározott irányvonalakra alapuló tervezési és kivitelezési munkák elvégzése, valamint a kapcsolódó monitoringrendszer- és eszközparkfejlesztések teszik ki a projekt tevékenységeit.
- **Árterületek rehabilitációja a Duna Szap-Szob közötti közös szakaszán az árvízvédelem megerősítése és a folyó ökológiai értékeinek növelése érdekében (DURE Flood)**
A térségben a 2002. és a 2006. évi rendkívüli árvíz levonulása is bizonyította, hogy a nagyvízi meder kapacitása csökken, a hullámtér és mellékágak feltöltődése és benőttsége miatt az árvízszintek emelkednek, s növekszik az árvizek kockázata. Az árvízi kiértékelés megmutatta, hogy a Duna Szap alatti szakaszának vízszintjei magasabbak voltak, mint ahogy azt a korábbi számítások alapján feltételezték, ezért a beavatkozásokat erre a területre kell koncentrálni. A várhatóan magyar-szlovák együttműködésben megvalósuló projekt célja egy olyan tanulmány készítése, amely az árvízi védekezésben a hosszú távú megelőzést és védekezést segíti elő az árvízi biztonság növelésének megteremtésével, csökkentve az árvíz negatív társadalmi, gazdasági hatásait úgy, hogy a tervezett intézkedések a folyószakasz ökológiai állapotát is javítsák. A projekt specifikus célja megfelelő alapadatbázis létrehozása és közös magyar-szlovák alaptérkép összeállítása az

előállított alapadatokból a Duna Szap-Szob közötti közös szakaszára és a hullámtérre.

- Szlovák-magyar vízrajzi információs rendszer a Dunán és mellékfolyóin (TELEDAN)
Várhatóan szintén szlovák-magyar együttműködésben valósul meg a projekt, melynek átfogó célja a vízrajzi távmérő rendszerek bővítése, hatékonyabbá és magasabb műszaki színvonalúvá tétele a Duna határ menti régiójában, valamint a vízrajzi adatokhoz való gyors hozzáférés biztosítása a nyilvánosság és a szakmai felhasználók (előrejelzők, védekezést irányítók, hajózási szervezetek, stb.) számára az interneten keresztül.

Az RDV EGTC belső kohéziója szempontjából meghatározó szerepe lesz, hogy miként tud az együttműködés bekapcsolódni az összekötő kapcsolt jelentő Duna mente ökológiai szempontú integrált fejlesztésébe. A beavatkozások sokszínűségére tekintettel itt külön projektjavaslatok nem kerültek megfogalmazásra. Ehelyett egy integrált területi beruházás (ITB) megvalósítása javasolt, amelynek részletes kifejtésére később kerül sor.

1.4. TRANSZKONTINENTÁLIS KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK FEJLESZTÉSE

Az RDV EGTC versenyképességének alapvető feltétele, hogy ne csak a belső, hanem a külső közlekedési-szállítási kapcsolatai is fejlődjenek. A 2013-ban elfogadásra kerülő, uniós szintű rendelet a TEN-T maghálózatokra vonatkozóan új iránymutatásokat ad. A korábbi, ún. helsinki folyosók részben átdolgozásra kerültek, és ezek alapján az RDV EGTC területét három transzkontinentális folyosó érinti:

- a világoskékkel jelölt Strasbourg-Duna folyosó, amely a folyón kívül magában foglalja a korábbi IV-es folyosó egyes elemeit, és az EGTC területén a Dunán kívül az M15-ös autótutat és az M1-es autópályát, valamint az 1-es számú vasútvonalat érinti;
- a sötétkékkel jelölt, és várhatóan a közép-európai térség meghatározó hálózati elemévé váló balti-adriai tengely, amely a szlovák D1-es autópályát és a 120-as vasútvonalat jelenti az EGTC területén, valamint

- a barnával jelölt és jórészt a korábbi X/B helsinki folyosónak megfelelő, Hamburgot a ciprusi Lefkosiával összekötő korridor, amely az EGTC területén megegyezik a világoskék folyosóval.



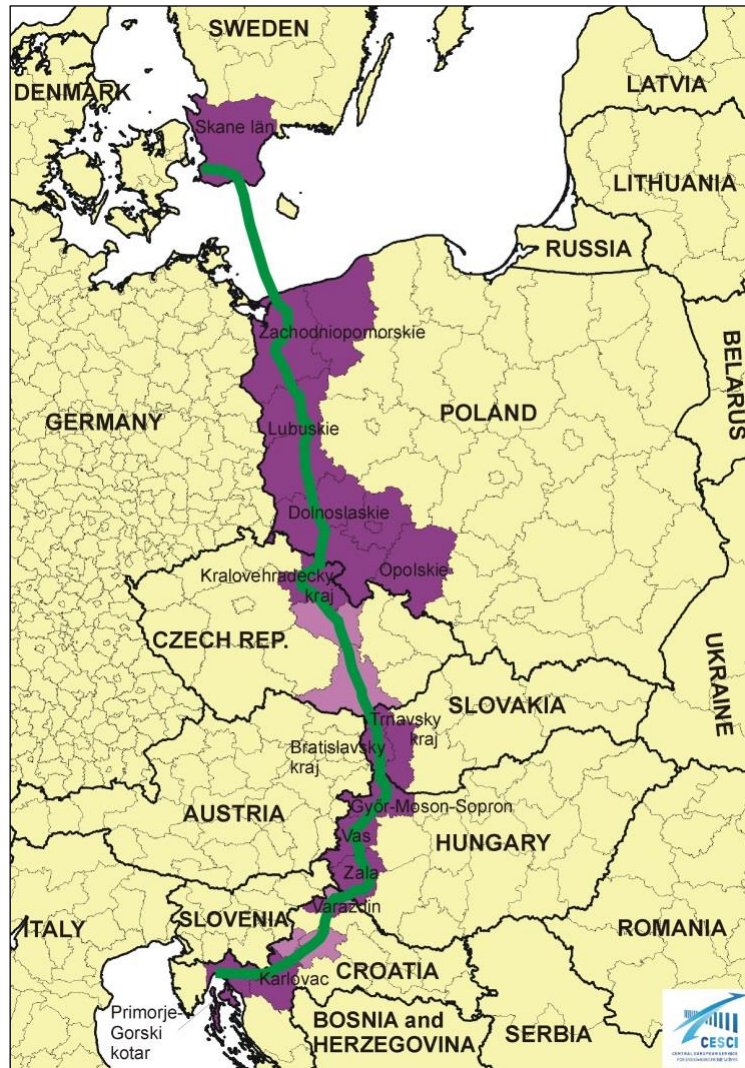
9. ábra: Az Európai Kapcsolódási Eszköz (CEF) tervezett folyosórendszere (mághálózati elemek)¹³

A fentieknél alacsonyabb szintű prioritásként szerepel a fejlesztési elképzelések között a CETC-kezdeményezés¹⁴, amelynek Magyarországra eső szakasza az M15-östől déli irányban halad, és az M86-os és M9-es gyorsforgalmi út segítségével kapcsolódik az adriai autópályák hálózatához.

13 European Commission: Connecting Europe Facility. Investing in Europe's growth 2014-2020. (2012. október), 22–23.

14 Central European Transport Corridor: Közép-európai Közlekedési Folyosó: cetc.pl

Jóllehet a lengyel partnerek által kezdeményezett észak-déli folyosó egyelőre nem lesz része az új maghálózatnak, de ennek az együttműködésnek az erősítése az RDV alapvető érdeke, ezért célszerű szoros együttműködésre törekedni a folyosó menedzsmentje céljából alapított CETC EGTC-vel.



10. ábra: A CETC-tengely által érintett NUTS II. és NUTS III. szintű területi önkormányzatok

Az említett fejlesztési elképzelések természetesen meghaladják az RDV EGTC kompetenciaszintjét. Ez azonban nem jelenti azt, hogy ne képviselhetné saját érdekeit, és az ehhez szükséges tervezési, előkészítési feladatokat ne láthatná el.

1.4.1. projekt: Hálózatfejlesztési kutatási projekt

Általános cél: az RDV EGTC külső közlekedési hálózati kapcsolatainak erősítése

Specifikus célok: az EGTC fejlesztéséhez szükséges közúti és vasúti kapcsolatok vizsgálatának elvégzése, a vizsgálat eredményeinek népszerűsítése, szakmai érdekérvényesítés

A projekt tartalma:

- a) átfogó kapcsolati vizsgálat és stratégia készítése
- b) a vizsgálat eredményeinek népszerűsítése (népszerűsítő rendezvények, kiadványok, szakmai rendezvények, brüsszeli bemutató)
- c) lobbicsoport létrehozása.

A projekttől várt legfőbb eredmény, hogy a régió számára alapvető fontosságú közúti és vasúti kapcsolatokat beazonosítja, kijelölve a közös lobbitevékenységek irányát is. A projekt végén kialakulhat egy szakmai műhely is, amely akár a későbbi tervezési folyamatokban is részt vehet.

1.5. AKTÍV RÉSZVÉTEL AZ EUDRS PROGRAMBAN

Az RDV EGTC, mint a Duna földrajzi centrumtársága fontos szerepet játszhat az össz-dunai ügyek kezelésében. A geopolitikailag fontos terület definiáló Duna-medencében számos szereplő van jelen, képviseli érdekeit. A teljes magyar-szlovák Duna-szakaszt magában foglaló RDV EGTC éppen ezen utoljára említett ténynek a következtében semmiképpen sem jelentéktelen szereplője ennek a játszmának. Látni kell ugyanakkor, hogy milyen tematizációs kísérletek mentén jelennek meg a többi szereplők, ugyanis ez jelöli ki az EGTC számára a mozgásteret.

A dunai együttműködés evolúciója

A dunai együttműködés szükségszerűsége nem új keletű gondolat: az első, a dunai hajózás szabadságát védelmező bizottságot 1856-ban hozták létre. A szűken vett hajózási kérdések

kezelésétől kezdve a politikai integrációig számos tervezet és kezdeményezés született az eltelt másfélszáz év alatt. Ezek közül csak a jelen stratégia szempontjából releváns, jelenleg is aktuális kereteket vesszük számba.

A Nemzetközi Duna Bizottság¹⁵

A ma is létező dunai együttműködések közül a legrégebben alapított, legnagyobb tekintéllyel rendelkező a Nemzetközi Duna Bizottság, amelynek létrehozását 1946 decemberében kezdeményezte a Szovjetunió, az azonos nevű, 1856-os szervezet utódjaként. Alapítására 1948. augusztus 18-án Belgrádban került sor, tagjai a jaltai szovjet érdekszféra államai: a Szovjetunió (az ukrán SZSZK külön alapítóként szerepelt), Bulgária, Románia, Jugoszlávia, Magyarország és Csehszlovákia lettek. A Belgrádi Egyezmény a szabad hajózás és a hajózási út biztosítását írta elő a tagok számára az Ulm és a Fekete-tenger közötti Duna-szakaszra. A Bizottság a felelős az egységes folyami jelzőrendszer kialakításáért, működéséért, a hidrometeorológiai szolgáltatások biztosításáért, valamint a folyamellenőrzési jogharmonizációért. Ezen kívül statisztikai és egyéb tájékoztató dokumentumokat állít össze és jelentet meg.

Az egyezmény a Bizottság székhelyéül a romániai Galați-t jelölte meg, hivatalos nyelvként az orosz és a franciát. A szervezet központját 1954-ben helyezték Budapestre (ez egyben az egyetlen magyar székhelyű intézmény a Duna-ügyekkel kapcsolatban).

Az osztrákok és a németek már ebben az időben is törekedtek a tagságra, amit előbbiek 1959-ben el is nyertek, utóbbiakat azonban kétszer is (1966-ban és 1967-ben) elutasították. Megfigyelői státuszukat csak 1999-ben sikerült teljes jogúra változtatniuk.

A Bizottság munkája iránt újabban érdeklődést mutat Franciaország, Törökország és az Európai Unió is.

A Duna-régió és Közép-Európa Kutató Intézet¹⁶

15 A Bizottság honlapja: <http://www.danubecommission.org/>

16 Institut für den Donauraum und Mitteleuropa

A Duna-völgy a korábbi évszázadok során jórészt a német és osztrák, valamint a magyar geopolitikai érdekszféra részét képezte. Miután a magyar állam a XX. században jelentős területvesztést szenvedett el, a szovjet befolyás pedig a 80-as évek második felétől meggyengült, majd a közép-európai országok EU-s csatlakozásával párhuzamosan szinte teljesen megszűnt, az osztrák és a német nagypolitika igyekezett újra pozíciókat fogni a térségben.

A két ország ilyen irányú törekvései már a keleti blokk időszakában is megvoltak, ezt igazolja az osztrákok Duna Bizottság-i tagsága, valamint a Duna-régió és Közép-Európa Kutatóintézet felállítása.

1953-ban alakult meg Bécsben az első, a Duna-völgyi tematizációt célul kitűző kutató intézet, amelyet 1993-ban keresztelték át a mai nevére. Ezzel párhuzamosan a kutatási tevékenység is kiegészült a vállalkozások támogatásával. Az osztrák székhelyű intézet a Duna régió és Közép-Európa aktuális kérdéseivel foglalkozik, publikus célja a közös ismeretek, jó gyakorlatok és jószomszédi kapcsolatok elmélyítése a térségben. Az IDM kiadványsorozatban megjelenő kutatásokat folytat és támogat a Duna régió, a CE és a SEE térségek területén. Fő tevékenységi területei:

- PR
- kutatás
- következő generáció támogatása
- mediáció
- oktatási tevékenységek, események
- vállalati szolgáltatások
- alapozó terepmunka
- kiadványok megjelentetése.



11. ábra: Az IDM kutatási térsége¹⁷

Elsősorban azon (osztrák) szervezetek és egyének számára kínálnak szolgáltatásokat, akik érdekeltek a közép-európai (részben politikai) viszonyok megismerésében. Számukra partnereket közvetítenek, biztosítják az információhoz való hozzáférést, rendezvényeket szerveznek és kutatásokat végeznek el. Lényegében az osztrák vállalkozások térségi versenyképességének növelését, pozíciófoglalását támogató szervezetről van szó.

Duna Marketingegyesület¹⁸

Az 1970-ben alapított egyesület legfőbb célja az egységes dunai turisztikai desztináció támogatása és népszerűsítése. Ezen belül külön platformokat hoztak létre a személyhajózás és a kerékpáros turizmus érdekelt szereplőinek bevonásával. Az egyesület 1995-ben hivatalosan is bejegyzésre került, bécsi székhellyel. A dunai országok közül nem tagja az

¹⁷ Megtalálható a szervezet honlapján: <http://www.idm.at/>

¹⁸ A szervezet hivatalos neve: Die Donau Internationale Touristische Werbegemeinschaft; honlapja: www.danube-river.org

együttműködésnek Bulgária és Ukrajna (Moldova megfigyelőként vesz részt). Előbbi 2007-ban a szervezet eredménytelenségére hivatkozva lépett ki.

Nemzetközi Duna-védelmi Bizottság¹⁹

Az osztrák geopolitikai szempontok megjelenését nem csak az intézet és az egyesület megalapítása jelezte már a jaltai rendszer időszakában. A 80-as években a dunai ügyekben új elemként jelent meg a hajózás mellett a vízminőség problematikája, amely az akkori keleti blokkban teljesen új felvetésnek számított. Megerősödése fontos muníciót szolgáltatott a magyar kormány számára, amikor 1989-ben leállította a nagymarosi építkezést. A kérdést első ízben az 1985-ben aláírt Bukaresti Egyezmény tárgyalta, amely egy vízminőség-monitoring rendszer létrehozását és működtetését irányozta elő.

A résztvevő államok 1991-ben Szófiában közösen kezdeményezték egy Duna-védelmi program elindítását, ez lett a Duna-völgyi Környezetvédelmi Program (Environmental Programme for the Danube River Basin: EPDRB). A közös monitoringrendszer kidolgozását, a vizes élőhelyek és a dunai táj védelmét célul kitűző program ideiglenes irányító testületének munkáját a bécsi programkoordinációs egység segítette. A feladat egy akcióterv elkészítése volt, amelynek végleges változatát az időközben (1994. június 24.), Szófiában aláírt Duna-védelmi Egyezmény alapján dolgozták ki. Az Egyezmény irányozta elő egy új közös intézmény, a Nemzetközi Bizottság létrehozását, amely 1998-ban alakult meg hivatalosan, bécsi székhellyel. Tagjai: Ausztria, Bosznia-Hercegovina, Bulgária, Horvátország, Csehország, Németország, Magyarország, Moldova, Montenegró, Románia, Szlovákia, Szlovénia, Szerbia, Ukrajna és az Európai Unió. Az EU Víz Keretirányelv keretében együttműködő partnerek: Lengyelország, Svájc, Olaszország, Albánia, Macedónia.

A Bizottság hivatalosan a vízminőség és a környezetvédelem kérdéseivel foglalkozik, de a valóságban a teljes Duna-medence integrált kezelése a célja. A vízminőség-monitoring, az adatbázis-kezelés (DABLAS) és a közös veszélyjelző rendszer mellett ezért valósítottak meg

19 International Commission for the Protection of the Danube River – ICPDR. A szervezet honlapja:

<http://www.icpdr.org/>

már eddig is számos további projektet a földhasználattal, az agráriummal, sőt, újabban az üzleti szektorral kapcsolatban is.

A titkárságot 1999-ben nyitották meg az ENSZ bécsi központjában. A szervezet végrehajtó titkára Philip Weller. A Bizottságnak 7 szakértői csoportja van, a folyóvíz menedzselésére, a vízminőség ellenőrzésére, az árvízi védekezésre, de a civil kapcsolatokra és stratégiai kérdésekre is alapult egy-egy nemzeti szakértőkből álló csoport.

Duna Menti Tartományok Munkaközössége²⁰

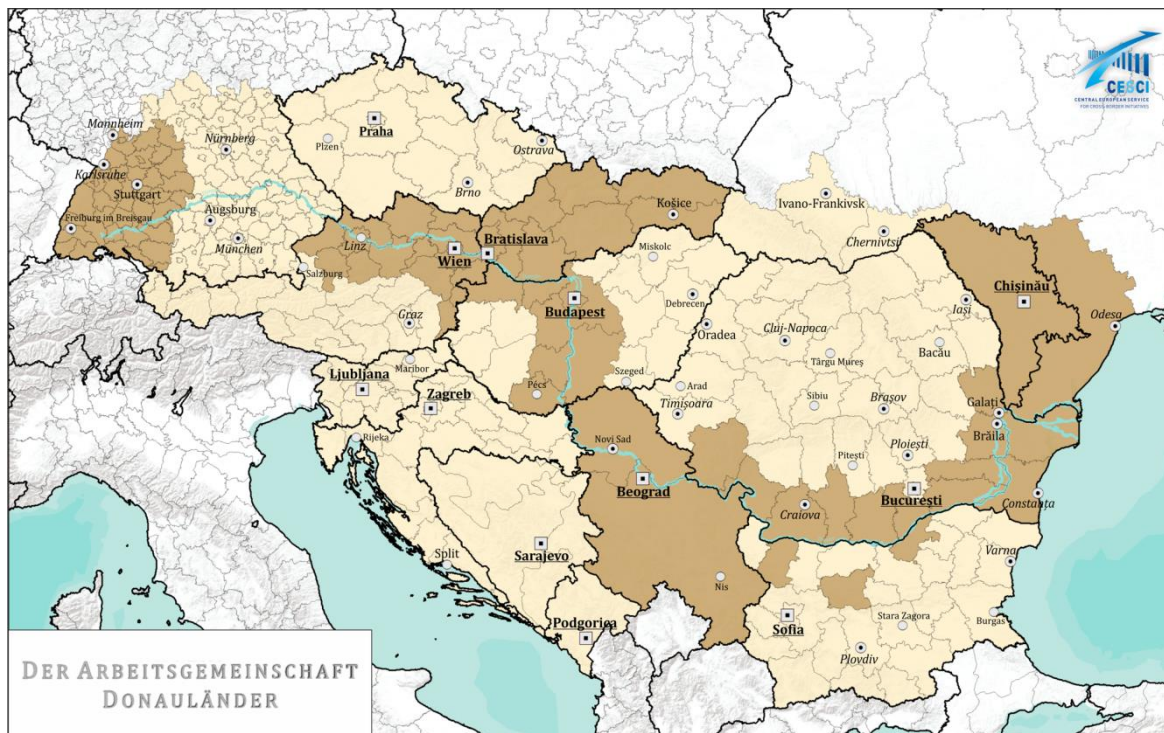
A Munkaközösséget 1990. május 17-én alapították Wachauban. A munkaközösséget a Kormányfők Konferenciája irányítja, határozatait egyhangúlag hozza. Az elnöki pozíció a tagországok között rotálódik. Az üléseket a Vezető Tisztségviselők Bizottsága készíti elő, amelyet Alsó-Ausztria tartományi hivatalának vezetője irányít. Hat munkacsoportjának munkáját más-más tartomány, illetve megye koordinálja és finanszírozza. Győr-Moson-Sopron megyéhez a gazdasági és turizmus tartozik.

Titkársága Sankt Pöltenben székel. Munkájában a német tartományok közül csak Baden-Württemberg vesz részt. Csak megfigyelőként csatlakozott egy-egy szlovák és cseh megye.

Tevékenysége elsősorban a kultúrára és az ifjúsági programokra korlátozódik, az elmúlt években ez is akadozik.

²⁰ Arbeitsgemeinschaft Donauländer. A szervezetnek kizárólag német nyelvű honlapja létezik:

<http://www.argedonau.at/neu/index.htm>



12. ábra: A Duna Menti Tartományok Munkaközössége

A Duna Menti Régiók és Városok Tanácsa²¹

A 90-es évek végétől Németország is aktívan bekapcsolódott a Duna-völgyi együttműködés tematizációjának folyamatába. A Tanács 1998 júliusában alakult, a Duna Menti Városok Egyezményének aláírásával²². A szerveződést jelentősen megerősítette a Budapesttel, a tanács első fővárosi partnerével aláírt együttműködési megállapodás 2001-ben. A dunai városok első konferenciáját 2003-ban rendezték, ugyancsak Ulmban, ahol a szervezet székhelyét is kialakították.

Fő célja a politikai stabilitás és a demokrácia erősítése, a városok és régiók érdekképviselete és a régióközi együttműködés támogatása. Közgyűlése két évente ülészik, képviselőt az elnök (Ulm polgármestere) látja el. A koordinációt egy kormányzó testület biztosítja. Az operatív munkát a végrehajtó iroda végzi a főkoordinátor vezetésével. A Tanács napi tevékenységét a főtákaróság látja el, Bukarestben.

21 Honlapja: <http://codcr.com/>

22 Az aláírók a két Ulmon kívül Galați, Linz, Rusze, Újvidék és Vukovár voltak.

A Tanács összesen 15 szakbizottságot állított fel, amelyek lefedik a dunai együttműködés minden területét az energetikától az ifjúsági kapcsolatokig, a városfejlesztéstől az innovációtól a kormányzási kérdésekig.

A Duna Menti Városok és Régiók Tanácsának megalakulását követően nyílttá vált a rivalizálás Németország (főként a két magasan fejlett dél-német tartomány), valamint Ausztria között a Duna-völgyi kérdések tematizációjáért. Ez a rivalizálás volt érzékelhető Bécs tartózkodásában a Tanáccsal szemben, Bajorországnak az ArgeDonauból történt kiválásában (2005), majd az egymással párhuzamosan, 2002-ben indított Duna Együttműködési Folyamat (bécsi központtal) és az Ulmi Folyamat közti versenyfutásban. A 90-es évek végétől számtalan projekt valósult meg, tanulmány, stratégia született a dunai együttműködés alátámasztására, amelyek szintén ennek a kompetitív korszaknak a termékei. A Duna Stratégia elindításához végül is a 2008. júliusi Ulmi Nyilatkozat teremtette meg az alapot, ami egyértelműen a német diplomácia sikerét jelentette. Ugyanezen év októberében a regionális ügyekért felelős biztos, Danuta Hübner hirdette meg a Duna makrorégió stratégiáját, amely elvileg az összes, a folyam vízgyűjtőterületéhez tartozó ország számára integrált fellépést, partnerségi kereteket biztosít. A két meghatározó tagállam mellett azonban a kisebb súlyú makroregionális tagállamok valójában jóval kevésbé tudják érdekeiket képviselni.

Annál inkább ajánlott, hogy egy ilyen kedvező földrajzi helyzetű régió minél több helyen képviseltesse magát a folyóval kapcsolatos kezdeményezések között a legjelentősebb befolyással bíró Duna Stratégia munkacsoportjaiban. Ezt az is indokolja, hogy a Duna Stratégia és az RDV EGTC fejlesztési stratégiája között számos megegyezés mutatható ki.

Az EU Duna Régió Stratégiája és az RDV stratégia céljainak összefüggései

Az Európai Unió Duna Régió Stratégiája (EUDRS) a Duna vízgyűjtő területéhez tartozó régiók és országok makroregionális fejlesztési stratégiája és akcióterve, amely a dunai makrorégió fenntartható fejlesztését, természeti területeinek, tájainak és kulturális értékeinek védelmét célozza. A 2009-ben elindított EUDRS időrendben az EU második makroregionális fejlesztési stratégiája, megvalósításában nyolc EU-tagállam és hat EU-n kívüli ország vesz részt: Ausztria, Bulgária, Csehország, Magyarország, Németország (ezen belül csak Baden-

Württemberg és Bajorország), Románia, Szlovákia, Szlovénia, valamint Horvátország, Szerbia, Bosznia-Hercegovina, Montenegró, Moldova és Ukrajna néhány megyéje.

A stratégia ugyan nem nyújt új uniós pénzügyi támogatást, nem hoz létre újabb struktúrákat, és újabb uniós jogszabályokat sem, ellenben a meglévő pénzügyi, szervezeti és jogi környezet maximális kihasználására törekszik. Jelenlegi elsődleges célja, hogy elősegítse a 2007–2013 közötti időszakra rendelkezésre álló strukturális alapok és egyéb uniós források minél teljesebb körű felhasználását, kiegészítve nemzeti, magán-, vagy hitelintézeti finanszírozással.

A stratégia 4 pillérre, azon belül pedig 11 Prioritási Területre (Priority Area, PA) épül:

A) A Duna régió összekapcsolása a többi régióval

PA 1/a A mobilitás és a multimodalitás fejlesztése - belvízi hajóutak

PA 1/b A mobilitás és az intermodalitás fejlesztése - vasúti közúti és légi közlekedés

PA 2 A fenntartható energia használatának ösztönzése

PA 3 A kultúra és az idegenforgalom, valamint az emberek egymással való kapcsolatteremtésének előmozdítása

B) Környezetvédelem a Duna régióban

PA 4 A vizek minőségének helyreállítása és megőrzése

PA 5 Környezeti kockázatok kezelése

PA 6 A biodiverzitás, a táj, valamint a levegő- és talajminőség megőrzése

C) A jólét megteremtése a Duna régióban

PA 7 Tudásalapú társadalom kialakítása a kutatás, az oktatás és az információs technológiák segítségével

PA 8 A vállalkozások versenyképességének, beleértve a vállalkozások közötti regionális együttműködések (klaszterek) fejlesztésének támogatása

PA 9 Az emberi erőforrásba és képességekbe való befektetés

D) A Duna régió megerősítése

PA 10 Az intézményrendszer kibővítése és az intézményi együttműködés megerősítése

PA 11 A biztonság javítása a súlyos bűncselekmények és a szervezett bűnözés jelentette kihívásokkal való megküzdés közös munkával

Nagyobb területi kiterjedéséből, illetve szélesebb beavatkozási köréből fakadóan a Duna Régió Stratégiája jórészt lefedi az RDV stratégiájának szinte teljes célrendszerét. Egyértelmű a kapcsolódás az RDV stratégia területi kohéziót célzó prioritási tengelye és az EUDRS első pillére között, amely a Duna régió belső és külső (főként fizikai) összekapcsolását célozza az infrastrukturális hálózatok, elsősorban a közlekedési infrastruktúra fejlesztése által. Árnyalatnyi különbség a két stratégiai megközelítés között, hogy míg az RDV – érthető módon – elsősorban a keresztirányú, a Duna (ami egyben az országhatár is) feletti összeköttetés javítását célozza, az EUDRS inkább a Duna, mint az egész nagytérséget összekötő longitudinális közlekedési folyosó – és a vele párhuzamosan szerveződő nyugat-keleti tengely – fejlesztését tartja elsődlegesnek, és erre fűzné fel a regionális terek közlekedési rendszereit. A két megközelítés nem mond ellent egymásnak, mivel a hossz tengelyre történő felfűzés is csak akkor lehet hatékony, ha a tengely mentén szimmetrikus és sűrű keresztirányú kapcsolatrendszer létezik. A határon átnyúló fizikai kapcsolatok erősítésének jelentőségét az EUDRS is felismeri, erre reagál a multimodális összeköttetések fejlesztését célzó fellépések fejezete az 1. Prioritási Területen belül.

Fontos kapcsolódási pont a két dokumentum között a határvárosi agglomerációk, határ menti városrégiók közlekedésének integrált fejlesztése is.

Hasonlóan megtalálhatók az RDV stratégiájának a gazdasági kohézió erősítését előirányzó stratégiai céljai, elemei is az EUDRS-ben rögzített elképzelések között, elsősorban a stratégia harmadik pillérének (*A jólét megteremtése a Duna régióban*) keretében. Az RDV elképzelései közül a Duna-völgy integrált fejlesztését teljes mértékben lefedik az EUDRS ezen pillére keretében megfogalmazott célok, az integrált vidékfejlesztési-agráripari fejlesztések megvalósításának pedig „A vidéki területek és ezen belül főként az agrárágazat versenyképességének javítása” címet viselő EUDRS fellépéstervezet felel meg. A befektetői

intenzitás növelését is számos makroregionális szintű fejlesztési elképzelés támogatja, többek között a kkv-k együttműködési és kereskedelmi kapacitásának megerősítését, a vállalkozások nagy hatékonyságú képzési és képesítési rendszerekkel történő támogatását, a személyek és vállalkozások előtt álló, határokon átnyúló korlátok és akadályok eltávolítását célzó beavatkozások. Az RDV céljai közül egyedül az autóiipari fejlesztésekre vonatkozó elképzelések nem találhatók meg explicit módon a Duna Régió Stratégiájában, az EUDRS 8. Prioritási Területe által a klaszteresedés támogatását célzó beavatkozások azonban közvetett módon az autóiipari együttműködések térségi fejlesztését is szolgálják.

Az RDV társadalmi kohézió erősítését célzó prioritási tengelyén összefoglalt elképzelések jelentős részben megtalálhatók az EUDRS-ben is, főként a 9. Prioritási Terület (az emberi erőforrásba és képességekbe való befektetés) keretein belül. Mindkét stratégia fontosnak tartja a határok feletti munkaerő-áramlás feltételeinek biztosítását, az integrált munkaerőpiac megteremtését és a társadalmi kapcsolatok erősítését, bár ez utóbbit az EUDRS inkább a romaintegráció tekintetében értelmezi. Az RDV által megfogalmazott célkitűzés, a határon átnyúló szolgáltatások fejlesztése meglehetősen széles kört fed le, ennek megfelelően az EUDRS több fejezetében is vannak ilyen jellegű fellépésre kezdeményezések, a szolgáltatás jellegétől függően. Így lehet szó közösségi közlekedési szolgáltatásokról (PA 1), idegenforgalmi szolgáltatásokról (PA 3), munkaerő-piaci szolgáltatásokról (PA 9), vagy éppen közszolgáltatásokról (PA 10)..

A Rába–Duna–Vág EGTC elképzeléseinek túlnyomó része tehát valamilyen formában megtalálható az EU Duna Régió Stratégiájának tartalmi keretei között. Az RDV EGTC-nek fontos szerepe lehet az általa lefedett térségen belül az EUDRS célkitűzéseinek megvalósításában.

1.5.1. projekt: RDV Duna-klub létrehozása

Általános cél: az RDV EGTC térségének hatékony érdekképviselője a Duna Stratégia keretein belül

Specifikus célok: az RDV EGTC területén dolgozó szakemberek számára egy közös fórum létrehozása, az RDV EGTC érdekeinek megjelenítése az EUDRS különböző munkacsoportjaiban

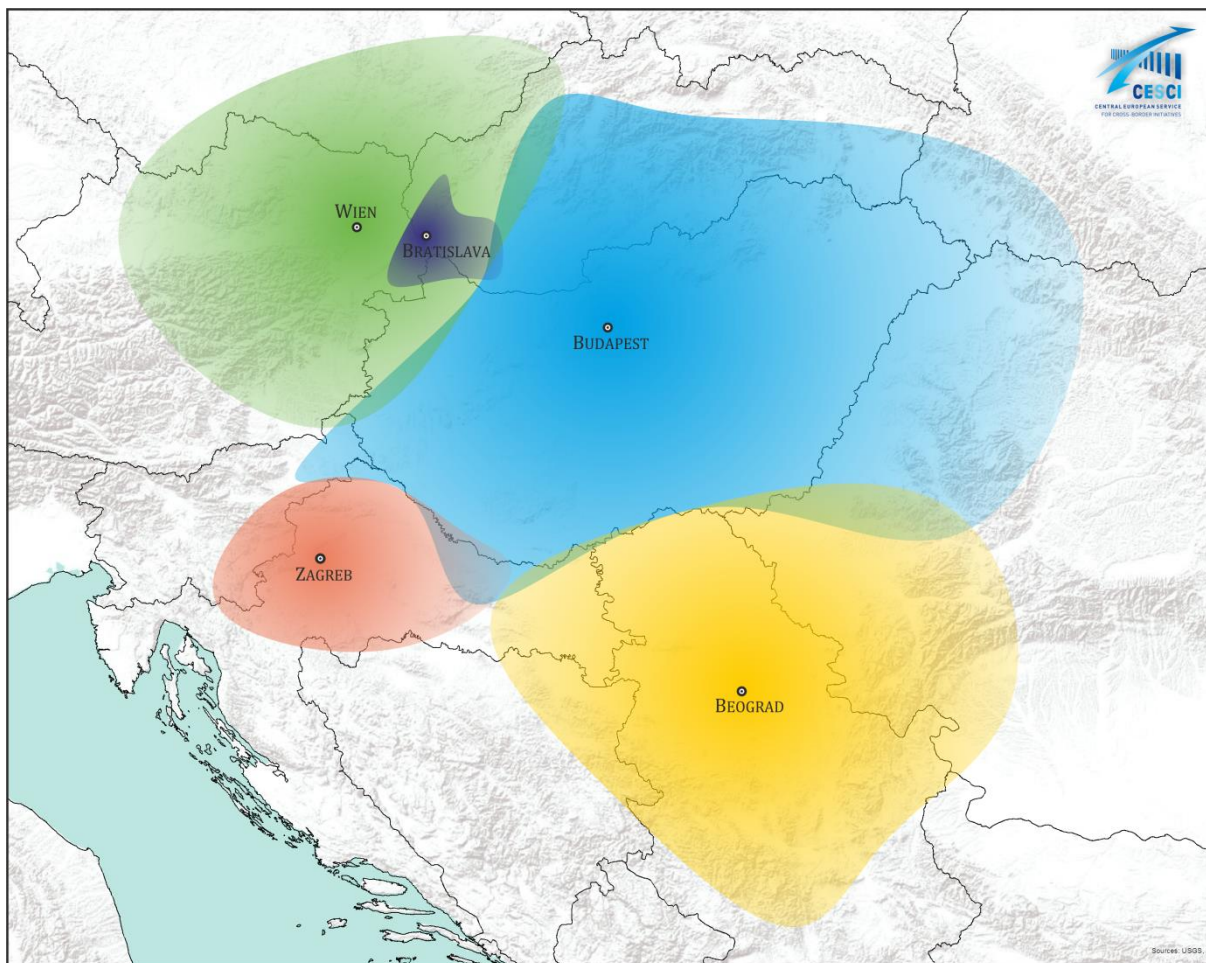
A program tartalma:

- a) a Duna Stratégiához kapcsolódó akcióterv készítése az RDV EGTC keretein belül (ez segítheti az itt tervezett projektek minél szorosabb illeszkedését a Prioritási Területek folyamatosan alakuló programjaihoz);
- b) magyar és szlovák szakemberek részvételével EUDRS-kulb létrehozása a tapasztalatok, információk megosztása, valamint az egyes munkacsoportokba történő bekapcsolódás céljával;
- c) EUDRS-hírlevél rendszeres megjelentetése (on-line és nyomtatott formában, két nyelven), a szakemberek és a lakosság tájékoztatása és bevonása céljából;
- d) EUDRS-marketingkiadvány készítése az RDV EGTC-ről, a kiadvány terjesztése a makrorégió szakmai hálózatain és a munkacsoportokon belül.

A projekttől várt legfontosabb eredmény egyrészt az EUDRS mint fejlesztési keret tudatosítása a regionális szereplők között, és a szerepvállalás erősítése; másrészt az RDV látható megjelenítése az EUDRS keretében működő szakmai szerveződések szintjén.

1.6. KAPCSOLÓDÁS A METROPOLISZÖVEZETEK FEJLESZTÉSI POTENCIÁLJÁHOZ

A Rába–Duna–Vág EGTC területe az egyik legjelentősebb közép-európai fejlődési tengely, a Bécs–Budapest gazdasági folyosó mentén fekszik. Mindemellett a térség közvetlen szomszédságában található Közép-Európa legdinamikusabban fejlődő városrégiója, Pozsony. A tengely, illetve a szlovák főváros kisugárzó gazdasági dinamikája és (a külső kapcsolattartási irányokat nézve) fejlett közlekedési infrastrukturális kiépültsége alapvetően meghatározza az EGTC lehetőségeit, egyszersmind szoros együttműködési érdeket feltételez e dinamikus területekkel.



13. ábra: A tágabb térség fővárosainak hipotetikus vonzaskörzete. Gravitációs modell a népességszám és a közúti távolság alapján, 2011.

E fekvés több szempontból is előnyre kovácsolható, hiszen a meghatározó centrumok (Bécs, Budapest, Pozsony) térszervező ereje éppen az EGTC területén belül, Győr térségében egyenlítődik ki. Ennek következtében egyik központtal szemben sem mutatható ki egyoldalú függés, ugyanakkor a térség egyszerre több központ területi dinamikájából részesülhet (a fekvés szerint eltérő arányokkal).

Budapest és Bécs esetében a két nagyváros gazdasági dinamikája az EGTC szempontjából az azokat összekötő közlekedési folyosó EGTC-n belüli rácsatlakozásainak fejlesztésével, továbbá a két fővárossal való stratégiai kooperáción keresztül aknázható ki. A szlovák oldalon Pozsony közelsége meghatározó, közvetlen agglomerációja pedig átterjed Győr-Moson-Sopron megye északi csücskére is.

A szlovák fővárossal való összeköttetések és stratégiai partnerségi viszony kialakítása mellett az EGTC-nek reagálnia kell a területén jelentkező agglomerálódási hatásokra is. Bizonyos

funkciók esetében (pl. közlekedési hálózat) a pozsonyi agglomeráció kiterjedése komoly terhelést jelent az EGTC területén, míg más, helyi funkciókat (pl. kulturális) a Pozsonyra ingázók az „alvótelepüléseken” nem vagy alig vesznek igénybe. Ezt a kettősséget a funkcionális fejlesztések megfogalmazása során figyelembe kell venni.

A Rába–Duna–Vág EGTC területe jelentős részben – Győr-Moson-Sopron megye, illetve a Nagyszombati kerület (Trnavský kraj) esetében – átfedést mutat a CENTROPE régióval. A négy országra (Ausztria, Csehország, Magyarország, Szlovákia) kiterjedő, mintegy hat és fél millió ember lakóhelyét jelentő, nyolc szövetségi tartományt, régiót illetve megyét érintő CENTROPE alapját tulajdonképpen a Bécs–Pozsony gazdasági tengely jelenti, melyhez északon Brno, délen pedig Győr gazdasági térsége csatlakozik.



14. ábra: A CENTROPE régió a Duna régió belül

Területi átfedésükből fakadóan a két integráció térségi céljai között is számos közös pont található. Mindkettő alapvető céljának tekinti az általa összefogott térség kohéziójának erősítését, ezt azonban némileg eltérő módokon kívánják elérni. Alapvető különbség a két megközelítés között, hogy míg az RDV stratégiája különválasztja a térség belső kohéziójának erősítését a külső kapcsolódási rendszerek tematizálásától, addig a CENTROPE esetében az egyes célcsoportokon belül egyszerre van jelen a külső és belső kohézió elérésének igénye.

Ez érthető különbség, hiszen míg ez utóbbi térségben (Bécs és Pozsony kiemelkedő szerepe miatt) a két cél csak egymással összefüggésben értelmezhető, addig a Rába–Duna–Vág EGTC-n belül nincs kiemelkedő jelentőségű nagytérségi központ, így a külső kapcsolódások erősítése a térség egésze számára egyformán cél, melynek előfeltétele a belső kohézió megteremtése. Az RDV a belső és külső kohézió érdekében tervezett lépéseket külön-külön is tovább tagolja három prioritási tengely mentén. Ezek:

- a területi kohézió,
- a gazdasági kohézió és
- a társadalmi kohézió.

A CENTROPE stratégiája pedig négy beavatkozási terület mentén csoportosítja a célokat, ezek:

- a tudásrégió,
- a humántőke,
- a területi integráció és
- a kultúra, illetve a turizmus.

A harmadik terület, a területi integráció céljai tulajdonképpen megfeleltethetők az RDV első prioritási tengelye mentén, a területi kohézióhoz kapcsolódóan felsorolt célokkal, mindkét beavatkozáscsoport a térség fizikai összeköttetésének javítását, a térségi és nagytérségi közlekedési infrastruktúra fejlesztését célozza.

Ugyancsak jelentős átfedés tapasztalható az RDV harmadik prioritása, a társadalmi kohézió tengelyén szereplő célkitűzések és a CENTROPE stratégiájának humántőke-fejlesztést célzó beavatkozási területe között. Mindkét esetben jelentős súlyt képvisel az integrált munkaerő-piac megteremtése, az akadályok elhárítása a határok feletti munkaerő-migráció elől, illetve a térségen belüli társadalmi kapcsolatok erősítése (többek között a nyelvtanulás által). Árnyalatnyi különbség a két stratégia irányultsága között, hogy míg az RDV a meglévő munkaerő-kínálat jobb érvényesülési lehetőségeinek megteremtését célozza, a CENTROPE inkább a minőség fokozását, a képzettségi szint emelését társítja ehhez a beavatkozási területhez.

A CENTROPE stratégiájának fennmaradó két beavatkozási területe, a tudásrégió megteremtése és a kulturális és turisztikai kínálat kiaknázása ugyanúgy a gazdaság térségi fejlődésének elősegítését célozza, mint az RDV stratégiájának a gazdasági kohézió tengelye mentén felsorakoztatott elképzelései, a konkrét célok között azonban jelentős eltérések mutatkoznak. A közös pontokat a befektetések ösztönzése, valamint a gazdasági szereplők hálózatba szervezése jelentik, ennek érintett szektorai azonban eltérőek. A Rába–Duna–Vág EGTC stratégiájában a gazdasági fejlődés két fő letéteményese az autóipar és az agrárszektor, illetve az ezekre szerveződő hálózatok, az autóipar esetében a beszállítók rendszere, a mezőgazdaság esetében pedig a feldolgozó és forgalmazó vállalatok. A CENTROPE ugyanakkor a biotechnológia (illetve tágabban az élettudomány) és az energetikai szektor terén tűzi ki célul a hálózatosodás elősegítését, ezen felül pedig a kutatás-fejlesztés területén kíván bekapcsolódni a nagyterrségi munkamegosztásba.

A két határon átnyúló integráció céljai tehát számos beavatkozási területen átfedést, illetve egyezést mutatnak egymással, a különbségek pedig betudhatók a térségek társadalmi-gazdasági sajátosságaiból eredő hangsúlyeltolódásoknak. A két stratégia által vázolt fejlesztési elképzelések között markáns eltérések, illetve ellentmondások nem jellemzők. A két térségi integráció pozitív eredményei tehát kiegészíthetik egymást, kedvező szinergiák érhetők el, ehhez azonban a konkrét beavatkozások, projektek kidolgozása esetén mindenképpen szükséges azok egymással való összehangolása. Nagyobb gazdasági erejéből fakadóan a CENTROPE a nagyberuházások terén hatékonyabban képes érdekeit érvényesíteni, az RDV szerepe ezeken a pontokon támogatni a projektek, beavatkozások előrehaladását. Fontos ugyanakkor, hogy a CENTROPE-tag Győr-Moson-Sopron megye és Nagyszombati kerület az RDV-n belül szorgalmazza a CENTROPE keretében elért pozitív eredmények kiterjesztését Komárom-Esztergom megyére (illetve a Nyitrai kerületre) is.

Budapest esetében a rendszerváltás óta a bécsihez hasonló, tudatos agglomerációfejlesztés nem valósult meg, erre vonatkozóan kizárólag a legutóbbi időkben született dokumentumok utalnak (Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció, Országos Területrendezési Terv egyeztetési változata). Ezek alapján várható, hogy a magyar főváros is igyekszik a jövőben megszervezni a közvetlen funkcionális vonzáskörzetének fejlesztését.

Az RDV EGTC mint e két nagyvárosi térség között fekvő együttműködés akkor profitálhat a jelzett folyamatokból, ha egyrészt tudatosan és proaktívan viszonyul a várható beavatkozásokhoz, másrészt ha egyfajta közvetítő szerepet játszik a két metropoliszövezet között.

1.6.1. projekt: Közeledő metropoliszok

Átfogó cél: az RDV EGTC és a metropoliszövezetek közötti kapcsolatok fejlesztése

Specifikus célok: az RDV geopolitikai helyzetének erősítése a két metropoliszövezet közötti kapcsolatok erősítése révén

A projekt tartalma:

- a) a szomszédos metropoliszövezeteket népszerűsítő akciók végrehajtása a szomszédoknál (Bécsben és Pozsonyban Budapestet népszerűsítjük és vice versa – együttműködésben az érintettekkel);
- b) egyeztetési platform létrehozása a várostérségek fejlesztéséért felelős szakemberek részvételével, a fejlesztési tervek harmonizációja érdekében;
- c) a két metropoliszövezet között fekvő RDV-térség funkcionális stratégiájának elkészítése, az agglomerációs fejlesztési dokumentumokhoz illeszkedően.

A projekt eredményeként létrejön egy szakértői szintű együttműködés, amely egyszerre szolgálja a két metropoliszövezet közötti stratégiai együttműködést, a tervek közötti harmonizációt és az RDV EGTC politikai szerepének erősödését. Az agglomerációs tervezéssel kapcsolatos tudásmegosztás mellett az RDV saját viszonyrendszerének kimunkálására is sor kerül.

1.6.2. projekt: Dunabusz

Átfogó cél: a pozsonyi agglomeráció belső közlekedési kapcsolatainak javítása

Specifikus célok: a munkaerő-áramlás feltételeinek javítása a dunai közlekedés fejlesztése révén

A projekt tartalma: az agglomeráció Duna menti településeit felfűző közösségi közlekedési rendszer kialakítása Somorja és Pozsony között: kikötők építése, járművek beszerzése, utasinformációs és jegyrendszer kialakítása.

A projekt eredményeképpen javulnak a szlovák fővárosba történő eljutásnak a feltételei, csökken a környezetszennyezés az agglomerációban és erősödnek az RDV EGTC és a nyugati metropoliszövezet közötti kapcsolatok.

2. GAZDASÁGI KOHÉZIÓ ERŐSÍTÉSE

2.1 INTEGRÁLT AUTÓIPARI FEJLESZTÉSEK MEGVALÓSÍTÁSA

Világ gazdasági szinten Ázsia után Európa a legfontosabb autóipari makrorégió. Hatmillió ember közvetlenül, míg további 12 millió foglalkoztatott közvetetten kapcsolódik a szektorhoz. Az autóipar jelentőségét mutatja, hogy a GDP 3%-át állítja elő Európában. Az Európai Unió autóipara a világtermelés egyharmadát teszi ki, körülbelül évi 550 milliárd eurót, mely a Közösség GDP-jének 5%-a.

Autóipari trendek Kelet- és Közép-Európában és a szlovák-magyar tengelyen

Az európai autóipar jelenleg szerkezeti átalakulás alatt áll, melynek következtében növekszik az új EU-tagállamok, különösen a kelet- és közép-európai régió részesedése a gépjárműpiacon. Az autóipari termelési súlypont utóbbi évtizedben tapasztalt keleti irányú mozgását az alacsonyabb bérköltségek mellett a logisztika és a folyamatos infrastruktúra-fejlesztésnek köszönhető kedvező közlekedés-földrajzi adottságok is elősegítették.

A Kelet- és Közép-Európában működő autóipari cégek nem egy-egy ország keretei közt, hanem egy egységes „kelet-európai autóipari hub” keretében tevékenykednek, amely csomóponti térségnek részei a Csehországban, Lengyelországban, Szlovákiában és Magyarországon termelő autóipari vállalatok és beszállítói hálózataik. A nyugat-csehországi, dél-lengyelországi, szlovákiai területeket, valamint a Magyarország északi határtérségeit magába foglaló kb. 200 km-es sugarú körön belül (az RDV EGTC területét teljese lefedve)

koncentrálódik a nagyrégió autóipari üzemének kétharmada, amelyek beszállítói között is gyakran átfedés mutatható ki.

A régió megerősödésének jele, hogy a termelés kihelyezésével Németország össztermelésén belüli aránya a 2000-es 80%-ról 2010-re 64%-ra csökkent, miközben elsősorban Csehország és Szlovákia autógyártása jelentősen gyarapodott. Szlovákiában a gépkocsigyártás a 2001. évi közel 200 ezerről 2012-re 900 ezerre emelkedett, mellyel Csehország és Lengyelország után az újonnan csatlakozott államok sorában a 3. legnagyobb gyártó (az egy főre vetített előállított gépkocsik számát tekintve pedig világelső). Szlovákiában a gazdaság húzóágazatává vált az ország nyugati kerületeiben, a Pozsony–Zsolna tengelyen kiépülő autógyártás.

Az átalakulási folyamat révén Szlovákia és Magyarország mára fontos szerepet játszik a járműiparban. Azonban a termelés felfutása eltérő mértékben érintette a nagyrégiót. Szlovákia tíz év alatt megtriplázta kapacitását, miközben Magyarország relatív pozíciója alig változott. A legújabb befektetések révén ugyanakkor Magyarország helyzete is javult, 2013 során 525 ezerre nőhet a magyar gépkocsigyártás kapacitása.

Szlovákia bruttó hazai termékének 6,7, Magyarország GDP-jének pedig 3,9%-ára (a beszállítókkal és a kapcsolódó szakágazatokkal együtt kb. 10%-ára) nőtt az autóipar súlya. Szlovákiában a tágan értelmezett autóipar a GDP termelés 1/3-ához járul hozzá, ezzel a nemzetgazdaság legfontosabb pillérévé vált.

Magyarországon 2007-ben 630 autóiparhoz kötődő vállalkozás működött. A direkt és indirekt módon a szektorban foglalkoztatottak száma elérte a 110 ezer főt. A magyar autóipar és a kapcsolódó szakágazatok 15 milliárd eurós teljesítménye az ország GDP-jének 15%-át termeli meg.

A jelenlegi Audi Hungária Motor 1999-ben alapította meg a Motorfejlesztő Központot. 2010-ben a gépkocsigyártás bővítéséről született döntés. A 900 millió eurós beruházás 1800 munkahelyet hozott létre, az Audi-termékek iránti kereslet növekedéséből adódóan 2100-zal nőtt az új alkalmazottak száma a 2007-es 5845 főről. A cég a magyar gazdaság egyik legfontosabb szereplőjévé vált, az ország egyik vezető exportőre, a világ harmadik legnagyobb erőátviteli rendszereket gyártó üzeme. Mára a motorgyártás kelet-közép-

európai szintű központja, az összes Audi modellben győri motor működik, de a Volkswagen Csoport többi tagja részére is gyárt motorokat, ellátva elsősorban a nagyrégió autógyárait. A fejlesztések következtében négy Audi modellt teljes egészében Győrben fognak gyártani. A 2013-tól teljes kapacitáson működő gyárnak nagy hatása lesz a magyar gazdaságra. A gyártósorokról évi 125 ezer gépkocsi fog legördülni. A saját alkalmazottak mellett a beszállítókkal és a szolgáltatókkal több, mint 15 ezer ember megélhetését biztosítja.

Az Audi Hungária Motor munkaerő-piaci szerepét tovább növeli, hogy jelentős saját kutatás-fejlesztési tevékenységet végez. A K+F részleg jelenléte hozzásegíti a vállalatot, hogy Győr tartósan kiemelkedő szereplője maradjon a régió autóiparának.

A Magyar Suzuki esztergomi üzeme a Suzuki egyetlen európai gyártóbázisa, ahonnan az egész kontinenst ellátják gépjárművekkel. A folyamatos fejlesztéseknek köszönhetően 2008-ban a termelés elérte a 280 ezres rekordot. Napjainkra a Suzuki 300 ezerre növelte gyártókapacitását, azonban ezt a gazdasági válság megcsappant kereslete miatt jelenleg nem tudja kihasználni (2013-ra 170 ezer jármű előállítását tervezik).

A magyar kormánnyal megkötött hosszú távú stratégiai megállapodás értelmében a Suzuki kifejezte elkötelezettségét, hogy tartósan meghatározó szereplője marad a magyar autóiparnak, új modelleket vezet be, növeli exportteljesítményét, folytatja beruházásait, és növeli az autóipari KKV-k szerepét a beszállítók között. A Suzuki az EGTC keleti felének legfontosabb autóipari vállalkozása, mely jelentős beszállítói hálózatépítésen kívül a határon átnyúló munkaerő-piaci vonzaskörzet kialakításában is fontos szerepet játszik. Térszervező ereje az Ister-Granum EGTC vonatkozó fejlesztési elképzelései révén tovább nőhet.

Az Ister-Granum EGTC Vállalkozási-Logisztikai Övezet határon átnyúló integrált területi beruházása egy sor olyan projektet tartalmaz (az RDV EGTC területén: Esztergom–Párkány teherkomp; párkányi kikötő és ebedi vasútállomás fejlesztése; Nyergesújfalui Ipari Park infrastruktúra-fejlesztése; Ister-Granum befektetői, vállalkozói tanácsadási és munkaerő-piaci információs központ; határon átnyúló képzésszervezési, képzésfejlesztési koordinációs szervezet létrehozása stb.), melyek megvalósulása az RDV EGTC területén is integrált képzési-foglalkoztatási térség kialakítását, járműipari klaszteresedést, határon átnyúló logisztikai övezet kiépítését eredményezi. Az Ister-Granum EGTC kohéziót erősítő tevékenységei az RDV számára is fontos területi és gazdasági kohéziós célokat valósítanak

meg. hozzájárulva a szlovák és a magyar oldal jobb összekapcsoltságához és a területi potenciál közös kihasználásához.

A magyarországi beszállítói hálózatban a magyar tulajdonosi háttérrel rendelkező cégek jellemzően csak a második, harmadik körös beszállítók között tudnak megjeleníteni. A nemzetközi nagyvállalatok közül a Suzuki esetében a legmagasabb a hazai beszállítók aránya, 30%. 2012 komoly előretörést jelentett a magyarországi székhelyű beszállítók számára, sorra jelentették be a kapacitásbővítéseket és az üzemalapításokat (pl. Ajkán, Tatabányán, Győrben).

Az utóbbi években fokozódott a felsőoktatási intézmények által végzett autóiipari kutatás-fejlesztési tevékenység, miközben a vezető gyártók (Audi, Bosch, Knorr-Bremse, Magna-Steyr és ThyssenKrupp) megalapították saját K+F központjaikat. Az egyetemek és főiskolák olyan tudásközpontokat hoztak létre, melyek feladata a térségben lévő autóiipari munkaerő-piaci igények kielégítése a megfelelő képzettségű mérnökök biztosításával, illetve az autóiipari vállalatok innovációs tevékenységében való részvétel. Az együttműködések az oktatásra, a finanszírozásra, a közös fejlesztési kapacitásokra is kiterjednek. Minden megalapított tudásközpont saját regionális kompetenciaterülettel rendelkezik, melyen belül az adott felsőoktatási intézmény együttműködik a tágabb térség piaci szereplőivel egy-egy specializált tématerület közös tudásbázisának megteremtése érdekében. Ekképp Győr központtal egy tudásközpontba tömörül az Audi, a GM, a Suzuki, ahol a belsőégésű motorokra összpontosítják a közös fejlesztést.

A fejlesztésekből adódóan az Audinak folyamatosan szüksége van képzett munkavállalókra. Ezért a vállalat jelentős összegeket fektetett az oktatási rendszerbe. Több győri szakiskolával is együttműködik a duális képzés keretében, évente 100 diák végzi gyakorlati tanulmányait a vállalatnál. A felsőoktatási hallgatók számára gyakornoki programot ajánl. A Széchenyi István Egyetemen széleskörű együttműködést alakított ki. 2008-ban alapították meg a Belsőégésű Motorok Tanszéket. Az Audi Hungária Járműmérnöki Tanszékcsoporthoz tartozik a Belsőégésű Motorok Tanszék mellett az Anyagtudományi és -technológiai Tanszék, valamint a Járműgyártási Tanszék. A tanszékcsoport többek között segíti a tudományos kutatómunkát, a német nyelvű mérnökképzés fejlesztését és a munkaerő-utánpótlás biztosítását az Audi számára. A továbbiakban két új Audi-tanszék is nyílik az egyetemen, így összesen öt tanszék

szolgálja majd a szükséges mérnökök képzését. Az utóbbi évek során fokozatosan kiegészült a vállalat tevékenységi köre a kutatás-fejlesztéssel. A következő években a hangsúly a gépkocsi-tesztelések felé mozdul el, mely az új gépjárművek gyártási fázisba kerülését optimalizálja.

Az RDV térségében a klasztereknek nagy szerepük lehet a régió autóiipari fejlesztéseinek előmozdításában. A Magyar Járműfejlesztési Klaszter az RDV számára kiemelten fontos gazdasági együttműködés, mivel alapító tagjai közé nemzetközi projekteken jártas, főként Győr-Moson-Sopron megyei cégek tartoznak. A szervezet egyik kiemelt célja a közös innovációs, fejlesztési projektek indítása, az ötletgazdák felkarolása, az autóiipari K+F terén működő vállalkozások koordinálása. Támogatja a munkavállalók közti know-how transzfert, és egy tudásbázist működtet tagjai számára hozzájárulva a spin-offok megvalósulásához. Együttműködik a kutatóközpontokkal, egyetemekkel.

A Pannon Autóiipari Klaszter (PANAC) a legnagyobb magyarországi autóiipari vállalatokat, így az Audi Hungária, a Magyar Suzuki, az Opel Szentgotthárd, a LuK Savaria és a Rába Járműipari Holding szervezetét tömöríti. A PANAC abban segít, hogy az RDV térségének gazdasági szereplői sikeresen csatlakozhassanak a globális beszállító láncokhoz; egyre komplexebb, magasabb tudástartalmú termékeket legyenek képesek előállítani, ezzel javíthassák pozíciójukat a nemzetközi ellátási láncban.

Itt kell megemlíteni a Rába Járműipari Holdingot, amelynek konszolidációját a Magyar Állam végezte el, amikor 2011 őszén felvásárolta a gyár részvényeinek 77%-át. Részben ennek, részben a 2013 februárjában a Volvóval aláírt buszgyártási együttműködés következtében a cég nemcsak a csődöt kerülte el, hanem 2013 első negyedévére látványos profitbővülést könyvelhetett el.

A holdingon belül működő három vállalat (Rába Futómű Kft., Rába Járműipari Alkatrészgyártó Kft. és Rába Jármű Kft.) elsősorban futóműveket állít elő katonai és nehéz tehergépjárművekhez, fő felvevő piacát a Magyar Honvédség és az Egyesült Államok jelenti.



15. ábra: Autógyárak és nagyobb gépjárműipari beszállítóüzemek az Rába-Duna-Vág EGTC területén

Szlovákia tágran értelmezett autóiparában a beszállítói hálózat cégeivel együtt a foglalkoztatottak összlétszáma 2011-ben 72 ezer, 2012-ben pedig 74 ezer fő körül alakult.

Az ország az elmúlt húsz év alatt globális jelentőségű autóipari szereplővé lépett elő. 2007 óta az egy főre jutó személygépkocsi-gyártásban világelső, a gyártás volumenét tekintve pedig a 20 legnagyobb termelő közé került. Ma már több autó gördül le a gyártósorokról, mint Olaszországban. A világgazdasági válság nyomán bekövetkezett rövid átmeneti visszaesést követően 2011-ben közel 640 ezer, 2012-ben pedig rekordmennyiségű, becslések szerint 925 ezer gépkocsit gyártott a szlovák autóipar, mely 45%-os bővülésnek felel meg.

Az autóipar helyzetét főként három nagy autógyár határozza meg: a pozsonyi Volkswagen Csoport, a nagyszombati PSA Peugeot Citroën és a zsolnai Kia Motors. Az első mérföldkő a kilencvenes években a Volkswagen megjelenése volt. A BAZ kisméretű üzemének megvételét követően 1992-ben került sor a Volkswagen Slovakia megalapítására, mely napjainkra a legnagyobb kapacitással rendelkező gyártóvá vált az egész országban. A Volkswagen termelési kapacitásának 2012-es megduplázásával több, mint 400 ezer autót képes legyártani. A Volkswagen továbbá Turócszentmártonban alkatrészgyárat üzemeltet, Kassán pedig a gépjárművek orosz exportra való előkészítését végzi.

A befektetések második nagy hulláma 2003–2005 között zajlott le, amikor a PSA Nagyszombatban, míg a Kia Zsolnán építette fel saját gyárát. A Kia európai székhelyét hozta létre Zsolnán, míg a PSA egy regionális elosztó központot tervezett. A Kia 2012-ben 285, a PSA 240 ezer autót állított elő.

2012-ben 274 autóiipari beszállító gyáregység működött Szlovákiában, melyek közül 202 az ország nyugati felében, különösen a D1 autópálya Pozsony és Zsolna közötti szakaszán, valamint az R1 autóút Nagyszombat és Besztercebánya közötti részén, tehát jórészt a Nyitrai kerülettel potenciálisan kibővített RDV EGTC területén tömörül. Szlovákiában a beszállítói hálózatok fejlettebbek, mint Magyarországon, a hazai beszállítók aránya magasabb, és a három nagy gyártó egyelőre jobban integrálódott a helyi gazdaságba.

A szlovák szakiskolák és egyetemek a magyar szereplőkhöz hasonlóan igyekeztek széleskörű együttműködést kiépíteni az autóiipari vállalatokkal. Az együttműködés eddig új oktatási központok, laboratóriumok, oktatási kurzusok kialakításában jelentkezett. A PSA leginkább laboratóriumok felállításához járult hozzá, illetve létrehozott egy oktatási intézetet a Pozsonyi Műszaki Egyetem Gépészmérnöki Karán. A legkiterjedtebb képzési struktúra a Pozsonyi Műszaki Egyetemen alakult ki, melynek megalapozásában nagy szerepe volt a Volkswagennel és a PSA-val kialakított példaértékű kapcsolatnak.

A műszaki felsőoktatás terén a szlovák oktatás- és iparpolitika épített a már a hagyományosan erős nehézipari múltra, a gépipari kapacitásokban rejlő potenciálra. A már korábban is nagyrészt meglévő szakemberállomány tovább bővült az elmúlt 15 év során: a növekvő igényeket felismerve 1998 és 2006 között megháromszorozódott a felsőfokú műszaki végzettségűek száma. A Zsolnai Egyetem és a trencsényi Alexander Dubček Egyetem műszaki szakjainak nagy szerepe volt és van az autóiipari cégek megtelepedésében.

A nagyszombati önkormányzat kezdeményezésére 2007-ban megalakult a Nyugat-Szlovákiai Autóklaszter, alapító tagja Nagyszombat városa és Nagyszombat kerület. A klaszter, amely Pozsony, Nagyszombat, Nyitra és Trencsén kerület beszállítóit szervezi partnerségbe célul tűzte ki a határon átnyúló együttműködés erősítését is. Részt vett a CENTROPE autóiipari együttműködésében, ahol a Pannon Autóiipari Klaszter is megjelent.

4. táblázat: Az autóipar számokban a Rába-Duna-Vág EGTC térségében

VÁLLALAT	DOLGOZÓI LÉTSZÁM, 2013 (FŐ)	NETTÓ ÁRBEVÉTEL, 2011 (MILLIÓ EUR)	TERMELÉS
Audi Hungária Motor	8888	5582	1916 ezer motor (2012), 125 ezer gépkocsi (2013)
Magyar Suzuki	2824	1581	172 ezer gépkocsi (2011)
Rába Járműipari Holding	1939	135	n.a.
PSA Peugeot Citroën	2953 (2011)	1642	252 ezer gépkocsi (2011)
Volkswagen Group	8400 (2011)	5193	210 ezer gépkocsi (2011)

A *Klaszterek határok nélkül* elnevezésű projekt (HUSK 0901/1.1.2/003) keretében a magyar és a szlovák beszállítói hálózatok tagjai már sikeresen működtek együtt 2010–2011 folyamán. A projekt megvalósítása során a két ország gazdasági életét, az autóipar helyzetét érintő konferencia-előadásokra, valamint a PSA-Citroënnél és az Audinál egy-egy gyárlátogatásra került sor. A projekt sikerességét bizonyítja, hogy a klaszterek tervezik a folytatást. Ezek a kezdeti lépések elvezethetnek egy szélesebb integrációhoz is, amelyben az RDV EGTC is katalizátor szerepet játszhat.

Ennél is nagyobb térségi összefogást eredményezett az Autonet elnevezésű projekt, amely a közép-európai transznacionális program támogatásával valósult meg 2010 és 2013 között, és német, olasz, cseh, lengyel, szlovák, magyar és szlovén járműipari szereplők számára nyújtott segítséget az alábbi területeken:

- közös szolgáltatások elindítása
- innovatív projektek előkészítése
- szakpolitikai döntés-előkészítő javaslatok összeállítása.

A projekt keretében partnerközvetítő szolgáltatást (MatchMaking) fejlesztettek, partnerkereső találkozókra került sor, információs napokra került sor és további projektek előkészítésére.

Általánosan is megfigyelhető egy egyre erősödő igény a klaszterek makroregionális szintű együttműködésére, amire jó példa az EUDRS 8-as prioritási területén belül működő klaszter munkacsoport, vagy a szintén a közép-európai program keretében cseh koordinációval megvalósított Clusters-Cord projekt.

Az RDV számára mindez igen kedvező környezetet kínál a határon átnyúló klaszterközi együttműködés javításához.

A fejlesztések jövőbeli irányai

Ahhoz, hogy a térség autóipara továbbra is versenyképes maradjon, és dinamikusan fejlődhessen, az alábbi négy területen van szükség előrelépésre az elkövetkezendő időszakban:

- K+F együttműködés,
- munkaerő-piaci együttműködés,
- KKV-k fejlesztése, szerepük növelése,
- új piacok megszerzése.

K+F együttműködés

A K+F+I kulcsterület Közép-Kelet-Európa autóipari növekedésében, az autóipari vállalkozások beruházási listáján az egyik fő prioritásként jelenik meg már ma is. Fontos, hogy a felsőoktatási intézmények be tudjanak kapcsolódni a vállalatok kutatás-fejlesztési tevékenységébe. Ezen a területen már példaszerű kooperációk találhatóak az RDV EGTC térségében. Magyarországon ezt a folyamatot nagyban segítette a gyakorlatorientált duális szakképzés meghonosítása, amely iránt most szlovák részről is komoly az érdeklődés, valamint a K+F tevékenységeket támogató egyetemi/főiskolai tanszékek megalapítása.

Noha nyilvánvaló, hogy az RDV EGTC-nek nem kompetenciája a termelésüket világszinten szervező autóipari óriásvállalatok közötti együttműködések szervezése, az autóipar térségi kutatási háttere számos együttműködési lehetőséget rejt magában, elsősorban az oktatási intézmények és autóipari beszállítók együttműködésének elősegítése, a közöttük végbemenő technológia- és tudástranszfer, valamint a közösen végrehajtott, illetve

finanszírozott kutatási tevékenységek terén. Ehhez a stratégiai szintű kapcsolatok megerősítésére lesz szükség.

Munkaerő-piaci együttműködés

Fontos területe az autóiipari együttműködésnek a munkaerő-piaci igények összehangolása. A gépjárműipari növekedés legnagyobb akadálya ugyanis pillanatnyilag a megfelelő számú kvalifikált munkaerő, ennek jelei regionálisan már látszanak. Különösen Pozsony és Nagyszombat közvetlen vonzaskörzetében jelent problémát a megfelelő számú és képzettségű munkaerő biztosítása. A növekvő igények oda vezettek, hogy a közel 10 ezer főt foglalkoztató VW és a környező beszállítók telephelyei körül 100 kilométeres napi munkaerő-migrációs vonzaskörzet alakult ki. A zsolnai és nagyszombati gyárak fejlesztései az ágazati munkaerőhiány felé mozdítják el a nyugat-szlovákiai autóiipart. A relatív munkaerőhiány a regionális munkaerőpiac bérszínvonalát is növeli, ez azonban – nyilvánvaló pozitív hatásai mellett – a kisebb beszállítók növekedése számára jelent különösen nagy nehézséget, mivel a tőkeerős autógyárak elszívják a képzett munkaerőt.

A képzési programok indítása és a képzettségi szint javítása nem csak az operatív dolgozók, hanem a beszállítói közép- és felsővezetők, valamint magasan képzett műszaki szakemberek számára is lényeges lenne, mivel a térség vállalkozásaiban zajló menedzsmenttevékenységek hatékonyságukat tekintve elmaradnak a nagy vállalatirányítási tapasztalattal rendelkező nyugati vetélytársaknál tapasztalhatóaktól. A vezetőképzést célzó elképzelések számára hasznos minta az Automotive Cluster Vienna Region által a magyar PANAC autóklaszterrel közösen megvalósított, az INTERREG III/A program keretében finanszírozott, 2003 februárjától 2004 áprilisáig tartó "Automotive Cluster Crossborder Cooperation Training" (AC³ Training) projekt, melyben a célzott igényfelmérés után a képzési partnerekkel közösen került kidolgozásra a gyakorlat szempontjából fontos képzési program a határközeli autóiipari kis- és középvállalatok részére. Szaknyelvi továbbképzések és interkulturális vezetői tréningek támogatták az osztrák-magyar határtérségi beszállítók együttműködési készségét.

A jármű- és gépiparban alkalmazható munkaerő képzésére most is több projektelképzelés áll kidolgozás alatt, ezen projektek sikerében azonban alapvető fontosságú a beszállítói rendszer tagjainak minél szélesebb körű bevonása.

KKV-k fejlesztése, szerepük növelése

A gépjárműipari nagyvállalatok tevékenységének adott régióban megfigyelhető beágyazottságában fontos szerepe van a térségi beszállítói rendszerek meglétének és hatékony működésének. E beszállítói rendszerekben az adott térséghez leginkább a rendszer legalsó szintjén található kis- és középvállalkozások kötődnek. Ezek azok a vállalatok, amelyek specializált termékeiket viszonylag nagy élőmunka-befektetéssel készítik, ezáltal munkaerő-piaci szerepük árbevételükhöz képest jelentős. Mivel éppen ezek a vállalkozások a legérzékenyebbek az autóipar piaci változásaira, túlélésükhöz fontos a több lábbon állás. Ezt egyfelől a tevékenységi kör bővítésével, másfelől pedig termékeik magas fokú specializáltságával biztosíthatják, amely által akár több beszállítói láncban is szerephez juthatnak.

A professzionális együttműködés érdekében a KKV-knak tapasztalatcserére is szükségük van, többek között a kommunikáció, a piaci fellépés és a jog területén. Ez főként a hazai tulajdonú, kisebb autóipari beszállító cégeket érinti, melyek fogékonyabbak a szoros együttműködésre.

Lényeges, hogy a térség autóipari kis- és középvállalkozásai minél több ponton kapcsolódjanak mind a beszállítói hálózatokhoz, mind egymáshoz. Több projektelképzelés is felvetődött a vállalkozások együttműködésének, párbeszédének támogatása, közös képzési programok, tapasztalatcserét lehetővé tevő fórumok, rendezvények szervezése érdekében.

Új piacok megszerzése

Az autóipar európai stagnálása ellenére Kelet- és Közép-Európa autóipara az elmúlt években is dinamikát mutatott, s a térség várhatóan a jövőben is a nyertese lehet az európai autóipar súlypontja keletre tolódásának. A magyar és a szlovák autóipar rendkívül exportorientált, Magyarországról a termékek 92, Szlovákiából 99%-a kivitellel kerül. Az új gépjárművek túlnyomó többségét az Európai Unió tagállamaiba exportálják, miközben a keleti piacok (pl. Oroszország) részesedése is növekszik. Stratégiai jelentőségű tehát a térség kapuszerepének jobb kihasználása, a keleti és balkáni piacok irányába történő terjeszkedés. Ez azért is fontos, mivel a szűk belső piacok önmagukban nem képesek fenntartani a növekvő kapacitásokat.

Az új piacok megszerzése ugyan nem az RDV EGTC kompetenciája, a térségi együttműködés azonban megteremtheti a háttérét e terjeszkedésnek, többek között az infrastrukturális feltételek javításával, illetve a fentiekben bemutatott K+F+I, a térségi humánerőforrás és a kis- és középvállalatok jelentette potenciál fejlesztésével, helyzetbe hozva és a keleti piacok egyértelmű ellátójává téve a térség autóiiparát.

2.1.1. projekt: Járműipari klaszterek közötti együttműködés erősítése az RDV EGTC térségében

Átfogó célok: a régió a világ autóiiparában betöltött szerepének és az RDV EGTC belső gazdasági kohéziójának erősítése, a foglalkoztatási mutatók javítása

Speciális célok: a régióban érdekelt autóiipari klaszterek és a képző intézmények együttműködésének erősítése, a képzési rendszerek közötti harmonizációs folyamat elindítása,

A projekt tartalma:

- a) klaszternapok szervezése a két nagy autóiipari centrumban (kiállítás, szakmai cserelátogatás, konferencia);
- b) tanulmány készítése a két ország szakképzési rendszerének átjárhatósága érdekében, jogszabályi javaslatokkal (kapcsolódó szakmai műhelyek megrendezése);
- c) járműipari fejlesztési partnerség kialakítása a klaszterek, a kutatási-fejlesztési, valamint a szakképző intézmények részvételével;
- d) a beszállítóvá válást segítő képzések megvalósítása KKV-k számára.

A projektnek köszönhetően tovább javul a két ország klaszterei közötti együttműködés. A gyártók számára problémát jelentő képzési területen elkészül egy olyan tanulmány, amely megvizsgálja, miként lehetne az átjárhatóságot biztosítani a két ország szakképzési rendszerei között, és erre vonatkozóan konkrét jogszabályi javaslatokat is megfogalmaz a döntéshozók számára. A javaslatok gyakorlatba történő átültetéséhez segíthet a tervezett fejlesztési

partnerség, amelyet az RDV EGTC koordinál. Első feladatként a régió magyar és szlovák KKV-i számára szervez a beszállítói válást segítő képzéseket.

2.1.2. projekt: Együttműködés fejlesztésének lehetőségei a magyar és szlovák ipari vállalatok között

Átfogó cél: az RDV EGTC belső gazdasági kohéziójának és globális járműipari szerepének erősítése

Specifikus célok: az Autonet projekt eredményeinek továbbvitelével sikeres KKV-k közötti együttműködések elősegítése a magyar-szlovák határ mentén, a beszállítói partnerkapcsolatok erősítése

A projekt tartalma:

- a) 6 üzletember-találkozó megrendezése
- b) járműgyártó cégekben szakmai látogatások
- c) disszemináció: szakmai programok, esetenként más-más témában; honlap kialakítása.

A B2B találkozók során új partnerségek és sikeres együttműködések alakulnak ki, melyek tapasztalatcserét, új technológiák bevezetését, üzleti kapcsolatokat és új munkahelyek teremtését hozzák majd magukkal.

2.1.3. projekt: Új tapasztalatok a szomszédoktól

Átfogó cél: a szakképzési rendszerek közötti harmonizáció erősítése

Specifikus célok: a győri és galántai képző intézmények között meglévő kapcsolatok fejlesztése, a legújabb technológiák megismerése

A projekt tartalma:

- a) csereprogramok (ösztöndíjak) megvalósítása a szakképző intézmények diákjai és tanárai között;

- b) közös szakmai programok, gyárlátogatások szervezése a képző intézmények diákjai és tanárai számára;
- c) szakmai verseny szervezése a diákok számára.

A projekt eredményeképpen tovább erősödik az együttműködés a szakképző intézmények között, egyben bővülnek a diákok szakmai ismeretei, és a kölcsönös ismeretátadás révén a képzési rendszerek közötti összhang is erősödik.

2.2. INTEGRÁLT VIDÉKFEJLESZTÉSI-AGRÁRGAZDASÁGI ÉS TURISZTIKAI FEJLESZTÉSEK MEGVALÓSÍTÁSA

Az RDV EGTC területének igen nagy része (mintegy 80%-a) jó termőterületű síkság. A két nagy metropoliszövezet között ez az adottság arra predesztinálja az EGTC-t, hogy az övezetek (több mint 6 millió lakos) számára az élelmiszerellátást biztosítsa. A régió igen gazdag agrár- és élelmiszer-ipari hagyományokkal rendelkezik (pl. magyar oldalon az IKR Bábolna, szlovák oldalon a gútai és a komáromi malom révén).

5. táblázat: Jelentősebb élelmiszer-ipari üzemek az RDV EGTC területén

	GYŐR-MOSON-SOPRON	KOMÁROM-ESZTERGOM	NAGYSZOMBAT	NYITRA
MALOMIPAR	Csorna, Győr, Zsira	Komárom, Nagyigmánd, Gyermely, Kocs	Sládkovicovo, Dvorníky, Dojč, Špačince,	Komárno, Kolárovo, Nesvady, Šahy, Pohronský Ruskov, Nitra, Topol'čany
SÖRIPAR	Sopron		Trnava, Prievaly, Skalica, Macov, Vel'ké Kostol'any	Hurbanovo, Topol'čany, Nové Zámky, Nitra, Šurany
TEJIPAR	Csorna, Mosonmagyaróvár, Kapuvár	Kocs	Vel'ký Meder, Senica, Dunajská Streda, Galanta, Skalica	Nitra, Levice, Šal'a, Topol'čany
HÚSFELDOLGOZÁS	Győr, (Kapuvár)	Tatabánya, Kisbér, Bábolna	Sered', Vel'ké Úl'any, Vel'ký Meder, Dunajská Streda, Drahovce	Mojmírovce, Nitra, Tesedíkovo, Topol'čany, Komárno, Šal'a, Dvory nad Žitavou, Nové Zámky
KONZERVGYÁR	Csorna		Vel'ké Úl'any, Moravský Svätý Ján	Nové Zámky, Kolárovo, Topol'čianky, Nitra, Radvaň nad Dunajom
CUKORIPAR			Dunajská Streda, Sered'	
HŰTŐHÁZ	Győr	Tata		Komárno, Nitra,
SÜTŐIPAR	Mosonmagyaróvár, Győr, Gyarmat, Lipót	Tatabánya, Oroszlány, Komárom, Szomor	Šamorín, Dunajská Streda, Banka, Senica, Sklaica, Šenkvice, Trnava	Šahy, Šal'a, Nové Zámky, Topol'čany, Zlaté Moravce

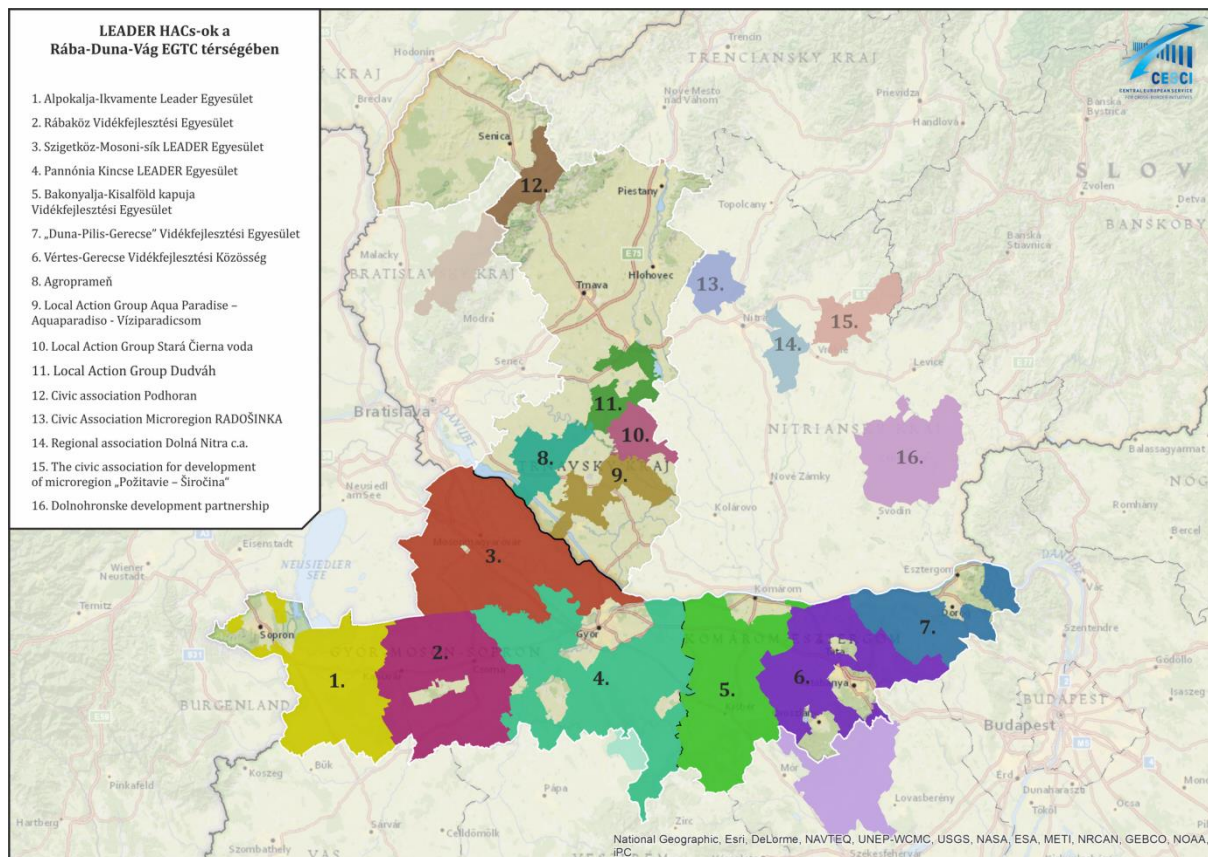
	GYŐR-MOSON-SOPRON	KOMÁROM-ESZTERGOM	NAGYSZOMBAT	NYITRA
SZESZIPAR	Győr, Tét, Sopron, Románd	Bársonyos	Leopoldov, Dolná Krupá, Šamorín, Skalica, Vel'ké Orvište	Mojmírovce, Kolta, Marcelová, Vráble, Levice, Vel'ké Zálužie, Hurbanovo
ÜDÍTŐIPAR	Sopron, Győr, Balf	Dorog	Trnava, Dobrá Voda, Macov, Piešťany, Vel'ký Meder, Dolný Štál, Galanta, Senica	Dolná Seč, Slatina, Nitra, Komárno, Štúrovo, Jesenské
ÉTOLAJGYÁRTÁS			Vlčany, Čiližská Randvaň, Gbely	Kravany nad Dunajom, Hontianska Vrbica, Vel'ký Lapáš
ÉTELÍZESÍTŐ-, ÉS ADALÉKANYAG-GYÁRTÁS				Nitra
TAKARMÁNY ELŐÁLLÍTÁS*	Mosonmagyaróvár, Győr, Szil, Darnózseli, Rábapordány, Táp, Szany, Rajka, Nyalka, Mihályi, Rábakecöl, Töltéstava	Nagyigmánd, Környe, Kocs, Csém, Gyermely, Bábolna, Komárom, Ászár	Šamorín, Vel'ký Meder, Hlohovec, Vel'ké Kostol'any, Trnava	Kolárovo, Zemianska Olča, Komárno, Bátorove Kosihy, Pohronský Ruskov, Dolná Seč, Vel'ké Turovce, Ipeľský Sokolec, Vráble, Vel'ký Cetín, Dolné Obdokovce
ÉDESIPAR	Jánossomorja, Győr		Trnava, Dunajská Streda, Piešťany	Levice, Komárno, Nitra

A jelentősebb kapacitású feldolgozóüzemek elhelyezkedését bemutató táblázatból is kitűnik, hogy a térség a határ mindkét oldalán igen jelentős agrárpotenciálokkal rendelkezik. Majd minden mezőgazdasági feldolgozóipari ág képviselteti magát. A szlovák oldal nagyobb üzemsűrűsége egyben jelzi azt is, hogy a térség a szlovák nemzetgazdaságban milyen kitüntetett szerepet tölt be az agrárszektorban – az ország mezőgazdasági szempontból legfontosabb régiója ez.

A legtöbb feldolgozási ág a határ mindkét oldalán megtalálható, azonban a cukoripar, az étolajgyártás és az ételízesítő- és adalékanyag-gyártás területein csak a szlovák oldalon találunk kapacitásokat. E szegmensekben a komplementaritások miatt indokolt lehet a szorosabb ágazati együttműködés a termelők és a feldolgozóipar között a határ két oldalán. További kooperációra adhat lehetőséget a Duna, mint transzkontinentális szállítási folyosó közelsége. A termelők összefogásával, szállítmányozási szerveződésével elérhető lehet az a kritikus tömeg, mely által gazdaságosan kiaknázzhatóvá válik a termények, mezőgazdasági félkész termékek vízi úton történő szállításának (exportjának) lehetősége. Az EGTC katalizálhatja egy ilyen célú agrárklaszteresedés folyamatát.

A foglalkoztatási problémák főként a dél-szlovákiai térségben eredményezhetik az agráriumba történő visszaáramlást, amihez azonban az ismeretek, szakképzettség a legtöbb esetben ma már hiányzik. A vidéki térségekben ezért nem pusztán az agrárium újjáélesztése jelenti a feladatot, hanem az alternatív jövedelemszerzési formák elterjesztése is. Szerencsés körülmény az EUDRS-en belüli Duna menti ún. „metaprojekt” ötlete, amely a kerékpáros, gyalogos, lovas és vízi turizmus feltételeinek javítását és összefüggő turisztikai útvonalak kialakítását tűzte ki céljául.

Az RDV-térség meghatározó vidékfejlesztési kezdeményezései a LEADER-csoportokban azonosíthatók. E helyi akciócsoportok a térség magyar és szlovák oldalán meglehetősen eltérő területi lefedettséggel alakultak meg. Míg a magyar oldal vidékies térségeinek lefedettsége gyakorlatilag teljesnek mondható, a szlovák oldalon csupán a Csallóközben és Mátyusföldön tapasztalunk sűrűbb LEADER-jelenlétet, ezeken kívül jobbra a határtól távolabb eső, elszórt kooperációkkal találkozunk. Különösen feltűnő a szlovák Duna mente hiányossága e téren.



16. ábra: LEADER HACS-ok a Rába-Duna-Vág EGTC térségében

A némileg kiegyenlítetlen lefedettség ellenére is a LEADER-akciócsoportok válhatnak a régió vidékfejlesztésének alapegységeivé. RDV-szintű partnerségbe kapcsolásukkal célzottan térségi rendszerbe illeszkedő CLLD-eket²³ valósíthatnak meg, alapstruktúráját adhatják egy térségi helyitemék-hálózat kialakításának, működtetésének. Ilyen kezdeményezés már most is létezik az Ister-Granum EGTC területén, amely szintén javíthatja az RDV EGTC ez irányú terveinek megvalósulását, akár PILOT-projektként.

E megközelítésen keresztül az EGTC szervező és menedzsmenképességeit kihasználva ezek az együttműködések a szűken értelmezett agráralapú fejlesztéseken túlmutató, számos ágazatközi kapcsolódást életre keltő, komplex vidékfejlesztési hálózattá erősíthetők. Segítségükkel sikeresen összekapcsolhatóvá válik a vidékfejlesztés hagyományos eszköztára, többek között a helyi zöldenergetikai, illetve turisztikai fejlesztésekkel.

23 Community-led local development: közösségvezérelt helyi fejlesztés, az új kohéziós politikai rendelettervezetek által bevezetett, a LEADER-módszertanra alapozott eszköz. Lényege az integrált helyi fejlesztési stratégia közös elkészítése és helyi menedzsmenettel történő megvalósítása.

A vidékfejlesztési tématerülettel további integrációra ad lehetőséget a szakképzési terület is. Ahogyan az RDV EGTC kohézióvizsgálata is rámutatott, az agrártudományi területen is kínálkozik lehetőség az oktatási kooperációra a térségben. Ennek legadekvátabb megjelenési formáját a mosonmagyaróvári illetve a nyitrai mezőgazdaság- és élelmiszer-tudományi egyetemi képzések összehangolása jelentené a térségben jelentkező piaci igényekkel.

A természeti és kulturális értékekben gazdag térség életében jelentős szerepet játszhat a turizmus, annak is egyik legdinamikusabban fejlődő és környezetileg leginkább fenntartható formája, a kerékpáros turizmus. Az ágazat fejlesztésében rejlő lehetőségeket egyre több helyi szereplő ismeri fel, ennek megfelelően számos fejlesztési- illetve projektelképzelés látott napvilágot, mint például:

- egy határon átnyúló kerékpáros zárandokút-hálózat kiépítése a Rábától a Dunán keresztül a Morváig és a Vágig (SACRA-VELO),
- a kerékpáros létesítmények (kerékpárutak és az azokat kiszolgáló kerékpáros barát vendéglátó- és szálláshelyek) átfogó fejlesztése (a projektelképzelés gazdája Győr-Moson-Sopron megye),
- a Kerékpáros paradicsom elnevezésű projekt, amely az Ister-Granum EGTC belső hálózatának és szolgáltatási rendszerének kialakítását tűzte ki célul,
- a Vág töltésén a Pons Danubii EGTC menedzselésével jelenleg is folyamatban lévő kerékpárút-építés Komárom és Gúta között, amely potenciálisan egy, a Tátrát a Balatonnal összekötő nagyobb turistaút részeként akár nemzetközi funkciókat is elláthat,
- a térség különféle turisztikai ágazatainak szorosabb együttműködése, új turisztikai attrakciók kialakítása, a folyók menti területek vízi turisztikai adottságainak kiaknázása, a kerékpárút-hálózat bővítése a perifériák irányába (a projektelképzelés gazdája az Emberi Erőforrások Minisztériuma),
- kerékpárút megépítése Öttevény és Kunsziget között,
- a kimlei régi híd helyreállítása a kerékpárforgalom számára,
- kerékpárút építése Kimle és Mosonmagyaróvár (1-es út mentén), valamint Kimle és Hédervár (1403-as út mentén) között,
- a Tatabánya-Tata-Komárom kerékpárút (egy része kivitelezés alatt), illetve

- kerékpárutak fejlesztése a Szigetköz - Mosoni-sík LEADER Egyesület illetékességi területén, többek közt a Mosonszentmiklós-Mecsér-Zsejkepuszta útvonalon.

A kerékpáros közlekedés infrastrukturális hátterének fejlesztése nemcsak a térségen belüli közlekedés számára fontos, hanem a nagytérségi közlekedési útvonalak szempontjából is, hiszen a Duna mentén halad az EuroVelo 6 (Atlanti-óceán – Fekete-tenger) nemzetközi kerékpáros útvonal, illetve a szlovák–magyar–osztrák hármashatárnál érinti a térséget az EuroVelo 13 (az egykori Vasfüggöny vonalát követő) útvonal is, amelyek bekapcsolják a térséget a nemzetközi kerékpáros turizmus hálózatába. A kerékpár szerepének erősítése és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra fejlesztése tehát nemcsak a közlekedés, hanem a helyi gazdaság fejlesztése szempontjából is fontos.

A térség gazdasági életében a turizmus mellett (illetve azzal integrációban) megőrzésre és fejlesztésre érdemesek lennének a térség tradicionális mezőgazdasági és kézműipari ágazatai is. A terület egykor halászatáról, legeltető pásztorkodásáról, fa- és textilművességéről volt ismert, ami napjainkban, a kézműves és egyedi termékek (beleértve a helyspecifikus agrártermékeket is) reneszánsza idején komoly gazdasági potenciált jelent. A hagyományokra támaszkodó fejlődést jól példázza, hogy az egykor jelentős malomiparáról (vízimolnárok) ismert térségből, Lipótról indult és lett két évtized alatt Magyarország egyik legjelentősebb sütőipari vállalata a Lipóti Pékség. Jelenleg több projektelképzelés is kidolgozás alatt áll, amelyek a tradicionális tevékenységek megőrzését, megismertetését és továbbvitelét célozzák.

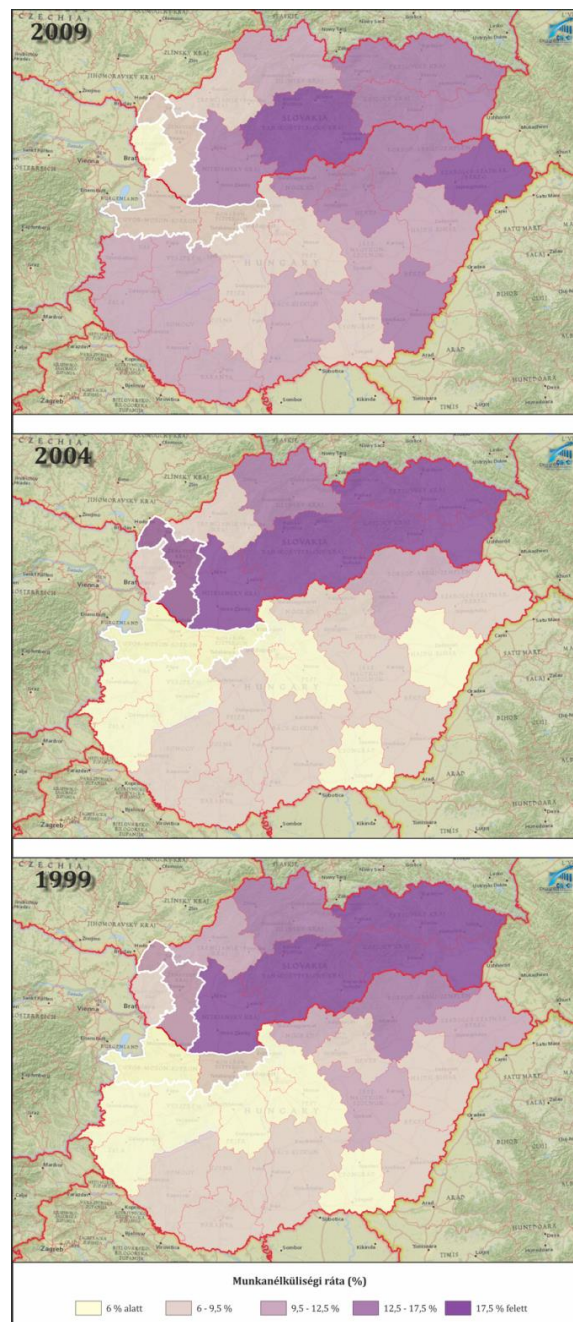
A vidékfejlesztési kezdeményezések komplexitása szükségessé teszi a tématerület önálló stratégiai kezelését, amelyet a tervezett Duna menti ITB keretében látunk megvalósíthatónak.

2.3. A BEFEKTETŐI INTENZITÁS NÖVELÉSE AZ EGTC TERÜLETÉN

Mint azt az autóipari fejlesztésekkel kapcsolatban említettük, az RDV EGTC versenyképességének fenntartása szempontjából fontos az új piacokon történő megjelenés. Ez természetesen elsősorban a termelő vállalatok kompetenciája, de az RDV megfelelő

marketingtevékenységgel, a régiót mint egységes befektetési célterületet megjelenítve sokat segíthet a még meglévő foglalkoztatási problémák megoldásában.

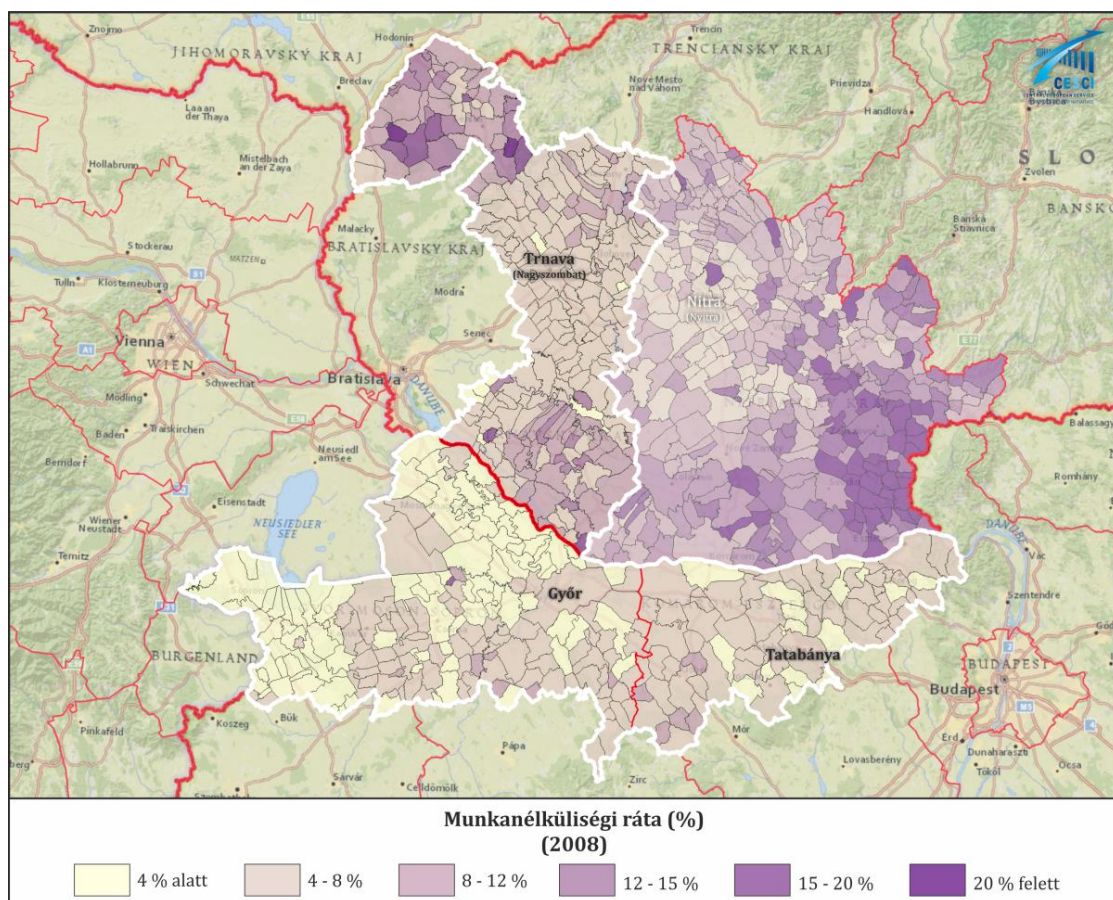
Mint arra a kohézióvizsgálat rámutatott, az EGTC területe a két ország más térségeivel összevetve kedvező foglalkoztatási helyzetben van. Különösen látványos a szlovák oldal helyzetének javulása – főként a keleti országrészekhez hasonlítva az 1999 és 2009 közötti adatok változását.



17. ábra: A munkanélküliségi ráta változása az RDV EGTC tágabb környezetében (1999-2009)

Bár a 2008-as válság a magyar oldalon jelentős növekedést idézett elő a munkanélküliség mértékét tekintve, az egész országon belül (a fővárosi agglomeráció mellett) még mindig éppen az RDV EGTC területén a legkedvezőbb a helyzet.

Látnivaló ugyanakkor, hogy az EGTC területe nem mutat egységes képet e tekintetben, és az egyenlőtlenségek felszámolása éppen a megyék kompetenciájába tartozó területfejlesztési beavatkozásokkal érhető el. A régió belül főként Szokolca és Szenice térségében találkozhatunk magasabb munkanélküliségi adatokkal, így a befektetések célterületeként elsődlegesen ezt javasoljuk szerepeltetni. Amennyiben Nyitra megye is csatlakozik, akkor a megye délkeleti járásai (lévai, érsekújvári, komáromi) számíthatnának leginkább az RDV befektetéstámogató aktivitásának hasznára. Ennek a tevékenységnek megfelelő alapot biztosítanak a régióban megtelepült gyáróriások, amelyekkel stratégiai partneri viszony kialakítása javasolt. Éppen az biztosíthat egyfajta hozzáadott értéket az RDV EGTC ez irányú tevékenységének, hogy egy nagyobb térségből tud lehetőségeket kínálni, beleértve a határon átnyúló együttműködés által biztosított mobilitást, beszállítási lehetőségeket is.



18. ábra: A munkanélküliségi ráta az RDV EGTC térségében (2008)

2.3.1. projekt: Befektetői program az RDV EGTC-ben

Átfogó célok: az RDV EGTC területére érkezett FDI és a befektetők számának növelése, a régió belüli területi különbségek csökkentése

Specifikus célok: az RDV EGTC mint egységes befektetési térség megjelenítése, kijánlása, a letelepedéshez szükséges szolgáltatások integrációja

A projekt tartalma:

- a) a régió egészét lefedő befektetési adatbázis összeállítása és megjelenítése (on-line, kiadvány, befektetési szemináriumok);
- b) befektetői közvetítő ügynökség létrehozása (befektetési lehetőségek kijánlása, kapcsolattartás a nagybefektetőkkel, egyablakos ügyintézés kialakítása mindkét ország irányában);
- c) nagybefektetői klub elindítása (szakmai rendezvények politikai szintű részvétellel, hálózati kapcsolatok kialakítása, rendszeres angol nyelvű on-line hírlevél megjelentetése).

A projekttől elsősorban azt várjuk, hogy felkelti a potenciális befektetők érdeklődését a térség, s főként a ma még kedvezőtlenebb foglalkoztatási helyzetű régiók iránt. Ehhez kapcsolódóan létrejön egy olyan szolgáltató iroda, amely a letelepedés adminisztratív feladatainak ellátásában is segíteni tud. További cél a már itt megtelepedett befektetők és a régió döntéshozói közötti szakmai, emberi kapcsolatok erősítése, további munkahelyek reményében.

3. A TÁRSADALMI KOHÉZIÓ ERŐSÍTÉSE

A határon átnyúló együttműködések ügye meglehetősen megfoghatatlan dolog az átlagember számára. De az állami szintű szabályozási keretek között dolgozó szakemberek, hivatalnokok, esetenként még a területrendezésért és területfejlesztésért felelős szakemberek számára is igen nehezen értelmezhető, hogy miként lehetséges határon át bármiféle aktivitásokat megfelelő kompetencia nélkül végrehajtani.

Az EGTC e tekintetben még ködösebb intézmény: nehezen megfogható, mire is szolgál. Ezért nagyon fontos, hogy a hétköznapi ember számára is érzékelhető fejlesztések motorjaként az EGTC neve minél többet forogjon, de legalább ilyen fontos az is, hogy a társadalmi elfogadottság és támogatottság szintje legyen megalapozott a konkrét társadalmi kapcsolatok szintjén is.

Ezért kezeli a stratégia önálló fejlesztési területként a társadalmi kohézió erősítését (befelé) és az RDV-s identitás kialakulását segítő egységes régiómarketinget (kifelé).

3.1. TÁRSADALMI KAPCSOLATOK FEJLESZTÉSE

Mint arra a kohézióvizsgálat utal, az EGTC területén belül ma is számos társadalmi kapcsolat él és működik. Léteznek testvér-települési együttműködések, civil, és szakmai szervezetek, illetve azonos profilú intézmények közötti kooperációk, vállalkozói partnerségek, és a magyar-szlovák CBC-programnak köszönhetően ad-hoc projektpartnerségek is. Külön meg kell említeni, hogy az RDV EGTC területén belül eddig három kisebb kiterjedésű EGTC kezdte meg a munkát: az Ister-Granum esztergomi, a Pons Danubii révkomáromi és az Arrabona, győri székhellyel. Alapvető fontosságú, hogy ezek a kezdeményezések hangolják össze egymással az elképzeléseiket, és közösen lépjenek fel a régió integrált fejlesztése érdekében.

Az RDV EGTC feladata, hogy ezeknek az együttműködéseknek az elmélyítéséhez, tematikus és résztvevői bővítéséhez a maga eszközeivel járuljon hozzá. Ez a hozzájárulás nem igényel minden esetben konkrét aktivitást, esetenként a stratégiai partnerség, a szóbeli támogatás, a jelenlét is elegendő. Ez utóbbi az RDV belső marketingje szempontjából is ajánlott.

Fontos volna, hogy a közvetlenül a Duna mentén az általában magyar többségű önkormányzatok közötti együttműködések bővüljenek ki, és a régió távolabbi pontjairól a szlovák önkormányzatok is kapcsolódjanak be az együttműködésbe. Emellett az RDV kezdeményező szerepet játszhatna a még ma is meglévő előítéletek lebontásában. Míg a többi, a régióban alakult EGTC a szűk határ menti sávban kezdte meg tevékenységét, az RDV jóval nagyobb térségeket ölel át, a szlovák kultúra szempontjából jelentős kulturális központokat is érintve. A kölcsönös közeledést szolgáló kulturális akciókkal az EGTC egyben a gazdasági együttműködésekhez is kedvezőbb légkört tudna teremteni.

Ehhez megfelelő keretet biztosítanak olyan információs pontok, amelyek a másik országról megfelelő és széles körű ismereteket tesznek elérhetővé. Esztergomban 2013 tavaszán nyílik meg az első ilyen információs iroda, az Ister-Granum EGTC és a CESCO együttműködésében, a Strasbourg és Kehl együttműködésében létrehozott Euroinstitut mintájára. Ezt a modellt az RDV területén másutt is érdemes követni.

3.1.1. projekt: Határ menti információs pont

Átfogó célok: a határ két oldalán élők és a két szomszéd nép közötti közeledés előmozdítása

Specifikus célok: megfelelő és minél több területre kiterjedő információk biztosítása a szomszédos országokról, ezáltal a mobilitás elősegítése.

A projekt tartalma:

- a) információs pontok kialakítása a határ menti térségben (munkaügyek, vállalkozás, utazás, fogyasztóvédelem, tanulás stb.);
- b) az információs pont szolgáltatásainak fejlesztése (pl. képzések és rendezvények szervezése)
- c) általános információs kiadványok megjelentetése a két országról.

A projektnek köszönhetően nemcsak a két országban élők mindennapi életét szabályozó rendszerek ismertsége nő, hanem a megfelelő informáltság lehetővé teszi a sikeres társadalmi kapcsolat-építést, elhelyezkedést, vállalkozásindítást is. Ezáltal az információs pontok a régió belső kohézióját közvetett módon erősítik.

3.1.2. projekt: Ismerd meg a szomszédod! Interetnikus projekt a diákság bevonásával

Átfogó cél: a felnövekvő nemzedékek előítéleteinek lebontása, európai színvonalú magyar-szlovák partnerség kialakítása a régióban

Specifikus célok: a diákok ismereteinek bővítése a szomszéd néppel kapcsolatban, hosszabb távú intézményi kapcsolatok fejlesztése

A projekt tartalma:

- a) diákcseraprogram elindítása a régióban működő közép fokú oktatási intézmények bevonásával;
- b) regionális szintű diáksportbajnokságok és sporttáborok szervezése;
- c) magyar-szlovák kulturális diákfesztivál megrendezése.

A projekt legfőbb célja, hogy a felnövekvő generációkat már ne fertőzze meg az az etnikai eredetű türelmetlenség, amely a két szomszéd nép közeledését a mai napig sokszor akadályozza. A személyes találkozások, főként ha rendszeresek, segítenek eloszlatni a másik féllel szemben táplált előítéleteket. Ez pedig az RDV EGTC alapvető érdeke, hiszen a belső társadalmi kohézió elképzelhetetlen egy nyitott, befogadó társadalmi légkör nélkül.

3.2. A HATÁRON ÁTNYÚLÓ MUNKAERŐ-MOBILITÁS FEJLESZTÉSE

Szlovák oldalon a pozsonyi agglomeráció térségében jobb, kelet felé azonban kedvezőtlenebb a foglalkoztatási helyzet, mint a magyar oldalon. A jobb területi kohézió elérése érdekében a különbségekből adódóan prognosztizálható munkaerőmozgások kezelését tervezni szükséges, szakképzési együttműködésekre és összehangolt munkaügyi irodai tevékenységre van szükség.

Az EURES (European Employment Services: Európai Foglalkoztatási Szolgálat)²⁴ európai szinten a legfontosabb munkaerő-migrációt segítő határon átnyúló kezdeményezés. Az EURES feladata a munkavállalók szabad mozgásának és az európai munkaerőpiac integrációjának támogatása, továbbá a vonatkozó közösségi jogszabályról a polgárok tájékoztatása, valamint információcsere és együttműködés elősegítése. Az EURES keretein belül szervezett, határokon átívelő térségek partnerségeit legalább három évre szóló keretmegállapodás szabályozza, amely alapján az aláírók EURES-szolgáltatásokat kötelesek

²⁴ Létrehozásával kapcsolatban Ld. A 1612/68/EGK tanácsi rendeletet, különösen annak 44. cikkét, a 93/569/EGK bizottsági határozatot, a Bizottság 8/2003/EGK határozatát (2002. december 23.) az 1612/68/EGK tanácsi rendelet állásajánlatok és állaspályázatok közvetítése tekintetében történő végrehajtásáról (hatályba lépett 2003. január 10-én, Hivatalos Lap L 5., 2003.1.10.)

nyújtani a többi tag számára. A döntéshozatal a partnerkapcsolatban részt vevő tagok képviselőiből álló irányítóbizottság feladata.

A szervezet adminisztratív koordinációját az Európai Bizottság irányítása alatt álló Európai Koordinációs Iroda²⁵ (más néven EURES Koordinációs Iroda) végzi.



19. ábra: Az EURES T-Danubius térsége²⁶

Az RDV térségében jött létre az EURES-T Danubius, mely aktívan hozzájárulhat a szlovák-magyar munkaerőpiac integrációjához. A foglalkoztatással kapcsolatos kérdéseken túl hangsúlyosan kívánja kezelni a munkaerő-piaci képzések összehangolását, valamint a két ország élet- és munkakörülményeiről való tájékoztatást.

A Danubius határ menti társulás közel 10 000 km²-nyi területet ölel fel, több mint 1,2 millió lakossal Szlovákia délnyugati, illetve Magyarország északnyugati határa mentén, a Duna két oldalán. Az RDV EGTC területét a Nagyszombati kerülethez tartozó Dunaszerdahelyi járás révén érinti, magyar oldalon pedig Győr-Moson-Sopron és Komárom-Esztergom megye egésze részét képezi. Központja a szlovákiai Komárno (Révkomárom). Jelentőségét növeli,

25 Létrehozásáról a Tanács 1612/68/EGK rendelete (1968. október 15.) 21-22. cikke rendelkezik

26 Mint látható, jelentős az átfedés az RDV térségével.

hogy ez az elsőként megalakult EURES-T társulás két újonnan csatlakozott európai uniós tagállam között, így az RDV prioritástengelyei részben már kiforrt szisztémán alapulhatnak.

A társulás stratégiája három évre határozza meg tevékenységét. A Tevékenységi Terv a szintén háromévente elfogadott Irányelveken alapul. A 2010-2013 közötti aktuális stratégiát öt irányelv alkotja, melyek közül az alábbiak kapcsolódnak az EGTC célrendszeréhez:

1. Irányelv: Az EURES-hez való hozzáférés javítása

Ide tartozó elemek: a társulás honlapjának fejlesztése; on-line tapasztalatcsere; a munkaerő-piaci együttműködő partnerek számára külső hírek közvetítése; az EURES-T Danubius anyaszervezet égisze alatt együttműködés a régióban működő szervezetekkel elnevezésű tevékenységek.

2. Irányelv: A munkáltatók számára nyújtott szolgáltatások erősítése

Kis- és középvállalkozások részére személyes szolgáltatások: egyéni, személyre szabott szolgáltatások, adóügyi, szociális és munkajogi előírások, támogatási rendszerek, tanácsadás biztosítása, állaspályázatok, munkaközvetítés, vállalkozásfejlesztési tanácsadás, rugalmas munkaerő-piaci képzés, szakmai fórumok.

3. Irányelv: Álláskeresők és elhelyezkedni kívánók számára nyújtott szolgáltatások

Stratégiai célok: állás- és információbörzék, képzési börzék szervezése, lakossági tájékoztató fórumok, munkaerő-piaci tanácsadás, az információszerzés során az önállóság fejlesztése, pályaválasztási tanácsadás, ifjúsági csereprogramok, hátrányos helyzetű csoportok támogatása.

4. Irányelv: Együttműködés a többi munkaerő-piaci résztvevővel

Meghatározó tevékenységek: a határ menti régióban közös projektek megvalósítása, együttműködési megállapodások.

5. Irányelv: A társuláson belüli hálózati együttműködés

Stratégia: az EURES-T tanácsadók számának növelése, ezáltal a szolgáltatások színvonalának emelése, bővítése, on-line tanácsadás üzemeltetése.

Meghatározó tevékenységek: koordinációs és értékelő konferenciák; közös foglalkozási adatbank; személyes kapcsolattartás; workshopok; legjobb gyakorlat átadása; a munkáltatók ösztönzése, hogy jelentsék be a szabad álláshelyeket, a mobilitást gátló körülmények feltárása, megoldási javaslatok kidolgozása; a stratégiai adatgyűjtés és információértékelés koordinálása; szakmai koordináció.

Ahhoz, hogy az EGTC igazán jelentős munkaerő-piaci szervező erővé váljon, jó alapot nyújt az EURES-T Danubius már meglévő eszközkészlete. A *tájékoztatási tevékenység* kiterjed az élet- és munkakörülményekről, a munkaerő-piaci folyamatokról (munkanélküliség, hiányszakmák várható fizetéssel, potenciális munkáltatókkal, továbbképzési lehetőségekkel stb.), jogi és adózási különbségekről (adó jog, munkajog, társadalom- és egészségbiztosítás stb.), vállalászati formákról, a partnerszervezetek elérhetőségeiről, eljárásairól szóló információk átadására, a partnerszervezetek segítségével történő munkaközvetítésre, az e-tájékoztatásra. Ez áttételesen a társadalmi és területi kohézió erősítését szolgálja, ami egybevág az RDV prioritásaival.

Az Európai Mobilitási Napok olyan minden évben megrendezésre kerülő rendezvénysorozat, mely keretében *állás- és képzési börzét* tartanak a határrégió mindkét oldalának városaiban. A jövőben az RDV EGTC összes jelentősebb munkaerő-piaci vonzáskörzettel rendelkező foglalkoztatási központjára potenciálisan kiterjeszhető a rendezvénysorozat a nagy- és középvárosoktól a kisebb térszervező erővel bíró centrumokig. Különösen ott ajánlott bármilyen határon átnyúló tematikával foglalkozó rendezvény megtartása, ahol határon átnyúló munkaerő-piaci vonzáskörzetek, integrált foglalkoztatási-képzési térségek kialakulása várható vagy van folyamatban (pl. Győr, Komárom, Esztergom). Mindez azért fontos, mivel e börzék kimondott célja a két szomszédos szlovák–magyar régió határ menti munkaerő-mobilitásának támogatása; a munkaerőpiacon szükséges ismeretek átadása, munkáltatók és álláskeresők találkozása, a hazai és külföldi továbbképzési lehetőségek ismertetése.

Az EURES-T a börzéken túl kifejezetten a *pályakezdő diákoknak szóló tájékoztató fórumokat* is szervezett a közelmúltban, ahol a fiatalok mellett részt vettek a határ menti térségekben működő szakképző iskolák és munkáltatók is. A rendezvényeken alkalom nyílik a szlovák-magyar határtérség foglalkoztatásában és a gazdaság dinamizálásában nagy szerepet játszó autóiipari és elektronikai ipari szakmák, továbbá a közszolgáltatások határon átvéelő szervezésében kulcsfontosságú szakterületek bemutatására (pl. autószerelő, motorszerelő, mechatronikus, forgácsoló, marós, köszörűs, lakatos, hegesztő, egészségügyi és szociális ápoló).

AZ EURES-T további fontos tevékenysége a *tanulmányutak szervezése*. Ennek keretében például gyárlátogatásokra kerülhet sor, ahol az egyes munkafázisokat élőben tanulmányozhatják a diákok és szakemberek. E rendezvények célja, hogy bemutassák az elsősorban a járműgyártással kapcsolatos foglalkozásokat, valamint a tanulmányok befejezése után szóba jöhető akár határon túli elhelyezkedési lehetőségeket.

Az EURES határ menti társulás az EGTC-vel karöltve meghatározhatja azokat a stratégiai jelentőségű szakmacsoportokat, amelyek tanulmányutakat igényelnek. A tanulmányutak révén az egyes szakmák vonzóbbá válhatnak, és alkalom nyílik a munkaerőhiánnyal küzdő vállalatok foglalkoztatási gondjainak mérséklésére, a hiányszakmák betöltésére, a tanulók munkaerő-piaci igényeknek megfelelő irányba terelésére.

Szintén kiaknázható potenciált rejtenek a *munkáltatók számára szervezett tájékoztató fórumok*, melyek célja a határon átnyúló munkaerő-mobilitás elősegítése. A munkáltatók a fórumokon tájékoztatást kapnak a szomszédos térségek munkaadóival való együttműködési lehetőségekről.

A *határ menti együttműködést segítő nemzetközi szakmai találkozó* keretében a társulás össze kívánja fogni a határ menti együttműködésre létrejött szervezeteket. Ennek során kísérletet tesz az ilyen irányú szervezetek működésének feltérképezésére, a kapcsolódási pontok megtalálására, ekképp azok kiegészíthetik egymás munkáját. Ebből a szempontból a már meglévő gyakorlatra építve célszerű a Pons Danubii mellett a Rába-Duna-Vág EGTC-t is bevonni a szakmai egyeztetésekbe, és közösen megvalósítani az integrált munkaerőpiac kialakítását célzó beavatkozásokat. A workshopok és egyeztetési fórumok jó alapot képezhetnek a térség integrált fejlesztésének előmozdítása számára.

Az EURES-T Danubius céljai összességében az RDV térségének gazdasági és társadalmi kohézióját erősítik. A társulás professzionális információs szolgáltatásai mellett egy EGTC-s szolgáltatási rendszer kialakítása fölöslegesnek tűnik. Az RDV-nek stratégiai partnerséget célszerű kialakítani a társulással, és a foglalkoztatási projekteken szorosan együtt kell velük működni, a hatásokat ugyanakkor az EURES-együttműködés területén túlra is ki lehet terjeszteni.

3.2.1. projekt: „Közösen a jó állásért” álláskereső program

Átfogó célok: a foglalkoztatási helyzet javítása az RDV EGTC területén

Specifikus célok: a hiányszakmákban foglalkoztatott személyek arányának javulása, a foglalkoztatók igényeinek megfelelő képzettségek biztosítása

A projekt tartalma:

- a) a szakképzetlen álláskeresők számára képzések szervezése, az állásba kerülés folyamatának támogatása;
- b) a tartós munkanélküliek képzése és mentorálása
- c) a régióra kiterjedő trendanalízis elkészítése, a megfelelő képzési kínálat kialakítása érdekében.

A projekt eredményeképpen egyszerre csökken a betöltetlen álláshelyek és a nyilvántartott álláskeresők száma, egyben megfogalmazásra kerülnek a régióknak a foglalkoztatást segítő szakképzési terve.

3.2.2. projekt: Komplex munkaerő-piaci akció

Átfogó célok: integrált munkaerő-piaci térség kialakítása az RDV EGTC területén

Specifikus célok: az EURES T-Danubius által nyújtott munkaerő-piaci szolgáltatások kiterjesztése a régió további részeire; az állástalanoknak nyújtott szolgáltatások fejlesztése

A projekt tartalma:

- a) állásbörzék és karrierexpók megrendezése az EGTC területén több helyen
- b) az EURES tájékoztatási rendszerének területi bővítése.

A projekt megvalósításában az RDV és a Danubius társulás együttműködésére lesz szükség. Érdeemes megvizsgálni az EGTC részvételének lehetőségét is a társulásban. A cél az, hogy a közvetlen Duna mentén már jól bejáratott rendszer jótékony hatásai terjedjenek ki az EGTC egész területére.

3.3. HATÁRON ÁTNYÚLÓ SZOLGÁLTATÁSOK FEJLESZTÉSE

Az EGTC jelentős előnye minden más határ menti együttműködési formával szemben, hogy akár intézmények működtetését is átvállalhatja mindkét érintett országban. Elsősorban olyan intézmények jöhetnek e téren szóba, amelyek amúgy is az EGTC tagjainak kompetenciájába tartoznak. Második körben azonban lehetőség van arra is, hogy szolgáltatási szerződéssel vállaljon el egy EGTC ilyen fenntartási feladatokat. Ez egyben egy kedvezőbb területi gazdaságossági szint eléréséhez is hozzájárulhat, mivel gyakran találunk párhuzamosságokat a szolgáltatásnyújtó intézmények portfoliójában. Esetenként egymástól néhány kilométerre, a határ két oldalán találhatunk azonos funkciójú intézményeket, máskor éppen hogy komplementer szolgáltatások érhetőek el. Utóbbi esetben általában egy spontán migráció meg is indul a szolgáltatók irányában. Az országhatárok a lakosság mentális térképén még mindig kemény korlátként akadályozzák a szélesebb körű átjárást, ezért eddig ilyen modelleket nagyon ritkán, leginkább a közösségi közlekedés területén tudunk említeni.

Az EGTC tehát nem kizárólag a közösségi közlekedés, hanem számos egyéb területen (az egészségügytől kezdve a közös turisztikai szolgáltatásokon keresztül a katasztróelhárításig) egy adott térségben számos egyéb funkciót is elláthat, amennyiben ezt más jogszabályok nem zárják ki.

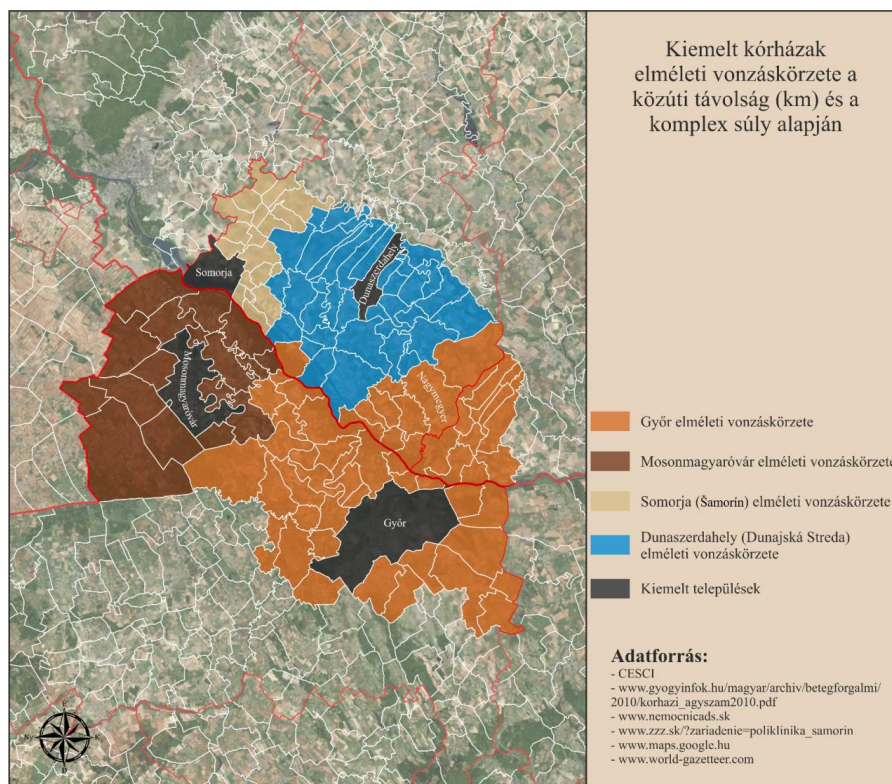
Példaként most az egészségügyi szolgáltatásokat fogjuk megemlíteni, mivel 2013 őszétől a 2011/24/EK-irányelvének megfelelően lehetőség nyílik ezek határon átnyúló igénybe vételére. A direktíva elsősorban a különböző uniós országokba látogató turisták helyzetét

könnyítheti meg, ugyanakkor várható, hogy egyrészt azokban az esetekben, ahol területi szempontból ellátási hiány tapasztalható, vagy igen hosszú várakozási idők alakultak ki, kialakul egyfajta migráció a határ túloldalán található egészségügyi intézmények irányában; másrészt ahol párhuzamosságok figyelhetőek meg ma, ott egyfajta specializálódás indul meg, mivel az alacsonyabb áru vagy magasabb színvonalú szolgáltatások közötti különbségek diverzifikálhatják a szolgáltatási piacot.

Ma még nehezen jelezhetőek előre az irányelv hatásai, de a határtréségek szempontjából kedvező újítás, hiszen a gazdaságosság, a várakozási idők rövidülése és a kedvezőbb területi lefedettség szempontjából is jobb helyzetbe kerülhetnek, mint amilyenben eddig voltak.

Az ellátási körzetek méret és költségvetési racionalizálásához azonban olyan szervezetekre lesz szükség, amelyek a határ mindkét oldalán képesek szolgáltatásokat nyújtani. Ez felértékeli a térségben az RDV EGTC szerepét, még akkor is, ha az alapszabályában megjelölt tevékenységek között jelenleg nem szerepel az egészségügy.

A győri kórház funkcionális vonzáskörzete a fentiek értelmében jelentősen módosulhat a jövőben, amennyiben a határok e tekintetben is átjárhatókká válnak.



20. ábra: A győri megyei kórház hipotetikus határon túli vonzáskörzete

3.3.1. projekt: Egészségügyi együttműködés a határ mentén

Átfogó célok: a régióban élők életszínvonalának emelése, a belső társadalmi mobilitás és kohézió erősítése

Specifikus célok: négy kórház (Győr, Mosonmagyaróvár, Dunaszerdahely, Galánta) bevonásával határon átnyúló egészségügyi szolgáltatási rendszer kialakítása

A projekt tartalma:

- a) közös szolgáltatási rendszer kialakítása a sürgősségi betegellátás, a sportkórházi szolgáltatások (2017-ben Győrött rendezik a diákolimpiát) és az egészségügyi rekreáció területén;
- b) a győri megyei kórházban kialakított nemzetközi gastroenterológiai oktató központra építve képzések, továbbképzések szervezése;
- c) távdiagnosztikai rendszer kiépítése a programba bekapcsolódó kórházak között;
- d) a szlovákiai kórházak bekapcsolása a győri sportrehabilitációs központ munkájába;
- e) tájékoztató kampány az EU-direktívával kapcsolatban a két ország lakosságának magasabb fokú informáltsága és a komplementer szolgáltatások népszerűsítése érdekében.

A projekt legfőbb eredménye az egészségügyi intézmények közötti szorosabb együttműködés lehet. Ennek folyományaként jöhet létre egy szolgáltatási integráció, amely már a képzésekre, konkrét kórházi szolgáltatások nyújtására, a betegek ellátásának színvonalát jelentősen javító távdiagnosztikai megoldások bevezetésére is lehetőséget biztosít.

3.4. AZ EGTC EGYSÉGES MEGJELENÍTÉSE A KÜLSŐ SZEREPLŐK SZÁMÁRA

Az RDV EGTC legitimációjának fontos feltétele a láthatósága. Ez a láthatóság a külvilág számára egy közös arculatot, brandet tétel. Ma ez a feltétel csak nagyon kezdetleges szinten adott. A helyzet javítása érdekében az EGTC menedzsmentje számos módon léphet

fel, pl. a különböző szintű szakmai szervezetek munkájában történő részvétellel, a régiót érintő fejlesztések előkészítésében történő aktív, kezdeményező szerep felvállalásával, az RDV-t megjelenítő rendezvények lebonyolításával stb.

Fontos mindazonáltal, hogy ezek az aktivitások egy világos koncepció, egységes arculat és könnyen beazonosítható üzenetek mentén valósuljanak meg, amelyek egyszerre érthetőek a szakma, a politikum szereplői és a hétköznapi emberek számára, és egyben világosan kijelölik az RDV együttműködés identitásának meghatározó elemeit.

3.4.1. projekt: Régiómarketing

Átfogó célok: az RDV EGTC népszerűsítése a nagyközönség számára, ezáltal a belső kohézió erősítése és saját regionális identitás kialakítása

Specifikus célok: az együttműködés közös arculatának kialakítása és a régió egységes reklámozása

A projekt tartalma:

- a) átfogó arculati terv és marketingstratégia elkészítése, brandképző tényezők meghatározása;
- b) az RDV egyedi arculati tárgyainak tervezetése és legyártatása;
- c) PR-események szervezése (nem csak a két ország területén);
- d) kiadványok, on-line megjelenések, mobilalkalmazások előállítása;
- e) népszerűsítő roadshow megrendezése a régió területén.

A projekt egyik eredménye a világos, önálló, identitásképző arculat kialakítása az együttműködés számára. Ennél is fontosabb, hogy az EGTC a külvilág számára láthatóvá és beazonosíthatóvá válik, ami főként az itt élők számára teszi kézzelfoghatóvá a határ menti együttműködés lényegét és értelmét. Ezáltal a projekt alapvetően hozzájárul az EGTC elfogadottságának bővüléséhez. Jóllehet, ez a tevékenység első pillantásra valamiféle kiegészítő feladatnak tűnhet a konkrét fejlesztési munka mellett, mindazonáltal a fejlesztési projektekbe bevonandó szakemberek és partnerek szempontjából is fontos tényező az RDV

EGTC ismertségének, elfogadottságának szintje. Ehhez járulhat hozzá egy sikeres marketingkampány.

4. A DUNA MENTE INTEGRÁLT FEJLESZTÉSE (ITB)

4.1. AZ INTEGRÁLT TERÜLETI BERUHÁZÁS (ITB)

Az ITB az Európai Unió kohéziós politikájának új eszköze, amelyet elsőként a 2014-2020 közötti programozási időszakban használhatnak a projektgazdák. Eredetileg a városfejlesztési kezdeményezések összehangolására alkották meg, de az új kohéziós politikát szabályozó rendeletek elkészítése során kiterjesztették a regionális (tehát a konkrét városi szintet meghaladó) integrált beavatkozásokra is.

Az ún. közös (vagy általános) rendelet 99. cikke szerint:

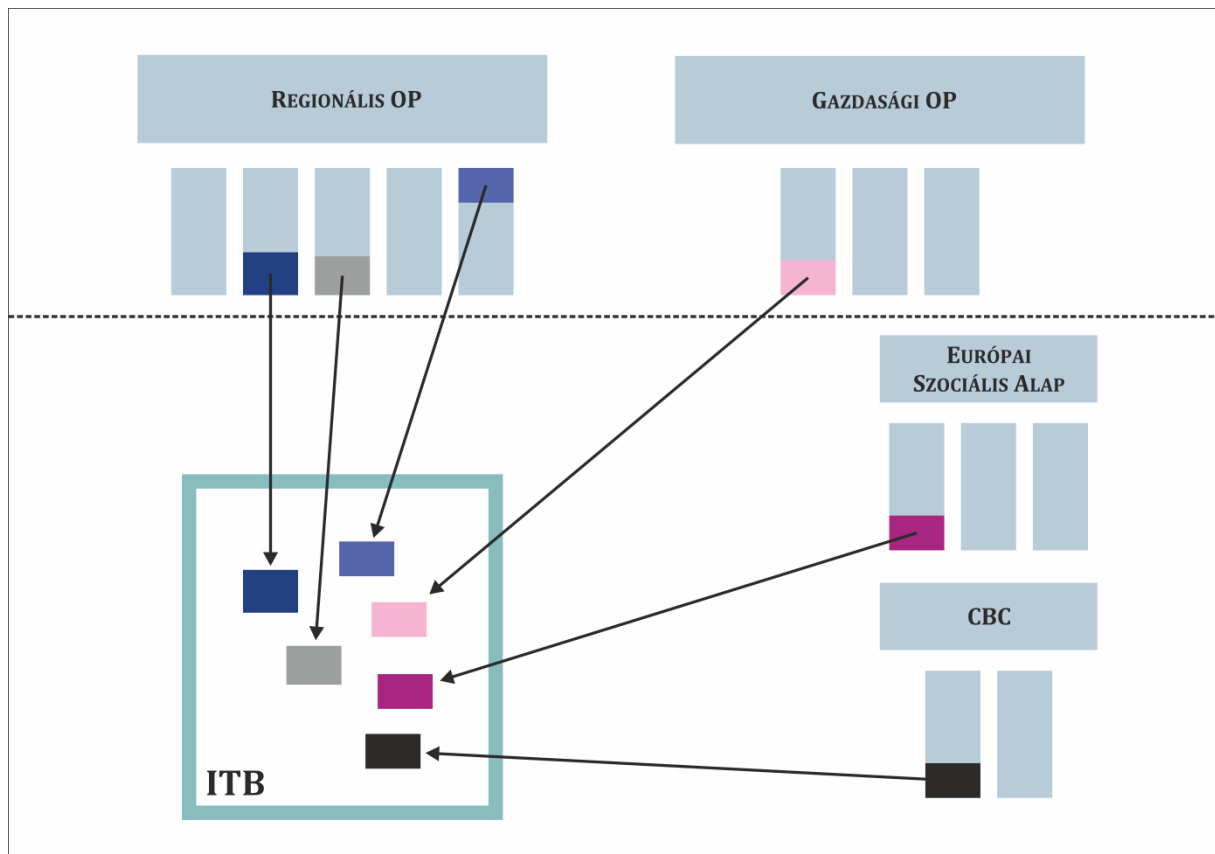
„Amennyiben [...] meghatározott városfejlesztési stratégia vagy más területi stratégia vagy megállapodás alapján integrált megközelítés szükséges egy vagy több operatív program több prioritási tengelyéhez tartozó beruházásokhoz, az intézkedést integrált területi beruházásként (a továbbiakban: ITB) kell végrehajtani.”²⁷

Az ITB lényege (az integrált városfejlesztési stratégiákhoz, illetve a leghátrányosabb helyzetű kistérségekben megvalósított fejlesztésekhez hasonlóan), hogy ha egy adott térség fejlesztéséhez több, egymással összefüggő, de ugyanazon operatív program keretében nem támogatható beavatkozásra van szükség, akkor ezeket a beavatkozásokat egy nagyobb projektsomagba lehet szervezni, és az egyes elemeket egymással párhuzamosan, a folyamat közös menedzselése mellett lehet megvalósítani. Így elkerülhetőek az olyan anomáliák, hogy az ipari parki beruházások pl. elkészülnek, de az ipari parki bekötő útra

27 Módosított javaslat. AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a Közös Stratégiai Kerethez tartozó Európai Regionális Fejlesztési Alapra, Európai Szociális Alapra, Kohéziós Alapra, Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapra és Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó közös rendelkezések megállapításáról, az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és az 1083/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről. COM(2012) 496 final; 2011/0276; Brüsszel, 2012.9.11.; 99. cikk

nem sikerül pályázni; vagy egy turisztikai látványosság (pl. élménypark) elkészül, de a szállásokat célzó fejlesztésre nem jut pályázati pénz.

Az ITB tehát egy olyan kisebb léptékű program, amely több különböző projektet foglal magába, és ezeket több különböző operatív program kiírásaiból vagy egy operatív program több tematikus prioritásához kapcsolódóan lehet megvalósítani.



21. ábra: Az ITB szerkezete²⁸

4.2. AZ ITB ELŐNYEI

Garanciát az ITB ugyan nem nyújt a program elemeinek megvalósítására, de nagyon valószínűvé teszi a finanszírozást. Ahogy az idézett 99. cikk 2. bekezdésében olvashatjuk:

²⁸ Forrás: Integrated territorial investment. Cohesion Policy 2014-2020. The European Commission adopted legislative proposals for cohesion policy for 2014-2020 in October 2011; European Commission, 4. [ERDF: Európai Regionális Fejlesztési Alap; ESF: Európai Szociális Alap; CF: Kohéziós Alap]

„A megfelelő operatív programoknak meg kell határozniuk a tervezett ITB-eket és meg kell állapítaniuk az egyes prioritási tengelyekből az egyes ITB-k számára juttatott indikatív forráselosztást.”²⁹

Magyarul, az érintett operatív programoknak valamilyen módon (taxatív vagy indikatív módon) tartalmazniuk kell a tervezett beavatkozásokat, különben nem valósulhat meg az adott projekt a csomagon belül, és így az egész ITB elbukik.

Mindez azt jelenti, hogy az ITB elemei ideális esetben beépülnek az érintett operatív programba, de legalábbis indikatív módon megjelennek abban, ami a finanszírozási oldalt majdnem biztossá teszi. Ez különösen azért fontos a határ menti programok esetében, mert a jelenlegi tervezetek szerint minden egyes határon átnyúló európai területi együttműködési (ETE) program pénzügyi keretének 80%-át 4 (esetleg 5) kiválasztott prioritási területre kell majd elkölteni. A prioritásokat a tematikus koncentráció elvének megfelelően az alábbi 11 közül kell kiválasztani:

- (1) a kutatás, technológiai fejlesztés és innováció erősítése;
- (2) az információs és kommunikációs technológiák hozzáférhetőségének, használatának és minőségének javítása;
- (3) a kis- és középvállalkozások, a mezőgazdasági (az EVMA esetében) és a halászati és az akvakultúra-ágazat (az ETHA esetében) versenyképességének javítása;
- (4) az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság felé történő elmozdulás támogatása minden ágazatban;
- (5) az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás, a kockázatmegelőzés és –kezelés ügyének támogatása;
- (6) a környezetvédelem és az erőforrás-hatékonyság propagálása;
- (7) a fenntartható szállítás támogatása és kapacitáshiányok megszüntetése a főbb hálózati infrastruktúrákban;

29 Módosított javaslat (közös); uo.

- (8) a foglalkoztatás előmozdítása és a munkaerő mobilitásának támogatása;
- (9) a társadalmi befogadás előmozdítása és a szegénység elleni küzdelem;
- (10) beruházások az oktatás, készségfejlesztés és élethosszig tartó tanulás területén;
- (11) az intézményi kapacitás javítása és hatékony közigazgatás.

A prioritások meghatározása azt is jelenti, hogy a kiválasztott 4 prioritástól eltérő tartalmú pályázatokat vagy a fennmaradó 20% terhére, vagy nemzeti szintű kiírásokból lehet megvalósítani.

Az ITB azonban lehetőséget biztosít arra, hogy a program korlátait a pályázók elkerüljék, és több operatív program felhasználásával valósítsák meg az adott térség fejlődése szempontjából kardinálisnak tekintett komplex beruházásaikat. Ennek egy részét a határ menti ETE-programban kell nevesíteni.

4.3. AZ ITB ÉS AZ EGTC

Az ITB további előnye, hogy a megvalósítását nem szükségszerűen az adott operatív program végrehajtó hatósága menedzseli végig.

A 99. cikk 3. bekezdése így rendelkezik:

„A tagállam vagy az irányító hatóságok az ITB irányítására és végrehajtására kijelölhet egy vagy több közreműködő szervezetet, beleértve a helyi hatóságokat, regionális fejlesztési szervezeteket vagy civil szervezeteket.”³⁰

Az Európai Területi Együttműködésről (ETE) szóló uniós rendelettervezet 10. cikke e tekintetben explicit módon is utal az EGTC³¹-re:

„Együttműködési programok esetében [...] integrált területi beruházást irányító és végrehajtó közreműködő szervezet egy európai területi együttműködési csoportosulás vagy

³⁰ Uo.

³¹ European Grouping of Territorial Cooperation (magyarul Európai Területi Társulás, ETT): önálló jogi személyiséggel rendelkező, határon átnyúló szervezet.

más jogi személy lehet, amelyet a részt vevő országok törvényei alapján hoztak létre, feltéve, hogy felállításában legalább két részt vevő ország közhatóságai közreműködnek.”³²

Határon átnyúló ITB-k menedzselésére a legmegfelelőbb eszköz az EGTC, hiszen a határ mindkét oldalán önálló jogi személyiséggel bír, s bár a székhely korlátozza abban, hogy mindkét ország nemzeti szintű operatív programjaiban részt vegyen, a részt vevő felek munkájának koordinálását, valamint a konkrét határon átnyúló beruházások megvalósítását menedzselheti.

Annak érdekében, hogy az adott ITB megvalósítására minél nagyobb legyen az esély, az érintett operatív programokban kell valahogy megjeleníteni az ITB elemeit. Ahhoz azonban, hogy az operatív programok tartalmazhassák a vonatkozó beavatkozásokat, a programozás során ezeknek az igényeknek egymással összeegyeztetve kell megjelenniük.

4.4. AZ INTEGRÁLT TERÜLETI BERUHÁZÁS INDOKOLTSÁGA

Az RDV EGTC magában foglalja a magyar-szlovák közös Duna-szakasz döntő részét, Nyitra megye esetleges csatlakozását követően pedig az egészet. Ez igen kedvező adottság abból a szempontból, hogy a folyóhoz és a Duna menti térséghez kapcsolódó elképzeléseket, kezdeményezéseket integrált módon, a szinergikus lehetőségeket kihasználva lehet megvalósítani.

A Dunához (amely egyszerre vízi út, ivóvízforrás, ipari és mezőgazdasági természeti erőforrás, energiaforrás, rekreációs-turisztikai vonzerő) kötődő fejlesztéseket egyik ország sem tudja a másik nélkül megvalósítani. Ráadásul a makroregionális stratégia elfogadásának következtében ez a fejlesztési folyamat, illetve ezek koordinációja a nemzetállamok feletti szintre került, ami egyrészt tágabb összefüggésbe (kontextusba) helyezi az egyes projektelképzeléseket, növeli a Dunához kapcsolódó kezdeményezések súlyát, egyben (a makroregionális stratégiára történő előírt hivatkozás, ahhoz történő illeszkedési kényszer révén) növeli az esélyét a finanszírozásnak is.

32 Javaslat. AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE. Az Európai Regionális Fejlesztési Alap által az európai területi együttműködési célkitűzésnek nyújtott támogatásra vonatkozó egyedi rendelkezésekről; COM(2011) 611 final/2; 2011/0273 (COD); Brüsszel, 2012.3.14.

A Duna a rendszerváltás óta (amikor a magyar kormány egyoldalúan visszalépett a bős-nagymarosi vízlépcsőrendszerre vonatkozó államközi szerződéstől, majd a szlovák kormány erre válaszul szintén egyoldalúan elterelte a Dunát) a két ország közötti legfőbb konfliktusforrás. Ennek a konfliktusnak senki nem a haszonélvezője, de akiket a leginkább sújt a helyzet rendezetlensége, azok az RDV EGTC területén, főként a Duna menti sávban élők. A helyzet rendezésének éppen ezért ők lehetnek a katalizátorai, és ebben döntő szerepe lehet egy integrált területi beruházásként megvalósított rehabilitációs programnak.

A beruházás integrált voltát *területileg* indokolja a Duna jelenlegi elválasztó szerepe, amelyet oldani szükséges, magának a folyónak és mellékfolyóinak kölcsönös egymástól való függése (szennyezések, árvizek, vízhiány stb.), *ágazati* szempontból pedig a feladatok szerteágazó volta. Ezek a feladatok egy rendkívül bonyolult belső összefüggésrendszert alkotnak, és az egyik beavatkozásnak alapfeltétele a másik.

Egyszerre kell választ adni az ökológiai, gazdasági, területrendezési és turisztikai kihívásokra. Ezek a válaszok pedig nem lehetnek féloldalasak, hiszen minden beavatkozás érinti a másik felet is.

A fentiekre tekintettel az érintett beavatkozási területekhez³³ sorolható projekteket egy integrált „csomagban” javasoljuk megvalósítani.

4.5. AZ ITB MEGVALÓSÍTÁSÁT SEGÍTŐ KEDVEZŐ FELTÉTELEK

Az ITB megvalósítását legfőképpen az uniós kohéziós politika segíti.

Az Európa 2020 Stratégiában megfogalmazott célkitűzések kedveznek a munkahelyeket teremtő, de egyben a környezet állapotát is védő és a klímaváltozásra is reflektáló kezdeményezéseknek. A Duna Stratégia pedig különösen is ráirányítja a figyelmet az Európai Unió legnagyobb folyójának fejlesztési szükségleteire.

33 A területi kohézió stratégiai célhoz kapcsolódóan ide tartozik a Duna menti rehabilitáció, a gazdasági kohézió célkitűzésnél az Integrált vidékfejlesztési, agrárgazdasági és turisztikai fejlesztések megvalósítása, a társadalmi kohézió esetében pedig a Határon átnyúló szolgáltatások fejlesztése nevű beavatkozás egy része.

Jóllehet az EUDRS keretében új intézményekről, új finanszírozási háttérről és új jogszabályi keretekről (egyelőre legalábbis) nincs szó, az érintett 14 államban a fejlesztések igazodási pontja mégis a stratégia, ráadásul számos további kezdeményezés indult (éppen a stratégiára hivatkozva), konkrétan a Dunára fókuszálva. A tervezett ITB így egyértelműen igazodik a legújabb uniós elvárásokhoz és fejlesztési trendekhez, amelyeket az operatív programoknak is tükrözniük kell.

A Dunára és mellékfolyóira irányuló aktivitások szerepelnek az RDV EGTC alapszabálya által meghatározott közös célkitűzések között, így a csoportosulás adekvát módon válhat a dunai fejlesztések koordinatív szervévé.

Fontos mindazonáltal tudatosítani, hogy ezt a szerepet Nyitra megye csatlakozásával tudná valóban hatékonyan ellátni az együttműködés.

4.6. AZ ITB-BE INTEGRÁLHATÓ PROJEKTKEZDEMÉNYEZÉSEK

4.6.1. A Duna és mellékfolyóinak rehabilitációjához kapcsolódó tevékenységek megvalósítása

Átfogó célok: a Duna ökológiai állapotának megőrzése, védelme

Specifikus célok: a bős-nagymarosi vízlépcsőhöz közvetlenül nem kapcsolódó mellékágak, holtágak, szigetek, mellékfolyók rehabilitációja, a vizes élőhelyek revitalizációja

A projekt tartalma:

- a) az EGTC területét lefedő ökológiai felmérés és leltár elkészítése, adatbázis-fejlesztés;
- b) a felmérés alapján a lehetséges projektek beazonosítása, előkészítése;
- c) a beazonosított pontszerű fejlesztések állapotát figyelemmel kíséző monitoringrendszer létrehozása és működtetése a helyi partnerek bevonásával;
- d) konkrét beavatkozások tervezési dokumentációinak összeállítása.

A projekt legfőbb eredménye lehet az ökológiai problémák tudatosítása, számba vétele és a közös fellépések támogatása. Az RDV, amely a magyar-szlovák Duna-szakaszra szerveződött csoportosulás, ezeknek az aktivitásoknak természetes koordinátora lehet. A projekt eredményeként megindul a tervezési-előkészítési munka is, amelynek végén reményeink szerint konkrét beruházások is állnak majd. Az ITB ezen elemének koordinációja, menedzselése a két ország vízügyi szerveinek feladata lesz.

4.6.2. Közös vízgazdálkodási és katasztróaelhárítási rendszer kialakítása

Átfogó célok: a Duna és mellékfolyói egységes vízgazdálkodási menedzsmentjének megalapozása, a pusztító árvizek megelőzése, közös kezelése

Specifikus célok: határon átnyúló vízgazdálkodási és katasztróaelhárítási rendszer kialakítása

A projekt tartalma:

- a) a két ország területileg illetékes szervei, valamint a megyei önkormányzatok részvételével egy közös platform létrehozása és működtetése;
- b) közös elektronikus vízminőség-figyelő és árvízvédelmi figyelmeztető rendszer kialakítása, a CEFROME és a TELEDAN-projekt eredményeire alapozva;
- c) közös elhárítási gyakorlatok megtartása.

A projekt révén javul az érintett szervek közötti kommunikáció, érzékelhetően javul a védekezés eredményessége, és a vízminőség javítását elősegítő tevékenységek indíthatóak el. A platform létrehozásával a projekt eredményeinek továbbfejlesztéséhez is megteremtjük a kvázi-intézményi feltételeket. A projekt megvalósításának feltétele a két ország illetékes hatóságainak, szerveinek bevonása.

4.6.3. A dunai szennyező források kutatása és a szennyezések csökkentése – átfogó program

Átfogó cél: a folyómeder szennyezettségének csökkentése, az állampolgári felelősség erősítése a vízminőség iránt

Specifikus célok: a szennyezett folyó menti területek feltárása, tisztítása, a régióban élők környezeti tudatosságának erősítése

A projekt tartalma:

- a) térinformatikai adatbázis összeállítása a szennyezési helyekről és az illegális hulladéklerakókról, ehhez kapcsolódó monitoringrendszer elindítása
- b) folyómeder-tisztítási akciók megvalósítása, a lakosság bevonásával
- c) szemléletformáló akciók megvalósítása (iskolai tájékoztató foglalkozások, internetes játékok, szakmai konferenciák, kiadványok, vetélkedők)

A projekt eredményeképpen nem szűnik meg a Duna és mellékfolyóinak szennyezettsége, de csökken a szintjük, és a szennyezések kezeléséhez szükséges monitoringrendszer elindul, amelyet az 1.3.2-es projekt keretében létre hozandó platform is eredményesen tud használni.

A legfontosabb feladat a folyóparti illegális hulladéklerakók felszámolása és ilyenek újbóli keletkezésének megelőzése, amiben a szemléletformálásnak döntő szerepe lesz.

A projekt megvalósításába célszerű bevonni a környezetvédelmi és ökológiai civil szervezeteket a régióból.

4.6.4. projekt: Duna menti helyitermék-program

Átfogó célok: a kedvező mezőgazdasági adottságok kihasználásával a foglalkoztatási viszonyok javítása

Specifikus célok: a vidéki jövedelemszerzés alternatív formáinak bővítése, a helyi termelők piacra jutásának támogatása, regionális brand kialakítása

A projekt tartalma: a projekt keretében a fő cél, hogy egyrészt népszerűsítsük a helyi termékeket, bővítsük a helyi termékek előállítóinak számát, és segítsük a piacra jutásukat. Ennek érdekében egy összetett aktivitássorozatot valósítunk meg:

- a) szemléletformálási akció a helyi lakosok és döntéshozók körében: a helyi termékek népszerűsítése (on-line marketing, kiadványok, rendezvények);

- b) a helyi termékek előállításának ösztönzése (rendezvények, kiadványok, tanulmányutak);
- c) helyi termelői piacok létrehozása;
- d) a termékek értékesítési rendszerének kialakítása EGTC-s szinten (helyi termékes polcok, üzemi konyhák nyersanyagbeszerzéseinek koordinációja);
- e) az EGTC területén működő LEADER helyi akciócsoportok közötti együttműködés, rendszeres találkozók, tapasztalatcsere fórumainak kialakítása;
- f) EGTC szintű reklámtevékenység.

A projekt eredményeként várhatóan bővül a helyi termékeket előállító gazdálkodók száma, szélesedik a piacra jutási lehetőségek köre, az EGTC-nek pedig brandképző elemévé válnak a helyi termékek.

A projekt megvalósításában partnerek lehetnek a LEADER-akciócsoportok, a helyi termelői piacok üzemeltetői, valamint a régióban található helyi önkormányzatok, mint potenciális felhasználók.

4.6.5. RDV Agrárinnovációs Klaszter

Átfogó célok: a régió versenyképességének és népességmegtartó erejének növelése

Specifikus célok: az EGTC területén meglévő kutatás-fejlesztési potenciálra alapozott, határon átnyúló agrárinnovációs hálózati együttműködés fejlesztése, a mezőgazdasági szektor munkahelyteremtő és jövedelemtermelő képességének fokozása

A projekt tartalma:

- a) az agráriumban érdekelt és a kutatás-fejlesztési tevékenységek iránt érdeklődő szereplők bevonásával egy magyar-szlovák klaszter létrehozása;
- b) a klaszter arculatának és akciótervének kidolgozása;
- c) népszerűsítő tevékenységek (szakmai és PR-rendezvények, kiadványok);

- d) RDV-agrárinnovációs portál kifejlesztése (kétnyelvű portál, amely a fejlesztési tevékenységek mellett folyamatosan nyújt széles körű információkat a gazdáknak a piaci folyamatokról, az elérhető támogatásokról, az uniós és nemzeti jogszabályok változásairól stb.);
- e) gazdaképzési program megvalósítása;
- f) közös kutatási projektek előkészítése.

A projekt önmagában is több alprojektet tartalmaz. Egyrészt segíti a régió K+F-ben érdekelt szereplői közötti együttműködést és az agrárinnovációs kooperáció kereteinek a kialakítását. Másrészt a régióban dolgozó gazdák számára biztosít megfelelő információkat és képzettséget a klímaváltozással és a technológiai fejlődéssel járó újdonságok megismertetésével. Ezáltal a térség mezőgazdasági szerepnek felértékelődését mozdítja elő. Ennek a széles körű együttműködésnek az RDV EGTC lehet a motorja, kezdeményezője.

A projekt partnerei: a Nyugat-magyarországi Egyetem mosonmagyaróvári Mezőgazdasági és Élelmiszertudományi Kara és a Nyitrai Mezőgazdasági Egyetem, a LEADER-akciócsoportok, a kutatás-fejlesztéssel foglalkozó agrárszektorbeli szereplők, vállalkozások, szakképző intézmények stb.

4.6.6. Egységes dunai turisztikai desztinációfejlesztés

Átfogó célok: az RDV EGTC integrált turisztikai fejlesztése

Specifikus célok: az EGTC Duna menti térségét lefedő, egységes turisztikai menedzsment kialakítása, a magyar és a szlovák oldal kínálati elemeinek integrációja, közös desztinációfejlesztés

A projekt tartalma

A Duna menti desztináció fejlesztése önmagában is egy komplex beavatkozást jelent, ami magában foglalja a termékfejlesztést (integráció és kínálatbővítés), a térségmarketinget, valamint az egységes menedzsmentet.

A TDM-szervezet fejlesztése igen összetett, és a tervezett keretekbe mindenképpen célszerű bevonni a már létező három kisebb EGTC-t is.

A projekt elemei:

Szervezetfejlesztés:

- a) a TDMSZ-iroda elindítása, felszerelése, promóciója;
- b) szakmai műhelyek, hálózatok létrehozása a régióban érdekelt és egy-egy turisztikai alágazathoz kapcsolódó szakemberek és kutatók bevonásával;
- c) a regionális TDMSZ arculatának kialakítása, arculati tárgyak legyártatása;
- d) tanulmányutak, szemléletformáló rendezvények szervezése.

Termékfejlesztés:

- a) a tematikus, interszektorális műhelyek működtetése az egyes termékcsaládokhoz kapcsolódóan (brainstorming, workshopok, konferenciák);
- b) tematikus turisztikai stratégiák elkészítése;
- c) projektgenerálás, konkrét termékek fejlesztésének megalapozása (befektetőközvetítés).

Regionális turisztikai portál létrehozása:

- a) adatbázisfejlesztés (teljes körű turisztikai adattár: látnivalók, szolgáltatások, rendezvények), 5 nyelven;
- b) internetes és mobil applikációk fejlesztése;
- c) termék- és ügyfélmenedzsment;
- d) a menedzsment belső ügymenetének támogatása.

Regionális turisztikai információs rendszer létrehozása:

- a) helyi turisztikai tájékoztató pontok hálózatának kialakítása
- b) turisztikai kiadványok megjelentetése
- c) turisztikai üdvözlő táblák legyártatása és kihelyezése a közutak mentén

Közös megjelenés:

- a) nemzetközi szakvásárokon történő részvétel, saját standdal;
- b) országos reklámkampány (mindkét országban);
- c) nemzetközi on-line marketing.

A projekt legfőbb eredménye, hogy az eddig elszigetelt, egymástól független turisztikai kezdeményezések egységes egészé, önálló kínálati elemmé állnak össze a Duna mentén, az egyes szolgáltatók egy integráns rendszer részeként bővíthetik ügyfélkörüket, fejleszthetik szolgáltatásaikat. Az RDV EGTC a Duna Stratégia egyik leglátványosabb projektjének gazdájaként nemcsak saját turisztikai brandet épít a projekt által, hanem a Duna-völgyi együttműködés egyik példájává is válhat.

A projekt megvalósításánál egy igen széles körű partnerséget tételezünk fel, amely magába foglalja a turisztikai szolgáltatókat, a helyi önkormányzatokat, az utazásszervezőket, a turizmushoz érintőlegesen kapcsolódó szolgáltatókat (pl. közlekedési vállalatok, kórházak stb.), valamint a szakági ernyőszervezetek képviselőit.

4.6.7. Duna menti kerékpáros és vízi turisztikai rendszer kialakítása

Átfogó célok: a magyar-szlovák Duna mente egységes turisztikai fejlesztése

Specifikus célok: a tartózkodási időt és a fajlagos költést növelő turisztikai beruházások kezdeményezése, megvalósítása, a szolgáltatások fejlesztésének támogatása

A projekt tartalma:

- a) a Duna menti EuroVelo 6-os kerékpáros folyosó és a ráhordó kerékpárutak kiépítése;
- b) a vízi túrázást segítő kikötő létesítmények, szálláshelyek fejlesztése, hálózatba szervezése;
- c) a turisztikai háttér szolgáltatások integrációja;
- d) térségmarketing tervezése és megvalósítása (brandfejlesztés, portál, mobil alkalmazások, reklámkampány, részvétel turisztikai vásárokon).

A projekt eredményeképpen egy Pozsonytól Budapestig terjedő, összefüggő kerékpáros és vízi turisztikai szolgáltatási rendszer jön létre, amelyet az EGTC egységesen népszerűsít.

A projekt megvalósításába be kell vonni a kerékpáros és vízi turisztikai szolgáltatókat, a vízügyi hatóságokat, a természetvédelemben érintett szereplőket, valamint a szakági szövetségeket mindkét országból.

4.6.8. Sacra Velo kerékpáros zarándokút létesítése

Átfogó célok: az RDV EGTC integrált turisztikai térségként történő fejlesztése

Specifikus célok: az észak-déli irányú turisztikai infrastruktúra fejlesztése, a meglévő szakrális emlékek felfűzésével egy népszerű turisztikai útvonal létrehozása, közös kínálati csomag és szolgáltatási háttér kialakítása

A projekt tartalma:

- a) a kerékpáros zarándokútvonal kialakítása (tervezés, engedélyeztetés, kijelölés, táblázás, pihenőhelyek létrehozása);
- b) a zarándokút szolgáltatási hátterének kialakítása (GPS-alkalmazások fejlesztése, a kerékpáros szálláshelyek, vendéglők, szervizek hálózatba tömörítése, egységes protokoll szerinti minősítése, a látnivalók kataszterének összeállítása);
- c) a zarándokút népszerűsítése (honlapfejlesztés, kiadványok, térképek).

A projekt lehetővé teszi, hogy a térségben a fő kerékpáros közlekedési útvonalak mellett regionális tematikus túraútvonalak is kijelölésre kerüljenek. A túraútvonal az alternatív vidéki jövedelemtermelési formák terjedéséhez is hozzájárul, és számos helyi jellegű kezdeményezés (kulturális rendezvények, helyi termékek) teremti meg az adekvát fogyasztói réteget.

A projektpartnerség fontos szereplői lesznek a magyar és a szlovák katolikus egyház, a turisztikai szolgáltatók és az érintett önkormányzatok.

4.6.9. Dunai kulturális partnerség kialakítása

Átfogó célok: a közös dunai identitás, a szomszédos népek közeledésének erősítése

Specifikus célok: az RDV EGTC-n belüli kulturális együttműködés erősítése, az RDV dunai identitásának demonstrációja

A projekt tartalma

A projekt olyan aktivitásokat foglal magába, amelyek a magyar és szlovák népnek a Dunához való viszonyát jelenítik meg, és egyben erősítik a fiatalok és gyermekek elkötelezettségét az iránt a kulturális sokszínűség iránt, amit a Duna önmagában hordoz:

- a) a Duna, ami összeköt: pályázatok iskolás gyermekek számára;
- b) az EGTC közös virtuális intézményének létrehozása (a megyei intézmények elektronikus közös felülete, programajánló felülettel, jegyrendeléssel);
- c) közös kulturális rendezvények, kiállítások megrendezése;
- d) reprezentatív kiadványok megjelentetése;
- e) a Duna két partján élő művészek közös kiállításainak, performanszainak megrendezése.

A projektnek köszönhetően várhatóan nemcsak a közös kulturális kezdeményezések száma szaporodik meg, hanem a magyarok és szlovákok közötti kölcsönös megértés is erősödik. Ennek a közösségi érzésnek a Duna témája adhatja a legegyszerűbb apropóját. A projekt

sikeréhez aktívan járulnak hozzá a települési és regionális szintű kulturális intézmények és szervezetek, valamint az oktatási intézmények.


4.7. AZ ITB MEGVALÓSÍTÁSA





Az ITB megvalósítása hasonlít egy operatív program megvalósításához hasonlóan: előzetesen meghatározott eljárásrendje, monitoringrendszere, kötelezően vállalt indikátorai vannak, és ezek teljesülését egy gesztor szervezetnek kell vállalnia. Ezért az ITB elemeit egyenként és magát a programirányítási modellt is részletesen ki kell dolgozni. Ez azonban nem képezi részét a jelen stratégiának.




Az ITB összeállítását megelőzően szükséges egy stakeholder-analízist végezni, és magának a beruházási dokumentumoknak az összeállításába is be kell vonni a végrehajtásban érdekelt szereplőket. A partnerség az egyik legfontosabb eleme a fenti ismertetett projektek integrált megvalósításának, amelynek az RDV EGTC főként a koordinációjáért lesz felelős.

A stratégia megvalósítása ezért egy műhelysorozattal kezdődik, amelyen az ITB tartalmi elemei, felelősségi rendszere, valamint az irányítási módszerek meghatározásra kerülnek.

5. KOHÉZIÓ- ÉS SZINERGIAVIZSGÁLAT


PROJEKT NEVE	KOHÉZIÓS CÉL			PROJEKT ILLESZKEDÉSE A TERVANYAGOKBA	
	TERÜLETI	GAZDASÁGI	TÁRSADALMI	DOKUMENTUM	CÉLKITŰZÉS
1.1.1. Regionális közlekedésfejlesztési platform létrehozása				GYMSM 2007 GYMSM 2013 KEM 2007 OFTK Nagyszombati kerület Nyitrai kerület KEM HÁESP GYMSMTK	Településhálózat-fejlesztés, elérhetőség fejlesztése Közlekedési kapcsolatok javítása, főleg É-D irányban, közúti kapcsolatok fejlesztése a központok és perifériák közt, kerékpárút-hálózat fejlesztése Közlekedésfejlesztés fejlesztése Elérhetőség és mobilitás megújuló rendszere Elavult útszakaszok korszerűsítése és felújítása; A legbalesetveszélyesebb útszakaszok vizsgálata Regionális közlekedési infrastruktúra minőségének javítása és bekapcsolása a transz-regionális hálózatokba (Autópályák, első, másod és harmadosztályú utak, vasúti hálózatok, vízi utak), közlekedési infrastruktúra-építés és -üzemeltetés környezeti hatásainak csökkentése A külső és belső szárazföldi közlekedés fejlesztésének összehangolása; A vízi közlekedés közös fejlesztése; Helyi és kistérségi érdekű folyami átkelők kialakítása; Új, nagyobb kapacitású hidak építése; A régió belső közúthálózatának fejlesztése; A határon átnyúló közösségi közlekedés feltételeinek megteremtése A megyén áthaladó TEN-T közlekedési korridorok (közutak, vasutak, Duna), valamint ezek csomópontjai (logisztikai központok, kikötők) és a kapcsolódó hálózat fejlesztése; A települések és térségek adottságainak hasznosítása, infrastruktúrájuk fejlesztése
1.1.2. Határon átnyúló közösségi közlekedési együttműködés				GYMSM 2007 GYMSM 2013 KEM 2007 OFTK Nagyszombati kerület Nyitrai kerület KEM HÁESP	Településhálózat-fejlesztés, elérhetőség fejlesztése Közlekedési kapcsolatok javítása, főleg É-D irányban, közúti kapcsolatok fejlesztése a központok és perifériák közt, kerékpárút-hálózat fejlesztése Közlekedésfejlesztés Elérhetőség és mobilitás megújuló rendszere; Az ország makroregionális csomópont Elavult útszakaszok korszerűsítése és felújítása; A legbalesetveszélyesebb útszakaszok vizsgálata Regionális közlekedési infrastruktúra minőségének javítása és bekapcsolása a transz-regionális hálózatokba (Autópályák, első, másod és harmadosztályú utak, vasúti hálózatok, vízi utak), közlekedési infrastruktúra-építés és -üzemeltetés környezeti hatásainak csökkentése A külső és belső szárazföldi közlekedés fejlesztésének összehangolása; A vízi közlekedés közös fejlesztése; Helyi és kistérségi érdekű folyami átkelők kialakítása; Új, nagyobb kapacitású hidak építése; A régió belső közúthálózatának fejlesztése; A határon átnyúló közösségi közlekedés feltételeinek megteremtése A megyén áthaladó TEN-T közlekedési korridorok (közutak, vasutak, Duna), valamint ezek csomópontjai (logisztikai központok, kikötők) és a kapcsolódó

PROJEKT NEVE	KOHÉZIÓS CÉL			PROJEKT ILLESZKEDÉSE A TERVANYAGOKBA	
	TERÜLETI	GAZDASÁGI	TÁRSADALMI	DOKUMENTUM	CÉLKITŰZÉS
				GYMSMTK	hálózat fejlesztése; A települések és térségek adottságainak hasznosítása, infrastruktúrájuk fejlesztése
1.2.1. Jövőtervezési műhelyek a határ menti agglomerációkban				GYMSM 2007 GYMSM 2013 KEM 2007 OFTK Nagyszombati kerület Nyitrai kerület KEM HÁESP	Térségi együttműködések, megye, és országhatárok mentén, nagyvárosok között ETT-k támogatása, beépítésük a megyei tervekbe, CENTROPE, Bécs-Pozsony-Sopron-Győr nagyvárosi térségben aktív részvétel Határmenti és régióközi együttműködés, kistérségi és települési együttműködések Multi- és interregionális kapcsolatok erősítése Együttműködési keret kialakítása az érdekelt felek számára Területi partnerségek fejlesztésének támogatása a vidéki vállalkozók, helyi önkormányzatok és non-profit szervezetek között A határon átnyúló civil integráció kialakításának támogatása A multi- és interregionális kapcsolatok erősítése, a megye- és országhatáron átnyúló együttműködések fokozása; az európai területi együttműködési csoportosulások (EGTC-k) kiterjesztése
1.4.1. Hálózatfejlesztési kutatási projekt				GYMSM 2007 GYMSM 2013 KEM 2007 OFTK Nagyszombati kerület Nyitrai kerület KEM HÁESP	Településhálózat-fejlesztés, elérhetőség fejlesztése Közlekedési kapcsolatok javítása, főleg É-D irányban, közúti kapcsolatok fejlesztése a központok és perifériák közt, kerékpárút-hálózat fejlesztése Közlekedésfejlesztés Elérhetőség és mobilitás megújuló rendszere; Az ország makroregionális csomópont Elavult útszakaszok korszerűsítése és felújítása; A legbalesetveszélyesebb útszakaszok vizsgálata Regionális közlekedési infrastruktúra minőségének javítása és bekapcsolása a transz-regionális hálózatokba (Autópályák, első, másod és harmadosztályú utak, vasúti hálózatok, vízi utak), közlekedési infrastruktúra-építés és -üzemeltetés környezeti hatásainak csökkentése A külső és belső szárazföldi közlekedés fejlesztésének összehangolása; A vízi közlekedés közös fejlesztése; Helyi és kistérségi érdekű folyami átkelők kialakítása; Új, nagyobb kapacitású hidak építése; A régió belső közúthálózatának fejlesztése; A határon átnyúló közösségi közlekedés feltételeinek megteremtése A megyén áthaladó TEN-T közlekedési korridorok (közutak, vasutak, Duna), valamint ezek csomópontjai (logisztikai központok, kikötők) és a kapcsolódó hálózat fejlesztése; A települések és térségek adottságainak hasznosítása, infrastruktúrájuk fejlesztése
1.5.1. RDV Duna-klub létrehozása				GYMSM 2007 GYMSM 2013	Térségi együttműködések, megye, és országhatárok mentén, nagyvárosok között ETT-k támogatása, beépítésük a megyei tervekbe, CENTROPE, Bécs-Pozsony-Sopron-Győr nagyvárosi térségben aktív részvétel Határmenti és régióközi együttműködés, kistérségi és települési együttműködések

PROJEKT NEVE	KOHÉZIÓS CÉL			PROJEKT ILLESZKEDÉSE A TERVANYAGOKBA	
	TERÜLETI	GAZDASÁGI	TÁRSADALMI	DOKUMENTUM	CÉLKITŰZÉS
				KEM 2007 OFTK Nagyszombati kerület Nyitrai kerület KEM HÁESP GYMSMTK	Multi- és interregionális kapcsolatok erősítése Együttműködési keret kialakítása az érdekelt felek számára Területi partnerségek fejlesztésének támogatása a vidéki vállalkozók, helyi önkormányzatok és non-profit szervezetek között A határon átnyúló civil integráció kialakításának támogatása A multi- és interregionális kapcsolatok erősítése, a megye- és országhatáron átnyúló együttműködések fokozása; az európai területi együttműködési csoportosulások (EGTC-k) kiterjesztése
1.6.1 Közeledő metropoliszok				GYMSM 2007 GYMSM 2013 KEM 2007 OFTK Nagyszombati kerület Nyitrai kerület KEM HÁESP GYMSMTK	Térségi együttműködések, megye, és országhatárok mentén, nagyvárosok között ETT-k támogatása, beépítésük a megyei tervekbe, CENTROPE, Bécs-Pozsony-Sopron-Győr nagyvárosi térségben aktív részvétel Határmenti és régióközi együttműködés, kistérségi és települési együttműködések Multi- és interregionális kapcsolatok erősítése Együttműködési keret kialakítása az érdekelt felek számára Területi partnerségek fejlesztésének támogatása a vidéki vállalkozók, helyi önkormányzatok és non-profit szervezetek között A határon átnyúló civil integráció kialakításának támogatása A multi- és interregionális kapcsolatok erősítése, a megye- és országhatáron átnyúló együttműködések fokozása; az európai területi együttműködési csoportosulások (EGTC-k) kiterjesztése
1.6.2 Dunabusz				GYMSM 2007 GYMSM 2013 KEM 2007 OFTK Nagyszombati kerület Nyitrai kerület KEM HÁESP	Településhálózat-fejlesztés, elérhetőség fejlesztése Közlekedési kapcsolatok javítása, főleg É-D irányban, közúti kapcsolatok fejlesztése a központok és perifériák közt, kerékpárút-hálózat fejlesztése Közlekedésfejlesztés Elérhetőség és mobilitás megújuló rendszere; Az ország makroregionális csomópont Elavult útszakaszok korszerűsítése és felújítása; A legbalesetveszélyesebb útszakaszok vizsgálata Regionális közlekedési infrastruktúra minőségének javítása és bekapcsolása a transz-regionális hálózatokba (Autópályák, első, második és harmadosztályú utak, vasúti hálózatok, vízi utak), közlekedési infrastruktúra-építés és -üzemeltetés környezeti hatásainak csökkentése A külső és belső szárazföldi közlekedés fejlesztésének összehangolása; A vízi közlekedés közös fejlesztése; Helyi és kistérségi érdekű folyami átkelők kialakítása; Új, nagyobb kapacitású hidak építése; A régió belső közúthálózatának fejlesztése; A határon átnyúló közösségi közlekedés feltételeinek megteremtése A megyén áthaladó TEN-T közlekedési korridorok (közutak, vasutak, Duna), valamint ezek csomópontjai (logisztikai központok, kikötők) és a kapcsolódó hálózat fejlesztése; A települések és térségek adottságainak hasznosítása,

PROJEKT NEVE	KOHÉZIÓS CÉL			PROJEKT ILLESZKEDÉSE A TERVANYAGOKBA	
	TERÜLETI	GAZDASÁGI	TÁRSADALMI	DOKUMENTUM	CÉLKITŰZÉS
				GYMSMTK	infrastruktúrájuk fejlesztése
2.1.1. Járműipari klaszterek közötti együttműködés erősítése az RDV EGTC térségében				GYMSM 2007	Telephely-kínálat, és értékesítési formák bővítése KKV-knak Helyi gazdaságfejlesztés KKV-k együttműködésének támogatása, klaszterek szervezése
				GYMSM 2013	KKV-k támogatása, Foglalkoztatottság növelése, aktivitás növelése
				KEM 2007	Befektetés-ösztönzés, Innováció támogatása Gazdasági növekedés, versenyképes, exportorientált, innovatív gazdaság KKV-k támogatása
				OFTK	Helyi gazdaságfejlesztés Klaszterek szervezése Kvaterner szektor fejlesztése Innovációt elősegítő környezet létrehozása a kerületben Kis- és középvállalkozások támogatása
				Nagyszombati kerület Nyitrai kerület	Szükséges feltételek megteremtése az új befektetők számára és az iparágak magasabb hozzáadott értéket produkáló termeléséhez A vállalatasi együttműködés feltételeinek javítása Tudásorientált gazdasági ágak megtelepülésének ösztönzése; Határon átnyúló, integrált logisztikai-ipari szolgáltatási terek
				KEM HÁESP	A gazdaság szerkezetének és feltételeinek javítása: munkahely teremtés, munkahely megőrzés, KKV-k fejlesztése, helyi gazdaságfejlesztés, helyi innovációk támogatása; a járműipar és beszállítói, a kutatás fejlesztéssel összekapcsolva a megye gazdaságának kiemelt területe; a gazdaságfejlesztésben a gazdasági térség megvalósításához szoros együttműködést kell teremteni mind a belföldi, mind a Dunától északra fekvő szomszédos megyékkel
2.1.2. Együttműködés fejlesztésének lehetőségei a magyar és szlovák ipari vállalatok között				GYMSMTK	
				GYMSM 2007	Telephely-kínálat, és értékesítési formák bővítése KKV-knak Helyi gazdaságfejlesztés KKV-k együttműködésének támogatása, klaszterek szervezése
				GYMSM 2013	KKV-k támogatása, Foglalkoztatottság növelése, aktivitás növelése Befektetés-ösztönzés, Innováció támogatása
				KEM 2007	Gazdasági növekedés, versenyképes, exportorientált, innovatív gazdaság KKV-k támogatása
				OFTK	Helyi gazdaságfejlesztés Klaszterek szervezése Kvaterner szektor fejlesztése Innovációt elősegítő környezet létrehozása a kerületben Kis- és középvállalkozások támogatása
				Nagyszombati kerület Nyitrai kerület	Szükséges feltételek megteremtése az új befektetők számára és az iparágak magasabb hozzáadott értéket produkáló termeléséhez A vállalatasi együttműködés feltételeinek javítása Tudásorientált gazdasági ágak megtelepülésének ösztönzése; Határon átnyúló, integrált logisztikai-ipari szolgáltatási terek A gazdaság szerkezetének és feltételeinek javítása: munkahely teremtés,

PROJEKT NEVE	KOHÉZIÓS CÉL			PROJEKT ILLESZKEDÉSE A TERVANYAGOKBA	
	TERÜLETI	GAZDASÁGI	TÁRSADALMI	DOKUMENTUM	CÉLKITŰZÉS
				KEM HÁESP	munkahely megőrzés, KKV-k fejlesztése, helyi gazdaságfejlesztés, helyi innovációk támogatása; a járműipar és beszállítói, a kutatás fejlesztéssel összekapcsolva a megye gazdaságának kiemelt területe; a gazdaságfejlesztésben a gazdasági térség megvalósításához szoros együttműködést kell teremteni mind a belföldi, mind a Dunától északra fekvő szomszédos megyékkel
				GYMSMTK	
2.1.3. Új tapasztalatok a szomszédoktól				GYMSM 2007 GYMSM 2013 KEM 2007 OFTK Nagyszombati kerület Nyitrai kerület KEM HÁESP GYMSMTK	Képzett humántőke Szakképzési rendszer fejlesztése, annak a piaci igényekhez való igazítása, felsőoktatás megújítása Képzés, szakképzés fejlesztése Kreatív tudástársadalom, korszerű gyakorlati tudás, K+F+I Emberi erőforrás az iparban; Emberi erőforrás, egész életen át tartó tanulás és vállalkozói oktatás Az oktatás szintjének növelése a lakosság körében és az egész életen át tartó tanulás támogatása és fejlesztése - A humán erőforrások fejlesztése: a munkaerő piaci és képzési háttér folyamatos erősítése, szakképzési háttér további fejlesztése, egyetemi központ, felsőoktatási háttér erősítése a munkaerő igényeknek megfelelő képzési struktúrával annak érdekében, hogy innovatív és képzett polgárai legyenek a megyének, erős identitástudattal és közösségekkel.
2.3.1. Befektetői program az RDV EGTC-ben				GYMSM 2007 GYMSM 2013 KEM 2007 OFTK Nagyszombati kerület Nyitrai kerület KEM HÁESP GYMSMTK	Helyi gazdaság fejlesztése Közös határon átnyúló fejlesztési menedzsmentszervezet létrehozása KKV-kultúra oktatása, KKV-k együttműködésének támogatása KKV-k támogatása Befektetés-ösztönzés, Innováció támogatása Gazdasági növekedés, versenyképes, exportorientált, innovatív gazdaság KKV-k támogatása Helyi gazdaságfejlesztés Innovációt elősegítő környezet létrehozása a kerületben Szükséges feltételek megteremtése az új befektetők számára és az iparágak magasabb hozzáadott értéket produkáló termeléséhez A vállalkozási együttműködés feltételeinek javítása Tudásorientált gazdasági ágak megtelepülésének ösztönzése A gazdaság szerkezetének és feltételeinek javítása: munkahely teremtés, munkahely megőrzés, KKV-k fejlesztése, helyi gazdaságfejlesztés, helyi innovációk támogatása; a járműipar és beszállítói, a kutatás fejlesztéssel összekapcsolva a megye gazdaságának kiemelt területe; a gazdaságfejlesztésben a gazdasági térség megvalósításához szoros együttműködést kell teremteni mind a belföldi, mind a Dunától északra fekvő szomszédos megyékkel.
3.1.1 Határ menti információs pont				GYMSM 2007 GYMSM 2013	Térségi együttműködések, megye, és országhatárok mentén, nagyvárosok között ETT-k támogatása, beépítésük a megyei tervekbe, CENTROPE, Bécs-Pozsony-Sopron-Győr nagyvárosi térségben aktív részvétel

PROJEKT NEVE	KOHÉZIÓS CÉL			PROJEKT ILLESZKEDÉSE A TERVANYAGOKBA	
	TERÜLETI	GAZDASÁGI	TÁRSADALMI	DOKUMENTUM	CÉLKITŰZÉS
				KEM 2007 OFTK Nagyszombati kerület Nyitrai kerület KEM HÁESP GYMSMTK	Határmenti és régióközi együttműködés, kistérségi és települési együttműködések Multi- és interregionális kapcsolatok erősítése Együttműködési keret kialakítása az érdekelt felek számára Területi partnerségek fejlesztésének támogatása a vidéki vállalkozók, helyi önkormányzatok és non-profit szervezetek között A határon átnyúló civil integráció kialakításának támogatása A multi- és interregionális kapcsolatok erősítése, a megye- és országhatáron átnyúló együttműködések fokozása; az európai területi együttműködési csoportosulások (EGTC-k) kiterjesztése
3.1.2. Ismerd meg a szomszédod! Interetnikus projekt a diákság bevonásával				GYMSM 2007 GYMSM 2013 KEM 2007 OFTK Nagyszombati kerület Nyitrai kerület KEM HÁESP GYMSMTK	Térségi együttműködések, megye, és országhatárok mentén, nagyvárosok között ETT-k támogatása, beépítésük a megyei tervekbe, CENTROPE, Bécs-Pozsony-Sopron-Győr nagyvárosi térségben aktív részvétel Határmenti és régióközi együttműködés, kistérségi és települési együttműködések Multi- és interregionális kapcsolatok erősítése Együttműködési keret kialakítása az érdekelt felek számára Területi partnerségek fejlesztésének támogatása a vidéki vállalkozók, helyi önkormányzatok és non-profit szervezetek között A határon átnyúló civil integráció kialakításának támogatása A multi- és interregionális kapcsolatok erősítése, a megye- és országhatáron átnyúló együttműködések fokozása; az európai területi együttműködési csoportosulások (EGTC-k) kiterjesztése

Amint az az illeszkedéstáblázatból is nyomon követhető, az egyes projektjavaslatok beépítése illetve kidolgozása során egy olyan sok szálon kapcsolódó, összefüggő rendszer kialakítására törekedtünk, amely jól szolgálhatja az integrált stratégiát megalapozó kohézióvizsgálatban megfogalmazott kitörési esélyek elérését az RDV térségben. Alapvetően a beavatkozások mindegyike a térség területi és/vagy gazdasági és/vagy társadalmi kohéziójának az erősítését szolgálja. Ezen túlmenően különösen ügyeltünk a térséget meghatározó területi tervek célkitűzéseire történő illeszkedésre is.

Az e keretrendszerbe ágyazott beavatkozásokat egy további, fontos rendezőelv köti össze. Olyan projektrendszeréről van szó, melynek elemei erős szinergikus kapcsolatban állnak egymással. Ez alatt a legtöbb esetben nem csupán azt kell érteni, hogy egyik beavatkozás megvalósítása erősíti a másik hatásait, hanem azt is, hogy bizonyos beavatkozások elmaradása egyben gyengíti is a többi hatásvokát, a rendszer koherenciáját.

A közlekedésfejlesztési együttgondolkodást, illetve beruházásokat érintő projektek azon túl, hogy egymás mechanizmusait is kiteljesítik, komoly tolvagyűrűző hatásokkal járhatnak gyakorlatilag az összes projekt sikerességére nézve, hiszen megvalósulásuk megteremti a fizikai kapcsolattartás kedvezőbb feltételeit. Szintén az összes projekttel szinergiát mutatnak azok a beavatkozások, amelyek a régió külső pozicionálását (térségi és nagyvárosi irányokban), illetve belső térbeli szerveződését érintik. E térbeli viszonyok tudatos alakítása a kohézió minden területére hatással lehet. A térbeli folyamatokra azonban ugyanígy visszahathat a gazdasági hálózatosodás támogatása, az aktív know-how csere, vagy a befektetés ösztönzés, hiszen általuk javulhat a régió (közös) fejlődési kilátása, értéktermelése, versenyképessége. Mindezek áttérjedhetnek a vállalkozássűrűsége, javulhat a foglalkoztatási helyzet, amely körülmények társadalmi hatásai sem maradnának el. A kedvezőbb gazdasági helyzetben, a kölcsönös gazdasági érdekek felismerésén keresztül, a térbeli kapcsolattartás lehetőségeinek megteremtésével a társadalmi kapcsolódások is könnyebben jönnek létre. Ugyanakkor az egymás megismerésére, a közös munkaerő-piaci fellépés megalapozására, a funkciók hozzáférhetőségének javítására, és a közös régiótudat megteremtésére irányuló társadalmi jellegű beavatkozások szintén erősítik a térbeli és gazdasági alapú együttműködések sikerességének lehetőségét.

A különálló beavatkozások mellett egy komplex ITB is felvázolásra került. E „projektcsomag” már az integrált területi beruházás eszközének szerkezetéből, jellegéből adódóan is egy koherens, szinergikus egészként értelmezhető. Egyaránt tartalmaz területi és ágazati (továbbá forrásoldali) értelemben is integrált elemeket, egy szorosan összefüggő projektszövegről beszélhetünk. A Duna ökológiai táji és környezeti értékeinek megőrzésén, felelős használatán nyugvó beavatkozások mellé erős kapcsolódással fűződnek fel a térség helyi értékeire alapozó vidékfejlesztési, turisztikai célú elemek, kiegészülve a fenntartható közlekedési és kulturális projektekkel. Az ITB építőkövei egymás hatását fokozva, megalapozva kapcsolódnak össze. Azonban míg a különálló beavatkozások esetében elképzelhető a rendszer működése egy-egy projekt megvalósulásának elmaradása esetén is, az ITB egyik láncszem nélkül sem válhatja be a hozzá fűzött reményeket.

III. A STRATÉGIA MEGVALÓSÍTÁSÁNAK KERETEI

A stratégia megvalósításának gyakorlati kereteit a partnerség, a finanszírozás, a menedzsment és a monitoring szempontjai alapján vázoljuk fel.

1. PARTNERSÉG

A partnerség elve a Strukturális Alapok 1988-as reformját követően vált a kohéziós politika egyik alapelvévé (a koncentráció, az addicionalitás és a programozás mellett). A reform óta eltelt időszakban az elv folyamatosan erősödött, és ma már nemcsak a programozás és a programok végrehajtásának monitoringjához kapcsolódó tevékenységeket foglalja magában, hanem a területfejlesztési tevékenységek egyik szervező eleme is lett.

A partnerségnek nem pusztán operacionális (programozás, monitoring), hanem tartalmi vonatkozásai is vannak (fejlesztések megvalósítása), ráadásul a több szintű kormányzás elvének köszönhetően az Európai Unióban a demokratikus deficit kompenzációjának, az esélyegyenlőség és a részvétel elvei érvényesülésének kereteit is jelenti.

A több szintű kormányzás Fehér Könyve az MLG (multilevel governance) meghatározásánál három funkciót különít el: Európa partnerségben történő építését, az európai folyamatban történő részvétel ösztönzését, a közösségi tevékenység hatékonyságának erősítését.³⁴

A partnerség egyszerre erősíti az Európai Unió demokratikus intézményrendszerét, és teszi legitimé, hatékonyá és láthatóvá magát a közösségi szintű politikát. Ezen keresztül a helyi és regionális szereplők nem egyszerűen közvetítői, hanem részesei lehetnek az uniós fejlesztéseknek.

A szubszidiaritás elvének megfelelően minden beavatkozást célszerű azon a szinten végrehajtani, ahol a leginkább megfelelő kompetenciával rendelkező szereplők tudják azt megtenni. Ez nemcsak elvi-teoretikus, hanem hatékonysági kérdés is. Ezért már a programozási folyamatba is be kell vonni a potenciális partnereket, majd a megvalósításban és a monitoring során is együtt kell velük működni.

34 The Committee of the Regions' White Paper on multilevel governance. CdR 89/2009 fin

A Fehér Könyv külön kitér a partnerség és kormányzás területi vetületeire is, és megemlíti az EGTC-t is, mint egy adott térség határon átnyúló többszintű kormányzási modelljét.³⁵ Ugyanakkor az EGTC önmagában nem képes ellátni a partnerség feladatát, hiszen se a vállalkozói-üzleti, se a civil szektor képviselői nem lehetnek EGTC-knek tagjai. A partnerségi követelmény tehát itt túlmutat a kormányzási keretek szempontjából innovatív EGTC által biztosított platformon.

A partnerségi elv, amely kezdetben az Európai Unió és a tagállamok közötti együttműködés kereteit volt hivatott kijelölni, fokozatosan szivárgott le a területi tervezés és fejlesztés legalsóbb szintjeire is. A 2007 és 2013 közötti kohéziós politika megvalósítását szabályozó rendeletekben már kötelező elemként jelent meg a regionális és helyi hatóságok, illetékes közhivatalok, valamint a gazdasági és szociális partnerek bevonása a programozásba és a megvalósításba.³⁶

A 2014 és 2020 közötti költségvetési időszakra szóló rendelettervezetekben ugyanez az elv szerepel, a civil szektor hangsúlyosabb megjelenésével.

Ahogy a közös rendelet fogalmaz:

„A partnerségi szerződés illetve az egyes programok érdekében a tagállam partnerséget szervez az alábbi partnerekkel:

- (a) illetékes regionális, helyi, városi és más hatóságok;*
- (b) gazdasági és társadalmi partnerek; valamint*
- (c) a civil társadalmat képviselő testületek, beleértve a környezetvédelmi partnereket, civil szervezeteket, és az egyenlőséget és megkülönböztetésmentességet propagáló szervezeteket.”³⁷*

A partnerek részt vesznek a programozásban, a végrehajtásban és az ellenőrzésben is.

35 Ld. White Paper, 29–31.

36 1260/1999/EK rendelet 8. cikk: Kiegészítő jelleg és partnerség

37 Javaslat AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a Közös Stratégiai Kerethez tartozó Európai Regionális Fejlesztési Alapra, Európai Szociális Alapra, Kohéziós Alapra, Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapra és Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó közös rendelkezések megállapításáról, az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és az 1083/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről. (Röviden: általános rendelet) COM (2011) 615; 5. cikk: Partnerség és többszintű kormányzás

Az elmúlt 10 évben a partnerségi elv fokozatosan jelent meg önálló módszertani elvként a területi programokban. A LEADER helyi akciócsoportok, az URBACT helyi támogató csoportjai már a konkrét területi akciók tervezésében és végrehajtásában is szoros együttműködést vállaltak. Az új kohéziós rendeletek pedig bevezetik a közösségi szinten irányított helyi fejlesztés (community-led local development) eszközt³⁸, amely bármely térség integrált fejlesztéséhez nyújt segítséget, a LEADER-módszertanból ismert partnerségi elv alkalmazásával.

A részletesen bemutatott integrált területi beruházások végrehajtásának is alapelve a partnerségi elv alkalmazása, hiszen e nélkül az egyes programelemek megvalósítása kerülhet veszélybe, ami pedig az egész ITB végső kimenetelét is negatívan befolyásolja.

A jelen stratégia megvalósításával kapcsolatban a fentieknek megfelelően a partnerségnek két színtere van: a javasolt dunai ITB keretein belül külön dokumentumnak kell foglalkoznia a kérdéssel; de van az egész stratégiának is egy kötelező partnerségi vetülete. Egyrészt az RDV EGTC számos olyan fejlesztést valósít meg a tervek szerint, amelyek igénylik az ágazati partnerek részvételét, másrészt területileg sem mindig az EGTC a legadekvátabb szint a konkrét beavatkozások megvalósításához. Az egyes tervezett projektek sikere nagyban függ relevanciájuktól, amelyhez a helyi és ágazati partnerek bevonása alapvetően szükséges.

Végül meg kell említeni, hogy a partnerségnek a legitimitációhoz és átláthatósághoz kapcsolódó vonatkozásai sem csak az Unió egészének szintjén jelentkeznek, hanem minden egyes végrehajtási szinten is.

A partnerek részvétele az egész folyamatban az alábbiak szerint javasolt.

1.1. PARTNEREK BEVONÁSA A TERVEZÉSI FOLYAMATBA

A részvétel tartalma

A stratégia végrehajtásának sikere érdekében már a tervezés időszakában be kell vonni a gazdasági és szociális szektor résztvevőit. A stratégia társadalmi egyeztetése során számos

38 Vö. Közös rendelet 28–31. cikk

olyan szakmailag vagy a politikum szintjén megfogalmazódó kérdés kerülhet napvilágra, amelyek a tervezők figyelmét elkerülték. Ezt a problémát egy széles körű társadalmi egyeztetési folyamat révén lehet kezelni.

A részvétel módja

Az elkészült stratégia hozzáférhetővé tétele mindkét nyelven az EGTC honlapján, illetve elektronikus úton történő megközvetítése egy reális véleménynyilvánítási határidő megjelölésével segítheti a különböző szintű szereplők véleményének beépítését a stratégiába. Ugyanakkor célszerű felhívni a megszólított partnereket a stratégia végrehajtásában és ellenőrzésében történő részvételre is. Ez abból a szempontból is fontos, hogy erősíteni szükséges az RDV szakmai bázisát és társadalmi támogatottságát.

A beérkezett módosító javaslatokat a tervezőknek kell beépíteniük a stratégia végleges változatába, amelyet aztán egy műhelymunka keretében kell ismertetni.

1.2. PARTNEREK BEVONÁSA A MEGVALÓSÍTÁSBA

A részvétel tartalma

A partnerek a stratégia megvalósításában kétféleképpen vehetnek részt: mint az egyes beavatkozások (társ-)végrehajtói, illetve a program irányítására létrehozott grémiumok tagjaiként. A kétféle szerepvállalás nem zárja ki egymást, de célszerű a partnereknek dönteniük, hogy inkább irányítási és monitoring feladatokat látnak-e el, vagy a konkrét megvalósításban vesznek-e részt, mivel a kettősség a monitoring objektivitását veszélyezteti.

Annak érdekében, hogy az egyes partnerek hatékonyan tudják segíteni a stratégia megvalósulását, célszerű egy felkészítő tréninget szervezni a képviselőik számára, valamint olyan rendezvényeket lebonyolítani, ahol az egyes partnerek jobban megismerhetik egymást, és egyfajta közösségé tudnak kovácsolódni, ami nagyban megkönnyíti és gördülékenyebbé teszi az együttműködést a konkrét beavatkozások szintjén.

A részvétel módja

Az irányításban történő részvétel azt jelenti, hogy a stratégia megvalósítására létrehozandó fejlesztési tanács meghívást kapnak a magyar és szlovák gazdasági szektor, civil szféra, valamint az érintett intézmények, dekoncentrált szervek képviselői is. A fejlesztési tanács feladata lesz értékelni a stratégia előre haladását, valamint javaslatokat tenni a konkrét projektek előkészítésére és elindítására. Itt a három szektor képviselői azonos arányban és szavazati erővel vesznek részt a munkában.

A végrehajtásban a partnerek egy-egy konkrét projekt keretében tudnak megjelenni társult vagy teljes jogú partnerként.

1.3. PARTNEREK BEVONÁSA EZ ELLENŐRZÉSBE ÉS ÉRTÉKELÉSBE

A részvétel tartalma

Az ellenőrzés feladatát a fejlesztési tanács külső szakértők bevonásával látja el. A fejlesztési tanácsban részt vevő partnerek így közvetlenül kapcsolódnak be a stratégia on-going (folyamatos) és ex-post (utólagos) értékelésébe. A költségvetési időszak végén egy összefoglaló értékelő tanulmány készül a fejlesztések eredményeiről.

A részvétel módja

Az egyes partnerek az általuk képviselt ágazat, illetve térség szempontjait tudják az értékelésekbe beépíteni. A tanácsnak lehetősége van a konkrét beavatkozások esetében további szakértőket és partnereket is felkérni az értékelési folyamatban történő részvételre.

2. FINANSZÍROZÁS

A fejlesztések megvalósításához szükséges finanszírozási háttér egy többelemű rendszeren keresztül biztosítható.

A legadekvátabb forrást továbbra is a határon átnyúló magyar-szlovák együttműködési program fogja biztosítani. Bár a felhasználás feltételei jelentősen szigorodnak, az EGTC mint

jogi forma továbbra is a legmegfelelőbb intézményi eszköz az ilyen típusú támogatások fogadására.

Nem ismertek még az érintett programok, a kohéziós politikai rendeletervezetek szerinti tematikus koncentráció (ld. fentebb) sok kérdésben meghatározó lesz, hiszen lesznek olyan tevékenységek, amelyek finanszírozását ki fogja zárni.

Nem végleges még, hogy az ETE-programok esetében 4 vagy 5, esetleg több prioritási terület lesz meghatározható.

A magyar-szlovák program elkészítése során kerülnek majd meghatározásra a célkitűzések. Általánosságban is megállapítható, hogy az ágazati koncentráció hátrányosan érinti a határtérségeket, korlátozva a potenciálisan megvalósítható fejlesztések körét. Nincs rá garancia, hogy az RDV EGTC stratégiájában megfogalmazott startégiai célkitűzések illeszkedni fognak a magyar-szlovák CBC-programhoz. Ezért is fontos, hogy a több operatív program forrásainak bevonását lehetővé tévő integrált területi beruházás (ITB) is szerepeljen a fejlesztési stratégiában, és azok kidolgozása mielőbb kezdődjön meg. Az ITB-ket a rendeletervezetek értelmében az egyes érintett operatív programokban legalább indikatív szinten szerepeltetni kell, ami egyfajta garanciát is jelent a megvalósításukra.

Mindez azt is jelenti, hogy a határ menti fejlesztésekhez nem kizárólag az ETE-program forrásai vonhatóak be, hanem a nemzeti szinten elfogadott ágazati operatív programokéi is. A 2014–2020-as programozási időszakban ezekhez a potenciális forrásokhoz sorolható a Strukturális Alapok mellett a vidékfejlesztési és a halászati alap is!

A magyarországi operatív programok tervezési szakaszban vannak, és a felosztásról a stratégia elfogadását követően születik döntés. Tervezői szinten léteznek elképzelések arra vonatkozóan, hogy egyes magyar OP-kban a határon átnyúló dimenzió is jelenjen meg.

Az európai területi együttműködési programok másik két típusában (transznacionális és interregionális) is megtalálhatóak azok a prioritások, amelyekhez egyes beavatkozások kapcsolhatóak, főként az EGTC külső kapcsolatainak fejlesztésekor, a tapasztalatcserét célzó aktivitások esetében. Bár ezek a kiírások beruházási projekteket nem vagy nagyon szűk körben támogatnak, azáltal, hogy a délkelet-európai program helyett egy a Duna Stratégia térségére szabott új program indul 2014-től, a Duna-völgyhöz tartozó tagállamok

szereplőivel kialakítható intézményes kapcsolatok áttételesen mégis hozhatnak befektetéseket. Egyrészt az együttműködések (a kis léptékű beruházások mellett) számos új kapcsolatot, innovatív kezdeményezést hozhatnak képbe. Másrészt az együttműködés és a minta értékű projektek felkelthetik a befektetői érdeklődést a térség iránt. Az RDV EGTC fekvése adekvát fejlesztési forrássá teszi a Duna Program várható kereteit.

Ugyanezen elv mentén a központi uniós forrásokkal is lehet kalkulálni, mint amilyen a Culture (ez az EGTC-s térségi identitás szempontjából meghatározó sokszínű kultúra megjelenítése és a javasolt nemzetközi együttműködési projekt szempontjából is fontos) és az ehhez hasonló, de kisebb léptékű projekteket támogató Europe for Citizens kiírások.

Az EGTC nem a leginkább alkalmas eszköz a kutatás-fejlesztési együttműködések, kiemelt projekteket támogató Horizont program támogatásainak fogadására, egy szélesebb körű szakmai partnerségen belül mégis van lehetőség pl. az agrár innováció területén tervezett projektek megvalósítására.

További forrásként jöhet számításba a V4-es alap és a régióban meglévő érdekeltségekre tekintettel a LEADER, amely a nemzetközi tapasztalatszerét is támogatja. Ez utóbbinak a jelentőségét az agrárium súlya is biztosítja.

A projektek egyes elemeihez felhasználható a Svájci és a Norvég Alap is.

Megfontolandó egy régiófejlesztési alapítvány létrehozása is, amely szponzori támogatások bevonására is alkalmas lehet.

A pályázati támogatásokon kívül meg kell említeni a fejlesztési hitelek bevonásának lehetőségét. 2012 nyarán létesített az Európai Beruházási Bank Budapesten a Duna Stratégia projektjeinek megvalósításához segítséget nyújtó kontaktpontot. Ennek a szolgáltatásnak az igénybe vétele értelemszerűen a stratégia prioritásaihoz történő igazodást tételezi, de mint azt a programok ismertetésekor jeleztük, az illeszkedés biztosított.

Az egyes projektek esetében különböző finanszírozási konstrukciók együttes alkalmazására van mód, ezért minden eset külön forrásvizsgálatot igényel.

3. MENEDZSMENT

Ami a programok megvalósításának irányítási oldalát érinti, elsőként meg kell állapítani, hogy a határon átnyúló, integrált, stratégiaileg megalapozott és hosszú távon fenntartható fejlesztések megvalósításához, amelyeket az Európai Unió az új kohéziós rendeleteiben előírányoz, és amelyenekre a jelen dokumentumban is javaslatot tettünk, a legmegfelelőbb eszköz az EGTC. A csoportosulás ugyanis képes felelni a határ mindkét oldalán az adott integrált beavatkozás megvalósításáért, finanszírozásáért és fenntartásáért. Ezért is vették ki a Vezető Partner elvének hatálya alól, ami lehetővé teszi, hogy akár partnerek bevonása nélkül hajtson végre beavatkozásokat a határ mindkét oldalán.

Az EGTC ezen kívül saját alkalmazottakat is foglalkoztathat, saját intézményeket is létrehozhat és működtethet, ami egyrészt lehetővé teszi, hogy akár Magyarországon, akár Szlovákiában állítson fel a stratégiában is jelzett menedzsmentszervezeteket, másrészt az ezeknél keletkező bevételekkel az EGTC távlatilag holdingszerűen tud rendelkezni, ami additív források bevonását jelenti.

A stratégia megvalósításához egy fejlesztési tanács létrehozását javasoljuk. Az EGTC-nek van ugyan egy közgyűlése, amely a szükséges döntéseket a politikai szinten meg tudja hozni, valamint van saját munkaszervezete is, amely a végrehajtásért és a csoportosulás adminisztrációjáért felelős, a szakmai szinten azonban egy összetett, ITB-t is tartalmazó stratégia megvalósításához szükségesnek látjuk, hogy külön testület kerüljön felállításra.

Az EGTC fejlesztési tanácsában a három szektor érdekeit egyaránt megjelenítő struktúra kialakítása javasolt: az önkormányzati mellett az üzleti és a civil szektor bevonását is hasznosnak tartjuk.

Az önkormányzati szektort az alapító tagok meg tudják jeleníteni, de megfontolandónak tartjuk, hogy egy-egy helyi önkormányzat is kerüljön bevonásra. Az üzleti szektort a megyei szintű kamarák tudnák képviselni, a civil szférát pedig a stratégia társadalmi egyeztetésébe bevont szakmai szervezeteknek kellene delegáció révén biztosítani. A tanács így 9–12 taggal állhatna fel.

A fejlesztési tanács feladata a stratégia, valamint az ITB megvalósításának koordinációja, a tervezett beavatkozások ütemezése, elindítása, a fejlesztések menet közbeni ellenőrzése, valamint a lezárt projektek értékelése. A tanács a Triple Helix modellnek köszönhetően alkalmas arra is, hogy additív forrásokat és további humán kapacitásokat vonjon be a megvalósításba, amennyiben egy-egy projekt realizálása veszélybe kerülne. A tanács dönthet a stratégia módosításáról, és az on-going értékelés során megfogalmazott észrevételek alapján új irányok kitűzését javasolhatja az EGTC közgyűlése számára. Fontos, hogy ezek a változások a három szektor egyetértésében történjenek, mivel ez az alapja a sikeres megvalósításnak.

Külön monitoring bizottság felállítását nem javasoljuk, ennek funkcióit a fejlesztési tanács maradéktalanul el tudja látni.

A tanács döntéseinek végrehajtását az EGTC munkaszervezete menedzseli, a partnerek bevonásával.

A fentiekén kívül az egyes nagyobb projektekhez kapcsolódóan célszerű helyi akciócsoportokat felállítani, az érdekelt intézmények és vállalkozások képviselőinek részvételével.

A stratégia megvalósítását így egy többszintű menedzsment garantálja, ami egyben azért is fontos, hogy az EGTC legitimációját, ezáltal a partnerek elköteleződését erősítsük.

4. MONITORING

A monitoring tekintetében el kell különítenünk az ellenőrzés időbeli és szakmai vetületeit. Időbeli szempontból megkülönböztetjük az ex-ante, az on-going és az ex-post értékeléshez kapcsolódó monitoringeljárásokat.

A stratégia szakmai monitoringja két dimenzióban zajlik:

- a) a végrehajtáshoz kapcsolódó technikai, formai keretek ellenőrzését a fejlesztési tanács látja el, megfelelő rendszerességgel tartott ülésein, amelyekre a jelentést az EGTC munkaszervezete készíti el;

- b) a stratégia tartalmi vonatkozásai szintjén a munkaszervezet külső szakemberek bevonásával készít jelentést, és tesz javaslatot a szükséges változtatásokra.

A fentiekén kívül meg kell említeni az egyes projektek, illetve az egész stratégia szintjén alkalmazott monitoringeljárásokat. Előbbieket a projektek gazdái, utóbbiakat az EGTC fejlesztési tanácsa végzi.

A technikai monitoring a projektek megvalósításának szabályosságára, az ütemezésben keletkező esetleges csúszások feltárására és kezelésére, a menedzsmentkapacitások szükséges megerősítésére, az indikátorok teljesülésére irányul.

A tartalmi monitoring egyfajta metaszinten kezeli az egyes projekteket, és az ITB-k monitoringjához hasonlóan az RDV EGTC stratégiai céljainak teljesülését vizsgálja időről időre.

A többszintű kormányzás Fehér Könyve ösztönzi, hogy a közösségi beavatkozásokkal kapcsolatban mindenkor kerüljön sor a területi hatások értékelésére is.³⁹ Ez különösen indokolt területileg értelmezett fejlesztési programok végrehajtása esetén. A tartalmi monitoringnak ezért ki kell terjednie a program szakmai értékelésén kívül a területi hatások elemzésére is. Ezt az is indokolja, hogy a jelen stratégia alapvetően nem ágazati, hanem területi megközelítéssel készült, és ezért az eredményeit is ezzel a fókusszal kell vizsgálni.

Ahogy azt a kohézióvizsgálatban és a stratégia egészében is hangsúlyoztuk, az RDV EGTC legitimitását az adhatja, hogy ha a tagok nemzetállami keretek között értelmezhető funkcióihoz a határon átnyúló dimenziót tudja nyújtani, és ezt eredményesen, a belső kohéziót erősítő módon teszi. A területi hatások elemzésére ezért kell sort keríteni a stratégia ellenőrzése során.

39 White Paper 28–29.