

1. ELŐZMÉNYEK

A jelen tanulmányterv közvetlen tervezési előzményeként készült el 2001. májusában a Losonc és Salgótarján térségének fejlesztésére vonatkozó Urbanisztikai Tanulmányterv I. üteme azzal a céllal, hogy kerüljön kidolgozásra – utólag – a szlovákiai Besztercebánya megyére és annak határmenti járásaira vonatkozó, Losonc térségére fókuszáló, korábban elkészült szlovák területrendezési tervezési vizsgálati anyag tükörprojektje a magyar oldalon

- Nógrád megyének és határmenti kistérségeinek vizsgálatával, Salgótarján kistérségére fókuszálva, és
- első megközelítésében felvázolva az „Arany gyűrű” koncepciót, amely a Megyei Önkormányzat vezetése, szakértői, a losonci gazdasági kamarai vezetés, valamint a SCET Magyarország műhelybeszélgetéseiben fogalmazódott meg, és legfontosabb elemei az alábbiakban foglalhatóak össze.

Az egykori Nógrád megyéhez tartozó Salgótarján és Losonc, a magyar-szlovák határ két oldalán – egymás közelében, de az országhatárok által elválasztva – egyaránt hátrányokat szenved amiatt, hogy az adott országban gazdaságföldrajzi szempontból egyre inkább periférikus pozícióban van. Elhelyezkedésük a saját léptékükön belül zsáktelepülés jellegű, „gazdasági erőterüket” az országhatár kedvezőtlen módon metszi el.

Az I. ütem kidolgozása kapcsán, az európai integráció folyamata – a négy szabadság elve, a régiók Európája és a határok légiesedése – fényében felvetődött a kérdés, hogy a határon átnyúló együttműködés elvének gyakorlati alkalmazása az adott esetben nem segítené-e Salgótarján és Losonc városait és térségeit abban, hogy jelenlegi periférikus helyzetükből előnyt kovácsolva, összehangolt terület-és gazdaságfejlesztési terveik kidolgozásával és tudatos megvalósításával, az együttműködésükben rejlő szinergikus hatások lehetőségének kiaknázásával új fejlődési pályára álljanak?

Az Urbanisztikai Tanulmányterv I. ütemének és szlovák megfelelőjének kidolgozása során feltárt adottságok és összefüggések arra utaltak, hogy a kérdésre egyértelműen igenlő válasz adható.

Mint az EU hasonló határmenti térségeiben történt, Losonc és Salgótarján esetében is jelentős pozitív hatással lehet a térség jövőjére a határ két oldalán egymás közelében fekvő városok és térségeik fejlesztési együttműködése.

Losonc és Salgótarján esetében azonban ennél többről van szó.

Az Európai Unió, Szlovákia és Magyarország területi fejlődésének tendenciáit tanulmányozva látható, hogy Magyarország északi harmadának fejlődését a

- középen, az É-D és K-Ny irányú Helsinki folyosók csomópontjában közép – európai gazdasági központként elhelyezkedő Budapest, valamint,
- a K-Ny irányú Helsinki folyosó determinálja.

Szlovákiában az a döntés alakult ki, hogy a NY-K irányú Helsinki folyosó a Pozsony-Zsolna-Kassa vonalon Észak-Szlovákiában épül ki.

A szlovák koncepcionális alternatívák mértékadó változata – az úgynevezett policentrikus változat – ugyan elvileg az északival azonos súlyú, első fokú fejlesztési tengelyként határozza meg a dél-szlovákiai Pozsony-Nyitra-Zólyom-Losonc Kassa vonalat is, ez azonban azt jelenti, hogy az igazi prioritást az autópályaként kiépülő északi Helsinki folyosó élvezi, míg a déli első fokú tengely mentén csak gyorsforgalmi út épül 15-20 éves távlatban, mindazzal a gazdasági hatással, ami ezekből a körülményekből következik.

Tekintettel arra, hogy a magyar oldalon Észak-Dunántúl és Budapest az ország leggazdagabb és legdinamikusabban fejlődő térsége, és a Ny-K irányú Helsinki folyosó részeként kelet felé gyors ütemben továbbépülő M3 autópálya az ország északi részének keleti felében is igen erős gazdasági fejlődést fog gerjeszteni, előre látható, hogy Szlovákia déli részének gazdaságában erősen érvényesülhet a gravitáció hatása Magyarország – és Dél-Szlovákia középső részén azon belül is Budapest – irányában.

Ebbe a kontextusba ágyazódik Salgótarján és Losonc városa illetve térsége.

Mindegyikük egy-egy hasonlóan válságos helyzetű határszéli térség zsáktelepülés jellegű gazdasági és kulturális központja.

Nehézségeik mellett Salgótarján térszerkezeti pozícióját az teszi viszonylag kedvezővé perspektivikusan, hogy a közelében húzódik a Ny-K irányú Helsinki folyosó és nincs messze a Helsinki folyosók csomópontja, az ország gazdasági életének szíve sem.

Losonc – a Nógrád megyével szomszédos szlovákiai térség gazdasági és kulturális központja – az egyik szlovákiai NY-K irányú első fokú fejlesztési tengelyen helyezkedik el.

Ez a tengely ugyan nem Helsinki folyosó, de gazdasági és közlekedési jelentősége a gyakorlatban igen nagy Szlovákián belül.

Ugyanakkor Losonc ezen tengely mentén a Zólyom, Besztercebánya és Léva városaihoz kapcsolódik, amelyekben Szlovákia középső részének meghatározó gazdasági ereje koncentrálódik.

A magyar oldalon folyamatban lévő fejlesztések keretében belátható időn belül megvalósulhat a Budapestet Esztergommal összekötő 10-es főút átépítése gyorsforgalmi úttá. Esztergomban újjáépült a várost a szlovákiai Párkányal összekötő híd.

A 21-es út fejlesztése révén Salgótarján közelebb kerülhet, és jobban kapcsolódhat az M3 autópályához.

Az említett szlovák városhálózat egyes szakaszain is folyik a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése.

Így a Helsinki folyosók budapesti csomópontja körül a valóságban is kezd kirajzolódni az a gyűrű alakú fejlődési övezet – „Arany gyűrű” –, amelynek szlovákiai oldalán is jelentős mértékben járulhat hozzá a fellendüléshez

- Budapest gazdasági erőtere,
- a K-Ny-i Helsinki folyosók és budapesti csomópontjuk gazdasági kisugárzása,
- a nagy kapacitású közlekedési csatornák kiépülése,
- a kommunikáció és az együttműködés.

Ahhoz azonban, hogy Salgótarján és Losonc térsége a valóságban is profitálni tudjon Budapest gazdasági erőterének, valamint a kelet-nyugat irányú Helsinki folyosó közelségének és a Helsinki folyosók budapesti csomópontjának gazdaságfejlesztő hatásából, az Urbanisztikai Tanulmányterv I. ütemének konklúziója szerint elengedhetetlenül szükséges a 2x2 sávos Hatvan-Salgótarján-Losonc gyorsforgalmi autótút megépítése, valamint a Hatvan-Salgótarján-Fülek vasútvonal rekonstrukciója, fejlesztése.

Ebben az esetben Losonc és Salgótarján térségének együttműködése nem pusztán lokális szinten bontakozhat ki, hanem a közép-európai térség gazdasági vérkeringésének fő áramához kapcsolódva, egy dinamikusan növekvő, határon átnyúló több száz ezres lélekszámú új fejlődési pólust eredményezhet, amely az EU jelenlegi északi (Finnország) és délkeleti (Görögország) tagállamait az új tagországokon át – Lengyelország, Szlovákia, Magyarország – összekötő európai jelentőségű településfejlesztési és közlekedési tengelyre illeszkedik.

Az „Arany gyűrű” fentiek szerint formálódó koncepciójának részletesebb kidolgozása, és a megvalósítás tervezési előkészítése a következő munkafázisok keretében indult el, az Urbanisztikai Tanulmányterv első ütemének feladata az első vizsgálati anyagok elkészítése és a kiinduló helyzet feltárása volt ennek az elképzelésnek a megalapozása érdekében.

2. METODIKA, TEMATIKA

Az Urbanisztikai Tanulmányterv II. üteme már a határon átnyúló tervezési terület szlovákiai részére vonatkozó – a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma által megrendelt, és az AUREX által kidolgozott – tanulmánytervvel párhuzamosan és egyeztetve készült, a szlovák és a magyar tervezők részéről az Arge Donaulander Duna-menti nemzetközi együttműködés területrendezési munkacsoportja által kidolgozott metodikának megfelelően tett tervezői javaslat alapján, az I. ütemben megfogalmazott tematikai javaslat figyelembevételével, közös szlovák - magyar tervezési munka keretében.

A határon átnyúló eurorégiós tervezési terület

- a magyar oldalon Nógrád megye,
- a szlovák oldalon Besztercebánya megye öt déli határmenti járása, Nagykürtös, Losonc, Poltár, Rimaszombat, Revúca területét foglalja magába.

A magyar és a szlovák oldalon párhuzamosan és egyeztetve elkészített tanulmányterv

- 1. fejezete a fejlődés dinamikáját elemzi a terület állapotának jellemzői és a tervezési terület SWOT-elemzése tükrében,
- 2. fejezete a fejlesztés stratégiai céljait és prioritásait, valamint a célok elérését szolgáló programokat, illetve intézkedéseket fogalmazza meg,
- 3. fejezete a térszerkezeti fejlesztési koncepciót tartalmazza,
- 4. fejezete javaslatokat és ajánlásokat foglal magába, amelyek
 - az operatív komplex területrendezés eszközeivel generálható térségi, illetve helyi gazdasági fejlődés fellendítése érdekében javasolt előkészítő intézkedésekre, valamint egyéb,
 - intézményi és szervezeti intézkedésekre vonatkoznak.

A fentiek képezik az Urbanisztikai Tanulmányterv II. ütem I. kötetének anyagát.

A magyar oldalon az említett négy fejezeten kívül még két további fejezet került kidolgozásra:

- a megyei területrendezés programjának megalapozása, ami tartalmazza
 - a megyei területrendezés előzetes programját, és
 - a Térszerkezeti vázlatot,amelyek a Nógrád Megyei Területrendezési Terv előkészítését szolgálják (5. fejezet), továbbá;
- az operatív térségfejlesztési javaslat a 21-es számú főút fejlesztéséből adódó területfejlesztési, illetve gazdaságfejlesztési lehetőségek kihasználására (6. fejezet), ami bemutatója, hogy

- az operatív városfejlesztést, illetve településfejlesztést az operatív területfejlesztés eszközeként alkalmazva milyen jelenleg felvázolható településfejlesztési akciók megvalósításával,
- milyen operatív településfejlesztési technika alkalmazásával

tudják a települési önkormányzatok az önkormányzati irányítás megtartásával, de a magán szférával partnerségben, piaci alapon, és a lehetséges támogatásokat is hatékonyan felhasználva elérni azokat a gazdaságfejlesztési és munkahelyteremtési célokat, amelyeket helyi terveik a megyei területrendezés tanulmánytervével összhangban megfogalmazznak és amelyek elérésének egyik előfeltételét jelenti azoknak a megyei szintű nagy operatív területrendezési és területfejlesztési feladatoknak a végrehajtása, amelyek a közlekedési infrastruktúra gyorsított ütemű fejlesztésre irányulnak.

3. A LEGFONTOSABB KONKLÚZIÓK

- Nógrád megye, Losonc és Salgótarján térsége a budapesti agglomeráció és a Központi Régió vonzásában, kedvező térszerkezeti pozícióban helyezkedik el országos és közép – európai viszonylatban egyaránt.
- A megye térszerkezetét markánsan meghatározza két potenciális észak-déli irányú első fokú fejlődési tengely
 - nyugaton a Vác-Rétság-Parassapuszta-országhatár,
 - keleten a Hatvan-Pásztó-Bátonyterenye-Salgótarján-országhatár vonal mentén, amelyet a Rétság-Balassagyarmat-Szécsény-Salgótarján vonalon kirajzolódó másodfokú tengely köti össze. (Térszerkezeti vázlat „A” változat).

Ahhoz, hogy a két potenciális I. fokú fejlődési tengely mindegyike I. fokú fejlődési tengelyként működhessen, feltétlenül szükséges a tervezett közlekedési beruházások végrehajtása, a gyorsforgalmi utak megépítése.
- A két első fokú közlekedési és településfejlődési tengely déli irányban a budapesti agglomeráció és a Központi Régió szélső zónájával kapcsolja össze a megye területét, amelyekbe a megye városaiból magyarországi, de a megyén kívüli célpontokba kiinduló áru és személyforgalom döntő többsége is irányul. A két elsőfokú fejlődési tengely, mint közlekedési tengely Zólyom és Besztercebánya, valamint a Fülek-Losonc/ Rimaszombat-Gyetva-Zólyom-Besztercebánya vonalon kirajzolódó szlovákiai fejlődési tengelyekhez kapcsolódik és közlekedési szempontból az említett közép-szlovákiai térségekből, valamint Zsolna (Žilina), Túrócszentmárton (Martin) és Rózsahegy (Ružomberok), továbbá Dél-Lengyelországból kiinduló, Budapest és a Központi Régió, valamint Délkelet-Európa felé irányuló áru és személyforgalom lebonyolítását szolgálja.
- A határon átnyúló tervezési terület vonzásközpontja a településfejlődés, a gazdasági fejlődés tendenciái és a fő közlekedési tengelyek hálózata, valamint a rajtuk lebonyolódó áru és személyforgalom iránya alapján a budapesti agglomeráció és a Központi Régió térsége.
- A megye keleti irányú regionális kapcsolódását nyugat-kelet irányban kirajzolódó közlekedési fejlődési tengelyként a
 - Bátonyterenye-Pétervására-Eger és a
 - Bátonyterenye-Pétervására-Ózd irányú másodfokú fejlődési tengelyek szolgálják közvetlenül, az Észak-Magyarországi Régiót nyugat – kelet irányban felfűző Budapest-Aszód-Hatvan-Füzesabony-Miskolc-vonalon kirajzolódó elsőfokú fejlődési tengely nem halad át a megyén, amelyből a személy és áruforgalomnak csak a töredéke irányul Heves, illetve Borsod-Abaúj-Zemplén megyébe.
- Az Urbanisztikai Tanulmányterv II. üteme azokat az operatív területrendezési eszközöket határozza meg, amelyek alkalmazásával elérhetőek, a 2. fejezetben megfogalmazott fejlesztési célkitűzések és létrejöhet az a kiegyensúlyozott térszerkezet, amelyet a Térszerkezeti Fejlesztési Konceptió vázol fel, és amely az 5. fejezetben a megyei területrendezés előzetes programjában és a Térszerkezeti vázlat „A” változatában kerül részletesebben bemutatásra.

- A fejlesztés stratégiai céljainak elérését lehetővé tevő operatív területrendezési eszközök:
 - A, Megyei szinten:

A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének gyors ütemű megvalósítása az I. és a II. fokú fejlődési tengelyek mentén:

 - M2 és M21 jelű gyorsforgalmi utak megépítése,
 - a Hatvan-Salgótarján-Somoskőújfalu vasútvonal korszerűsítése,
 - a 22. számú főközlekedési út mentén tervezett közlekedési fejlesztések végrehajtása,
 - a salgótarjáni intermodális közlekedési csomópont megvalósítása,
 - az említett fejlődési tengelyeken elhelyezkedő határátkelőhelyek megfelelő infrastruktúrával és áteresztőképességgel való kialakítása.
 - B, Helyi, települési szinten:

A jelen tanulmányterv 6. fejezetében javasolt operatív településfejlesztési akciók megvalósítása a Pásztói, a Bátorterenyei és a Salgótarjáni kistérségekben, és ugyanilyen jellegű operatív településfejlesztési akciók megvalósítása a Rétsági, Ballassagyarmati és a Szécsényi kistérségben is a települési önkormányzatok és a magánszféra együttműködésével, piaci alapon, és a megszerezhető támogatások hatékony felhasználásával.
- Az említett operatív területrendezési eszközök tekintetében a szlovák tervezők anyaga
 - azt az álláspontot fogalmazza meg, hogy a határon átnyúló Neogradiens régió közös prioritásai között abszolút prioritás a főutak 2x2 sávú autópályára fejlesztése, továbbá prioritás a vasútvonalak korszerűsítése és elkerülő utak építése a többi főútvonalon, valamint további meghatározott infrastruktúra – fejlesztések végrehajtása.
 - helyi, települési szintű operatív javaslatokat nem tartalmaz a fejlesztés stratégiai céljainak elérése érdekében; igény esetén a következő szakaszban ezzel elvileg egészíthető a tanulmányterv szlovák része.
- A határon átnyúló eurorégiós területrendezési tervezési munkafolyamat következő lépéseként célszerű lenne még az év folyamán elkészíteni egy maximum 30 oldalas reprezentatív kiállítású szlovák – magyar közös kiadványt, amely a hazai és a az európai uniós lobbizás közös kiadású magyar-szlovák-angol nyelvű anyaga lehetne.