

ÖSSZEFOGLALÓ

A jelen tanulmányterv elkészítését két alapgondolat motiválta:

- készüljön el a szlovákiai Besztercebányai kerületre 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,
- induljon el annak a határon átnyúló szlovák-magyar területfejlesztési koncepciónak a megalapozása, amely előzetes jelleggel a Megyei Önkormányzat vezetése, a losonci gazdasági kamarai vezetés, a Nógrád Megyei Vállalkozásfejlesztési Alapítvány és a SCET Magyarország Városfejlesztő Rt részvételével 2000. negyedik negyedévben folytatott műhelybeszélgetéseken fogalmazódott meg és az „Arany gyűrű” nevet kapta.

Az „Arany gyűrű” koncepció lényege az alábbiakban foglalható össze:

Az egykori Nógrád megyéhez tartozó Losonc és a jelenlegi nógrádi megyeszékhely Salgótarján 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 erőterület” az országhatár kedvezőtlen módon metszi el.

Ugyanakkor az európai integráció folyamata -a négy szabadság elve, a régiók Európája és a határok légiesedése- fényében felvetődik 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?

A jelen tanulmánytervben és szlovák megfelelőjében feltáruló adottságok és összefüggések arra utalnak, 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

- középén, az É-D és K-Ny irányú Helsinki folyosók csomópontjában Kárpát-medencei gazdasági központként elhelyezkedő Budapest, valamint,
- a K-Ny irányú Helsinki folyosó determinálja.

Szlovákiában -jelenlegi ismereteink szerint- 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 Magyarországra 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 perspektívikusan, 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- a Szlovák Köztársaság Területfejlesztési Koncepciójában kijelölt NY-K irányú fejlesztési tengelyeken helyezkedik el: Pozsony-Nyitra-Zólyom-Losonc-Kassa kijelölt 1. fokú tengely, Pozsony-Érsekújvár-Losonc-Kassa tervezett 2. fokú tengely.

Ezek a tengelyek ugyan nem Helsinki folyosók, de potenciális gazdasági és közlekedési jelentőségük a gyakorlatban igen nagy Szlovákián belül.

Ugyanakkor ezen tengelyek mentén Losonc Zólyom, Besztercebánya és Léva városaihoz kapcsolódik, amelyekben Közép-Szlovákia déli 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 újjáépül a várost a szlovákiai Párkánnyal összekötő híd.

A 21-es út fejlesztése révén Salgótarján közelebb kerül és jobban kapcsolódik 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 ez megtörténhessék elengedhetetlenül szükséges

- a következő munkaszakaszokban elkészülő operatív fejlesztési szemléletű összehangolt területi tervekre épülő
- összehangolt, tudatos és operatív területfejlesztési tevékenység és
- a szükséges közlekedési infrastruktúrák megvalósítása,

- valamint a területi tervezéssel párhuzamosan világos gazdaságfejlesztési irányok megfogalmazása.

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, több száz ezres lélekszámú új fejlődési pólust eredményezhet.

Az „Arany gyűrű” fentiek szerint formálódó koncepciójának részletesebb kidolgozása a következő munkafázisok keretében történhet.

Az Urbanisztikai Tanulmányterv jelen első szakaszának feladata a helyzet feltárása volt ennek megalapozása érdekében Nógrád megye, határmenti kistérségei és a Salgótarjáni kistérség szintjén.

A vizsgálati anyagok az alábbiakban összefoglalt és a magyar, valamint a szlovák tanulmánytervben részletesen kifejtett helyzetet mutatják a határ két oldalán fekvő magyar és szlovák térségek tekintetében.

A SALGÓTARJÁNI TÉRSÉG ÉS NÓGRÁD MEGYE HELYZETÉNEK ÖSSZEFOGLALÓ BEMUTATÁSA

Nógrád megye területi elhelyezkedése rendkívül kedvező az ország térszerkezetében és az Európai Unió legdinamikusabban fejlődő, leggazdagabb régióihoz képest.

A megye kedvező térszerkezeti pozícióját erősíti, hogy közvetlen közelében található a kelet-nyugati és az észak-déli Helsinki folyosók budapesti csomópontja, valamint az, hogy déli határának szomszédságában húzódik a kelet felé gyors ütemben tovább épülő V. számú Helsinki folyosó meglévő autópálya szakasza (M3).

A megye leginkább urbanizált térsége és a legnagyobb fejlesztési lehetőséget jelentő területe -Salgótarján környéke- az V. számú Helsinki folyosót Közép-Szlovákia déli részének legfejlettebb és legkedvezőbb adottságú agglomerációjával (Losonc) összekötő, nagy jelentőségű kommunikációs tengelyre (21-es út, Hatvan-Somoskőújfalu vasútvonal) fűződik fel.

A megye nyugati felén halad át a Helsinki folyosók budapesti csomópontját Közép-Szlovákia és Dél-Lengyelország térségeivel összekötő 2-es számú főútvonal.

A megyében a gazdasági válság és az újjáépülés jelei egyaránt megfigyelhetők. A válságot mindenekelőtt az általános gazdasági és foglalkoztatási mutatók jelzik: az ország legalacsonyabb egy főre jutó GDP-je, a térségi szempontból erősen differenciált eloszlású munkanélküliség magas rátái, a Szécsényi és a Salgótarjáni kistérségben az országos érték kétszerese körül mozgó munkanélküliségi ráta.

A gazdasági újjáépülést leglátványosabban a térben egyenlőtlenül eloszló külföldi tőkebefektetések jelzik az ipari szektorban. Ennek nyomán a megye nyugati részében, Rétságon és Balassagyarmaton új ipari fejlődési pólusok körvonalazódnak. Ezek közül különösen látványos az előbbi fejlődése, ami a kedvező közlekedésföldrajzi helyzeten kívül valószínűleg annak köszönhető, hogy az önkormányzat és a vállalkozói szféra együttműködésével rendkívül tudatos operatív településfejlesztési tevékenység folyik annak érdekében, hogy a település kedvező térszerkezeti pozícióját kihasználva fejlessze a városban a helyi gazdaságot.

A megye helyzetének egészére általában véve -és azon belül északkeleti térségére különösen- rányomja bélyegét a megyeszékhely Salgótarján iparának tartós strukturális válsága.

A mezőgazdasági ágazat az elmúlt 10 évben rendkívüli mértékben visszaesett. Az egyébként is kedvezőtlen domborzati viszonyok mellett folytatott szántóföldi gazdálkodás és az állattenyésztés mutatói nagyon hátrányosan változtak.

Ezzel párhuzamosan jelentősen nőtt a parlag területek nagysága. Ugyanakkor a szektoron belül „húzó ágazattá” válhat az erdőgazdálkodás és a gyümölcsstermesztés.

Az ipar és a mezőgazdaság válsága mellett a szolgáltatási szektor sem virágozhat.

A gazdasági nehézségek következményei jól nyomon követhetők a demográfiai folyamatokban. A természetes szaporulat negatív, a népesség fogy és öregedik, a fiatal korosztály részaránya csökken.

Ugyanakkor az új fejlődési pólusok kialakulásával, valamint azzal párhuzamosan, hogy a megyeszékhelyen működő egykori nagyvállalatok privatizált utódai jó részének sikerült stabilizálnia helyzetét, pozitív irányú változások is észlelhetők: egyre kevesebben költöznek el a megyéből, és a vándorlási különbözet is pozitív.

Az utóbbi években jelentős erőfeszítések történtek -illetve vannak folyamatban- a gazdasági tevékenység és a mindennapi élet feltételeinek javítása érdekében a szennyvízcsatorna-hálózat, a környezetvédelmi és a közlekedési infrastruktúra fejlesztése területén.

A helyi gazdaság fejlődésével párhuzamosan megteremthetők az -eddig nem kellően kiaknázott- rendkívül kedvező adottságokkal rendelkező idegenforgalom fejlesztésének feltételei is. A térség ugyanis olyan unikális idegenforgalmi adottságokkal rendelkezik, mint az UNESCO Világörökség listájára felvett Hollókő, az ipolytarnóci ősmaradványok, és a közelben, a határ túlsó oldalán most látogathatóvá tett Somoskő vára.

A területi fejlődés fent említett pozitív folyamatai eredményeként várható, hogy

- a megyének a 2-es számú főútvonal által feltárt területein folytatódik az ipar és ezáltal a helyi gazdaság fejlődése,
- a környezet védelmét szolgáló infrastrukturális beruházásokkal sikerül megőrizni a természeti környezet értékes adottságait, amelyek az egyéb feltételek teljesülése esetén hozzájárulhatnak a helyi gazdaság fellendítéséhez.

Mindez azonban nem oldja meg Nógrád megye északkeleti részének -Salgótarján és Bátonyterenye kistérségeinek- problémáját, a térség gazdaságát meghatározó ipari ágazat válságát, amely tömeges, tartós munkanélküliséggel és kedvezőtlen demográfiai jelenségekkel párosul.

A probléma súlya az alábbi körülményekből adódik:

- Salgótarján Nógrád megye székhelye, és mint ilyen, gazdasági, közigazgatási és szellemi központja.
- Salgótarján kistérségében koncentrálódik a megye népességének 31 %-a, 68.124 fő.
- A Szécsényi kistérségben koncentrálódik a megye népességének 9 %-a, 19.997 fő.
- A Salgótarjáni kistérséghez délről szervesen kapcsolódó Bátonyterenyei kistérségben koncentrálódik a megye népességének 13 %-a, 27.053 fő.
- A Salgótarjáni, a Szécsényi és a Bátonyterenyei kistérségben koncentrálódik a megye népességének 53 %-a, 115.174 fő.
- A Salgótarjáni és Bátonyterenyei kistérség az ország északkeleti részének egyik leginkább urbanizált területe.
- A gazdaság meghatározó jelentőségű ágazata a Salgótarjáni, a Szécsényi és a Bátonyterenyei kistérségben egyaránt az ipar.
- Az ipari foglalkoztatottak aránya a Salgótarjáni, a Szécsényi és a Bátonyterenyei kistérségben országos összehasonlításban egyaránt a legmagasabbak közé tartozik az 1000 aktív lakosra jutó ipari foglalkoztatottak számának tükrében. Ez a szám az alábbiak szerint alakult 1998-ban a 2001-ben, a területi folyamatok alakulásáról az FVM által kidott J/3919. számú jelentés szerint:
 - Salgótarjáni kistérség: 151-455

- Szécsényi kistérség: 101-150
- Bátorterenyi kistérség: 101-150

- Az ipari foglalkoztatottság adatai olyan kontextusban alakultak a fenti értékek szerint, amit az jellemzett, hogy 1990-97 között -az említett jelentés szerint- Nógrád megyében az ipari termelés 31%-al csökkent, miközben a hasonló 98-as foglalkoztatási mutatókkal rendelkező észak-dunántúli megyékben a 90 évihez képest 36-128%-al növekedett az ipari termelés. A megyében a munkanélküliek idősebb korosztályának túlnyomó többsége a korábbi foglalkoztatottak közül kerül ki.

A külföldi tőke térbeli eloszlását mutatja az említett jelentés egyik ábrája, ami kistérségenként ábrázolja a külföldi tőke arányát a jegyzett tőke százalékában. Ebből nyilvánvalóan látszik:

- a jegyzett tőke százalékában meghatározott külföldi tőke a 98-as helyzetkép szerint a legnagyobb arányban
 - Budapesten és agglomerációjában,
 - a nyugati határmenti térségben,
 - Észak-Dunántúlonvan jelen összefüggő foltokban, de folyamatban van a terjeszkedése keleti és déli irányban is,
- Nógrád megye nyugati felében a Rétsági kistérség mutatója az országos léptékben legkedvezőbb értékű (51-91%), Pásztó és Bátorterenyi kistérség a második legkedvezőbb értékű (31-50%) kategóriába tartozik, ugyanakkor
- a legnagyobb ipari pólus, a Salgótarján kistérség iparvidéke, ahol a lakosság 31%-a koncentrálódik a legkedvezőtlenebb (0-30%) mutatójú kistérségek sorában helyezkedik el, olyan hagyományosan mezőgazdasági jellegű kistérségekkel egy sorban, mint például az Alföldön a Karcagi, a Püspökladányi és a Berettyóújfalui kistérség.

A fentiek tükrében látható, hogy Nógrád megye igen nagy tartalékkal rendelkezik az ipari fejlődés lehetőségei tekintetében.

A megye egészére -azon belül Salgótarján környékére különösen- jellemző gazdasági válság felszámolásának lehetőségét a fő nemzetgazdasági ágak -mezőgazdaság, ipar, terciér szektor- közül az ipar fejlesztésében célszerű keresni

Az előzőekben bemutatott válságjelenségek kiküszöbölése érdekében az 1990-98 közötti időszakban is jelentős erőfeszítések történtek, a megye gazdasága igen nagy arányú és összegű állami támogatásokban részesült.

Mint a jelentésből átvett, mellékelt ábra is mutatja, 1996-98 között például Nógrád megyében volt a legnagyobb az egy lakosra jutó fejlesztési célú támogatások értéke, amely többszörösen meghaladta a Zala, Vas, Győr-Moson-Sopron megye és Budapest lakosaira jutó összeget.

A nagy volumenű támogatások ellenére a megye -azon belül Salgótarján és környéke- helyzete egészében véve nem változott lényegesen, így logikusan vetődik fel a kérdés, hogy nem lehet-e az eddigieknél célravezetőbb új eszközöket találni a megye gazdasági fejlődésének előmozdítására.

A megye fejlesztése szempontjából legfontosabb adottságok, illetve összefüggések az alábbiakban foglalhatók össze a jelen tanulmányterv helyzetfeltáró vizsgálatait tükrében:

- A nemzetközi tőke ipari befektetések növekedése Magyarországon jól látható korrelációban van a Helsinki folyosók közlekedési és gazdaságfejlesztési csatornáinak elhelyezkedésével és kiépítettségi szintjével.
- A megye térszerkezeti pozíciója kedvező a gazdasági fejlődés fő erővonalait jelentő Helsinki folyosók és a leggazdagabb, legfejlettebb EU régiók viszonylatában.
- A megye egésze tekintetében a gazdasági felemelkedés kulcsa iparának fejlesztése észak-keleti, erősen urbanizált ipari térségében.
- Az ipari ágazat fejlesztése szempontjából a megye egyetlen igazán jelentős kedvező adottsága előnyös térszerkezeti pozíciója. Ebből profitál nyugati részének fejlődése. Ugyanakkor nem látható jele annak, hogy 1998 előtt tudatos törekvés irányult volna ennek a lehetőségnek a kihasználására.

A megye szlovák határ menti északkeleti ipari térsége akkor tud profitálni ténylegesen is a kedvező térszerkezeti pozíció előnyeiből, ha megvalósul az a közlekedési infrastruktúra-fejlesztés, ami Salgótarjánt és környékét összeköti a nyugat-keleti irányú Helsinki folyosóval. Ez elsősorban a 2x2 sávú autópályának az M3 autópályáig történő kiépítését, másrészt a Somoskőújfalu-Hatvan vasútvonalnak a fejlesztését jelenti.

Amennyiben a 21-es út mentén az Országos Területfejlesztési Konceptciónak megfelelően megtörténik a gyorsforgalmi út kiépítése, Salgótarján és környéke biztonságos elérése Budapesttől sokkal rövidebb idő -kb egy óra alatt- válik lehetővé személygépkocsival.

A Losonc-Salgótarján térség összehangolt fejlesztése szempontjából ez azt eredményezné, hogy Losonc is sokkal közelebb kerülne a legfontosabb közép-európai Ny-K irányú Helsinki folyosóhoz és a Helsinki folyosók budapesti csomópontjához, különösen ha a szlovák oldalon is megtörténne a szükséges közúti fejlesztés a határ és Losonc között.

A 21-es főútvonal és szlovákiai folytatása fejlesztésével kapcsolatban létezik egy másik lényeges összefüggés is, amit azonban célszerű Losonc helyzetének összefoglalása után részletesebben kifejteni egy következő szakaszban, Salgótarján és Losonc tudatos fejlesztésének legfontosabb közös kérdései tárgyalásakor.

LOSONC ÉS A HATÁRMENTI SZLOVÁKIAI TÉRSÉG HELYZETÉNEK ÖSSZEFOGLALÓ BEMUTATÁSA

A Losonci járás Dél-Szlovákia középső részén helyezkedik el.

A hivatalosan kijelölt -Pozsonyt Kassával összekötő- Ny-K irányú szlovákiai Helsinki folyosó a várostól távol, a Tátrában húzódik. Pozsony és Kassa között a megfelelő Ny-K irányú kapcsolatokat a Szlovák Köztársaság Területfejlesztési koncepciója szerint az abban szereplő 1. fokú fejlesztési tengely, valamint a tervezett 2. fokú fejlesztési tengely mentén lehet biztosítani. Az, hogy az említett két tengely közül ténylegesen melyiken fog előbb megvalósulni a gyorsforgalmi út Pozsony és Losonc között, ma még nem dőlt el végérvényesen.

Szlovákián belül a hivatalosan kijelölt, É-D irányú európai összekötést biztosító Helsinki folyosó szintén messze elkerüli Losoncot: Zsolna és Pozsony között húzódik.

Ugyanakkor a jóváhagyott Területfejlesztési koncepció prioritást élvező policentrikus változata definiál egy -a Zsolna-Pozsony tengely alternatívájaként is felfogható- É-D irányú tengelyt Losonc és Zsolna között, ami a Losonc-Besztercebánya szakaszon 1. fokú fejlesztési tengelyként, a Losonc-Martin-Zsolna szakaszon tervezett 1. fokú tengelyként került kijelölésre.

Ezen kívül Losoncon át vezet a legfontosabb vasúti összeköttetés Pozsony és Kassa között, valamint itt húzódik a legnagyobb jelentőségű transzeurópai gázvezeték és az egyik legfontosabb É-D irányú közép-európai telekommunikációs optikai kábel is.

Losonc és térsége gazdasági helyzete jelenleg Salgótarjánéhoz hasonlóan nehéz, a munkanélküliségi ráta hosszabb ideje meghaladja a 20%-ot.

A legjelentősebb gazdasági ágazat az ipar. Ezen belül igen jelentős az építőanyag-ipar, amelynek területén a meglévő nyersanyag lelőhelyek jelentős fejlesztéseket tesznek lehetővé.

A kereskedelmi és idegenforgalmi szolgáltatások fejlődnek, növekszik a kis-és közepes vállalkozások száma.

A földek minősége viszonylag kedvező a mezőgazdasági művelés szempontjából. Az állattenyésztés hanyatlik.

A gazdasági nehézségek következményei megfigyelhetők. a demográfiai folyamatokban is:

- a természetes szaporodás értéke negatív,
- a népesség fogy,
- a lakosság életkori összetétele kedvezőtlen irányban változik, növekszik az idősebb korosztály részaránya

A nehézségek ellenére Losonc agglomerációja pozitív értelemben emelkedik ki a határmenti szlovák járások közül:

- itt koncentrálódik a népesség és a gazdasági aktivitás meghatározó része,
- itt a legjelentősebbek a kulturális hagyományok,
- minden negatívummal együtt itt a legnagyobb arányú a foglalkoztatás,
- itt fejlődnek a legjobban a kis-és közép-vállalkozások

Losonc a határmenti szlovákiai járások legnagyobb és legjelentősebb városa, a Besztercebányától délre eső közép-szlovákiai térség legfontosabb gazdasági és szellemi központja, ami a következőkből is kitűnik:

- jelentős tradíciókkal rendelkező gyártók jelenléte,
- fokozódó vállalkozási kedv,
- meglévő feltételek új ipari övezet kialakítására,
- az országos átlagnál magasabb a középiskolai érettségivel rendelkezők száma,
- kihelyezett egyetemi oktatás,
- a legmagasabb a foglalkoztatás intenzitása Besztercebánya megyében,
- a területen fejlettnak mondható az építőipari termékek gyártása, ehhez megfelelő nyersanyag lelőhely.

Dél-Szlovákia középső térségében Losonc a legjelentősebb gazdasági erővel rendelkező központi település a Kassa és Érsekújvár közötti útszakaszon.

A szlovákiai területrendezési és területfejlesztési politika elvileg kedvező feltételeket biztosít Losonc fejlődéséhez.

- Támogatja a települések fejlesztésénél, a régiókon túlnyúló kapcsolatokat.
- Fejleszteni kívánja a települések regionális és lokális súlypontját: pl. Losonc területén.
- Fontosnak tartja a településfejlesztéshez szükséges csomópontok műszaki feltételeinek kialakítását.
- Támogatja a munkahely-teremtést ott, ahol a ráta hosszabb ideje meghaladja a 20%-ot (Losonc)

A gyakorlatban Losonc gazdasági fellendülése akkor valósulhat meg, ha a várost a mainál hatékonyabb módon sikerül bekapcsolni az európai gazdasági vérkeringésbe a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével.

Erre a következő lehetőségek adódnak:

- a Pozsony-Losonc-Kassa gyorsforgalmi út megépítése a legrövidebb -vagyis az Érsekújváron át vezető déli- nyomvonalon Pozsony és Losonc között,
- az észak-déli gyorsforgalmi úti kapcsolat kiépítése Krakkó és Budapest felé a Somoskőújfalu-Losonc-Zólyom-Besztercebánya-Martin-Zsolna útvonalon a Szlovák Köztársaság Területfejlesztési Konceptiójában kijelölt 1. fokú és tervezett 1. fokú tengelyek mentén, a Zsolna-Pozsony Helsinki folyosó alternatívájaként és a magyarországi 21-es számú főútvonal folytatásaként.

SALGÓTARJÁN ÉS LOSONC TUDATOS FEJLESZTÉSÉNEK LEGFONTOSABB KÖZÖS KÉRDÉSEI:

A salgótarjáni térség és Nógrád megye helyzetének összefoglalása azzal fejeződött be, hogy Salgótarján -és egyben Losonc- gazdasági fejlődése szempontjából sorsdöntő hatású lehet gyorsforgalmi úti kapcsolatuk megteremtése a Ny-K irányú magyarországi Helsinki folyosóval és a Helsinki folyosók csomópontjával, de van egy másik lényeges összefüggés is.

A térszerkezeti adottságok és a Szlovák Köztársaság területfejlesztési Konceptiójában foglaltak alapján nyilvánvaló, hogy Losonc de facto a Közép-Szlovákiát átszelő, északon Lengyelországhoz, délen Magyarországhoz kapcsolódó, legjelentősebb szlovákiai észak-déli irányú közúti közlekedési tengelyen helyezkedik el.

Ez a tengely a Zsolna-Pozsony-Budapest vonalnál sokkal rövidebb vonalon, a Zsolna-Besztercebánya-Losonc-Salgótarján útvonalon képes a Krakkó és Budapest közötti gyors és biztonságos összeköttetés feltételeinek biztosítására.

Ez akkor történhet meg, ha a szlovák Területfejlesztési Konceptióban - a szlovák döntéshozók által ismereteinek szerint preferált, úgynevezett policentrikus változatban foglaltak szerint, a Losonc-Besztercebánya között 1. fokú tengelyként, a Besztercebánya-Martin között tervezett 1. fokú tengelyként jelölt vonal mentén kiépül a gyorsforgalmi út és megvalósul folytatása is az M3 autópályáig.

Ebben az esetben a Zsolna-Besztercebánya-Losonc-Salgótarján-Budapest útvonal a jelenlegi hivatalos Zsolna-Pozsony-Budapest Helsinki folyosó alternatívájaként tudna működni.

Az észak-déli irányú alternatív Helsinki folyosó a közép-európai gazdasági vérkeringés fő áramába helyezné Salgótarjánt és Losoncot, radikálisan megjavítva a zsákszerű határszéli elhelyezkedésükből adódó jelenleg hátrányos helyzetüket.

Ezzel a megoldással a két város Délkelet-Európa-Görögország-Törökország és Észak-Európa (Lengyelország, Baltikum, Skandinávia) kereskedelmi útvonalára kerülne.

Egy ilyen változás várható gazdaságfejlesztő hatása nem igényel különösebb bizonyítást, elég pusztán az európai gazdasági fejlődés utóbbi hároméves évének tapasztalataira, valamint az EU saját területfejlesztési politikájára utalni.

Az elképzelés -amelynek részletesebb kidolgozását a jelen munka keretei nem teszik lehetővé- megvalósítása természetesen számos nehézségbe ütközhet, hiszen például a magyar oldalon az Országos Területrendezési Terv, valamint az Országos Közúthálózat-fejlesztés Rövid és Hosszútávú Programja kiigazítását igényli, a szlovák oldalon pedig a magyarországinál is jelentősebb volumenű közúti fejlesztési program megvalósítását teszi szükségessé.

Az Országos Területrendezési Terv és az Országos Közútfejlesztés Rövid és Hosszútávú Programja ugyanis a 21-es úttal szemben a 2-es út fejlesztését helyezi előtérbe.

A fent vázolt koncepció szempontjából azonban a következő érvek szólnak amellet, hogy Nógrád megye É-D irányú közlekedési csatornáinak, valamint Budapest és Dél-Lengyelország közlekedési kapcsolatainak fejlesztésében a 2-es főútról a 21-es főút vonalára tevődjön át a hangsúly.

A 2-es főút szlovákiai folytatása Zólyomig kevésbé alkalmas a fejlesztésre, mert

- a 2-es főút keresztülhalad a Duna-Ipoly Nemzeti Park természetvédelmi területén, ami nyilvánvalóan problémát jelentene a jelentős fejlesztési igény esetén,
- a 2-es főút szlovákiai folytatása szintén természetvédelmi területeket érint, ami akadályozhatja a fejlesztést,
- a Szlovák Köztársaság Területfejlesztési Konceptiójában a Parassapuszta-Zólyom útszakasz egyik változatban sem szerepel 1. fokú fejlesztési tengelyként, míg a Losonc-Zólyom útszakasz mindegyik változatban 1. fokú tengelyként került kijelölésre.

Magyarország és Lengyelország -később a balti államok- belépésével, az Európai Unió nem csak egy tőlünk nyugatra és rajtunk kívül elhelyezkedő integráció lesz, a mi Európai Uniókat és gazdasági kapcsolatainkat itt, a közvetlen partnerekkel -is- kell kialakítani.

Ebből az következik, hogy a magyar-lengyel gazdasági kapcsolatok erősödni fognak.

Ilyen körülmények között a Lengyelország és Budapest közötti Zsolna-Pozsony-Budapest kényszerpálya a közlekedési kapcsolatokban gyorsan zavaró és akadályozó tényezővé válhat.

Az EU-n belül kifejlődő lengyel-magyar gazdasági kapcsolatok igényelni fogják a hatékony közúti kapcsolatot Közép-Szlovákián át.

A megnövekedő forgalom hatása a 2-es út és szlovákiai folytatása menti természetvédelmi területekre nehezen kezelhető problémát okozna, ha a megnövekvő É-D irányú forgalom nem tevődne át a Losonc-Salgótarján urbanizált zónára.

Míg az É-D közlekedési folyosó a Zólyom-Parassapuszta-Budapest vonalon természetvédelmi területekbe ütközik és ritkán lakott térségeken halad át, a Losonc-Salgótarján vonalon urbanizált térségeken halad keresztül, amelyek környezetvédelmi szempontból kisebb problémát jelentenek, gazdasági szempontból viszont sokkal kedvezőbbek, mivel lehetőséget adnak arra, hogy a közlekedési csatorna gazdaságfejlesztési hatása érvényesülhessen.

Térségi gazdaságfejlesztési szempontból a 2-es út É-D-i fő közlekedési tengellyé történő fejlesztése sem a magyar, sem a szlovák oldalon nem járna lényeges haszonnal.

Amennyiben a magyar oldalon a gyorsforgalmi út megépül a 21-es vonalán, és az É-D irányú közlekedés hangsúlya a 2-esről a 21-es út vonalára tevődik át, az nem csak Salgótarján és Bátorfyerénye térségének gazdasági fejlődésére gyakorol jótékony hatást, hanem Ózd (Salgótarjától 43 km távolságban) és térsége területszerkezeti pozícióját és elérhetőségi viszonyait is sokkal kedvezőbbé teszi, bekapcsolva a válságos helyzetű térséget a gazdasági vérkeringésbe és jelentős gazdaságfejlesztő hatást kiváltva.