

5. A fejlesztési perspektívák értékelése

A „4. Valós helyzet és rendelkezésre álló tervek” fejezetből nyert felismeréseket jelen fejezetben olyan elemzésnek vetjük alá, amely a régió fejlesztési lehetőségeiről nyújt tájékoztatást. A rendelkezésre álló tervezési eszközök fontosságát, különösen a régió határon átvélt tervezéseire és projektjeire vonatkozóan, a szakértők nem értékelték túl sokra, inkább a konkrét projektekre utaltak.

5.1 A polgármesterek és szakértők körében végzett felmérés eredményei

Az osztrák települések községi képviselőivel, valamint az osztrák szakértőkkel és Pozsony kerületi polgármestereivel folytatott személyes beszélgetésekben rákérdeztünk a határ közelségéből eredő hatásokra. Az osztrák oldal megkérdezése során különbséget tettünk a Pozsony közelségéből adódó jelenlegi és jövőbeli hatások között. Az eredmények a megkérdezett személyek szubjektív véleményeit tükrözik, mégis viszonylag jó áttekintést nyújtanak a régió hangulatáról. A 13-17. táblázat a határ közelségéből eredő pozitív hatásokat (elvárásokat), a 18-22. táblázat a negatív hatásokat (aggályokat) tartalmazza.

Ami a pozitív hatásokat illeti, az osztrák polgármesterek és a szakértők nagyjából egyetértettek abban, hogy a jövőben csekély mértékű népességszaporulat és ennek következtében az elvándorlás csökkenése várható a régióban. A gazdasági növekedést és a régió magasan kvalifikált munkahelyei számának emelkedését, valamint Ausztriában a (turisztikai) infrastruktúra jobb kihasználását és Szlovákiában a környezeti standardok javulását is gyakran szóba hozták.

Amennyiben kissé alaposabban vizsgáljuk meg a felmérés eredményeit, feltűnik, hogy a tíz osztrák polgármesterből csupán kettő vár a jövőre nézve fokozott együttműködést a határon átvélt projekteket, valamint a know-how cserét illetően. A szakértők ezzel szemben lényegesen nagyobb jelentőséget tulajdonítanak a fokozott know-how cserének, valamint a projekteken való együttműködésnek, de az emberek közötti cserének is. Az eltérő megítélések oka a határon túli tervezésekre vonatkozó információk hiánya lehet.

13. táblázat: Pozsony közelségének jelenlegi pozitív hatásai az osztrák polgármesterek szemszögéből (résztevők száma / n = 10)

4/10	Enyhe népességszaporulat (osztrákok és szlovákok bevándorlása)
2/10	Jó munkaerők Szlovákiából
1/10	Vonzó helyszín a járulékos infrastruktúra következtében
1/10	A régió fogyasztásának növekedése
1/10	Az osztrák szabadidő-kínálat jobb kihasználása

Forrás: Polgármesterek körében végzett felmérésből származó információk, 2003. augusztus

14. táblázat: Pozsony közelségének jelenlegi pozitív hatásai az osztrák szakértők szemszögéből (résztevők száma / n = 5)

2/5	Horizont kitágulása az emberek közötti csere következtében
2/5	Határon átívelő kooperációk
2/5	Határon átívelő nemzeti park
2/5	Az osztrák szabadidő-kínálat jobb kihasználása
1/5	A szabadidő-kínálat hasznosítása Szlovákiában
1/5	A régió fogyasztásának növekedése
1/5	A turizmus élénkülése
1/5	Jó munkaerők Szlovákiából
1/5	Vonzó helyszín a járulékos infrastruktúra következtében
1/5	A környezeti standardok javulása

Forrás: Szakértők körében végzett felmérésből származó információ, 2003. augusztus

15. táblázat: Pozsony közelségének jövőbeli pozitív hatásai az osztrák polgármesterek szemszögéből (résztevők száma / n = 10)

8/10	Az elvándorlás csökkenése a régióban
7/10	Gazdasági fellendülés – a helyszín minőségének javulása
7/10	A magasan kvalifikált munkahelyek számának növekedése a régióban
7/10	A turizmus élénkülése
5/10	Több látogató Szlovákiából
5/10	A környezeti standardok javulása Szlovákiában az EU-előírások következtében
2/10	A forgalom tehermentesítése a járulékos infrastruktúra következtében
2/10	Fokozott együttműködés, határon átívelő projektek, know-how csere
1/10	A szabadidő-kínálat hasznosítása Szlovákiában

Forrás: Polgármesterek körében végzett felmérésből származó információk, 2003. augusztus

16. táblázat: Pozsony közelségének jövőbeli pozitív hatásai az osztrák szakértők szemszögéből (résztevők száma / n = 5)

5/5	Az elvándorlás csökkenése a régióban
3/5	Gazdasági fellendülés – a helyszín minőségének javulása
3/5	Több látogató Szlovákiából
3/5	A turizmus élénkülése
3/5	Fokozott együttműködés, határon átívelő projektek, know-how csere
2/5	A magasan kvalifikált munkahelyek számának növekedése a régióban
2/5	A forgalom tehermentesítése a járulékos infrastruktúra következtében

2/5	A szabadidő-kínálat hasznosítása Szlovákiában
1/5	A környezeti standardok javulása Szlovákiában az EU-előírások következtében
1/5	Azonos fejlesztési lehetőségek az 1. célterület megszűnése következtében

Forrás: Szakértők körében végzett felmérésből származó információ, 2003. augusztus

Ausztria közelségétől a szlovák kerületi polgármesterek is pozitív gazdasági növekedést, valamint a turizmus számára pozitív impulzusokat és a környezetvédelmi helyzet javulását várják. A szlovák elvárások láthatóan nem különösebben térnek el az osztrák elvárásoktól, mégis kevés hajlandóság van a közös kooperációs tevékenységre. Ezt a témát csupán egyetlen kerületi polgármester érintette, az információcsere lehetséges javítására vonatkozóan.

17. táblázat: Ausztria közelségének jelenlegi és jövőbeli pozitív hatásai a szlovák kerületi polgármesterek szemszögéből (részvevők száma / n = 12)

8/12	Gazdasági növekedés
6/12	Impulzusok a turizmus számára
4/12	A környezetvédelmi helyzet javulása, természetvédelem
3/12	Az infrastruktúra és a forgalmi helyzet javulása
2/12	Az ingázók számának növekedése
2/12	Iskolába járási lehetőség Ausztriában
1/12	Jobb információcsere
1/12	Népességszaporulat
1/12	A szlovák vállalatok megvethetik a lábukat Ausztriában

Forrás: A kerületi polgármesterek körében végzett felmérésből származó információk, 2003. szeptember

A határ közelségéből adódó negatív hatások esetében – ebben egyetértenek az osztrák polgármesterek és szakértők – mindenekelőtt a fokozott forgalomnövekedés problematikája dominál. A településeken gyakran kerül szóba a bűnözés növekedésétől és az illegális bevándorlástól való félelem is, Szlovákia külső EU határainak hiányos biztosítása miatt. De indokolt-e tulajdonképpen ez a félelem? Az EU egyrészt „Saját hivatásos határőrcsapat felállítása és a rendelkezésre álló határőr-hivatalnokok létszámának növelése” (Busek, Mikulitsch, 2003, 168. oldal) következtében különleges figyelmet fordít az EU külső határának biztosítására, másrészt a szakértői workshop során megemlítették, hogy az osztrák határrégió az illegális bevándorlók számára nem célnak, hanem sokkal inkább tranzitregiónak tekinthető.

18. táblázat: Pozsony közelségének jelenlegi negatív hatásai az osztrák polgármesterek szemszögéből (résztevők száma / n = 10)

7/10	Növekvő forgalom
4/10	Alacsony környezeti standardok Szlovákiában
3/10	Olcsó szlovák munkaerők (legális és illegális)
1/10	A helyi kiskereskedelem károsítása a 24 órás bevásárlóközpontok következtében

Forrás: Polgármesterek körében végzett felmérésből származó információk, 2003. augusztus

19. táblázat: Pozsony közelségének jelenlegi negatív hatásai az osztrák szakértők szemszögéből (résztevők száma / n = 5)

5/5	Növekvő forgalom
1/5	Alacsony környezeti standardok Szlovákiában
1/5	Olcsó szlovák munkaerők (legális és illegális)
1/5	A szlovák mezőgazdasági termékek alacsony árszínvonala

Forrás: Szakértők körében végzett felmérésből származó információ, 2003. augusztus

20. táblázat: Pozsony közelségének jövőbeli negatív hatásai az osztrák polgármesterek szemszögéből ((résztevők száma / n = 10)

9/10	Nagyobb közlekedési terhelés a növekvő forgalom és a lassú infrastruktúra-kiépítés következtében
4/10	A szlovák munkaerők nyomása a munkaerőpiacra
4/10	Félelem a bűnözés növekedésétől
4/10	Az illegális bevándorlástól való félelem az EU külső határainak hiányos biztosítása miatt
4/10	Félelem az osztrák mezőgazdasági üzemek tönkremenetelétől az olcsó szlovák mezőgazdasági termékek konkurenciája következtében

Forrás: Polgármesterek körében végzett felmérésből származó információk, 2003. augusztus

21. táblázat: Pozsony közelségének jövőbeli negatív hatásai az osztrák szakértők szemszögéből (résztevők száma / n = 5)

3/5	Nagyobb közlekedési terhelés a növekvő forgalom és a lassú infrastruktúra-kiépítés következtében
1/5	Félelem az osztrák mezőgazdasági üzemek tönkremenetelétől az olcsó szlovák mezőgazdasági termékek konkurenciája következtében
1/5	A természeti potenciál veszélyeztetése emberi beavatkozások következtében

Forrás: Szakértők körében végzett felmérésből származó információ, 2003. augusztus

Az is feltűnő, hogy szlovák részről szinte semmilyen negatív hatást nem várnak a határ közelségéből adódóan. Csupán egy kerületi polgármester utalt a lehetséges csatlakozási sokkra és egy másik a határrégió növekvő ingatlanáira.

22. táblázat: Ausztria közelségének jelenlegi és jövőbeli negatív hatásai a szlovák kerületi polgármesterek szemszögéből (résztevők száma / n = 12)

10/12	Nincs
1/12	Csatlakozási sokk
1/12	Növekvő ingatlanárak a határ közelsége miatt

Forrás: A kerületi polgármesterek körében végzett felmérésből származó információk, 2003. szeptember

5.2 A rendelkezésre álló térségtervek hatásai

A 4.2 fejezetben felsorolt térségi programok és koncepciók, valamint a szintén ott idézett, a határtérség problémáira hivatkozó megállapítások elemzése során kitűnik, hogy mindenekelőtt a **régiók feletti, a szövetségi tartományok szintjén készített tervezési dokumentumok** azok, amelyek egyáltalán kissé részletesebben tárgyalják a határnyitás (1989. óta) és az Európai Unió jelenlegi keleti bővítése következményeit.

A **regionális szintű programok** túlnyomórészt azokat az esélyeket és veszélyeket ismertetik, amelyek az EU bővítéséből adódhatnak. Konkrét cselekvésorientált útmutatások vagy javaslatok azonban csak nagyon elvétve találhatók ezekben a tervezési dokumentumokban.

A **helyi fejlesztési koncepciókban, ill. programokban** és az egyéb, a tervezett térség települései számára készített tervekben a határnyitás tematikáját gyakorlatilag nem tárgyalják. Az eddigi egyetlen kivételt Hainburg városmegújítási koncepciója képezi, amelyben viszont a határnyitást alapvetően inkább csak mint jövőbeli befolyásoló tényezőt említik. E helyi tervek nagy része egyébként az 1989. előtti időkből származik, ill. e tervek új változatai jelenleg kidolgozás alatt állnak. Ezen túlmenően egyes, az utóbbi években végrehajtott, ill. tervezett településfejlesztési tervmódosítások (mindenekelőtt az üzemek építési terület bővítései, ill. új kijelölései) a keleti nyitás hatásaival kapcsolatos elvárásokra vezethetők vissza.

Amennyiben tehát a tervezett térségre vonatkozó rendelkezésre álló térségtervek mindenkorai hatásaival foglalkozó elemzésben elsősorban a tervekben előforduló, a kommunális szint fölötti szintre vonatkozó megállapításokból indulunk ki, mindenekelőtt néhány súlyponti témáról van szó, amelyeket részletesebben tárgyalnak.

Így több ízben utalnak a **„szomszédos nagyvárosok“, Bécs és Pozsony közötti fekvésre**, valamint az ebből a helyzetből adódó, „a helyszíni előnyök kihasználását illető esélyekre“ (Alsó-Ausztria előrejelzése). Említést tesznek azonban a „két agglomerációs központ közötti ütközőzónává válás“ veszélyéről is. Amint ezzel kapcsolatban a KREK Auland Carnuntum poentírozva kifejti, önálló profil, identitás és közös stratégia nélkül romlani fog az emberek életminősége a régióban. „Ha Bécs és Pozsony mély lélegzetet vesz, végünk van – hacsak közösen nem teszünk valamit!“ – ebben a kistérségi fejlesztési koncepcióban ez lehet a vázolt forgatókönyv drasztikusan megfogalmazott következménye.

Gazdasági fejlődés szempontjából Alsó-Ausztria tartomány térségfejlesztési előrejelzése a specializált know-how-val és dinamikus, erős exportú iparkörzetekkel rendelkező központi térségeket a kelet felé történő nyitás nyertesei közé sorolja, úgy látja azonban, hogy a határhoz közeli régiók az alacsony bérű konkurencia következtében „rendkívüli hasonulási és racionalizálási nyomásnak (munkahelyek megszüntetésének) vannak kitéve“. Ehhez jön még a „vásárlóerő átáramlása a ... szomszédos szlovák régiókba“.

Ezt a kb. 10-15 évre prognosztizált helyzetet azonban némileg viszonylagossá teszi az – az előrejelzésben a Bécs és Pozsony közötti fekvésből adódó helyszíni előnyökkel közvetlen összefüggésben idézett – utalás a „nyugat-magyarországi megyék előnyére a magasabb gazdasági fejlődési szinthez vezető úton“, amelyet azok a „kicsivel korábban elkezdődött és kiegyenlítettebben zajló reformfolyamatok“ következtében értek el. Arra azonban, hogy Pozsony térsége egy hasonló, dinamikusabb és ezáltal gyorsított fejlődési folyamatot – amely már körvonalazódik – indíthatna el, egyáltalán nem történik utalás.

A tervezési dokumentumokban csak elvétve találhatók arra vonatkozó konkrét javaslatok, hogy hogyan lehetne kezelni ezt a helyzetet. Alsó-Ausztria előrejelzése a kis és közepes vállalatok letelepedési előfeltételeinek megteremtéséről beszél, és külön megemlíti az üzemi és környezeti tanácsadást, valamint „a szomszédos külföldi országból származó ügyfelekre szakosodott szolgáltató és kereskedelmi üzemeket“. A KREK Auland Carnuntum hasonló megfontolásból, hogy ugyanis nem bérigényes üzemeket, hanem csak **specializált gazdasági kínálatot** kell kialakítani, a „... már rendelkezésre álló regionális szervezetek keleti kompetenciájának megteremtését és elmélyítését“ sürgeti egy határon átívelő impulzusközpont (GIZ) létrehozásával, „a keleti bővítés gazdasági esélyeinek kihasználására irányuló struktúrák megerősítése és továbbépítése érdekében“. A már 2002-ben létrejött, Bruck an der Leitha székhelyű GIZ Bruck/Leitha tehát csak közvetett jelentőséggel bír a tervezett térség szempontjából.

A tervezési dokumentumok kissé differenciáltabban látják a **mezőgazdaság** jövőbeli szerepének kérdését. A KREK Auland Carnuntum a fő és mellékfoglalkozású családi gazdaságok még mindig magas arányát említi, ami azt eredményezi, hogy „erős fenntartások vannak a gyors keleti nyitással és annak a mezőgazdasági struktúrára gyakorolt hatásaival szemben“. A KREK Donaustadt – Marchfeld Süd más helyen „virágzó mezőgazdaságról és ahhoz illeszkedő, jelentős kutatásról“ beszél. A „különösen természetes termelési feltételek, a viszonylag kedvező üzemméretek, valamint Bécs és Pozsony közelsége“ következtében „jelentős potenciálok állnak rendelkezésre az innovatív tartós értékesítési és gazdálkodási módok terén“. Ebben az az érdekes, hogy – az ipari gazdasághoz hasonlóan – itt is a minőségileg specializált, a közeli nagyvárosok ügyfeleire irányuló mezőgazdasági termékkínálat fejlesztésére helyeznek súlyt, melynek során ki kell használni a régió különleges erősségét, vagyis a már rendelkezésre álló mezőgazdasági kutatólétesítmények hálózatba kapcsolásának lehetőségét annak érdekében, hogy a konkurenciáképesség a keleti piacok teljes megnyitása után is megmaradjon.

A tervezési dokumentumok viszonylag egységesen pozitívan látják a **turizmus** és a **város közeli üdülőhelyek** fejlesztésének esélyeit. Saját területére vonatkozóan mind a KREK Auland Carnuntum, mind a KREK Donaustadt – Marchfeld Süd utal a különböző látványosságok, mint pl. nemzeti park, Carnuntum régészeti park, várak, parkkal rendelkező kastélyok, valamint kisebb kulturális látnivalók meglétére, továbbá a Bécsből, de Pozsonyból is jól elérhető bortermelő vidékekre, amelyek kedvező alapfeltételt jelentenek mindenekelőtt az egynapos turizmus számára.

Főként a régiók feletti szintre vonatkozó tervezési dokumentumokban bizonyos jelentőséggel bírnak a **forgalmi infrastruktúrára** vonatkozó megállapítások, melyekben a határon átvélő forgalmi infrastruktúra kérdésének is jelentőséget tulajdonítanak. Így Alsó-Ausztria előrejelzése ezzel kapcsolatban a „jelenlegi infrastruktúra a közös határtérség gazdasági fejlődését akadályozó szűk keresztmetszetének” elhárítását szorgalmazza. „Ennek során a határon átvélő forgalmi összeköttetések javításának (megszakadt vasútvonalak, March-átkelők helyreállítása)” van prioritása. A tervezett térségre vonatkozóan konkrétan a 2002-es törvény-kiegészítéssel együtt a szövetségi közúti törvénybe felvett, az A4-es autópályáról, Parndorftól Kittsee mellett az országhatárig vezető északkeleti A6-os autópálya (amely már 1999. óta elsőrendű főútvonalként szerepel a törvényben) bír kiemelkedő jelentőséggel.

Burgenland 2002-es komplett forgalmi koncepciója a tervezett térségre vonatkozóan csak a Parndorf – Kittsee – Pozsony (Petržalka) vasúti összeköttetéssel kapcsolatban foglal állást. Bírálja, hogy ez az összeköttetés „a nem kielégítő pozsonyi csatlakozás és a szlovák nemzetközi vasúthálózatba történő bekötés hiánya miatt nem jelent vonzó, a nemzetközileg szokásos standardnak megfelelő vasúti összeköttetést” és csak ezen hiányosságok megszüntetése után láthatna el „nemzetközi összekötő funkciót Burgenland számára”.

Ezekben a forgalmi infrastruktúrára vonatkozó megállapításokban az a különös, hogy számos tervezési dokumentum részletesen elemzi ugyan a forgalmi helyzet alakulását a keleti nyitás szemszögéből, ezzel kapcsolatban azonban csak nagyon kevés vagy egyáltalán semmilyen konkrét követelményt nem támasztanak. Annak problematikáját pedig, hogy Pozsony építkezési területe városi közlekedési hálózatával együtt néhány helyen egyre inkább az osztrák határ közvetlen közeléig terjed, egyetlen terv sem részletezi.

A **településstruktúra** fejlesztése tekintetében Alsó-Ausztria előrejelzése azon becslés következményeként, miszerint az elkövetkező 10-15 évben „a jóléti különbségek jelentős csökkenésére csak a lehető legkedvezőbb esetben lehet számítani”, viszonylag tömören megállapítja, hogy „a közeljövőben az osztrák határ túloldalán történő fejleményektől nem várható jelentős, a településstruktúra megváltoztatására irányuló nyomás”.

Mindenesetre a KREK Donaustadt – Marchfeld Süd a saját régióját két európai főváros közötti fekvése következtében „Közép-Európa jelentős fejlesztési területének” tartja és szorgalmazza, hogy „minden fejlesztési tendencia esetében ügyelni kell ... a regionális struktúrák megőrzésére, valamint a településfejlesztés ... összeegyeztethetőségére és a helyi struktúrákba történő beillesztésére.” Különösen „új feltárások esetében kell igen kompakt és a helységeket kímélő módon eljárni”.

Végül ezek a regionális és régiók feletti tervek több helyen is tartalmazzák a **szomszéd államokkal való szoros együttműködés** követelményét intézményi, gazdasági és szociokulturális területen.

Alsó-Ausztria előrejelzése a határon átívelő kooperáció erősítését szorgalmazza a következő (itt csak röviden említett) tevékenységek által:

- Határhoz közeli, ill. határon átívelő helyszínek létrehozása és kiépítése főleg kis és közepes vállalatok letelepedése érdekében,
- Határon átívelő hálózatok létrehozása a gazdasági kapcsolatok érdekében,
- Tematikus speciális turisztikai kínálat megteremtése,
- Kerékpáros, gyalogos és lovas úthálózat bővítése és határon átívelő összekapcsolása,
- A határon átívelő turisztikai együttműködés fokozása,
- A közös kultúrtörténeti örökség és a regionális sajátosságok megőrzése és gondozása,
- Pozitív gazdasági hatások elérése szoros szociokulturális együttműködéssel,
- Iskolai partnerkapcsolatok, diákcsera és a kelet-közép-európai nyelvek tanulásának támogatása,
- Határon átívelő továbbképzési és képesítési intézkedések támogatása.

A szomszédos régiókkal folytatandó együttműködés hasonló, bár általánosabban megfogalmazott követelményei a kistérségi fejlesztési koncepciókban is megtalálhatók.

Összegezve megállapítható, hogy az itt elemzett, rendelkezésre álló térségtervekből csak **igen kevés konkrét hatás, ill. követelmény** vonatkozik a jelen tanulmány által vizsgált tervezett térségre. Ilyen hatásokat, ill. követelményeket a forgalmi infrastruktúrára, ill. a településstruktúrára vonatkozó megállapítások tartalmazzák, (sajnos) nagyon csekély mennyiségben. Ez utóbbi esetben a változtatásra irányuló kisebb nyomás (Alsó-Ausztria előrejelzése szerint) az EU-hoz csatlakozó államok mentén fekvő más határtérségekre vonatkozóan biztosan beigazolódik, jelen tanulmány szerzőinek nézete szerint azonban a Pozsony közeli határtérségre legkésőbb Szlovákia schengeni szerződéshez történő csatlakozásától (előreláthatólag 2007. és 2010. között) kezdve, valószínűleg azonban már korábban (a szerződéshez történő csatlakozásra várva) nem lesz érvényes.

Mindenesetre nem szabad alábecsülni, hogy a tervezési dokumentumok egyes szakaspektusokra vonatkozó megállapításai – mégpedig viszonylag egybehangzóan – egyrészt jól jellemzik a tervezett térség jelentős, alapvető problémáit, másrészt egy stratégiai irányvonalat is kijelölnek, amelynek alapelvei a tervezett térség és annak további fejlesztése szempontjából jelentőséggel bírnak.

Meg kell azonban állapítani, hogy e tervezési dokumentumok a legmesszebbmenőkig – és teljesen érthető módon – osztrák szemszögből szemlélik a határtérséget. Így hiányzik például Pozsony jövőbeli szerepének és fejlesztésének valós és beható megvitatása, amely jelen tanulmány szerzőinek véleménye szerint döntő jelentőségű lesz a határtérség fejlődése szempontjából.

5.3 Jelentős problémák és fejlesztési trendek

A felmérés, a 2003.09.29-i Pama községben tartott 1. szakértői workshop és a 2003.10. 23-án Berg községben tartott 1. polgármesteri információs rendezvény eredményei alapján az alábbiakban részletezzük a szakértők és polgármesterek által jelentősnek tartott régiós témákat és problémaköröket.

Demográfiai fejlődés

Amint azt már a 4.1.2 fejezetben említettük, az utóbbi években a legtöbb osztrák határtelepülésen viszonylag jelentős volt a népességszaporulat. Mind a polgármesterek, mind a szakértők többször megjegyezték, hogy a határnyitásnak a lakosság számának további növekedése és ezzel együtt Pozsony határon túlra történő terjeszkedése lesz a következménye. Az ezzel együtt járó bevándorlás azonban megváltoztathatja a települések politikai struktúráit. Egyre több szlovák állampolgár telepedhet le Ausztriában és további következményként ott jelentheti be állandó lakhelyét. Az EU-jog szerint ezek a személyek Ausztriában helyhatósági szinten választásra jogosultak.

Építési területfejlesztés / ingatlanárak

A Pozsony peremén fekvő településeken a szlovák szakértők tájékoztatása szerint csak viszonylag kevés terület építési terület áll rendelkezésre. Pozsony legvonzóbb lakóterületei a Kárpátokban vannak, ahol a családi házas településforma dominál. A településfejlesztés további részei, mindenekelőtt a többemeletes lakóépületek jelenleg főleg Pozsony déli, határhoz közeli városrészeire koncentrálnak, itt a fejlesztést közvetlenül a határig tervezik.

A szakértők véleménye szerint, a földrajzi adottságok következtében, a schengeni szerződés hatályba lépése után Szlovákiában Pozsony terjeszkedésével kell számolni, főleg a Dunától délre fekvő osztrák települések irányában. A régió déli részén számos kisebb átjáró is megvalósítható Pozsony felé (jelenleg kis földutak). E helyzet következtében jelentős nyomás fog nehezedni mindenekelőtt azokra a településekre, amelyek határterülete viszonylag közel van Pozsony központjához, hogy ezeket a területeket építési területté nyilvánítsák.

A topográfiai adottságok alapján az osztrák határregió két részterületre osztható. A déli rész (Wolfsthalig) lényegesen hamarabb kerül fejlesztési nyomás alá, az északi részen (Marchfeld-községek) a topográfiai helyzet miatt (a March elválasztó hatása) először magasabb rendű úthálózat kiépítése szükséges. Ezen kívül a Pozsonyban folyó tervezések figyelembevétel abból lehet kiindulni, hogy az osztrák Marchfeld-községek inkább iparfejlesztéssel, a déli osztrák települések inkább lakásfejlesztéssel konfrontálódnak a szlovák oldalon.

Ausztriában építési terület csak 5-10 éves igényléssel utalható ki egy községnek. Kisebb kijelölésekhez az igénylést, nagyobb kijelölésekhez a gazdálkodási tervet is igazolni kell. Az építési területigényt a tartomány- és községfejlesztési célkitűzések határozzák meg. De hogyan változik az igény a határnyitás után? Amint azt a 4.2, valamint 5.2 fejezetben már említettük, a határnyitás aspektusa eddig alig jelent meg az osztrák települések helyi tervezési eszközei között. A megkérdezett települések közül csupán egyetlen említette meg röviden ezt a tényt helyi fejlesztési koncepciójában.

Lakáspiac / bérleti díjak

A bérleti díjak Pozsonyban részben már elérték, sőt meghaladták az osztrák szintet. Prof. Maros Finka szlovák szakértő tájékoztatása szerint pl. egy kétszobás lakás bérleti díja Pozsonyban átlagosan 8.000 korona (190 euró). A pozsonyi jövedelmi viszonyokhoz képest ezek a bérleti díjak túl magasak. Ezért valószínű, hogy a szlovák lakásépítő társaságok legkésőbb Szlovákia schengeni szerződéshez történő csatlakozása után Ausztriában is megkísérelnek lakóparkokat építeni. Ez a forgatókönyv igen valószínű, mivel az építési területek árai az osztrák településeken jelenleg lényegesen kedvezőbbek, mint Pozsonyban.

Üzemek letelepedése / ingázás

Az „elvándorlás csökkenése a határrégióból” elvárás a szakértők szerint előreláthatólag beigazolódik. Az „üzemek letelepedésének fokozódása” várakozást azonban meglehetősen szkeptikusan fogadták. A szakértői összejövetelen ismertetésre került egy, a 90-es évek közepén a szlovák-osztrák határon határ menti lakosok körében végzett felmérés (Fassmann tanulmány), melynek eredménye azt mutatta, hogy a megkérdezettek 40-50%-a egyetemi végzettségű és főleg Bécsbe ingáztak munkáért. Pozsony lakosságának magas képzettségi szintjét figyelembe véve (lásd 4.1.3 fejezet) az várható, hogy ezen munkaerő-kínálat iránt olyan vállalatok fognak érdeklődni, amelyeknek megfelelően kvalifikált munkaerőkre van szükségük és nagy valószínűséggel Bécs térségében vannak letelepedve. Fordítva nézve az a kérdés, hogy a viszonylag „olcsó” munkaerők iránt érdeklődő vállalatok az osztrák határközségben telepednek-e le, vagy rögtön a szlovák oldalon. Ez az osztrák határrégió települései számára azt jelenti, hogy a fokozott üzem-letelepedés esélye mindenképpen fennáll, de nem szabad túlértékelni. A szakértők véleménye az volt, hogy inkább Pozsony és Bécs közötti munkaerőcserére kerül sor és a régiónak meglehetősen bizonyossággal kell számolnia az ingázó tevékenység növekedésével.

A vitában felmerült az a kérdés is, hogy az osztrák határvidéki településeknek nem kellene-e átalakulniuk „klasszikus nagyváros környéki településekké”, melyek működési struktúrája inkább a nagyvárosi lakosság specifikus szükségleteinek kielégítésére (mint pl. „shopping”, üdülés, szórakozás stb.) irányul.

Forgalmi helyzet

A régió forgalmi helyzetének tematikáját egy saját „Település- és közlekedésfejlesztés, valamint azok hatásmechanizmusai regionális szervezeti modellje” kiegészítő modulban dolgoztuk fel. Ezért itt csupán azokat a témákat soroljuk fel, amelyek a szakértői és polgármesteri összejöveteleken szóba kerültek.

Az S7 meghosszabbítása Pozsonyig. A szlovák oldalon folyó telepítési tevékenység következtében 1994/95 óta a Wolfsthal - Petržalka közvetlen összeköttetés már nem lehetséges, a Berg község bevonásával létrehozható hurokszerű összeköttetést Herbert Hoffmann úr (Wolfsthal község polgármestere), Georg Hartl úr (Berg község polgármestere) és Olga Vrankova úrhölgy (szlovák szakértő, aki közreműködött a pozsonyi településfejlesztési tervezésben) tájékoztatása szerint mind osztrák, mind szlovák részről reálisnak és ésszerűnek értékelték.

A jelenlegi pályavezetés mindazonáltal Hainburgban „tűfokot” képez és ezen a területen nem tesz lehetővé többvágányú kiépítést. Vannak viszont megoldási javaslatok, amelyek azonban igen magas költséggel járnak (alagútépítés).

Érdekes a szlovák szakértők közlése, miszerint Pozsony egy gyorsvasúti gyűrű (Marcheggen, Pozsonyon és Bruck/Leitha-n keresztül) megépítését várja, hogy az S7 csatlakozással együtt összesen három vasúti összeköttetés legyen Ausztriával.

A hiányzó autópálya-csatlakozás az osztrák oldalon állandó viták keresztüzében áll, mivel a szlovák oldalon már a határig ér az autópálya. Az osztrák polgármesterek folyamatosan kritizálják, hogy az autópálya-csatlakozás hiánya miatt még nem kezdődött meg az üzemek élénk letelepedése osztrák területen.

Hosszú távra tekintve a szakértők szerint mindenképpen reális, hogy a határon átívelő településfejlesztés figyelembevételével az osztrák területeket bekapcsolják Pozsony küzüti forgalmi hálózatába, tehát a szlovák városi buszvonalakat az osztrák településekig vezessék.

Hiányos információcsere

A felmérésből világosan kiderült, hogy az Ausztria és Szlovákia közötti információcsere nem működik optimálisan. Az információcsere fogalmát egyébként a legtöbb megkérdezett túl absztrakt módon látja. Ez megmagyarázza, hogy a felmérés szerint miért csak néhány polgármester érdeklődik iránta. Amint azonban az információcsere konkrét projektekre vonatkozik, igen élénk az érdeklődés. A potenciális témák (pl. kerékpárutak) megjelölése tehát mind az információcsere, mind további következményként a határon átívelő kooperációs tevékenység szempontjából igen hasznos lenne. Elvértve léteznek már célhoz kötött kooperációk – pl. a turizmus területén a határon átívelő borútvonal. Ausztrián belül tartományi szinten a PGO platformon keresztül, községi szinten főleg a kommunális határfórumon keresztül működik az információcsere (itt azonban osztrák részről csak a burgenlandi községek, valamint néhány szlovák község és Pozsony városrészei, valamint néhány magyar község érintett).

A régió osztrák és szlovák szakértőivel, valamint kerületi polgármestereivel folytatott egyéni beszélgetések során megállapítottuk, hogy az informáltságnak javulnia kell. A 23. táblázatból kiderül, hogyan képzeli el az osztrák szakértők a helyzet javítását.

23. táblázat: Az informáltság javítása az osztrák szakértők szemszögéből (résztevők száma / n = 5)

3/5	Megfelelő platformok létrehozása helyhatósági, regionális és tartományi szinten
2/5	Fokozott információcsere projektkirándulások, kétnyelvű projektinformációk, stb. segítségével
1/5	Közvetlen kapcsolat
1/5	Nyelvi akadályok elhárítása

Forrás: Szakértők körében végzett felmérésből származó információ, 2003. augusztus

A felmérés során az osztrák polgármesterek 40%-a kijelentette, hogy jelenlegi informáltsága nem kielégítő. A konkrét projektekről folyó vitában mindenesetre kiderült, hogy néhány polgármester kevés információval rendelkezik arról, hogy valójában mi történik a határ túloldalán. Ez onnan is tudható, hogy a határnyitás témájának beható megtárgyalása csak nemrég történt meg. Itt mindképpen cselekvésre van szükség, mivel a határ végleges megnyitása Ausztria szomszédainak az évtized második felében a schengeni szerződéshez történő csatlakozásával hamarosan bekövetkezik és további következményként a határ de facto nem fog létezni. A 24. táblázat arról tájékoztat, hogyan képzeli el az osztrák polgármesterek fennmaradó 60%-a az informáltság javítását.

24. táblázat: Az informáltság javítása az osztrák polgármesterek szemszögéből (résztevők száma / n = 10)

3/10	Megfelelő platformok létrehozása helyhatósági, regionális és tartományi szinten
2/10	Közvetlen kapcsolat
1/10	Nyelvi akadályok elhárítása

Forrás: Polgármesterek körében végzett felmérésből származó információk, 2003. augusztus

A megkérdezett szlovák kerületi polgármesterek csupán 25%-a jelentette ki, hogy a jelenlegi informáltság megfelelő. A 25. táblázat azt ábrázolja, hogyan képzeli el a fennmaradó 75% az informáltság javítását.

25. táblázat: Az informáltság javítása a szlovák kerületi polgármesterek szemszögéből (résztevők száma / n = 12)

4/12	Gyors döntési segédletként Internet platform, amely háttér-információkat szolgáltat. „Valóságszűrő”.
3/12	Közvetlen kapcsolat, informális polgármester-találkozók
1/12	Kétnyelvű projektinformációk

Forrás: A kerületi polgármesterek körében végzett felmérésből származó információk, 2003. augusztus

Hiányzó közös stratégia

Az osztrák és a szlovák (kerületi) polgármesterek alapvetően tudatában vannak a közös stratégia szükségességének. E közös stratégia kialakítása az ő szempontjukból abszolút szükséges, mert az közös gondolkodásmóddá alakítja át az Ausztria és Szlovákia, valamint az osztrák települések közötti konkurens viszonyt. A határnyitás várhatóan sok pozitív impulzust hoz majd a régiónak, ehhez azonban a határon átvívelő keretfeltételek megteremtése szükséges.

Specifikus probléma – különleges hulladék depónia

A szakértők és a polgármesterek a régió specifikus problémájaként Berg község különleges hulladék depóniáját nevezték meg. Amint azt már a 4.3 fejezetben ismertettük, ez a Berg községben található depónia egy 500.000 tonna különleges hulladék földalatti kavernákban történő elhelyezésére szolgáló végleges tároló. A depónia helyszínének megválasztása tipikus példa arra, hogy csak osztrák szempontokat figyelembe véve egy „messze, az országhatárnál” lévő helyszínt jelöltek ki anélkül, hogy gondoltak volna arra, hogy ezzel tulajdonképpen egy nagyváros (Pozsony) központjához viszonylag közel lévő helyszínt választottak, ami az osztrák városok ilyen közelségében teljesen elfogadhatatlan lenne.

5.4 A KOBRA szempontjából lényeges projektek a „Regionális tényfelmérés 2. rész, Kiindulási helyzet megítélése és értékelése, a Jordes+ projekt országjelentése Ausztriáról” anyagból

A 27. táblázat olyan kiválasztott projekteket tartalmaz a „Regionális tényfelmérés 2. rész, Kiindulási helyzet megítélése és értékelése, ország-jelentés Ausztriáról (nyers tervezet)” anyagból, amelyek a KOBRA-projektterületre vonatkoznak, ill. a projektterületre hatással lehetnek.

A Hainburgban megtartott második nemzetközi szakértői workshopon, a jelen lévő szakértőkkel közösen, a kiválasztott projektek jelen tanulmány tervezési területére vonatkozó relevanciája került megvitatásra. Ezen eljárás módja célja az volt, hogy a projektlista alapján kiszűrjünk egy olyan projektet, amely a KOBRA-projektterület stratégiai vezérprojektjeként szolgálhat. A vita során azonban kiderült, hogy ezt a kritériumot egyetlen projekt sem teljesíti maradéktalanul. A 27. táblázat „megjegyzés” rovatában ezért csak rövid ismertetésben foglaljuk össze a vita legfontosabb megállapításait.

Megjegyzendő az is, hogy a korábban említett Regionális tényfelmérés 2. rész (nyers tervezet) rendelkezésre álló információi alapján történő projektkategorizálás a tervezett térség problematikája szempontjából nem mindig volt követhető.

26. táblázat: jelmagyarázat a 27. táblázathoz

Jordes+ kategória	Karakterisztika
1	A regionális fejlesztésre negatív hatású projektek, de nagy megvalósítási esély, ill. negatív megvalósítási esély. Ezek a projektek / tervek / érdekek nem érdemelnek további figyelmet és a JORDES+-ban nem játszanak szerepet.
2	A regionális fejlesztésre semleges hatású projektek és különböző megvalósítási esélyek
3	A regionális fejlesztésre pozitív hatású projektek és nagy megvalósítási esély. Elvileg ezek a projektek képezik a JORDES+ jövőbeli keretfeltételeit . Ezen projektek megvalósítása már el van határozva, ill. finanszírozásuk biztosítva van.
4	A regionális fejlesztésre pozitív hatású projektek, de semleges vagy negatív megvalósítási esély. Ezek a projektek képezik a JORDES+ cselekvési mozgásterét . Ezen tervek esetében kooperációra és cselekvésre van szükség.
5	Az egyes tartományok értékelése eltérő.

Forrás: Jordes+ jelentés –Regionális tényfelmérés nyers tervezete – 2. rész; kiindulási helyzet megítélése és értékelése; „Ország-jelentés Ausztriáról”, 2003. július

27. táblázat: A KOBRA szempontjából lényeges Jordes+ projektek

A KOBRA szempontjából lényeges Jordes+ projektek	A projekt rövid jellemzése	JORDES+ kategória	A tervezett térség jelentőségére vonatkozó megjegyzés
24. számú projektelképzelés– null-gyűrű kiépítése Pozsony körül	Elkerülő gyorsforgalmi (ill. autópálya) kategóriájú út Pozsony körül két csatlakozással Ausztriához (Kittsee, Marchegg), teljes hossz Szlovákiában kb. 46 km.	3	A projekt megvalósítása igen reális, de csak 2011. után. Ezzel kapcsolatban már készült egy tanulmány.
37. számú projektelképzelés– March – Donau kerékpáros kirándulót csatlakozással az osztrák oldalhoz	A nemzetközi Duna kerékpáros kirándulót bal ágának befejezése a következő részterületeken: államhatár Devínska Nová Ves – Marchegg és Devín – Pozsony.	3	Ez a projekt a megvalósítás végső szakaszában van. A kerékpárút már hiánytalanul rendelkezésre áll, jelenleg hiányzik még az út mentén a megfelelő infrastruktúra.

V17 – Marcheggi elágazás S80/R80	A keleti Bécs – Marchegg – Devínska Nová Ves – Pozsony (R 80) szakasz marcheggi elágazása. A marcheggi elágazás villamosítása, mint a legrövidebb összeköttetés Bécs és Pozsony között.	4	A tervezett nyomvonal igen vonzó, különösen Bécs bekapcsolása (U3), jelenleg azonban még különböző egyéb infrastrukturális létesítmények hiányoznak (mint pl. P&R Marcheggben)
V3 – Spange A4 – Kittsee/A6 északkeleti autópálya	Összekötő szakasz a parndorfi A4/A6 csomópont és Kittsee határátkelő között csatlakozásokkal Potzneusiedlben, Gattendorfban és Kittseeben.	3	Az A6 tervezett csatlakozási helyei segítségével a régió jobban feltárható.
V19 - Wolfsthal – Kittsee – Pozsony / pozsonyi vasút összeköttetés	A 2. világháború után megszakadt vasúti összeköttetés felélesztése Wolfsthal és Pozsony között; a határon átvélő ingázó forgalom növekedése miatt megfontolás tárgyát képezi egy új egyvágányú villamosított vonal a Wolfsthal – Kittsee szakaszon; ezeket Alsó-Ausztria tartományi forgalmi koncepciója hosszú távú előkészületi intézkedésként tartalmazza.	4	Ez a projekt vitatott, azonban alapvetően támogatják. A projekt főleg a Pozsony környéki osztrák települések számára jelentene jó helyi tömegközlekedési megoldást.
V20 – Bécs-Pozsony gyorsvasúti gyűrű, a keleti vonal északi és déli elágazása	A Bécs és Pozsony/Petržalka közötti keleti vonal északi és déli elágazásának vonzóvá tétele és kiépítése.	4	Ez a projekt tervezési stádiumban van. A projekt főleg a Pozsony környéki osztrák települések számára jelentene jó helyi tömegközlekedési megoldást.
39. számú érdek – teherbíró tömegközlekedési vágányrendszer Pozsonyban és a pozsonyi régióban, a 9. számú Pozsonyi gyorsvasút M.R. Stefanik repülőtér – Pozsony UNS – Petržalka – Pandorf – Bécs Schwechati repülőtér – Bécs közötti projektelképzelés el összefüggésben	Teherbíró tömegközlekedési rendszer kiépítése a Bécs / Schwechati repülőtér és Pozsony között.	3	Ez a projekt az egész régió számára különösen fontos, mivel a Bécs / Schwechati és a pozsonyi repülőtér közötti összeköttetés megteremtését célozza. A tervezett térség szempontjából csak alárendelt jelentősége van.
Határon átvélő közlekedési szövetség	Ausztria, Szlovákia és Magyarország különböző közlekedési szövetségei között.	4	A Pozsony környéki osztrák települések élénk érdeklődéssel fogadják ezt a projektet.

Marchfeld jövőbeli fejlesztése	A két metropolisz közötti erőterben fekvő, jellemzően mezőgazdasági marchfeldi térség fejlesztési irányvonala (olyan mezőgazdasági jellegű térség, amely a jövőben a közlekedési projektek és a településfejlesztés nyomása alá kerül; Marchfeld ma még fel nem szabdaltsa szabad térségeinek felosztása a településfejlesztés dinamizálásával és további utakkal).	4	Ez a projekt keretkonceptiót jelent Marchfeld számára. A cél közös ötletek kialakítása és megvalósítása a jövőbeli fejlesztés érdekében.
Modellpéldák folyamatos településfejlesztés keretében	Ökológiai és gazdasági koncepciók fejlesztése, esetleg stratégiai környezet-összeférhetőségi vizsgálat is.	2	Az ilyen modelltervek elvileg üdvözlendők.
Eurovalley	A térségi potenciál értékelése a Pozsony – Malacky régió terciális magjának meglévő gazdasági alapjához kapcsolódva.	3	Az Eurovalley egy ipari, tudományos és gazdasági park (méret: 1.300 ha). A projekt két lépcsőben kerül megvalósításra. Indirekt módon valószínűleg hátráltatni, ill. befolyásolni fogja az osztrák oldal iparterületeinek fejlesztését.
Pozsony – délnyugati fejlesztési terület (az autópálya és az osztrák határ között)	A fejlesztés Pozsony fejlesztési stratégiájának része, a részletesebb városépítési tanulmányok elkészültek, a Jarovce – Kittsee tudományos-műszaki park lokalizálása.	3	A határon átvívelő Jarovce – Kittsee tudományos park nem valósul meg. Kittseeben már van egy gazdasági park, amely azonban nem határon átvívelő.
Jarovce-Kittsee ipari és tudományos-műszaki park	Jarovce – Kittsee – ipari park tanulmány (Phare 1998 programok No. SR 9522.02.01, No. 03 projekt), meglévő határon átvívelő együttműködés.	4	Ez a projekt már nem aktuális. Jelenleg Szlovákia részéről az Eurovalley projektnek van a legmagasabb prioritása.
Szlovákia, Magyarország és Ausztria közös településfejlesztési, település- és várostervezési tevékenysége	A hasznosítások egyeztetése a határ közvetlen körzetében és a konkurens hasznosítások elkerülése a határkörzetben.	1	Az ilyen eljárásmod a Pozsony környéki osztrák települések elemi érdeke.
Közös térségtervezési portál létrehozása a trilaterális térségben	A trilaterális térségben folyó közös, sokéves tervezés szakfórumának informatív támogatása.	3	Az információcsere javításához jobban egymáshoz hangolt térségfejlesztés szükséges. Ezért az információcserét segítő tevékenységek elvben pozitívan értékelendők.
Grüne Mitte	Lásd a saját modult	3	Lásd a saját modult

Kulturális útvonal a Duna mentén	A Duna-térség határon átvívelő (tovább)fejlesztése, hogy a világ is tudomást szerezzen róla; a Duna kulturális sokszínűségének felhasználása gazdasági tényezőként, a régió pozitív fejlődésének motorjaként, valamint a nemzetek közötti kooperáció kiindulási pontjaként;	3	A kulturális útvonal nem egy projekt, hanem egy program, melynek célja mindenekelőtt a régió turisztikai továbbfejlesztése, így a tervezett térség szempontjából jelentőséggel bír.
Új határátkelőhely Devínska Nová Ves – Marchegg között		3	Ez a projekt megvalósítási szakaszban van. Fontos projektről van szó, amely a környező osztrák településeket jobban Pozsonyhoz köti, ezért általánosságban üdvözlendő.

Forrás: Jordes+ jelentés –Regionális tényfelmérés nyers tervezete – 2. rész; kiindulási helyzet megítélése és értékelése; „Ország-jelentés Ausztriáról”, 2003. július, válogatás, megjegyzések a második KOBRA-szakértői workshop alapján

6. Iránymutató közép- és hosszú távú fejlesztési elképzelések

A **Szlovák Köztársaság** 2004-ben történő **csatlakozása az Európai Unióhoz** – a csatlakozási szerződésben található átmeneti rendelkezések figyelembevételével is – viszonylag rövid távon mindenekelőtt Ausztria és a Szlovák Köztársaság közötti **gazdasági kapcsolatok könnyítését** (a gazdasági kapcsolatok számos könnyítése már az Európai Egyezményben megtörtént, amelyet Szlovákia a 90-es években kötött meg az EU-val) és ennek következtében a **határon átvívelő teherforgalom könnyítését** is maga után vonja. A **személyforgalomban** az elkövetkező években fennmaradó jelenlegi schengeni külső határ viszont **bizonyos akadályt** jelent a kétoldalú kapcsolatokra és ezáltal a KOBRA – tervezési terület határtelepülései és a szlovák főváros, Pozsony közötti kapcsolatokra nézve.

Csak a **Szlovák Köztársaság schengeni szerződéshez történő csatlakozásával**, amely a jelenlegi elképzelések szerint még az évtized végén megtörténhet, lehet olyan valóban **nyitott határról** beszélni, amelyen akadálytalanul lehet átkelni.

Legkésőbb ebben az időpontban jut teljes mértékben érvényre a jelenlegi határtelepülések jövőbeli „Pozsony környéki település” szerepe az összes várható **eséllyel és következménnyel** együtt. Számolni lehet azonban azzal, hogy néhány várt fejlesztés már korábban – amint a Szlovák Köztársaság schengeni szerződéshez történő csatlakozásának konkrét időpontja ismertté válik, mindenképpen – megkezdődik.

Ez azt jelenti, hogy a jövőbeli fejlődés előreláthatólag **két szakaszban** fog lezajlani. Az első, kb. 4-6 éves szakaszban, amely a teljes határnyitás **előkészületi szakaszának** tekinthető és egy ezt követő második szakaszban, amelyben a határ lényegében csak jogi-adminisztratív funkciót tölt be. Ezzel megkezdődhet a pozsonyi **agglomeráció** és egyúttal az egész Bécs – Pozsony – Győr régió **teljes fejlesztése**.

Így a kétfázisú fejlesztés aspektusából kell szemlélni és megfogalmazni a tervezett térség iránymutató elképzeléseit is. Ezért a következő 6.1 fejezetben egyrészt olyan általános, a teljes határnyitásra irányuló célkitűzéseket fogalmazunk meg, amelyek célfunkcióit természetesen már most is figyelembe kell venni. Másrészt néhány olyan célt is megfogalmazunk, amelyekre mindenekelőtt rövidtávon, a fent említett előkészületi szakaszban kell törekedni. A súlyponti intézkedések és a stratégiai projektek (6.2 fejezet) esetében viszont csak hivatkoztunk az „előkészületi szakaszra”, tehát csak a jövőbeli fejlesztésekre történő előkészületek szempontjából „elsőrendű fontosságú” dolgokra mutatunk rá, mivel ezzel mindenekelőtt a koncepciók szakaszából a megvalósítási szakaszba való átmenet jelzése és a tervezés új orientációja elfogadottságának növelése a célunk.

6.1 A határrégióra vonatkozó célkitűzések

A Pozsony térségében lévő osztrák települések egyre inkább a **Pozsony városát övező település jellegét öltik**. A környező osztrák településeknek tehát arra kell törekedniük, hogy a lehető legjobban felkészüljenek erre az új helyzetre. Ez az előkészületi folyamat legkésőbb a Szlovák Köztársaság schengeni csatlakozásával zárul le. A településeknek addigra **világos célkitűzéseket** kell kidolgozniuk arra vonatkozóan, hogy **milyen szerepet / funkciót kívánnak betölteni Pozsony agglomerációjában**.

A **Dunától északra fekvő** osztrák településeket ez a folyamat **kevésbé fogja érinteni**, mint a Dunától délre fekvőket. A Duna és a March erős térbeli akadályt képez, ráadásul Pozsonytól északra inkább **lineáris növekedéssel** kell számolni a forgalmi tengelyek mentén. Délen viszont **Pozsony területi terjeszkedése** várható. Ez különösen a **Pozsony központjához közeli** Berg, Wolfsthal és Kittsee **községeket** fogja érinteni. Az, hogy ez a folyamat milyen gyorsan megy végbe, nehezen látható előre. A jövőben ezek a települések mindenesetre **térbeli egységet fognak képezni Pozsony városával**. Az alábbiakban megfogalmazzuk és megindokoljuk a határrégió jövőbeli fejlesztési célkitűzéseit, melynek során különbséget teszünk **általános célkitűzések (GZ)** és **sürgős célkitűzések (VZ)** között. Ez utóbbiak esetében már most sürgősen törekedni kell a megvalósításra. Ez különösen a korábban már említett, Pozsony központjához közeli Berg, Wolfsthal és Kittsee településekre érvényes.

A **sürgős célkitűzésekhez** a 6.2 fejezetben olyan súlyponti intézkedéseket javasolunk, amelyekkel a megvalósítási szakasz elkezdhető.

Általános célkitűzések (GZ):

1. általános célkitűzés: Az átalakulási folyamat esélyként történő felfogása

Azt a célt kell kitűzni, hogy a környező osztrák települések a várt átalakulási folyamatra esélyként tekintsenek. Ez elvileg új kialakítási perspektívákat tesz lehetővé. Ezért a cél az kell, hogy legyen, hogy ezeket az új perspektívákat a város környéki régió érdekében aktívan alakítsák ki.

Indoklás: A Pozsony környéki települések „tekintete” túlnyomórészt még mindig Bécsre irányul. Az EU keleti bővítése az azzal járó esélyekkel együtt a szükséges mértékben még nem jutott el a helyhatósági politika tudatába. A környező településeknek ezért először „meg kell fordulniuk és „tekintetüket” Pozsonyra kell irányítaniuk. Az ennek következtében adódó esélyek (és veszélyek) csak ezt követően érzékelhetők.

2. általános célkitűzés: Kulturális és ökológiai minőségek előtérbe helyezése

Azt a célt kell kitűzni, hogy az átalakítási folyamatot elsősorban az egyedi, helyi kötődésű és nem minden további nélkül reprodukálható tulajdonságok és minőségek, mint pl. kulturális gazdagság és a táj szépsége, figyelembevételével alakítsák ki.

Indoklás: Ezek a tulajdonságok és minőségek a legfontosabb fejlesztési előfeltételek közé tartoznak, mivel jelentős gazdasági vonzerőkké válnak. A kulturális és ökológiai minőségek a jövőben döntő jelentőségű gazdasági tényezőt képviselnek, mégpedig olyan mértékben, ahogy a „kemény” infrastruktúrák, például a jó forgalomfeltárás vagy a teljesítőképes kommunikációs összeköttetések mindenhol többé-kevésbé rendelkezésre állnak.

3. általános célkitűzés: identitások (tovább)fejlesztése

A „decentralizált koncentráció” értelmében olyan identitásokat kell kialakítani, amelyek „saját karakterrel” rendelkeznek és kívülről jól felismerhetők, valamint különböző népességcsoportoknak kínálnak hazát. El kell gondolkodni azon, hogyan lehet megőrizni, ill. továbbfejleszteni a környező osztrák települések identitását.

Indoklás: A környező osztrák települések meglévő identitásait a jövőben Pozsony közelsége erősen befolyásolni fogja. Ezért különösen a Pozsony központjához közel fekvő településeknek ebből a helyzetből kiindulva kell funkciójukat és szerepüket újradefiniálniuk és megvalósítási stratégiákat kialakítaniuk.

4. általános célkitűzés: Területet kell biztosítani a jövő számára

Azt a célt kell kitűzni, hogy a területeket a beépítéstől megóvják, tartósan biztosítsák (fontos mezőgazdasági területek, ökológiaileg értékes területek ...). A megfelelő teljesítőképeségű értékes szabad térségeket biztosítani kell a természet és az ember, a városökológia, valamint a szabad térrel kapcsolatos hasznosítások számára (szabadidő, üdülés stb.) pl. tengely-gyűrű rendszerekben és/vagy hálózati modellekben.

Indoklás: A Pozsony környéki osztrák településeknek a jövőben fokozott települési nyomással kell számolniuk. Míg az elmúlt évtizedeket inkább a zsugorodási folyamatok jellemezték, most belátható időn belül dinamikus növekedési folyamatokra lehet számítani. A környező települések messzemenően nincsenek felkészülve erre a növekedésre és nem tudtak tapasztalatokat gyűjteni kezeléséről. Ezért a csak nehezen visszafordítható hibás fejlesztések megelőzése érdekében ki kell alakítani a területet biztosító stratégiákat.

5. általános célkitűzés: helyszín tervének hozzáillesztése az új gazdasági helyzethez

A cél egy fokozottan a városi lakosság szükségleteire reagáló gazdasági helyszín megtervezése a környező településeken. Ide tartozik a mezőgazdasági szektor is. Törekedni kell arra, hogy a regionálisan megtermelt mezőgazdasági termékek felvevőpiaca egyre jobban kiterjedjen Pozsony városára.

Azt is célként kell kitűzni, hogy a régióban már rendelkezésre álló mezőgazdasági kutatólétesítmények fokozottabban kerüljenek kapcsolatba Pozsony kutatási és oktatási rendszerével. Ezt a folyamatos innovatív értékesítési és gazdálkodásmódok szempontjából jelentős potenciált fokozottan kell hasznosítani.

Az is cél, hogy a környező települések különösen a szabadidő- és üdülési szektorban a városi lakosság specifikus keresletét célcsoportra szabott kínálattal elégítsék ki.

Indoklás: Pozsony egyre inkább befolyásolni fogja a környező osztrák települések gazdasági struktúráját. Pozsony lesz a környező települések számára a „gazdasági piac”, amelyhez igazodniuk kell. Ezért következetesen alkalmazkodniuk kell ehhez az új helyzethez és saját érdekükben offenzívan ki kell szolgálniuk az új piacot.

6. általános célkitűzés: Tartós és integrált közlekedési megoldások kifejlesztése

A cél a közlekedés tartós és integrált megoldása Pozsony környéke számára az osztrák települések bevonásával. Különösen Pozsony tömegközlekedési vonalait kell kiterjeszteni osztrák területre. Ugyanakkor a motorizált egyéni közlekedéshez is meg kell teremteni a teljesítőképes infrastruktúrákat a környező települések Pozsonnyal történő összekapcsolása érdekében.

Indoklás: A „vasfüggöny” következtében nem lehetett olyan forgalmi infrastruktúrát kialakítani, amely a környező osztrák településeket összekötötte volna Pozsonnyal. Ezért a jelenlegi forgalmi infrastruktúra teljesen alkalmatlan a város és környéke közötti „normális” interakciók megoldására. A bizonyosan növekvő motorizált egyéni közlekedés a környező osztrák településekre gyakorolt negatív hatásait a lehető legalacsonyabb szinten kell tartani. A Pozsony környéki osztrák települések más város környéki településekhez képest viszonylag kedvező helyzetben vannak. Tanulhatnak mások hasonló helyzetben szerzett tapasztalataiból és egy jövőbe mutató közlekedési infrastruktúrát építhetnek ki. Feltéve, hogy már most keresik a tartós és integrált közlekedési megoldásokat.

Sürgős célkitűzések (VZ)

Olyan célkitűzések, melyek megvalósítására már most sürgősen törekedni kell.

1. sürgős célkitűzés: építési területigény újraértékelése

Azt a célt kell kitűzni, hogy környező települések területkijelölése a jövőbeli építési területigényhez igazodjon. Ezért az építési területigényt ebből a helyzetből kiindulva kell újraértékelni és a terület tartós fejlesztéséről megfelelően kell gondoskodni.

Indoklás: A településeken pillanatnyilag rendelkezésre álló építési területigény számítások (amennyiben egyáltalán vannak) még nem reagálnak az EU-bővítésre. Ezért a Pozsony közelében fekvő osztrák településeknek hangsúlyozottan számolniuk kell a településekre nehezedő várható nyomással, és újra kell értékelniük az építési területigényt. Amennyiben ez nem történik meg, visszafordíthatatlan hibás fejlesztésekkel kell számolni.

2. sürgős célkitűzés: a települések meglévő arculatának védelme

Az a cél, hogy a környező osztrák települések a lehető legjobban védjék meg meglévő arculatukat.

Indoklás: A település arculata jelentős hozzájárulás a községhatárokon belüli felismerhető identitáshoz. Az identitás hozzárendel, és ennek következtében hovatartozást és együttlétet teremt, ez teszi a települést összetéveszthetetlenné. Biztos, hogy a települések arculata változik az évtizedek, ill. évszázadok folyamán. Ez természetes folyamat, melynek során az identitások is változnak. Amennyiben azonban a település arculatának változása túl gyors, az identitás nem tud vele együtt fejlődni. Viszonylag jelentéktelen térségek keletkeznek, amelyeknek nincs saját nevük, kívülről nem ismerhetők fel és történelmük nem tükröződik a kollektív tapasztalatokban és általánosan elfogadott szimbólumokban. A környező osztrák települések várható dinamikus fejlődése következtében a települések arculata védelmének különleges jelentősége van.

3. sürgős célkitűzés: kommunális szint fölötti kooperációs formák (tovább)fejlesztése

A cél olyan kommunális szint fölötti hatékony kooperációs formák kialakítása, amelyek alkalmasak a Pozsony város környéki régió partneri fejlesztési kérdéseinek megoldására.

Indoklás: A város környéki régiók fejlesztését célzó cselekvési kezdeményezések csak akkor lesznek eredményesek, ha a kommunális szint fölött és a közvetlenül érintettek részvételével fejlesztik és valósítják meg azokat. Ehhez a helyhatóságok közötti fokozott együttműködés – például céltársulásokban – éppúgy alkalmas, mint az „erős regionális tervezés”. Különösen egy olyan város környéki régióban, amely két államra és Ausztriában két szövetségi tartományra terjed ki, nélkülözhetetlen egy hatékony kooperációs forma (tovább)fejlesztése. A konkrét esetben mindenképpen lehet építeni a már meglévő kooperációra.

6.2 Súlyponti intézkedések és stratégiai projektek

A következőkben felsorolt súlyponti intézkedések, ill. projektek három **témakörbe** vannak besorolva, amelyek a már korábban említett, a koncepció szakaszából a megvalósítási szakaszba történő átmenet jelzése és az új tervezésorientáció elfogadottságának növelésére való alkalmasság szempontjai alapján lettek kiválasztva. Ezen intézkedések, ill. projektek megvalósítása érdekében a kiválasztással utalunk azonban a fent említett, a teljes határnyitásig és az azután adódó új kiindulási helyzetig tartó „előkészületi szakasz” megfelelő kihasználásának **sürgősségére** is.

• Súlyponti intézkedések – infrastruktúra

Mivel az infrastrukturális projekteknek viszonylag hosszú az előkészületi szakaszuk, a várható fejlesztések figyelembevételével viszonylag gyorsan kell elkezdni a megfelelő tervezéseket, ill. azok megvalósítását. Az **egyéni közlekedés** tekintetében jelenleg néhány projekt már tervezés, ill. építés alatt áll, így az **A6 autópálya-összeköttetés** az A4-es keleti autópályától Pozsonyba (Spange Kittsee) és a két **hídprojekt a March fölött** Angernnél és Marchegg-nél. Ez utóbbi esetében azonban az építés minőségével, a jelenleg vitatott esetleges forgalomkorlátozásokkal és a fölérendelt úthálózatba történő bekötéssel (elkerülő utak) kapcsolatban Ausztriában még egy sor kérdés nyitott, így nem tudni, hogy mennyire lesznek megfelelőek a jövőben várható forgalmi terheléshez.

A **tömegközlekedési** projektek ezzel szemben jelenleg még csak megvitatás alatt állnak. Pozsony részéről jelenleg egyaránt szorgalmazzák a vasúti összeköttetések kiépítését Marchfelden és Bruck/Leithán keresztül Bécs irányában (gyorsvasúti gyűrű) és az új gyorsforgalmi csatlakozást Petrzalka vasútállomástól az S7-hez Wolfsthalnál. Petrzalka a központhoz és a főpályaudvarhoz történő csatlakozásának javítása érdekében a szlovák szakértők közlése szerint előreláthatólag már a következő években egy **új villamos-összeköttetést**, ezenkívül a főpályaudvar és Petrzalka vasútállomás között meglévő vasúti összeköttetésben egy **új megállót** létesítenek a Dunától délre, de viszonylag közel a központhoz.

Itt jegyezzük meg, hogy a meglévő északi és déli vasúti összeköttetések kiépítéséről folyó viták (és tanulmányok), de az S7 Pozsonyhoz történő lehetséges csatlakozása is, jelenleg messzemenően **csak a Pozsony és Bécs közötti összeköttetés aspektusából** szemlélhető. Ezek a szakaszok azonban valójában előreláthatólag sokkal nagyobb jelentőségűek, mint (osztrák oldalon) a „**jövőbeli**” **városkörnyék** tömegközlekedésének **csatlakoztatása Pozsony városhoz**. Ezért az is várható, hogy pl. a Pozsony közvetlen környezetében lévő részzszakaszokon lényegesen nagyobb ütemfrekvencia válik szükségessé, mind a „fennmaradó”, Bécsig terjedő részzszakaszokon. Pontosan ez az, amit az értékelések és a mindenkori kiépítési tervezések során figyelembe kell venni.

A teljes határnyitás fázisában a településekre nehezedő várható nyomás legalább néhány, a központhoz viszonylag közel fekvő osztrák településen a környező településekbe vezető **városi autóbuszvonalak meghosszabbítását** fogja eredményezni. Ez a Pozsony és a környező osztrák települések közötti közsíki utak összekapcsolását is jelenti (a településfejlesztési tervezésben már most szükséges területbiztosítással együtt). Ebben a fejezetben ugyan nem részletezzük ezt a fázist, az „előkészületi szakasz” érdekében mégis fel kell hívnunk a figyelmet arra, hogy már most el kell gondolkodni Pozsony és környéke **közlekedési szervezetének** kialakításáról, vagy Pozsony az osztrák oldalon meglévő közlekedési szervezetbe történő bevonásáról és az első előkészítő lépések megtételéről.

Tudatában kell lenni annak, hogy csak ezekkel az előkészítő tömegközlekedés-fejlesztési tervezésekkel és intézkedésekkel lehet a **városkörnyék** – jelen esetben mindenekelőtt a Pozsony környéki osztrák területek – **egyéni közlekedéstől való teljes függőségének** klasszikus negatív agglomerációs jelensége **ellenében hatni**.

- **Súlyponti intézkedések – a helyi térségtervezés keretfeltételei**

Amennyiben abból indulunk ki – márpedig ez jelen tanulmány egyik alapvető feltételezése –, hogy **Pozsony város településfejlesztése** legkésőbb a teljes határnyitáskor fokozatosan az **osztrák települések felé is fog terjeszkedni**, akkor sürgősen szükséges, hogy az érintett osztrák települések helyi térségtervezésük tekintetében már az „előkészületi szakaszban” felkészüljenek erre a jövőben várható helyzetre.

Az eddig követett és bevált eljárás mód, miszerint a lakásépítési területek kijelölését a település népességalakulásának függvényében határozták meg, már biztosan nem lesz megfelelő a Pozsonyból kiinduló, a településekre nehezedő – az egyes községekben jelentősen eltérő mértékű – nyomás és az ennek következtében létrejött építési terület iránti kereslet kezelésére.

Ez a példa szemléletesen mutatja, hogy ilyen fejlesztési lehetőségek esetén a csak helyi szempontokat és helyi szükségleteket figyelembe vevő tervezés képtelen megoldani a feladatot. Itt **egyértelműen a kommunális szint fölötti érdekek vannak túlsúlyban**, melyek figyelembevételéhez a törvényileg is előírt tervezési eszköztárat kell alkalmazni.

Sürgősen meg kell tehát tenni az előkészületeket és el kell indítani azokat a **regionális vagy kistérségi fejlesztési programok felállítását célzó** eljárásokat, amelyek meghatározzák a települések, legalábbis a Pozsony közvetlen környékén lévők jövőbeli helyi térségtervezésének **keretfeltételeit**. Ennek során rögzíteni kell, hogy ez célszerű és ésszerű módon csak az igen hasonló formában érintett **Burgenland és Alsó-Ausztria** szövetségi tartományok között, végső soron azonban **Pozsony terveivel is** egyeztetve mehet végbe.

Mivel egy ezzel kapcsolatos jövőbeli építési területigény reális módon jelenleg még nem prognosztizálható, az ilyen programokban az **ún. „negatív tervezés” stratégiáját** célszerű alkalmazni. Tehát mindenekelőtt olyan területeket kell meghatározni, amelyek bizonyos okokból megóvandók a beépítéstől vagy csak korlátozottan építhetők be, vagy pl. a jövőbeli építési területfejlesztést települési határok segítségével kell szabályozni, feltételeket („ha – akkor megállapítások”) kell meghatározni stb. Ajánlatos – mindenekelőtt a Dunától délre fekvő határközségek esetén – a tömegközlekedéshez (gyorsvasút, autóbusz), valamint Pozsony kommunális úthálózatához történő csatlakoztatásra (területbiztosítás) vonatkozó megállapításokat is tenni. Intézkedéseket is meg lehet említeni, pl. a települések meglévő arculata és a jövőbeli településfejlesztési forma védelmére vonatkozókat.

Ezáltal **kijelöltük a jövőbeli fejlesztés** kereteit, de egyúttal a települések **ezzel kapcsolatos döntéseire** elegendő **mozgásteret** és a részleteiben nem prognosztizálható fejlesztésekhez **rugalmasságot** is **biztosítottunk**. Egyébként a jelen tanulmány keretében a polgármesterekkel lebonyolított vitákban a polgármesterek mindenképpen **szükséges segítségnek** ítélték, sőt részben igényelték is ezt a fajta eljárásmodot a kommunális szint fölötti szint részéről.

- **Súlyponti intézkedések – kooperáció**

Mint azt már a 2. Alapvető megfontolások a város környezetének agglomerációs jelenségeiről című fejezetben említettük, a város környéki régiók jövőbeli fejlesztésének tervezése csak akkor ígér sikert, ha a **kommunális szint fölött fejlesztik és valósítják meg** azokat. Ez azt jelenti, hogy egyrészt az Ausztrián belüli fokozott együttműködés, másrészt azonban az államhatárokon átívelő együttműködés abszolút szükséges. Az ilyen (határon átívelő) kooperációk célja a **jobban egymáshoz hangolt fejlesztés** az egész régió és annak lakosai érdekében. Ennek következtében határon átívelő régióként közös pozicionálás is lehetséges európai kontextusban. Minden egyes település fejlesztésének e „közös stratégia” figyelembevételével kell történnie.

Az interkommunális kooperáció a régióban különböző jellegű. Az alsó-ausztriai települések néhány, részben átfedéssel szövetségbe vannak szervezve. Például kb. 20 alsó-ausztriai település tömörült szövetségbe a Dunától északra (lásd még Marchfeldi kistérségi fejlesztési koncepció). A Dunától délre fekvő alsó-ausztriai települések nem szerveződtek szövetségekbe. Burgenlandban csak nemrég alapították meg a regionális tervezési és fejlesztési szövetséget. Ez jelenleg kb. 11 észak-burgenlandi településből áll (részben Neusiedl járás).

A szövetség kiterjesztését is tervezik Szlovákia és Magyarország irányába. Alapvetően az alsó-ausztriai települések bevonása is elképzelhető. Bármennyire **üdvözlendő és továbbra is szorgalmazandó** az ilyen **interkommunális kooperációk**, mégis meg kell állapítani, hogy **elvileg nem arra valók**, hogy **szövetségi tartományokon, még kevésbé államhatáron átívelő** módon működjenek.

Amint azt a 3. fejezetben kifejtettük, a területrendezési jog általában a mindenkori államra korlátozódik. Ez a jog szabályozza a különböző tervezési szintek és azok állami tervezési szervei együttműködését az államon belül. Ezért a határon átívelő területrendezési kérdések kielégítő megválaszolására nem alkalmas. Ennek következtében az **egyeztetett államközi térségfejlesztés inkább koordinálási probléma**.

Amennyiben a Pozsony környéki régió jobban összehangolt fejlődését szeretnénk elérni, a **különböző tervezési szintek és azok állami tervezési szervei jobb koordinálását** kell elérni. Olyan szervezet, amely ezt a **sürgősen szükséges jobb koordinációt** biztosítani tudná, elvileg a **Planungsgemeinschaft OST (PGO)** (Keleti tervező közösség) lenne. Ezt a szervezetet Burgenland, Alsó-Ausztria és Bécs tartományok a térség szempontjából fontos tevékenységeinek előkészítésére és koordinálására alapították a keleti tartományi régióban. Ez Pozsonnyal is koordinálhatná a területrendezési szempontból lényeges kérdéseket a határos szövetségi tartományok érdekében.

6.3 Funkcionális zónák és helyszínek

(Amint azt a 6.2 fejezetben a „Súlyponti intézkedések – a helyi térségtervezés keretfeltételei” bekezdésben részleteztük, az elkövetkező évek jelen tanulmányban „előkészületi szakasznak” nevezett periódusát arra kell használni, hogy **regionális vagy kistérségi**, súlypontoszerűen a Pozsony környéki osztrák határközségekre irányuló **fejlesztési, ill. területrendezési programok felállítását célzó eljárások** induljanak el és ezáltal megteremtődjenek a **jövőbeli helyi térségtervezés keretfeltételei**, különösen azok településfejlesztési tervezése.

Mivel azonban - amint azt jelen tanulmányban már többször említettük - a városkörnyék fejlesztése fő **trendjeinek** alapjellemezői **előreláthatóak** ugyan, a tényleges **dimenziók** és azok időbeli **lefolyása** viszont - tehát hogy mennyire gyorsan vagy késleltetve mennek végbe ezek a fejlesztések - **nem prognosztizálható**, a 6.2. fejezetben az ilyen programokhoz elsősorban egy olyan stratégiát javasolunk, amely mindenekelőtt arra koncentrál, hogy a jövőbeli fejlesztésnek alapvetően viszonylag nagy kibontakozási lehetőséget nyújtson, ugyanakkor ne vágjon elébe a részdöntéseknek, mégis átléphetetlen „határokat” szabjon és határozza meg azokat a „játékszabályokat”, amelyek keretében a fejlesztésnek végbe kell mennie.

Mivel egy ilyen fejlesztési, ill. területrendezési programra vonatkozó konkrét javaslat kidolgozása jelen vizsgálat keretein túl nőne, az alábbiakban legalább körvonalakban mégis megkísérlünk néhány **fontos, ill. lehetséges megállapítást és meghatározást** felsorolni, amelyeket egy ilyen program tartalmazhat.

E fejtegetések értelmében ezért egy ilyen programnak a következőkben – itt csak lehetséges példaként – felsorolt **zónákat, ill. helyszíneket** meghatározott funkcióval kell ellátnia:

- **Védelem alá helyezett (ill. helyezendő) zónák ill. területek**

Az olyan meghatározások, amelyek vagy tartományi, ill. szövetségi szintű **speciális törvényi szabályozások** alapján, vagy EU-irányelvek által jöttek létre, alapvetően csak „**információs célra**” vehetők fel. Eltekintve azonban attól, hogy egy ilyen „információ” maga is meglehetősen hasznos, utalni kell az olyan területek kijelölésének lehetőségére, amelyekhez (elsődleges) intézkedésként egy arra vonatkozó felülvizsgálat van előirányozva, hogy nem szükséges-e ezeket a területeket ilyen speciális törvényi védelem alá helyezni.

Ezen speciális törvényi szabályozásokon alapuló meghatározások mellett azonban olyan zónákat, ill. területeket, valamint helyszíneket is ki kell jelölni, amelyeken a **helyinél magasabb szintű érdekből**, pl. egy beépítést meg kell tiltani, vagy meghatározott szabályozásoknak kell alávetni, amelyekhez azonban specifikus fejlesztési intézkedések is előirányozhatók, mint pl.:

- **Funkciójukat tekintve különösen megőrzendő és fejlesztendő zónák, ill. területek**

- **A városhoz közeli üdülés szempontjából különleges jelentőségű területek**

Mivel a város közeli üdülés egy nagyváros környékén alapvetően különleges jelentőséggel bír (az üdülést keresők lehetséges nagy számára való tekintettel), a város közeli üdülés különböző formáihoz a lehetséges kínálat pontos elemzése alapján biztosítani kell az ahhoz szükséges, ill. alkalmas területek hasznosítását.

- **A tájkép szempontjából különleges jelentőségű területek**

Ez alatt olyan területeket értünk (lehetnek kisebbek is), amelyek úgymond a település arculatának kiegészítéseként hozzájárulnak a település, ill. a teljes település-imázs különleges karakterisztikájához, de vagy nem rendelkeznek a tájvédelmi területként védetté nyilvánítás összes előfeltételével, vagy legalábbis még nem lettek azzá nyilvánítva. Az utóbbi esetben – mint már említettük – intézkedésként olyan felülvizsgálati eljárás is kezdeményezhető, hogy a területet tájvédelmi területté lehetne-e nyilvánítani.

- **Mezőgazdasági szempontból különleges jelentőségű területek**

Az éppen Pozsony közvetlen peremközségeiben várható, településekre nehezedő nyomás következtében különösen a mezőgazdasági hasznosításra alkalmas területek biztosításának lesz nagy jelentősége. Ennek során főleg a speciális kultúrájú (nem csak bor), ill. különösen értékes mezőgazdasági termékeket előállító területek esetén kell gondolni a felvevőpiac 6.1 fejezet (5. általános célkitűzés) szerinti új, pozsonyi orientációjára.

- **Építési területek, melyek építészeti jellemzőit meg kell őrizni**

A már beépített építési területen, de annak lehetséges bővítési területein is ennek segítségével lehet meghatározni a jövőbeli építési tevékenység „játékszabályait” (de facto tehát a beépítési tervszabályozások előírásait is) annak érdekében, hogy azokon a területeken is meg lehessen őrizni a helység specifikus karakterét (építési formák, építési magasságok stb.), amelyek nem vonhatók a település arculatát érintő védelem alá. Az ilyen meghatározások esetén viszont várható, hogy a kommunális szint fölötti érdekek dominanciája, mint a kötelező meghatározás előfeltétele mellett nem lesz könnyű érvelni. Legalább konkrét ajánlásokként azonban ki kell nyilvánítani ezeket a „játékszabályokat”.

• **Olyan helyszínek, melyek specifikus funkcióját, ill. identitását is különösképpen meg kell őrizni, ki kell építeni, ill. fejleszteni kell**

Amint azt már a 6.1 fejezetben (3. általános célkitűzés) kifejtettük, a város környéki települések számára célszerű lesz saját identitásukat megőrizni és fejleszteni, hogy ennek következtében (nem utolsósorban gazdasági szempontból is) „pozícionálják” magukat. Már a jelen tanulmány keretében lefolytatott, polgármesterekkel történő beszélgetések során is szóba került számos, az egyes települések identitására jellemző tényező (mint pl. kultúra, gasztronómia, bor, mezőgazdaság, üdülés), amelyekből jövőbeli funkcióik kifejleszthetők. Ezért egy beható erősség-gyengeség elemzés alapján definiálni és programban rögzíteni kell a települések fő funkcióit a jövőbeli fejlesztés és város környéki specifikus identitásuk érdekében.

Az ilyen zónák, ill. helyszínek meghatározott funkcióval történő ellátása a fenti példa szerint alapvetően lehetővé teszi – meghatározott fejlesztéseket korlátozó, ill. irányító funkciójuk mellett –, hogy mint **viszonyítási térségek, ill. helységek** specifikus (egészen a támogatásokig és beruházásokig menő) **intézkedéseket** alkalmazzanak, az **intézkedések koncentrációja, ill. kötegbe fogása** érdekében (szinergiahatások!).

Tekintettel arra, hogy a Pozsony városa környéki osztrák településeken lényegi változások várhatók, amelyekkel már nem csak az egyes települések szemszögéből kell megbirkózni, a jövőbeli fejlesztést ajánlatos **nem csak kötelezettség nélküli koncepciókban** „ismertetni“, hanem az ebben az esetben sokféle módon fellépő és a helyi érdekekkel szemben **domináló kommunális szint fölötti érdeket** a területrendezési, ill. térségtervezési törvények e célra előírányzott, **jogilag kötelező programokat tartalmazó eszköztárával** kezelni.

Ez konkrétan azt jelenti, hogy az érintett Burgenland és Alsó-Ausztria szövetségi tartományoknak **egy kooperatív intézmény (mint pl. a PGO) által kidolgozott koncepciót** kell kiadniuk a mindenkori részterületükre vonatkozó **jogilag kötelező** regionális programként, a mindenkori térségtervezési, ill. területrendezési törvény rendelkezései szerint.

6.4 Térképészeti ábrázolás

Magyarázatok a „Térségi fejlesztési perspektívák összefoglaló ábrázolása” térképhez

A „Térségi fejlesztési perspektívák összefoglaló ábrázolása” térkép a „6. Iránymutató közép- és hosszú távú fejlesztési elképzelések” fejezet térben lokalizálható megállapításainak összefoglaló ábrázolása. Ábrázolja továbbá a meglévő, ill. tervbe vett szakmai terveket (védett területek, forgalmi infrastruktúra). A térkép a későbbiekben vitaalapként szolgálhat az állam- és tartományhatárokon átívelő összehangolt regionális fejlesztési koncepciók elkészítéséhez.

Az alábbiakban a jelmagyarázat sorrendjével analóg módon röviden ismertetjük az egyes térképek tartalmát, ill. utalunk a jelentés fontos szövegrészeire.

Településfejlesztés

Itt ábrázoltuk a pozsonyi lakásépítések előrelátható terjeszkedését a környező osztrák területre, melynek során a területi és lineáris terjeszkedést megkülönböztettük. Jelenleg nehezen becsülhető meg, hogy ez a fejlődési folyamat milyen dinamikával fog végbemenni. Végző soron attól is fog függeni, hogy milyen hatékonyan vezérelhető a folyamat.

Lásd még elsősorban az alábbiakat:

- 5.3 fejezet Jelentős problémák és fejlesztési trendek, építési területfejlesztés / ingatlanárak
- 6.1 fejezet A határ régióra vonatkozó célkitűzések, 2. bekezdés, 4. általános célkitűzés, 1. sürgős célkitűzés, 2. sürgős célkitűzés
- 6.2 fejezet Súlyponti intézkedések és stratégiai projektek
Súlyponti intézkedés – a helyi térségtervezés keretfeltételei

Ábrázoljuk továbbá a nagyobb iparterületek tervezett terjeszkedését. Pozsony rendelkezésre álló településfejlesztési tervének tervezete (3. változat) alapján Pozsonytól északra irányuló terjeszkedésből (Devínská Nová Vés) kell kiindulni.

Lásd még elsősorban az alábbiakat:

- 4.2.4 fejezet Pozsonyi tervek
- 4.3 fejezet Regionális és helyhatósági jelentőségű egyedi projektek, tervezések / projektek szlovák projektterületen

A régió települési súlypontjait ezenkívül a „Regionális szervezeti modell, település- és közlekedésfejlesztés, valamint azok hatásmechanizmusai” kiegészítő modul megállapításai alapján ábrázoltuk (lásd még a térkép forrásadatait). A KOBRA-projektterületen egy települési súlypont lett javasolva, mégpedig Marchegg. A vitarendezvény keretében (szakértői megbeszélések, polgármesterek megbeszélései) különösen a javasolt obersiebenbrunni települési súlypontot fogadták kritikusan.

Védelmi területek

A dokumentációk alapján (lásd a térkép forrásadatait) a nemzeti park, természetvédelmi terület, Natura 2000 terület és tájvédelmi terület védelmi kategóriák lettek feltüntetve. Feltűnő, hogy különösen a Dunától északra fekvő terület nagyrészt legalább az ábrázolt védelmi területek egyikébe beletartozik. De a Dunától délre, Hainburg – Edelstal – Berg – Wolfsthal községek térségében fekvő terület is sűrűn be van hálózva védelmi területekkel.

Lásd még elsősorban az alábbiakat:

- 6.1 fejezet A határrégió célkitűzései
2. általános célkitűzés, 4. általános célkitűzés
- 6.2 fejezet Súlyponti intézkedések és stratégiai projektek
Súlyponti intézkedés – a helyi térségtervezés keretfeltételei

Vasúti infrastruktúra, autópálya és gyorsforgalmi út, egyéb magasabb rendű utak, határátkelőhelyek

A dokumentációk alapján (lásd a térkép forrásadatait) feltüntettük a szakterület rendelkezésre álló jelentős terveit és projektjeit. Ez egy úgynevezett „maximum-változat”, melynek megvalósítása néhány projekt esetében még kérdéses.

Lásd még elsősorban az alábbiakat:

- 4.2.1 fejezet Régiók feletti tervezések
- 4.3 fejezet Regionális és helyhatósági jelentőségű egyedi projektek
- 5.3 fejezet Jelentős problémák és fejlesztési trendek, közlekedési helyzet
- 6.1 fejezet A határrégió célkitűzései
6. általános célkitűzés
- 6.2 fejezet Súlyponti intézkedések és stratégiai projektek
Súlyponti intézkedés – infrastruktúra

Szélerőművek

Feltüntettük a tervezett térség meglévő szélerőműveit is. A „Burgenland északi részének regionális területrendezési koncepciója – szélerőművek engedélyezésének elbírálási kritériumai” alapján megjelöltük továbbá az alkalmas zónákat, valamint a korlátozottan alkalmas zónákat. Az alsó-ausztriai „regionális területrendezési koncepció – szélerőművek engedélyezése – ütközőzónák kijelölése” alapján kizárt zónák ábrázolásáról az áttekinthetőség érdekében eltekintettünk. Az ütközőzónák a települések területének 750 m-es körzetében definiálnak kizárt zónákat.

Lásd még elsősorban az alábbiakat:

- 6.2 fejezet Súlyponti intézkedések és stratégiai projektek
Súlyponti intézkedés – a helyi térségtervezés keretfeltételei

Forrás megjelölése a térképhez: A térség fejlesztési perspektíváinak összefoglaló ábrázolása

A térkép elkészítéséhez a következő dokumentációkat használtuk fel (a jelmagyarázat sorrendjével analóg felsorolás):

Településfejlesztés

Nagyobb iparterületek tervezett terjeszkedése

Pozsony településfejlesztési terve (tervezet – 3. változat)

Készítette: Pozsony magisztrátusa

Állapot: 2000. június

Települési súlypontok

Település és közlekedés (prezentáció a Jordes+ keretében)

Regionális szervezeti modell, település- és közlekedésfejlesztés, valamint azok hatásmechanizmusai

Készítette: Österreichisches Institut für Raumplanung

Állapot: 2003.11.11-i prezentáció

Védelmi területek

Nemzeti park

Bioszféra-régió és Grüne Mitte előrejelzés (térképek)

Nemzeti park digitalizálása a tervezett térségben

Készítette: mecca environmental consulting

Állapot: 2003. július

Természetvédelmi terület

<http://www.noel.gv.at/Umwelt/Naturschutz.htm> (Állapot: 2003.11.13.)

http://www.mecca-consulting.at/media/eurwnp/epan_karten.html (Állapot: 2003.11.13.)

Burgenland védelmi területeinek digitális térképe, áttekintés

(térkép)

Méretarány: 1:360.000

Állapot: 2000. december

Morvaország trilaterális bioszféraparkja (megvalósíthatósági tanulmány, prezentáció)

Készítette: ÖAR-Regionalberatung GmbH, Karl Reiner okl. mérnök (projektvezető), FUTOUR GmbH és Co. KG, Dieter Popp okl. erdőmérnök, mecca environmental consulting, Dr. Hannes Schaffer okl. mérnök

Megbízó: Distelverein Johannes Wolf okl. mérnök, Regionalverband March-Thaya-Auen, Mag. Bettina Pöschl- Bubenicek, Regionalentwicklungsverein Weinviertel Dreiländereck, Mag. Brigitte Ertl

Állapot: 2002. július

Bioszféra-régió és Grüne Mitte előrejelzés (térképek)

A tervezett térség természetvédelmi területeinek digitalizálása

Készítette: mecca environmental consulting

Állapot: 2003. július

Natura 2000 területe

<http://www.noel.gv.at/Service/RU/RU5/Natura2000/karten.htm> (Állapot: 2003.11.13.)

Natura 2000 – Burgenland területe, áttekintés (térkép)

Méretarány: 1:360.000

Állapot: 2001. december

Bioszféra-régió és Grüne Mitte előjelzés (térkép)

A tervezett térség Natura 2000 területének digitalizálása

Készítette: mecca environmental consulting

Állapot: 2003. július

Tájvédelmi terület

http://www.mecca-consulting.at/media/eurwnp/epan_karten.html (Állapot: 2003.11.13.)

Burgenland védelmi területeinek digitális térképe, áttekintés (térkép)

Méretarány: 1:360.000

Állapot: 2000. december

Bioszféra-régió és Grüne Mitte előjelzés (térkép)

A tervezett térség természetvédelmi területeinek digitalizálása

Készítette: mecca environmental consulting

Állapot: 2003. július

Vasúti infrastruktúra

Település és közlekedés (prezentáció a Jordes+ keretében)

Regionális szervezeti modell, település- és közlekedésfejlesztés, valamint azok hatásmechanizmusai

Készítette: Österreichisches Institut für Raumplanung

Állapot: 2003.11.11-i prezentáció

Autópálya és gyorsforgalmi út

Település és közlekedés (prezentáció a Jordes+ keretében)

Regionális szervezeti modell, település- és közlekedésfejlesztés, valamint azok hatásmechanizmusai

Készítette: Österreichisches Institut für Raumplanung

Állapot: 2003.11.11-i prezentáció

A6 északkeleti autópálya – Spange A4 Kittsee

<http://www.asfinag.at> (Állapot: 2003.11.12.)

S1 bécsi külső gyűrű, gyorsforgalmi út

<http://www.noel.gv.at/service/st/st1/s1planung/s1.htm> (Állapot: 2003.11.12.)

Egyéb magasabb rendű utak

Település és közlekedés (prezentáció a Jordes+ keretében) Regionális szervezeti modell, település- és közlekedésfejlesztés, valamint azok hatásmechanizmusai Készítette: Österreichisches Institut für Raumplanung Állapot: 2003.11.11-i prezentáció
Marchfeldi korridor, nyomvonaltanulmány B8 + B8A (térkép) Megbízó: Alsó-Ausztriai Tartományi Kormányhivatal, területrendezési és környezetvédelmi csoport, összközlekedési ügyek részleg Méretarány: 1:125.000 Állapot: 2001.12.11.

Határátkelők

Település és közlekedés (prezentáció a Jordes+ keretében) Regionális szervezeti modell, település- és közlekedésfejlesztés, valamint azok hatásmechanizmusai Készítette: Österreichisches Institut für Raumplanung Állapot: 2003.11.11-i prezentáció
--

Szélerőművek

Regionális területrendezési koncepció – szélerőművek engedélyezése – ütközőzónák kijelölése (térkép) Terület: Gänserndorf, Mistelbach, Hollabrunn, Korneuburg, Tulln, Gerasdorf Készítette: Thomas Knoll okl. mérnök Megbízó: Alsó-Ausztriai Tartományi Kormányhivatal, területrendezési, környezetvédelmi és közlekedési csoport, területrendezési és regionális politikai részleg, badeni kirendeltség Méretarány: 1:300.000 Állapot: 2003.06.26.
Regionális területrendezési koncepció – szélerőművek engedélyezése – ütközőzónák kijelölése (térkép) terület: Baden, Mödling, Schwechat, Purkersdorf, Klosterneuburg, Bruck/Leitha Készítette: Thomas Knoll okl. mérnök Megbízó: Alsó-Ausztriai Tartományi Kormányhivatal, területrendezési, környezetvédelmi és közlekedési csoport, területrendezési és regionális politikai részleg, badeni kirendeltség Méretarány: 1:300.000 Állapot: 2003.06.26.
Burgenland északi részének regionális területrendezési koncepciója – szélerőművek engedélyezésének elbírálási kritériumai (jelentés és térkép) Készítette: Österreichisches Institut für Raumplanung Megbízó: Alsó-Ausztriai Tartományi Kormányhivatal, 5. részleg – létesítményjog, környezetvédelem és közlekedés Állapot: 2002. október

7. Jegyzékek

7.1 Táblázatok jegyzéke

1. táblázat:	A város környéki osztrák települések igazgatáspolitikai besorolása	24
2. táblázat:	A város környéki osztrák települések népsűrűsége	24
3. táblázat:	Pozsony városrészeinek népsűrűsége	25
4. táblázat:	A város környéki osztrák települések népességváltozása 1991/2001-ben	28
5. táblázat:	Állandó és ideiglenes lakóhelyek a város környéki osztrák településeken 2001-ben	29
6. táblázat:	Az osztrák állampolgárság nélküli személyek aránya az állandó lakossághoz képest a város környéki osztrák településeken 2001-ben	30
7. táblázat:	Pozsony városrészeinek népességváltozása 1991/2001-ben	30
8. táblázat:	Bécs és Pozsony képzettségi színvonala (2001-es állapot)	32
9. táblázat:	A térség szempontjából fontos régiók feletti tervezések	36
10. táblázat:	A térség szempontjából fontos regionális tervezések	48
11. táblázat:	A helyi tervezési eszközök életkora a város környéki osztrák településeken	56
12. táblázat:	Pozsony jövőbeli kompetencia-megoszlásáról folyó vita áttekintése	58
13. táblázat:	Pozsony közelségének jelenlegi pozitív hatásai az osztrák polgármesterek szemszögéből (résztevők száma / n = 10)	67
14. táblázat:	Pozsony közelségének jelenlegi pozitív hatásai az osztrák szakértők szemszögéből (résztevők száma / n = 5)	68
15. táblázat:	Pozsony közelségének jövőbeli pozitív hatásai az osztrák polgármesterek szemszögéből (résztevők száma / n = 10)	68
16. táblázat:	Pozsony közelségének jövőbeli pozitív hatásai az osztrák szakértők szemszögéből (résztevők száma / n = 5)	68
17. táblázat:	Ausztria közelségének jelenlegi és jövőbeli pozitív hatásai a szlovák kerületi polgármesterek szemszögéből (résztevők száma / n = 12)	69
18. táblázat:	Pozsony közelségének jelenlegi negatív hatásai az osztrák polgármesterek szemszögéből (résztevők száma / n = 10)	70
19. táblázat:	Pozsony közelségének jelenlegi negatív hatásai az osztrák szakértők szemszögéből (résztevők száma / n = 5)	70
20. táblázat:	Pozsony közelségének jövőbeli negatív hatásai az osztrák polgármesterek szemszögéből ((résztevők száma / n = 10)	70
21. táblázat:	Pozsony közelségének jövőbeli negatív hatásai, az osztrák szakértők szemszögéből (résztevők száma / n = 5)	70
22. táblázat:	Ausztria közelségének jelenlegi és jövőbeli negatív hatásai a szlovák kerületi polgármesterek szemszögéből (résztevők száma / n = 12)	71
23. táblázat:	Az informáltság javítása az osztrák szakértők szemszögéből (résztevők száma / n = 5)	79
24. táblázat:	Az informáltság javítása az osztrák polgármesterek szemszögéből (résztevők száma / n = 10)	79
25. táblázat:	Az informáltság javítása a szlovák kerületi polgármesterek szemszögéből (résztevők száma / n = 12)	80
26. táblázat:	Jelmagyarázat a 27. táblázathoz	81
27. táblázat:	A KOBRA szempontjából lényeges Jordes+ projektek	81

7.2 Ábrák jegyzéke

1. ábra:	A projektrégió áttekintő térképe	26
2. ábra:	A régió igazgatási határai	27
3. ábra:	Népességváltozás 1991/2001	31
4. ábra:	Rendelkezésre álló építési terület és építési területek árai a Pozsony környéki osztrák településeken	35
5. ábra:	Túlnyomóan regionális jelentőségű projektek	65
6. ábra:	A helyhatósági fejlesztés szempontjából különleges jelentőségű projektek	66

7.3 Forrásjegyzék

7.3.1 Idézett és felhasználható irodalom

Burgenlandi Tartományi Kormányhivatal (kiadó): Szélerőművek engedélyezésének elbírálási kritériumai. Eisenstadt, 2002.

Burgenlandi Tartományi Kormányhivatal (kiadó): Burgenland összközelekedési koncepciója. Bécs, 2002.

Burgenlandi Tartományi Kormányhivatal (kiadó): Burgenland északi részének regionális keretkoncepciója. Eisenstadt, 2002.

Burgenlandi Tartományi Kormányhivatal: 1. cél – Burgenland 2000-2006. Eisenstadt, 2001.

Alsó-Ausztria Tartományi Kormányhivatala, összközlekedési ügyek részleg: Alsó-Ausztria tartományi közlekedési koncepciója. Bécs, 1997.

Alsó-Ausztria Tartományi Kormányhivatala, összközlekedési ügyek részleg: Az alsó-ausztriai tartományi közlekedési koncepció tíz éve. Bécs, 2001.

Szövetségi Jogtár (BGBl) Nr. 52/1983: Európai keretegyezmény területi testületek közötti határon átvéelő együttműködésről.

Szövetségi Honismereti és Területrendezési Kutatóintézet: „Város környéki kapcsolatok“. In: Területfejlesztési információk. 1996.4/5.

Busek, E., Mikulitsch W.: Az Európai Unió úton kelet felé. Klagenfurt/Celovec, 2003.

Einig, K.: Építési területkijelölések regionális koordinálása. Berlin, 2000.

Fröhler, L., Oberndorfer, P., Zehetner, F.: A határon átvélő térségtervezés jogi problémái, koordinálási szükségszerűségek, koordinálási lehetőségek. Területrendezési és Környezetkialakítási Intézet. Linz, 1977.

Gabbe, J.: A határon átívelő együttműködés intézményi aspektusai. Határon átívelő térségtervezés, az együttműködés tapasztalatai és perspektívái Németország szomszédos országaival. Kutatási és ülésezési jelentések, Térségkutatási és Tartománytervezési Akadémia, 188. Hannover, 1992.

Halbritter, G. és mások: Agglomerációs térségek közlekedése: Telematikai technikák és szolgáltatások lehetséges hozzájárulása a hatékonyabb és környezetvédelmi szempontból kedvezőbb közlekedéshez. Berlin, 2002.

Hamedinger, A.: Szabadidő-politika és várostervezés „fesztivál” és „helyi kultúra” között. Bécs, 1995.

Heger, R., Lang, A., Tschögl G.: Burgenland kulturális perspektívái. Eisenstadt, 2001.

Észak-Rajna-Vesztfália Tartomány- és Városfejlesztési Kutatóintézete: A város peremén. Dortmund, 1997.

Jäggi-Torra, V., Neuhofer, H.: A város- és tartománytervezés aktuális problémái. Bern, Berlin, Brüsszel, Frankfurt / Main, New York, Oxford, Bécs 2000.

Kordina, H. és mások: Kistérségi fejlesztési koncepció Bécs északi része – Marchfeld nyugati része között (időközi jelentés). Krems / St. Pölten / Bécs, 2003.

Kühne, J.: Bregenzerwaldi regionális tervezési társaság térségkutatási és térségtervezési jelentése, 2. füzet, Bécs, 1971.

Manhart, E.: Város és környéke mint kooperációs helyszín. Bécs, 2001.

Mecca: Nyugati Eu-régió / Nyugat-Pannónia fejlesztési előrejelzése. Bécs, 2003.

ÖROK: A bécsi agglomeráció (Bécs és környéke) regionális gazdasági koncepciója. Bécs, 1994.

ÖROK: Az osztrák agglomerációs térségek gazdasági fejlesztési perspektívái. Bécs, 1997.

ÖROK: Zehnter területrendezési jelentés, sorozat, Nr. 160. Bécs, 2002.

Térségtervezési fogalmak osztrák-szlovák-cseh kézikönyve. Pozsony – Brno – Bécs, 2000.

Prigge, W.: Mindenhol periféria. Frankfurt/Main, New York, 1998.

Carnuntum+ régió körzeti fejlesztési egyesülete: „Carnuntum+” regionális fejlesztési terv – LEADER+ benyújtási dokumentáció. Bruck/Leitha, 2003.

Schmitz, G. és mások: Regionális kooperációs formák Németországban. Bécs, 1998.

Schremmer, Ch., Fleischman, M., Zech, S. és mások: Donaustadt – Marchfeld Süd kistérségi fejlesztési koncepciója (időközi jelentés). Bécs, 2003.

Schweizer, G.: A város mint időzített bomba: az agglomerációs központok világméretű válsága. Stuttgart, 1991.

Sera, I.: Köztes város. Bécs, 2001.

Bécsi városfejlesztés (kiadó): Bécs-Pozsony régió (OECD-tanulmány). Bécs, 2003

Térségkutatási és Tartománytervezési Akadémia publikációi: Nagy központok fejlesztési problémái, 161. kötet, Hannover, 1985.

Térségkutatási és Tartománytervezési Akadémia publikációi: Városi települési agglomerációk elhatárolása és belső tagolása, 112. kötet, Hannover, 1976.

Zahlner, K.: Város környéki kooperációk szervezeti formái. Bécs, 1999.

Zech, S.: Parndorfer Platte fejlesztési programjának ismertetése és alapjai. Bécs, 2002.

7.3.2 Internet letöltések

<http://www.sbg.ac.at/psy/lehre/laireiter/definition.pdf>, letöltés: 2003.10.13.

<http://www.statistik.at>, letöltés: 2003.11.04.

<http://www.noel.gv.at/Service/ru/ru7/lvk/Nachlesen/nachlesen.htm>, letöltés: 2003.11.11.

http://www.pgo.wien.at/prints/projekte/v_korridoruntersuchungen_ostregion.htm, letöltés: 2003.11.20.

<http://www.noel.gv.at/service/st/st1/A6.htm>, letöltés: 2003.11.21.

http://www.asfinag.at/strassenbau/planungsprojekte/a6/planung_a6_start.htm, letöltés: 2003.11.21.

http://www.noel.gv.at/service/ru/ru2/Raumordnungsprogramm_Wien_Nord.htm, letöltés: 2003.11.21.

http://www.noel.gv.at/service/ru/ru2/Raumordnungsprogramm_Wien_Sued.htm, letöltés: 2003.11.21.

<http://www.noel.gv.at/service/ru/ru2/planungenprojekte.htm>, letöltés: 2003.11.21.