

Komárom-Esztergom Megyei
Közgyűlés E L N Ö K E

VI. 650/2012

ELŐTERJESZTÉS

A Komárom-Esztergom Megyei Közgyűlés 2012. november 29-i ülésére

Tárgy: A Komárom-Esztergom Megyei Területfejlesztési Konceptiót megalapozó helyzetértékelés elfogadása

Előterjesztő: Popovics György, a közgyűlés elnöke

Előadó: Petrikné Molnár Erika, osztályvezető

Tisztelt Közgyűlés!

2012. szeptember 17-én kötöttük meg az Önök felhatalmazása alapján azt a vállalkozási szerződést, amely a megye új területfejlesztési koncepciójának elkészítését eredményezi. Ennek időtávja 2030.

99/2012.(IX. 27.) sz. határozatunknak megfelelően az október 12-én elkészült, a koncepciót megalapozó helyzetfeltáró vizsgálat és helyzetértékelés tervezői változatának egyeztetését megkezdtem a vonatkozó jogszabály és a tervezéshez kapcsolódó Partnerségi Tervben szereplő egyéb szervezetekkel. Elsőként a Nemzetgazdasági Minisztériummal, amely az országos koncepció készítését is irányítja, majd a minősítést végző KD. Regionális Fejlesztési Ügynökséggel. 2012. október 25-én Önök is kézhez kapták.

2012. november 20-án a koncepciót megalapozó **helyzetértékelést, annak vezetői összefoglalóját, a megalakult Terület- és Vidékfejlesztési Kollégium is megtárgyalta.** Az észrevételek többek között a vidék fejlesztésének fontosságát emelték ki a városoké mellett, hisz a falvak jövője legalább olyan fontos, mint a jól prosperáló városok dinamikájának megőrzése. A Kisalföld mezőgazdaságának fejlesztését a feldolgozó iparral és a hozzákapcsolódó mezőgazdasági gépgyártással, mint egymásra épülő vertikummal kellene tervezni. Több hozzászóló hangsúlyozta a vidék és város kapcsolatában az elérhetőséget, a településközi úthálózat állapotát, az É-D-i közlekedési kapcsolatok hiányát, a régészeti értékeink, a Duna kínálta lehetőségek hasznosítását, a határon átnyúló kapcsolatok erősítését, a területfejlesztésben érintett szereplők közötti párbeszéd fontosságát. Megállapítást nyert, hogy a gazdasági folyamatok tekintetében, bár az ország többi megyéjéhez képest kitüntetett helyzetben vagyunk, megjelentek olyan tendenciák, amelyek figyelmeztetőek, és ráirányítják a figyelmet a jelenlegi gazdasági szerkezet sebezhetőségére. Tatabánya alpolgármestere kiemelte Tatabánya vezető szerepét, húzó erejét a megye gazdaságában, a sikeres gazdasági szerkezetváltását, az ipar sokszínűségét. Elmondta, hogy Oroszlány, Tatabánya, Tata település együttes kapcsolata, egyeztetett fejlesztése mind három település számára előnyös. Támogatják a tervben szereplő urbanizációs csomóponti térség meghatározást és összehangolt fejlesztését.

A kollégium a helyzetértékelést a fenti kiegészítésekkel, hangsúlyokkal **elfogadásra javasolta** a közgyűlésnek.

A kollégium megkezdte a közgyűlés által elfogadott Partnerségi Terv és saját Szervezeti és Működési Szabályzata szerint a **térségi/területi műhelyeinek** kialakítását, melyet a szakbizottságok felállítása követ majd. (városfejlesztési és gazdaságfejlesztési; agrár-és vidékfejlesztési; humán erőforrás-fejlesztési; infrastrukturális és környezetgazdálkodási)

Az előterjesztés *2. sz. melléklete* tartalmazza a térségi műhelyek elnevezését és települési lehatárolását táblázatban és térképen is.

A térségi műhelyek a tavaly elfogadott területrendezési terv alapján kijelölt sajátos megyei térségekre szerveződnek, ami természetesen nem jelenti azt, hogy azok ne formálódhatnak tovább. Azt is hangsúlyozni kell, hogy egy település több témában és térségben is érintett lehet. A térségi műhelyek területi lehatárolása egyben előrevetíti a területi integrált beruházások lehetséges helyszíneit is.

A helyzetértékelést és annak vezetői összefoglalóját a megyei jogú várossal alakított **megyei területfejlesztési konzultációs fórum is megvitatta** 2012. november 27-én, amelyet egy előzetes konzultáció is megelőzött a város polgármestere, a tervezők, valamint a megyei és városi hivatal szakemberei részvételével 2012. november 21-én. Az egyeztetés a város pozicionálására és a megye városhálózatában betöltött szerepére koncentrált. A fórum a helyzetértékelést **elfogadásra javasolta.**

A helyzetértékelés tervezői változatát a 218/2009. (X.6.) Korm. rendelet és a 2012. október 25-én elfogadott Partnerségi Tervben foglaltakat figyelembe véve 234 helyre küldtük meg véleményezésre, többek között a megye összes települési önkormányzatának is. 52 helyről kaptunk választ, 15 önkormányzati vélemény érkezett

A vélemények feldolgozása során kitűnt, hogy több véleményező számára nem volt egyértelmű, hogy jelenleg a helyzetfeltáró munkarészt tárgyaljuk és nem magát a fejlesztési koncepciót.

Ezért az egyes véleményezők által hiányolt fejlesztési javaslatok még nem kérhetők számon ezen a munkarészen. Más véleményezők konkrét fejlesztési javaslatokat fogalmaztak meg, amelyeket a tervezés további szakaszában fognak a tervezők hasznosítani.

Tisztelt Közgyűlés!

Az előterjesztés *1. sz. mellékletében* található az a vezetői összefoglaló, ami segíti a fókuszálást a megye gazdasági és társadalmi folyamataira, környezeti állapotára, hisz tömörítve tartalmazza a helyzetértékelés legfőbb megállapításait.

Emellett kézhez kapták a Nemzetgazdasági Minisztérium követelményei szerint összeállított rövidített helyzetértékelést is, ami az országos tervezéshez készült, mellékleteivel együtt.

Kérem, hogy vitassuk meg és fogadjuk el az előterjesztést. Bízom abban, hogy mindannyian egyet tudunk érteni abban, - az elhangzó vélemények, javaslatok mellett – hogy a dokumentum alkalmas arra, hogy ráépülően elkészüljön a koncepció, a jövőképet, prioritásokat, célokat és intézkedéseket tartalmazó javaslati fázis.

A helyzetértékelés elfogadásával egyben eleget teszünk a Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal NFM_SZERZ/655/ /2012 számon kötött támogatási szerződés 3. c. pontjának is.

Tatabánya, 2012-11-27

Popovics György

Határozati javaslat

A Komárom-Esztergom Megyei Közgyűlés

1. Elfogadja a 218/2009. (X.6.) Korm. rendelet és a Partnerségi Terv szerinti egyeztetést követően elkészített, az előterjesztés mellékletét képező Komárom-Esztergom Megyei Területfejlesztési Koncepció Helyzetértékelés munkarészt és annak vezetői összefoglalóját. A dokumentum megfelelő alapokat ad a tervezés folytatására.
2. Felkéri a közgyűlés elnökét, hogy az elfogadott helyzetértékelést és vezetői összefoglalót küldje meg a Nemzetgazdasági Minisztériumnak és a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumnak.
3. Megköszöni a megye települési önkormányzatainak, a területfejlesztésben érintett, érdekelt társadalmi, gazdasági, szakmai szervezeteknek, az államigazgatási szerveknek a tervezési folyamat támogatását, valamint észrevételeiket, javaslataikat, amelyekre a koncepciókészítés során továbbra is számít.

Felelős: Popovics György, a közgyűlés elnöke

Határidő: 2012. november 30.

Hivatali felelős: Petrikné Molnár Erika, osztályvezető

KOMÁROM - ESZTERGOM MEGYE TERÜLETFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ – HELYZETFELTÁRÁS ÉS -ÉRTÉKELÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A TERVEZÉS KÖRÜLMÉNYEI

2012 nyarán a megyék megkezdték a felkészülést a 2014-2020 közötti Európai Uniói költségvetési ciklusra. A felkészülés kettős értelemben is igaz. A területfejlesztési hatáskörök átalakulásának lényeges eleme, hogy az elsődlegesen európai uniós támogatással megvalósuló területfejlesztési programok kidolgozásáért felelős regionális fejlesztési tanácsok megszűntek, a területfejlesztési hatáskörét és a tervezés feladatát a módosított törvény a megyei önkormányzatokra ruházta át. A megyéknek egy igen feszes ütemezésű tervezési folyamat során kell beletanulniuk az új feladatba. A munkát tovább nehezíti, hogy kettős elvárásnak kell megfelelni: egyrészt összhangban kell lenni a területfejlesztési tervek tartalmi követelményeit meghatározó 218/2009.(X.6). kormányrendelet előírásaival, másrészt viszont a tervezést koordináló Nemzetgazdasági Minisztérium és újonnan létrejött háttérintézménye, a Nemzetgazdasági Tervezési Hivatal a jogszabályt részben felülíró elvárásokat is támaszt. Ezek az új elvárások egyébként indokoltak: egyrészt erősítik a területi-stratégiai szemlélet megnyilvánulását, másrészt segítik a következő időszakban körvonalazódni látszó európai uniós „játékszabályokhoz” való igazodást. A megyei tervezés párhuzamosan folyik az országgal, ami sok hátránya mellett annyiban előnyös lehet, hogy van esély a megyéknél megfogalmazódó koncepcionális elemek visszacsatolására az országos tervbe. A tervezés első nagy szakasza a kormányzati elképzelések szerint 2013 áprilisáig tart, ekkora várható, hogy a megyék jóvá tudják hagyni Területfejlesztési Koncepcióikat. A munka első fázisa, a Helyzetfeltáró és-értékelő munkarész 2012 decemberében zárul. A korábbi gyakorlattól eltérően a megyék önkormányzati rendelettel fogják jóváhagyni területfejlesztési koncepciójukat, ami jóval erősebb szerepet biztosít e tervnek, mint amivel a korábbi hasonló, határozattal jóváhagyott dokumentumok bírtak.

Jelen vezetői összefoglaló a **helyzetfeltárás és – értékelés dokumentumairól ad rövid áttekintést**. A területi folyamatok lassan kibontakozó, nagy tehetetlenségű jellegének megfelelően hosszabb kitekintésű elemeket is tartalmaz, nemcsak a közelmúlt változásait leltározza fel. A helyzetértékelés a szűkös idő és korlátozott információs keretek mellett is átfogóan törekszik bemutatni a megye elmúlt tizenöt-húsz évének eredményeit, sokszálú, eredményes alkalmazkodásról is szóló feszült folyamatait, és részben nemzetközi kapcsolathányokkal összefüggő térszerkezeti konfliktusainak halmazát, melyek együttes ismerete a megye, illetve a szomszédos térségek jövőjéről való gondolkodáshoz nélkülözhetetlen. A munka széles szakértői bázisra épült, a koordináló Város-Teampannon Kft mellett a Corvinus Egyetem, a Komárom - Esztergom megyei Önkormányzat Hivatala, valamint a Regionális Fejlesztési Ügynökség munkatársai adták hozzá tudásukat.

AZ ELMÚLT IDŐSZAKOK NAGYÍVŰ TRENDJEI, EREDMÉNYE

Az elmúlt 25 év során átfogó és rendkívül **felgyorsult modernizáció** zajlott le az országban. A környezethasználat kultúrája, az egyre komplexebb infrastruktúrahálózatok kiépülése, a motorizáció csúcra jutása, az információs technológia robbanásszerű elterjedése, a kedvező gazdasági és civilizációs hatások mellett, nagy dinamikával szakította szét az országot. A területi, gazdasági és szervezeti koncentráció hullámzó mértékben, de mindvégig jellemezte ezt a korszakot. A megye eltérő fejlettségű területi rendszerét, ha lehet, még bonyolultabbá tették az egymásra torlódó mélyreható folyamatok, a sokszor félbe maradt különféle súlyú változások (reformok, megtorpanások, fellendülések, válságok) hatásai.

Komárom-Esztergom megye a rendszerváltás óta az **ország egészét messze felülmúló dinamikával** alkalmazkodott a megújult társadalmi, gazdasági, politikai környezethez és ezt a dinamikát sikerült az új évezred első évtizedében is fenntartania. A szocialista nagyipar rendszerváltáskor kártyavárként összeomlott fellegvárából az **ország egyik legkorszerűbb ágazati szerkezetű, döntően a feldolgozóiparból élő megyéjévé vált**, mely legtöbb gazdasági mutató tekintetében az **ország első három megyéje** között teljesít. Az országos

átlagnál jobb teljesítmény – még ha szerényebb mértékben is – a **mezőgazdaságra** is áll. Megmaradt a **versenyképes nagyüzemi struktúra**, az országos trendekkel szemben jelentős súllyal maradt fenn az **állattenyésztés**, az élelmiszeripart is több, országosan ismert vállalkozás képviseli (gabona, tej, hús). Megmaradt az **ásványi nyersanyag-kitermelés**, azonban az energia-forrásokról (kőszén) az építőipari nyersanyagok irányába toldott el a hangsúly. A megye energiaipari súlya mennyiségi tekintetben radikálisan csökkent, de a megmaradt létesítmények többsége ma már a szigorúbb követelményeket is kielégíti, miközben a **megújuló energia (különösen a szélenergia)** területén a megye húzószerepet tölt be az országban: a jelenleg használatbavételi engedéllyel rendelkező kapacitás (kb. 140 MWe) a 2020-ra tervezett országos kapacitásnak (750 MWe) kb. 20 %-át teszi ki. Komárom-Esztergom megye a szomszédos Győr-Moson-Sopron megyével együtt, várhatóan a tervezett megújuló-energia kapacitás több mint a felét fogja adni.

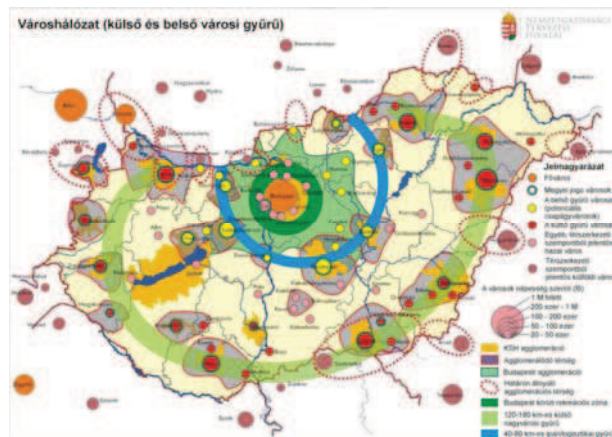
Az ezredfordulót követő időszak kétségtelenül legnagyobb változása Magyarország Európai Unió csatlakozása volt. A nyugat felé forduló ország nyugati és északnyugati megyéi gyorsabban kezdték el a felzárkózást, és a központi régió tágabb térségével együtt viszonylag jó eredményeket értek. Az ország déli, keleti-északkeleti megyéi, Zalától Borsodig, sok tekintetben leszakadtak az említett időszakban relatíve gyorsabban felemelkedő országrészekről.

NAGYTÉRSÉGI ÖSSZEFÜGGÉSEK

Komárom-Esztergom megye a maga 2545 km²-es területével az ország második legkisebb területű megyéje, viszont 138 fő/km² (2010) népsűrűségével Pest megye után a legintenzívebben lakott megye. Sűrűsége alapján már európai összehasonlításban is urbanizálódó (közepesen sűrűn lakott) térségnek minősül.

A megye szempontjából az Unióhoz történt csatlakozás (2004) után, a legfontosabb fejlemény volt a Schengeni határ átkerülése a dél, délkeleti, keleti országhatárra (2008). Ezzel

Magyarország és Szlovákia között megszűntek a fizikai határok, lehetővé vált a száz évvel ezelőtti természetes kapcsolatok részleges újragondolása. Ez különösen Esztergom – Sturovo és Komárom – Komárno vonatkozásában bír kiemelt jelentőséggel, hiszen itt történelmileg kifejlődött hídfő településekről, várospárokról van szó. Egyes vizsgálatok szerint ma Esztergom vonzáskörzete kb. 50 településre terjed ki, melynek kb. kétharmada szlovákiai területre esik. A politikai változások nagyban hozzájárultak a két határváros (Esztergom és Komárom) gazdaságának fellendüléséhez is, miközben a határátlépő helyek kapacitásai az újra éledő kapcsolatokhoz képest igen szűkek. E két várospár súlyát növeli, hogy a magyar-szlovák teljes határszakaszon nincs még egy ilyen adottságú határátkelőhely, mint a megye két hídvárosa. (Balassagyarmat és Sátoraljaújhely jóval kisebb súlyú városok, még a határon túli település-párjukkal együtt is.)



1. ábra: Városhálózat (Forrás: OTK munkaanyag)

A Duna mentén, illetve a folyót kísérő Budapest-Pozsony-Bécs tengely mentén jól érzékelhető a gazdasági koncentráció fokozódása. E koncentrációt egyrészt a „nagyközépvárosok” alkotta háromszög városai – Győr, Nyitra, Tatabánya (Tata) Székesfehérvár – generálják, ugyanakkor jól látható a Duna-híddal és Szlovákiai várospárral rendelkező „kisközépvárosok” – Esztergom-Párkány, Komárom-Révkomárom – növekvő súlya, térségi munkerőpiaci központoszerepe is e rendszerben.

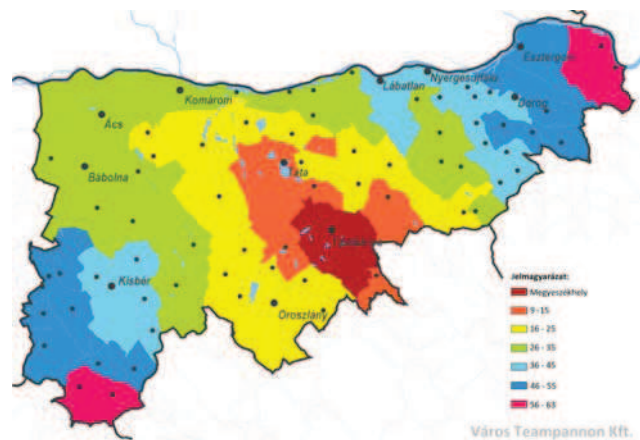
Komárom-Esztergom megye határon átnyúló együttműködéseinek stratégiai programja (2010) szerint, Esztergom ki tudta használni a határnyitásból adódó új lehetőségeket, ami a stratégiai tervezés eredményeinek tudható be (Id. Ister-Granum EGTC). Ugyanakkor lényeges tényező, hogy a Komárom-Komárno várospár egy észak-déli urbanizációs tengely része, melyre a két megyeszékhely – Nyitra (85 ezer lakos), és Tatabánya (70 ezer lakos) – mellett a kb. 40 ezer lakossal bíró Érsekújvár is ráfűződik. A Komárom-Komárno várospárnak

(együtt kb. 55 ezer lakos) tehát három viszonylag jelentős munkaerőpiaci központ között kell pozicionálnia magát, amit úgy tűnik az utóbbi időben sikerült előnyére fordítania. Komárom és Esztergom között most mintha inkább Komárom felé billenne a mérleg. Az Esztergomban rejlő további térségi pozícióerősítési lehetőségek egyrészt komolyabb közlekedési fejlesztésekkel hiányában kimerülni látszanak, inkább a Budapesti agglomeráción belüli fekvésében és turisztikai potenciáljában rejlő lehetőségek további kibontása kerülhet előtérbe.

A határtérség határon átnyúló fejlődését korlátozza a városok közötti belső közlekedési kapcsolatok relatív gyengesége. A két megyeszékhely, Tatabánya és Nyitra között a kapcsolatok teljességgel hiányoznak, miközben a határvárosok észak-déli irányú kapcsolódásai is rosszak (erre a hatályos területrendezési terv vizsgálati munkarésze is rámutat). A térség további megerősödése és a tágabb térségbe való bekapcsolódása szempontjából tehát az észak-déli kapcsolatok erősítése létfontosságú.

A FEJLESZTÉSI POLITIKÁK ÉS ÉRVÉNYESÜLÉSÜK

A *területi kiegyenlítődést célzó fejlesztéspolitika*, valamint annak alkalmazott eszközei az utóbbi tizenöt évben nem érték el a szándékok szerinti állapotokat, és a kívánatos kiegyenlítődést segíteni hivatott szerkezeti változások sem következtek be. Ennek oka – a nyolcvan éve tartó, erősödő centralizációs folyamatokon túlmenően – a stratégiai szemléletű és a területileg integrált fejlesztéspolitika hiánya, illetve a következetes szerkezetalkítást gátló adottságok (fizikai és szervezeti struktúrák, jogi környezet). A támogatások - hosszú évtizedek óta - szinte kizárólag ágazati intézményeken keresztül és projekt alapon, gyakran következtelenül, osztogatásként kerültek kihelyezésre. A



2. ábra: Megyeszékhely elérhetősége közösségi közlekedéssel perc (Forrás: TEIR)

A rendszerváltáskor kialakult elaprózott tulajdonviszonyok és kedvezőtlen földpolitika, illetve a rövid távú politizálás következtében az ország térszerkezete, és az ebbe illeszkedő társadalmi szerkezet is, lassan és esetenként kedvezőtlen irányba változik. A fejlesztési célok elérése differenciáltabb és jóval szofisztikáltabb, működőképes szerkezetalkító támogatási rendszert igényelt volna, melynek kultúrája még nem alakult ki.

A **Közép-Dunántúli Operatív Program (2007-2013)** átfogó célként tűzte ki, hogy a régió a gazdasági-társadalmi innováció, az állandó megújulás elemeinek hatékony alkalmazásával a magyar régiók közötti kiváló gazdasági helyzetét és jövedelem-termelő képességét megőrizze. Az átfogó cél – kiemelten Komárom-Esztergom megyét illetően - összességében teljesült.

A **Közép-Dunántúli Operatív Program** jövőképe alapján meghatározott prioritások számos lokális, illetve ágazati eleme, projektje megvalósult. Az egyes specifikus célok, úgymint a településhálózat fenntartható fejlesztése, **a regionális kohézió erősítése, valamint a területi különbségek kiegyenlítése, kevésbé realizálódtak.** A fenntartható fejlődés irányába mutat ugyanakkor számos infrastruktúraépítési és gazdaságfejlesztési projekt, integrált településfejlesztési akció, melyeket a K+F-en és innováción alapuló fejlesztések is erősítenek.

Komárom-Esztergom megye határon átnyúló együttműködéseinek stratégiai programja 2010

A dinamikus közlekedési és gazdasági korridorokban fekvő határtérségben helyi és összeurópai érdek a kapcsolatok intenzitását növelni. A stratégia ezt három szempont mentén építi föl: koncentráció, összekapcsolás és együttműködés. A koncentráció alatt egyszerre érti a versenyképességet és „a gazdasági

sűrűségbeli különbségek leküzdését”, amit a területileg kiegyenlített fejlesztés szinonimájaként használ. Más oldalról pedig az előző korridorok kedvező fejlesztő hatásának a szétterítését, továbbgörgetését célozza meg, az elérési idők rövidítésével (belső közúti-vasúti kapcsolatok javítása), a határátlépési pontok kapacitásának és mennyiségének növelésével (az utóbbi lehetősége ugyan erősen korlátozott) illetve az egymással határos két megye (Komárom-Esztergom és Nyitra) közlekedés fejlesztéseinek összehangolásával. A dokumentum egyik fő kezdeményezése lehetett, hogy e kérdésben nagyon kevés történt az infrastruktúrák megépítése terén a 2004-es csatlakozás óta.

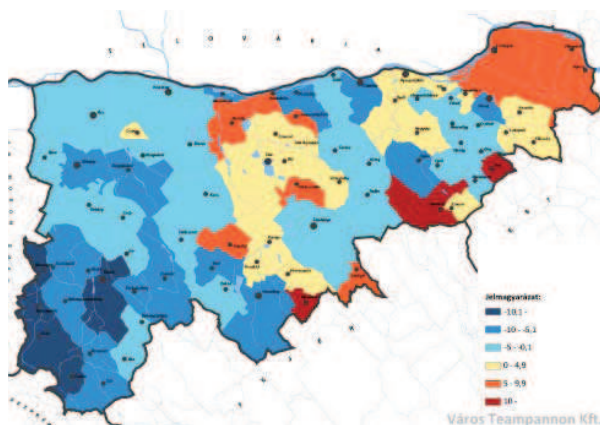
DEMOGRÁFIAI FOLYAMATOK, FOGLALKOZTATOTTSÁG

Miközben a Föld lakossága jelentős ütemben növekszik, az **európai kontinens népességében az elkövetkező évtizedekben abszolút és relatív értelemben is csökkenés várható** – amennyiben legalábbis nem feltételezünk radikális változást a bevándorlás gyakorlatában. Ezzel párhuzamosan, az európai társadalmak számottevő mértékben öregszenek, vagyis nő az idősebb korcsoportok létszáma és népességen belüli aránya. A gyermekvállalási hajlandóság az Unió minden országában elmarad az egyszerű reprodukciót biztosító 2,1-es szinttől, de ezen belül jelentősek a különbségek. Nyugat- és Észak-Európát magasabb, míg Dél- és Kelet-Európát alacsonyabb termékenység jellemzi. Magyarország mutatója az utóbbi években 1,3 körül stabilizálódott, amivel **hazánk a legalacsonyabb termékenyséű európai országok közé sorolható**, 2009-ben csak Lettország mutatója alacsonyabb.

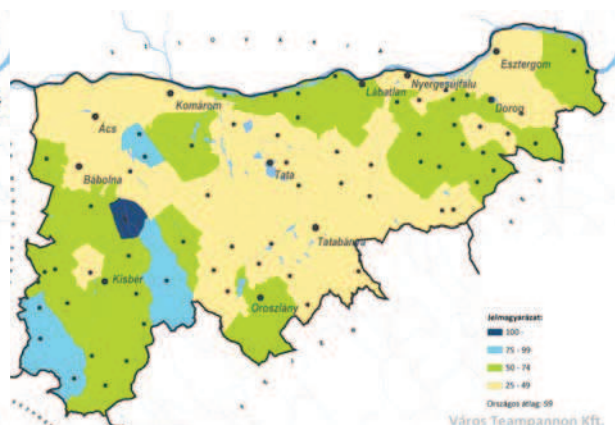
Magyarországon az **aktív korúak száma** az EUROSTAT előrejelzése szerint a jelenleginél negyedével lesz alacsonyabb 2050-re. A lakónépesség csökkenése országos tendencia, azonban a fogyás az ország területén belül erősen differenciált. A népességszám alakulását befolyásoló tényezők: természetes fogyás (a halálozások száma minden évben magasabb a születések számánál); a lakosság folyamatos öregedése (egyre nagyobb a 65 éven felüliek aránya) és a vándorlás. A Közép-Dunántúli régió népességfogyása kisebb az országos átlagnál. **Komárom-Esztergom megyében a belföldi vándorlási különbözet 1997 és 2009 között** - hullámzó mértékben - részben **kompenzálta** a természetes fogyásból adódó lakosságcsökkenést, de **2009-ben és 2010-ben a vándorlási különbözet is negatívba fordult**.

A megye népességszáma 1990 óta gyakorlatilag stagnál, de kistérségenként számottevő különbségek mutatkoznak a természetes szaporodás, illetve fogyás, valamint a belföldi vándorlási különbözet függvényében. Az elmúlt közel egy évtized során, a megye kistérségei közül az oroszlányi és a kispéri kistérségben csökkent a megyei átlagot meghaladó mértékben a lakónépesség, míg két kistérségben – Tatai és Esztergomi kistérségek – növekedett a lakónépesség száma. Összességében, tíz év alatt öt és félezerrel csökkent a megye lakosságának száma.

A megye nyugati, dél-nyugati fekvésű kistérségeiben (Kisbér, Komárom, Oroszlány), különösen a Bakonyalján,



3. ábra: Népességváltozás 2001-2010 (%) (Forrás: KSH)



4. ábra: Nyilvántartott álláskeresők Komárom-Esztergom megyében, 1000 lakosra vetítve (Forrás: KSH 2010)

népességfogyás mutatkozik. A megye középső – Dunaalmás és Várgesztes közötti - sávja (Tatai kistérség és a Tatabányai kistérség nyugati és déli része) inkább növekedést mutat, míg a tőle keletre húzódó (Süttő és Tatabánya közötti) sávban csökken a népesség. A megye keleti felében, a dorogi/tatabányai és az esztergomi kistérségben a Budapesthez közeli települések, valamint a Duna menti települések szintén növekednek, de a Pilis és Gerecse közti térségben csökkenés tapasztalható. Az esztergomi és a tatai kistérség népmozgalmi adatai a két kistérség megyén belüli kiemelkedő vonzerejéről, „sikerességéről” tanúskodnak. Ezzel összefüggésben a megye városai közül kizárólag Esztergom és Tata városának népessége tudott növekedni 2001-2010 között.

A **népesség életkor szerinti összetételének alakulását** továbbra is az előregedés jellemzi, de Komárom-Esztergom megye öregedési indexe (110,2) - 2012. év elején - kedvezőbb a közép-dunántúli régió átlagánál (115,3), és az országos átlagnál (116,6) is. A 60 évesnél idősebbek aránya az esztergomi és a tatabányai kistérségben a legmagasabb (22,2 és 22,1%), a leginkább fogyatkozó Kisbéri és Oroszlányi kistérségben viszont a legalacsonyabb (20,6 – 20,6%). A városban élők aránya emelkedett a megyében: a 2001. évi 62%-kal szemben 2011. január 1-én a megye lakosságának közel kétharmada (65,8%) élt városokban.

A **foglalkoztatottak száma** a megyében az évezred első évtizedében, egészen a gazdasági válság kezdetéig, növekedett. A 2008. évi csúcspont majdnem elérte az 1990. évi létszámot, 2009-ben azonban jelentős visszaesés következett be. A foglalkoztatottság szintje Magyarországon az uniós tagországok átlagához képest rendkívül alacsony. Komárom-Esztergom megyében **a foglalkoztatási arány 2000 és 2010 közötti években rendre magasabb volt az országos átlagnál**, ami a megye országon belüli kedvező pozíciójára utal.

A MEGYE GAZDASÁGI FOLYAMATAI

Az elmúlt évtizedekben – az egymást erősítő politikai és gazdasági változások eredményeképpen – átrendeződtek a piaci kapcsolatok (keleti irányultság helyett nyugati dominancia), változott a termelési szerkezet (alapanyag igényes termelés helyett élőmunka-igényes tevékenység), felgyorsult a technikai fejlődés üteme, módosultak a gazdálkodási formák (vállalat helyett társaság), tömegszerűen születtek előzmény nélküli vállalkozások, új tulajdoncsoportok jelentek meg, s napjainkra a külföldi érdekeltségű vállalkozások a gazdasági növekedés motorjává váltak.

Komárom-Esztergom megye gazdasági szerkezetének átalakulása – fő trendjeit tekintve – **egyazon íven mozgott az országos folyamatokkal, ám az ütem jelentős különbségeket mutat.** A **mezőgazdaság** teljesítményei – az országos trendet követő leépülési folyamattal ellentétesen – visszaálltak a korábbi szintre, s az ágazat bruttó hazai hozzáadott értékhez történő hozzájárulása meghaladja az országos átlagot. Az **ipari** tevékenységet végző vállalkozások helyzete – a gazdasági válság okozta visszaesést követően – stabilizálódott, majd a 2010/2011. évi teljesítményük már meghaladta a válság előtti szintet. A **növekedés motorja továbbra is a feldolgozóipar**, de az ágazaton belüli gyors és jelentős „átrendeződés” zajlik (lásd: az élelmiszeripar, a textilipar leépülése, a járműipar és az elektronikai ipar súlyának növekedése).

A megye **a nemzetközi tőke egyik kiemelt célpontja volt, és a válság ellenére még az is maradt.** Ez a tény nem csupán a közvetlen gazdasági teljesítményekre hatott pozitívan, de nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy a megye aktív lakossága hozzácsokolt a **fejlett európai és tengeren túli munkakultúrához, az átlagnál magasabb jövedelmi szintet** ért el, ami viszont **a lakossági fogyasztást és ezáltal a lakossági szolgáltatásokat nyújtó kisvállalkozások és az építőipari vállalkozások életképességét, nyereségeit is növelte** (továbbgyűrűző hatás). A multinacionális tőke jelentős növekedési potenciállal rendelkező ágazatok alapjait fektette le a megyében: járműipar, elektronikai ipar, gépipar, megújuló energiaipar. A jelenlegi elhúzó válság periódus markánsan rámutatott a megújult megyei ipar egyes szektorainak sebezhetőségére.

A gazdasági-, humán- és egyéb szolgáltató tevékenységeknek a GDP előállításában játszott szerepe – összességében – kisebb, mint az országos átlag, ám **míg a gazdasági szolgáltatást végző vállalkozások stabilizálni tudták teljesítményüket, addig a közösségi és humán szolgáltatásoknál figyelmet érdemlő leépülés ment végbe.**

A feldolgozóipart érintő modernizáció alapvetően **tőkeintenzív fejlesztéseket** eredményezett (lásd: elektronikai cikkek gyártása, közúti járműgyártás), s ennek köszönhető, hogy az egy foglalkoztatottra jutó **termelékenységi mutató majd másfélszerese az országos átlagnak**. A teljesítmények dinamikus növekedése – eltekintve a gazdasági válság hatásaitól – jótékonyan érintette mind a vállalkozások tőkearányos jövedelmezőségi mutatóit, mind a munkavállalói jövedelmek alakulását, ugyanakkor **rontotta az ágazat eltartó képességét** (következmény a munkahelyek leépülése).

A Közép-dunántúli térségben megvalósuló beruházások döntő hányada – az elmúlt évtizedhez hasonlóan – a társas vállalkozások körében – kiemelten a Kft és Rt formában működő vállalkozásoknál – realizálódik, ám jelentős „átrendeződés” figyelhető meg az anyagi-műszaki összetétel módosulásában. **A korábbi időszak építési dominanciájával szemben előtérbe került a gép- és berendezés vásárlás, a technikai és a technológiai modernizáció.**

A **megye turisztikai ágazatának** teljesítménye – az elmúlt évtized jelentős fejlesztései ellenére – országos összehasonlításban **nem kiemelkedő**. Egyértelmű húzóváros Esztergom, miközben sokoldalú kínálati potenciálja és a turisztikai ipar gyenge teljesítménye között éles az ellentét. A megye kiemelkedő turisztikai kínálatai Budapest és Bécs közeli nagy keresleteihez képest alig tudnak hasznosulni.

Komárom-Esztergom megye iparát **nagyfokú koncentráció** jellemezi. **12 ipari park** működik a megyében, 8 a Duna mentén, 4 az Oroszlány-Tatabánya-Tata városi hálózati csomópont területén. **Az ipari parkok kihasználtsága változó, jelentős tartalékokkal bírnak**. Az ipari telephelyek másik jelentős tartalékai a felhagyott, rekultivált **barnamezős területek**, azonban ezek hasznosítása még nem indult be. **Klaszterizáció** a fémipari vállalkozásoknál, a megújuló energiatermelés és tározás vonatkozásában van kibontakozóban. Az autóipar tekintetében csak igény szintjén merült fel egyelőre a Rába-Duna-Vág EGTC céljai között.

A **meghatározó telepítési tényezők** értékelése során alapvetően három kategóriát tudunk szignifikánsan elkülöníteni, a **természeti telepítési tényezőket**, az **infrastrukturális tényezőket**, valamint a **társadalmi-gazdasági-jogi tényezőket – azaz a vállalkozási környezet nem térbeli-fizikai elemeit**.

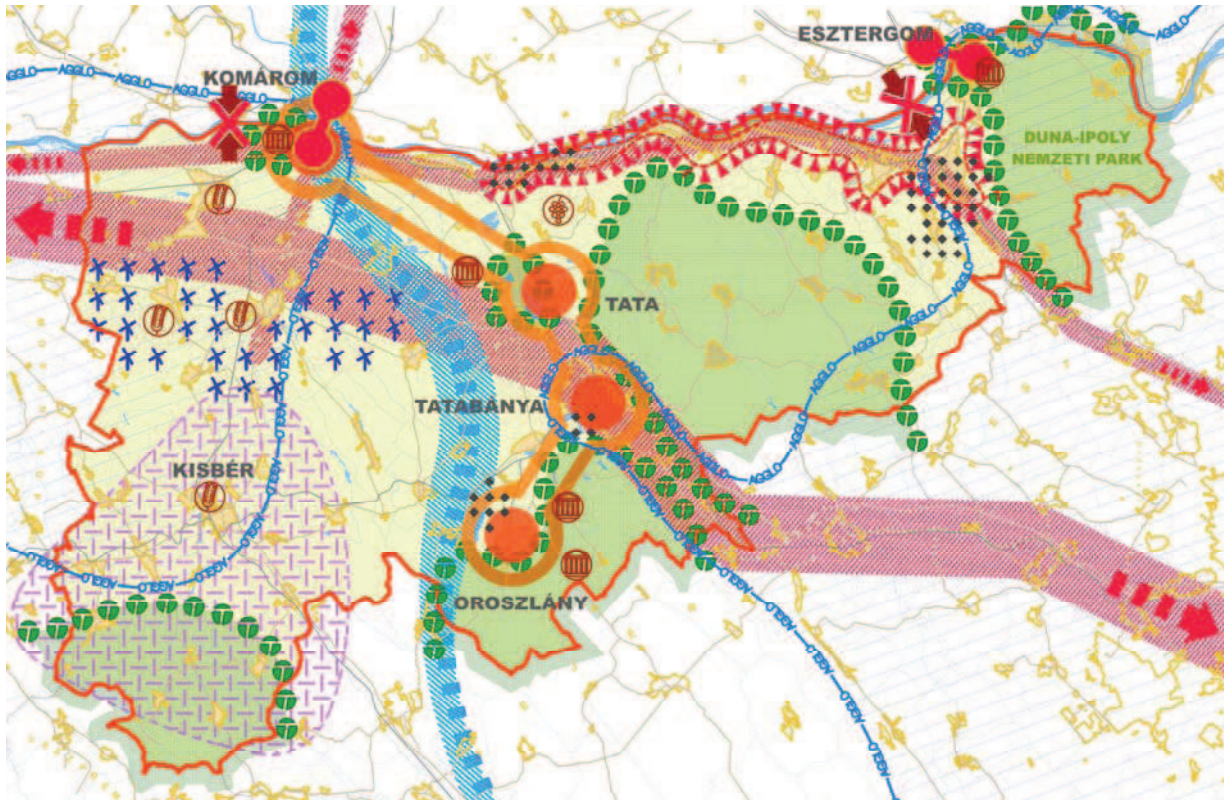
A megye igen kedvező **természetföldrajzi adottságait**, táji változatosságát, ásványkincsekben való relatív gazdagságát, kedvező vízellátottságát, kitűnő mezőgazdasági potenciálját, megújuló energiaforrások termelésére való alkalmasságát a vonatkozó fejezet részletesen tárgyalta.

A közlekedési infrastruktúra tekintetében a megye adottságai kedvezőek, de a megyén belül jelentősek a különbségek. A 100 000 lakosra jutó autópálya- illetve gyorsforgalmi út hossz a Közép-dunántúli régióban a legmagasabb. Az európai összehasonlításban is nagyon magas sűrűségű vasúthálózatot a szélsőségek jellemzik, a műszaki színvonal nagyon alacsony. Fontos kiemelni, hogy az **Esztergom-Komárom közötti Duna menti térség nagymértékű leértékelődése, a területhasználati konfliktusok „befagyása”, feloldásuk kilátástalansága részben a közlekedési folyosók jelentős átrendeződésével és a közlekedési módok közötti „munkamegosztás” átalakulásával, a vízi és vasúti közlekedés leértékelődésével hozható összefüggésbe**.

Bár **a megyében jelentős logisztikai kapacitások állnak rendelkezésre, a meglévő intermodalitásban rejlő lehetőségek messze alulhasznosítottak**. Az **ipari parkok között nem alakult ki specializálódás**, a meglévő túlkínálat egymással verseng a befektetők „kegyéért”, noha a megyében minden feltétel adott a mennyiségről a minőség irányába történő elmozdulásra.

A **munkaerő** két legfontosabb jellemzője a **bősége és minősége** (képzettsége, készségei, egészségi állapota, jövedelmi elvárásai). 2011 végén Komárom-Esztergom gazdaságilag aktív népessége 144,8 ezer fő volt. A **foglalkoztatási arány 55,7%, ez az érték több mint 5% ponttal meghaladja az országos értéket és egyedül Vas megyében magasabb**. A munkanélküliségi ráta 7,9%, amely szintén alacsonyabb az országos értéknél (10,7%). A havi bruttó **átlagkereset 203 597 forint egy főre vetítve**. A megyében tehát van szabad kapacitás, de a megye kis területe és sokirányú közlekedési kapcsolatai miatt **külső munkaerő-piaci kínálatra is lehet építeni** (szomszédos megyék, Szlovákia), így a munkaerő minősége a potenciális befektetőket kevésbé befolyásolja. A munkaerő egészségi állapotára a megyében az **országos átlagnál magasabb életkilátásokból** lehet

következtetni. A *munkaerő képzettségére vonatkozóan csak a 2011. évi népszámlálás adatainak közzététele után lehet képet kapni.*



5. ábra: Érték- és konfliktustérkép

KOMÁROM-ESZTERGOM MEGYE MEGHATÁROZÓ TERÜLETI FOLYAMATAI

A megye változatos táji adottságai és országon belüli pozíciója a történelem folyamán sokszor biztosított előnyöket a megye számára és ezt – sok más térséggel szemben – sikerült megőrizni. A megye területén két markáns, integrált települési és közlekedéshálózati folyosó húzódik Magyarország legfontosabb nyugat-európai kapcsolata, az M1-es autópálya, és vasúti megfelelője, az 1. sz. vasútvonal is a tatabányai folyosóban halad végig, ez a folyosó a megye szószerinti gerincvonala, ezzel nagy átfedésben van az Által-ér völgyében az Oroszlány–Tatabánya–Tata–Almásfüzitő kapcsolati zóna, a másik tengely a Duna mentén húzódik az Esztergom–Dorog–Nyergesújfalu–Lábatlan–Süttő–Komárom sávban. A folyosók a megye legnagyobb méretű településeit, legfontosabb ipari létesítményeit és igazgatási centrumait fűzik fel, többszörös közúti-vasúti összeköttetés által megerősítve.

Az első világháborút követő városhálózati átrendeződés mellett, a Duna 20. század utolsó harmadában felgyorsult pozícióvesztése okozott a megyében markáns térszerkezeti átalakulást. A Duna menti közlekedési és gazdasági tengely szerepét a 20. század végére a Budapest-Tatabánya-Tata-Komárom-Győr irányú közúti-vasúti folyosó vette át. A Duna menti térség visszaesésének okai igen összetettek és szorosan összefüggnek egymással. A térség **területhasználati** (hasznosítatlan barnamezők, Duna megközelíthetlensége, súlyos közlekedési eredetű szennyezéssel sújtott lakóterületek), **közlekedési** (főút túlterheltsége, vasút és vízi út alulhasznosítottasága) és **környezeti konfliktusai** (pl. vörösiszap tározók), a **kulturális örökségi, valamint természeti-táji értékeiben rejlő lehetőségek** kihasználatlansága, csak összefüggéseik rendszerében oldhatók fel.

Komárom-Esztergom megye településrendszere – a markánsan eltérő táji, gazdasági adottságok eredményeképpen az említett két fő tengelyre szerveződik, a (Budapest-) - Tatabánya/Oroszlány/Tata – Komárom - Győr tengelyre és az Esztergom - Komárom közötti Duna-parti tengelyre. A megye e tengelyekre nem szerveződő része településföldrajzilag jellemzően homogén. A „reális” városhálózatot az 1983-as várossá

nyilvánítási hullám előtti városok alkotják: Tatabánya, Oroszlány, Tata, Esztergom és Komárom. Nagymúltú hídfővárosok Komárom és Esztergom. Mindkét esetben Duna-parti városról van szó, melynek „elővárosai” – a hídfő-helyzetből következően – a Duna másik partján is kiépültek. Komárom az esztergomi helyzet inverze, mert miközben Esztergom/Párkány súlypontja (és „anyavárosa”) a Duna magyarországi oldalán található, Komáromnál ez fordítva alakult ki. A városok hosszú évtizedekre befagyasztott kapcsolata, együttfejlődésük ellehetetlenülése is egyik oka a Duna mente tartóssá vált krízisének, mivel ezek, a ma középvárosnak tekinthető várospárok féloldalas, megrekedt fejlődésük miatt elvesztették korábbi nagyobb térségre kiterjedő gazdasági és térszervező szerepüket

A megye meghatározó településláncolata egyértelműen a Budapest, Pozsony és Bécs közötti fejlődési tengelyre illetve e kapcsolati folyosóra szerveződik, ami nemcsak szállítás-logisztikai előny, hanem az egyes jó adottságú településeknek komoly gazdasági lehetőségeket biztosít. Ezek a kedvező telepítési feltételek alapozták meg a megye új ipari tengelyének kifejlődését Tatabánya központtal.

A megye súlyponti településeinek ezen a folyosón kívüli keresztirányú kapcsolatai alárendeltek, ami a fiatalabb városok számára hátrányos helyzetet jelent. Az újabb városok funkcionális kiterjedése csak részleges, vonzáskörzetük sok tekintetben nem éri el azt a kritikus méretet, ami egy teljesebb intézményhálózat működéséhez szükséges. A fejlődési tengelyre való erősebb kapcsolódás feltételeinek elmaradt fejlesztését fel kell erősíteni. A ma jellemző forrásszerző verseny helyett az újabb városok strukturált fejlesztése érdekében az együttműködési stratégiákra kell nagy hangsúlyt helyezni.

Esztergom helyzetében különösen látszik a beszorítottság, melyet súlyosbít, hogy a Duna túloldalán fekvő szlovákiai területek is ugyanilyen beszorítottsággal küzdenek. Az észak-déli irányú közlekedési folyosó (Párkány-Esztergom-M1) középtávú kiépítéséről nem mondhatnak le a két ország hátrányos helyzetű térségei.

Tendencia hogy a megye népességmozgása nem igazodik közvetlenül a megye gazdasági-ipari tengelyeihez, hanem Tatabánya, Tata térségében a közeli dombvidéki területek szuburbán „megtöltésére” irányul, míg Budapest vonzásában ezek a területek elsősorban a Gerecse az 1-es és 10-es úthoz kapcsolódó térségeiben, találhatóak.

A vidéki térségekre a fejlettebb és kicsi megyén belül az országos trendek érvényesek. Itt azonban a sűrűbb városhálózat, a relatíve jobb elérhetőségi viszonyok, a korábban kifejezetten jó munkahelykínálat, a jövedelmi viszonyok kedvező alakulása tompította, lassította a vidék leépülését.

FEJLŐDÉSI IRÁNYOK

Ebben a fejezetben részben a középtávú európai uniós ciklus várható trendjeit, részben pedig a megye tényleges fejlődési irányait vázoljuk. Nem egy jövőképet vetítünk előre, hanem a kialakult és működő folyamatokról teszünk említést.

A következő területfejlesztési ciklusban az Európai Unió iránymutatása – **Európa 2020 stratégia**, és az abból levezetett 11 tematikus prioritás, – a **korábbiaknál sokkal markánsabban** fogja meghatározni a tagállamok fejlesztési irányait. A tagállamoknak **konkrét célszámokat** kell megjelölnie, Brüsszel évente ellenőrzi az elért eredményeket. Az Európa 2020 Stratégia egyértelműen állást foglal amellett, hogy a korábbi trendek, a válság megszűnése esetén sem folytathatók tovább. A korábbi **Növekedés és foglalkoztatás** átfogó célt, az **Intelligens, fenntartható, intenzív növekedés** és – a válság elhúzódása miatt később hozzákapacsolt – **európai gazdasági kormányzás feltételeinek megteremtése** átfogó cél váltotta fel.

Stratégiai célterületek a **kutatás-fejlesztés-innováció** és az **oktatás-képzés** fejlesztése, **az energiahatékonyság** növelése, a **megújuló források** hasznosítása és a **klimaváltozásra** való felkészülés, a **foglalkoztatás** radikális növelése, továbbá a **szegénység** és a **társadalmi kirekesztettség** mérséklése. A 11 tematikus (specifikus) cél a fentiek teljesülését közvetlenül szolgáló intézkedések mellett magában foglalja a környezetbarát közlekedés, az infokommunikációs technológia, a KKV-k versenyképessége, az erőforrások hatékony használata és a környezetvédelem, valamint az intézményi kapacitások és az igazgatás hatékonyságának fejlesztését is. A

végrehajtás hét ún. zászlóshajó programjainak egyike **A globális korszak integrált iparpolitikája**, mely a fentiekkel összhangban, a minőségi, jól fizetett foglalkoztatást előtérbe helyezve **Európa újraiparosítását** tekinti feladatának. További zászlóshajó programok a Fiatalok mobilitása, a Digitális Európa, az Innovatív Európa, az Erőforrás-hatékony Európa, Új készségek és új foglalkoztatás Agenda, és a Szegénység elleni európai platform.

Az Európai Területi Agenda 2020 célkitűzéseivel összhangban a korábbiaknál sokkal nagyobb lesz a **területi együttműködések** jelentősége, az **átfogó, területileg integrált programok**ba illeszkedő projektek fognak prioritást élvezni. Ezek egyik csoportja az ún. **Integrált Területi Beruházások**, amelyek által érintett térségeket és azok integrált fejlesztési programját – a megyékkel egyeztetett módon - a kormányzat fogja kijelölni. A másik csoportba az ún. **Közösségi Irányítású Helyi Fejlesztések** tartoznak, melyek térségeiről és programjáról a megyék határozhatnak, és amelyek a LEADER módszert fejlesztik tovább, illetve terjesztik ki a nem szigorúan vett vidéki térségekre is. A jövőben is kiemelt figyelmet kapnak a városok, azonban nem kizárólagosan a városok közigazgatási területére, hanem a városokra és vonzáskörzetükre, az ún. **funkcionális várostérségekre** koncentrálva. Ezek lehatárolása még nem tisztázott. A kormányzat meg kívánja határozni a szerveződések szabályait, kereteit és intézményeit, de az OTK korábbi munkaanyagától eltérően immár a helyi szintnek is mozgásteret kíván biztosítani a lehatárolásban. A korábbiaktól eltérően lehetőséghez fognak jutni a **város-vidék kapcsolatra** épülő stratégiák.

Természetesen továbbra is napirenden lesznek a **környezetállapot javításával és a környezeti infrastruktúrafejlesztéssel összefüggésben az Európai Unió felé tett vállalások teljesítésével kapcsolatos feladatok**. Az Európai Unió **vidék- és agrárpolitikája** továbbra is erősen összekapcsolódik. Kiemelt kérdés lesz a vidéki munkahelyteremtés, az agrárinnováció, az ökoszisztéma fenntartása, a hosszú távú termelékenység, a válságkezelési eszközök, a versenyképesebb élelmiszer terméklánc, stb. A **közlekedési hálózat** fejlesztésében a **Helsinki folyosók kiépülése, a TEN-T hálózat még hiányzó elemeinek kiépítése** kiemelt feladat. A környezetbarát közlekedéssel, mint prioritással összefüggésben várható, hogy a jövőben a **közútfejlesztésekről a vasútfejlesztésekre kerül át a hangsúly**.

A hazai fejlesztéspolitika – a jelenleg formálódó koncepciók alapján ítélve – elsősorban azokra a **térségekre, tematikákra** (stratégiai területekre) kíván fókuszálni, melyekben **jelentős húzóerő és kitörési lehetőség** rejlik. A felzárkózás helyett a „spin-off”, azaz **a továbbgyűrűző hatás** fog előtérbe kerülni az elmaradottabb térségek vonatkozásában. Az Országos Területfejlesztési Koncepció munkaanyagában az európai stratégiai célok – különösen a **foglalkoztatás** és a **természeti erőforrások** megőrzése – mellett kiemelt prioritás a **negatív demográfiai trendek megfordítása** és a **térszerkezet átalakítása Magyarország csomóponti, geostratégiai helyzetének megerősítése érdekében**.

Az OTK-ban megjelölt **10 stratégiai ágazat közül a megye 7(!) ágazatban is érintett:**

- Autó és járműipar: kiemelten Esztergom, Tatabánya, Bábolna;
- Elektronikai iparágak, híradástechnika: kiemelten Tatabánya, Komárom, Dorog;
- Gyógyszeripar: Dorog
- Mezőgazdaság, élelmiszeripar: kiemelten Kisalföld (+ Gyermely, Neszmély)
- Logisztika: Tatabánya, Tata, Komárom, Esztergom;
- Gépipar (pl.: az orvosi berendezések és eszközök gyártása), szerszámgyártás: Tatabánya, Oroszlány, Tata, Esztergom, Dorog, Lábatlan-Nyergesújfalú, Kisbér;
- Turizmus: a megye több térségét érinti.

Ezek az ágazatok nemzeti, sőt nemzetközi piacokra termelnek, a megye legjelentősebb foglalkoztatói, ugyanakkor innováció és klaszterszerveződés tekintetében is rendelkeznek ígéretes eredménnyel.

Az OTK tervezet Budapestet kiegészítő ipari-logisztikai gyűrűként kívánja fejleszteni a Tatabánya-Tata városeyüttest. A Budapest körüli csapágyvárosok körébe Tatabánya és Tata mellett Esztergom és Komárom is besorolásra került. Az OTK Komárom pozícióját erősíti a határon túli közlekedési kapcsolatrendszereket is

magába foglaló térszerkezeti vízióval, aminek megvalósulása belátható közelségbe került a komáromi híd megépítéséről szóló szlovák-magyar kormánymegállapodással.

A fejlesztési környezet általános bemutatásán túl a megyében spontán piaci és szervezett területi folyamatok alapján az alábbi kibontakozó fejlődési irányok láthatók.

A megye dinamikájának elsősorban a megyét két részre tagoló Tata-Tatabánya-Oroszlány tengely és a velük szorosan együtt élő települések alkotta „funkcionális várostérség” főleg spontán elemekből szövődő kapcsolatrendszerének szervezett együttműködéssé alakítása és a működőképes városhálózati csomópont megteremtése a legnehezebben kezelhető fejlődési trend. A bonyolult érdekszövevények elfogadható szintű egyensúlya a települések együttműködése esetén a városeggyüttes a térség és a megye fejlődésének motorja lehet. E várostérség súlypontja kétségtelenül Tatabánya, ugyanakkor elindult egy egészséges munkamegosztási folyamat, amelyben a lakóterületi és rekreációs-turisztikai vonatkozásban Tata jelentősége fokozódik, míg Oroszlány, megtartva hagyományos ipari funkcióit, turisztikai vonatkozásban is erősödik. Amennyiben az OTK tervezete szerinti fejlesztési irányok megvalósulnak, várható, hogy az időszak végére a térség kinyílna Komáromon át Nyitra irányába, ami eminens szlovák érdek lehet. Az együttműködést gerjesztő jelentős források nélkül nagyon bizonytalan, hogy létrejön-e 200.000 ezer fős fókuszterület, mely már más minőséget jelenthet a régióban. Kérdéses, hogy a komolyabb közlekedés fejlesztések elmaradása esetén sikerül-e a régió belüli kohéziót a tervekben szereplő Tatabánya-Oroszlány-Mór-Székesfehérvár kapcsolat erősítésével támogatni.

Bizonytalan a másik erősen urbanizálódott térség a 10-es főút mente-Dorog-Esztergom fejlődési iránya. A megyeszékhely nehézkes elérhetősége miatt is egyre erőteljesebb az integrálódás a Budapesti agglomerációba. Ám kérdés, hogy a rendszerváltás után nagy lendülettel beindult nyitás Szlovákia irányába tovább tud-e göröngyölni, meg tudnak-e valósulni azok az (észak-déli irányú) nagytérségi kapcsolatok, melyek segítségével a Duna mindkét oldalán fekvő, jelenleg viszonylag elzárt térség egy nagyobb makrogazdasági tér vérkeringésébe be tud kapcsolódni.

A megye térszerkezeti megújulásának harmadik kulcsterülete a Duna mente. A két ország megrekedt, lecsúszó térségeinek kapcsolathálya, külön - külön homogén válságos gazdaságszerkezete és kedvezőtlen társadalmi folyamatai – kellő beavatkozások hiányában - nagy valószínűséggel a kedvezőtlen kölcsönhatások felerősödését fogják eredményezni. A magyarországi térség konfliktusainak összetettsége sokirányú (önkormányzati, vállalkozói, intézményi, kormányzati) partnerségen alapuló, a Dunakanyartól Komáromig terjedő térségre kidolgozandó komplex térségi rehabilitációs programot igényel. Ennek a hosszú évek óta elmaradt - kidolgozását mielőbb javasolt megkezdeni, kihasználva a 2007-2013 közötti ciklus pályázati lehetőségeit (Európai Duna Makro Regionális Stratégia, EGTC projektek). Kérdés, hogy e térségekben jut-e kellő idő a közös gondolkodásra, a szükséges mélységű helyzetfeltárások elvégzésére. (Ilyen komplex térségek tervezése nálunk nagyobb térségfejlesztési rutinnal és területpolitikai gyakorlattal rendelkező országokban is éveket vesz igénybe!).

A megye kis mérete ellenére három alapvetően eltérő karakterű vidéki térséggel bír, melyek az adottságaiknak megfelelő speciális fejlődési irányokba indultak el. A Kisalföld megyei területén az irány lényegében adott, a mezőgazdaság a rendszerváltás után az ország más részeitől eltérően kevésbé torpant meg, rugalmasan alkalmazkodott az új feltételekhez. Az új ágazatként megjelent megújuló energiatermelés jól illeszkedik a megye hagyományaihoz és a jövő trendjeihez is. A vidéki térségek országosan jól ismert „brand”-jeinek települései, kisvárosai (Bábolna, Nagyigmánd, Ács, Kisbér, Gyermely), mint *lehetséges* mezőgazdasági-élelmiszeripari vagy rekreációs központok nem esélytelenek arra, hogy a megye a „vidékgazdaságával” jelen legyen az ország élelemgazdasági térképén.

A Vértes, Gerecse és a Bakonyalja térségekben a mozaikos táj adottságainak megfelelő művelési kultúrák szétestek, részben eltűntek, a népesség elköltözik, előregedett, elszegényedett. Ezekben a térségekben az innovatív vidékfejlesztési eszközök alkalmazása (lásd Közösségi által Irányított Helyi Fejlesztések, CLLD módszere) szükséges ahhoz, hogy a kedvezőtlen folyamatokat lassítani tudjuk.

A megye gazdaságában látható, hogy a meglévő kapacitások, és szervezetek további elvesztése komoly veszélyeket rejt magában. A működő termelőegységek megtartásán túl az iparok szerkezetalakítása során a megye mezőgazdasági termeléséhez, adottságaihoz igazodó alágazati, fejlesztések szerkezetalakító beavatkozások nem hagyhatók figyelmen kívül. A megye területi változásaiban zajló folyamatok alapján középtávon koncepcionális kérdés, hogy sikerül-e a meghatározó fejlődési tengelyre sokkal erőteljesebben rászervezni a megyei településhálózatot, beleértve Komárom és Esztergom észak-déli kapcsolatainak erőteljes fejlesztését is.

Térségi műhelyek

Térségi műhely megnevezése	Érintett települések
Duna mente műhely	Ács, Komárom, Lábatlan, Nyergesújfalu, Esztergom; Almásfüzitő, Dunaalmás, Neszmély, Süttő, Tát, Tokod, Tokodaltáró, Dömös, Pilismarót,
Oroszlány-Tatabánya-Tata-Komárom város-hálózati csomópont	Oroszlány, Tatabánya, Tata, Komárom, Almásfüzitő, Baj, Bokod, Dunaalmás, Dunaszentmiklós, Kecskéd, Környe, Naszály, Szárliget, Szomód, Várgesztes, Vértesszőlős, Vértestolna, Vértessomló.
Agglomerációs műhely	Dorog, Esztergom; Csolnok, Keszölc, Leányvár, Piliscsév, Pilismarót, Dömös
Pilis-Gerecse műhely	Dorog, Lábatlan, Nyergesújfalu; Annayölgy, Baj, Bajót, Bajna, Csolnok, Dág, Dunaalmás, Epöl, Gyermely, Héreg, Keszölc, Leányvár, Nagysáp, Neszmély, Máriahalom, Mogyorósbánya, Piliscsév, Sárisáp, Süttő, Szomor, Szomód, Tata-Agostyán, Tardos, Tarján, Tokod, Tokodaltáró, Vértestolna, Úny
Kisalföld műhely	Ács, Bábolna, Komárom; Bana, Császár, Csém, Csép, Dad, Ete, Kisigmánd, Kocs, Kömlőd, Nagyigmánd, Naszály, Mocsá, Tárkány, Szákszend
Bakonyalja műhely	Kisbér; Aka, Ácsteszér, Ászár, Bakonyszombathely, Bakonybánk, Bakonyszombathely, Bársonyos, Csatka, Császár, Kerékteleki, Réde, Súr, Vérteskethely, Ete, Csép, Tárkány
Városok műhelye	Tatabánya, Ács, Bábolna, Dorog, Esztergom, Kisbér, Komárom, Lábatlan, Nyergesújfalu, Oroszlány, Tata

