



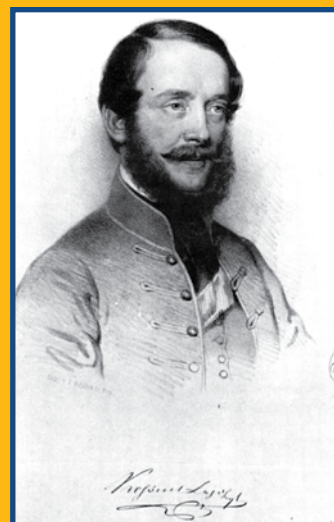
NEMZETI FEJLESZTÉSI
ÉS GAZDASÁGI MINISZTERIUM

KÜLÖNSZÁM /
SPECIAL EDITION

2009 / 1.



TERÜLETFEJLESZTÉSI ÉS TERÜLETRENDEZÉSI SZAKMAI FOLYÓIRAT
REGIONAL AND SPATIAL DEVELOPMENT REVIEW



Európai Duna Régió Stratégia

DUNA: MÚLT-JELEN-JÖVŐ / DANUBE: PAST-PRESENT-FUTURE

KORMÁNYZAT – NEMZETEK FELETTI EGYÜTTMŰKÖDÉS – DUNA MELLETTI
ÁLLAMOK – TUDOMÁNY

GOVERNANCE – TRANSNATIONAL COOPERATION – DANUBE COUNTRIES – SCIENCE

ÉRDEKEK – EGYÜTTMŰKÖDÉS – STRATÉGIA / INTERESTS – CO-OPERATION – STRATEGY

European Danube Region Strategy



VÁTI Magyar Regionális Fejlesztési
és Urbanisztikai Nonprofit Kft.

TARTALOM

KORMÁNYZAT

<i>A Duna jövője, az Európai Duna Régió Stratégia (EDRS) – Dr. Szaló Péter (NFGM) (H)</i>	4
<i>Az Európai Duna Régió Stratégia (EDRS) a magyar külpolitika tükrében – Dr. Czukor József (MKK) (H)</i>	10
<i>A területfejlesztés szerepe a Duna térségének fenntartható fejlesztésében – Dr. Cs. Pavisa Anna (NFGM) (H)</i>	12
<i>A Duna menti turizmus hazai és nemzetközi dimenziói – Sárdi Anna (VÁTI) (H)</i>	16
<i>Az európai vízügyi politika megvalósítása a Duna-vízgyűjtő magyarországi szakaszán – Holló Gyula (KVM) (H)</i>	34
<i>Európai Duna Régió Stratégia – kihívás és lehetőség a fenntartható fejlődésre – Dr. Gergely Erzsébet (KVM) (H)</i>	36
<i>A Duna szerepe a környezet és a gazdaság formálásában – Marton Tamás (KHEM) (H)</i>	40
<i>Úton kelet és nyugat között – Alternatív transzeurópai vasúti főirány – a Rijeka-Constanta (Transzbalkáni) vasút – Dr. Balogh Tamás (Eü. M.) (H)</i>	44
<i>A dunai turizmus lehetőségei Magyarországon – Bozzay Andrásné (ÖM) (H)</i>	48
<i>Partraszállás – Z. Halmágyi Judit (Budapesti Főpolgármesteri Hivatal) (H)</i>	50

NEMZETEK FELETTI EGYÜTTMŰKÖDÉS

<i>A 2009. május 6-i ulmi Duna Csúcstalálkozó zárónyilatkozata</i>	6
<i>Európai Duna Régió Stratégia (EDRS) – az európai együttműködés új megközelítése – Varga-Lencsés Viktória (Európai Bizottság) (H)</i>	22
<i>A délkelet-európai nemzetek feletti együttműködési program Dunával összefüggő támogatott projektjei – Csalagovits Imre / Curzolo, Ivan (SEE Közös Szakmai Titkárság) (H, I)</i>	24
<i>Összefogás a Duna-vízgyűjtő vízgazdálkodása érdekében –</i>	
<i>a Nemzetközi Duna-védelmi Bizottság és a Duna Stratégia – Srsnova, Olga (Nemzetközi Duna-védelmi Bizottság) (A)</i>	28
<i>A dunai nemzetközi hajózás általános jogi keretei – Dr. Valkár István (Nemzetközi Duna Bizottság) (H)</i>	32
<i>A DunaLog történet – Gauder Péter / Szabó Tünde (Studio Metropolitana Nonprofit Kft.) (H)</i>	54
<i>A Duna menti Városok és Régiók Tanácsa 2009. június 11-én Budapesten megrendezett IV. Európai konferenciájának zárónyilatkozata</i>	58

DUNAI ORSZÁGOK

<i>Az új európai Duna régiót a városaink és régióink közötti együttműködés teremti meg – Ivo Gönner / Peter Langer (Ulm, Duna Iroda) (D)</i>	60
<i>Bécs és a Duna az Európai Duna Régió Stratégia felé (EDRS) – Schicker Rudolf (Bécs) (A)</i>	62
<i>A Duna, Szlovákia európai kapcsolata – Tuba Lajos (Déli régió Regionális Fejlesztési Ügynökség) (SK)</i>	64
<i>Folyó vagy csatorna – a Duna jelentősége Horvátországban, térségi áttekintés – Kozul, Nadia (Szlavón-Baranyai Területfejlesztési Ügynökség) (HR)</i>	66
<i>A Duna-térség Szerbiában – fejlesztési kihívások és távlatok – Vracanic, Milica (Alma Mons Regionális KKV-fejlesztési Ügynökség) (SR)</i>	68
<i>A Duna menti országok stratégiai céljai – Bulgária – Dr. Spiridonova, Julia (Nemzeti Regionális Fejlesztési Központ) (BG)</i>	70
<i>A Duna – fejlesztési folyosó a határok nélküli Európában –</i>	
<i>Gherca, Theofil (Területfejlesztési és Lakásügyi Minisztérium Területi Együttműködési Igazgatóság) (RO)</i>	72

TUDOMÁNY

<i>Az integrált vízgazdálkodás fontossága a Duna vízgyűjtőjén – Dr. Ijjas István (Magyar Hidrológiai Társaság, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Vízépítési és Vízgazdálkodási Tanszék) (H)</i>	74
<i>A Duna és a Tisza között – a múlt, a mai veszélyek és jövő remények – Dr. Csatári Bálint (MTA RKK Alföldi Tudományos Intézet) (H)</i>	78
<i>A Dunát érintő korábbi vizsgálatok szakmai tanulságai – Dr. Hardi Tamás (MTA Regionális Kutatások Központja Nyugat-dunántúli Intézete) (H)</i>	82



A Duna értékes örökségünk, amellyel nemzedékünknek kötelessége bölcsen, jövőt alakítóan gazdálkodni!

CONTENT

GOVERNANCE

<i>The future of the Danube, the EU Danube Region Strategy (EDRS)</i> – Péter, Szaló Dr. (Department of Regional Development, Ministry of National Development and Economy) (H)	5
<i>The EU Danube Region Strategy (EDRS) in the light of Hungarian foreign policy</i> – József Czukor (Ministry of Foreign Affairs) (H)	11
<i>The role of regional development in the sustainable development of the Danube region</i> – Anna, Cs. Pavisa, PhD. (Regional Department Unit) (H)	13
<i>Domestic and international dimensions of tourism alongside the Danube</i> – Anna Sárdi (VÁTI) (H)	17
<i>The implementation of the European water policy in Danube in Hungary</i> – Gyula Holló (Ministry of Environment and Water) (H)	35
<i>The European Danube Region Strategy – a challenge and an opportunity for sustainable development</i> – Erzsébet Gergely, Dr. (Ministry of Environment and Water of Hungary) (H)	37
<i>The Danube's Role in Shaping the Environment and the Economy</i> – Tamás Marton (Ministry of Transport, Communication and Energy) (H)	41
<i>On route between East and West – the Rijeka-Constanta (Trans-Balkan) railway</i> – Tamás Balogh, Dr. (Ministry of Health) (H)	45
<i>The opportunities for the tourism industry in Hungary alongside the Danube</i> – Andrásné Bozzay (Ministry of Local Government) (H)	49
<i>Disembarkation</i> – Judit, Z. Halmágyi (Municipality of Budapest) (H)	51

TRANSNATIONAL CO-OPERATION

<i>Final declaration of the Danube Summit on 6th May 2009 in Ulm</i>	7
<i>European Danube Region Strategy (EDRS) – A New Approach in European Territorial Cooperation</i> – Viktória, Varga-Lencsés (European Commission) (H)	23
<i>Danube development projects supported by the South-East Europe Transnational Programme</i> – Imre Csalagovits / Ivan Curzolo (SEE Secretariat) (H, I)	25
<i>Cooperation in Managing Water Resources in the Danube basin area – The ICPDR and the Danube Strategy</i> – Olga Srsnova (International Committee for the Protection of Danube River) (A)	29
<i>Legal framework for international navigation on the Danube</i> – István Valkár, Dr. (International Danube Commission) (H)	33
<i>The DunaLog story</i> – Péter Gauder / Tünde Szabó (Studio Metropolitana) (H)	55
<i>Final Declaration of the IVth European Conference of the Danube Cities and Regions in Budapest on 11th June 2009</i>	58

DANUBE COUNTRIES

<i>The cooperation between our cities and regions generates the new European Danube region</i> – Ivo Gönnér / Peter Langer (Council of the Danube Cities and Regions) (D)	61
<i>Vienna and the Danube On the way to a EU Danube Region Strategy (EDRS)</i> – Dipl.-Ing. Rudolf Schicker (A)	63
<i>Danube, Slovakia's link to Europe</i> – Lajos Tuba (Regionálna Rozvojová Agentúra Šamorín) (SK)	65
<i>A River or a Canal – Importance of the Danube in Croatia, A regional overview</i> – Nadia Kozul (Regional Development Agency of Slavonia and Baranja) (HR)	67
<i>The Danube region in Serbia – Development challenges and perspectives</i> – Milica Vracanic (Alma Mons SME Development Agency) (SR)	69
<i>Strategic objectives of the countries alongside the Danube Bulgaria</i> – Dr Julia Spiridonova (National Centre for Regional Development) (BG)	71
<i>Danube – a development corridor within a Europe without barriers</i> – Theofil Gherca (General Directorate for Territorial Development Ministry of Regional Development and Housing) (RO)	73

SCIENCE

<i>The extension of the EU water policy and the importance of integration in the Danube catchment area</i> – István Ijjas, PhD (Hungarian Hidrological Association, Department of Water Resources Engineering, Budapest University of Technology and Economy) (H)	75
<i>Between the Danube and the Tisza – the past, the current dangers, and hopes for the future</i> – Bálint Csatári, PhD (Great Plains Research Institute of the Centre for Regional Studies of the Hungarian Academy of Sciences) (H)	79
<i>Lessons learnt from past concerning the Danube</i> – Tamás Hardi, PhD (Western Transdanubia Research Institute of the Centre for Regional Studies of Hungarian Academy of Sciences) (H)	83



„A városok között mintegy méltósággal,
Szőke Duna vize foly csendes habzással,
Ágokra nincs osztva, van itt egy-folyással,
Fülekét nem sértő szép lassú zúgással.

Duna! ó te drága Neptunus magzatja!
Szépséged Európa minden vizét hatja,
Örvényidben magát hány viza nyugtatja?
Arany fővényednek drága minden latja.”

(Gvadányi József: Egy falusi nótáriusnak budai utazása, 1788)

Úton az Európai Duna Régió Stratégia felé – On the way to the European Danube Strategy

SZERKESZTŐI ELŐSZÓ / EDITORIAL FOREWORD

„Egység, egyetértés, testvériség, magyar, szláv és román között - íme, ez az én legforróbb vágyam, legőszintébb tanácsom. Íme egy mosolygó jövő valamennyiök számára” – üzenté Kossuth Lajos 1862-ben a Dunai Szövetség tervében.

Napjainkban az Európai Duna Régió Stratégiával megvalósulni látszik a 150 éves álom a dunai népek együttműködéséről.

A Falu-Város-Régió e különszámmal kíván hozzájárulni a stratégia kialakításához, összegyűjtve és bemutatva a várhatóan érintett magyar szakpolitikák érdekeit, illetve a szomszédos országok területfejlesztési szakembereinek véleményét és elképzeléseit.

A lapszám létrejöttéért köszönet illeti a Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium Területfejlesztési Szakállamtitkárságát és mindazokat, akik a cikkek megírásával a jövő együttműködéseinek előfutárai lettek.

Budapest, 2009.09.21.

Dr. Cs. Pavisa Anna és Kulcsár Gábor
szakmai szerkesztők / editors

FALU VÁROS RÉGIÓ Különszám: 2009/1.
Javított utánnomás

A Falu-Város-Régió folyóirat támogatója:
Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium

Felelős kiadó: VÁTI Nonprofit Kft.
Vezérigazgató: Dr. Benedek János
A kiadó címe: 1016 Budapest, Gellérthegy u. 30-32.

A szerkesztő bizottság tagjai:

Dr. Csemez Attila, Dr. Czira Tamás, Fülöp Judit, Gauder Péter, Ongjerth Richárd, Dr. Péti Márton, Salamin Géza, Dr. Szaló Péter, Szoboszlai Zsolt

A lapszám szakmai szerkesztői: Dr. Cs. Pavisa Anna (anna.pavisa.cs@nfgm.gov.hu) és Kulcsár Gábor (gkulcsar@vati.hu)
Szerkesztő: dr. Biró Benjamin

Nyomdai előkészítés: Greenlight Budapest Kft.
Javítás és utánnomás: DELOUNGE Grafikai és Produkciós Kft.

ISSN: 1218-2613

A lap olvasható az interneten: www.vati.hu





NEMZETI FEJLESZTÉSI
ÉS GAZDASÁGI MINISZTERIUM

A Duna jövője, az Európai Duna Régió Stratégia (EDRS)



*Dr. Szaló Péter (peter.szalo@nfgm.gov.hu)
területfejlesztési szakállamtitkár
Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium*

Az elmúlt évszázadokban számos koncepció készült, mely a Duna mentén élő népek, országok érdekeit igyekezett közös nevezőre hozni. Magyarország életében mindig fontos szerepet játszott a Duna, ami összekötő kapcsot jelent nyugat és délkelet felé. Kossuth Lajos is a dunai konföderáció létrehozásában látta a regionális integráció lehetőségét.

Az Országos Területfejlesztési Koncepció 2005. évi elfogadásával az Országgyűlés kiemelt feladatává nyilvánította a Duna mente fenntartható fejlesztését, természeti területeinek, tájainak, kulturális értékeinek védelmét.

A Duna menti országok képviselői 2006 márciusában Budapesten közös nyilatkozatot fogadtak el, amelyben kifejezték együttműködési szándékukat a térség fejlesztési terveinek és területi politikáinak összehangolására. Ennek értelmében a Duna menti problémákat nemzetközi partnerség keretében, összehangolt fejlesztések sorozatával kell kezelni. Fontos minden olyan kezdeményezés, amely a Dunával kapcsolatos fejlesztések közös meghatározását és elfogadását célozza.

Ezt a folyamatot segíti a Magyar Köztársaság kormánya és Románia kormánya által először 2006 novemberében, majd ezt megerősítve 2008 októberében aláírt, a Duna mente fenntartható fejlesztésére vonatkozó közös szándéknyilatkozat is.

A dunai térség fenntartható fejlesztésére vonatkozóan az érintett tagállamok – Németország, Ausztria, Szlovákia, Magyarország, Románia, Bulgária, Szerbia – 2009. május 6-án közös együttműködési nyilatkozatot fogadtak el.

A nyilatkozat célja olyan, a területi, gazdasági és kulturális kohézió fontosságát hangsúlyozó, a Duna menti országokat érintő stratégia – **Európai Duna Régió Stratégia (EDRS)** – összeállítása, amelynek alapján a kialakuló „**Duna Régió**” a 2014-ben induló új költségvetési periódusban közös európai fejlesztési és kutatási térségként kerülhet meghatározásra.

Az Európai Tanács 2009. júniusi ülésén felkérte az Európai Bizottságot a stratégia elkészítésére, amely a Duna környezeti, közlekedési, társadalmi-gazdasági és kulturális szempontú fenntartható fejlesztését célozza.

A 2011-es magyar EU elnökség idején az Európai Duna Régió Stratégiát Magyarország elnökségi prioritásként kezeli.

A Duna-völgye a folyó révén, valamint az Európai Unió délkeleti terjeszkedése következtében már ma is európai fejlesztési tengelyként határozható meg. A jövőben a folyó ez irányú szerepe – a csatlakozásra váró országok, a környezeti politika erősödése, a vízi közlekedés felértékelődése következtében – csak tovább fokozódik.

A magyar területpolitikának már csak az ország központi földrajzi elhelyezkedése okán is alapvető érdeke, hogy részt vegyen egy olyan Duna-stratégia kidolgozásában, amely egyszerre szolgálja a Duna védelmét és teszi lehetővé adottságainak jobb kihasználását.

A formálódó Duna-stratégia jó példája lehet a nemzetközi szintű összefogásnak, hiszen az érintett országok is felismerték, hogy a siker érdekében közösen kell dolgozni.

**A Duna értékes örökségünk, amellyel nemzedékünknek kötelessége bölcsen,
jövőt alakítóan gazdálkodni.**





The future of the Danube, the EU Danube Region Strategy (EDRS)

*Péter, Szaló Dr. (peter.szalo@nfgm.gov.hu)
State Secretary, Department of Regional Development,
Ministry of National Development and Economy*

Over the past centuries many concepts have been drafted trying to seek a common base of interest for countries and nations living alongside the Danube. The Danube has always played an important role, connecting Hungary with countries to both the Southeast and the West. Kossuth Lajos (Governor of Hungary in 1848-49) believed that a Danube confederation would pave the way towards regional integration.

The sustainable development of the Danube region as well as the protection of its natural values, landscapes and cultural heritage was declared a special objective of the 2005 National Regional Spatial Development Concept.

In March 2006, the delegates of the countries of the Danube region adopted a joint statement in Budapest, in which they expressed their commitment to harmonise their spatial development and regional development policies. According to this statement, problems related to the regions situated alongside the Danube should be handled in the framework of international partnerships and integrated development projects. Initiatives aimed at the joint definition and implementation of development projects along the Danube are considered to be of major importance.

This process is supported by the joint declaration adopted by the Hungarian and Romanian Governments in November 2006 and reconfirmed in 2008 concerning the sustainable development of the Danube region.

Germany, Austria, Slovakia, Hungary, Romania, Bulgaria and Serbia adopted a joint cooperation declaration on the 6th of May 2009 concerning the sustainable development of the Danube.

The aim of the declaration is to formulate a **EU Danube Region Strategy (EDRS)** that promotes territorial regional, economic and cultural cohesion among the countries alongside the Danube. Based on the EDRS, the newly established „**Danube region**“ could be defined as a joint development and research area for the next budgetary period starting in 2014.

The European Council of June 2009 invited the European Commission to draft a future strategy aimed at the sustainable development of the Danube region from various socio-economic aspects: environment, transport and culture.

During the Hungarian presidency in 2011, Hungary intends to consider the Danube Region strategy a presidential priority.

Owing to the Danube and the South-Eastern enlargement of the European Union, the Danube valley can be defined as a European development axis even. In the future, this role will be further strengthened as a result of various factors, such as the accession of candidate countries, the increased importance of environment policy and water transport.

Partly due to its central location, the interests of the Hungarian regional development policy require participation in the formulation of a Danube Strategy serving both the protection of nature and the better utilisation of the river.

The Danube Region Strategy is a good example for international co-operation, since the countries involved realise that they have to work together to succeed.

**The Danube is our heritage; our generation must manage wisely
with a view to the future.**



Stadt

ulm

A 2009. május 6-i

ulmi Duna Csúcstalálkozó zárónyilatkozata



A Duna régió védelmében, illetve a Duna fenntartható kihasználása érdekében folytatott együttműködésről szóló egyezmény (Duna-védelmi Egyezmény, 1994. június 29.) értelmében a Duna régió tizennégy államot foglal magában, melyből nyolc az Európai Unió tagállama. Az együttesen több mint 260 millió lakossal rendelkező, dinamikus gazdasági és tudományos élet, valamint kulturális sokszínűség jellemezte dunai szomszédállamok rendkívül jelentős és óriási lehetőségeket rejtő térséget alkotnak Európában.

A Nyugat- és Délkelet-Európát összekötő Duna régió a régi és új demokráciák, piacgazdaságok, kulturális és társadalmi együttélési formák egyesítője, mely egyúttal a külső és belső európai határok sikeres lebontását is szimbolizálja. A Duna régió államai jelentős mértékben hozzájárultak ahhoz, hogy a gyökeres átalakulást hozó 1989/90-es évek végül a békés és sikeres egyesítés irányába vezették el Európát. A Duna régió híven szimbolizálja az említett államoknak az európai államok családjába való sikeres beilleszkedését.

A Duna régió az európai államok családjába történő további integrációja szempontjából kulcsfontosságú, hogy a fiatalok számára minél több lehetőség nyíljon az érintkezésre és egymás kultúrájának megismerésére. A dinamikus gazdasági és tudományos élet és gazdag kultúra jellemezte Duna régió ma rendkívüli befolyással bíró térség Európában.

A Duna régió további fejlődése érdekében azonban rendkívül lényeges, hogy ez a nemzetek közötti együttműködésre épülő és óriási lehetőségeket rejtő térség a jövőben európai szinten is nagyobb hangsúlyt kapjon, különösen az Európai Bizottság, az Európai Parlament és a Régiók Bizottsága részéről.

Az Ulmba látogató állami tisztviselők külön köszönik a találkozóhoz otthont adó Baden-Württemberg tartománynak, valamint Ulm és Neu-Ulm városainak a dunai államok együttműködését elősegítő kezdeményező-készségét. A 2008. október 6-án és 7-én Baden-Württemberg tartomány brüsszeli képviselője által rendezett Duna Konferencia rávilágított, hogy különösen az infrastruktúra-fejlesztés, a kereskedelem, az oktatás, az innováció, a környezetvédelem és a kultúra területén számos kiváló lehetőség kínálkozik a további együttműködésre. A gazdasági és az ökológiai tényezőket figyelembe véve kiemelt fontosságot kell tulajdonítani a Duna mint a gazdaság élénkítése szempontjából kulcsszerepet betöltő európai vízi közlekedési és szállítási útvonal fejlesztésének. Az együttműködés kiszélesítésével az együttes fellépés révén különösen a térség kis- és középvállalkozásai nyerhetnek sokat. Ezenkívül a kulturális együttműködésre, valamint az együttes társadalmi fejlődésre is nagy hangsúlyt kell fektetni, mivel ezeknek a területeknek az erősítése nagyobb léptékben szemlélve a tágabb Európai Unió javát is szolgálja.

Mindezeket figyelembe véve az Európai Uniónak a 2008-as Duna Konferencián az Európai Bizottság által a Duna régióval kapcsolatban meghirdetett stratégiája úttörő jelentőségű. Az északi dimenzió, valamint a balti-tengeri együttműködés mellett ugyanis immár a Duna régió számára is lehetőséget ad arra, hogy egy újabb, több nemzetet összefogó régióként tovább szélesítse az európai együttműködés kereteit.

A dunai térségre vonatkozó európai uniós stratégia tovább erősítené ennek az európai makrorégióknak a területi kohézióját, egyben példaként szolgálna egész Európa számára, hogy a területi kohézió elméleti alapvetése miként ültethető át a gyakorlatba. A területi kohézió gyakorlati megvalósulása a lehetőségek kiaknázására törekvő meglévő nemzetközi és interregionális intézmények, hálózatok és szerveződések átfogóbb hálózattá történő összekapcsolódását, valamint a helyi, regionális és országos szintű szerveződések brüsszeli EU-intézményekhez történő szorosabb kapcsolódását feltételezi, emellett szervesen illeszkedik az Európai Tanács fekete-tengeri együttműködéssel, keleti partnerséggel és az EU-tagállamok, az említett államok és más külső államok közti kétoldalú kezdeményezésekkel kapcsolatos koncepcióihoz, valamint az Európai Unió átfogóbb kohéziós politikájához.

A 2001. február 22-i ulmi, a 2002. szeptember 5-i melki, a 2002. március 11-i esztergomi, a 2003. szeptember 12-i passauai, valamint a 2005. január 21-i stuttgarteri találkozók folytatásaként, kiegészítéseként és továbbviteleként, figyelembe véve az Európai Bizottság Duna régióval kapcsolatos európai uniós stratégiájának előkészítését, folytatva a Régiók Bizottságának elsősorban a Duna régió pártközi csoportjának megalakításában, valamint a Duna régióra vonatkozó EU-stratégia előkészítő beszámolójának elkészítésében testet öltött eddigi munkáját,



Final declaration of the Danube Summit on 6th May 2009 in Ulm

According to the agreement on cooperation for the protection of the Danube Region and the sustainable use of the Danube (Danube Protection Agreement, 29th June 1994), the Danube Region incorporates fourteen states, eight of which are European Union member states. With more than 260 million inhabitants, great economic and scientific dynamism and cultural variety, the neighbouring states of the Danube represent an important area in Europe with strong potential.

As a “link” between West and South East Europe, the Danube Region unites old and new democracies, market economies and living and cultural areas. At the same time it also symbolizes the successful surmounting of European internal and external frontiers. The states of the Danube Region have made a major contribution towards ensuring that the profound transitions of the years 1989/90 have subsequently lead to a peaceful and successful unification of Europe. The Danube Region symbolises the successful incorporation of these states into the European family.

For the further integration of the Danube Region into the European family, the further development of opportunities for young people to meet each other and experience each other’s cultures is of essential importance. With its economic and scientific dynamism and its rich culture, the Danube Region is today a strong European region of great influence.

The continued favourable development of this region does, nevertheless, require that this region of trans-national co-operation, which is rich in opportunities, is in future taken into consideration more strongly on a European level, in particular by the European Commission, the European Parliament and the Committee of Regions.

The government representatives who have travelled to Ulm would like to thank in particular the host state of Baden-Württemberg and the cities of Ulm and Neu-Ulm for their initiative towards a joint Danube cooperation. The Danube Conference, held on 6th and 7th October 2008 in the representation of the State Baden-Württemberg to the European Union in Brussels, revealed that many highly promising, additional cooperations could be realised, particularly in the areas of infrastructure, commerce and trade, as well as education, innovation, the environment and culture. In the light of the economic as well as the ecological factors, great importance must be attached to the development of the Danube as a European waterway and transport route for stimulation of the economy. Through the further extension of the cooperation, small and medium-sized companies in this region in particular can benefit even more from the common points of contact. A central role must also be allocated to cultural cooperation and the joint development of society. These areas sustain additional benefits for the wider European Union.

Against this background, the EU strategy for the Danube Region, announced by the European Commission at the 2008 Danube Conference, is of pioneering importance. It can offer the opportunity to position the Danube Region, alongside the northern dimension/Baltic Sea co-operation, as a further trans-national region of European co-operation.

An EU strategy for the Danube Region could sustainably develop the territorial cohesion of this European macro-region, region, in turn creating an example at the European level of how the concept of territorial cohesion can be turned into reality. Its realisation presupposes a networking of the existing international and interregional institutions, networks and cooperations directed at exploiting this potential. It also embraces a better interlocking of the local, regional and national levels with the European institutions in Brussels. It further could complement the concept of the European Council on the Black Sea synergy, the Eastern Partnership, on bilateral initiatives between member states of the EU and between these and third-party states and the general cohesion policy of the European Union.

- In continuation, augmentation and extension of the previous Danube Summits of Ulm on 22nd February 2001, Melk on 5th September 2001, Esztergom on 11th March 2002, Passau on 12th September 2003 and Stuttgart on 21st January 2005,
- with regard to preparatory work of the European Commission on an EU strategy for the Danube Region,
- in continuation of the previous work of the Committee of the Regions, in particular through the foundation of the cross-party group of the “Danube Region”, the work an initiative report for an EU strategy for the Danube Region,
- taking into consideration the declaration of the European Council on the Eastern Partnership of 19th/20th March 2009 and the communication of the European Commission to the European Parliament and the Council of 11th April 2007 on the Black Sea synergy, as well as the relevant statements of the European Parliament and the Council in this regard,

- figyelembe véve az Európai Tanács Keleti Partnerséggel kapcsolatos 2009. március 19-20-i nyilatkozatát, az Európai Bizottság fekete-tengeri együttműködésről szóló, az Európai Parlamentnek és Tanácsnak elküldött 2007. április 11-i beszámolóját, valamint az Európai Parlamentnek és Tanácsnak erre vonatkozóan kiadott közleményeit,
- folytatva az európai uniós, nemzetközi, országos, interregionális és helyi szinten, valamint társadalmi, tudományos és jótékonyági szerepvállalásaik útján a Duna régióban illetve a régióért aktívan közreműködő különböző vállalatok, hálózatok és intézmények eredményes munkáját,
- felhasználva a 2008. október 6-án és 7-én Baden-Württemberg tartomány brüsszeli képviselője által rendezett Duna Konferencia eredményeit

a Duna menti államok és régiók 2009. május 6-án Ulmban összegyűlt képviselői:

1. a rendelkezésükre álló intézményi háttérüket és lehetőségeiket felhasználva támogatják egy Duna térségre vonatkozó európai uniós stratégia kialakítását, amit az Európai Unió rendkívül pozitív és ösztönző üzeneteként értelmeznek,
2. indítványozzák, hogy valamennyi Duna menti állam és régió állam- és kormányfője a rendelkezésre álló intézményi háttérrel és lehetőségekkel felhasználva támogassa egy, az Európai Tanács által is ösztönzött EU-stratégia kialakítását, amely messzemenően figyelembe veszi a régió adottságait és összefogja a Duna régió meglévő intézményeit, szervezeteit, társulásait és hálózatait,
3. indítványozzák, hogy az európai intézmények az európai együttműködés és fejlődés egyik fontos régiójaként ismerjék el a Duna régiót,
4. a szintén a fenntartható fejlődést megcélzó lisszaboni stratégiát is figyelembe véve kiváló lehetőségeket látnak a térségben élők életkörülményeinek hosszú távú javítására, különösen az Európát átszelő közlekedési-szállítási útvonalak kialakítása, az innováció, valamint a gazdaság és az ökológia területén. Mindez a jelenlegi gazdasági válság hatásainak csillapítása szempontjából különös jelentőséggel bír. Ebből kiindulva nagyobb hangsúlyt kell fektetni a kis- és középvállalkozások támogatására, a határon átvélő és közösségek közötti együttműködésekre, a tapasztalatcserére a közigazgatásban, valamint az együttes társadalmi fejlődésre,
5. szót emelnek azért, hogy az Európai Unió a területi, gazdasági és társadalmi kohéziót erősítő ügy alakítsa ki programját a 2014-ben kezdődő új fejlesztési ciklusban, hogy figyelembe vegye az együttműködő Duna menti államok sajátos földrajzi és politikai adottságait és célkitűzéseit, különösen az energiaügy, a környezetvédelem, a közlekedés-szállítás, az infrastruktúra, a szakképzés és mobilitás, a kutatás és az innováció, a művészetek és a kultúra, a fenntartható gazdasági folyamatok és az idegenforgalom stratégiai fontos területein, és ezzel egy időben támogassa azokat a projekteket és kezdeményezéseket, amelyek a Duna és mellékfolyói vízminőségének hosszú távú javítására irányulnak,
6. erősíteni kívánják egymás közt a kétoldalú együttműködést.



Günther H. Oettinger MdB
Baden-Württemberg tartomány miniszterelnöke /
Minister President of the State of Baden-
Württemberg



Emilia Müller
a Bajor Szabadállam Miniszterelnöki Hivatalának
szövetségi és európai ügyekért felelős minisztere /
State Minister for Federal and European Affairs
of the Free State of Bavaria



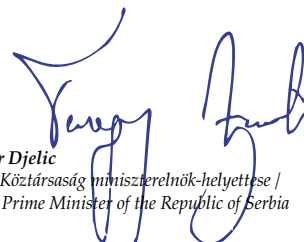
Dr. Meglena Plevnelieva
a Bolgár Köztársaság miniszterelnök-helyettese /
Deputy Prime Minister of the Republic of Bulgaria



Dr. Christian Prosl
Ausztria németországi nagykövete /
Ambassador of the Republic of Austria to Germany



Vasile Blaga
Románia területfejlesztési minisztere /
Minister for Regional Development and Housing of
Romania




Božidar Djelić
a Szerb Köztársaság miniszterelnök-helyettese /
Deputy Prime Minister of the Republic of Serbia




- in continuation of the successful work of the various corporations, networks and institutions which are active at the level of the European Union and at international, national, inter-regional, regional and local level, and through social, scientific and charitable supporters in and for the Danube Region,
- in continuation of the results of the Danube Conference, held on 6th and 7th October 2008 in the representation of the State of Baden-Württemberg to the European Union in Brussels,

the assembled delegations of the Danube neighbouring states and regions have agreed on the following:

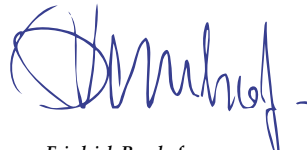
1. support the development of an EU strategy for the Danube Region, within the scope of their institutional competence and capabilities, and view this as an exceptionally positive and encouraging signal from the European Union,
2. request that the heads of state and government of all the states and regions of the Danube, within the scope of their institutional competence and capabilities, support an EU strategy in the conclusions of the European Council, which caters for the specific requirements of this region, and includes the existing institutions, organisations, associations and networks in the Danube Region,
3. request that the European institutions acknowledge the Danube Region as a region of European cooperation and development,
4. taking into consideration the Lisbon strategy, which is also aimed at sustainable development, see important starting points, particularly in trans-European transport connections, innovative areas of action as well as economic and ecological fields, for the long term improvement of living conditions of the people in this region. This applies in particular with regard to overcoming the effects of the current economic crisis. In this respect, a central role should be allocated in particular to the greater support of small and medium-sized enterprises, crossborder and inter-communal cooperation, exchange at the administrative level and the joint further development of the society,
5. advocate that the European Union, with regard to the strengthening of the territorial, economic and social cohesion, structures its programmes in the new funding period from 2014 in a way which meets the special geographical and political requirements and goals of the Danube cooperation, in particular in the strategic political areas of energy and the environment, transport and infrastructure, professional training and mobility, research and innovation, arts and cultural activities as well as sustainable economic activity and tourism, and simultaneously support projects and measures aimed at sustainably improving the water quality of the Danube and its tributaries,
6. wish to strengthen bilateral cooperation amongst each other.



Maja Vrtarić
a Horvát Köztársaság külügyi és európai integrációért felelős államtitkára /
State Secretary in the Ministry for Foreign Affairs and European Integration of the Republic of Croatia



Peter de Martin
a Duna menti Tartományok Munkaközösségének igazgatója, Alsó-Ausztria tartományi kormánya /
Director of the Working Community of Danube states, State Government of Lower Austria



Friedrich Bernhofer
Felső-Ausztria Landtag-képviselője /
Landtag Delegate of Upper Austria



Dr. Dušan Caplovič
a Szlovák Köztársaság miniszterelnök-helyettese /
Deputy Prime Minister of the Republic of Slovakia



Prof. Balázs Péter
a Magyar Köztársaság külügyminisztere /
Foreign Minister of the Republic of Hungary



Rudolf Schicker
Bécs városi tanácsnoka /
City Councillor of the State of Vienna



Az Európai Duna Régió Stratégia (EDRS) a magyar külpolitika tükrében



Dr. Csukor József (szateubil@kum.hu)

*EU kétoldalú kapcsolatokért és külpolitikai tervezésért felelős szakállamtitkár
Magyar Köztársaság Külügyminisztériuma*

Az idei esztendőben két, európai és világviszonylatban is meghatározó jelentőségű külpolitikai esemény évfordulóját ünnepeljük. 20 év telt el azóta, hogy lehullott a „vasfüggöny” a magyar-osztrák határon és megnyílt az út Európa újraegyesítéséhez. Öt esztendeje annak, hogy az Európai Unió keleti bővítésének első hulláma révén a kontinens két fele jogi és intézményi keretek között egyesült – a gazdasági közösség politikái és az azt megtestesítő joganyag alapjain. Az Unió kibővítése új fejezetet nyitott a régi és új tagállamok együttműködésében a béke, a gazdasági, társadalmi prosperitás, a fenntartható fejlődés uniós céljai és a közös értékek jegyében.

Az EU Duna-térséget felölelő makroregionális stratégiájának új, hatékonyak ígérkező kohéziós politikai eszköze új lendületet ad a Duna menti régiók fejlődésének. Elsőként a térség EU-tagállamai régióinak területi-társadalmi-gazdasági fejlettségét, illetve szükségleteit és igényeit kell megvizsgálnunk. Célunk annak feltárása, hogy milyen teendői vannak az Európai Unió intézményeinek a szakpolitikák terén, milyen feladatok várnak a tagállamokra, és hogyan segítheti az EU Bizottság a tagállamokat e feladatok elvégzése során hatékonyabb koordinációval, együttműködéssel és támogató fellépésével. Figyelembe kell vennünk a stratégia kidolgozásakor a Duna-térség azon EU-n kívüli országainak régióit, amelyek csatlakozási tárgyalásokat folytatnak az Európai Unióval, vagy EU-s csatlakozási perspektívával rendelkeznek, illetőleg az Unió szomszédosági politikája tárgykörébe tartoznak. Magyarországnak három szomszédja is az Európai Duna Régió Stratégiája e külső dimenziójának egy-egy említett kategóriájába tartozik, nevezetesen Horvátország, Szerbia és Ukrajna. Magától értetődik, hogy vízügyi, környezeti, közlekedési vonatkozásban az együttműködés keretei túllépnek a Duna partján és az EU külső határain.

Figyelnünk kell arra, hogy milyen minőségű a térség polgárainak élete, éljenek bár Németországban, Bajorországban, Baden-Württembergben, Ausztriában, Szlovákiában, Romániában, Bulgáriában, hazánkban, vagy a Duna-vízgyűjtő más államaiban. Gyakorolhatják-e alapvető, köztük emberi jogait? Egyenlő esélyekkel rendelkeznek-e vállalkozásaik a Dunától keletre és nyugatra? Veszélyeztetik-e biztonságukat természeti csapások vagy emberi tevékenység okozta károk? Hogyan előzhetjük meg a kedvezőtlen eseményeket vagy miként hárfíthatjuk el azok következményeit?

Az Európai Duna Régió Stratégia (EDRS) kiemelt feladata a víz minőségével és mennyiségével (árvíz vagy vízhiány) kapcsolatos kockázatok, a légszennyezési és termőföld eróziós kérdések, valamint a nukleáris kockázatok kezelése, mert ezek olyan két-, vagy többoldalú konfliktusok, amelyek megterhelik a tagállamok államközi tárgyalásait és az Unió deficitjéről tanúskodnak. A felsoroltak mellett kiemelkedő jelentőséggel bír az energia- és élelmiszerellátás biztonsága, valamint a szegénység miatt növekvő migráció.

Magától értetődik, hogy a Duna menti kohézió erősítésének egyik kulcsterülete az egységes piacon meglévő fizikai, műszaki, pénzügyi akadályok eltávolítása. A globális pénzügyi válság rávilágított a pénzügyi infrastruktúra eltérő fejlettségére a Duna-régióban. Sajnálatos, hogy a személyek, szolgáltatások és áruk szabad mozgását még korlátozza a határátkelők, a közvetlen közúti és vasúti összeköttetés hiánya, esetenként új, az átmenő forgalmat tiltó forgalmi táblák megjelenése a határokon. Várat magára a határon átmenő rendszeres busz-, vasúti, és hajózási menetrendek összehangolása.

Nyilvánvaló, hogy az Európai Unió mindaddig nem élvezheti a kibővített egységes belső piac előnyeit, amíg a Duna középső szakaszán és a torkolatához közeli területeken a közlekedési infrastruktúra aránytalanul fejletlenebb a hiányzó kapcsolatok következtében.

Az Európai Duna Régió Stratégia (EDRS) kidolgozásakor építünk az üzleti, gazdasági, önkormányzati, kutatói körökre, az érintett társadalmi és kulturális szereplők tudására. Ezen szereplők aktivitása, innovatív képessége mással nem pótolható érték. Együttműködésük olyan erőforrás, amelynek kihasználása közös érdekünk. Érdeklődéssel és nyitottan fordulunk azon önkormányzati irányítási képességek és módszerek felé, amellyel a Duna felső folyása menti regionális és helyi önkormányzatok rendelkeznek. Számítunk arra, hogy ezek a helyi és regionális önkormányzatok a szorosabb együttműködések építésében elért tapasztalatukat átadják partnereiknek. Szerepük igen pozitív lehet az oktatási, kulturális és általában az emberi kapcsolatok fejlesztése terén, amint azt a „Rajna, a megbékélés folyója”- kezdeményezés sikere is mutatja.

Az európai és a magyar külpolitika közös alapcéljait is szolgálja, ha a Duna teljes vízgyűjtő területén fejlődik a gazdaság, ezáltal erősödik a demokrácia. Bízunk abban, hogy az együttműködés révén minden érintett régióban a vízgyűjtő felső folyásán tapasztalható mértékben érvényesül majd a tolerancia, a humanizmus, az alapvető emberi jogok, köztük a nemzeti kisebbségi jogok tisztelete. Az Európai Duna Régió Stratégiától azt várjuk, hogy a dunai makrorégióban összekapcsolt, az EU-átlagnál dinamikusabb növekedési lehetőségekkel rendelkező terület belső kohéziója erősödik, a szinergiahatások előnyeit a stratégia minden résztvevője élvezheti, és így a virágzó, fejlődő, biztonságosabb, „zöld” Duna régió az Európai Unió vonzó területévé válik.



The EU Danube Region Strategy (EDRS) in the light of Hungarian foreign policy

József Czukor (szateubil@kum.hu)

State Secretary of the Ministry of Foreign Affairs,

Department responsible for EU bilateral relations and Foreign Affairs Planning

This year we celebrate the anniversary of two foreign policy events of European and world significance. 20 years have passed since the fall of the „iron curtain” at the Hungarian-Austrian border, which gave way to the reunification of Europe. It has been five years now since, through the first wave of the eastward enlargement of the Union, the two parts of the continent reunited within legal and institutional frames on the bases of the policies and the legislation of the economic community. The enlargement of the EU opened a new chapter in the cooperation between old and new member-states in the spirit of peace, economic and social prosperity, the Union’s goals of sustainable development and the common values.

In the macro regional strategy of the European Union, which embraces the Danube-region, we see a new tool which promises to be effective in giving a new momentum to the development of the regions along the river. As the first step, we have to closely examine the situation of the territorial, economic and social cohesion of the regions of the involved EU member-states, as well as their needs and requirements. Our goal is to find-out which tasks the institutions of the European Union have to carry out in the area of core politics, which tasks the member states should accomplish, and how the EU may help the member states in performing such tasks with better coordination, cooperation and supplementary and supporting measures. In working out the strategy we have to take into account the regions of those non-EU countries in the Danube-region that are conducting accession negotiations with the European Union, have the perspective of accession, or fall under the neighbourhood policy of the Union. Three neighbours of Hungary belong into respective categories of this external dimension of the EU Danube Region Strategy, namely, Croatia, Serbia and the Ukraine. It goes without saying that the frames of cooperation regarding waters, the environment and transport, reach over the banks of the Danube and the external borders of the EU.

We must also pay attention to the quality of the citizens’ life in the region, whether they live in Germany, Bavaria, Baden-Württemberg, Austria, Slovakia, Romania, Bulgaria, in our country, or other states of the Danube basin. Are they really in the position to exercise their fundamental and human rights? Do their enterprises have equal opportunities in the Eastern, middle or Western section of the Danube area? Is their safety threatened by natural disasters or damages caused by human activity? How can we prevent unfavourable events or the consequences of such events?

A top priority task of the Danube Region Strategy is to manage the risks relating to the quality and quantity of water (flooding or water shortage), the issues related to air pollution and land erosion, as well as the nuclear risks, as these might be even subject of bilateral or multilateral disputes, conflicts, which burden the inter-state negotiations of the Member States and reflect a deficit on the part of the Union. In addition to the above-listed items, the safety, and the supply of energy and food, as well as the increasing level of migration due to poverty also have an outstanding importance.

It is understood that one of the key areas of strengthening cohesion along the Danube is the removal of physical, technical and financial barriers still prevailing on the Single Market. The global financial crisis highlighted the different level of development of the financial infrastructure in the Danube Region. It is unfortunate that the free movement of persons, services and goods is limited by the lack of border-crossings, direct roads and railway connections, and in some cases the appearance of new traffic signs. The interstate local bus, railway and ship timetables have yet to be harmonised.

It’s worth keeping in mind that the European Union will not be able to enjoy the advantages of the expanded single internal market as long as transportation infrastructure is disproportionately under-developed in the middle of the Danube and in the areas close to the Danube delta, due to the missing links.

In working out the EU Danube Region Strategy (EDRS), we rely on the business, economic circles, municipalities and research centres and the knowledge of the concerned social and cultural stakeholders. The activity and innovative skills of such stakeholders represent an asset that cannot be replaced by anything else. Their cooperation is resource, the utilisation of which is in our mutual interest. We are interested in and open to learn those municipality management skills and methods that the regional and local governments practice upstream. We expect these regional and local governments to share with their partners their experience gained in building closer cooperation. Their role might be very positive in the development of the educational, cultural and in general human relations, as it is reflected by the success of the initiative called „Rhine, the river of reconciliation”.

The economic development and the strengthening of the democracy in the entire Danube region would serve the common basic goals of the European and the Hungarian foreign policy. We are confident that through such cooperation, tolerance, humanism, fundamental human rights and the respect of the rights of national minorities will be shared in the concerned regions to the same extent as in the upstream part of the basin. We expect that the EU Danube Region Strategy (EDRS) shall achieve the strengthening of the cohesion of the macro region, which has greater potential for dynamic growth than the average of the Union, and that all participants of the strategy shall enjoy the advantages of the synergy effects and thus a more prosperous and safer „green” Danube-region will become an attractive part of the European Union.





NEMZETI FEJLESZTÉSI
ÉS GAZDASÁGI MINISZTERIUM

A területfejlesztés szerepe a Duna társégének fenntartható fejlesztésében



Dr. Cs. Pavisa Anna (anna.pavisa.cs@nfgm.gov.hu)

főosztályvezető, Területfejlesztési Főosztály, Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium

A Duna-völgyének integráló szerepe – az európai uniós csatlakozásra váró országok, a környezeti politika erősödése, a vízi közlekedés felértékelődése következtében – egyre erősödik. Az egymással összhangba hozott fejlesztési elképzelésekkel, a közös tudásbázisokkal és a fejlesztéseket elősegítő szervezeti rendszerrel a térségi integráció terén markáns eredményeket lehet elérni.

Magyarország részéről a *Duna és térségének fenntartható fejlesztésére* vonatkozó stratégiát az Országos Területfejlesztési Koncepció határozza meg 2020-ig. E koncepció

- célul tűzi ki a magyarországi Duna-szakasz rehabilitációját, összhangban az európai követelményeknek megfelelő hajózóút biztosításával, a közlekedés környezetkímélő rendszerének kialakításával;
- szorgalmazza a Duna és környezete által kínált erőforrásoknak a fenntarthatóság elveire épülő hasznosítását, a mezőgazdaság, a halászat, az erdő- és vadgazdálkodás, az ökoturisztikai és infrastruktúra-fejlesztés összehangolásával;
- hangsúlyozza az árvízvédelem és vízkészlet-gazdálkodási rendszerek javításának szükségességét, összhangban az ökológiai célokkal;
- fontosnak tartja a Duna mente természeti és kulturális értékeinek, területeinek, tájainak, biodiverzitásának megőrzését, a tájhoz alkalmazkodó területfejlesztési, tájgazdálkodási programok indítását.

Az Országos Területfejlesztési Koncepció területi céljait figyelembe véve 2006 elejére került kidolgozásra a Duna komplex program, ami a magyar Duna-szakaszra vonatkozó fejlesztési elképzeléseket tartalmazza. Prioritásai között szerepel többek között a környezetkímélő közlekedési formák támogatása, az elérhetőség fejlesztése, a Duna menti természetvédelmi területek védelme, valamint komplex vízgazdálkodási rendszerek kialakítása. A program a Dunával érintkező húsz kistérségre¹, a budapesti partszakasz területére és a Duna-Tisza közti Homokhátság területére terjed ki.

A Duna komplex program mellett 2008-ban elkészült a már szűkebb fejlesztési területre koncentráló Duna menti turisztikai koncepció is.² E koncepció kidolgozásával Magyarország nemzetközi projektekhez is tudott csatlakozni, mert a dunai térség kiváló keretet biztosít a nemzetközi együttműködéseknek és új szervezeti formák létrehozásának.

Az Európai Területi Együttműködések programjaiban – melyek az európai uniós tagállamok helyi és regionális hatóságai számára adnak lehetőséget jogszabályi keretek között határon átnyúló, nemzetközi transznacionális, vagy interregionális szintű együttműködések kialakítására – a határ menti együttműködést támogató programokban jelennek meg a két- és többoldalú együttműködések. 2008-ban Magyarország kezdeményezte Románia, Bulgária, Szlovákia, Olaszország, Szerbia és Horvátország részvételével a dunai turisztikai fejlesztéseket elősegítő nemzetközi projekt indítását. A „DATOURWAY” projekt keretében 2012-ig a résztvevők többek között turisztikai adottságokat tárnak fel, közös adatbázist hoznak létre és fejlesztési mintaprojektet dolgoznak ki.

Magyarország a Duna komplex program összeállítás során szerzett tapasztalatok és a DATOURWAY projektben játszott vezető szerepe alapján az Európai Duna Régió Stratégia (EDRS) területpolitikai kidolgozása során is aktív kezdeményező és résztvevő kíván lenni.

Erre felkészülésként megkezdte munkáját az a szakágazatokat, fejlesztési régiókat és neves Duna-szakértőket is magában foglaló munkacsoport, amely a területfejlesztés szakmai koordinációjával elkészíti a magyar Duna-stratégia szintézisét. A közös munka lehetőséget ad a szakmapolitikai „konfliktusok” feloldására, válaszolja a kulcsfontosságú fejlesztési lehetőségeket, majd a stratégiai irányok alapján kijelöli az akcióterületeket.

Ezen túlmenően az Európai Unió Bizottságának elfogadása alatt álló Balti-stratégia mintájára meghatározhatók azok a mintaprojekt is, amelyek megvalósítása nemzetközi együttműködés keretei között lehetségesek és a Duna fenntartható fejlesztése mellett egyúttal Magyarország érdekeit is szolgálják.

¹ mosonmagyaróvári, győri, komáromi, tatai, esztergomi, szobi, váci, szentendrei, dunakeszi, budaörsi, Budapest, ercsi, ráckevei, adonyi, kunszentmiklósi, dunaújvárosi, kalocsai, paksi, szekszárdi, bajai, mohácsi

² http://nfgm.gov.hu/tudastar/dokumentumtar/terfejl_epu/teruletfejleszt





The role of regional development in the sustainable development of the Danube region

Anna, Cs. Pavisa, PhD. (anna.pavisa.cs@nfgm.gov.hu)
Head of Department of Regional Development Unit, NMRDE

The integration role of the Danube valley is continually strengthened by the increased importance of accession countries, the community environment policy, and the gaining importance of waterways transport. In order to achieve this regional integration, significant results can be achieved by harmonised development concepts, joint information and knowledge databases and by establishing an institutional system supporting the development.

In Hungary, the National Regional Development Concept formulates the strategy concerning the *Sustainable development of the Danube region* until 2020. This concept

- Aims at the rehabilitation of the Hungarian Danube riverside, harmonised with the provision of a navigation route meeting European requirements, the establishment of an environment-friendly transport system;
- Promotes the sustainable utilisation of the resources provided by the Danube region, harmonised with the developments in the fishing industry, agriculture, forest and wildlife management and ecotourism;
- Emphasises the need for the improvement of the flood protection and water resource management systems, in line with ecological objectives;
- Emphasise the conservation of natural and cultural heritage, the landscape and biodiversity of the Danube region, as well as on launching spatial development and landscape management programmes adjusted to the landscape.

Taking the regional objectives of the National Regional Development Concept into account, the Danube complex programme was drafted at the beginning of 2006, containing the development concepts for the Hungarian Danube riverside. Its priorities include, among others: the support of environment-friendly forms of transport, the improvement of accessibility, the protection of natural heritage along the Danube and the establishment of complex water management systems.

The Programme concept affects twenty micro-regions adjacent to the Danube¹, the Budapest riverside and the area of Homokhátság in the Danube-Tisza Interfleuve.

Besides the Danube complex programme, the Danube regions' Tourism Concept was developed in 2008, addressing a smaller narrow intervention area². With drafting the concept, Hungary could join international projects, since the Danube provides an excellent framework for international co-operation and the establishment of new forms organisations and operations. In the European territorial cooperation programmes, (*which provide opportunities for the Member States' local and regional authorities to establish cross-border, transnational and interregional cooperation*), bilateral and multilateral cooperation of the Danube countries are enforced in cooperation Programmes for the border area. In 2008, Hungary initiated a transnational project supporting tourism developments in the Danube region. In the framework of the „DATOURWAY” project, the participants their explore tourist potentials, establish a joint database, and elaborate a pilot development projects until 2012.

Hungary prepared for the active and constructive involvement in the development of the EU Danube Region Strategy (EDRS) by its foundation a solid foundation of the national spatial development policy interests. As part of this process, an expert group involving experts from ministries, regions and scientific researchers was set up. With the co-ordination of **regional development policy**, this group will prepare the synthesis of the Development Strategy for the Hungarian Danube region. The joint work creates the opportunity to eliminate sectoral policy conflicts, describes key development opportunities, and based on the strategic axes, it will define the areas of actions.

Furthermore process, based on the model of the Baltic strategy, which is being adopted by the European Commission, where pilot projects can be identified, which can be implemented in the framework of an international cooperation. These pilot projects would contribute to the sustainable development of the Danube, and at the same time, serves Hungary's interests too.

¹ Mosonmagyaróvár, Győr, Komárom, Tata, Esztergom, Szob, Vác, Szentendre, Dunakeszi, Budaörs, Budapest, Ercsi, Ráckeve, Adony, Kunszentmiklós, Dunaújváros, Kalocsa, Paks, Szekszárd, Baja, Mohács

² http://nfgm.gov.hu/tudastar/dokumentumtar/terfejl_epu/teruletfejleszt



A magyar Duna-térség jövőképe és stratégiai célrendszere *(Intraközi szakértői tervzetel)*
 Jövőkép: A DUNAI TÉRSÉG EURÓPA ÉRTÉKALAPÚ ÉS BIZTONSÁGOS TÉRSÉGE

Átógó cél: A DUNA INTEGRÁLÓ SZEREPÉNEK ERŐSÍTÉSE FENNTARTHATÓ FEJLESZTÉSSEL

Stratégiai prioritások

I. A dunai térség biztonságának erősítése országgon belül és határokon átvéleőn				II. Fenntartható gazdaságfejlesztés				III. Dunai identitás és együttműködés erősítése			
I.A. Természeti környezet értékeinek védelme	I.B. Energia-ellátás biztonsága	I.C. Társadalmi, gazdasági biztonság javítása	I.D. Élvelemiszter-ellátás biztonsága	II.A. Duna-térségi közlekedés javítása	II.B. Tájékonform turizmus fejlesztése	II.C. Az ipar feltételeinek javítása	III.A. Érték-és örökség-vevélem	III.B. Kulturális együtt-működés	III.C. Oktatási és képzési együtt-működés	III.D. Együtt-működés és partnerség	
Bioszféra-vevélem megszervezése	Energia-hálózatok és-termelő kapacitások fejlesztése	Migráció kezelése	Ökológiai és hagyományos termelési kultúra alapú agrárfejlesztés elősegítése	Fenntarthatóság követveleménye-nek megfeleleő hajózót és eszközpark biztosítása	Vízparthoz kötődő turizmus környezeti feltételeinek megteremtése	Tudásigényes és környezet-barát iparágak fejlesztése	Közös európai értékek (pl. tolerancia, demokrácia, kisebbség-vevélem) elterjesztése	Nyelvi-kulturális összetarozás erősítése	Tapasztalat-csere és tudás-transzfer elősegítése	Intézményi és önkormányzati együttműködés helyi, térségi, euróregionális és nemzeközi szinten	
Közös vízgyűjtő- és vízkészlet-gazdálkodás kialakítása	Lokális megújuló energia (nap, szél, geoterm.) rendszerek létrehozása	Egészségügy	Helyi piacok fejlesztése	Térségi közlekedési kapcsolatok és határok átfátharthatóságának javítása	A táji és kulturális adottságokra épüleő közös turisztikai arculat építése	Tradíciókon alapuló helyi erőforrásokra alapozott gazdaság (KKV)	Együttműködés megőrzése, tudatosítása	Egyháza- vallási kapcsolatok erősítése	Környezet-tudatosság javítása	A térségi közös tervezés kiterjesztése	
Ivóvízminőség-vevélem feltevélelmek javítása	Nukleáris biztonság javítás	Lokális pénzügyi hálózatok fejlesztése	CMO-mentesség fenntartása				Társadalmi integráció elősegítése				
Határokon átvéleő szennyezések (levegő, víz, zaj) terpedésének megelőzése	Energia-takarékosság elősegítése										
Hulladék-gazdálkodás fejl.											

Intézkedések (beavakozási területek)

Horizontális intézkedés 1.: Az EU egységes piacának elősegítése										
Horizontális intézkedés 2.: Kutatás-fejlesztés és innováció elősegítése										
Horizontális intézkedés 3.: Kinnarholozás társadalmi-gazdasági kövelemekényeinek mérséklése										



Planned vision and objectives of the Hungarian Danube area (draft version)

Vision: DANUBE AREA A VALUE-BASED AND SAFE REGION OF EUROPE

Overall objective: STRENGTHENING OF DANUBE AREA INTEGRATING ROLE WITH SUSTAINABLE DEVELOPMENTS

Priorities

I. Strengthening Danube area safety inside country and transnational level				II. Sustainable economic development				III. Strengthening Danube regional identity and			
I.A.	I.B.	I.C.	I.D.	II.A	II. B	II.C	II.C	III.A	III.B	III.C	III.D
Protection of natural heritage	Energy-supply security	Social and economic security	Food safety and supply security	Transport development in Danube area	Sustainable tourism development	Sustainable industrial development	Sustainable industrial development	Values and heritage protection	Cultural co-operation	Educational co-operation	Administrative co-operation and partnership
Biosphere protection Common water stock management Protection of drinking water supply Pollution (air, water, noise etc.) prevention Waste management	Energy systems integration and development Creation of local renewable (solar, wind, geothermal) energy systems Nuclear safety improvement Energy saving development	Migration management Prevention of organised crime Pandemia prevention and E-healthcare Disaster (flood) recovery Local financial tools	Ecological and traditional agricultural development Local market development Reserve of GMO-free area	Development of Danube waterway in accordance of sustainable development Improvement of conditions of inter-regional transport and free passing across the borders	Tourism development connected to the Danube riverside Building common Danube tourism image based on cultural and natural heritage	Development of knowledge-based and environmental-friendly sectors of industry Improvement of local economy based on local resources and traditional (SME) production	Development of knowledge-based and environmental-friendly sectors of industry Improvement of local economy based on local resources and traditional (SME) production	Common European values (e.g. tolerance, democracy, minority protection) Protection of common architectural heritage Social integration	Strengthen socio-cultural coherence Stimulate civil relations Stimulate religious relations	Promoting experience and knowledge transfer Development of education and research networks Improvement of environmental-conscious mentality	Institutional co-operation in local, regional, euroregional and transnational level Extending cross-border planning
Actions and intervention areas											
<i>Horizontal measure 1.: Completing EU Single Market</i>											
<i>Horizontal measure 2.: Promoting research, development and innovation (R+D+I)</i>											
<i>Horizontal measure 3.: Moderate socio-economic consequences of climate-changing</i>											





VÁTI Magyar Regionális Fejlesztési és Urbanisztikai Nonprofit Kft.

A Duna menti turizmus hazai és nemzetközi dimenziói



Sárdi Anna (asardi@vati.hu)
projektcsoport-vezető, VÁTI Nonprofit Kft.

Magyarországon a Duna mentét az eleven és sokszínű kulturális hagyományok, a nagyterjedésű védett természeti, tájképi, kultúrtörténeti értékek jellemzik. Ennek ellenére az ország egyetlen nemzetközileg is versenyképes turisztikai célpontja Budapest, miközben a turizmus jelentősége a Dunakanyarban és a Ráckevei- (Soroksári) Duna-ágban, valamint a kulturális örökségben gazdag városi központokban (Győr, Komárom, Esztergom, Visegrád, Kalocsa, Baja stb.) egyaránt hangsúlyos. További értékes, de még kihasználatlan adottságok a térségben:

- 412 km-es, döntően természetes folyópart, élőhelyekben gazdag szigeteivel és mellékág-rendszereivel; kiterjedt hegyvidéki erdőségei és világhírű nagyvad-állománya (Börzsöny, Gemenc, Béda-Karapanca);
- tájtermékei (bogyósok, kalocsai paprika stb.) és tradicionális borvidékek (Pannonhalmi, Ászár-Neszmélyi, Etyek-Budai, Tolnai, Szekszárdi, Mecsek-aljai, Hajós-Bajai, Kunsági);
- sokszínű kulturális öröksége (ősi mesterségek, gasztronómia, kisebbségi hagyományok)
- termálfürdői (Budapest, Ráckeve), valamint világörökségi és -várományos területei (budapesti Duna-part, Komáromi erőd rendszer, limes vonal).

A turisztikai vonzerők versenyképességét azonban akadályozzák a jelentős környezeti terhelések (vizuális- és légszennyezések, vízminőségi problémák, a vízpartok árvízi veszélyeztetettsége), az alsó Duna-szakasz alacsony gazdasági, vállalkozói aktivitása, a turisztikai infrastruktúra hiányosságai és végül a desztináció-szemléletű turizmusfejlesztés hiánya.

A turisztikai adottságok kihasználásában rejlő gazdaságfejlesztési lehetőségek és a Duna menti fejlettségben elmaradó területek felzárkóztatásának igénye tette szükségessé a térségre vonatkozó turisztikai koncepció elkészítését. A koncepcióalkotás során nem hagyható figyelmen kívül, hogy a Duna menti turizmus fejlesztésének összhangban kell lennie a 2000/60/EK Víz Keretirányelv, illetve a 221/2004 (VII.21.) Korm. rendelet szerint a Duna hazai vízgyűjtőterületére készülő vízgyűjtő-gazdálkodási tervvel (határidő: 2009) a jó állapot elérése érdekében, továbbá a folyó hajózhatóságának javítását célzó intézkedésekkel.

Mindezek figyelembevételével a 2008-ban elkészült turisztikai koncepció célrendszere az alábbi:

JÖVŐKÉP: A Duna mente váljon az ország turisztikai centrumtárságává, ahol a térség turisztikai célterületeinek szervezése a komparatív előnyök alapján valósul meg annak érdekében, hogy:

- a piaci alkalmazkodóképesség javítása,
- a turisztikai potenciál növelése,
- a turizmus társadalmi hátterének erősítése, valamint
- a Duna mente környezeti értékeinek védelme, környezeti állapotjavítása együttesen teljesüljön.



Domestic and international dimensions of tourism alongside the Danube

Anna Sárdi (asardi@vati.hu)
 Team leader, VÁTI Nonprofit Ltd.

In Hungary, the banks of the Danube are characterised by lively and colourful cultural traditions, and extensive protected natural, landscape and historic-cultural assets. In spite of this, the country's only internationally competitive tourist destination is Budapest, while tourism is also important in the Danube-bend, and in the Ráckeve (Soroksár) branch of the Danube, as well as in urban centres, (Győr, Komárom, Esztergom, Visegrád, Kalocsa, Baja, etc.) with rich in cultural heritage. Further valuable, but still unutilised potentials of the region include:

- 412 km of mostly natural river bank, with islands and side stream tributaries rich in habitats; extensive hill forests and world-famous game stock (Börzsöny, Gemenc, Béda-Karapanca);
- Typical produce of the region (small fruits, Kalocsa paprika, etc.) and traditional wine-growing regions (Pannonhalma, Ászár-Neszmély, Etyek-Buda, Tolna, Szekszárd, Mecskalja, Hajós-Baja, Kunság);
- Colourful cultural heritage (ancient crafts, gastronomy, minority traditions),
- Thermal spas (Budapest, Ráckeve), and present or prospective world heritage sites (Budapest Danube bank, Komárom fortress, Limes line).

However, the significant environmental pressure (visual and air pollution, problems with water quality, risk of flooding the river banks), the low economic and enterprise activities of the lower section of the Danube, the insufficiencies of tourism infrastructure, and finally the lack of destination-focussed tourism development, are factors hindering the process of making these tourist attractions competitive.

The economic development potentials inherent in the utilisation of the tourism potentials and the need for the integration of underdeveloped areas along the Danube made it necessary to elaborate a tourism concept for the region. In drafting the concept it should be taken into consideration that tourism development along the Danube must be harmonised with river basin management plans prepared for the domestic catchment area of the Danube in accordance with 2000/60/EC Water Framework Directive, and Government Decree No 221/2004 (VII.21.) (deadline: 2009) in order to achieve a good status. Furthermore, it should also be in line with the measures aimed at the improvement of the navigability of the river.

With regard to the above, the framework of objectives of the tourism concept prepared in year 2008 is as follows:

FUTURE VISION: The banks of the Danube should become the central area of tourism in the country, where the region's target areas for tourism are arranged along comparative advantages in order to achieve all of the aspects below:

- *increase in market adaptability,*
- *increase in the tourism potentials ,*
- *strengthening the social background of tourism, and*
- *protection of the environmental assets of the areas along the Danube, and improving environmental status.*

In order to achieve the above, the following has to be supported in the field of **strengthening tourism competitiveness**:

- *improvement of the relations and accessibility of the region* through the development of water transport infrastructure adequate to the role of the Danube as a trans-European corridor, more-pronounced utilisation of airports for tourist purposes, building the EuroVelo bicycle route alongside the Danube, and the implementation of environment protection projects aimed at reducing the anthropogenic load;
- *ensuring the economic aspects of tourism* through the strengthening of enterprises in tourism, building their networks, developing the special products of the regions into tourism products, image design based on potentials, operating tourist destination management organisations, tourism marketing via the internet by developing the Danube-region tourism portal, as well as implementing infrastructure projects improving the quality of life.

In order to enhance **tourist attractions**, the following must be facilitated:

- *the development of the tourist attractions of the Danube-region* through improving the presentation of the built and cultural heritage, popularising local traditional events, the development of infrastructure serving ecotourism, the

Ennek érdekében támogatni kell a **turisztikai versenyképesség javítása** terén:

- a *térség kapcsolatainak, elérhetőségének javítását* a Duna transzeurópai folyosó szerepének megfelelő vízi közlekedési infrastruktúra fejlesztésével, a repülőterek turisztikai hasznosításának erősítésével, a Duna menti EuroVelo kerék-párút-hálózat kiépítésével, továbbá az antropogén terhelések csökkentésére irányuló környezetvédelmi beruházások megvalósításával;
- a *turizmus gazdasági vonatkozásainak biztosítását* a turisztikai vállalkozások erősítésével, hálózataik építésével, a táj-termékek turisztikai terméké fejlesztésével, az adottságokon alapuló arculattervezéssel, turisztikai desztináció-menedzsment szervezet működtetésével, internetes turisztikai marketinget a Duna menti turisztikai portál fejlesztésével, valamint az életminőséget javító infrastrukturális beruházások megvalósításával.

A **turisztikai attrakciók** bővítése érdekében elő kell segíteni:

- a *Duna menti térség turisztikai vonzerejének fejlesztését* az épített és kulturális örökség bemutathatóságának javításával, a helyi tradíciókon alapuló rendezvények népszerűsítésével, a természetközeli turizmust szolgáló infrastruktúra fejlesztésével, a tavak, holtágak, mellékágak és szigetek rehabilitációjával és fenntartható hasznosításával, valamint a közlekedési csomópontok vonzaskörzetében az üzleti/konferencia turizmus feltételeinek javításával;
- a *turisztikai infrastruktúra fejlesztését* differenciált szálláskínálat megteremtésével, a termálfürdők és hozzá kapcsolódó szolgáltatások fejlesztésével, főváros-környéki közlekedési csomópontokban nagy befogadóképességű szabadidő és sportközpontok kiépítésével, vasútvonalak turisztikai hasznosításával, az aktív turizmus feltételeinek javításával.

Humán fejlesztések terén támogatni kell:

- a Dunához kötődő hazai és nemzetközi *térségi együttműködések* a társadalmi-gazdasági-környezeti monitoring-rendszerek fejlesztésével;
- a *társadalmi tőke fejlesztését*,
- a turisztikai és nyelvi képzéseket,
- valamint a helyi társadalom környezettudatosságának növelését.

A **környezeti célok** elérése érdekében biztosítani kell:

- a *táji-természeti értékek megőrzését* az ökológiai értékek védelmével, az erre irányuló határon átnyúló programok kialakításával, valamint a tájvédelem és a tájrendezés megvalósításával;
- a *környezeti állapot javítását* a fejlesztendő teherkötők, logisztikai központok környezeti terhelésének csökkentésével, a stratégiai vízkészletek mennyiségi és minőségi állapotának megőrzésével, vízminőség-javító intézkedésekkel, továbbá gazdasági tevékenységek környezetszennyező hatásának csökkentésével;
- a *környezeti kockázatok csökkentését* az árvízi kockázatot és a károkat csökkentő területhasználattal ösztönzésével, a „teret a folyónak” megoldások erősítésével, az ár- és belvízvédelmi műszaki elemek fejlesztésével, valamint a mozgásveszélyes partszakaszok rendezésével.

A környezeti célok elérése és a gazdaságfejlesztés konfliktusának megelőzése érdekében összhangot kell találni az élővilág védelme és a vízi közlekedés feltételeinek fejlesztése között. Ezért a Duna *hajózhatóságának* javítása érdekében a Duna-védelmi Egyezmény Nemzetközi Bizottsága (ICPDR) 2007-ben megfogalmazott állásfoglalása szerint a hajózhatóságra, illetve a vízgyűjtő-gazdálkodásra és a környezet védelmére vonatkozó Víz Keretirányelvet harmonizálni kell. Az ICPDR ajánlása alapján a nemzetközi Duna Bizottság (DC) bevonásával jelenleg készül az a közös állásfoglalás, amely a folyami hajózhatóság és a vízgyűjtő-gazdálkodás irányelveinek összeegyeztetését tartalmazza.

A turisztikai koncepcióban vázolt fejlesztési javaslatok lehetőséget kínálnak arra, hogy a jelenleg tapasztalható spontán turizmusfejlődést tudatos, nemzetközileg és hazai szinten is összehangolt távlatos fejlesztések váltsák fel.

A koncepcióban elvégzett szakmai megalapozó munka is lehetővé tette, hogy Magyarország vezetésével a délkelet-európai Nemzetközi Területi Együttműködési Program keretében 2009-ben elindult a **DATOURWAY-projekt**.

A projekt nemzetközi együttműködés keretében a természeti és kulturális erőforrások védelméhez és a Duna európai közlekedési útvonal szerepéhez hasonlóan a Duna középső és délkeleti szakaszának fenntartható turisztikai fejlesztésére is fel kívánja hívni a figyelmet.

A Duna mente páratlan turisztikai adottságokkal rendelkező multifunkcionális tér. Optimális hasznosíthatóságát azonban korlátozzák a határokon átnyúló ökológiai és környezeti károk és szennyezések, valamint a táj és a települések differenciált terhelhetősége. Az ökológiai és környezetvédelmi feladatok kiterjednek a holtágak és vízparti ökoszisztémák rehabilitálására ugyanúgy, mint a partviszonyok és a vízminőség javítására, a tájrehabilitációra és a szennyvízkezelésre. További problémát jelentenek a turisztikai infrastruktúra, a megközelíthetőség hiányosságai, valamint a vidéki térségek lakosságának alacsony életszínvonala.

A fentiek értelmében a projekt fő célja: hozzájárulni a Duna mente fenntartható területfejlesztéséhez közös turisztikai stratégia megfogalmazásával, valamint különböző speciális térség típusokra vonatkozó mintaprojektek kidolgozásával. A projekt keretében az alábbi tevékenységek valósulnak meg:

- **GIS alapú információs bázis** létrehozása;
- A nemzeti, regionális és részben helyi adatok és információk, rendelkezésre álló tervek és **programok szintézisének** elkészítése;





rehabilitation and sustainable utilisation of lakes, dead channels, tributaries and islands, and improvement of the conditions for business/conference tourism in the areas surrounding traffic hubs;

- *the development of tourism infrastructure* through ensuring a differentiated range of accommodation, development of thermal spas and related services, building large-capacity leisure and sports centres in traffic hubs around the capital city, the utilisation of railway lines for tourism, and the improvement of the conditions for active tourism;

In the area of human development, the following must be supported:

- domestic and international *regional cooperation* related to the Danube, through the development of the social-economic-environmental monitoring-systems;
- **human capital development**, tourism and foreign-language training, and increasing the environmental awareness of the local community.

In order to achieve the **environment objectives** the following must be ensured:

- *conservation of natural landscape assets* through the protection of ecological assets, elaborating cross-border programmes to that effect, and the implementation of landscape protection and landscape planning;
- *the improvement of the state of the environment* through reducing environmental pressure by freight ports and by logistics centres to be developed, the preservation of the quality and quantity of strategic water supplies, measures improving water quality, and reducing the environmental pollution impacts of economic activities;
- *the reduction of environmental risks* through encouraging such use of areas that mitigates flood risk and reduces damages, reinforcing „room for the river“ solutions, the development of the technical components of flood and inland water protection as well as the arrangement of riverbank sections prone to the risk of movement.

In order to achieve the environmental objectives and prevent conflicts in economic development, harmony must be ensured between the protection of living resources and the development of water transport conditions. Therefore, in order to improve the *navigability* of the Danube, according to the standpoint of the International Commission for the Protection of the Danube River (ICPDR), formulated in year 2007, the Water Framework Directive on navigability, river basin management and the protection of the environment must be harmonised. With the involvement of the international Danube Commission (DC), a common position is being drawn up based on the ICPDR recommendation, which contains the harmonisation of the guidelines of river navigability and river basin management.

The development proposals outlined in the tourism concept offer a possibility for the replacement of the currently spontaneous tourism development by deliberate developments with a future perspective, harmonised both internationally and at national level.

The professional work, laying the foundations, and carried out under the concept, also allowed the launch of the **DATOURWAY-project** in 2009, managed by Hungary, within the framework of the South- East Europe Territorial Cooperation Programme.

- A Duna délkeleti szakaszára, illetve bizonyos célterületekre fenntartható **turizmusfejlesztési stratégia** kidolgozása, egyeztetése az érdekeltek bevonásával;
- **Tanulmánytervek** készítése az alábbi nemzetközi stratégiai mintaterületekre:
 - Dunakanyar (magyar-szlovák) turizmusfejlesztési együttműködések térsége;
 - Béda-Karapancsa (magyar-szerb-horvát) mint az elmaradott, ám turisztikai adottságokban gazdag vidék gazdasági fellendülésének térsége;
 - Vidin-Calafat (román-bolgár) mint a városi turizmus és háttérterületei együttműködésének térségei;
 - Folyami delták (Duna, Pó) turisztikai hasznosításának összevetése;
 - Az európai Zöldút-hálózat (Greenway) fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata;
- Széleskörű **vonzerőleltár és turisztikai információs bázis** létrehozása.
- **Hálózatépítés** (Duna menti települések, tervező szakemberek, turisztikai befektetők stb.)

A projekt a nemzetközi érdekek összehangolásával keresi a turisztikai fejlesztéseknek – elsősorban a vidéki térségekre irányuló – távlatos megoldásait kölcsönös egyetértésen alapuló turizmus stratégia megfogalmazásával, különböző térségtípusokra vonatkozó mintaprojektek kidolgozásával.

Közös ajánlásokat kíván megfogalmazni a részt vevő országok kormányai, intézményei felé; 8 nyelvű weboldal létrehozását tervezi, amely tartalmazza az eredményeket, és információs bázist kínál a dunai turizmus területén, valamint kitekintést ad a Pó folyó példáján más folyó menti ökoturisztikai fejlesztések gyakorlatára.

Az érintett önkormányzatok turisztikai együttműködését akadályozza a közös turizmusfejlesztési stratégia hiánya. Hasonló problémák jelentkeznek más délkelet-európai nagy folyók esetében is, mint pl. Pó, Dráva, Tisza stb., így a nemzetközi együttműködéssel készülő, fenntartható turizmusfejlesztési stratégiát célzó projekt tapasztalatai, eredményei adaptálhatók más folyók számára is.

A projekt **módszertani megközelítése** az alábbi elveken alapszik:

- Következetes nemzetközi együttműködés
- Stratégiai gondolkodás
- A turizmus és a környezet egymásra hatására fókuszáló integrált tervezés
- Társadalmisított tervezés az önkormányzatok és a lakosság bevonásával
- Iteratív tervezés a regionális és a helyi szintek között

A Duna jellegéből adódóan 7 országot köt össze és az eljárás folyamán a tervezési hierarchia különböző szintjei közötti iteratív visszacsatolás szükséges. Az integrált tervezés a vízgazdálkodás, területfelhasználás, mezőgazdaság, közlekedés és turizmus, rekreáció és nem utolsósorban a környezet- és természetvédelem szempontjainak összehangolását szolgálja.

A projekt **célcsoportjai** az önkormányzatok, közösségi szervezetek, turisztikai befektetők és nemzeti, illetve regionális hatóságok, fejlesztési ügynökségek. A végső haszonélvezője a délkelet-európai folyók mentén élő lakosság, aki a turisztikai fejlesztéseken keresztül felismeri az összefüggést a környezete védelmének fontossága és a térség gazdasági potenciálja között. Ezért a helyi lakosság és az önkormányzatok bevonása fontos része a projekt megvalósításának.

A közel 3 millió euro költségvetésű projekt 3 éves időszaka alatt 7 ország 16 partnerének (4 magyar, 1 bolgár, 1 olasz, 3 román, 1 szlovák, 2 horvát, 4 szerb) együttműködésével valósul majd meg.

A projekt keretében létrejövő partnerségi kapcsolatok a közös munkán keresztül járulnak hozzá további, a Dunával kapcsolatos együttműködések megalapozásához és ezzel a térség kohéziójához.



In the frame of international cooperation, the project also aims at calling attention to sustainable development of tourism in the central and south-eastern section of the Danube, similarly to the protection of the natural and cultural resources and the role of the Danube as a European transportation route.

The Danube-region is a multifunctional space with unmatched opportunities for tourism. However, its optimal utilisation is hindered by cross-border ecological and environmental damage and pollution as well as the differentiated load-bearing capacity of the landscape and the settlements. The ecological and environment protection tasks cover the rehabilitation of the dead channels and riverbank eco-systems as well the improvement of the riverbanks and the water quality, landscape rehabilitation and sewage treatment. The insufficiencies in the infrastructure for tourism and in accessibility as well as the low standard of living of the region's population represent further problems.

In line with the above, the main goal of the project is: to contribute to the sustainable area development of the Danube region through the formulation of a common strategy for tourism and to generate sample projects for the various special region types. Within the frames of the project, the following activities will be implemented:

- Creation of a *GIS based information basis*;
- Preparation of the *synthesis* of national, regional and partly local data and information, available plans and programs;
- Working out a sustainable tourism *development strategy* for the south-eastern section of the Danube and for certain target areas, and the discussion of these with the involvement of the concerned parties;
- Preparation of *study plans* for the following international strategic sample areas:
 - The region of tourism development cooperation in the Danube bend (Hungarian-Slovakian);
 - Béda-Karapanca (Hungarian-Serbian-Croatian), as the region of economic development of an under-developed area, rich in tourism opportunities;
 - Vidin-Calafat (Romanian-Bulgarian), as the regions of the cooperation of urban tourism and background areas;
 - Comparison of the utilisation of river deltas (Danube, Po) for tourism;
 - Analysis of the development potentials of the European Greenway Network;
- Creation of an extensive tourist *attraction inventory and database*.
- *Network development* (settlements along the Danube, designer experts, investors into tourism, etc.)

The project is looking for prospective solutions of tourism developments – mainly targeted at rural regions – through the harmonisation of international interests, the formulation of a tourism strategy based on mutual understanding, and drawing up pilot projects for various region types.

The project also aims at formulating common recommendations to the governments and institutions of the participant countries; plans to create a website available in 8 languages, which contains the results, and provides information on tourism along the Danube, and provides an outlook to the practice of eco-tourism developments along other riverbanks, using the example of the river Po.

The cooperation of the concerned municipalities in the area of tourism is hindered by the lack of a common tourism development strategy. Similar problems arise in the case of other big rivers of South-Eastern Europe, such as the Po, Drava, Tisza etc., thus the experience and results of the project prepared in international cooperation and aimed at a sustainable tourism development strategy may be adopted to other rivers as well.

The *methodology approach* adopted for the project is based on the following principles:

- Consistent international cooperation
- Strategic thinking
- Integrated planning focusing on the interaction of tourism and the environment
- Socialised planning with the involvement of local governments and the public
- Iterative planning between regional and local levels

The Danube, due to its nature, connects 7 countries, and in the course of the procedure it needs to ensure iterative feedback between the various levels of the planning hierarchy. The integrated planning serves the harmonisation of planning, water management, land use, agriculture, transport and tourism, recreation and last but not least, the aspects of environment protection and nature preservation.

The **target groups** of the project include municipalities, community organisations, investors in tourism, as well as national, regional authorities, and development agencies. The final beneficiaries are the inhabitants of the regions along the south-eastern rivers, who, through the tourism developments will recognise the connection between the importance of environment protection and the economic potentials of the region. Therefore, the involvement of local inhabitants and local governments is an important factor of project implementation.

During its 3-year period, the project, with a budget of nearly 3 million, will be implemented with the cooperation of 16 partners from 7 countries (4 Hungarian, 1 Bulgarian, 1 Italian, 3 Romanian, 1 Slovakian, 2 Croatian, 4 Serbian).

The partnerships established within the framework of the project will contribute through common work, to laying the foundations for further cooperation related to the Danube and thus to the cohesion of the region.





Európai Duna Régió Stratégia (EDRS) – az európai együttműködés új megközelítése



Varga-Lencsés Viktória (regio-territorial-cooperation@ec.europa.eu)
desk officer, Európai Bizottság, Régiós Főigazgatóság, Területi Együttműködési Egység

A balti-tengeri stratégia után másodikként Európában európai együttműködési stratégia készül a Duna-medencében. Az előző, regionális politikáért felelős biztos, Danuta Hübner szavai szerint: „Nem becsülhetjük alá, hogy mekkora jelentőséggel bír a Duna-medence az Európai Unió számára. Kifejezetten a Dunára fókuszáló politikára van szükségünk, amely eleget tesz az ökológiai, közlekedési, illetve a társadalmi-gazdasági igényeknek.”

Olyan lehetőségek rejlenek a Duna és térségének közlekedési, környezeti, gazdasági és kulturális adottságaiban, amelyeket a térség szereplői aktív és szervezett együttműködéssel több módon is javukra fordíthatnak. Az európai Duna-stratégia célja – a Balti-stratégia mintájára –, hogy erősítse a Duna menti államok társadalmi-gazdasági együttműködését olyan komplex regionális keret kialakításával, amely lehetővé teszi országokon túlmutató kihívások közös kezelését. Ahogyan a Balti-stratégia sem kizárólag a Balti-tengerhez, várhatóan az európai Duna-stratégia sem kizárólag a Dunához kapcsolódik, és a folyó mentén elterülő országok sokoldalú együttműködését igényli a térség átfogó fejlesztése érdekében.

MILYEN ELŐNYÖKET JELENT A TÉRSÉGNEK EGY EURÓPAI STRATÉGIA?

A Balti-stratégia tapasztalatai közül kiemelhetjük az érintett partnerek erősödő és célirányosabb együttműködését, ami jelentős mértékben hozzájárult a stratégia széleskörű elfogadottságához.

Nem elhanyagolható tényező, hogy a stratégia a korábbihoz képest egyértelműen nagyobb átláthatóságot biztosít az érintett térségnek mind az európai fórumokon, mind az egyes tagországok szintjén.

A kohéziós politika jövőjére nézve is lehetőség az Európai Duna Régió Stratégia (EDRS) kidolgozása. Ennek köszönhetően a Duna térsége várhatóan egységes európai nagyrégióként szerepelhet az együttműködésre szánt források tárgyalásai során.

Végül pedig arról sem szabad megfeledkezni, hogy a Balti-stratégiával létrehozott közös akcióterv régóta várt, sok esetben az ágazati megközelítésen túlmutató megoldásokra fókuszál, ami különösen aktuális a területi kohézióra vonatkozó egyeztetések tükrében.

MELYEK A KULCSELEMEI A FOLYAMATNAK?

A stratégia sikere nagyban függ az általa elérendő eredményektől. A konszenzusos és befogadó döntéshozatal mellett figyelni kell arra, hogy a stratégiában megfogalmazott minden egyes tevékenység valós eredményt hozzon létre, amellett, hogy a kapcsolatépítést erősíti és segíti a közösségi politikáknak való megfelelést.

A térség meghatározása rugalmasságot igényel, a lehatárolás nem mehet a stratégia hatékony végrehajtásának rovására. Rugalmas, funkcionális lehatárolás is elképzelhető a stratégiából származó előnyök maximalizálása érdekében.

Sem a Balti-, sem a Duna-stratégia nem tervez újonnan bevonandó forrásokat, és a már létező intézményi kapacitások kihasználását célozza újjak létrehozása nélkül. Egy közös döntés ez irányban elősegíti, hogy a figyelem a létező pénzügyi és más erőforrások jobb koordinációja felé irányuljon.

MIK A KÖVETKEZŐ LÉPÉSEK?

A tagállamok felkérésére az Európai Bizottság koordinálja a készítési folyamatot, hasonló szerepkörben, mint a Balti-stratégia készítése során. Ennek megfelelően várhatóan a tárgyalások menete is hasonló lesz, mint a Balti-stratégia esetében.

A Duna-stratégia készítéséhez kapcsolódó egyeztetések a júniusi tanácsi döntést követően minden érintett tagállamban, az érintett tárcák között illetve regionális és helyi szinten is elkezdődtek. A dunai együttműködés hosszú múltjának köszönhetően erős az érdeklődés a Dunával foglalkozó szakmai és tudományos szervezetek részéről is.

Rövidesen a hivatalos tárgyalások is elkezdődnek és 2011-re, a magyar EU elnökség idejére elkészülő közös stratégia új utakat nyithat az európai területi együttműködésben.





European Danube Region Strategy (EDRS)

– A New Approach in European Territorial Cooperation

Viktória, Varga-Lencsés (regio-territorial-cooperation@ec.europa.eu)
Territorial Cooperation Unit, desk officer DG Regional Policy, European Commission

For the second time after the Baltic Sea Region, Europe is about to design a strategy on cooperation in the Danube basin. As former the Commissioner for Regional Policy, Mrs. Danuta Hübner, underlined, the importance of the Danube should not be underestimated by the European Union. Specific Danube-related policy actions are necessary to answer real needs related to ecological challenges, transport, social and economical development.

By better exploiting the region's environmental, cultural and economical potentials and transport capacities, stakeholders could highly profit from this new form of cooperation. The purpose of the European Danube Strategy – building on the model of the Baltic Sea Strategy – is to provide a complex regional framework for the socio-economic cooperation of the Danube area countries. With this new framework, common challenges could be faced and solved beyond national borders. As the example of the Baltic Sea Strategy illustrates, challenges – and therefore also defined actions – do not stop at the actual physical borders of the region. Following this model, it is expected that the European Danube Strategy might also look beyond the river itself. Boosting the development of this region will require strong and active cooperation of all countries along the Danube.

WHAT ADDED VALUES ARE EXPECTED FROM THE EUROPEAN DANUBE STRATEGY?

The experience from the Baltic Sea Strategy clearly shows that the quality of cooperation between relevant partners has become more focused and intensive. This has significantly contributed to the broad acceptance of the strategy in the public.

Another advantage of the strategy is that it has considerably increased the visibility of the region, both at national and European level.

Equally, the European Danube Region Strategy and new cooperation arrangements are relevant in the debate around the future of EU Cohesion Policy. Last, but not least, the Danube Region – as a European macro-region could play a greater role in the negotiations of future, cooperation-related funds.

Finally, the content-related progress triggered by the Baltic Sea Region Strategy's negotiations appears relevant. One common action plan provides long-awaited, integrated solutions for problems going beyond sectoral policies. This is of particular interest in view of the discussion around territorial cohesion.

WHAT ARE THE KEY ELEMENTS OF THE PROCESS?

The European Danube Region Strategy can only be successful if its achievements are tangible. Even though an inclusive approach is recommended, there the strategy should include a positive value-added for each action. Moreover all actions should promote networking and streamline their compliance with Community policies.

The cooperation area itself should be defined in a way that it maximises impact and the efficiency of the strategy. This may result in having a flexible definition of the region's boundaries. However, the limits of the region should be less important than the advantages of participating in the strategy.

The macro-regional strategy should not rely on additional dedicated EU funding or special regulatory treatment for its impact. More importantly, a common decision of the countries concerned on the funding should contribute to the more effective coordination the existing resources.

WHAT ARE THE NEXT STEPS?

EU Member States have requested the European Commission to coordinate the preparation of the strategy, playing a similar role as during the preparation process of the Baltic Sea Strategy. It is to be expected that the negotiation method will follow its model.

After the European Council's decision in June 2009, the preparatory works have already started in all relevant countries – and at all levels: among national ministries, regional institutions and local stakeholders. Thanks to the long-lasting tradition of cooperation along the Danube, there is also a high interest from different professional and scientific organisations.

The official negotiations will start soon. It can be expected that the European Danube Region Strategy will be approved under the Hungarian EU Presidency in 2011. Undoubtedly, this strategy will open up new perspectives for European Territorial Cooperation in the future.



A délkelet-európai nemzetek feletti együttműködési program Dunával összefüggő támogatott projektjei



Csalagovits Imre / Imre, Csalagovits (csalagovits@south-east-europe.net)
Managing Director / Ügyvezető igazgató
SEE Secretariat / SEE Közös Szakmai Titkárság

A Délkelet-európai Transznacionális Együttműködési Program új lehetőségeket teremt a térség számára.

Az új Európai Területi Együttműködési Célkitűzés részeként az új Délkelet-európai Transznacionális Együttműködési Program (továbbiakban Program) egyedülálló eszköz az integráció és versenyképesség növelésére egy összetett és rendkívül változatos térségben. A transznacionális együttműködés általános célkitűzése a területileg kiegyenlített fejlesztés és területi integráció előmozdítása a tagországok stratégiai jelentőségű területeken való szorosabb együttműködése révén. Ezáltal a Transznacionális Együttműködési Programok Európa fenntartható és területileg kiegyensúlyozott fejlődését segíthetik elő.

A délkelet-európai regionális együttműködés elengedhetetlen, függetlenül az egyes országok integrációs szintjétől. A transznacionális programok közül a délkelet-európai program kiemelkedő jelentőséggel bír, mivel segíti az EU-tagországok, tagjelölt és lehetséges tagjelölt országok, valamint szomszédos országok közötti együttműködést. A Délkelet-európai Transznacionális Együttműködési Program a korábbi INTERREG IIIB CADSES Program utódprogramja. A 2007–2013-as periódusban a CADSES Transznacionális Együttműködést két programtérre választották szét: közép-európai és délkelet-európai térségre oly módon, hogy az egyes területek a különálló programok előnyét élvezhetik.

A 2007–2013-as időszakban a Program forrása az Európai Regionális Fejlesztési Alapból 206,7 millió euró. Ezt még kiegészítik a nemzeti társfinanszírozások, így a Program teljes költségvetése 245,1 millió euró. A Délkelet-európai Transznacionális Együttműködési Program aktívan támogatja a programozási terület még nem-tagállamainak részvételét is, mivel így további pénzügyi támogatáshoz juthatnak az IPA (Előcsatlakozási Alap) és az ENP (Európai Szomszédosági Politika) forrásain túl. Ugyan a programra allokált forrás lényegesen több, mint az előd-program INTERREG IIIB CADSES (2000–2006) költségvetése volt, de ez a konvergencia régiók programjaival összevetve még mindig csekélynek tekinthető.

A Program a nemzetközi együttműködéssel a több tekintetben is leginkább heterogén és egyben összetett térséget célozza. A Programnak van a legnagyobb számú résztvevő országa (16), több mint 200 millió lakossal. A földrajzi lefedettségén túl a Program egyedülálló a tekintetben is, hogy nem csak 8 EU tagállam részvételével valósítják meg, hanem ugyanannyi nem-tagállami partnerrel, tagjelölt és lehetséges tagjelölt országokkal, valamint további országokkal.

A Program olyan projekteket támogat, melyek a teljes programozási területet lefedik, és amelyek egy viszonylag kisebb térség (pl.: Fekete-tenger, Adria, Égei-tenger, Kárpátok, Duna mente stb.) fejlesztését célozzák. A Duna rendkívül fontos szerepet játszik a délkelet-európai tájképben, hiszen mintegy 3000 kilométeren, 10 országon folyik át, melyből 9 része a Délkelet-európai Transznacionális Együttműködés programozási területének, illetve vízgyűjtő területe további 9 országot érint.

A Program 2008 márciusában rendezett nyitókonferenciáján Danuta Hübner, az Európai Unió regionális politikáért felelős korábbi biztosa így hangsúlyozta a Duna fontosságát a régióban: "Par excellence európai folyó, és tökéletes fókusz a transznacionális együttműködésnek". Ebből a szempontból a Program megfelelő keretet nyújt ahhoz, hogy a dunai országok között eddig elért politikai együttműködést a gyakorlatba ültesse át és a régió közös munkájának ösztönzéséhez új lehetőségeket tárjon fel.

A Program első pályázati felhívásának egyik leginkább támogatott témája a Duna-vízgyűjtő fejlesztése. Mivel a Program egyik fő célkitűzése a csatlakozó és szomszédos országok integrációjának előmozdítása, a Duna menti együttműködés jelentős mértékben hozzájárulhat az eredeti célkitűzések eléréséhez. A Program folyamatosan keresi a térség kulcsfontosságú szereplőivel való együttműködés lehetőségeit, de a Duna térségének azon szereplőivel is, akik (legalábbis egyelőre) nem részesülhetnek még közvetlenül a program pénzügyi forrásaiból, mert nem tartoznak a jogosult területhez.

Az első pályázati felhívást hatalmas érdeklődés kísérte. 822 előpályázat érkezett be, melyek megfeleltek a meghatározott célkitűzéseknek. A hosszas értékelési eljárás eredményeképp a Monitoring Bizottság 40 projektnek ítélte meg támogatást. Ebből 7 projekt célozza a Dunát (lásd táblázat), míg a földrajzi lefedettség meglehetősen hasonló, addig a projektek problémák széles spektrumát célozzák a folyami szennyvízkezeléstől a területrendezésig, a védett területek gazdálkodásától a közlekedés optimalizálásig.





Danube development projects supported by the South-East Europe Transnational Programme



Ivan Curzolo / Curzolo, Ivan

*Head of the Project Development and Managing Unit / vezető program menedzser Projekt-fejlesztő és Irányító Egység
SEE Secretariat / SEE közös Szakmai Titkárság*

The South East Europe Transnational Cooperation Programme brings out new opportunities for the area.

As part of the new European Territorial Cooperation Objective, the new South East Europe Transnational programme is a unique instrument to improve integration and competitiveness in an area which is as complex as it is diverse. The general aim of transnational cooperation is to foster a balanced territorial development and territorial integration, by increasing cooperation across member states on matters of strategic importance. Transnational cooperation programmes thus encourage a sustainable and balanced development of the European territory.

Regional cooperation in South East Europe is essential, regardless of the different stage of integration of the various countries. Among the transnational programmes, the South East Europe Programme is unique as it helps to promote better integration between the Member States, candidate and potential candidate countries and neighbouring countries. The SEE Transnational Cooperation Programme has been created out of the former INTERREG IIIB CADSES Programme. In the 2007-2013 structural Funds period, the CADSES transnational cooperation area has been divided into two spaces: South East Europe and Central Europe, each of them benefiting as a distinct area through two different programmes: South East Europe Programme and Central Europe programme.

The ERDF budget allocated to the programme is 206,7 million Euro for the 2007–2013 period. This amount is supplemented by national public funds, which brings the total available budget to 245,1 million Euro. In addition, the SEE Transnational Cooperation Programme actively seeks the full participation of non-Member States in the programme area benefitting from the external Pre-Accession Assistance and the European Neighbourhood Policy funding. Although the financial resources allocated are significantly higher than for the predecessor programme INTERREG IIIB CADSES (2000–2006), they are still rather small when compared to the Convergence programmes.

The South East Europe Programme targets the most diverse and complex transnational cooperation area in Europe. It is the transnational programme which involves the greatest number of participating countries -16 – with a population of more than 200 million. In addition to geographical coverage, the programme is also unique in that there are not only 8 EU Member States participating, but an equal number of non EU countries – candidates, potential candidates and third countries.

The programme supports projects which are covering the whole area but also which are aimed to develop specific sub-areas as Black Sea, Adriatic, Aegean, Carpathian, Danubian, etc. The Danube plays a very important role in the South East Europe landscape, as it flows for almost 3000 kilometers through 10 countries, out of which 9 are included in the South East Europe Programme's area. Furthermore, its drainage basin extends to a further 9 countries.

At the programme kick off, in March 2008, the former commissioner for regional policy, Danuta Hubner, had emphasized the importance of the Danube River for the region, as "the European river Par excellence, and a perfect focus for transnational cooperation". In this respect, the SEE Programme provides a suitable framework to take to a practical level the political cooperation that has been achieved so far among the Danube countries and to explore new opportunities to promote cooperation among countries in the region

Consequently, the development of the Danube basin is – among others – one of the most supported theme within the first calls of the SEE programme. As the program has one of the central aim to enhance the integration of the accession and neighbouring countries, the Danube could be one of the „labels“ which might successfully contribute to achieving the original aims. The program continuously seeks the cooperation of the key stakeholders of the program area but also of other key actors of those parts of the Danube area which are – by the time being – not benefitting directly from the financial sources of the program as not located in the eligible program area.

The 1st Call for Proposals has generated an enormous interest. 822 Expressions of interested were submitted in line to the objectives defined by the thirteen open Areas of Intervention. Out of them – after and long and careful assessment process – the Monitoring Committee selected 40 projects to be co-financed. Seven of these projects have the river Danube as a focus (see the table below). While the geographical coverage is rather similar and represents the „fil rouge“, these projects tackle a rather wide scope of problems. From river waste management to spatial planning exercises, from protected areas management to transport optimisation.



1. Táblázat – Az első pályázati felhívás Dunához kapcsolódó nyertes pályázatai

<p>WANDA Hulladékgyűjtés és a dunai belvízi hajózás számára</p>	<p>A WANDA projekt célja a fenntartható, környezetkímélő és koordinált szemlélet megteremtése a dunai hajókon keletkező hulladékok kezelésére (1) nemzeti hajózási hulladékkezelési koncepció kidolgozásával (2) mintaprojektek megvalósításával (3) pénzügyi modell kidolgozásával a "szennyező fizet" elv alapján. Transznacionális keretkonceptióra alapozva, kidolgozásra kerül egy hajózási hulladékkezelési koncepció minden résztvevő ország számára.</p>
<p>DANUBEPARKS A Duna védett területeinek hálózata</p>	<p>A projekt a Duna természeti értékeinek megőrzésére irányuló transznacionális stratégiák kidolgozását és megvalósítását támogatja. A Duna védett területei között már fennálló partnerség alapján kialakításra kerül a DANUBEPARKS hálózat, a 2007 áprilisában, Tulceában kiadott nyilatkozattal összhangban. Első lépésként a partnerségnek 10 résztvevője lesz 6 Duna-országból, és a későbbiek során további partnerek is csatlakoznak. (pl.: Németország, Horvátország, Ukrajna)</p>
<p>DUNAI ÁRVÍZKOCKÁZAT A dunai vízgyűjtő árvízveszély elemzése az érintettek bevonásával</p>	<p>Az árvízveszélyt a klímaváltozással párhuzamosan nő. Egy nagy nemzetközi vízgyűjtő esetében a kockázatsökkentés csak egy közös transznacionális projekt keretében megvalósított transznacionális, interdiszciplináris együttműködéssel lehetséges, szem előtt tartva a helyi szereplők igényeit. A Dunai árvízveszély projekt az árvízveszély csökkentésének leghatékonyabb intézkedéseire koncentrál: kockázatértékelés, a kockázat feltérképezése, helyi szereplők bevonása, kockázat mérséklése megfelelő területrendezéssel. A projekt a dunai árter élő környezetének és gazdaságának biztonságosabb, fenntarthatóbb feltételeinek a fejlődését szolgálja, és integrálja a különböző szereplőket és diszciplínákat.</p>
<p>NELI Együttműködési hálózat a dunai folyosó logisztikai és hajózási oktatására a belvízi hajózásra összpontosítva, innovatív megoldásokat kínálva</p>	<p>A NELI projekt együttműködési hálózatot épít ki a délkelet-európai Duna folyosó mentén (AT, SK, HU, HR, RS, BG, RO és UA), a belvízi közlekedés érintett szereplői, kutatói/oktatói és a közigazgatás között, az innováció és tudás-transzfer támogatása céljából. Egyes nemzeti és nemzetközi szakpolitikák (belvízi hajózási akciótervek) kerülnek kidolgozásra és jóváhagyásra, melyek további projektek alapjául szolgálhatnak. A Duna menti országok között fennálló különbségeket innovatív eLearning rendszerek fejlesztése révén kívánja csökkenteni olyan országokban (SK, HU, HR, RS, BG, UA), ahol ez még hiányzik. Újszerű üzleti koncepciók (belvízi hajózási információk és képzési központok) kerülnek felállításra és részben bemutatásra (RO, AT) már bevált gyakorlatok alapján. Ezeket átültetik a program régiókba annak érdekében, hogy felhívják a figyelmet a belvízi hajózási területén alkalmazott újszerű képzési elgondolások és irányok fontosságára.</p>
<p>NEWADA Network of 4/09-3/12 Dunai vízi utak igazgatása</p>	<p>A NEWADA az első olyan projekt, mely a dunai országok vízi utakkal kapcsolatos igazgatási feladatait kívánja összekapcsolni. Célkitűzése a belvízi hajózási támogatása és népszerűsítése a vízi infrastruktúra fizikai hozzáféréseinek, a szükséges információ minőségének és hozzáférhetőségének fejlesztése, valamint a belvízi hajózási érintett szereplőinek mozgósítása révén. A projekt fő tevékenységei közé tartoznak: hálózatépítés, a vízi utak karbantartási, hidrográfiai és hidrológiai tevékenységének és az akciótervek harmonizálása. A projekt-csoport tudás és tapasztalatcseréje eredményeképpen közös és mintaértékű tevékenységekre vonatkozó koncepciók kidolgozása várható. E tevékenységek eredményei alapul fognak szolgálni további nemzeti, illetve közösségi finanszírozású projektekhez.</p>
<p>DATOURWAY Nemzetközi stratégia a dunai térség fenntartható területi fejlesztésére, különös tekintettel az idegenforgalomra</p>	<p>A DATOURWAY a nemzetközi együttműködés példája, mely a turisztika fejlesztését célozza a Duna középső és délkeleti szakaszán. Ugyanakkor nagy hangsúlyt fektet a Duna ezen szakaszához kapcsolódó természeti és kulturális értékek védelmére és fokozására is. A projekt a turizmus fogalmát tágan értelmezi, sokoldalú tevékenységnek tekinti; rövid illetve hosszú távú, a szabadidő eltöltésére, pihenésre, rekreációra, kulturális gazdagodásra, a természeti értékek élvezetére irányuló tevékenység, valamint turisztikai nemzetközi együttműködés, mely kapcsolódik a folyó, a folyópart, és a folyó menti térség természeti szépségeinek és az életteret nyújtó városok, faluk építészeti értékeinek turisztikai lehetőségeihez. A projekt egy GIS alapú információs rendszer kifejlesztését célozza, a nemzeti, regionális és részben helyi szintű statisztikai adatok felmérésével, valamint tanulmányok és programok integrálásával, ami a nemzeti szintű elemzések elvégzését és az eredmények egységesítését és értékelését kívánja meg.</p>
<p>DONAUREGIONEN+ A Duna térség interregionális együttműködésének területfejlesztési koncepciója</p>	<p>A DONAUREGIONEN+ projekt fő célkitűzése egy közös Duna régió fejlesztési stratégia kidolgozása a korábbi DONAUREGIONEN projekt eredményei alapján. A projekt keretében részletes és átfogó elemzés készül, majd három különböző típusú stratégia kerül kidolgozásra:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Az alábbi területekre vonatkozó szakmapolitikai stratégia: (a) környezet, (b) településszerkezet és emberi erőforrás, (c) közlekedés és műszaki infrastruktúra és (d) gazdaság. - Dunán átnyúló stratégia (fő célkitűzés: új partnerek és területek bevonása az együttműködésbe) - Átfogó stratégia (a Duna térségére vonatkozó közös fejlesztési stratégia)



Table 1 – Danube related projects selected within the first call for proposals of the SEE Programme

<p>WANDA Waste management for inland Navigation on the Danube</p>	<p>The project WANDA aims at establishing a sustainable, environmentally sound and coordinated approach in ship waste management along the Danube by (1) elaborating national ship waste management concepts, (2) implementing pilot actions and (3) developing a financing model for the operating system based on the polluter-pays principle. Building on a transnational framework concept, a ship waste management concept will be elaborated for each participating country.</p>
<p>DANUBEPARKS Danube River Network of Protected Areas</p>	<p>The project supports the development and Implementation of transnational strategies for the conservation of the natural heritage of the Danube River. Based on the existing partnership among the Protected Areas along the river Danube, the DANUBEPARKS network will be established in accordance with the appeal launched by the “Declaration of Tulcea” in April 2007. For the first step, the partnership includes 10 PAs from 6 Danube countries, additional partners (e.g. in Germany, Croatia, Ukraine) will be invited in the future.</p>
<p>Danube Floodrisk Stakeholder oriented flood risk assessment for the Danube floodplains</p>	<p>Flood risk increases with ongoing climate change. Risk reduction in large international river basins can only be achieved through transnational, interdisciplinary and stakeholder oriented approaches within the framework of a joint transnational project. The DANUBE FLOODRISK project focuses on the most cost-effective measures for flood risk reduction: risk assessment, risk mapping, involvement of stakeholders, risk reduction by adequate spatial planning. This project will improve safer sustainable conditions for living environment and economy in the Danube floodplains. It integrates stakeholders and different acting groups and disciplines.</p>
<p>NELI Cooperation-Network for logistics and nautical education focusing on Inland Waterway Transport in the Danube corridor supported by innovative solutions</p>	<p>NELI project will establish a co-operation network between stakeholders from the Inland Waterway Transport (IWT), research/ education and administrative sectors along the SEE-Danube corridor (AT, SK, HU, HR, RS, BG, RO and UA) supporting the innovation and know-how transfer. Specific national and transnational policies (IWT Action Plans) will be designed and validated to provide the basis for future implementation. Differences among the Danube riparian countries will be reduced by developing innovative ITW eLearning systems where still lacking (SK, HU, HR, RS, BG, UA). Innovative business concepts (IWT Information and Training Centres) will be designed and partly demonstrated (RO, AT), based on best-practise examples which will be transferred into the SEE-regions in order to increase public awareness on the importance of innovative training concepts and trends in the inland navigation sector</p>
<p>NEWADA Network of 4/09-3/12 Danube Waterway administrations</p>	<p>The objective of NEWADA, the first project linking the waterway administrations of all Danube countries, is to promote and support inland navigation by improving the physical accessibility of waterway infrastructure, the quality and accessibility to supporting information as well as mobilising stakeholders in the field of inland navigation. As the main activities of the project, the partners will establish a network in order to harmonise their activities and action plans in the field of waterway maintenance, hydrography and hydrology. In addition the project team will exchange experiences and know-how on best-practice cases which will lead to concepts for common pilot activities. At the end these activities are the basis for projects which will be financed on national or EU budgets</p>
<p>DATOURWAY Transnational Strategy for the Sustainable Territorial Development of the Danube Area with special regard to Tourism</p>	<p>DATOURWAY presents an example of transnational cooperation committed to the development of tourism along and on the middle and south-eastern section of river Danube, while paying particular attention to the protection and enhancement of the natural and cultural resources linked to this part of the great European waterway. Tourism is interpreted in the project in a broad sense. It is regarded as a many-sided activity either at short or long term, oriented towards recreation, resort and leisure, cultural enrichment, enjoyment of natural beauty as well as physical transnational cooperation in tourism linked to the variety tourist potentials of the river, of the riverbanks as well as the natural beauty of the riverside area and architectural assets of the lively towns, cities and villages by the Danube. The project aims to set up GIS based information system by pooling and integrating the national, regional and, in part, local statistical data and surveys as well as the available studies and programs; to carry out national targeted analyses and to synthesize as well as evaluate their findings</p>
<p>DONAUREGIONEN+ The Spatial Development Concept of Interregional Cooperation in the Danube Space</p>	<p>The main objective of the project DONAUREGIONEN+ is to develop a Joint Danube Regions Development Strategy on the basis of the results of the former DONAUREGIONEN project. The project aims to complete a detailed analysis and then to elaborate three types of strategies: Sectoral strategies for the following sectors: (a)Environment, (b)Settlement Structure & Human Resources, (c)Transport & Technical infrastructure and (d) Economy. Cross Danube strategy (main objective is the involvement of new partners and territories into the cooperation) Comprehensive strategy (a joint development strategy for the whole Danube area)</p>





Összefogás a Duna-vízgyűjtő vízgazdálkodása érdekében – A Nemzetközi Duna-védelmi Bizottság és a Duna-stratégia

Srsnova, Olga (philip.weller@unvienna.org)
a Nemzetközi Duna-védelmi Bizottság elnöke, 2009

A Nemzetközi Duna-védelmi Bizottság teljes támogatásáról kívánja biztosítani azt az elképzelést, amely a Duna térség számára egy különálló fejlesztési terület létrehozását javasolja.

A Duna és mellékfolyói természetes kapocsként kötnek össze különböző népeket, kultúrákat és ökoszisztémákat. A folyó a németországi Fekete-erdőben ered, az Alpok, a Dinári-hegység, a Tátra és a Kárpátok hegyvonulatainak vizei táplálják, és Közép-Európa síkságain keresztül, Ukrajna és Románia találkozásánál a Fekete-tengerbe ömlik.

A víz nem ismer határokat: a folyómedrek értelemszerűen egymással összekapcsolt területeket határolnak körül, ahol összefogásra van szükség. A vasfüggöny leomlását követően a Duna-völgyi országok elmélyítették és megerősítették azt a már meglévő vízgazdálkodási szövetséget, amely a Duna-védelmi Egyezmény aláírásával jött létre 1994. június 29-én Szófiában. Ezzel az államok a közös érdekeket szolgáló összefogás mellett kötelezték el magukat a vízgazdálkodás területén.

A vízgyűjtő területek fenntartható gazdálkodásának fogalma még hangsúlyosabbá vált a 2000 végén hatályba lépő, és a vízgyűjtő területeket már gazdálkodási egységként definiáló EU Víz Keretirányelvében.

A Nemzetközi Duna-védelmi Bizottság mint ernyőszervezet immár tíz éve lehetővé teszi az országok számára, hogy békés együttműködésben végezhessek a Duna-medence vízforrás gazdálkodásával kapcsolatos tevékenységeket. Fontos továbbá, hogy az EU-tagállamok, a csatlakozás előtt álló országok és a szomszédos államok (mint például Szerbia, Montenegró, Bosznia-Hercegovina, Ukrajna és Moldova) mindannyian hozzájárultak az EU vízügyi szabályok szerinti együttműködéshez, annak ellenére, hogy nem minden állam kötelezhető erre jogilag.

Az EU Víz Keretirányelvének megvalósításában már komoly eredményeket értünk el. 2004 decemberében miniszteri értekezleten bemutatásra került az 5. Cikk Jegyzőkönyv néven is ismert, a térség vízkészleteit elsőként átfogóan értékelő Duna-medence elemzés, amely az alapját képezte azon működésünknek és tevékenységünknek, hogy 2015-re az Unió Víz Keretirányelve által előírtak szerint biztosítani tudjuk a „vizek jó fizikai és ökológiai állapotát”.

Idén májusban egy újabb mérföldkőhöz értünk. Nyilvánosságra került a Duna Vízgyűjtő-gazdálkodási Tervének első változata, amely egyfelől rávilágít a Duna-vízgyűjtő területének legfőbb problémáira, mint például a szerves- és tápanyagszennyezésre, a veszélyes anyagokra, a hidromorfológiai átalakulásokra, másfelől pedig javaslatokat tesz az együttműködésre. Ez a terv alapul szolgálhat és segíthet annak felismerésében, hogy a beruházások, amit az EU-tagállamok és a csatlakozás előtt álló országok a szennyvíztisztítás és más vízminőséget javító intézkedések során létrehoztak, jótékony célt szolgál. Mindemellett pedig felfedi a vízminőség további fejlesztéséhez nélkülözhetetlen finanszírozási szükségleteket is.

A Nemzetközi Duna-védelmi Bizottság ezen törekvések összehangolásáért felelős szervezet és bátran kijelenthető, hogy ez az összefogás rendkívül sikeres és működőképes a mai napig.

Ugyancsak jelentős eredménynek számít az ún. „Közös Nyilatkozat a Belvízi Hajózásról és a Környezetvédelemről” terv kidolgozása, amelynek legfőbb célja a fellendülőben lévő vízi közlekedéshez és a természeti értékek védelméhez szükséges javak egységesítésének biztosítása, valamint segít összehangolni az eltérő, sőt néha egymással szemben álló közösségi kezdeményezéseket és törvényhozást is.

A „Közös Nyilatkozatot” a Duna Hajózási Bizottság, a Nemzetközi Száva Vízgyűjtő Bizottság, a közlekedésügyi minisztériumok képviselői, a környezetvédelmi és vízügyi miniszterek, civil szervezetek és a Duna-térség üzleti vállalkozásai együttesen dolgozták ki. Pontosán meghatározza az ökológiai fenntarthatóság feltételeit és alapelveit, amelyet a hajózás fejlesztésének finanszírozásakor nem lehet figyelmen kívül hagyni. Iránymutatást ad a dunai hajózás

*A cikk Olga Srsnova, a Nemzetközi Duna-védelmi Bizottság elnökének beszéde alapján készült, amely 2009. június 24-én hangzott el Brüsszelben a RELEX Bizottsági Ülésen.





Cooperation in Managing Water Resources in the Danube basin area – The ICPDR and the Danube Strategy



Olga Srsnova (philip.weller@unvienna.org)
International Committee for the Protection of Danube River

As the Director of Water I have the honour to be President of the ICPDR in 2009, the year of the Slovakian Presidency and I would like at the outset to indicate our full support for the idea of nominating the Danube region a single development area.

As you are aware the Danube and its tributaries are a natural thread that binds and connects diverse peoples, cultures and ecosystems. Beginning in the Black Forest of Germany the Danube is fed by waters from the Alps, Dinar, Tatra and Carpathian mountain ranges and flows across the lowlands of Central Europe, ending in the Black Sea on the border between Ukraine and Romania.

Water knows no borders and river basins are logical boundaries for defining territories connected with one another and where cooperation is needed. Following the collapse of the Iron Curtain the countries of the Danube region intensified and strengthened previous cooperation that existed in water management by signing the Danube River Protection Convention on June 29, 1994 in Sofia. With this the countries committed themselves to cooperative actions in water management for the benefit of all.



©Bánszki Judit

* This article is based upon the statement of the ICPDR President Olga Srsnova to the RELEX Committee Meeting June 24, 2009 Brussels





© Wolfgang Kraier

javítására, oly módon, hogy gondoskodunk a víz védelemről, és egyúttal még a víz és a környezet minőségén is javítani tudunk.

Az érdekelt felekkel folytatott párbeszéd szükséges abban az esetben is, amikor biztosítani akarjuk, hogy a vízenergia-termelés fejlesztése környezetszennyezés nélkül történjen a régióban. Reméljük, hogy az elkövetkező hónapokban sor kerülhet majd erre a párbeszédre és sikeres lesz az a törekvésünk is, amely a mosószerek által kibocsátott foszfortartalmú szennyeződések csökkentésére irányul. Ezek a célkitűzések nélkülözhetetlenek, amikor a Duna-vízgyűjtő területéről beszélünk, és az elmélet, amely a régiót egy meghatározott fejlesztési egységként képzelel el, támogatná is ezeket a kezdeményezéseket.

Úgy tűnik, hogy mindez a Duna menti területek lakosságának körében igen nagy érdeklődésnek örvend. 2004 júniusában a Nemzetközi Duna-védelmi Bizottság EU-s minisztersége alatt, Cathrine Day elnöksége idején bevezettük a Duna Nap ünnepelését.

Ezt idén június 29-én immár hatodik alkalommal tartottuk meg, és régió-szerte programok százai kerültek megrendezésre. Ezek az erőfeszítések egyértelműen azt bizonyították, hogy rengeteg személyt és szervezetet kötnek össze egymással a Duna és annak mellékfolyói.

Helyi közösségek, vállalkozások, civil szervezetek és számtalan támogató működik együtt, megerősítve ezzel a Duna térségében lakó több százezer lakos összetartozásáról kialakult képet, és lehetővé téve azt, hogy a Duna Nap a világ talán egyik legnagyobb vízi fesztiválja lehessen.

Végezetül, a Nemzetközi Duna-védelmi Bizottság nevében szeretném hangsúlyozni, hogy messzemenően támogatjuk az európai uniós kezdeményezéseket, hogy az egység erősítését szolgáljuk, és a fejlesztéseket támogassuk a dunai térségben. Vitathatatlan, hogy a Duna egy jól körülhatárolt és szervezett térség, ahol a lakosok összetartoznak és közös érdekeket képviselnek az összekötő természeti kötelékük, a Duna révén.



This concept of the sustainable river basin management was further emphasized in the EU Water Framework Directive which came into force at the end of 2000 and which even defined the river basin as the management unit.

For a decade, the ICPDR has been the umbrella under which the countries have carried out activities to manage the water resources in the Danube basin in a peaceful and cooperative manner. Importantly, EU Member States, Accession Countries and Neighbouring Countries (such as Serbia, Montenegro, Bosnia-Herzegovina, Ukraine and Moldova) have all agreed to cooperate under the EU water legislation, even though not all the states are legally obliged to do so.

Important milestones towards the successful implementation of the EU WFD have already been reached. In a Ministerial Meeting in December 2004 the Danube Analysis Report (also known as the Article 5 Report) was presented. This Analysis Report was the first comprehensive assessment of water resources in the region and formed the basis for developing actions and activities to ensure the 'good chemical and ecological status of all waters' by 2015 as required by the EU WFD.

In May of this year the next milestone was reached. The draft Danube River Basin Management Plan has been presented to the public. This Plan addresses the main problems of the Danube basin, namely organic and nutrient pollution, hazardous substances, and hydromorphological alterations and includes a set of collaborative actions to address them. This Plan builds upon and should help realize the full benefit of the enormous investment that have been made by EU Member and Accession States in waste water treatment and other actions to improve water quality in the region. The draft Plan also identifies funding needs for continuing the improvements in water quality.

The ICPDR is the mechanism for coordination of these efforts.

And as both – the ICPDR President and the person responsible for water in my country – I can tell you that this mechanism for cooperation is and has been both very successful and sustainable.

One of the other important achievements has been the development of the so called 'Joint Statement on Inland Navigation and Environmental Protection', which focuses on ensuring the integration of the needs for an upgraded water transport and the needs of nature conservation. It should help in harmonising different, sometimes even opposing EU initiatives and legislation.

The 'Joint Statement' was developed together with the Danube Navigation Commission, the International Sava River Basin Commission and representatives of the Ministries of Transport and Ministries of Environment and Water, NGOs and the business sector of the Danube region. The 'Joint Statement' spells out the criteria and principles of ecological sustainability that need to be applied in making the investments needed to improve navigation. In particular, it provides guidance on how to improving navigation in the Danube while ensuring the protection and perhaps even creating improvement of the quality of water and the environment.

Such a multi-stakeholder dialogue is also needed in ensuring that development of hydropower production in the region is done without harming the environment. We are hopeful that such a dialogue and efforts to reduce phosphorous pollution from laundry detergents can be developed in the coming months. Such efforts are needed at a Danube basin level and the idea of the Danube region as a defined development unit would be supportive of these initiatives.

Clearly the public understanding and interest in the Danube region is large. In June 2004 the ICPDR began celebrating Danube Day under the EU ICPDR Presidency and the President Catherine Day.

On the 29th of June this year Danube Day was celebrated for the 6th time and literally hundreds of events took place throughout the region. These humble efforts have demonstrated for us the significant feelings that many people and organizations have of being connected by the Danube and its tributaries.

Local communities, businesses, NGOs and many many partners have been carrying out activities and reinforcing the notion of Danube solidarity involving hundreds of thousand of people and making the Danube Day possibly the largest river festival in the world.

In conclusion, I would like to stress on behalf of the ICPDR the strong support to the initiative of the EU to strengthen the identity and funding for activities in the Danube region. The Danube is clearly a well defined and organized region where the people feel connected and are interested in their shared natural bond – the river network that makes up the Danube.





A dunai nemzetközi hajózás általános jogi keretei



Dr. Valkár István (ivalkar@danubecom-intern.org)
vezérigazgató, Nemzetközi Duna Bizottság

A dunai nemzetközi hajózás általános jogi kereteit jelenleg az 1948-ban elfogadott Belgrádi Egyezmény fogalmazza meg. Az Egyezmény számos korábbi nemzetközi szerződés – így egyebek mellett az 1815-ös Bécsi Kongresszus által elfogadott határozmányok, illetve az 1921-es Barcelónai Egyezmények, illetve a két világháborút lezáró békeszerződések – alapelveit érvényesíti. Ezen alapelvek sorában meghatározó jelentőséggel bír a hajózás szabadságának, különösen pedig az átmenő forgalom szabadságának a biztosítása. Mindez kapcsolatban van a tengerhez való kijutás, vagyis a világkereskedelemhez való szabad „hozzáférés” jogának a megfogalmazásával, amit a folyók mint természetes szállítási útvonalak – nemzetközi jogi garanciák mellett – szolgálnak.

A Belgrádi Egyezmény számos, az adott szabályozási szinthez képest meglehetősen konkrét feladatot fogalmaz meg, amelyek végrehajtását az Egyezmény alapján létrehozott Duna Bizottságra ruházza. A Bizottság számára néhány éven keresztül Galați (Románia) adott székhelyet, majd ez a székhely Budapestre került és ma is itt működik.

A Duna Bizottság számára az Egyezményben meghatározott feladatok felölelik a hajózás valamennyi aspektusát, de fontos észrevenni, hogy az adott időszak aktuális problémáira reagálva más-más kérdések kerültek a Duna Bizottság tevékenységének középpontjába.

A második világháborút követő időszakban elsőrendű feladatként jelentkezett a dunai hajózó út helyreállítása. Mintegy az erre adott válaszként a Duna Bizottság egy meglehetősen széles körű hidromorfológiai adatbázist hozott létre (ezt ma is gondolja), illetve elfogadta a hajózást közvetlenül szolgáló infrastruktúrára – kiemelten a hajóútra – vonatkozó ajánlások rendszerét. Az ezt követő időszakban a figyelem elsősorban a hajózás szabályozási kérdéseire irányult – döntően a Duna és a Rajna összekapcsolódására alapozva – és ez a folyamat az ENSZ égisze alatt igen sikeresen ment végbe. (Megjegyezzük, hogy a Duna és a Rajna tervezett összekapcsolása a vízi úti infrastruktúra terén is megjelentetett kérdéseket.)

A mai kor talán legnagyobb kihívása, hogy elérjük a hajózási és a környezeti, ökológiai követelmények harmonizált érvényesülését. A Duna Bizottság több olyan lépést tett, amelyek e cél megvalósulását szolgálják. Ennek érdekében a Bizottság kapcsolatot létesített a kérdésben releváns nemzetközi szervezetekkel, és egyetértési nyilatkozatot fogadott el a Duna és a Száva (emellett gyakorlatilag az EU) mérvadó szervezeteivel. A közös munka kiindulópontját az Európai Közösség Víz Keretirányelve jelenti, ezt a Duna Bizottság nem-EU tagjai is elfogadják.

A Duna Bizottság jövőbeni tevékenysége szempontjából meghatározó jelentőségű a jelenleg hatályos Belgrádi Egyezmény megújítása, melynek lezárása a közeli jövőben várható. A megújított Egyezmény elfogadásának talán leginkább figyelemreméltó következménye, hogy a Duna Bizottság Franciaországgal, Törökországgal, valamint az Európai Unió képviselőiben az Európai Bizottsággal kibővülve új alapokra kell, hogy helyezze a tevékenységét.

Az elkövetkező években a Duna Bizottság munkája – emellett egy a kialakítandó Duna-stratégiai hajózási vonatkozásai – tekintetében a következő súlyponti területek jelölhetők meg.

A hajózási szabályok eddig megvalósult magas fokú európai harmonizációjára alapozva folyamatban van egy egységes európai hajózási szabályzatot életbe léptető nemzetközi egyezmény kidolgozása. A Duna Bizottság sajátosnak mondható szerepe abban jelentkezik, hogy megoldási javaslatokat dolgozzon ki a klasszikusan belvízi, illetve a tengeri (IMO) szabályozás összehangolása érdekében. Ennek azért szükséges különös figyelmet szentelni, mert a Dunán a folyam-tengeri hajózási kapcsolatok jelentős fejlődése várható, mindenképp a Fekete-tenger térségében.

Hasonló szerepet kell, hogy vállaljon a Duna Bizottság a hajókra és a hajózásra vonatkozó európai biztonsági (műszaki, környezeti-ökológiai és védelmi) szabályok kialakításánál. A Duna mint európai vízi út jelentőségének növekedését, illetve a környezeti-ökológiai szempontoknak való megfelelés követelményét figyelembe véve folyamatban van a dunai vízi út kialakítására vonatkozó tervek, elképzelések áttekintése.

Végül, de nem utolsó sorban fontos jelezni, hogy a Duna Bizottság jelentősen előrehaladt egy dunai hajózási stratégia kidolgozásával, amelynek első tervezete 2009 végéig a Bizottság illetékes fórumai elé kerül.





Legal framework for international navigation on the Danube

*István Valkár, Dr. (ivalkar@danubecom-intern.org)
Director General, International Danube Commission*

The overall legal framework for international navigation on the Danube is the Belgrade Convention adopted in 1948. The Agreement enforces the basic principles of several previous international agreements, such as the Decisions by the Congress of Vienna in 1815 and the Barcelona Convention of 1921 and the Peace Treaties concluding the two World Wars. A significant principle is the freedom of navigation, especially the freedom of transit. This has a link to the establishment of the right to access to seas, thus to free access to world trade. Rivers, as natural transport routes, ensure this fundamental right with international legal guarantees.

Considering the level of regulation, the Belgrade Convention formulates many tasks. In the framework of the Agreement the Danube Commission was set up to implement these tasks. The Commission was located in Galați (Romania) and later was moved to Budapest.

The tasks of the Danube Commission defined in the Agreement affect all aspects of navigation. However, it is important to note, that reacting to problems as they occurred, the focus of the Committee's activities kept changing.

After World War II, the highest priority was to restore the Danube for navigation. As a response, the Danube Commission established a hydromorphologic database, (which is still maintained). Furthermore, the Danube Commission adopted a system of recommendations concerning the navigation infrastructure, especially for waterways. During the following period, the main focus was the regulation of navigation, (mainly based on the link between the Danube and the Rhine), a process which was successfully carried out under the UN-ECE. (Please note that the connection between the Danube and the Rhine brought up questions in the field of water infrastructure)

Possibly the biggest challenge faced today is the integration of navigational, environmental and ecological needs. The Danube Commission has taken several steps aimed at the achievement of this objective; the Danube Commission contacted the relevant international organisations, adopted a Memorandum of Understanding with the responsible organisations of the Danube and the Sava (and basically EU). The starting point of the co-operation is the Water Framework Directive also accepted by non-EU members of the Danube Commission. In respect of the Danube Commission's future activities, the revision of the presently effective Belgrade Convention is of major importance, which is expected to come to an end in the near future. One of the most notable consequences of the adoption of the renewed Convention is that the Danube Commission will have a new base for its activities; its membership has been enlarged with the addition of France, Turkey and the European Commission.

In the forthcoming years the following focus areas can be defined for the Danube Commission's activities and for the navigation aspects of the Danube strategy to be developed:

Based on the high level pan-European harmonisation of navigation regulations, an international agreement is being drafted in order to create standardised regulation for European navigation. In this process, the Danube Commission plays a unique role; it drafts recommendations for the harmonisation of regulations concerning traditional inland and coastal waterways (International Maritime Organization, IMO). Special attention needs to be paid to this issue, because a significant development in river-sea navigation relations is expected on the Danube, especially in the Black-sea region. The Commission has to play a similar role in the establishment of the European safety (technical, environmental-ecological and security) regulations concerning navigation and vessels. Various plans aiming at the establishment of the Danube waterway are being revised, taking into consideration the increase in importance of the Danube as a European waterway and the enforcement of environmental-ecological requirements.

Last, but not least, it is important to add that the Danube Commission has been working on the drafting of a Danube Navigation Strategy, the first draft will be brought to the relevant forums of the Commission by the end of 2009.



Az európai vízügyi politika megvalósítása a Duna-vízgyűjtő magyarországi szakaszán



Holl Gyula (info@mail.kvvm.hu)
főosztályvezető

Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium, Vízügyi-gazdálkodási és Vízvédelmi Főosztály

Az Európai Közösség vízügyi politikáját megtestesítő, 2000 decemberében életbe lépett Víz Keretirányelv (VKI) előírásai szerint a tagállamoknak 2015-ig „jó állapotba” kell hozniuk a felszíni és felszín alatti vizeket, és fenntarthatóvá kell tenniük ezt a jó állapotot. Az időtávlát jól mutatja a feladat nagyságát, különösen, ha figyelembe vesszük, hogy a VKI indokolt esetben a 2015-ös határidő kétszer hat évvel történő meghosszabbítását is lehetővé teszi.

A Keretirányelv nevéből fakadóan „keretet” biztosít az Európai Közösség vizekkel kapcsolatos szabályozásának. Jelentőségét az adja, hogy egységes alapokon szabályozza a felszíni és a felszín alatti vizek mennyiségi és minőségi védelmét, a pontszerű és diffúz szennyező-forrásokkal szembeni fellépést, és előírja a vizek jó állapotának eléréséhez vezető intézkedések vízgyűjtő szintű összehangolását. A jó állapotot felszíni vizeknél a víz ökológiai és kémiai állapota, felszín alatti vizek esetén a mennyiségi és kémiai állapot jelenti. A cél eléréséhez szükséges intézkedéseket azonban össze kell hangolni az árvízi vagy belvízi védekezéssel, a településfejlesztési elképzelésekkel, legyen szó szennyvízkezelésről, az ivóvíz kérdéséről, vagy a vízi közlekedés esetleges fejlesztési elképzeléseiről. A VKI alap gondolata, hogy a víz nem csupán kereskedelmi termék, hanem alapvetően örökség is, amit ennek megfelelően kell óvni, védeni. A vízkészletek használata során a hosszútávon fenntartható megoldásokra kell törekedni.

A VKI szerinti vízgazdálkodást vízgyűjtőszemlélettel kell megvalósítanunk (országhatárokon és adminisztratív határokon keresztül). A vízgyűjtő hazánk esetében a több mint 800.000 km²-es Duna-medencét jelenti, mert Magyarország egész területe ide esik, és ennek megfelelően a többi érintett országgal együttműködve kell a 2015-re kitűzött célt elérnünk.

A VKI rendelkezéseit integrált módon a vízgyűjtő-gazdálkodási tervezés eszközeivel szükséges végrehajtani az érdekeltek széleskörű bevonásával. Az EU tagországoknak 2009. december 22-re kell először saját vízgyűjtő-gazdálkodási tervet (VGT) készíteniük, ami tartalmazza majd azokat az intézkedéseket, melyek eredményeként a jó állapot (bizonyos kivételektől eltekintve) elérhető. A tervben szükséges rögzíteni azokat az intézkedéseket, amelyek végrehajtása biztosítja a VKI céljainak elérését. Magyarországon a vízgyűjtő-gazdálkodási terv tervezete elkészült a 42 tervezési alegység szintjén, valamint a négy magyarországi nagy részvízgyűjtő (Duna közvetlen, Balaton, Tisza és Dráva) szintjén, valamint elkészült az országos terv is. A részvízgyűjtő és a tervezési alegység szintjén megtörtént a társadalmi egyeztetés és az ún. tematikus egyeztetések vannak még hátra. Az országos szintű terv társadalmi egyeztetése 2009. augusztus végétől újra indul, mivel a tervbe beépülnek a részvízgyűjtő és alegység szintű egyeztetések eredményei.

A vízgyűjtő-gazdálkodási terv tervezete egyrészt tartalmazza a szükséges háttérinformációkat, amelyek a víztestekről jelenleg rendelkezésre állnak, az állapotértékelések eredményét, valamint azt, hogy milyen vízgazdálkodási problémák jelentkeznek az egyes tervezési egységekben és ezeknek milyen okai azonosíthatók. A tervezetben szerepel az is, hogy milyen környezeti célokat tűzhetünk ki és ezek eléréséhez milyen műszaki és szabályozási intézkedésekre illetve pénzügyi támogatásokra, ösztönzőkre van szükség. A VGT központi eleme az intézkedési program, mely a vonatkozó nemzeti, illetve Közösségi szabályozáson alapul. Ha ez az intézkedési csomag (az alapintézkedések) nem elegendő a jó állapot eléréséhez, kiegészítő intézkedéseket kell bevezetni. A vízgyűjtő-gazdálkodási tervek tartalmazni fogják a vizek állapotának nyomon követéséhez szükséges monitoring programokat is.

Az alapintézkedések a minimálisan teljesítendő követelmények. Ebbe a körbe tartoznak az EU-joganyag által kötelezően előírt intézkedések/programok (pl. a települési szennyvíz program, a földhasználatban a vízgyűjtőn bekövetkezett kedvezőtlen változások módosítása; síkvidéki vízrendezés, a vízviasszatartás és a belvíz elvezetés összehangolásával; a hosszirányú átjárhatóság biztosítása; tározók és duzzasztók ökológiai szempontú üzemeltetése; szabályozott medrű vízfolyások rehabilitációja az árvízvédelmi követelmények betartása mellett; fenntartható vízhasználatok megvalósítása). Az alapintézkedéseken túlmenően a környezeti cél elérése érdekében kiegészítő intézkedések alkalmazhatók.

A tervezet célja, hogy folytatódjon az a társadalmi párbeszéd, amelynek országos szinten első lépése volt a tervezés ütemtervének és munkarendjének megvitatása 2006. december és 2007. június között, második lépésként ekkor már nemcsak országos, hanem helyi szinten is a jelentős vízgazdálkodási kérdések konzultációja zajlott, amely 2007. decemberében kezdődött el, és a Budapesten tartott nyilvános fórumon, 2008. szeptember 22-én zárult le. A párbeszéd harmadik fázisa – a VGT tervezetének véleményezése – 2008. december 22-én kezdődött el és tart 2009. szeptember végéig. A folyamatos nyílt tervezés, a társadalmi vélemények beépítése eredményeképpen év végére készülnek el a végleges vízgyűjtő-gazdálkodási tervek. A társadalmi konzultáció eredményeként az év végére elkészülő terv olyan intézkedéseket tartalmaz, amelyek a társadalom számára elfogadhatók, ugyanakkor javítanak a vizek állapotán.



The implementation of the European water policy in Danube in Hungary

Gyula Holló (info@mail.kvvm.hu)

Head of River basin Water Management and Protection Department, Ministry of Environment and Water

The European Communities water policy is enforced by the Water Framework Directive (WFD), which entered into force in December 2000. According to the regulations of the WFD, the member states have to ensure that a “good status” of surface water and groundwater is achieved throughout the Community before 2015 and that deterioration in the status of waters is prevented. The deadline demonstrates the complexity of this objective, especially taking into consideration that in justified cases, the deadline for the implementation can be postponed twice by six years.

WFD provides a framework for water policy making in the European Communities. Its importance lies in the fact, that it regulates the qualitative and quantitative protection of surface water and groundwater, actions against point and diffuse sources and orders the river basin level co-ordination of measures aiming to achieve good water status. Surface water status is determined by its ecological and chemical status, groundwater status is determined by its quantitative and chemical status. Measures to achieve this objective have to be integrated with flood or underground water prevention and spatial development aspects, such as waste water treatment, drinking water, or water transport development. The basic idea of the WFD is that Water is not a commercial product like any other but, rather, a heritage which must be protected, defended and treated as such. When using water resources, long-term sustainable solutions have to be applied.

According to the WFD, water management has to be implemented with a river basin approach (across state and administrative boundaries). In the case of Hungary, river basin means only the Danube river basin district with its 800,000 km², since the entire area of the country is situated in the heart of this river basin. Consequently, the objectives have to be achieved by 2015 in co-operation with other countries concerned.

The regulations of the WFD have to be implemented in an integrated manner, with the tools of the river basin management planning, involving the stakeholders concerned. EU member states have to prepare their own river basin management plan by the 22nd of December 2009, containing the measures aimed at achieving the “good status”. The plan has to include measures ensuring the objectives of the WFD. In Hungary, the draft river basin management plan RBMP is completed, at various levels; at the 42 planning sub-unit level, the four Hungarian large sub-basins (Danube, Lake Balaton, River Tisza and River Dráva), and at national level. At the sub-basin and sub-unit level, the public debate has already been held, the next step is thematic debate. The public debate of the national plan will be relaunched in August, since the results of the sub-unit and sub-basin level public debates will be incorporated in the national plan.

The draft river basin management plan includes the necessary background information available about the water bodies, the results of the status analysis, as well as the identified water management problems and their reasons for each planning unit. Furthermore, the plan lists the possible environmental objectives together with the technical and control measures, financial support and incentives required to achieve them. The central element of the RBMP is the programme of measures based on the relevant national and Community regulations. If this measure package (basic measures) is insufficient to ensure the achievement of good status, supplementary measures have to be applied. The river basin management plans include the necessary monitoring programmes for the monitoring of the water status.

The measures represent the minimum requirements. Which include: obligatory measures/programmes prescribed by EU legislation (e.g.: settlement waste water programme, change in the negative impacts on catchments land use; water regulation in flat areas, with integrated water management, ensuring longitudinal accessibility of rivers; ecological operation of reservoirs and dams; rehabilitation of non-natural waters while meeting flood prevention requirements; implementation of sustainable water use). Beyond these measures, supplementary measures can be applied in order to achieve environmental objectives.

The aim of the draft is to continue with the public dialogue, for which the first phase at national level was the discussion of the schedule and work plan of the planning between December 2006 and June 2007. In December 2007, the second phase commenced with the consultation about important water management issues not only at national, but also at local level. This phase was closed with an open forum in Budapest on the 22nd of September 2008. The third phase, the debate on the draft RBMP started on the 22nd of December, 2008, and will close at the end of September 2009. The final river basin management plans will incorporate the results of the continuous open planning and public consultation and will be completed by the end of year. As a result of the public consultation, the final version must include measures acceptable by public, improve water status with sufficient financial.



Európai Duna Régió Stratégia – kihívás és lehetőség a fenntartható fejlődésre



dr. Gergely Erzsébet (gergely@mail.kvvm.hu)

főosztályvezető, Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium, Stratégiai Főosztály

A Duna, melynek vízgyűjtőterületén 19 ország osztozik, Európa egyik kiemelt jelentőségű kulturális, ökológiai és gazdasági tengelye. Az érintett államok, népek együttműködése, politikai és területi kohéziója szempontjából sajátos híd szerepét tölti be, a gyakorlatban megvalósítva azt a szellemiséget, amelyre a történelem során a békés egymás mellett élés és a haladás jegyében számos példa volt, és amely sok közös vonást mutat hazánk és az Európai Unió jelenlegi külkapcsolati, szomszédcsági törekvéseivel is (pl. Balti-stratégia).

A valóságban azonban még korántsem élünk mindazon lehetőséggel, melyet a Duna ökológiai, tájökológiai, vízgazdálkodási, térszervező vagy egyéb módon nyújthat számunkra. A kihívás sokrétű, melynek nemzeti és nemzetközi szinten is csak széleskörű, partnerségre épülő közös gondolkodás és együttműködés révén lehet megfelelni. Az előrelépést sürgeti a politikai, társadalmi, gazdasági viszonyok jelentős mértékű, gyors változása, a környezeti szempontok szükségszerű előtérbe kerülése (pl. az éghajlatváltozás várható hatásai és az azokhoz történő alkalmazkodás, a természeti erőforrások és értékek védelme és fenntartható használata), továbbá az, hogy a Duna sokoldalú szerepe révén elengedhetetlen a különféle érdekek és megfontolások közötti összhang megteremtése.

Környezeti szempontból különös figyelmet érdemel a Duna Régió Stratégia viszonya az EU Lisszaboni és Fenntartható Fejlődési Stratégiájához, 6. Környezetvédelmi Akcióprogramjához, a klíma- és energiapolitikai célkitűzéseikhez, madárvédelmi, ill. a vadon élő fajok és élőhelyek védelmét szolgáló irányelvek, valamint a Víz Keretirányelv végrehajtásából eredő feladatokhoz, a vonatkozó több mint 20 környezet- és természetvédelmi, valamint vízügyi célú nemzetközi egyezményhez, valamint az ezekkel összhangban álló nemzeti szintű stratégiákhoz és programokhoz (pl. Nemzeti Fenntartható Fejlődés Stratégia, 3. Nemzeti Környezetvédelmi Program, Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia).



© Bánszki Judit



The European Danube Region Strategy – a challenge and an opportunity for sustainable development

Erzsébet Gergely, dr. (gergely@mail.kvvm.hu)

Director General, Department for Strategy, Ministry of Environment and Water of Hungary

The Danube, with its river basin shared by 19 countries, is a cultural, ecological and economic axis of special significance for Europe. It serves as a unique bridge in terms of the cooperation of the states and peoples involved, the political and territorial cohesion of the region, putting into practice the spirit of peaceful coexistence and progress for which numerous examples exist in history, and which shows a lot of similarities with the current foreign and neighbourhood policy efforts of Hungary and the European Union (e.g. The EU strategy for the Baltic Region).

The reality is that we are not taking advantage of all the opportunities that the Danube can provide in terms of ecology, landscape ecology, water management, regional development and co-operation, or in terms of other approaches. The challenge is multifaceted, and can only be tackled through comprehensive cooperation and joint thinking built on partnership both at national and international level. Progress is even more urgent because of the significant and rapid changes in political, societal and economic circumstances, because of the environmental aspects that are coming to the forefront inevitably (e.g. the foreseeable effects of climate change, as well as the adaptation they require, the protection of natural resources and heritage, and their sustainable use).

In this respect, the relationship between the Danube Region Strategy and the Lisbon and Sustainable Development Strategies of the EU, the Sixth Environmental Action Programme, the climate and energy objectives, the directives on the protection of birdlife, of wild species and habitats, the tasks linked to the implementation of the Water Framework Directive, the more than 20 environmental, nature conservation, and water-related international treaties, as well as the corresponding strategies and programmes at national level (National Sustainable Development Strategy, the Third National Environmental Programme) requires special attention.

The balanced treatment of the three dimensions of sustainable development (society, the environment and the economy), the sectoral integration of environmental considerations, the mutually accepted principles and rules of European environmental values are set in these documents.

In terms of the heading taken by this Strategy – based on the constitutional right to a healthy environment – we want to strengthen the approach that moves towards sustainable development. We support that the comprehensive goal of the Strategy be to achieve sustainable development, to strengthen regional cohesion, to reduce social and regional differences in a way that improves the quality of our environment and safeguard our natural heritage for future generations.

We propose a flexible approach – similar to that of the Baltic Strategy – in terms of the geographic scope (extending economic cooperation to all countries involved, river basin-based management of water issues, consideration of nature protection issues based on bioregional delineations, as well as to approach other objectives according to the characteristics of the given field – cooperation and development in terms of transport, culture, tourism).

The location of Hungary is unique even within the divided river basin of the Danube: 95% of our surface waters are linked to watercourses of rivers arriving from across our borders, their water quality determined fundamentally by the water arriving from abroad. Floods, inland waters and droughts have already been posing considerable risks and setting difficult tasks, but with the foreseeable effects of climate change (higher-than-average warming and drying, increased flood threat, more frequent extreme weather phenomena) the issue of water management will become an ever more important strategic and environmental safety question. Water retention, inter-catchment transport and flow control and the tools of sensible land use will have to be used to a greater extent to balance increasing water shortage, as the protection of current and future water resources has to be ensured. There are further tasks that need action: reducing the load and contamination caused by organic and nutrient, as well as so-called priority (dangerous) substances, and the adequate handling of hydro-morphological questions related to the Danube in terms of natural processes, alterations to the natural river stream already in place and navigability.

gia). Ezekben a dokumentumokban a fenntartható fejlődés három dimenziója – a társadalom, a környezet és a gazdaság – kiegyensúlyozott kezelésének, a környezeti szempontok ágazati integrációjának, az európai környezeti értékek védelmének közösen elfogadott elvei és szabályai kaptak hivatalos megfogalmazást.

A Stratégia irányultsága tekintetében – az egészséges környezethez való alkotmányos emberi jog alapján – azon megközelítést kívánjuk erősíteni, amely a fenntartható fejlődés irányába mutat. Azt támogatjuk, hogy a készülő stratégia átfogó célja a fenntartható fejlődés elérése és a területi kohézió erősítése, a társadalmi és területi egyenlőtlenségek csökkentése legyen oly módon, hogy a környezetminőséget javítjuk és a természeti értékeket megóvjuk a jövő nemzedékek számára is.

A területi lehatárolás esetében – a Balti-stratégiához hasonlóan – rugalmas megközelítést javasolunk (pl. a gazdasági együttműködés valamennyi országra történő kiterjesztése, a vízzel kapcsolatos kérdések vízgyűjtő-területi alapú, a természetvédelmi kérdések bioregionális területi lehatárolások szerinti kezelése, valamint ugyanígy a további célok – közlekedési, kulturális, turisztikai együttműködés és fejlesztések – témakörhöz illeszkedő megközelítése).

Magyarország elhelyezkedése a Duna osztott vízgyűjtőjén belül is egyedülálló: felszíni vízkészletünk 95%-a határainkon kívülről érkező folyók medréhez kötődik, és vízminőségüket is alapvetően a külföldről érkező víz minősége határozza meg. Az árvíz, a belvíz és az aszály eddig is jelentős kockázatot és feladatot jelentett, de az éghajlatváltozás várható hatásai (az átlagosnál nagyobb felmelegedés és szárazodás, a fokozódó árvízi veszélyeztetettség, gyakoribbá váló rendkívüli időjárási helyzetek stb.) következtében a vízgazdálkodás ügye stratégiai, környezetbiztonsági kérdéssé válik. A növekvő vízhiány ellensúlyozása érdekében mind szélesebb körben szükséges alkalmazni a vízvisszatartás, a víztárolás, vízkormányzás, ésszerű földhasználat eszközeit, biztosítani kell üzemelő és távlati vízbázisaink védelmét. További feladatunk a különböző szerves- és tápanyagok, valamint ún. elsőbbségi (veszélyes) anyagok okozta terhelés/szennyezés csökkentése, és a Duna természeti folyamataival, eddigi szabályozásával, hajózhatóságával összefüggő hidromorfológiai kérdések megfelelő rendezése.

A Duna és mellékfolyói Európa és hazánk ökológiai hálózatának is létfontosságú ütoerei. Természeti örökségünk a Kárpát-medencében megtelepedett élőlények és közösségek sajátos evolúciós egységeként jellemezhető, mely önálló (Pannon) biogeográfiai régiót alkot, de szoros kapcsolatban áll a környező régiókkal is. A vízfolyások e tekintetben mással nem helyettesíthető, folytonos ökológiai folyosó szerepet töltenek be.

Az élő rendszerek folyamatos működését elemeinek sokfélesége tartja fenn. A folyókat magukba foglaló ökológiai folyosók az itt honos fajok fennmaradásának, szaporodásának, környezeti alkalmazkodóképességük megőrzésének létfeltételei. Védelmük egyúttal az ún. ökoszisztéma-szolgáltatások széles körét is biztosítja (vízfolyások öntisztulása, környezeti folyamatok szabályozása, talajtermékenység fenntartása, jóléti, turisztikai hasznosítás alapfeltételei stb.). A Duna menti hullámterek, árterek Közép-Európa különlegesen értékes, ám sérülékeny élőhelyei. Magyarország természetes növénytakarójának 19%-át korábban az árterek ligeterdei jelentették. Azonban az elmúlt évszázadok során lezajlott folyószabályozások, mellékáglezárások és ármentesítések következtében kiterjedésük 0,8%-ra visszaszorult, így a fennmaradt, magas természeti értéket képviselő árterek megőrzése hazánk (európai szinten is) kiemelt fontosságú feladata. A Dunában és a folyóhoz közvetlenül kötődő hullámtéri, ártéri élőhelyeken, mellékágakban és a 18 dunai szigeten több mint 2000 növényfaj és több mint 5000 állatfaj találja meg életfeltételeit. Közülük sok faj állománya mára lecsökkent, veszélyeztetetté vált és ezért törvényi védeltséget élvez. A magyarországi Duna-szakasz (miképpen számos más vízfolyásunk, tavunk) a Nemzeti Ökológiai Hálózat és a Natura 2000 európai ökológiai hálózat szerves része.

Az éghajlatváltozás várhatóan Magyarország természetes élővilágában is nagymértékű változásokat idéz elő, többek között az egyes fajok elterjedési határának eltolódása, a társulások és táplálékhálózatok átrendeződése, ellenállóképességük változása, az invazív (özön) fajok tömegessé válása formájában. A folyamat kedvezőtlen hatásainak csökkentése, a létfeltételeinket biztosító ökoszisztéma szolgáltatások védelme érdekében a természetes élővilág élőhelyeinek területi és szerkezeti jellemzői, továbbá az ökológiai vízigény biztosíthatósága kulcskérdéssé válik. Az ezekkel kapcsolatos rehabilitációs és rekonstrukciós feladatok hazai és EU, illetve nemzetközi támogatások segítségével megkezdődtek.

A Nemzeti Környezetvédelmi Program keretében a környezetügy számos más eleme (pl. környezettudatosság javítása, környezeti oktatás-nevelés, kutatás-fejlesztés, ár- és belvízvédelmi, valamint komplex vízminőség-javító intézkedések, környezeti kárelhárítás, korszerű környezetvédelmi infrastruktúra fejlesztés, – többek között szennyvízkezelés, hulladékgazdálkodás –) révén segíti elő, hogy e térségekben a társadalmi és a gazdasági fejlődéshez, a települések életminőségének javításához szükséges környezeti feltételeket biztosítani lehessen. Ugyanakkor a Duna-stratégia kialakításakor és a kapcsolódó területi, illetve ágazati fejlesztések során is alapvető feltételnek kell tekinteni a környezeti szempontok megfelelő, érdemi figyelembe vételét.



© Bánszki Judit



The Danube and her tributaries are vital arteries of Europe and Hungary. Our natural heritage can be described as a unique set of living creatures and their associations that have taken up residence in the Carpathian basin, which constitutes its own (Pannon) bio-geographical region, being closely linked to the surrounding regions at the same time. In this respect, watercourses play an important role as continuous ecological corridors that cannot be substituted.

The continuous functioning of these living systems is sustained by the diversity of their elements. The ecological corridors that include rivers form the basic condition for the survival, breeding and the preservation of their ability to adapt. Their protection ensures a wide range of ecosystem services: self-cleaning of watercourses, regulation of natural processes, sustaining soil fertility, basic requirements for well-being and tourism considerations. The protected and not protected floodplains of the Danube are valuable but vulnerable habitats of Central Europe. 19% of the natural vegetation of Hungary was provided by the alluvial forests of the floodplains. Alterations to their courses, cut off meanders and flood defences have reduced this to 0.8%, so the preservation of the remaining, high-value flood plains is high-priority task both nationally and at European level. More than 2000 plant and more than 5000 animal species find the conditions necessary for their lives in the Danube, within the foreshore and flood plain habitats, as well as in the side branches and on the 18 Danube islands. The population of a number of these species has dwindled, has become endangered and has therefore received legal protection. The Hungarian Danube section (as many of our watercourses and lakes) are vital parts of the National Ecological Network and of the European Natura 2000 ecological network.

Climate change is likely to cause significant changes in the natural flora and fauna of Hungary, inter alia, by shifting the borders of the ranges of species, by reorganising their ecological associations and food chains, by altering their capability of resistance and by the mass appearance of invasive species. To reduce the adverse effects and to protect the ecosystem services that support our conditions of life, the territorial and structural characteristics of the habitats of natural wildlife, as well as the ability to satisfy ecological water needs will become key issues. Rehabilitation and reconstruction tasks linked to these questions have begun with the help of national, EU and international funding.

The National Environmental Programme promotes ensuring the environmental conditions to allow social and economic development, the improvement of the quality of life of settlements in the region through a number of elements of environmental thinking and actions: improving environmental awareness, environmental education, research and development, flood and inland water protection, as well as complex water quality improvement measures, prevention and remediation of environmental damage, modern environmental infrastructure (e.g. wastewater treatment, water management). At the same time, adequate and substantive consideration of environmental aspects has to be a basic principle when elaborating the Danube Strategy and when planning and implementing related regional and sectoral development measures.





KÖZLEKEDÉSI, HÍRKÖZLÉSI
ÉS ENERGIAÜGYI MINISZTERIUM

A Duna szerepe a környezet és a gazdaság formálásában



Marton Tamás (marton.tamas@khem.gov.hu)

Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium, légi és vízi közlekedési osztály vezetője

Kellegren a XVIII. században élt svéd költő egyik versében humorosan emlékeztet bennünket a dolgok összefüggéseire, íme: „Mily bölcsen cselekedett Isten, hogy a városok mellé folyókat is teremtett.” Kellegren nem véletlenül fogalmazta meg ezt a gondolatot, hiszen az emberi társadalmak fejlődésében, népek közötti kapcsolatok kibontakozásában mindig meghatározó szerepet játszottak a folyók, erről azonban gyakran hajlamosak vagyunk megfeledkezni. A lankadó vagy éppen hiányzó figyelem miatt a folyók mentén élő népek együttműködésében rejlő lehetőséget nem vagy csak kevésbé aknázzuk ki.

A vasúttal, s azt követően a gépkocsival történő szállítás lehetőségének megjelenése előtt a folyami áruszállítás volt hivatott a nagy távolságú, nemzetközi kereskedelem áruszállítási szükségleteit kielégíteni. A feudalizmusból a kapitalista gazdálkodásba továbblépő gazdasági fejlődésnek a nemzetközi kereskedelem kibontakozása volt a feltétele, s ezt ismerték fel a XVIII. század végén a francia forradalom politikai erői. A jakobinusok mondták ki, hogy a nemzetközi kereskedelem számára a nemzetközi jelentőségű folyókat szabaddá kell tenni a vámoktól, illetveektől, s minden olyan akadályozó körülménytől, ami az áruszállítás gördülékeny megvalósítását akadályozza. Így került sor 1804-ben az Octroi du Rhin-nek, az első rajnai többoldalú megállapodásnak a létrehozatalára. Ezt nem sokkal később, a napóleoni háborúk sikeres lezárása után követte a Bécsi Kongresszus határozata nyomán a folyami bizottságok létrejötte a Rajnán (1831-ben került elfogadásra az első Mannheimeri Akta), a Dunán (1856-ban Párizsban került aláírásra a dunai hajózás szabadságáról és kibontakoztatásáról szóló Duna Egyezmény), s hasonlóképpen az Elbán, a Moselle-en és más nemzetközi jelentőségű folyókon.

Napjainkban a kontinentális vagy a hazai szóhasználatban belvíziként jelölt hajózás ügyeit négy nemzetközi központban gondozzák az európai államok. A négy központ: a budapesti székhelyű Duna Bizottság, a Strasbourgban működő Rajnai Hajózás Központi Bizottsága, az ENSZ genfi Európai Gazdasági Bizottsága (EGB), továbbá az Európai Unió részéről az Európai Bizottság. Az utóbbi évek érdekes, de mindenképpen a szerves fejlődés részeként értékelhető fejleménye az Európai Bizottságnak a Duna Bizottsághoz történő csatlakozása, amely napjainkra előrehaladott állapotba került.

A jelzett központokon túl a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciája (CEMT), a WTO és az UNESCO szintén fontos szerepet játszanak a kereskedelem fejlődéséhez nélkülözhetetlen közlekedési kapcsolatok elmélyítésében.

A korábbi nemzedékek számára is ismert volt folyónak és környezetének bonyolult kapcsolata, de különösen a XIX. és a XX. században meglódult gazdasági fejlődés és a fejlődéshez kapcsolódóan az országok között a gazdasági és politikai hatalom megszerzésére irányuló versengés háttérbe szorította az emberi tevékenységek komplex hatásaira irányuló figyelmet. A nemzetek közötti együttműködés és a gazdasági fejlődés meghatározott szintjét elérve a világ államai, s így az európai államok is egyre fokozottabb figyelmet fordítanak a fenntartható fejlődés folyamatainak erősítésére, a környezet értékeinek megővésére. A már jelzett szervezetek, mint az ENSZ EGB, az Európai Bizottság és mások mellett újabb szervezetek létrehozatalára is sor került. A fejlődés eredményeként jött létre más szervezetekkel közel egyidejűleg a Rajnán a Rajna Bizottság, s a Dunán a Duna Védelméért Felelős Nemzetközi Bizottság (International Commission for the Protection of Danube River [ICPDR]).

Az ezredforduló első évtizedében megvalósult az Európai Unió jelentős bővülése, aminek eredményeként nem csak a lakossága, de a területe, a kiterjedése is jelentős mértékben nőtt.

Az egységes piacon megvalósuló együttműködés és egyben a fogyasztókat szolgáló verseny kívánatos erősítésével összefüggésben kerülhetett napirendre az európai közlekedéspolitikai és az EU költségvetés 2007–2013 közötti időszakra történő meghatározásakor a Duna hajózhatóságának kérdése. Így került sor az Európai Parlament és a Tanács, a tranzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozat módosításáról alkotott 884/2004/EK határozatának elfogadására 2004 áprilisában.

Az áruk és személyek mobilitásának biztosítása érdekében a Közösség fontos célkitűzésként határozta meg, hogy optimalizálni kell a tranzeurópai közlekedési rendszert.

Az egységes piac áruszállításait, ahol a körülmények rendelkezésre állnak vagy fenntartható módon megteremthetők, ott a vízi szállításnak az eddiginél jelentősebb igénybevételével kell megvalósítani, s ez segítheti mérsékelni a közúti szállítás nyomasztó túlsúlyát, s az azzal összefüggő emisszió mennyiségét. Az Európai Tanács a 2001-es göteborgi ülésén felkérte a közösségi intézményeket, hogy dolgozzák ki a tranzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó felülvizsgált iránymutatásokat annak érdekében, hogy szükség szerint prioritást biztosítsanak a vasúttal, a belvízi közlekedéssel, a rövid távú tengeri szállítással, a kombinált fuvarozással és a közlekedési módok hatékony összekapcsolásával kapcsolatos infrastrukturális beruházásoknak.



The Danube's Role in Shaping the Environment and the Economy

Tamás Marton (marton.tamas@khem.gov.hu)

Head of Air and Navigation Unit, Ministry of Transport, Communication and Energy

The eighteenth-century Swedish poet Kellgren reminds us in one of his poems of the interconnectedness of things in a humorous way, commending God for his wisdom in creating rivers alongside cities. It was not by chance that Kellgren entertained such thoughts: rivers have always played a key role in the development of societies and in connecting people, which we often forget. It is because of this waning interest that we have failed to fully exploit, or have not exploited at all, the true potential of cooperation between peoples living by rivers.

Before railways and road transportation gained widespread use, river transport services were the primary means of transporting goods over long distances in international commerce. A precondition of the transformation of the feudal economy into a capitalist one was the development of international commerce, of which the political forces of the French Revolution were well aware at the end of the eighteenth century. It was the Jacobins who declared that in order to encourage international commerce, rivers of international importance must be cleared of any customs duties, tariffs and other impediments to the unrestricted flow of goods. This was the driving force behind the signing of Octroi du Rhin in 1804, the first international convention concerning the Rhine. This was later followed by the creation of navigation committees along the Rhine after the conclusion of the Napoleon Wars, in line with a resolution passed at the Vienna Convent (the first Act of Mannheim was adopted in 1831), and the establishment of similar committees along the Danube (the Danube Commission was established in Paris in 1856 to safeguard free navigation on the Danube and to improve navigation conditions). Similar committees were set up on the Elbe, the Moselle and other rivers of international significance.

Matters related to inland river transportation in Europe (the term “inland” is used in a continental or domestic sense) are now dealt with in four international centres established by European nations. The four centres are: the Danube Commission headquartered in Budapest; the Central Commission for Navigation on the Rhine with its seat in Strasbourg; the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) in Geneva; and the European Commission. An interesting development in recent years was that the European Commission joined the Danube Commission, which has proven to be an evolutionary step.

In addition to the centres mentioned above, the European Conference of Ministers of Transport (CEMT), the WTO and the UNESCO also play an important role in the extending transport links, which is indispensable for the development of commerce.

The intricate relationship between rivers and their environment was well known to earlier generations. However, surging economic development in the nineteenth and twentieth centuries and the related struggle for economic and political power between countries pushed the consideration of the wide-ranging effects of human activities into the background. Having attained a certain level of cooperation and economic development, the nations of the world (including European countries) are now paying heightened attention to the strengthening of sustainable development and the protection of nature. Additional organisations that were established at around the same time as a result of continued development include the Rhine Commission and the International Commission for the Protection of the Danube River (ICPDR).

Since the beginning of the new millennium, we have witnessed significant enlargements of the European Union, which also meant a significant increase in population and land area.

As part of the efforts to foster cooperation in the single market and to strengthen competition to the benefit of consumers, the question of improving the navigability of the Danube was made a part of the agenda when the European transport policy and the EU budget were developed for the period of 2007–2013. In April 2004, this resulted in the adoption of Decision No 884/2004/EC of the European Parliament and of the Council amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the trans-European transport network.

In order to ensure international mobility of goods and passengers, it is therefore necessary to optimise the capacity of the trans-European transport network, which is an important Community objective.

The share of waterborne transportation of goods should be substantially increased within the single market, where the circumstances allow, or where the necessary conditions can be achieved by sustainable means. This would help to reduce the overwhelming dominance of road transportation, as well as emission levels. The Gothenburg European Council in 2001 invited the Community institutions to adopt revised guidelines for the trans-European transport network, with a view to giving priority, where appropriate, to infrastructure investment for railways, inland waterways, short sea shipping, intermodal operations and effective interconnections.

Különösen fontos vízi útként tartja nyilván a Közösség az Uniót északnyugat és délkelet irányban átszelő, a Rajna, a Majna és a Duna vízi útjait egyesítő transzeurópai vízi utat.

A Duna a Volga után Európa legnagyobb folyója. Elég nagy ahhoz, hogy kellő gondossággal végzett gondozás mellett kedvezőbb lehetőségeket biztosítson ahhoz, hogy a vízi áruszállítás az eddigiekben megszokottnál jelentősebb mértékben vegye ki részét az egységes közösségi piacon megvalósuló áruszállításból. A Közösség környezetvédelmi célkitűzéseire figyelemmel, pontosan arra irányul a Közösség közlekedéspolitikája, hogy a környezetet leginkább kímélő vízi közlekedés a fenntartható fejlődés elősegítése érdekében nagyobb részt vállaljon a szállítási feladatokból. A vízi szállítás jelentősebb szerepvállalása nem válthatja ki teljes mértékben a gépkocsival vagy vasúttal történő áruszállítást, mert a vízi utak nem érnek el mindenhová, de segítheti a közúti és a vasúti szállítás által okozott környezeti terhelés mérséklését.

A Duna azért sem maradhat a mostani állapotában, mert – szakértők álláspontja szerint – nem felel meg a Natura 2000 program követelményeinek, miközben a folyó budapesti szakaszának kivételével a teljes hazai Dunát a Natura 2000 részévé nyilvánítottuk. A Natura 2000 program végrehajtása – az Európai Közösség álláspontja szerint, amint azt az ENSZ EGB, a Rajnai Hajózás Központi Bizottsága, a Duna Bizottság, a Száva Bizottság és a bécsi székhelyű, a Duna-medence Védelmét szolgáló Nemzetközi Bizottság (ICPDR) együttműködésében létrehozott Közös Nyilatkozat megfogalmazza – a hajózással összeegyeztethető.

A folyami áruszállítás mellett. A helyi városnéző és a regionális kirándulójáratok mellett egyre jelentősebb szerepet játszik a kabinos szállodahajók látogatásai révén fejlődő nemzetközi turizmus. A Duna-Majna csatorna 1992-ben történt megnyitása óta dinamikusabban fejlődik a svájci, francia, holland, német, bolgár, román, ukrán és más lobogók alatt hazánkat felkereső szállodahajók dunai forgalma. A szállodahajókkal folytatott idegenforgalmi tevékenység fejlődésének köszönhetően évi mintegy 300 ezer személy látogat el Budapest fővárosba és a Duna menti vidéki városainkba. A látogatók számának folyamatos növekedése jelentős bevételt hoz, és a közvetlen kereskedelmi haszon túl a messzire ható hírvivői szerepének köszönhetően, hatékonyan járul hozzá idegenforgalmunk további fejlődéséhez.

Az Európai Unió az egyes feladatok esetében határidőt határoz meg. A Duna hajózhatóságának javítására irányuló projekt esetében a hazai Duna-szakaszt érintő érdemi folyamatgondozási munkálatokat 2010-ben meg kell indítani.



Of particular importance is the trans-European waterway cutting across the EU from the northwest towards the southeast, connecting the waterways of the Rhine, the Main and the Danube.

The Danube is Europe's second longest river after the Volga. It is long enough to allow more favourable conditions for increasing the share of the inland water transport of goods in the single market, provided that careful maintenance is provided. With a view to the Community's environmental protection objectives, the Community's transport policy aims to increase the share of water transport (which is one of the most environmentally friendly transport modes) to facilitate sustainable development. Increasing the role of water transport cannot entirely supplant road or rail transport, since waterway access is not always available, but it can help to mitigate the environmental burden caused by road and rail transport.

The Danube cannot be left in its current condition because, according to experts, it does not comply with the requirements of Natura 2000, despite the fact that the entire Hungarian tract, with the exception of the section at Budapest, has been included in the Natura 2000 network. The implementation of Natura 2000 – as expressed by the Community in a Joint Declaration signed with UNECE, the Central Commission for Navigation on the Rhine, the Danube Commission, the Sava Commission and the ICPDR headquartered in Vienna – can be reconciled with the interests of river navigation.

In addition to river transport services, cruise liners play an increasingly important role in the development of international tourism. Since the opening of the Main-Danube Canal in 1992, the Hungarian section of the Danube has seen a dynamic increase in the number of cruise ships visiting Hungary and sailing under Swiss, French, Dutch, German, Bulgarian, Romanian, Ukrainian and other flags. As a result of tourism generated by cruise ships, around 300 thousand people a year visit Budapest and other Hungarian cities along the Danube. The steady climb in the number of visitors generates a significant income and, in addition to direct commercial gains, it effectively contributes to the development of tourism in Hungary (visitors taking on the role of "messengers").

The European Union specific deadlines for the completion of each task undertaken. In the case of the project aimed at improving the navigability of the Danube, the actual river maintenance work on the river's Hungarian tract will have to be started in 2010.



Úton kelet és nyugat között Alternatív transzeurópai vasúti főirány – a Rijeka–Constanta (transzbalkáni) vasút



Dr. Balogh Tamás (tamas.balogh@eum.gov.hu)

mb. főosztályvezető, Egészségügyi Minisztérium, Fejlesztéspolitikai Főosztály

Magyarországon a dél-alföldi, illetve Románia és Szerbia határtérségei fejlődésének jelentős akadálya a harántirányú (transzverzális) vasúti kapcsolatok hiánya. Ennek okai a II. világháború alatt megsemmisült és helyre nem állított közlekedési kapcsolatokra vezethetők vissza. A megszakadt interregionális kapcsolat miatt **napjainkban az Adriától (Rijeka) a Fekete-tengerig (Constanta) nem lehetséges vasúton eljuttatni árut és utasokat Budapest és Belgrád érintése, azaz többszáz km-es kitérő nélkül** (a Helsinki IV., V/B és X. számú vasúti folyosók csak Budapesten vagy Belgrádon keresztül biztosítják az elérést). Ez indokolatlanul növeli a szállítás költségét, így versenyképesség szempontjából is jelentős hátrányt okoz a térségnek.

A nemzetközi vasúti, így Magyarországon a TEN-hálózati fejlesztések is jellemzően Budapest-központú és sugárirányú fejlesztések formájában jönnek létre. A regionális gazdaságfejlesztés során azonban – a transzkontinentális közlekedési folyosók mellett – egyre nagyobb fontossággal bír a tágabb nagytérségi, így az al-dunai térséget érintő közlekedési hálózatok fejlesztése is.

A fejlesztés létjogosultságát a „keleti kapu” funkció adja, mivel Constanta – Románia fekete-tengeri kikötője – a Kínából jövő konténerhajó-forgalom jelentős végállomása. Rijeka a tengerparttal nem rendelkező országok (a térségben Magyarország, Szerbia, Ausztria, Szlovákia) tranzitjogáról is rendelkező 1982-es ENSZ Tengerjogi Egyezményben Magyarország számára kijelölt (kedvezményes megközelítési és kikötő használati jogokkal rendelkező) tengeri kikötő. Azonban a kikötők által nyújtott előnyök kihasználása elsősorban a csatlakozó szállítási infrastruktúra fejlettségétől függ.

Az alternatív kelet-nyugat irányú Rijeka–Constanta (transzbalkáni) vasút nyomvonalát érintő fejlesztéseket – s ezzel egy új transzkontinentális közlekedési útvonal megnyitását – elsősorban az Európai Unió igényei indokolják. Ezt az Európai Bizottságnak a fő transzeurópai közlekedési tengelyek szomszédos országokra való kiterjesztésére vonatkozó közlekedéspolitikai iránymutatásokról szóló, 2007. január 31-ei közleménye [COM(2007) 32] is megerősítette, mely szerint: *„A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a páneurópai folyosó/térség kiterjedését aktualizálni kell, hogy abban tükröződjének az EU bővítést követő új geopolitikai összefüggések, és hogy jobban összekapcsolják a transzeurópai hálózatok fő tengelyeit a szomszédos országokéval. Ezért [...] javaslatot tesz [...] a Földközi-tenger, a Fekete-tenger és a Kaszpi-tenger térségeinek, valamint [...] a tengerparttal nem rendelkező országok összekapcsolására.”*

A transzbalkáni vasút kiválóan illeszkedik a TEN-T kiemelt projektjeihez a déli-délkeleti elérhetőség biztosítására. A tervezett vasúti nyomvonal egyes szakaszain – a Rijeka-Dombóvár szakaszon (V/B Helsinki folyosó része) és a Temesvár-Constanta szakaszon (a IV. Helsinki folyosó és 22-es TEN-T kiemelt projekt) jelenleg is folyik a korszerűsítés. Azonban a Dombóvár-(Baja-Szeged)-Temesvár szakaszon (az V/B és a IV. folyosó és a 22-es TEN-T projekt között) 14 km-nyi(!) szakaszon hiányoznak, illetve felújításra szorulnak egyes műtárgyak. A hiányzó hálózati elemek pótlásával a **2.000 km-es vasútvonal** használhatósága biztosítható **mindössze 14 km vasúti vonal felújításával és egy 500 m-es híd újráépítésével.**

A helyi és a nemzetközi fejlesztési igények összehangolásával az eurorégiós együttműködés a közlekedési szempontból elszigetelt határregiókban is érezhető hatású oly módon, ami az egész Európai Unió számára is előnyt jelent.

A transzbalkáni vasút jelentette transzkontinentális perspektíva a határon átnyúló együttműködés fejlesztéséhez, a balkáni partnerségi folyamatok kiterjesztéséhez és a határmenti térségek elszigeteltségének oldásához is hozzájárul. A vasút érinti Szerbiát is, így az EU-val létesítendő szerb társulási jogviszonyra tekintettel a jövőbeli tagság előnyeinek kihasználását is jelenti a fejlesztés. A létrejövő vasútvonal a korábbinál nagyobb lehetőségeket jelent a belvízi hajózás számára is, mivel jelentős – multimodális szállítási kapacitásokkal is rendelkező – kikötőkön (Baja, Szeged, Temesvár, Orsova, Rusze) halad keresztül.



On route between East and West – the Rijeka-Constanta (Trans-Balkan) railway

*Tamás Balogh, Dr. (tamas.balogh@eum.gov.hu)
Ministry of Health, Head of Development Policy Unit*

In Hungary, the lack of transversal railway connections has been a significant obstacle in the development of the Southern Great Plain, as well as the border regions of Romania and Serbia. The reason for this can be traced back to the transport connection destroyed during the 2nd World War and never restored. Due to the broken inter-regional link, **nowadays it is not possible to transport goods or passengers from the Adriatic (Rijeka) to the Black sea (Constanța) by rail without going via Budapest and Beograd, i.e. with a detour of several hundred kilometres** (the Helsinki corridors No. IV., V/B and X. allow access only via Budapest or Beograd). This unduly increase in the cost of transportation causes a significant competitive disadvantage to the region.

The international railway developments, such as the TEN-network developments in Hungary, are typically implemented in the form of Budapest-centred, radial developments. However, in the course of regional economic development, in addition to the transcontinental transportation corridors, the development of the transportation networks of the wider macro-region, such as the one touching the lower Danube region, is increasingly important.

The raison d'être of the development is its function of being the „eastern gateway”, as Constanta, the port of Romania on the Black sea, is an important destination for container-ship traffic arriving from China. Rijeka is the sea port (with preferential access and harbour use rights) designated in the year 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea for landlocked countries (in the region Hungary, Serbia, Austria, Slovakia), also providing for their transit rights. However, taking advantage of the benefits offered by the ports, primarily depends on the development level of the related transportation infrastructure.

The alternative east-west developments affecting the track of the Rijeka-Constanta (Trans-Balkan) railway – and with this the opening of a new trans-continental transportation route, are mainly justified by the requirements of the European Union. This was also confirmed by the communication from the European Commission on the transportation guidelines related to the extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries, dated 31 January 2007 [COM(2007) 32], according to which: *„The Commission considers that the extent of the Pan-European Corridor/ Area concept needs to be updated to reflect the new geopolitical context following the EU enlargement and to better connect the major axes of the trans-European networks with those of the neighbouring countries. It therefore proposes to [...] link the Mediterranean, Black and the Caspian Sea areas and [...] non-littoral countries.”*

The Trans-Balkan railway is an excellent fit with the TEN-T key projects to ensure access to south and south-east. In certain sections of the planned railway track – in the Rijeka-Dombóvár section (part of the V/B Helsinki corridor) and in the Timisoara-Constanta section (the IV. Helsinki corridor and the No. 22 TEN-T key project) modernisation has already started. However, in the Dombóvár-(Baja-Szeged)-Timisoara section (between the V/B and IV. corridor and the No. 22 TEN-T key project) certain structures in a 14 km-long section are missing or are in need of renovation. Through the supplement of the missing network components a **2,000 km stretch of railway** will become available for use after the renovation of only **14 km of rail line and the rebuilding of one 500 m bridge**.

With the harmonisation of the local and international development needs, the impacts of cooperation in the Euro region will be perceivable even in border regions isolated from the aspect of transportation, such that it will be advantageous for the whole European Union.

The transcontinental perspective represented by the Trans-Balkan railway also contributes to the development of cross-border cooperation and the extension of the Balkan partnership processes, as well as the elimination of the isolation of areas near the border. The railway touches Serbia, too, thus with regards to the Serbian partnership to be established with the EU the development also allows for the opportunities of the future membership. The railway line to be built also improves the previous possibilities for inland navigation, as it goes through significant ports with multimodal transportation capacities (Baja, Szeged, Timisoara, Orsova, Rusze).

A transzbalkáni vasút a Helsinki-folyosókhoz való közvetlen kapcsolódás révén a folyosók nagyvárosainak (a végpontokon Hamburggal, Kijevvel, Isztambul, Szalonikivel stb.) könnyebb elérhetőségét is lehetővé teszi. A nyomvonal Triesztnél kapcsolódik a TEN-T Network 6. számú (PP6-os) prioritási tengelyéhez, ami az Alpok előterében Lyon és Budapest között (Lyon-Milánó-Velence-Trieszt-Ljubljana-Budapest vonalon) kiépülő nagysebességű és tehervonati „gördülő autópálya”.

A transzbalkáni vasút végpontjai nagy forgalmú európai és ázsiai vasúti és vízi úti közlekedési rendszerekhez is kapcsolódnak: Velencéből Milánón keresztül közvetlenül elérhető London, Bordeaux, Madrid és Lisszabon. Constantából a Fekete-tengeren keresztül (átrakással) pedig elérhető Isztambul, Jeruzsálem, Mekka, Bagdad, Baku (TRACEKA), vízi úton pedig a Volga-Don-csatornán keresztül constantai (egyszeri) átrakással a Kaszpi-tengeri országok kikötői, illetve ezen országok vasúti rendszerein keresztül Közép-Ázsia és a Távols-Kelet.

A transzbalkáni vasút létrehozására a közelmúltban következő lépések történtek:

- **1997. nov. 21.** A magyarországi Dél-alföldi régió, a nyugat-román régió és a szerbiai Vajdaság részvételével megalakult a Duna-Körös-Maros-Tisza Eurorégió (DKMT), ami célul tűzte a Szeged-Temesvár közötti vasúti kapcsolat helyreállítását. A DKMT mint a nagy múltú vasúti hálózatok csomópontjában fekvő határon átnyúló együttműködés a transznacionális vasúti kapcsolat lehetősége nélkül tartósan nem tud működni, mivel a gazdasági kapcsolatokat nem támogatja a szállítási infrastruktúra megléte. A helyreállításhoz a korábban már rendelkezésre álló elemek (pl.: szegedi vasúti híd, Szeged-Pécs összeköttetés stb.) szükségessé váltak.
- **1998.** A DKMT résztvevői számára – a Szeged-Temesvár vasút helyreállítását szélesebb nemzetközi összefüggésrendszerbe helyezve – a Rijeka-Szeged-Temesvár-Constanta vasútvonal fejlesztése vált szükségessé.
- **2000. szeptember** DKMT közös megvalósítási tervet hozott létre a Szeged-Temesvár vasúti kapcsolat helyreállítására.
- **2001. szeptember 18.** A balkáni stabilitási paktum képviselői szerint a Szeged-Temesvár kapcsolat helyreállítását biztonságpolitikai szempontok is indokolják.
- **2005.** Elkészült a transzbalkáni vasútvonal megvalósíthatósági tanulmányterve.
- **2006. közepe** Elkészült a Baja-Szeged-Arad vasúti kapcsolat előzetes megvalósítási tanulmányterve.

A szükséges **további munkálatok** a következők:

- Subotica (Szabadka) pályaudvar vágányhálózatának felújítása;
- Bácsalmás-Csíkéria szakaszon 10 km hosszan felújítás, Csíkéria-határátmenet szakaszon 2,5 km és Újszentiván-Banatso Arandjelovo (Oroszlámos) szakaszon 12 km hosszan a felépítmény (sínpálya és berendezései) visszahelyezése;
- Újszentiván-Országhatár-Banatso Arandjelovo (Oroszlámos) szakaszokon 12 km hosszan az alépítmény megerősítése;
- A szegedi közúti-vasúti híd építésével a vasútállomás átmenő pályaudvari funkcióinak helyreállítása szükséges.



Through a direct link to the Helsinki corridors, the Trans-Balkan railway ensures better access to the large cities of the corridors (at the end points with Hamburg, Kiev, Istanbul, Saloniki, etc.). The track connects to the TEN-T Network No. 6. (PP6-os) priority axis at Trieste, which is a high-speed and freight train „rolling motorway” to be built near the Alps between Lyon and Budapest (in the Lyon-Milan-Venice-Trieste-Ljubljana-Budapest line).

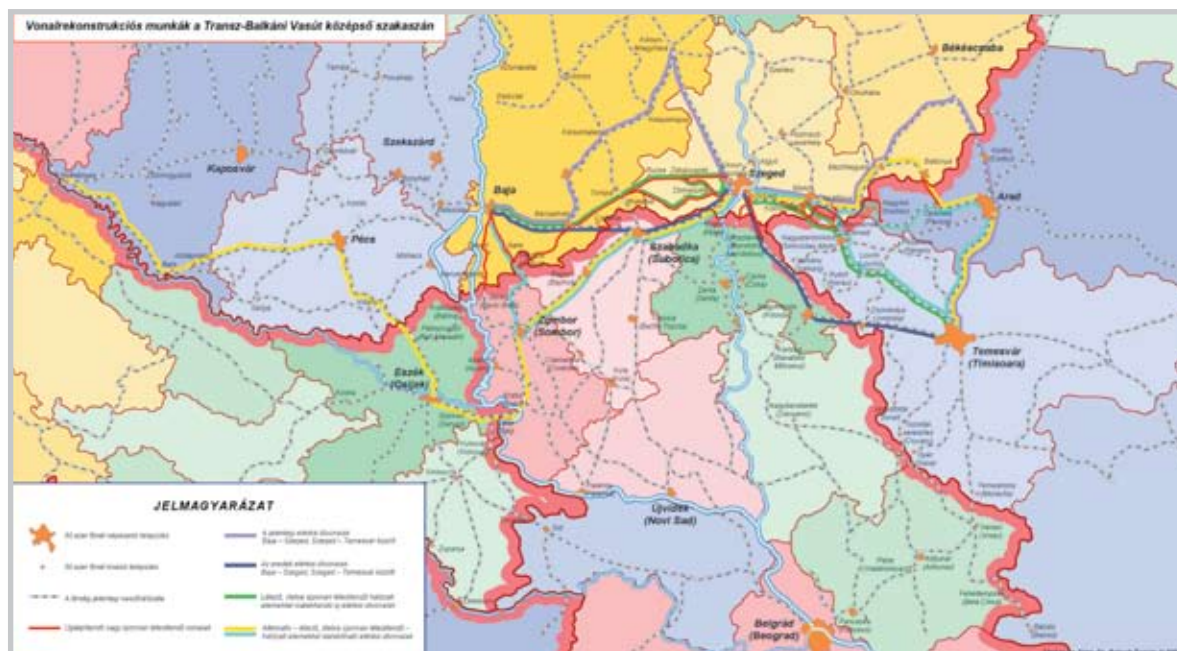
The end-points of the Trans-Balkan railway also connect to European and Asian railway and waterway transportation systems carrying heavy traffic: from Venice, via Milan there is direct access to London, Bordeaux, Madrid and Lisbon. From Constanta it is possible to reach Istanbul, Jerusalem, Mecca, Baghdad, and Baku (TRACEKA) via the Black sea (with transfer), while on waterways through the Volga-Don-channel, with a (single) transfer at Constanta the ports of the Caspian sea can be reached, and with the railway systems of these countries, Central Asia and the Far-East.

Recently, the following steps have been taken in order to create the Trans-Balkan railway:

- **21 Nov 1997.** With the participation of the Southern Great Plains region in Hungary, the Western Romanian Region and Voivodina in Serbia, the Danube-Körös-Maros-Tisza Euro region (DKMT) was established with the aim of restoring the railway connection between Szeged-Timisoara (Timisoara). DKMT, as a cross-border cooperation situated at the junction of railway networks, each with a long history, is not able to function on a permanent basis without the possibility of a trans-national railway connection, as the availability of a transportation infrastructure does not support economic relations. For the restoration the previously available components (e.g.: Szeged railway bridge, Szeged-Pécs connection, etc.) are necessary.
- **1998.** For the participants of the DKMT – putting the restoration of the Szeged-Timisoara railway into a wider international context – it became necessary to develop the Rijeka-Szeged-Timisoara-Constanta railway line.
- **September 2000.** The DKMT worked out a common implementation plan for the restoration of the Szeged-Timisoara railway connection.
- **18 September 2001.** According to the representatives of the Balkan stability pact, the restoration of the Szeged-Timisoara connection is also justified by security policy aspects.
- **2005.** The feasibility study of the „Trans-Balkan” railway line was completed.
- **Mid-year 2006.** The preliminary feasibility study of the Baja-Szeged-Arad railway connection was prepared.

The further work necessary is as follows:

- Renovation of the rail network of the railway station of Subotica (Szabadka);
- Renovation work covering 10 km in the Bácsalmás-Csikéria section in the Csikéria-cross border section restoring structures (track-rail and its equipment) covering 2.5 km and in a 12 km long stretch of the Újszentiván-Banatso Arandjelovo (Oroszlámos) section .
- In the Újszentiván-country border -Banatso Arandjelovo (Oroszlámos) section reinforcement of the sub-structure, covering 12 km;
- With the building of the road-rail bridge in Szeged, it became necessary to restore the transitive functions of the railway station.





A dunai turizmus lehetőségei Magyarországon



Bozay Andrásné (bozay.andrasne@otm.gov.hu)

szakmai főtanácsadó, Önkormányzati Minisztérium, Turisztikai Stratégiai és Kiemelt Programok Főosztálya

A folyók általában a turisztikai kínálat fontos elemei, amelyek kiváló lehetőséget adnak nemcsak a vízi turisztikai tevékenységekre, hanem a térség természetes közlekedési útvonalon történő megismerésére. A tíz országot átszelő Duna ezért turisztikai kínálatunk egyik meghatározó eleme lehet, ha a jelenleginél tudatosabban élünk a lehetőségekkel.

A turizmusfejlesztés céljait és prioritásait 2013-ig meghatározó Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia helyzetértékelése szerint a Rajna-Majna-Duna nemzetközi vízi út komoly lehetőséget jelent, ugyanakkor a kisebb hajók forgalma a bőszi zsiliprendszer megépítése óta nagymértékben lecsökkent, visszavetve a korábban virágzó vízi turizmust. Ez az infrastruktúrát is negatívan befolyásolta, a kis forgalom miatt sok kikötő tönkrement.

Annak érdekében, hogy a Duna a „régiónk főutcájává” váljon élményszerűvé kell tenni a folyón a közlekedést és a parti turisztikai szolgáltatásokat. A természetközeli élmények kínálata a kézi vagy motoros meghajtású vízi járművek használatától függően változatos lehet. A stratégia szerint a legfontosabb fejlesztési feladatok közé tartozik a vízi határállomások korszerűsítése, a kikötők és kapcsolódó szolgáltatások (szálláshely, vendéglátó és egyéb programok) kínálatának bővítése, komplex marina szolgáltatásokat nyújtó létesítmények kialakítása, a part mentén párhuzamos kerékpáros útvonal létesítése. Budapesten a legégetőbb feladat a nemzetközi hajóállomás korszerűsítése és a környezettudatos közlekedési alternatívát kínáló vízitaxi rendszer kialakítása lenne a turisztikai látványosságokhoz közeli állomások létrehozásával. Emellett az úszó szállodák, éttermek, kávézók, kulturális létesítmények a kihasználatlan, vagy rosszul hasznosított folyó „felélesztését” jelentenék.

Az elmúlt évek fejlesztési programjai és a vállalkozói beruházások (Schengeni Alap, Nemzeti Fejlesztési Terv 2004–2006, Új Magyarország Fejlesztési Terv 2007–2013) keretében számos, a Duna menti vendégforgalmat elősegítő beruházás valósult meg. A turisztikai attrakciók közül érdemes megemlíteni a mohácsi és neszmélyi kikötők fejlesztését a kapcsolódó szolgáltatások feltételeinek megteremtésével, a Zoltán gőzös korszerűsítését, Budakalászon illetve Szentendrén a Duna-parti kerékpárút és kiszolgáló létesítmények építését, Gönyűn a dunai vízi sportélet fejlesztését, a bajai városközpont és Esztergom belvárosának felújítását. A turisztikai infrastruktúra fejlesztések közül már megvalósult Ráckeven a Kék Duna Wellness Hotel bővítése, a mohácsi termálszálloda építése, folyamatban van a gönyűi volt Postakocsi fogadó rekonstrukciója és új szálloda létesítése, az esztergomi Aqua Palace és Mária Valéria Hotel építése, Visegrádon a Hilton szállodalánc új tagja várhatóan az év végén nyílik meg.

A beruházások mellett fontos a marketing tevékenység is: a bécsi actb'09 turisztikai szakvásáron a Dunai Turisztikai Bizottság (Danube Tourist Commission) tagországai együttműködésének bemutatása. Említésre méltó a 2007. évi „Régióink fő utcája, a Duna – Turizmus a Duna mentén” című konferencia is, ahol a Duna menti turisztikai szereplők együttműködési lehetőségeit vitatták meg a résztvevők. Példás civil rendezvény a nemzetközi Duna-túra, ami a vízi turizmus iránt elkötelezettek számára jelent életre szóló élményt.

Kezdeményezésekben nincs hiány. Látványos eredmények akkor várhatók, ha ezeket hazai és nemzetközi szinten is összehangolt turisztikai kínálattá szervezve létrejön a turisták számára vonzó Duna menti desztináció.





The opportunities for the tourism industry in Hungary alongside the Danube

Andrásné Bozzay (bozzay.andrasne@otm.gov.hu)

senior consultant, Ministry of Local Government, Tourism Strategy and Special Programmes Unit

Rivers an important element on tourism products; they provide excellent opportunities not only for water tourism activities, but also for the exploration of the area as transport routes. Therefore, the Danube which flows through ten countries could become a major factor in the Hungarian tourism supply, if we use resources with more care.

According to the situation analysis of the National Tourism Development Strategy, which formulated the priorities and objectives of tourism development until 2013, the Rhein-Main-Danube international water route has excellent opportunities. However, the number of smaller vessels has decreased significantly since the construction of the dam in Bős (Gabcikovo), thus hindering tourism which flourished before. This had an adverse impact on the infrastructure; due to the low level of traffic, many marina went wrong.

In order to make the Danube the “main street of the Region”, the river transport has to provide a special experience; also, tourism services alongside the river must be strengthened. The supply of nature-based experiences can vary, depending on the various types of or motorised modes of water transport. According to the strategy, the most important development objectives include: the modernisation of water border-crossings, the extension of the harbours and their services (accommodation, food and beverage and other programs), the establishment of facilities providing marina services, the establishment of bicycle paths alongside the river. In Budapest, the most urgent task is the modernisation of the international port, as well as the establishment of an environment-conscious river taxi system, with stops near to the main sights in the city. Furthermore, floating hotels, restaurants, coffee shops, and cultural facilities would contribute to the revitalisation of the poorly or badly utilised river.

In the in the previous years years, many investment projects aiming at the strengthening of tourism alongside the Danube were implemented in the framework of development programmes and entrepreneurial investments (Schengen Fund, National Development Plan 2004–2006, New Hungary Development Plan). It is worth mentioning several important tourist attraction projects: the development of ports in Mohács and Neszmély together with the establishment of the conditions for the provision of related services, the modernisation of the steam ship “Zoltán”, the construction of the bicycle path and related facilities in Szentendre and Budakalász, the development of water sports in Gönyű, the reconstruction of the centres Esztergom and Baja. Furthermore, several tourist infrastructure projects were implemented, such as the expansion of the “Kék Duna Wellness Hotel” in Ráckeve, the construction of a Thermal Hotel in Mohács. Some important projects are being developed: the reconstruction of the old “Postakocsi fogadó” (Mail Coach inn) and the construction of a new hotel in Gönyű, the construction Aqua Palace and Mária Valéria Hotel in Esztergom, the new member of the Hilton-chain is expected to open in Visegrád at the end of the year.

Besides the investment project, an adequate marketing activity is of major importance; the cooperation of the members of the Danube Tourist Commission was presented at the actb'09 tourism fair in Vienna. Another important event was the conference “The Danube, the main street of our region – tourism alongside the Danube”, where the possible co-operation of the various tourism stakeholders alongside the river was discussed. A good civil initiative is the international Danube tour, which provides a unique experience for those committed to water-based tourism.

There is no shortage in initiatives. However, they will only bring clear results, if an attractive tourism destination is established alongside the Danube by supplying tourism products integrated at national and international level.





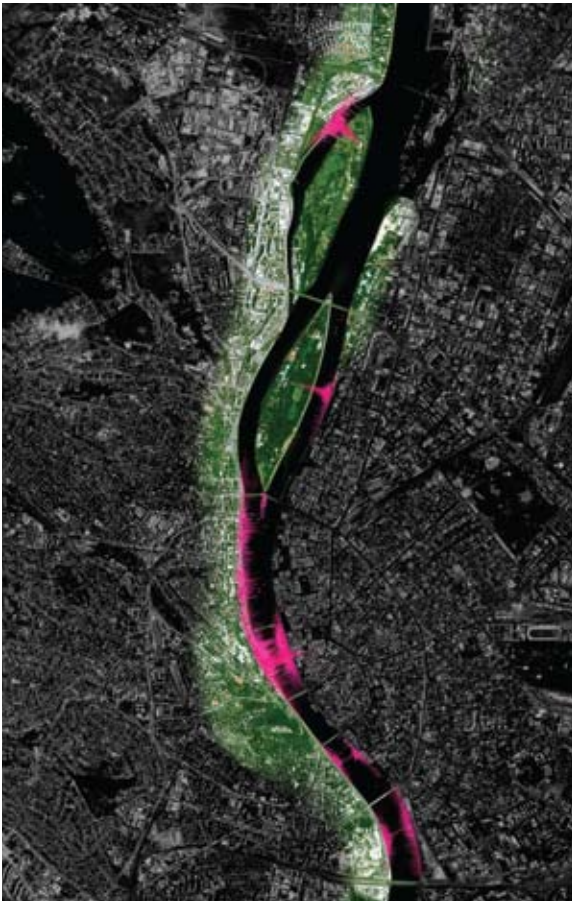
Partraszállás

Beleznay Éva főépítész és Janesch Péter írásai nyomán
összeállította Z. Halmágyi Judit

Z. Halmágyi Judit (architecture.zhj@gmail.com)
építész, Budapest Főpolgármesteri Hivatal

„A Duna nem csupán vízi út, nem egyszerűen egy ökológiai rendszer, hanem történelmi korok és viszonyok alakítója, kultúrák közvetítő tengely. Gazdasági-társadalmi jelentősége és jelentése folyamatosan változott, a különböző korokban más-más tulajdonsága vált hangsúlyossá. Vitathatatlan, hogy a Duna tágabb térségünk alapvető fejlesztő ereje, ami nagyban hozzájárult Közép-Európa és a Balkán mai képének és viszonyainak kialakulásához. Épp ezért a Duna kérdését nem lehet kizárólag területfejlesztési szempontként kezelni. A folyó szerepét és fejlesztési lehetőségeit kizárólag átfogó gazdasági, társadalmi és környezeti megközelítésben érdemes vizsgálni. Fontos a társadalmi-kulturális közösségek ápolása a Dunára épülő hálózatok – térségek, városok, gazdasági, kulturális összefüggések – erősítése révén, és mindezt oly módon, hogy a folyó ökológiai rendszere ne szenvedjen újabb és visszafordíthatatlan károkat.” (A Duna a magyar területfejlesztésben, NFGM, 2009. március)

Budapesten az elmúlt ötven évben fokozatosan alakult ki a mára véglegesült állapot: a sűrűsödő autóforgalom a folyót egyre jobban, majd teljesen elvágyja a várostól. Ha ezt a kapcsolatot helyreállítjuk – részben, vagy egészben – egy közel nyolc kilométer hosszú partmenti terület szabadul fel Budapest egyik legértékesebb helyén. A Margit híd és a Petőfi híd közötti, három híd által osztott négy-négy dunai rakparton keresünk megoldást az egymást keresztező forgalmak feloldására, ahol az észak-déli, kétirányú gépjárműforgalom nem zárja le a folyó-város gyalogos kapcsolatot.



A Duna – szépségével, földrajzi és történelmi szimbolizmusával – több síkon jelent kiemelt adottságot és húzóerőt az ország és a főváros számára:

- *A Duna mint régió:* Budapest makro-térségi pozícióját tudja újraértelmezni és megerősíteni, a régire alapozva új identitást teremteni, és ezzel regionális szerepét megerősíteni Budapest tudatában, a Duna mint Budapest-márka hazai és nemzetközi bevezetése (nemzetközi és hazai tér)
- *A Duna mint természeti elem* adja az ivóvízellátást, és mint erőforrás alkalmas innovatív, a természeti elemet kihasználó, az ötletesség és a környezetvédelem ötvözetével alternatív megoldásokra a főváros energiaellátásában
- *A Duna mint közlekedési folyosó* kihasználtságának növelése a nemzetközi forgalom tekintetében (Nemzetközi Hajóállomás, a hajózási infrastruktúra fejlesztése, Csepeli Szabadkikötő), bevonása a városi tömegközlekedésbe

Ahhoz, hogy a dunai személyhajó-forgalom a tömegközlekedés valóságos és vonzó alternatívája legyen – a partnak megközelíthetőnek és fogadóképesnek kell lennie.

Ahogy a feltételek adottak, kialakulnak a közlekedés hagyományos formái a vizen is, a sok-megálló menetrendszerinti járatától a vízitaxiig. Ezeken a járműveken az utazás is élmény, menetidejük pedig a kötöttpályás utasállításnál is kiszámíthatóbb.



Disembarkation

Judit, Z. Halmágyi (architecture.zhj@gmail.com)
architecture, Municipality of Budapest

„The Danube is not only a waterway, not simply an ecological system, but a shaper of historical eras and circumstances, an axis transmitting culture. Its socio-economic significance and meaning have continuously changed, and different characteristics have been at the focus at various times through the ages. Undoubtedly, the Danube is an essential developing force of our wider region, which has made a major contribution to the image and relations in Central Europe and the Balkans, as it continues to do, today. Exactly for this reason, the issue of the Danube cannot be handled merely as an aspect of regional development. The role and development potentials of the river are worth examining only with a comprehensive economic, social and environmental approach. It is important to foster the social-cultural communities through the strengthening of the networks – regions, cities, economical and cultural relations – built on the Danube in a manner which ensures that the river’s ecological system will not suffer further and irreversible damage.” (The Danube in regional development in Hungary, NMDE March, 2009

In the course of the last five years the situation in Budapest, which has now become permanent, has gradually evolved: the increasingly heavy car traffic has cut off the river more and more, until now, when it is completely cut off from the city. Once this connection is restored – partly or wholly – an area close to eight kilometres long will become accessible again along the riverbank, in one of the most valuable areas of Budapest. In the four respective port areas on the Danube, between Margaret bridge and Petőfi bridge, divided by three bridges, a solution is needed to ease cross-traffic, where the north-south, two-way car traffic would not block the pedestrian connection between the river and the city.

The Danube, with its beauty, geographical and historical symbolism, represents special features and driving force for the country and for the capital:

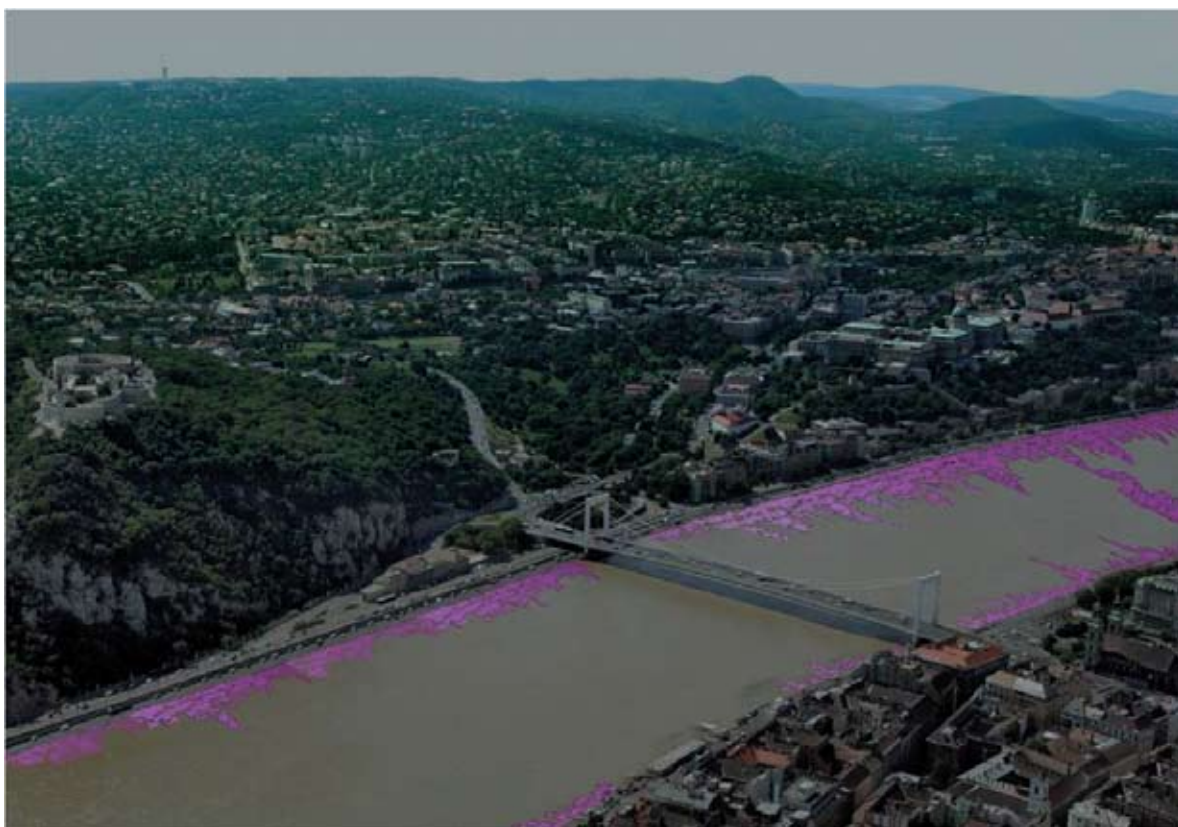
- *The Danube as a region:* is able to re-interpret and strengthen the macro-regional positions of Budapest, to create a new identity based on the old one, and thus reinforce its regional role in the mind of Budapest, domestic and international introduction of the Danube, as a Budapest-trade mark (international and domestic space)
- *The Danube as an element of nature* supplies drinking water and as a resource is suitable to provide innovative alternative solutions that take advantage of natural elements, and through the combination of ideas and environmental protection in the energy supply for the capital.
- *The Danube as a transport corridor* increasing its level of utilization, both in international traffic (International Passenger Port, development of navigation infrastructure, Csepel Free Port), and regarding its involvement in mass transport for the city.

To make passenger ship traffic on the Danube a realistic and attractive alternative to mass transportation, the riverbank should be accessible and able to receive traffic.

As soon as the conditions are ensured, traditional forms of transport will evolve on the water too, from multiple-stop scheduled services to water taxis. Travelling is an adventure on such vehicles and their run-time is more calculable than Passenger transport by railway.

- *The Danube as an economic and development axis* the river, as an urban axis lined with areas of excellent economic potential, a „ main street” being able to structure city sub-centres and background areas, is the most attractive of investments
- *The Danube as a tourist target area*
The fact that city dwellers and visitors can go down to the river is a great result, hard to describe and record spiritually. However, the connections that open up to various extents as an impact of the solution will be possible to take account of.

- *A Duna mint gazdasági és fejlesztési tengely*, a folyó mint kiváló gazdasági potenciállal rendelkező területeket felfűző urbánus tengely, valamint a városi alközpontokat, háttérterületeket strukturálni képes "városi főútca" a befektetések legvonzóbb területe
- *A Duna mint turisztikai célterület*
Az, hogy a városlakók és az ide látogatók le tudnak menni a folyóhoz, hatalmas, spirituális szinten nehezen leírható és lajstromozható eredmény. Számba vehetővé válik viszont, a megoldás hatásaként, a különböző léptékben megnyíló kapcsolatok sora.
- *A Duna mint a kultúra tere* gondolat keretében tovább kell szélesíteni a belvárosi Duna-szakaszon évről évre tömegeket megmozgató kulturális események (Hídünnep, Budapesti Búcsú) palettáját, és támogatni a Duna-parti ipari emlékek rehabilitációját (Gázgyár, Közraktárak).
- *A Duna mint városi élettér javítása:*
 - 1) a belvárosi szakaszt a Korzó jellemzi, a folyó belvárosi, urbánus szakaszán a Duna és a város kapcsolatainak erősítése, a rakpartok és kapcsolódó közterületek minőségi közterületfejlesztései kerülnek előtérbe;
 - 2) a belvárosi Korzóhoz kapcsolódó korábbi iparterületek átalakulása már ma a városfejlesztés része;
 - 3) az északi és déli szakaszokon a dunai zöld partok sportolási és rekreációs hasznosítása kap prioritást, a Dunához, a Duna völgyhöz köthető rehabilitációs tevékenységek, vizes élőhelyek és természeti környezet megóvása, a víz fenntartható hasznosításának komplex fejlesztései, kiemelt védelemmel a Duna-szigeteknek és a vízparti zöldfelületeknek, és a partszakaszok szabályozási valamint árvízvédelmi feladatainak prioritásával.





- *The Danube as a place of culture* as part of this idea, the selection of cultural events attracting crowds of people from year to year in the downtown section of the Danube will have to be extended (Bridge Celebration, Budapest Fair) and the rehabilitation of the industrial monuments along the Danube bank (Gas Factory, Public warehouses) must be supported.
- *The Danube as the improvement of city life:*
 - 1) the downtown section is characterised by the Promenade, in the downtown, urban section of the river. Reinforcing of the relations between the Danube and the city, and the quality public area developments of the ports and the related public areas will come into focus;
 - 2) the transformation of the former industrial areas related to the Downtown Promenade is already the part of urban development;
 - 3) in the northern and southern sections, sports and recreation on the Danube green banks are given priority, as well as rehabilitation activities linked to the Danube and the Danube valley, the preservation of wetlands and the natural environment, the complex developments involving the sustainable utilization of water, with increased protection of the Danube islands and the waterside green areas and with the priority of the regulation and flood protection tasks of the riverbank sections.

A DunaLog történet



Gauder Péter / Péter Gauder (gauder@studiometropolitana.hu)
Studio Metropolitana Nonprofit Kft., ügyvezető igazgató / Studio Metropolitana Non-profit Ltd, managing director

„Ha egy ember álmodik, az egy álom, ha sokan álmodják ugyanazt, az a valóság kezdete”

Zen bölcs

Átalakulás korát éljük: Európa „újra-kitalálása” folyik. Egyre világosabban körvonalazódik, hogy csupán olyan szimbolikus lépésekkel, mint a határon átnyúló kezdeményezések, a nemzetállami logika mentén a tagországok nem alkotnak egységes, versenyképes Európát. Az interregionális projektekkel önmagában nem jön létre pl. a kívánt együtt-tervezési kultúra. Az eredményes együttműködés sürgetését érző városok, régiók, közösségek nyomására egy új Európa-logika van kialakulóban: fokozatosan új formációk, – az adminisztratív államok mellett – funkcionális makrorégiók megalakítása vette kezdetét. Első kezdeményezés a balti-tengeri régió, amelynek egységes fejlesztési stratégiáját – közel két évtizedig tartó előkészítés után – 2009-ben fogadja el az Európai Parlament.

Ebbe a logikába beleillik a Duna régió gondolata, amit több érv is indokol. Ezek közül jelentősebb, hogy a régi Európa termelő- és innovációs központjai a keleti piacok elérésének lehetőségét látják a keleti térségeket feltáró, különösképpen közlekedési korridorokra szerveződő együttműködések létrehozásában és működtetésében. A nem csupán közlekedési tengelyként értelmezett Duna-völgy jobban modellezhető az ókori folyam menti városi kultúrák – pl. az Eufrates-völgy – városállamainak „haszliube”-jellegű¹ együttműködésével, mint csupán egy „közlekedési alagúttal”.

Városok, térségek használják fel pozíciójukat, hogy más térségekkel szemben kedvezőbb helyzetbe jussanak, és igyekeznek felszámolni hátrányaikat, fejlődési korlátaikat, hogy fenntarthassák pozícióelőnyüket. A DunaLog-hoz vezető „kormányzó gondolat” Budapest újrapozicionálásának szükségessége az újjáformálódó európai térben, a városok versenyében. Ehhez a hosszú távú cselekvés alternatíváit meghatározó és európai léptékű jövőképre volt szükség, ami teljes újrapozicionálással és márkásítással (brand-building) összekapcsolva végezhető el.

Ehhez szükséges továbbá, hogy a városnak ezt az elfoglalt pozícióját mások is magukénak tudják, illetve újra fel fedezni és mai tartalommal újratölteni a Gründerzeit² időszakának történet- és kultúrföldrajzilag is megalapozott márkaelemeit. Az előtérbe kerülő – a „Duna ékszere”, a „Duna királynője” stb. – gondolatok mellett a városnak a térség sokrétű központjaként lenne szükséges pozicionálnia magát, ami a „Duna Fővárosa” márkanévben testesült meg.

A Duna menti Ulm a sikeres dél-német gazdasági tér viszonylag kevésbé fejlett kis városaként, nagyobb városokkal körülveve, pozíciókeresése során elindított egy Duna menti közösségek közötti együttműködést, alapozva mindezt a Duna mente kulturális, vallási, etnikai³ kapcsolódásaira.

Ennek során Ulm létrehozta a Donau Büro hálózatot és jelezte Budapest felé, hogy a 2007 őszén megrendezendő második Dunai Kulturális Találkozójának rendezésében vegyen részt. Ekkor született meg a Duna Dialógus, azaz DunaLog. Amíg az addigi (mint Arbeitgemeinschaft Donauländer vagy a Donau Hanse) együttműködések többnyire domináns partner által irányítottak, a DunaLog a partnerségre épül.

A cél olyan intézményesült, ország- és közigazgatási határokon átívelő Duna-makrorégió kialakítása, ami egy funkcionális régió önszerveződéséhez hasonló. Ez képes lehet a fejlesztéspolitika különböző szektorainak érdekeit integrálni, különféle stratégiákat és érdekeket egyeztetni, a szereplők között együttműködést létrehozni.

¹ Gyűlölködő imádat, hódolatteli utálat (Heine)

² Gründerzeit (alapítások kora) – Az 1873-as nagy válságot megelőző konjunktúra éveit.

³ Ahonnan egykor „Schachteleken”, kis dobozbárkákra a „svábok” az elnéptelenedett keleti területek felé indultak.





The DunaLog story

Szabó Tünde / Tünde Szabó (szabo@studiometropolitana.hu)

Stúdió Metropolitana Nonprofit Kft, projektigazgató / Studio Metropolitana Non-profit Ltd, project director

„When we are dreaming alone it is only a dream. When we are dreaming with others, it is the beginning of reality”
Zen master

We live in a time of transformation: there is a process of redefinition of Europe. It is becoming more and more obvious, that with symbolic steps such as cross-border cooperation established alongside the logic of national states, the member states do not form a unified, competitive Europe. The interregional projects alone do not result in, for example, joint planning culture. As a result of the pressure coming from towns, regions and communities in need of successful cooperation, a new Europe-logic is being created: besides the administrative states, new formations, functional macro regions have gradually been established. The first initiative took place in the Baltic region; after a preparatory period of nearly two decades, the region’s joint development strategy was adopted by the European Parliament in 2009.

The idea of a Danube region fits into this logic, which is supported by a number of arguments. One of the more important of these is the fact that the production-innovation centres of the old member states view the establishment and operation of cooperation based on transport corridors as the opportunity to access the eastern markets. The Danube valley, which is not only considered a transport axis, can be described more as a „Hasslibe” type¹ of cooperation between the antique riparian city-states (e.g. Euphrates-valley), rather than just a „transport channel”.

Towns and regions use their positions to achieve better conditions compared to other regions, to eliminate their disadvantages and obstacles to development and to retain their advantages. The guiding principle, which led to DunaLog, was the need for repositioning Budapest in the re-formed European area and in the competition of towns. This required a European-scale vision defining long-term activity alternatives, which can be implemented together with complete repositioning and brand-building.

Furthermore, this new position for the city needs to be incorporated by others too. Also, the branding elements of the Gründerzeit² period (which had a strong base from the historical and cultural geography point of view) has to be rediscovered and filled with modern content. Besides approaches such as „Jewel of the Danube” „Queen of the Danube” coming to foreground, it would be beneficial for Budapest to position itself as a diverse centre of the region, which would be incorporated under the brand name „Capital of the Danube”.

Ulm, located beside the Danube, is a relatively lesser-developed small town in Southern-Germany, surrounded by larger cities. In course of its repositioning, it initiated co-operation among the Danube-communities, based on the cultural, religious and ethnic³ connections of the Danube region.

As part of this process, Ulm established the Donau Büro network, and invited Budapest to participate in the organisation of the second Danube Culture Festival in autumn 2007. That is when the Danube Dialogue, the so-called DunaLog came into being. While previous cooperations (e.g.: Arbeitsgemeinschaft Donauländer, Donau Hanse) were typically lead by a dominant partner, the DunaLog is based on partnership.

Its main objective is the establishment of an institutionalised, transnational Danube- macroregion, similar to the self-organisation of a functional region. It might be possible to integrate the interests of the various sectors of development policies, negotiate different strategies and interests and establish cooperation among stakeholders.

¹ „despised admiration and loving hate” (Heine)

² Gründerzeit (period of founding) is referred to the time of economic growth before the big crisis in 1873.

³ “Sváb” people once left in small boats, „Schachtels”, for the unpopulated Easter regions.



Az első DunaLog találkozó és műhelymegbeszélés – a Duna városfejlesztési gondolkodásba való visszaemelésének látványos üzenetével, a Duna Felfedéssel meghirdetve – 2007 szeptemberében a Reevolutio Ingatlanvásárral együtt jött létre.

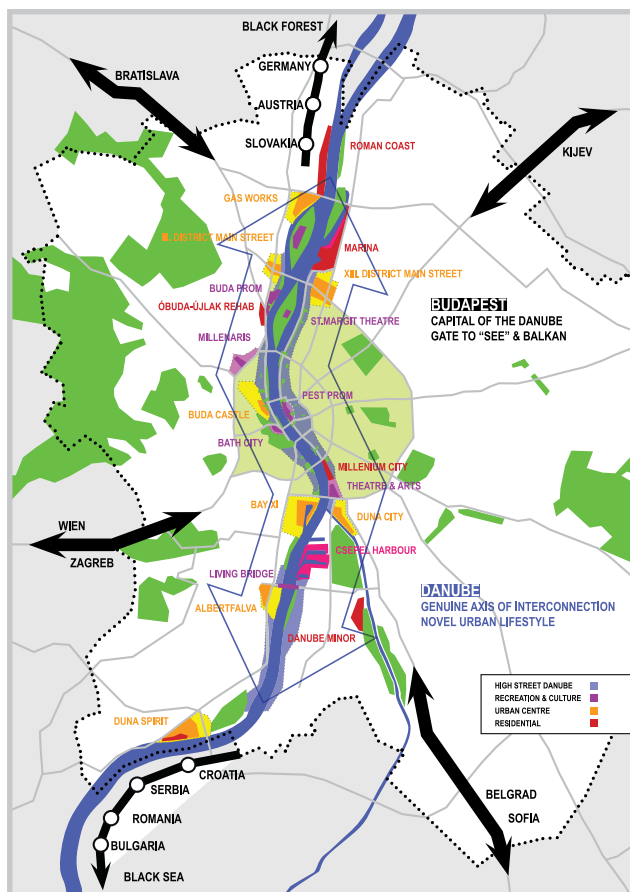
A Studio Metropolitana a DunaLog párbeszéd platform titkárságaként évente egy kongresszust, valamint előkészítéseként négy műhelytalálkozót szervez. A cél egyrészt e találkozók során összeállítani egy konszenzusos probléma- és lehetőséglistát, másrészt összeállítani és kidolgozni a teljes Duna-völgyet érintő dunai projekt-portfóliót.

Másfelől az ulmi Donaubüro elsősorban Baden-Württemberg tartományt és a brüsszeli adminisztrációt győzte meg a Duna régió témájának európai szintre emeléséről. A projektgenerálás érdekében megszületett a DonauReal, azaz egy Duna menti befektetési vásár gondolata, amely előreláthatóan 2010-ben debütál.

2008 nyarán a DunaLog konferencián ismerhette meg a nyilvánosság a „Budapest a Duna Fővárosa” szlogennel jelzett gondolatrendszert, azaz Budapest mint a Duna menti legnépesebb várostömörülés vezető szerepének felvállalását. Ezt Ulm és Baden-Württemberg minden fórumon támogatja, így 2008 őszén a budapesti Property Forumon és a müncheni Expo Realon is ezzel a márkával találkozhattak a látogatók. Budapest elindult azon az úton, hogy vállalja fel fekvéséből eredő pozícióját mint Délkelet-Európa központja és a Balkán kapuja.

Budapest integrált városfejlesztési stratégiájának kidolgozásakor ún. Duna Főutca programot határoztunk meg, ami a Dunával kapcsolatos akción keresztül erősíti a „Duna Fővárosa” üzenetet. A Duna Főutca olyan várostervezési-programozási akciósorozat, amely a Duna mente városainak érdeklődésére is számot tarthat, így a DunaLog és a Duna Főutca programok összekapcsolása indokolt. Ugyanakkor a budapesti Duna-revitalizáció is nyertes lehet, felhasználva a hasonló területeken már eredményes városok (Stuttgart – Neckar menti revitalizáció, Köln, Hannover, Ulm, Bécs) eredményeit.

A Duna régió együttműködési modelljének kidolgozása, a stratégiaalkotás támogatása és a nemzetközi Duna-projektek portfóliójának szolgáltatása mellett egy európai uniós program, a Duna-stratégia kezdeményezése tovább erősítheti a Duna-identitást és ezzel Budapestet mint a a Duna fővárosát helyezheti a középpontba.



The first DunaLog meeting and workshop was held together with the Reevolutio Real estate Fair in September 2007. The message was to once again involve the Danube into urban development thinking, which was promoted with the spectacular „Uncovering the Danube” public art event.

Studio Metropolitana, as the secretariat of the DunaLog dialogue platform organises each year, a conference and four workshops (as a preparation for the conference). The objectives are to compile a list of problems and opportunities based on the consensus reached during these meetings, as well as to develop a Danube project portfolio concerning the entire Danube-valley.

The Donaubüro in Ulm convinced Baden-Württemberg county and Brussels to raise the issue of the Danube region to a European level. In order to generate projects, the idea of a DonauReal was conceived, which is a Danube investors’ fair to be held for the first time in 2010.

At the DunaLog conference in the summer of 2008 the idea of „Budapest, the capital of the Danube” was introduced to the general public; which means that Budapest takes its role as the Danubian city with the highest population. This is supported by Ulm and Baden-Württemberg in various forums; therefore, in autumn 2008, at the Property Forum in Budapest and at the Expo Real in Munich visitors encountered this brand. Budapest started on the path to taking its role derived from its geographical location, as the centre of South-eastern Europe and the Gateway to the Balkans.

When drafting the integrated urban development strategy for Budapest, the so-called „Danube, the main street of Budapest” programme was formulated, which strengthens the message „The capital of the Danube” through actions connected to the Danube. The Danube main street is an urban planning-programming series of actions, which might be of interest to other cities along the Danube, so it is logical to connect the two programmes. (DunaLog and Danube Main Street). At the same time, the Danube revitalisation might also benefit from it, utilising the results of other cities successful in this field (Stuttgart – Neckar revitalisation, Köln, Hannover, Ulm, Vienna)

The creation of the co-operation model in the Danube region, the support in the strategy development, the provision of the international Danube project portfolio and an EU programme, the initiation of a Danube Strategy all contribute to the further strengthening of the Danube-identity, thus focusing on Budapest, as the capital of the Danube.



A Duna menti Városok és Régiók Tanácsa 2009. június 11-én Budapesten megrendezett IV. Európai Konferenciájának zárónyilatkozata

- „A jövő Európája a városok és régiók Európája” európai elvének szellemében, valamint a Duna menti városok és régiók jelentőségére és Európa identitásának kialakulásában betöltött szerepére tekintettel;
- figyelembe véve a 2008. július 12-én keletkezett ulmi nyilatkozatot, amely kimondja, hogy: „mi, a Duna menti városok és régiók közös kulturális, tudományos, oktatási, ökológiai és gazdasági célkitűzéseinket és fiataljaink összefogását szem előtt tartva városainkhoz és régióinkhoz köthető szilárd struktúrák kialakítása révén hathatós módon kívánunk hozzájárulni az európai integrációhoz, különösképpen a Duna menti együttműködési folyamat sikeréhez”;
- hivatkozva a 2009. május 6-i ulmi Duna-csúcstalálkozó zárónyilatkozatára, melyben a Duna menti államok és régiók küldöttei „támogatják egy olyan egységes, a Duna menti régiókra vonatkozó európai uniós stratégia kialakítását, amely a lehető legnagyobb mértékben kiaknázza a térség lehetőségeit és adottságait, valamint bevonja a térség intézményeit, szervezeteit, szövetségeit és hálózatait”, illetve e célkitűzésének megfelelően „indítványozza, hogy az európai uniós intézmények maguk is egyértelműen ismerjék el a Duna menti térséget mint egységes fejlesztési és együttműködési régiót”;
- valamint a Duna menti városok és régiók 2003-as ulmi, 2005-ös újvidéki (Novi Sad) és 2007-es vidini konferenciáinak zárónyilatkozatait („a közös fejlődés alappillérei a demokrácia, a tolerancia, a humanizmus, a vallásszabadság és szabad akarat tisztelete, szemben mindennemű nacionalizmussal és szélsőségességgel”) szellemében az itt, Budapesten magukat képviseltető városok és régiók megalakítják a **Duna menti Városok és Régiók Tanácsát**, amely az Európai Bizottságnál, az Európai Parlamentnél, az Európa Tanácsnál, a Délkelet-európai együttműködési folyamat (SEECP) égisze alatt működő Regionális Együttműködési Tanács (RCC) EU Bizottságánál és más európai intézményeknél ellátja érdekeik képviseletét, s amely konkrét kezdeményezéseken keresztül egy egységes, a Fekete-erdőtől a Fekete-tengerig húzódó európai Duna régió kialakítását tűzi ki célul.
A tanács tagjait a Duna menti Városok és Régiók Tanácsa valamint a Duna-irodák (Donaubüros) képviselői alkotják.

PROJEKTEK

A budapesti konferencián részt vevő városok és régiók megállapodnak abban, hogy az alábbi területeken közös együttműködési projekteket alakítanak ki és valósítanak meg:

- **Ifjúsági találkozók**
 - a Duna menti országok fiatal európai polgárai számára „egymás megismerését és elfogadását” ösztönző táborok és találkozók szervezése
- **Régiók és városok közti együttműködés**
 - tudás- és technológiatranszfer, valamint önkormányzati szakemberek képzése közös oktatási és csereprogramok révén
- **Gazdaság és infrastruktúra**
 - régiók közti közlekedéstervezés elősegítése és közös érdekképviselet (Párizs–Budapest autópálya, európai közlekedési folyosó)
 - tapasztalatcsere az önkormányzati és regionális szintű gazdaságfejlesztés terén
- **Tudomány és oktatás**
 - a tudományos és kulturális együttműködés platformjaként szolgáló Európai Dunai Akadémia létrehozása
 - szélesebb együttműködés a szakmai képzés terén
- **Környezettudatosság**
 - közös projektek kialakítása a vízminőség javítására a Dunán és mellékfolyóin
 - tudás- és technológiatranszfer a szennyvíz tisztítással és hulladékhasznosítással foglalkozó önkormányzati és regionális vállalatok között
 - árvízvédelmi jelzőrendszer kialakítása
- **Kultúra**
 - kulturális fesztiválok hálózatának kialakítása a Duna menti régiókban közös produkciókkal és vendégművészek közreműködésével
- **Turisztika**
 - Duna menti kerékpárút tervezése a Duna-deltáig a környezettudatosságot javító európai környezettudatosságot növelő európai kulturális mintaprojekt keretein belül

Committee



Ivo Gönner
Lord Mayor of the City of Ulm



Dr. Michael Häupl
Mayor of the City of Vienna



Sándor Egeresi
President of the Parliament of AP Vojvodina,
Danube Office Novi Sad



Peter Galzó
Director of Studio Metropolitana, Budapest
Danube Office Budapest

Final Declaration of the IVth European Conference of the Danube Cities and Regions in Budapest on 11th June 2009

- In the sense of the European principle “the Europe of the future is a Europe of cities and regions” and with regard to the significance of the cities and regions along the Danube, in which European identity first developed;
- in consideration of the “Ulm Declaration” of 12th July 2008, which determined: “With our common projects in culture, science, education, ecology and economy and the meeting of our young people, we, the Danube cities and regions, make an important contribution to European integration and particularly to the Danube cooperation process with fixed structures associated with our cities and regions”;
- With reference to the final declaration of the Danube summit in Ulm on 6 May 2009, in which the representatives of the Danube states and regions “support the development of a European Union strategy for the Danube area which fully embraces the specific requirements of this area and includes existing institutions, organizations, federations and networks in the Danube region,” and for this reason “ask that the European Institutions themselves clearly acknowledge the Danube area as a single development and cooperation region”;
- in the spirit of the final declarations of the European conferences of the Danube cities and regions in Ulm 2003, Novi Sad 2005 and Vidin 2007, where it was declared: “Democracy, tolerance, humanism, respecting religious freedom and unconditional will, opposing any form of nationalism and extremism, are the foundations of our mutual development”

the cities and regions represented here in Budapest found here a **Council of Danube Cities and Regions**, which will represent their interests to European institutions, such as the European Commission, the European Parliament, the Council of Europe, the EU Committee of the Regions and the Regional Cooperation Council (RCC) for South Eastern Europe, and which represents a concrete initiative to create an integrated European Danube region from the Black Forest to the Black Sea.

The council is made up of representatives from the Danube cities and regions and representatives of the Donaubüros (Danube offices).

PROJECTS

The cities and regions represented in Budapest agree to continue or develop joint projects in the following areas:

- **Youth meetings**
 - Continuing and expanding the “Tolerance Camps” for young Europeans from the Danube countries
- **Inter-regional and inter-municipal cooperation**
 - Know-how transfer and training of municipal professionals by developing joint learning and exchange programmes.
- **Economy and infrastructure**
 - Supporting inter-regional transport planning and joint interest representation (Paris – Budapest highway, European transport corridor)
 - Exchange of experience in the area of municipal and regional economic development
- **Science and training**
 - Setting up a joint European Danube Academy as a platform for cooperation in culture and science
 - Expanding cooperation in the area of professional training
- **Environment**
 - Developing joint projects to improve water quality in the Danube and its tributaries
 - Know-how transfer for municipal and regional water/waste water and waste disposal companies
 - Developing a flood early warning system
- **Culture**
 - Setting up a network of cultural festivals along the Danube through co-productions and artist exchanges
- **Tourism**
 - Planning the cycle track along the Danube to the Delta as a European model project for environmental and cultural tourism


Dr. Gábor Demszky
Lord Mayor of the City of Budapest


Marius Bălu
President of the Mehedinți district


Rumen Vidov
Mayor of the City of Vidin,
Danube Office Vidin


Peter Langer
Director Donaubüro Ulm



Az új európai Duna régiót a városaink és régióink közötti együttműködés teremti meg



Ivo Gönner (dunau.büro.ulm)

Ulm város polgármestere / Lord Mayor of Ulm

A Duna menti Városok és Régiók Tanácsának elnöke / President of the Council of the Danube Cities and Regions

„A Duna mint Európa sine qua nonja” – a neves magyar író, Esterházy Péter megfogalmazása nem csak történelmi igazság, de tükrözi a jelenlegi politikai fejlődést is: Románia és Bulgária 2007-es csatlakozásával hatra nőtt az Európai Unió dunai tagországainak száma, és Horvátország is az Európai Közösségekben képzelettel el a jövőjét.

Ez egy új európai „tengelyt” jelent a Fekete-erdő és a Fekete-tenger között, mely ma tíz országot, számos várost és régiót, különböző embereket és kultúrákat köt össze. A Duna régió, az Európai fejlődési potenciál jövője, a forrás, mely az európai együttműködést és megértést szimbolizálja.

A Duna többnyire városokat és régiókat köt össze. A közös dunai múlt, jelen és jövő leginkább és közvetlenül a városokban és régiókban érhető tetten. Gondoljunk csak Ulm városára és gazdag Duna menti történelmére. 300 évvel ezelőtt emberek ezrei – a Duna menti svábok – kétségbeesésükben úgy nevezett „Ulmer Schachtel”-eken (ulmi skatulyákon) csorogtak le a folyón Dél-Magyarország felé, a Bánát és a Bácska régióiba, új otthont keresve. Az évszázadok során termékeny tájat alakítottak ki és békésen élnek együtt más népekkel. De ez ma már történelem. Különösen régióinkban sok olyan ember él manapság, akik rengeteg személyes szállal kötődnek a Duna menti régiókhoz és városokhoz. Ennek gyakran családi okai vannak, akár már betelepülőkről legyen szó, és ők ma újra felfedezik a személyes dunai történelmüket.

A jövő Európája a városok és régiók Európája. Semmi sem testesíti meg az európai alkotmányos politika elvét jobban, mint a Duna menti városaink és régióink korábban nem tapasztalt mértékű együttműködése és partnersége. A kultúra, a tudomány, az oktatás, az ökológia és a gazdaság terén megvalósított közös projektek immár sok éves múlttal tekintenek vissza. A fiataloknak egyre több lehetősége nyílik más fiatalokkal való találkozásra. Partnerségek és személyes barátságok szövődnek, stabil kapcsolatok épülnek ki, melyek összekötik városainkat és régióinkat. Jól példázza ezt a jelenséget a Duna-iroda Hálózat létrehozása; mára Ulm és a Duna deltája között összesen 14 iroda koordinálja a folyóval kapcsolatos projekteket.

Ennek a folyamatnak eredménye az Európai Duna Akadémia is. A Duna régió új tudományos és kulturális intézményének nyári egyeteme 2008 júliusában, az Ulmi Nemzetközi Duna Fesztivál alkalmával nyitotta meg kapuit. A jövőben a tudomány, a politika, a média és a kultúra területén dolgozó szakemberek a Duna régió történelmi és napjaink társadalmi, politikai és ökológiai fejleményeit fogják megvitatni; a Duna régió amolyan „agytröszt”-jévé (think tank) fog válni. Az emberek Duna menti kultúra iránti érdeklődését mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy több mint 300 000 látogató érkezett Ulmba és Neu-Ulmba, a dunai országok művészeit és vendégeit bemutató Duna Fesztiválra.

A következő lépés egy stabil szervezetrendszer létrehozása az egyre erősödő Duna menti helyi és regionális együttműködések számára. Ezért 2009. június 11-én, a Budapesten megrendezett Duna menti Városok és Régiók negyedik európai konferenciáján megalapítottuk a Duna menti Városok és Régiók Tanácsát. A Tanács erőteljesebb hangot és nagyobb súlyt ad nekünk az európai intézményekben, és fontos szerepet játszik az integrált európai Duna régió megteremtésében.

Néhány nappal a budapesti konferenciát követően, az Európai Tanács június 19-i találkozásán felkérték az Európai Bizottságot, hogy 2010 végéig dolgozza ki a Duna-stratégiát. E tekintetben óriási a jelentősége annak, hogy 2011 első félévében egy fontos Duna-ország, Magyarország veszi át a soros elnökséget.

A Bizottság Duna-stratégia megalkotására vonatkozó döntése újabb lökést adott nagyravágyó projektünknek: egy közös, politikailag, gazdaságilag és kulturálisan összefüggő, a Fekete-erdőtől a Fekete-tengerig terjedő Duna menti terület, az európai Duna régió megteremtésének.

Kizárólag ezen értékek mentén képzelhető el az európai identitás érvényesítése. Ugyanakkor, ugyan hol máshol lehet a közösen megélt és átélt Európát létrehozni, hol lehet az európai identitást kialakítani, ha nem a Duna mentén?

Lássunk munkához!

Ivo Gönner





The cooperation between our cities and regions generates the new European Danube region

Peter Langer (donau.büro.ulm)

Az ulmi Duna-iroda igazgatója / Director of the Ulm Danube Office

A Duna menti Városok és Régiók Tanácsának szóvivője / Speaker of the Council of the Danube Cities and Regions

“The Danube as sine qua non Europas” – this description of the Hungarian writer Péter Esterházy is not only a historical truth, but it also reflects the current political development: with Rumania and Bulgaria, six Danube countries have joined the EU since 2007, whereby Croatia and Serbia also see their future in the European Community.

This creates a new European axis from the Black Forest to the Black Sea which now unites ten countries, many cities and regions, diverse peoples and cultures: the Danube region as the European development potential of the future, the stream as a symbol for international understanding and cooperation in Europe.

The Danube connects especially cities and regions. The common history, present and future on the Danube is most intensely and immediately experienced in the cities and regions. Think of Ulm with its rich history emerging along the Danube. 300 years ago, thousands of people – the Danube Swabians – headed from here out of sheer misery down the river on the “Ulmer Schachtel” to southern Hungary, to the Banat, to the Batschka, in the hope of finding a new home; and over the centuries they produced fertile landscapes and settled down to live peacefully with other peoples. That is history. Especially in our region, there are many people today who have a personal relationship to the regions and countries along the Danube because of their family background – whether they are Danube Swabians or have other migration backgrounds – and who are now rediscovering their personal Danube history.

The Europe of the future is a Europe of cities and regions. Nothing embodies this principle of European constitutional politics better than the ever-closer cooperation and partnership of our cities and regions along the Danube. For many years, joint projects in culture, science, education, ecology and business have been and are being developed and implemented. There are increasingly more opportunities for encounters among our young people. Partnerships and personal friendships are being established, and firm structures that connect our cities and regions such as our Danube offices are being created. Meanwhile 14 offices of this type from Ulm to the Danube Delta are coordinating projects along the big stream.

This also includes the European Danube Academy. The new scientific and cultural institution for the Danube Region opened the doors of its first Summer Academy on the occasion of the International Danube Festival in Ulm in July 2008. In future, personalities from science, politics, culture and media will discuss and work there on issues evolving from historical and current social, political and ecological developments along the Danube: a “think tank” for the Danube Region. Over 300,000 visitors came to Ulm and Neu-Ulm to attend the Danube festival featuring artists and guests from all Danube countries; this demonstrates the great interest of people in the wonderful diversity of the Danube culture.

The next step is to give the growing local and regional cooperation along the Danube a solid organizational structure. We have therefore founded the Council of the Danube Cities at the 4th European Conference of Danube Cities and Regions on 11 June 2009 in Budapest. It will give us a more powerful voice and weight at the European institutions, and make a concrete contribution for establishing an integrated European Danube region.

A few days after Budapest, on 19 June this year, the European Council instructed the EU Commission to develop a „Danube Strategy“ by the end of 2010. In this context, it is certainly of great importance that Hungary, an important Danube country, will take over the EU presidency in the first half of 2011.

The EU decision to develop a „Danube Strategy“ has spurred on our ambitious project: the creation of a common, politically, economically and culturally linked development area along the Danube, a European Danube region from the Black forest to the Black Sea.

Only rooted in these values is a European identity possible. Having said that, where else can a commonly lived and perceived Europe be created, where else can a European identity develop, if not along the Danube?

Let's get going.

Peter Langer





Bécs és a Duna

az Európai Duna Régió Stratégia felé (EDRS)

Schicker Rudolf (lothar.fischmann@wien.gv.at)

regionális tervezésért és városi közlekedésért és személyszállításért felelős tanácsnok

Amikor a rómaiak időszámításunk előtt 15 táján létrehozták Vindobona táborát, nem sejtették, vajon kétezer évvel később hogyan fog kinézni ez a terület illetve régió. Az ókorban a Duna a Római Birodalom határvidékeként játszott kulcsszerepet; ma a folyó már nem pusztán határjelölő, hanem a Duna régió központi fejlődési tengelye. Bécs pedig Vindobona modern kori letéteményeseként nem pusztán központi helyet foglal el, hanem a Duna régió integrációjának fő mozgatójaként vállal részt az európai partnerségben.



A térség stratégiai fontossága a kibővült Európai Unió keretein belül jelentősen felértékelődött. Európában eddig három transznacionális régió alakult ki: a Mediterrán Partnerség, az Atlanti Ív, valamint az a Északi Dimenzió Együttműködés. A formálódó Duna-stratégia keretében létrejövő Duna régió jóvoltából végül a Középkelet-Európát takaró fehér folt is eltűnhet a térképről.

A Duna a II. világháború után Közép-Európában az összekötő kapocs, később az Európai Uniót a Balkán-félszigettől és a fekete-tengeri térségtől elválasztó határvonal szerepét töltötte be. Az EU 2004-es bővítésével több Duna menti ország csatlakozott az Európai Unióhoz, így a Fekete-tenger is az Európai Unió tengerpartja lett. A Dunával kibővülő fekete-tengeri térség a jövőben központi szerepet fog betölteni az eurázsiai kontinensen a közlekedés terén.

Bécs önkormányzata számára világossá vált, hogy a térség európai reintegrációja érdekében hathatós lépéseket kell tenniük. Tekintettel arra, hogy Bécs városa és tartománya számára mekkora jelentőséggel bír a Duna, és itt a kulturális örökségen és a közös történelmen kívül a közös élettér, környezet és nem utolsósorban a közös közlekedési útvonal fontosságát is hangsúlyozni kell. A bécsi kikötőt Bécs önkormányzata támogatásával a legmodernebb Duna menti trimodális közlekedési csomóponttá fejlesztették, amely megfelel a modern kor intermodális közlekedési kihívásainak, s amely a térség egyik legfontosabb gazdasági tényezőjévé vált.

Bécs a vasfüggöny 20 évvel ezelőtti lebontása után számos Duna menti hálózati együttműködésbe kapcsolódott be, és minden lehetőséget megragadva igyekezett hozzájárulni a térség fejlődéséhez és a Duna-stratégia kialakításához. A város 19 éve a Duna menti országok munkabizottságának (ARGE Donauländer) valamennyi szekciójában részt vesz, az elkövetkező két évben pedig örömmel vállalja a szervezet elnöki tisztének betöltését.

Ausztria fővárosa a „Danube Hanse” projektben és a 2009. június 11-én Budapesten létrejött Duna menti Városok Tanácsában is aktív, elkötelezett szerepet vállalt. A folyó menti városok alkotta két hálózat célja, hogy az európai intézményekben képviselje városaik érdekeit, valamint hogy a közös összefogás révén támogatásokat szerezzen a Duna régió projektjei számára.

Számolva azzal, hogy az Európai Bizottság támogatja a Duna régió fejlődését, közösen jó eséllyel pályázunk arra, hogy Európa egyik legerősebb és legfejlettebb régióját hozzuk létre, mely akár a Rajna-vidékkel is vetekedhet. A cél, hogy Bécs legyen Közép-Európa legfőbb, valamint a „Magistrale for Europe” vasútvonal és a Balti-Adria közlekedési folyosó egyik legfontosabb csomópontja. Támogatunk minden olyan kezdeményezést, amely a Duna-medence fejlődését szolgálja, és nemcsak azért, hogy a keletet és nyugatot összekötő közlekedés fő ütőerévé váljon, hanem hogy megőrizzük egészséges élővilágát és virágzó gazdasági térséget hozzunk létre.





Vienna and the Danube



On the way to a EU Danube Region Strategy (EDRS)

Dipl.-Ing. Rudolf Schicker (lothar.fischmann@wien.gv.at)

Executive City Councillor for Regional Planning, Traffic and Transport of the City of Vienna

When the Romans built the fort of Vindobona around 15 B.C. they could not imagine how this place and its region would look like 2000 years later. In ancient times the Danube played a crucial role as border region of the Roman Empire. Today the river is not a border any longer, it is the central development axis of the the Danube Region. And Vienna, the modern and vital successor of Vindobona is not only a central point but also a “driver” towards the integration of the Danube Region in the European project.

The strategic importance of the region is increasing in the context of the enlarged European Union. Three transnational regions are currently established in Europe: the “Mediterranean Conference”, the “Atlantic Arc” and the “Northern Dimension”. With the creation of a Danube region by the proposed Danube Strategy the “white spot” in Eastern Central Europe will disappear from our maps.

After World the Danube has been an important link in Central Europe as well as the border between EU and the Balkans and Black Sea Region. With the 2004 EU enlargement, a number of the Danube countries became members of the European Union and the Black Sea became a coastal area of the Union. Together with the Danube the Black Sea Area will represent in the future the central “disc” of transportation in the Euro-Asian Continent.

For Vienna’s responsible authorities it was obvious, that strong action must be taken to re-integrate the area to Europe. Thus, because of the importance of the Danube for the Province and City of Vienna: the cultural heritage and common history is as well to be mentioned as the importance of the common living space, environmental space and last but not least the transportation area. The Port of Vienna was turned with support of the City of Vienna to the most modern tri-modal terminal alongside the Danube to face the challenge of modern intermodal transport. And the Port of Vienna developed to an important economic factor in the region.

After the fall of the Iron Curtain 20 years ago Vienna has been engaged in various networks alongside the Danube, to provide its most possible support for the development of the Area and the Danube Strategy. Vienna participates in all gremials in the “Working Community of the Danube Regions” (ARGE Donauländer) since 19 years. For the next two years Vienna is willing to take its presidency.

As the Austrian Capital Vienna is involved: the “Danube Hanse” and the “Council of the Danube Cities”, founded in Budapest on June 11, 2009 where Vienna took responsibility for further action. The main goal of these two networks of cities is to represent their interests to European institutions and to cooperate in gaining funds for specific projects in the Danube Area.



As the European Commission is supporting the development in the Danube region, together we have the great opportunity to make it one of the strongest and wealthiest regions in Europe comparable with the Rhine Region. Vienna is going to be THE hub in Central Europe as a very important knot on the ‘Magistrale for Europe’ and the future Baltic Sea-Adriatic Corridor. We will support all activities strengthening de Danube Basin not only as the main East-West transportation ‘aorta’ but also the ecological system and as a booming economic region.





A Duna, Szlovákia európai kapcsolata

*Tuba Lajos (tuba@foruminst.sk)
igazgató, Déli régió Regionális Fejlesztési Ügynökség, Somorja*

Szlovákia azon országok közé tartozik, amelyet a Duna csak periférikusan érint, ennek ellenére életében a folyó fontos szerepet játszik. Az elmúlt évszázadok során a térségben élő népek szimbolikus jelentőséget tulajdonítottak a Dévényi-kapunak, ahol a folyó az Alpok térségét elhagyva belép a Kárpát-medencébe, és a mai napig ez a legfontosabb átjáró a gazdasági jólétet és szilárd demokráciát szimbolizáló Nyugat-Európa felé.

A Duna Szlovákia számára elsősorban a kapcsolatot szimbolizálja Európa nyugati és déli térségei felé, politikai, gazdasági és társadalmi szempontból egyaránt. De legalább ennyire fontosak a közvetlen határmenti kapcsolatok, hiszen a folyószinteteljes szlovákiai szakasza egyben magyar határszakasz is. Annak ellenére, hogy ezt közel két évtizedes súlyos nemzetközi konfliktust jelentő vízlépcsővíta terheli, a közös szakasz elsősorban a két parton élők kapcsolatáról szól. A schengeni határ bevezetése óta a térségben élők fő témája, hogy az előző évszázadokhoz hasonlóan miként tudják egymást erősítve javítani életkörülményeiket. Ebbe beletartozik az átkelési lehetőségek és a gazdasági kapcsolatok bővítése éppen úgy, mint a megbékélés közvetítése a szlovák és a magyar nemzet között. Végezetül a Duna különlegessége, hogy bár csak egy rövid szakaszon folyik kizárólag Szlovákia területén, itt található Pozsony, az ország fővárosa, amely napjainkra Európa dinamikusan növekvő nagyvárosává válva a közép-kelet-európai felzárkózás egyik jó példájává nőtte ki magát.

Szlovákia napjainkra, többek között az Európai Unió elvárásainak eleget téve azon országok közé tartozik, amelyek igyekeznek védeni a folyó természeti értékeit, csökkenteni a szennyezettségét, kihasználni gazdasági adottságait, hozzájárulva ahhoz, hogy a Duna mente a kontinens egyik legfontosabb gazdasági és társadalmi folyosója maradjon.





Danube, Slovakia's link to Europe



Lajos Tuba (*tuba@foruminst.sk*)
 director, Regionálna Rozvojová Agentúra Šamorín

Slovakia is one of those countries where the Danube is of peripheral location, nevertheless, the river has important role in the life of the country. In the past centuries people living in this region attributed symbolic role to Dévény gate, – where the Danube leaves the Alpine area and enters the Carpathian basin – this is a passage towards Western Europe, the land of economic prosperity and stable democracy.

For Slovakia the Danube represents the political, economic as well as social link to the western and southern parts of Europe. The direct cross-border relations are at least as important, because almost the whole Slovakian section of the Danube is the borderline between Slovakia and Hungary. The common river section is burdened by the disputes over the barrage grown into serious international conflict. However, this common river section is first of all the scene of cross border relations of people living on both sides. Since the establishment of the Schengen border these relations have become even stronger, and the main concern of the local population is how they can cooperate – like during the previous centuries – for the mutual benefit of the improvement of their living conditions. These cooperative efforts include the establishment of transit facilities, enhancement of economic relations and well as the mediation of conciliation between the Slovakia and Hungary. Finally, a special significance of the Danube is that the very short section of the river running in the territory of Slovakia only is where Bratislava (Pozsony), the capital of Slovakia is located. This city is a dynamically growing European city, a positive example of the catching up process in Eastern Central Europe.

By now Slovakia has met the expectations set by the European Union, puts every effort to protect the natural values of the river, combat water pollution, enhance to economic potentials, and thus contributes to promote the Danube area as a highly important economic and social corridor of Europe.



©Bánszki Judit





Folyó vagy csatorna – A Duna jelentősége Horvátországban, térségi áttekintés

Kozul, Nadia (regija@obz.hr)

projektmenedzser, Szlavón-Baranyai Területfejlesztési Ügynökség

A horvát szerepvállalást a Dunával kapcsolatos, európai uniós és azon kívüli kezdeményezések alapján lehet meghatározni.

Horvátország legmarkánsabb érdeke a Duna fő hajózási folyosóvá fejlesztéséhez és a meglévő hajózási akadályok megszüntetéséhez fűződik. Érthető ez a cél, hiszen a dunai áruszállítás vukovári kikötőn keresztül átmenő – dél-szláv háború előtti – volumene és jelentősége az utóbbi időben jelentősen csökkent. A horvát kormány ezért aktív szerepet vállalt a Duna Bizottság munkájában, és közreműködött a „Közös nyilatkozat a dunai vízgyűjtőterület belföldi hajózásáról és környezeti fenntarthatóságáról” dokumentum kidolgozásában, részt vett továbbá számos egyéb, a VII. sz. Folyosóval kapcsolatos tevékenységben.

Ugyanakkor egyes regionális és helyi kezdeményezések attól tartanak, hogy ilyesfajta hagyományos, a nemzeti kormányok által kidolgozott EU-finanszírozású vízépítési projektek a Dunát élő folyóból hajózási csatornává alakítanák. Úgy gondolják, hogy a Dunához kapcsolódó fejlesztéseknek a hajózási célkitűzések mellett egyéb szempontokat is szem előtt kellene tartaniuk, például energiatermelési, (NASDAQ:ERII), környezetvédelmi és kulturális szempontokat.

Horvátországban egy, a hajózás lehetőségének megteremtését célzó nemzeti projekt – a Duna-Száva csatorna – rendkívül sok vitát kavart. Kisebb léptékben ugyan, de ez a projekt jól mutatja a Duna fejlesztésének komplex voltát. A folyami hajózás fejlesztésére vonatkozó stratégia a 2008 és 2018 közötti időszakra a horvát közlekedésfejlesztési stratégia részét képezi. A stratégia (a belvízi hajózás fejlesztésén túl) célul tűzte ki a híres Duna-Száva vízi út megépítését, mely Horvátország egyik legnagyobb és legdrágább projektje lesz, több mint 600 millió euró beruházással. Bár a projektet stratégiai jelentőségű projektként tartják számon, környezetvédelmi és természetvédelmi csoportok és szervezetek azon a véleményen vannak, hogy a projekt közvetlenül veszélyeztetné a régió erdőit és folyóit, különösen a „Kopacki rit” (Kopácsi-rét) Nemzeti Parkot, mely Európa egyik legnagyobb lápvídeke és egyben a Duna egyik legnagyobb természetes ívőhelye az édesvízi halak számára. A heves vita még napjainkban is tart.

A dunai menti térség fejlesztésének széleskörű elfogadottságához vezető út fontos lépése a horvátországi érintettek bevonása számos, a dunai fejlesztéshez közvetlenül kapcsolódó nemzetközi és határon átnyúló kezdeményezésbe, mint Duna – Dráva – Száva Euroregió; Európai Területi együttműködésből finanszírozott Duna régiók, árvízkezelés és Datourway projektek; ARGE „Duna menti országok munkabizottsága stb.

Az Európai Duna Régió Stratégia (EDRS) célkitűzéseit jól tükrözik e regionális kezdeményezések célkitűzései is, melyek tovább növelik a Dunához kapcsolódó kezdeményezések jelentőségét. Kielégíti továbbá azt az igényt, hogy irányt mutasson a Duna-medence nemzeti szintű átfogó és fenntartható fejlesztéséhez. Ennek eredményeképp megteremthető az összhang a nemzeti stratégiai célok és a regionális fejlesztési elképzelések között, szolgálva ezzel a Duna és a partján élő lakosok érdekeit.





*Nadia Kozul (regija@obz.hr)
project manager Regional Development Agency of Slavonia and Baranja*



A River or a Canal – Importance of the Danube in Croatia, A regional overview

When it comes to the Danube-related initiatives, both coming from within and outside of the EU, Croatian involvement can be defined based on the level of governance from which the initiative is coming.

At the national level the predominant interest is to develop the Danube as the major shipping corridor and to remove the navigation “bottlenecks”. This is understandable in the light of the volume and importance of the cargo that had been transported by the Danube and through the port of Vukovar prior to the war in former Yugoslavia, which has significantly diminished since then. In this sense the Croatian government

has been actively involved in the work of the Danube Commission, and it has been involved in the conclusion of the “Joint Statement on Inland Navigation and Environmental Sustainability in the Danube River Basin” as well as in all other activities relating to the Corridor VII.



On the other side, the regional and local initiatives feel that such old-fashioned river engineering projects put forward by national governments and supported by the European Union could transform the Danube from the living river into the shipping canal. They feel that the Danube based development, which, of course, should involve shipping as one of the development aspects, should also take into consideration energy recovery (NASDAQ:ERII) as well as environmental and cultural aspects.

Within Croatia itself, another nationally backed project related to the shipping opportunities – the canal Danube – Sava – has been highly controversial and on a smaller scale it shows all the complexity of the Danube development. The Strategy for development of the river traffic for the period from 2008 to 2018, as a part of the strategic planning of traffic development in Croatia, also envisages, besides the development of inland waterways, construction of the famous water-course Danube-Sava, one of the most expansive and expensive projects in Croatia, worth over 600 mil.. While this project has been considered as a project of strategic importance on one side, many environmental and nature protection groups and organizations feel that this project would directly endanger rivers and forests in the region and especially the national park „Kopački rit“, one of the European largest wetlands and one of the largest spawning grounds for freshwater fish in the whole Danube River. The battle still rages.

One of the ways of introducing a broader view on the Danube area development has been to involve Croatian stakeholders in the number of transnational and cross border initiatives directly relating to the Danube development.

The goals and objectives of the EU Danube Region Strategy (EDRS) are reflected in the goals and objectives of many of these regional initiatives. This makes the Danube initiatives, including the EU Danube Region Strategy (EDRS), even more important, along with their need to, in a sense, provide a direction(s) for the comprehensive and sustainable development activities for the Danube basin at the national levels. In this way it might be able to conciliate the strategic goals set at the national levels and regional development views for the benefit of the Danube and the people living on its shores.





A Duna térség Szerbiában – fejlesztési kihívások és távlatok

Vracanic, Milica (office@almamons.rs)

igazgató, Alma Mons Regionális KKV-fejlesztési Ügynökség, Újvidék

A történelem során a Duna mindig is az egymás közötti kommunikáció, a találkozók, az emberek, az áruk, valamint az információ és a tudás cseréjének helyszíne volt. Már a XIX. században Mihajlo Polit-Desancic, a neves szerb író-politikus is hangsúlyozta a Duna menti nemzetek közös köteléke megerősítésének szükségességét, míg Hantos Elemér, magyar politológus hasonló gondolatokat jegyzett le az 1930-as években. A régió iránti elkötelezettség erős összetartó erő, ezért a régió társadalmi-gazdasági együttműködései mindig is erősek voltak. Az elmúlt öt évben a Duna régió geopolitikai térképe sokat változott azáltal, hogy a régió több országa csatlakozott az Európai Unióhoz. A Szerb Köztársaság azonban nem esett át hasonlóan dinamikus integrációs folyamaton. Ez többek között azt eredményezte, hogy a Duna fejlődési potenciálját csak részben sikerült kihasználni. A belvízi közlekedés nem kielégítően fejlett és nem tagozódott be eléggé a Duna régió hajózási rendszerébe, a közlekedési infrastruktúra (a kikötők és a javító létesítmények hálózata, illetve a szárazföldi kapcsolat) még gyerekcipőben jár, a nemzeti hajóflotta elavult. A rendkívül alulfejlett dunai turisztikai és közlekedési infrastruktúra komoly akadályát jelenti a Dunához kapcsolódó idegenforgalom fejlesztésének és a folyó menti térség gazdasági fejlődésének.

A 2000 utáni időszakban tapasztalt gazdasági fellendülés, valamint Szerbiának a Balkán-térségben, Délkelet-Európában és a Duna régióban betöltött szerepének visszaállítására irányuló igény szintén felerősítették a nemzeti és regionális szintű fejlesztési tervezési folyamatot. Elkészült a Szerb Köztársaság 2009-2013-2020-as időszakra vonatkozó Területfejlesztési Stratégiája és folyamatban van a regionális, helyi szintű stratégiai területrendezési dokumentumok kidolgozása. Továbbá egyes szakágazati stratégiai és tervezési dokumentumok is elfogadásra kerültek, melyek közvetlenül határozzák meg a szerbiai Duna régió fejlesztési kereteit és távlatait.

Mivel a Duna a legjelentősebb szerbiai vízi hajózási útvonal, a stratégiai dokumentumok hangsúlyozzák a dunai hajózási fejlesztése iránti elkötelezettséget. Ezzel összhangban olyan projektek élveznek elsőbbséget, amelyek a szerb hajózható vízi úthálózat újjáéledését és rendszeres karbantartását biztosítják, egyedi hajózási információs rendszereket építenek ki, valamint intermodális terminállal és jó szárazföldi közlekedési kapcsolattal rendelkező, nagy logisztikai központok kialakítására alkalmas kikötői hálózatot fejlesztenek. A környezetvédelemmel kapcsolatos programok alapelveit be kell építeni a szakpolitikákba és a fejlesztési programoknak biztosítaniuk kell, hogy a Duna potenciáljának kiaknázása a fenntartható fejlődés elvének szem előtt tartásával történjen. Ehhez kapcsolódva, a Duna menti települések önkormányzati infrastruktúrájának építése, illetve átépítése a legújabb környezetvédelmi elvárásoknak megfelelően történnek.

A Duna mint idegenforgalmi fejlődési potenciál felértékelődése, azaz a folyóparti térség turisztikai helyszíneinek meghatározása, védelme és fejlesztése tetten érhető egy sor dokumentumban, melyet a Szerb Turizmusfejlesztési Stratégia megjelenését követően dolgoztak ki. Az e dokumentumokban lefektetett fejlesztési programok szintén fontos prioritások a Szerb Területfejlesztési Stratégiában, amely a Dunát fő turisztikai desztinációként határozta meg folyami hajózási szempontból. A szerbiai Duna térség alsó és felső folyásán a turisztikai desztináció fejlesztési lehetőségei között kiemelkedik a dunai kikötőhálózat megteremtése. A fenti programok lehetőséget adnak a természeti és kulturális értékek védelme érdekében a régióközi kapcsolatok szélesítésére, továbbá a környezet használatának és védelmének fejlesztésére.

Bár Szerbia az elmúlt időszakban még az európai integráció határmezsgyéjén helyezkedett el, aktív szerepet vállalt a Duna-országok szorosabb együttműködését előmozdító intézmények és kezdeményezések munkájában. A Duna menti országok elkötelezettsége az Európai Duna Régió Stratégia (EDRS) megalkotása iránt nagy előrelépést jelent egy olyan közös eszköz megteremtése felé, amely a Duna régió kohéziójának és integrációjának további erősödését hivatott szolgálni. Várakozások szerint a stratégia hozzájárul Szerbia erőfeszítéseivel, hogy a területére eső 588 kilométeres Duna-szakaszt olyan szintre fejlessze fel, mely minden hajó számára biztonságos hajózást biztosít, hozzájárul továbbá a Duna fejlődési potenciáljának jobb kihasználásához, mely a lakosságnak és a térségnek fenntartható gazdasági fejlődést biztosít.



©Draguljub Zamurovic www.serbie-photo.com





*Milica Vracaric (office@almamons.rs)
director Alma Mons SME Development Agency, Novi Sad*



The Danube region in Serbia – Development challenges and perspectives

Throughout the history, the Danube region has been the place of lively communication, meetings, and exchange of people, goods, information, and knowledge. In the 19th century already, Mihajlo Polit-Desancic, a prominent Serbian writer and politician, emphasized the necessity of strengthening of bonds among nations that were connected by the Danube, while Elemér Hantos, a Hungarian politicologist recorded similar thoughts during the 1930's. The affiliation to this region is a strong cohesion element. Therefore, the social-economic co-operation processes have always been intensive in the region. Within the last five years, the geo-political map of the Danube region has changed significantly with the accession of a group of countries of the region into the European Union. However, the Republic of Serbia has not had the same dynamics of integration processes. This has resulted, inter alia, with the fact that the development potentials of the Danube have been used only partially. The inland water transport is poorly developed and insufficiently firmly integrated in the Danube region navigation system, whereas the transport infrastructure is in its initial development stages (network of ports and docking facilities and connection with the hinterland) and national river fleet is outdated. A highly modest touristic and transport infrastructure on the Danube used to be a significant obstacle in the development of tourism connected with the Danube and overall economic valorisation of the area along the river banks.

The process of economic recovery and the need for re-affirmation of the role of Serbia at the Balkans, in the south-east Europe and the Danube region in the period that followed after the year 2000, have also intensified the development programming processes at the national and regional levels. The Spatial Development Strategy of the Republic of Serbia 2009–2013–2020 has been prepared while the enactment of strategic spatial-planning documents at the regional, namely local levels is in progress, or it has been initiated. In addition to that, certain sectoral strategies and planning documents have been passed that define directly the development framework and perspectives for the Danube region in Serbia.

Strategic documents set forth the commitment to the development of navigation corridor of the Danube as the most significant water transport artery and, in accordance with that, the priority has been attributed to projects that will provide the renewal and regular maintenance of the network of navigation routes in Serbia, setting up of a unique information system of management in navigation and the development of network of ports with inter-modular terminals and good transport connections with the hinterland capable of becoming large logistics centres. The implementation of the principle that programmes directed towards environmental protection are to be incorporated in sectoral policies and development programmes shall ensure the use of the Danube's potentials based on the principles of sustainable development. With respect to that, it is planned to build, namely reconstruct the municipal infrastructure of settlements along the Danube in accordance with the latest environmental requirements.

The need to valorise the Danube as the potential for development of tourism, i.e. defining, protection and development of touristic sites within the bank area is reflected in the set of documents that have been developed after the enactment of the Development Strategy in Tourism of Serbia. The development programmes referred to in those documents are also designated as priorities by the Spatial Development Strategy of Serbia, which defines the Danube as the priority touristic destination in terms of equipping for navigation and nautical tourism. Those are the development programmes for touristic destinations of the Upper and Lower Danube Region, development of the network of marinas on the Danube etc. Those programmes open up the possibilities for widening of inter-regional connections in the field of protection of natural and culture sites and improvement of use and protection of the environment.

Although it used to be on the edge of European integration within the previous period, Serbia has participated actively in the work of institutions and initiatives aimed at enhancing of co-operation in the Danube region. The commitment of the Danube countries to get included in the development of the EU Danube Region Strategy (EDRS) is a step forward in formulating of a joint instrument that will trace the path towards further strengthening of cohesion and integration of the Danube region. The expectations are that this Strategy will support Serbia in its efforts to develop all 588 km of the Danube course flowing through its territory up to the level that will ensure safe navigation for all vessels and enable Serbia to use the Danube potentials in the way that will provide sustainable economic prosperity to its residents and the Danube region on the whole.



A Duna menti országok stratégiai céljai – Bulgária

Dr. Spiridonova, Julia (sp.julia@ncrdnp.bg)
Nemzeti Regionális Fejlesztési Központ

Az Európai Unió leghosszabb folyójából – a Dunából – több mint 400 kilométernyi szakasz nagy jelentőséggel bír Bulgária gazdasági, városi, kulturális és történelmi fejlődésében.

Jelenleg azonban a folyó szerény szerepet játszik az ország gazdasági életében. A Duna még csupán határfolyó szerepet tölt be, egyelőre nem jelenti az európai térségbe való beilleszkedés, a nemzeti és regionális fejlődés hatékony eszközét. A hatalmas tartalékokat (az öntözéses mezőgazdaság fejlesztését, az olcsó vízi szállításon alapuló ipar fejlesztését, a hajózást, a folyóhoz kötődő tevékenységeket, a szezonális szabadidős tevékenységeket és a kulturális turizmust) még nem használjuk ki megfelelően. Ezek a lehetőségek eltérő mértékben ugyan, de megjelennek az egyes regionális és helyi stratégiákban és tervekben, de a gyakorlati életbe való átültetésük távolról sem kielégítő. Az Európai Duna Régió Stratégia (EDRS) kialakítása talán megadja a szükséges lökést Bulgáriának ahhoz, hogy foglalkozzon a Dunához kapcsolódó kérdésekkel, és egy átfogó nemzeti jövőképet és stratégiát dolgozzon ki a Duna régió integrált fejlesztési és területrendezési tervezéséhez.

A Duna fejlődési potenciáljának kihasználásához kapcsolódó koncepció az alábbiakat¹ tartalmazza:

- A Duna a bolgár szakaszon ténylegesen a VII. számú európai közlekedési folyosó részeként kell, hogy működjön. Ez azt jelenti, hogy olyan intézkedéseket kell hozni, melyek a dunai folyami hajózási viszonyok fenntartására, a hajózás fejlesztésére, így a folyami kikötők és kikötői térség fejlesztésére irányulnak.
- A Duna menti közlekedési hálózatot a Duna régió román oldalának közlekedési infrastruktúrájával összhangban kell fejleszteni. A kompátkelők fejlesztését a 2. sz. Duna-híd, valamint a jövőben a 3. és 4. sz. Duna-hídon az utak, vasútvonalak, belvízi utak, valamint a logisztikai és kikötői létesítmények megfelelő fejlesztésével együtt kell megvalósítani.
- A bolgár vízépítési létesítményekre vonatkozó tanulmányokat naprakész állapotba kell hozni a román féllel tanácskozva, remélve, hogy megvizsgálják a folyóhoz és a vízgyűjtő területhez kapcsolódó környezetvédelmi problémák komplexitását is.
- A Duna adottságainak kihasználása szükséges a dunai térség újjáéledéséhez, a Duna menti települések, önkormányzatok kedvezőtlen gazdasági, demográfiai és térrendezési folyamatainak megfordítása érdekében.
- A rendkívül gazdag kulturális örökséghez való jobb hozzáférés bemutatása szükséges és annak feltárása, hogy ez hogyan illeszkedik egy határozott európai tartalommal és jelentőséggel bíró integrált kulturális folyosóba történő beillesztés során.
- A Dunára, illetve a Duna-parti tájra és a történelmi környezetre építve saját jellemzőkkel és saját turizmus marketinggel rendelkező integrált turisztikai térség megteremtése szükséges. A kulturális és történelmi örökség megőrzéséhez és bemutatásához kapcsolódóan a turisztika kezdeményező és pénzügyi támogatói szerepet tölthet be.
- A Duna menti települések fejlesztése szerves egységben kell, hogy történjen a folyóval. A városrendezési tervekben fontos meghatározni olyan intézkedéseket, melyek a folyópart nem megfelelő tevékenységektől való megszabadítását, valamint lenyűgöző part-menti sziluettjének kialakítását célozzák.
- A folyó vízének és bio-diverzitásának védelme szükséges.
- Határon átnyúló együttműködések előmozdítása szükséges a dunai vízgyűjtő területén fekvő országokkal.

Az Európai Duna Régió Stratégia (EDRS), melynek legfőbb prioritása a közlekedéshez, környezethez és gazdasághoz kötődik, lehetőséget kínál a Duna vízgyűjtő-területének fejlesztésére és különösen a bolgár Duna térség stabilizálására.

¹ Ezek a javaslatok a nemzeti "A Duna-parti térség – A Duna mint transzeurópai, városi, környezeti és kulturális folyosó" nemzeti kampányra épülnek, melyet a Bolgár Építésszek Egyesülete kezdeményezett, Építés Újság, 6/2008, ISSN 0324-1254





Strategic objectives of the countries alongside the Danube Bulgaria



Dr Julia Spiridonova (sp.julia@ncrdnp.bg)
National Centre for Regional Development

More than 400 km of the longest river in the EU – the River Danube – are an important factor for the economic, urban, cultural and historical development of Bulgaria.

Currently, however, the role of the river is underestimated in the economic life of the country. The River Danube is still acting as a frontier of Bulgaria rather than as a factor for effective integration in the European space and for national and regional development. The huge potentials for intensification of agriculture through irrigation, for development of industries linked to cheap water-borne transport, navigation, river-port activities, seasonal recreation, and cultural tourism are not adequately tapped. These opportunities are present at varying degree in the individual regional and local strategies and plans, however their implementation is far from satisfactory. The development of a EU Danube Region Strategy (EDRS) might turn out to be the needed trigger for Bulgaria to address the issues related to the River Danube and to work out a comprehensive national vision and strategy for integrated development and spatial planning of the Danube Region.

The conception for utilization of Danube-related development potentials comprises the following¹:

- The River Danube should begin to function in real terms (within the Bulgarian section) as European Corridor No. 7. That means undertaking of measures for maintaining the navigation properties of the river, for development of navigation and respectively for development of the river ports and port areas.
- The overall transport network along the Danube river banks and the Danube Region should develop in integration with the transport infrastructure on Romanian territory. The construction of the ferry facilities of Danube Bridge 2, and in the future also of Danube Bridges 3 and 4, should be accompanied by adequate development of the roads, railway lines, inland waterways, logistic and services port infrastructure.
- Updating of the studies related to construction of hydro-engineering facilities in the Bulgarian section, in consultation with the Romanian party, aiming at their alignment to and due consideration of the entire complexity of the environmental problems of the river and the river basin.
- Use of the River Danube as a factor for revival of the Danube riverside areas, for overcoming of any negative trends in the economy, demography and spatial development of the Danube settlements, municipalities and districts.
- Large-scale display of and improved public access to the extremely rich cultural heritage and identification as to how it would fit the best in an integrated cultural corridor with clearly expressed European content and significance.
- Establishment of an integral tourism area with its own specifics and tourism marketing of the River Danube and the Danube coastline based on the specific landscape and the historical milieu. Tourism should play the role of an incentive and a financial tool for conservation and exhibition of the cultural and historical heritage.
- Development of the Danube settlements in organic unity with the river. It is necessary to lay down in the urban plans specific measures for emancipation of the coastline from inappropriate activities, construction of typical but impressive coastline ensembles and silhouettes when viewed from the river.
- Protection of the river water and its bio-diversity.
- Development of trans-border co-operation with the countries from the Danube basin.

The EU Danube Region Strategy (EDRS), whose major priorities will be related to transport, environment and economics, provides opportunities for development of the Danube basin in general and for stabilization of the Bulgarian Danube region in particular.

¹ These proposals are based on the national campaign “The Danube coastline area – The River Danube as trans-European, urban, environmental and cultural corridor”, launched by the Union of Architects in Bulgaria” in 2008, Architecture Magazine, Vol. 6/2008, ISSN 0324-1254





A Duna – fejlesztési folyosó a határok nélküli Európában

Gherca, Theofil (theofil.gherca@mdlpl.ro)

Területfejlesztési és Lakástügyi Minisztérium Területi Együttműködési Igazgatóság, főosztályvezető

A Duna rendkívül fontos területi tényező Európában, hiszen ez a világ második legnagyobb vízgyűjtője, Európa leghosszabb folyója (2 857 km), amely 87%-ban hajózható, így az EU egyik legfontosabb belvízi hajózási útja is. 10 országon folyik keresztül, a hidrológiai vízgyűjtője pedig összesen 18 országot érint, 1 millió km² területen, 81 millió lakossal.

Eddig a Dunát rendszerint szakpolitikai (közlekedés, környezet, idegenforgalom stb.) illetve nemzeti (az egyes nemzetek szükségleteinek és érdekeinek megfelelő) megközelítésben kezelték. A Duna mint földrajzi elem jelentősen hozzájárul a folyó menti országok közötti határok meghatározásához és megtartásához, mely negatív hatással lehet az integrált vízgyűjtő-gazdálkodás tervezésére és fejlesztésére.



Megfigyelhető, hogy a Dunához erős európai identitás kapcsolódik, amit eddig még nem ismert fel az európai politika. Ez két fő okra vezethető vissza: elsősorban, a Duna olyan közös tényezőt jelent, mely eltérő történelmi és érdekű országokat tömörít a nyugati országoktól az új tagországokon át a társult államokig, és így már több esetben is konfliktusok forrásává vált.

Másodsorban, az EU eddig nem rendelkezett a szükséges politikai eszközökkel ahhoz, hogy javaslatokat tegyen a Duna térség problémáinak leküzdéséhez szükséges megoldásokra. Ugyanakkor a 2007-ben elfogadott Területfejlesztési Menetrend (Agenda) hangsúlyozta a területi dimenzió fontosságát az európai közösségi politikák és programok során. A kohéziós politika és a makrorégiós stratégia új fejleményei eredményeképp az EU már integrált és nemzetek feletti megközelítést alkalmazhat a Duna régióban.

Romániában a Duna régió problémái többnyire környezetvédelmi kérdésekkel, infrastrukturális hálózattal, gazdasági versenyképességgel és a népesség csökkenésével kapcsolatosak. Bár e problémák egy része nemzeti szintű válaszokat kíván, a Duna régió kihívásai és lehetőségei jobban kezelhetők egy Európai Duna Régió Stratégia (EDRS) segítségével, mely lehetővé teszi a Duna országok és érintett szereplők közös jövőképeinek meghatározását.

E tekintetben fontos megjegyezni, hogy az 1856-ban, a Párizsi Kongresszust követően létrehozott Duna Bizottság volt az egyik első valódi európai intézmény. A romániai Sulina kikötővárosban székelő bizottság elsőként hozott létre olyan nemzetközi rendszert, mely a zavartalan dunai hajózást volt hivatott biztosítani. A régiót érintő nagyobb jelentőségű projekteket csak nemzetközi együttműködéssel lehet előkészíteni és megvalósítani. Példa erre a Vaskapu vízi erőmű megépítése.

Az EU stratégia Duna régióra vonatkozó célkitűzései egyrészt európai (kohéziós, mezőgazdasági, közlekedési, fenntartható fejlődés), másrészt nemzeti politikák segítségével valósulnak meg. Kétségtelenül szükség van egy európai szintű sajátos pénzügyi eszköz megteremtésére is, mely a stratégia megvalósítását szolgálja. Egy európai nemzetek feletti stratégia, mely a Dunát fejlesztési folyosóként kezeli a határok nélküli Európában, megoldást kínálhat a térség fejlődési potenciáljának jobb kihasználásához.





Danube – a development corridor within a Europe without barriers



Theofil Gherca (theofil.gherca@mdlpl.ro)

Head of Unit, General Directorate for Territorial Development Ministry of Regional Development and Housing

Within the European context the Danube is an important territorial element, because is the second international river basin in the world, the longest river from Europe (2.857 Km), is navigable in 87% being one of the major EU inland waterway, it passes trough 10 countries, and it's hydro geographical basin includes territories from 18 countries and has a surface of 1 million Km² and 81 mil inhabitants.

Until now Danube had been generally treated within a sectoral approach (transport, environment, tourism etc) or national (with different interests accordingly with national needs and interest). Furthermore Danube, as a geographical element, has a significant contribution in shaping and maintaining of the borders between riparian countries with a negative impact on integrated basin development.

As one may observe Danube has a strong European identity, but was never approached in a corresponding European policy. We can identify two main reasons of this situation. First of all Danube is the common element that integrates states with different history and interests from the western countries to new EU member states and associated countries and several times Danube represented a conflict reason.

Second, the EU didn't have the policy tools to propose appropriate solutions to solve the problems of the Danubian region. Meanwhile the European Territorial Agenda, approved in 2007, underlined the importance of the territorial dimension in the European and national policies and programmes. Within the context of the new developments of the cohesion policy, as the territorial cohesion concept and macroregion strategies, EU will be able to approach the Danubian region in an integrated and transnational manner.

The challenges of the Danubian region in Romania are mainly related to the environmental issues, infrastructure networks, economic competitiveness, and the population decline. Even if at the national level must be solved a part of these problems, the challenges and opportunities of the Danubian region will better addressed in an European strategy that will enable a unitary vision shared by all the Danubian national states and stakeholders.

In this respect is important to mention that that one of first European institution was the Danube Commission, created following the Paris Conferences of 1856 with the headquarters in Sulina (Romania), which established for the first time an international regime to safeguard free navigation on the Danube. Important projects in the regions must be developed and implemented only by the international cooperation, as was the construction of the Iron Gate Hydro Power Plant and must be led the management of the Danube Delta.



The objectives of the EU strategy for the Danubian should be implemented by the mean of both European (cohesion, agricultural, transports, sustainable development) and national policies. There is a clear need to have at the European level a special financial instrument to support the implementation of the Strategy.

A European transnational strategy dedicated to Danube seen as a development corridor within a Europe without barriers can represent a solution to increase the value of the whole development potential of this area.





Az integrált vízgazdálkodás fontossága a Duna vízgyűjtőjén



*Dr. Ijjas István (ijjas@vit.bme.hu)
a Magyar Hidrológiai Társaság elnöke és a Budapesti Műszaki
és Gazdaságtudományi Egyetem Vízépítési és Vízgazdálkodási
Tanszékének professzor emeritusa*

A vizek összegyülekezési folyamata összegyűjti a vízgyűjtőkön minden olyan emberi tevékenységnek a hatását, ami jelentős befolyást gyakorolhat a vizek minőségére vagy mennyiségére. Ezért a társadalom vízzel kapcsolatos igényeinek kielégítését, a vízkészleteknek a fenntartható fejlődés kritériumainak megfelelő mennyiségi és minőségi védelmét csak az emberi tevékenységeket meghatározó különböző politikák, stratégiák és fejlesztési tervek egyidejű figyelembe vételével lehet megoldani. Az integrált vízgazdálkodás igénye nem valamiféle sajátos európai adottság, hanem az egész világ közös problémája. Ezért a világ nagyon sok országa, intézménye, kormányközi és nem-kormányközi nemzetközi szervezete foglalkozik az integrált vízgazdálkodás tervezésének és megvalósításának különböző jelentős kérdéseivel.

Európának jelentős szerepe volt és van az integrált, fenntartható vízgazdálkodás fejlesztésében, ugyanakkor a környezeti, gazdasági és társadalmi célkitűzések kielégítését biztosító, teljes mértékben integrált vízgazdálkodáshoz és vízgazdálkodási tervezéshez az Egyesült Államok egyes államaiban készített integrált vízgyűjtő-gazdálkodási tervek, és az OECD, a GWP és a Világbank kézikönyvei is sok jó ötletet és módszert tartalmaznak.

A vízgyűjtő-gazdálkodási tervezés sokféle szempont összehangolását kívánja, egyik ilyen szempont a vízpolitika különböző elemei szerinti összhang megteremtése.

Az 1990-es években a szárazföldi és tengerparti vizek védelme, a vizek állapotának javítása és megőrzése volt az Európai Unió vízpolitikájának fő célkitűzése. Ennek az érvényesítéséhez léptették hatályba a Víz Keretirányelvet, amely kötelezővé tette a vízgyűjtő-gazdálkodási tervezést és a vizek jó állapotának biztosítását 2015-ig.

A 2000-es évtized elejének jelentős károkat okozó európai árvizei és aszályai az árvízkezelés- és aszálykezelésre terelték a figyelmet és ezekkel bővült az EU vízpolitikája. Ennek első fontos eredménye a politika új elemeinek érvényesítésére szolgáló eszközök kidolgozása, az árvízkezelésre vonatkozó irányelv érvénybe léptetése, valamint az aszály és vízhiány kezelésére vonatkozó közlemény és munkaprogram nyilvánosságra hozása volt. A vízpolitika további bővülését mutatják az EU éghajlatváltozással kapcsolatos új kezdeményezései és a tengervizek védelmét szolgáló keretirányelv hatályba lépése is.

A Duna vízgyűjtő-gazdálkodási tervének egy rövid fejezete már foglalkozik a Víz Keretirányelv előírásainak megfelelő vízgyűjtő-gazdálkodási tervezés és az árvízkezelés, valamint az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás kapcsolatával. A Tisza vízgyűjtőn osztozó országok megállapodtak abban, hogy a Tisza vízgyűjtőjére – a Duna vízgyűjtő-gazdálkodási tervével összehangolva – kibővített, közös „részvízgyűjtő-gazdálkodási” tervet készítenek. A tervező munkát a Duna Védelme Nemzetközi Bizottság Tisza-csoportja koordinálja. A Tisza készülő vízgyűjtő-gazdálkodási terve a Víz Keretirányelvben előírt vízgyűjtő-gazdálkodási tervet ki fogja egészíteni az EU Árvízkezelési Irányelvében és az EU Vízhiányok és Aszályok Akciótervében megfogalmazott feladatok megoldásával, és ezért „integrált vízgyűjtő-gazdálkodási tervnek” nevezik.

A vízpolitika elemei szerinti összhang kialakításán kívül nagyon fontos a vízgazdálkodással kapcsolatban álló különböző szektorpolitikák összehangolása a vízgyűjtő-gazdálkodási tervezésben. A teljesség igénye nélkül a vízpolitikával harmonizálандó legfontosabb politikák a Duna vízgyűjtőjén az EU közlekedési-, energia-, illetve újrahasznosítható energia-, éghajlatváltozási- és mezőgazdasági politikája. A különböző szektorpolitikák célkitűzéseinek elérése érdekében tervezett emberi beavatkozások jelentős negatív hatást gyakorolhatnak a vizek állapotára. Az EU vízvédelmi politikájának érvényesítésére szolgáló Víz Keretirányelv 4. cikkének 7. bekezdése írja elő az integrálás módját, megszabva azokat a feltételeket, amelyek teljesülése esetén a tervezett beavatkozásokat meg szabad valósítani. A Duna vízgyűjtőjén az EU víz- és közlekedésfejlesztési politikájának összehangolása a kulcskérdés. A konfliktus megoldásának elősegítésére született a hajózásfejlesztés és a vízvédelmi előírások egyeztetését segítő Közös Álláspont (ICPDR 2007).





The extension of the EU water policy and the importance of integration in the Danube catchment area

István Ijjas, PhD (ijjas@vit.bme.hu)

president of the Hungarian Hidrologial Association and professor emeritus at the Department of Water Resources Engineering, Budapest University of Technology and Economy

The water accumulation process includes the effects of human activities significantly influencing water quality or quantity in the river basin areas. Therefore, the national water requirements and the quantitative and qualitative protection of water resources for sustainable development can only be satisfied by the parallel consideration (or integration) of policies, strategies and development plans influencing human activities. The need for integrated water management is not a European characteristic, but a common worldwide problem. Therefore, many countries, institutions, intergovernmental and non-intergovernmental organisations around the world deal with various important issues related to planning and implementing integrated water management.

Europe has always played an important role in the development of integrated, sustainable water management. The integrated water-river basin management plans prepared in various states in the United States of America, as well as handbooks published by the OECD, the GWP and the World Bank contain many good ideas and methods for fully integrated water management and water management planning promoting environmental, economic and social objectives.

The river basin management planning requires integration from various aspects. One of these aspects is the integration according to the various elements of water-policy.

In the 1990's, the main objectives of the EU's water policy were the protection of inland waters and coastal waters, the improvement and conservation of water status. In order to enforce this water policy, the Water Framework Directive was adopted, which made river basin management planning and the achievement of good water status before 2015 obligatory.

The European floods and droughts at the beginning of the first decade of the new millennium caused serious damage and drew attention to the importance of flood and drought risk management; the EU's water policy was extended accordingly. The first important result of this process was the elaboration of instruments for the enforcement of the new elements of water policy, implementation of the framework directive concerning flood risk management and the publication of the communication and the task list concerning the management of droughts and water scarcity. The expansion of water policy is further illustrated by the EU's new initiatives in relation to climate change and the implementation of the framework directive concerning the protection of seawaters.

A short chapter of the Danube river basin management plan already deals with the connection between river basin management planning (as set out in the Water Framework directive) and flood risk management and the adaptation to climate change. The countries sharing the Tisza catchment area agreed to prepare an extended, joint „partial Tisza river basin management” plan that is harmonised with the river basin management plans of the Danube. The planning process is co-ordinated by the Tisza Expert Group of the International Commission for the Protection of the Danube River (ICPDR). The river basin management plan that has been developed is referred to as an „integrated river basin management plan”, since it will complement the river basin management plan set out in the Water Framework directive by addressing the issues defined in the EU's Flood risk management and the Action Plan on Water Scarcity and Droughts.

Besides the integration of various water policy elements, it is important to integrate the various sectoral policies connected to water management in the course of river basin management planning. Just to name a few of the most important policies to be integrated with water policy for the Danube catchment area: the EU's transport, energy, renewable energy, climate change and agriculture. The interventions planned in order to achieve the objectives of sectoral policies might have a significant adverse impact on water status. The method of integration is defined in article (4) paragraph (7) of the Water Framework Objective, defining the conditions for implementing a planned activity. A key factor is the harmonisation of the EU's water and transport development policies in the Danube catchment area. A Common Statement promoting the harmonisation of water protection policies and waterway development was adopted to settle conflicts between these policies.



A Duna vízgyűjtőjének nemzetközi jellege miatt különösen fontosak a Víz Keretirányelvnek a nemzetközi vízgyűjtő-gazdálkodásra és vízgyűjtő-gazdálkodási tervezésre vonatkozó előírásai. Ezek legfontosabb jellemzője az, hogy kötelezővé teszik az EU-tagállamok számára a vízgazdálkodási tevékenységek összehangolását az egész vízgyűjtőn, és törekedniük kell arra, hogy ehhez a nem-EU tagállamok is csatlakozzanak. Ez többek között közös nemzetközi vízgyűjtő-gazdálkodási terv készítésére irányul, ami – figyelembe véve a Duna vízgyűjtőjén osztozó országok közötti, több tekintetben jelentkező különbségeket – nem könnyű feladat.

A Víz Keretirányelv előírásai szerint a tagállamoknak tiszteletben kell tartaniuk, illetve teljesíteniük kell a nemzetközi szerződésben vállalt kötelezettségeiket. A tagállamoknak az előírások szerint szorosan együtt kell működniük a vízgazdálkodásban a közös vízgyűjtőkön, közös vízgyűjtő-gazdálkodási tervet kell készíteniük és koordinálni kell az erre irányuló tevékenységüket. Ha nehezen tudnak megegyezni, kérhetik az Európai Bizottság segítségét.

Az EU vízpolitikájának új elemei és a különböző szektorpolitikák szerinti összehangolás szükségességét és fontosságát mutatja az Ötödik Víz Világ Fórumon, Isztambulban bemutatott Európai Regionális Jelentés, amely szerint a vízgazdálkodás fő kihívásai Európában:

- az éghajlatváltozás és az ahhoz való alkalmazkodás,
- a víz, az energia és az éghajlat kapcsolatainak kezelése,
- a szennyvízkezelés,
- a vízgyűjtő-gazdálkodás és a
- határon átnyúló együttműködés.

A BMGE Vízépítési és Vízgazdálkodási Tanszéke az Európai Duna Régió Stratégia (EDRS) kidolgozását a nemzetközi vízgyűjtők vízgazdálkodása területén szerzett tapasztalataival tudja segíteni. Az egyetem munkatársai évtizedek óta foglalkoznak a vízgyűjtő-fejlesztéssel és a vízgyűjtőkre épülő vízgazdálkodással, a nagy folyók völgyének és különösen a nemzetközi vízgyűjtőknek a vízgazdálkodásával. A Tanszék szakértői számos nagy nemzetközi vízgazdálkodással és a Duna vízgazdálkodásával, valamint a Víz Keretirányelv előírásainak hazai és nemzetközi végrehajtásával foglalkozó projektben vettek részt és volt vezető szerepük ezekben. Az egyik első nagy nemzetközi projekt az előbbiektől, amelynek a tanszék a társkoordinátora volt, az ún. Rajna-Duna projekt, amelynek keretében a Rajna és a Duna vízgyűjtő országai tizenkét egyetemének kutatócsoportjai a Rajna és a Duna vízgazdálkodását hasonlították össze. A tanszék munkatársai tagjai voltak a Víz Keretirányelv végrehajtásával és a vízgyűjtő-gazdálkodási tervezéssel foglalkozó EU szintű, Duna vízgyűjtő szintű és hazai szakértőcsoportoknak. Jelenleg a tanszék szakértői részt vesznek a Szigetköz és a dunai hajózás problémáinak megoldásával foglalkozó nemzetközi Stratégiai Környezeti Vizsgálat (SKV) előkészítésében.

A Magyar Hidrológiai Társaság a vízgazdálkodással foglalkozó minden szak- és tudományterület szakmai-tudományos szövetsége. Több mint 2500 tagjának tapasztalataival és évi több mint kétszáz Budapesten és az ország tizennégy régiójában tartott rendezvényével tud hozzájárulni az Európai Duna Régió Stratégia (EDRS) tervezetének megfogalmazásához és megvitatásához. A Társaság a Víz Keretirányelv és a vízgyűjtő-gazdálkodási tervezés végrehajtásának egyik fontos szakmai-társadalmi támogatója, képviselői tagjai a végrehajtással foglalkozó országos és regionális vízgazdálkodási tanácsoknak.



The Danube river basin is the most international river basin in the world. Therefore, the regulations of the Water Framework Directive concerning the international river basin management and river basin management planning are extremely important. One of the most important characteristics is that it is obligatory for EU Member States to co-ordinate their water management policies across the whole river basin. Furthermore, they have to try to involve non-EU members in the process as well. The activities should aim at the drafting of a joint river basin management plan, including the integration of the above-mentioned aspects. Considering the significant differences between the countries sharing the Danube river basin, this is not an easy task.

According to the Water Framework Directive, Member States have to respect the obligations arising from international agreements. However, the same Directive declares that member states have to co-operate closely in the field of water management in the common river basins, they have to prepare a joint river basin management plan, and they have to co-ordinate their activities. If the countries sharing the river basin cannot find a consensus, they may request that the European Commission facilitate the negotiations.

The European Regional Report presented at the Fifth World Water Forum in Istanbul demonstrated the importance of, and the need for the integration of the new elements of the EU water policy and the various sectoral policies. According to this report the main water management challenges in Europe are as follows:

- climate change and adaptation to it
- management of the connections between water, energy and climate
- waste water management
- water basin management
- cross border co-operation

With its experience in the field of international river basin management, the Department of Hydraulic and Water Resources Engineering of the Budapest University of Technology and Economics can contribute to the drafting of the EU Danube Region Strategy (EDRS). The staff of the department have decades of experience of dealing with river basin development and river basin-based water management as well as with the water management of large river valleys and international river basins. The experts in the department participated in and managed many large international projects dealing with international water management and the water management of the Danube, as well as in projects implementing the Water Framework directive at national and international level. One of the first projects was the so-called Danube-Rhine project, in the framework of which 12 university research groups from the Danube and the Rhine river basins compared the water management of these two areas. The department was one of the co-ordinators of this project. The staff of the department was also involved in the expert groups dealing with the implementation of the Water Framework Directive and river basin management

planning at Community, Danube river basin and National levels. At the time of writing, the experts are involved in the preparation of an international Strategic Environmental Analysis of Szigetköz area and the Danube waterway problems.

The Hungarian Hydrological Society is a professional scientific association of experts in various fields of water management. The Society can contribute to the formulation and discussion of the draft EU Danube Region Strategy (EDRS) with the experience of more than 2500 members and over 200 events organised in Budapest and in 14 regions in Hungary. The Society is a professional-society supporter of the implementation of the Water Framework directive and the river basin management planning; it has representatives who are also members of the regional and national water management councils dealing with the implementation.





A Duna és a Tisza között – a múlt, a mai veszélyek és jövő remények

Dr. Csatóri Bálint (csatbal@rkk.hu)

geográfus, kandidátus,
MTA RKK Alföldi Tudományos Intézete, Kecskemét

A Duna folyó magyarországi szakaszán a festői Dunakanyar hegyei közül lép először igazi Alföldre. Saját maga alakította ki ezt a különleges tájat. Hajdan hordalékkúpjait kerülgetve – az Ős-Duna kavicsstakarójában hallatlanul értékes ivóvízkészletet hátrahagyva – folyt Szeged, a Magyar Alföld legmélyebb pontja felé. Majd a jégkorszak végén meredeken délre fordult, s a szél munkája révén alakult ki a két folyó közötti Kiskunság sajátos, homokbuckákkal is tarkított, igen változatos tája. Geográfusok vallják: a Duna–Tisza köze az alföldi tájrészletek „esszenciája”. A Duna menti Solti-sík tökéletes, asztallap simaságú feltöltött síkság, délen Bácska löszös területe két országban is a legkiválóbb termőföldet biztosítja, míg a középső Homokvidék egykori szikes tavaival, borókás erdősegeivel, füves pusztáival, különleges élővilágával ma a Kiskunsági Nemzeti Park legértékesebb védett területeit is jelentik.

A táj történetét illetően a Duna mondhatni „évezredekig” lényeges választóvonal volt. Az állandó hidakon való átkelés lehetősége csak a harmadik évezred küszöbén nőtt kettőről négyre. A Duna egykor római limesz volt, ahogy még ma is mondják: „Pannónia és Barbarikum” éles történeti határa. A magyarok honfoglalásának pillanatai is a Duna–Tisza közéhez kötődnek, a legendás Pusztaszerhez. A viszonylag néptelen tájra a XIII. században települtek be a nomád kunok, akik kiváltságait egészen a XIX. század végéig megtartották. A térség eredeti, középkori, kisméretű falvakból álló településállományát a XV–XVI. századi török hódoltság felszámolta. Az elüldözött nép a különös jogokkal felruházott és gyorsan növekedő népességű mezővárosokba (Kecskemét, Szeged) költözött, amelyekből a XIX. század közepétől egy sajátos agrár- és – tanyás szórványokból álló – településkultúra virágzott ki. Az egykori nomád, félnomád pásztorkodást felváltotta az egyre veszélyeztető futóhomokot is megkötő szőlő, gyümölcs és kertkultúra, majd erre épülően az élelmiszeripar, kézműipar, az agrárkutató.

A Duna–Tisza köze településeinek és társadalmának jól meghatározható csoportjai (köztükk különösen fontosak a XVII. század során betelepített németek, szlovákok, délszlávok) évszázadokon át gazdasági szempontból és térben is élesen elkülönültek mind a Dunántúltól, mind a Tiszántúltól. Mondhatni sajátos mezoregiót alkottak, három eltérő adottságú agrár-kultúrtáj viszonylag sajátos egységét, mely a XIX. század közepén – elsősorban Petőfi Sándor költésze révén – a lokális, azaz az alföldi, de a magyar nemzeti identitásnak is a bölcsőjévé vált.

A térség már a XX. század első felében fokozatosan elveszti korábbi agrárpiacait. Majd 1950-től, az államszocializmus direkt tervutasításos, erőteljesen iparosító időszakában fokozatosan háttérbe szorul, bár agrárhagyományai révén

még az 1980-as évek elejéig viszonylag fontos marad a mezőgazdaság, és jelentős annak eltartó képessége is. De a szórványtanyák egyéni árutermelő farmmá alakulását fél évszázadig tiltják, ugyanakkor a térség gazdaságába kevésbé szervesülő és később a piacgazdasági áttérésre alkalmatlan iparosítást hajtanak végre.



A XXI. század küszöbén a Duna–Tisza köze minden tekintetben „átmeneti” táj. Természeti környezetét a két évtizede tartó erőteljes szárazodás révén egyre inkább vízhiánnyal küzd. A szociális piacgazdaságba való „átmenet” elmúlt két évtizede sem volt elég a megváltozott tulajdoni szerkezetű mezőgazdaság érdemi megújulásához. Az ipar teljesítménye nemcsak visszaesett, de annak nincs



Between the Danube and the Tisza – the past, the current dangers, and hopes for the future

Bálint Csátári, PhD (csatbal@rkk.hu)

CSc of geographical sciences,

Great Plains Research Institute of the Centre for Regional Studies of the Hungarian Academy of Sciences, Kecskemét

The river Danube – in its Hungarian stretch – enters the Great Plains from the picturesque mountains of the Danube bend. The river created this unique landscape by itself. Long ago, flowing around alluvial cones, the ancient Danube flowed towards Szeged, the lowest point of the Great Hungarian Plain, leaving behind valuable water resources covered with a pebble layer. Later, at the end of the ice age, it took a sharp turn to the South, and in between two rivers, the wind created the characteristic, diverse landscape of Kiskunság dotted with dunes. Geographers believe that the Danube-Tisza köze (Danube-Tisza Interfluve) is the essence of the Great Plains' landscape; the Salt-plain is a perfectly flat alluvial plain at the banks of the Danube, the loess area of Bácska in the South provides soil of excellent quality for two countries, and the Homokvidék in the middle, with its alkaline lakes, juniper forests, grasslands and unique ecosystem represents the most valuable protected area of the Kiskunság National Park.

From the point of view of the landscape's history, the Danube has been an important division line for millennia. The number of permanent bridges only went up from two to four at the beginning of the third millennium. The Roman Limes of the Danube is still referred to as the historical frontier between „Pannonia and the Barbaricum”. The settlement of the Magyars in Hungary is also linked to the Danube Tisza Interfluves, to the legendary village of Pusztaszter. The nomadic Cumans (kunok) migrated into this relatively unpopulated area in the 13th century, and held their privileged status until the end of the 19th century. The area's original medieval system of small settlements was destroyed by the Turkish occupation in the 15th and 16th century. The Cumans moved to rapidly-growing market towns (Kecskemét, Szeged). These towns were granted special rights, and from the middle of the 1880's, a special settlement culture





igazán helyi karaktere, termelési profilja, sőt megfelelő tudásalapja sem. A jelentős – valóságosan is „átmenő” – forgalomnak London és Isztambul között nincsenek igazi externált hatásai, a szolgáltatásokra és a turizmusra sincs jelentős területi-gazdasági befolyással.

Mindezek alapján nagyon fontos lehet tehát a vizsgált területünk szempontjából az a kérdés, hogy az alakuló európai léptékű Duna régió és maga a Duna mint komplex hatású geográfiai tényező, milyen hatással lehet erre a sok tekintetben „átmeneti” jellegű mezorégióra?

Mindenekelőtt talán a legfontosabb szerepe a Duna vízének lehet. A közel 100 település egymillió homokhátsági lakosa gazdasági (különösen mezőgazdasági) tevékenységének jövőbeli vízellátását, a szárazodás által sújtott terület természetközeli környezeti értékeinek, élővilágának a megőrzését is – nagy távlatban – csak a Dunából történő vízpótlás teheti lehetővé.

A Duna közlekedési és gazdasági folyosó szerepének növekedése is jelentős hatással lehet a térségre, amennyiben a jelenlegihez képest kiépülnek az új Duna-hidakhoz kötődő gyorsforgalmi utak. A terület megújuló gazdasága – az új utak és hidak révén – a feltehetően növekedő észak–dél és kelet–nyugat közúti, vasúti, vízi forgalomhoz járulhat hozzá, elsősorban logisztikai, de más szolgáltatás-fejlesztésekkel is.

A térség három kistájának sokszínű és valóban egyedi agrár-táji települési hagyományai és különös kultúrája a Duna mentén nemcsak egy új bio-mezőgazdaságnak, de a kialakítható/kialakítandó zöld (vízi, lovas, természetjáró, horgász, hobbi stb.) vidéki turizmusnak is az egyik leglátogatottabb területe lehet.

A Duna–Tisza között illetően tehát jelenleg a Duna leginkább csak a táj nevében és talán a partján fekvő települések életében van – s ott sem túl erőteljesen – jelen. Egy európai léptékű Duna-stratégia – tudományosan megalapozott tervezés és programozás esetén, s persze megfelelő helyi társadalmi támogatottsággal – talán még a fentebb soroltakon is túlmenő, nagyobb lehetőségeket, felzárkózást és fenntartható fejlődést, sikeresebb jövőt hozhat az itt élők számára. A táj korábbi két nagy történelmi változásához hasonlóra lenne szükség a Duna–Tisza között, s ennek egyértelműen a kiinduló pontja és jelentős erőforrása lehet a Duna, illetve a Duna menti térségi gazdasági-társadalmi együttműködés.



of sporadic agrarian and „tanya” settlements was established. The pastoral nomadic or semi-nomadic culture was replaced by grapes, fruit and arable culture, and based on this, by the food industry, handicrafts and agriculture research.

The various settlement groups and societies in the Danube-Tisza Interfluve were very different from the Transdanubian and Tiszántúl regions, from both economic and spatial structure point of view. (Germans, Slovaks and Southern Slavs which relocated to the area in the 17th century were very important groups in the area.) It can be said, that they formed a sort of a special meso-region, a unique unit of three agrarian-cultural landscapes with different characteristics. Mainly owing to Sándor Petőfi’s poetry, the area became the cradle for local identity, and even for the identity of Hungary as a whole, in the middle of the 19th century.

The area gradually lost its agricultural markets in the first half of the 20th century. From 1950, in the period of state socialism, central planning and industrialisation gradually lost its importance. Owing to its traditions agriculture and its supporting capacity remained relatively important role until the beginning of the 1980’s. The restructuring of the sporadic „tanya” into production units was forbidden for a half a century; at the same time, rural industrialisation was carried out, which resulted in areas unable to make the transition to a market economy.

At the eve of the 21st century, the Danube-Tisza Interfluve was a „transitional landscape” from all aspects. Its natural environment is struggling with water shortage due to strong aridification for more than two decades now. The past two decades of the „transition” to market economy was not enough for the agriculture with a changed ownership structure for revival. The industrial performance has decreased, and an additional problem is that the industry does not have a clearly defined profile or adequate knowledge basis. The significant transit traffic (between London and Istanbul) has no real externalised impact; it has no significant economic impact on the area’s services or tourism.

Based on the above, the following question could be very important for the area: what sort of an impact does the European Danube Region and the Danube, as a geographical factor with a complex impact itself, have on this (from various aspects) „transitional” mesoregion?

Most of all, the water of the river might play the most important role. The future water supply for the economic (especially agricultural) activities for the one million inhabitants of the almost 100 settlements in the Homokhátság region, as well as the conservation of the natural assets and living environment that has been badly affected by the aridification can only be realised by water supplement from Danube.

The increasing role of the Danube as a transport and economic corridor might also have a significant impact on the area, if high quality motorways are constructed, linked to the new Danube bridges. The area’s revived economy (as a result of new roads and bridges) can mainly contribute to the possibly increasing North-South and East-west road, rail and water transport, especially with logistics and other types of service developments.

The special agrarian landscape diversity and the settlement traditions and unique cultural heritage of the three micro-regions of the area might become popular not only with organic farming, but also with green rural tourism (water sports, horse riding, hiking, fishing, etc.).



So, at the moment, the Danube is only present in the name of the Danube-Tisza Interfluve, or (to some extent) in the life of settlements located directly next to the Danube. A European Danube Programme might bring better opportunities, convergence and sustainable development, a better future for the local people. However, the preconditions for this are adequate territorial cohesion and scientific, thorough planning and programming, as well as local public acceptance. A historic change (similar to the previous two major changes) is necessary in the Danube-Tisza Intefluve. A starting point and important resource for this could be the Danube and the area’s economic and regional cooperation.





A Dunát érintő korábbi vizsgálatok szakmai tanulságai

Dr. Hardi Tamás (hardit@rkk.hu)

egyetemi docens, MTA Regionális Kutatások Központja Nyugat-dunántúli Intézete

A tudományos kutatók és tanácsadók az Európai Bizottság számára végzett munkáik során már korábban is felhívták a figyelmet a dunai térség összehangolt fejlesztésére.

A Dunára vonatkozó tanulmányok sorát az Európai Bizottság Regionális Politikai Igazgatóság megbízásából készült **Danube Space Study** tanulmány nyitotta, amelynek végleges változata 2000 júliusában készült el. A vizsgálatok célja a dunai országok regionális fejlődésének bemutatása, különös tekintettel az EU-csatlakozás hatásaira. A munka vezetője a bécsi székhelyű Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR) volt, együttműködve más neves osztrák, valamint bolgár, cseh, magyar, román, szlovák, szlovén és ukrán szakértőkkel. A tanulmány végén felvázoltak egy lehetséges jövőképet a dunai térség számára és már ekkor javaslatokat tettek egy később készítendő transznacionális területfejlesztési stratégia elemeire.

Részleteiben tekintve az elemző tanulmány a Duna-térség vízgyűjtő területének EU-tagjelölt országaival foglalkozik elsősorban. A készítők a vizsgálat területi lehatárolásánál a **vízgyűjtőt** vették alapul, kevésbé a Duna-partot. Ezért az elemzésbe bekerült Csehország és Szlovénia, miközben több Duna menti állam (Horvátország, Szerbia, Moldova és Ukrajna) kimaradt. Ez utóbbi államokat mint „periférikus országokat” kezelték. Így a vizsgált térség kiválasztásának logikája inkább kapcsolódott az EU-csatlakozáshoz, mintsem a Duna menti területek fejlesztéséhez. Ez a heterogén, politikai szempontok alapján kijelölt terület szakmailag nem alkalmas stratégia készítésre, ezért csak általános jövőképpel és ajánlásokkal zárult.

A vizsgálat rendkívül tanulságos, mivel a folyóvízgyűjtő stratégiakészítésnél a területi lehatárolás alapvető nehézségbe ütközik. A folyóvízgyűjtő adja egyrészt a természeti alapokon történő lehatárolás lehetőségét, mint a vízgyűjtő meghatározását. Ez azonban – különösen a Duna esetében – eltér a politikai határoktól, így nehezen hozható összhangba a nemzetállamokra és régiókra építő tervezési gyakorlattal, de kiválóan alkalmas arra, hogy vízügyi, természetvédelmi stb. tervek területi alapjául szolgáljon. A teljes országok figyelembe vételével viszont egy, a klasszikus tervezés eszközeivel kezelhetetlennek tűnő hatalmas területi egység keletkezik, miközben a Dunának mint társadalmi-gazdasági fejlesztést megalapozó erőnek a szerepe ekkora térségben jelentéktelenebbé válik, így szerepe csak névleges lesz.

A transznacionális tervezés területi kereteit az Európai Unió már kijelölte (pl. délkelet-európai együttműködés), ezért reális kérdésként merül fel, hogy egy újabb makrorégió létrehozása lehetséges-e, illetve szükséges-e fejlesztési szempontból. A tapasztalatok szerint, amennyiben egy fejlesztési stratégia célja a Duna mint társadalmi-gazdasági erőforrás kiaknázása, akkor olyan földrajzi léptékű teret kell kijelölni, amelyre a folyó jellegéből adódóan valós hatással bírhat. A területi lehatárolás fontosságát tükrözi, hogy a szűkebb, de a valós kapcsolatokon alapuló fejlesztési tér inkább teszi lehetővé egy dunai stratégia továbbfejlesztését, majd akciótervi és projektszintű cselekvésekre való lebontását.

E szempontnak megfelelően kialakított területi lehatárolás képezte a **Donauregionen** projekt alapját, ami az Interreg III/B támogatásával, a szlovák Építésügyi és Regionális Fejlesztési Minisztérium vezetésével működött 2006–2008 között. A projekt megalapozó vizsgálatokat végzett a Duna menti NUTS 3 területi egységekre vonatkozóan, annak érdekében, hogy kiválasszon jelenleg már vagy a jövőben potenciálisan együttműködő térségeket (Cross-Danube Regions), amelyekre a következő projektszakaszban (Donauregionen+ 2009–2012) fejlesztési koncepciót készíthetnek, illetve a harmadik szakaszban (Donauregionen++ 2013–) a tervekben foglaltak konkrét megvalósítását segíthetik elő.

A Donauregionen projekt szlovák vezetéssel, magyar, szerb, bolgár, román ukrán, moldáv és horvát részvétellel zajlott. A projekt dokumentumai és eredményei megtalálhatók a www.donauregionen.sk honlapon. A záródokumentum bemutatja a projektet, a vizsgált terület adatait térképes és táblázatos formában. Létrehoztak egy Donaudatencatalogue nevű adatbázist. Az eredmények közül talán a legfontosabb a későbbi tervezési munka számára, hogy azonosították azt a 21 régiót, amelyek a Duna két oldalán elhelyezkedve a Duna mint növekedési tengely fejlődő térségei lehetnek.

A Donauregionen+ 2009-ben a terveknek megfelelően elindult és első tevékenységként aktualizálják a korábbi vizsgálatok eredményeit, majd a közös módszertan kidolgozása után az együttműködő térségek (Cross Danube Regions) stratégiáit készítik el. Emellett készül el a teljes dunai térségre vonatkozó fejlesztési stratégia, valamint elkészülnek egyes ágazati stratégiák is. A projekt kapcsolatban van az osztrák–német vezetésű ARGE Donau együttműködéssel, így vizsgálja annak már korábban lehatárolt dunai „szubregióit”. Jellemző, hogy a Donauregionen kiválasztott növekedési térségei földrajzilag kisebbek és elsősorban a városok közvetlen kapcsolattartásán, azaz városhálózati kapcsolatokon alapulnak.

A fenti folyamat legfontosabb tanulsága, hogy az előzmények után napjainkban érett meg a politikai helyzet és a lehetőség az összes dunai ország bevonására a közös Duna-stratégia megalkotásának folyamatába. Azonban a Duna-völgy fejlesztése óvatos hozzáállást igényel, mivel a térség történelme és geopolitikai összefüggései rendkívül bonyolulttá tehetik az együttműködést.



Lessons learnt from past concerning the Danube

Tamás Hardi, PhD (hardit@rkk.hu)

geographer, Western Transdanubia Research Institute of the Centre for Regional Studies of Hungarian Academy of Sciences

The first Danube-study was the **Danube Space Study** prepared at the request of the Regional Policy Directorate of the European Commission; its final version was completed in July 2000. The objective of the study is the introduction of the regional development of the Danube-countries, with special attention to the impacts of the EU-accession. The document was elaborated under the management of the Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR) in Vienna, in co-operation with well known experts from Austria, Bulgaria, the Czech Republic, Hungary, Romania, Slovakia, Slovenia and the Ukraine. At the end of the study a potential vision for the Danube region was presented and even at that time, recommendations were made, concerning a future transnational spatial development strategy.

In detail, the study focuses primarily on the EU candidate countries of the Danube basin. The area to be examined was not the Danube bank, but rather the **Danube catchment area**. Therefore, the analysis included the Czech Republic and Slovenia, while several countries along the Danube (Croatia, Serbia, Moldova and the Ukraine) were excluded; they were considered as „peripheral countries“. Therefore, the identification of the area to be examined was connected to the EU accession and not to the development of the entire Danube region. This heterogeneous area, identified based on political aspects, was not suitable for strategy development; consequently, the study could only offer general visions and recommendations.

The analysis was extremely educational, since the definition of the examination area for the strategy development for a river valley was found to be very difficult. One option is to define it based on natural characteristics, such as the identification of the borders of the catchment area. However, these might not coincide with the political borders (especially in the case of the Danube). Therefore, it is difficult to harmonise it with the practice of planning at national or regional level; but it is suitable to serve as a territorial basis for water management, nature protection, etc. plans. Taking every country affected into consideration, it is a huge area, which cannot be handled with the traditional planning instruments; at the same time, by doing so, the role of the Danube as a basis for socio-economic development becomes less significant in the region.

The European Union has already defined the territorial framework of transnational planning (e.g.: Southeast-Europe co-operation), so the question is whether it is possible or necessary from the development point of view, to establish a new macro-region. According to past experience, if the development strategy's objective is the utilisation of the socio-economic potential of the Danube, a geographical area has to be identified, on which the Danube can actually have a real influence. The importance of the definition of the examination area is reflected by the fact that a narrow development space based on real connections is more likely to ensure the further development of a Danube strategy and the elaboration of action plans and project-level activities.

The territory defined according to these requirements served as a base for the **Donauregionen** project, which was implemented in the framework of INTERREG III/B between 2006 and 2008, under the project management of the Construction and Regional Development Ministry of Slovakia. During the first, preparatory project, a study was carried out concerning the NUTS 3 level territorial units in order to identify regions either already co-operating, or having potential for future co-operation (Cross-Danube Regions). In the next project phase (Donauregionen+ 2009–2012), a development concept will be prepared for these selected regions, and in the third project phase (Donauregionen++ 2013–), the actual implementation of the plan will be supported.

The Donauregionen project was implemented under Slovak management and with the participation of Hungary, Serbia, Bulgaria, Romania, Ukraine, Moldavia and Croatia. The project documents and results are to be found on the website www.donauregionen.sk. The project closing document presents the project and the data of the examined area with maps and charts. A database, titled *Donaudaten* catalogue was also elaborated. Probably the most significant result supporting the future planning process, was the identification of 21 regions located on both sides of the river that can serve as a development area with the Danube as their development axis.

The Donauregionen+ 2009–2012 has started according to plan; the first activity is updating the results of previous studies, and after the elaboration of a joint methodology, the strategies of the co-operating regions (Cross Danube Regions) will be drafted. Furthermore, a development strategy for the entire Danube region will be elaborated, as well as various sectoral strategies. The project is linked to the ARGE Donau co-operation (with German and Austrian project management); so, it includes their subregions identified in course of that project. The selected development areas of the Donauregionen project are typically smaller (geographically) and primarily based on the direct relationships of towns, that is on town network connections.

