

MEĐUREGIONALNE ORGANIZACIJE ŽUPANIJE ZALA U HRVATSKO-SLOVENSKO-MAĐARSKOJ PREKOGRANIČNOJ SURADNJI

EUROREGIONAL ORGANISATIONS OF ZALA COUNTY IN THE CROATIAN-HUNGARIAN-SLOVENIAN CROSS BORDER COOPERATION

Lóránt Bali

Földrajzi Intézet

Ífjúság útja 6, Pécs, 7624

(Privat: Kossuth u. 65Szeppetnek, 8861)

Magyarország/Mađarska

balilori@freemail.hu

Primljeno / Received: 18. 3. 2008.

Prihvaćeno / Accepted: 12. 10. 2008.

Prethodno priopćenje

Rad ima dvije pozitivne recenzije

UDK / UDC 94 (497.5-37) Zala

SAŽETAK

Županija Zala i njezina pogranična naselja trebaju imati interes za izgradnju odnosa s pograničnim hrvatskim i slovenskim naseljima. Tome u prilog ide i geografski položaj županije. Za južnu Zalu neupitna je mogućnost da se probije u iskorištavanju prednosti prekogranične suradnje. Pravi društveno-gospodarski polet dogodit će se vjerojatno nakon priključenja Hrvatske Europskoj uniji i otvaranjem schengenskih granica.

Ključne riječi: Euroregionalna suradnja, razvijanje prometa, uloga grada u regionalnom razvoju

Key words: Euroregional cooperation, transport development, the role of towns in regional development

UVOD

Županija Zala nalazi se na jugozapadnom rubu Podunavlja. Prostire se na 3784 km² i ima 310.000 stanovnika, što je tri posto domaćeg stanovništva. Prije Trianona raspolagala je znatnim teritorijima na području današnje Slovenije i Hrvatske. Pripadali su joj kotar Donja Lendava, Čakovec i Perlak. Ta područja su održavala aktivne veze s drugim dijelovima mađarske države i imala su velik broj mađarskog stanovništva. Godine 1891. je 73 posto stanovništva bilo mađarsko, a 1920., »promjenom državnih granica, u biti se promijenila struktura naselja u državi« (Hajdú Z. p. 149.) i isto tako prostorna struktura. Te su promjene znatno utjecale na društveno-gospodarski razvoj županije. Postala je periferija nove mađarske države, a njezina jugozapadna granica ujedno je bila i državna granica. To je između dvaju svjetskih ratova predstavljalo neznatnu prepreku u razvoju međusobnih odnosa, a tijekom državnog socijalizma zbog pograničnih međudržavnih odnosa i županijske su veze stagnirale. Tek je u završnoj fazi socijalizma izraženo ponovno međusobno zanimanje. Krajem 90-ih godina intenzivirale su se veze na županijskoj i mikroregionalnoj razini. To je uvelike pomoglo da se nakon osamostaljenja Hrvatska otvori prema EU i, zahvaljujući tome, ima sve više izvora za učvršćivanje odnosa na mikroregionalnoj i mezuregionalnoj razini.

KORIDORI KOJI UTJEČU NA MEĐUREGIONALNE ODNOSI ŽUPANIJE ZALA

Primarna privlačna turistička područja u Hrvatskoj i Sloveniji su gotovo stopostotno dostupna. Autoceste Split - Zagreb - Letenye - Budimpešta - Beč, odnosno Zagreb - Ljubljana - Trst osiguravaju povezanost sa značajnim područjima Europe.

Tradicionalne mađarske prometne linije prate smjerove zapad - istok, sjeverozapad - jugoistok i sjeverozapad - jugozapad. S obzirom na područje koje je predmet našeg istraživanja, prema današnjoj stručnoj literaturi najbitnija prometna linija je koridor Adria (Pap, N., 1999.). Zbog prekogranične suradnje to vrijedi istražiti. Koridor 5B prema moru, u smjeru Rijeke i Venecije, gotovo je sasvim sagrađen i treba završiti još nekoliko objekata. To je važno za Sloveniju, Hrvatsku i Mađarsku. S obzirom na područje koje se istražuje, najbitnija autocesta M7 je sagrađena do hrvatske granice, a M70 do slovenske granice. U razvoj željeznice mnogo je uloženo, sagrađena je prva željeznička veza Mađarske sa Slovenijom i na taj je način županijsko sjedište Zalaegerszeg uključeno u međunarodni prometni tok. U sadašnjoj situaciji čini se da još nije konačno odlučeno koji će biti primarni smjer: prema Koperu ili prema Rijeci.

Ne smijemo zaboraviti ni na »Jantarku cestu«, koridor koji povezuje Rajku i Réedics, na kojemu se povećava kamionski promet iz smjera Beča prema Sloveniji i Jadranu, što znatno opterećuje Lenti i njegovu okolicu.

S obzirom na sadašnju situaciju, riječ je o multikulturalnom području s periferije, koje je ponovno uključeno u glavni tok društveno-gospodarskih strujanja. Još se mogu uočiti periferne karakteristike jer su hrvatsko-slovensko Međimurje, odnosno mađarsko Pomurje područja kojima su uskratili kapital u vrijeme državnog socijalizma, a tijekom 90-ih godina ondje se malo ulagalo s obzirom na zaostalost. Stupanjem u novo tisućljeće, a zahvaljujući vodstvu mjesne kulturne i gospodarske elite, mogao se ubrzati pomak s mrtve točke.

MEĐUREGIONALNE VEZE ŽUPANIJE ZALA S HRVATSKOM I SLOVENIJOM OD 1992. DO DANAS

Euroregija Drava - Mura

Međusobni odnosi Mađarske i Hrvatske počeli su jačati od prosinca 1992. godine sklapanjem Hrvatsko-mađarskog temeljnog sporazuma kojim je stabiliziran odnos između dviju država, što je ujedno stvorilo odgovarajuću polaznu točku za suradnju.

Domovinski rat u Hrvatskoj sve do uspostave njezina teritorijalnog integriteta 1998. godine osporavao je učvršćivanje pograničnih odnosa dviju država. Prijateljsko političko ozračje omogućilo je da se počnu učvršćivati veze između tih područja. Taj je zahtjev izrekao Árpád Göncz, bivši mađarski predsjednik, tijekom posjeta Letenyu u kolovozu 1999. godine. Cilj izražen na savjetovanju tiče se proširenja već postojećih kulturnih i gospodarskih odnosa u sklopu euroregionalne suradnje.

Sudionici i začetnici inicijative su naselja: Csurgó, Marcali, Nagyatád, Nagykanizsa, Letenye, Lenti, Zalakaros, odnosno Lendava i Varaždin. Sastav sudionika pokazuje da je suradnja sklopljena radi razvijanja hrvatsko-slovensko-mađarske granice, odnosno graničnog područja. Predloženo je bilo više ideja kako izgraditi organizaciju. Od njih, odbačena je ideja o euroregiji koja bi se formirala na razini malih područja jer ni u Hrvatskoj, ni u Sloveniji ne postoji spomenuta formacija malih područja. Mogućnost izgradnje na temelju županija maknuta je s dnevnog reda

zbog mađarskog državno upravnog uređenja¹. Na kraju je prihvaćena realizacija »na gradskoj razini«. Tako se otvorila mogućnost da gradovi i obližnja naselja malih područja budu članovi organizacije. Navedena su naselja 9. rujna 2000. godine potpisala izjavu o osnivanju Euroregije Drava - Mura, a nakon toga je 14. rujna 2001. potpisan okvirni ugovor s mađarske strane, čemu se od stranih partnera priključila samo Lendava 21. prosinca. Udruženje je registrirano na Trgovačkom sudu 21. lipnja 2002. godine (Nagy T. 2005. p. 20-21).

Organizacija koja djeluje kao neprofitno društvo počela je rad s velikim zamahom i očekivanjima. Od osnivača, Nagykanizsa je odvojila iznos od dva milijuna forinti za formiranje radne organizacije i financiranje stručnjaka koji su pomagali na početku. Nakon toga su se otvoreno pojavili značajni prestižni ciljevi jer je grad prvi put postao sjedište jedne međunarodne organizacije.

Nakon početnog poleta slijedilo je razdoblje zastoja i neučinkovitosti. Trebalo je minimalizirati troškove djelovanja organizacije i ostalih financijskih uvjeta. Poduzete mjere nisu dovele do rezultata. Najveći je problem bilo to što članovi nisu mogli multilateralno surađivati, odnosno smanjio se interes, a na površinu je izbila ravnodušnost.

»Karakteristično je da dva grada mogu surađivati u pripremi jednog projekta, u prijavi na natječaj, ali nije se rodio program koji bi obuhvatio cijelu euroregiju, nije bilo čak ni inicijative. Suradnja drugih sudionika je nezadovoljavajuća i ne garantira neprekidno djelovanje koje je isplanirano na dulji period.« (Litter L. 2005. p. 1) Poznajući situaciju, nije nas iznenadilo što je u rujnu 2005. počelo ukidanje organizacije, a njezine su zadatke preuzeli Ured za raspisivanje natječaja i Kabinet gradonačelnika. Otad je bilo nekoliko pokušaja za novi početak, ali bez većih rezultata.

Euroregija Mura - Drava

Na temelju jedne druge koncepcije, koja je prije bila odbačena, nastala je Euroregija Mura - Drava. I u tom je slučaju pri osnivanju organizacije veći interes pokazan s mađarske strane. Kako bi izbjegli poteškoće nastale djelovanjem Euroregije Mura - Drava, osnivači su smatrali boljim rješenjem sklapanje organizirane suradnje između područnih javnoupornih jedinica (županija). Godine 2004. Glavna skupština Županije Zala preuzela je koordinaciju takve vrste prekogranične suradnje. U listopadu 2004. godine u Čakovcu je osnovana Euroregija Mura - Drava. Članovi su bili Međimurska županija, Županija Zala i Somogy, ali u međuvremenu je Somogy odustao od suradnje. Organizacija je na dobrom putu prema jačanju gospodarsko-socijalne kohezije područja. O tome svjedoči da su u razdoblju od 2004. do 2006. godine, zahvaljujući INTERREG III.A susjedskim programima, Slovenija, Mađarska i Hrvatska dobile na natječaju. Od njih je možda najznačajnije to što su prihvaćeni plan i dopuštena realizacija mosta za cestovni promet između Murakeresztúra i Kotoribe. Prema očekivanjima mještana, riječni most za cestovni promet, koji bi se trebao što prije sagraditi, znatno će olakšati međusobnu dostupnost pojedinih mađarskih i hrvatskih mikropodručja. Također se uspješnim pokazao projekt »Dolje Kerkom do Mure«. (F zi A. 2007)

Od 2007. Euroregija najvažnijim zadatkom smatra održavanje partnerske mreže, odnosno izradu razvojne strategije koju bi slovenski, mađarski i hrvatski partneri zajedno koordinirali (F - zi A. 2007. p. 54.).

¹ Nakon demokratskih promjena politička elita je ukinula »svemoguću« utjecaj županije. Danas u Mađarskoj na temelju Ustava županija raspolaže s pravom na razvijanje javne uprave područja i na razvijanje područja, ali za to nema financijske kondicije. Vlada pokušava njezinu ulogu djelomično prenijeti na plansko-statističke regije koje, međutim, ne raspolažu ustavnim potporom.

Euroregija »Murania« kao moguća varijanta razvoja hrvatsko-mađarsko-slovenske granice

Situacija koju ću obrazložiti znatno se razlikuje od dviju prijašnjih. Dok je prije bila riječ o području na kojemu se nalaze osrednji gradovi, to se ne može reći i za euroregiju »Murania« koja je u nastajanju. Naselja koja su njome obuhvaćena raspolažu gospodarskim potencijalom i statusom grada, ali mogu se ubrajati samo u kategoriju gradića.

Izgradnja regije počela je strategijom usmjerenom na projekt. Organiziranje se odvija već skoro pet godina. U opisu projekta može se pročitati da je prioritet suradnje razvoj turizma: »Stvaranje turističkog pojasa uz granično područje radi razvijanja zajedničkih inovativnih turističkih proizvoda, izgradnja mreže integralnih turističkih proizvoda radi zajedničke promocije i prodaje. Radi lakšeg prepoznavanja područja formiranje turističkog pojasa »Murania« uz granično područje. Stvaranje inovativnih, kvalitetnih i za tržište obećavajućih zajedničkih turističkih proizvoda, iskorištavajući prirodno i kulturno naslijeđe multikulturalnog područja; zajednička promocija integralnih turističkih proizvoda; poticaj ulaganja u turizam; zajedničko davanje informacija o turističkom pojasu i organiziranje posjeta; povećanje broja turista« (Muránia Info.htm, vrijeme skidanja 23. studenoga 2007.).

Trenutačno Lendava, Letenye i Lenti sudjeluju u suradnji. U proračunskom ciklusu 2007. - 2013. iz izvora IPA mogu se u suradnju uključiti i hrvatska područja. Ta se namjera izrazila u euroregiji s obzirom na Mursko Središće. Tako se praktički formiralo udruženje na područjima Prekomurja, koje raspolaže značajnom povijesno-gospodarskom kohezijom.

Obećavajuće je učvršćivanje društveno-gospodarskih odnosa između Lenti, Lendave i Murskog Središća. Slično područjima uz granicu, i to se područje u tri države nalazi u perifernoj situaciji. Svaki je grad zapravo središte jedne mikroregije, s ograničenim središnjim funkcijama.

Sva tri naselja imaju karakteristike »slijepe ulice« kad je riječ o prometu. U slučaju Lenti riječ je o željezničkoj liniji koja ne vodi nikamo, a Lendava je posljednja postaja željeznice iz smjera Murskog Središća. Cestovni promet pokazuje paradoksalnu sliku. Bez obzira na nerazvijenost cestovne mreže, na tom se području odvija znatan dio tranzitnog prometa iz smjera Austrije prema moru. Za razvoj euroregije nužno je prestrukturiranje prometne strukture. To se može postići smanjivanjem tranzitnog prometa, odnosno rekonstrukcijom željezničke prometne veze. Na toj točki moramo razmisliti isplati li se proširiti suradnju, makar prihvativši i promjenu njezina oblika. Navedeni gradići nemaju dovoljnu snagu za ulaganja koja bi pospješila koheziju. Vrijedilo bi sklopiti jednu »sektoralnu« suradnju, uključivši Čakovec, Varaždin i Nagykanizsu, pri čemu se nikako ne smije izostaviti Koprivnicu i Zalaegerszeg. Sve to treba dobro pripremiti jer je jedino tako moguća realizacija. U suradnji koja je nastala iskorištavanjem komparativnih prednosti, »Murania« bi mogla sačuvati raspoloženje »Harmonija postojanja«. Osim toga, svoje zamisli o nužnom razvijanju prometa lakše bi ostvarila na državnoj razini. Cestovni teretni promet u Lenti i okolici mogao bi se znatno smanjiti gradnjom ceste namijenjene brzom prometu na liniji Zalaegerszeg - Lenti - Lendava - Čakovec. Nakon jednog ta-



kvog ulaganja trebalo bi razmisliti bi li bilo opravdano pokretanje »euroregijskog« vlaka na liniji Nagykanizsa - Čakovec - Zalaegerszeg - Lenti, čime bi se i burgenlandski krajevi učinili bližim. S obzirom na ostale ciljeve EU, to bi imalo prioritete.

Južnozalski most na Muri i Udruženje za razvijanje područja i Udruženje narodnosti uz Muru i za razvijanje područja u prekograničnoj suradnji

Oba se udruženja nalaze blizu hrvatsko-mađarske granice u Županiji Zala i nekoliko njih su članovi oba udruženja. Organizacije su nastale na ruralnom području, što uvelike predestinira njihovo djelovanje. Sjedište Udruženja uz Muru je u Serdahelju (Tótszerdahely), a Udruženja mosta na Muri u Letenyu. Niti jedno udruženje nije imalo primarni cilj da razvije prekogranične veze. To je prije svega nastalo zbog mjerodavnih mjesnih političara i njihova blagotvornog djelovanja. Premda se u dokumentima o razvoju kao prioritet javlja iskorištavanje Mure za turizam i ekoturizam, suprotno tome, zahtjev za ostvarivanje projekata u prekograničnoj suradnji navodi se posljednjih pet-šest godina. Postoje zamisli i inicijative prije svega za stvaranje uvjeta aktivnog turizma. Infrastrukturni uvjeti trenutačno još nisu sasvim osigurani. Među zamislama o razvoju stalni su elementi pevanje i veslanje na divljim vodama, odnosno stvaranje takvih uvjeta biciklizma koji nisu štetni za okoliš. Radi stvaranja tih uvjeta u prošlosti su učinjeni operativni koraci, poslana su prijave na više natječaja i više je njih u pripremljenoj fazi.

Prednost dvaju udruženja jest to što je na njihovu području hrvatska narodnost koncentrirano prisutna. Mlada poduzetna generacija, koja izrasta iz tih grupa i iskorištava mogućnosti novih otvorenih granica, može dati polet gospodarskom razvoju regije.

SUMMARY

In our days the euroregional cooperation has become more and more important. It is particularly true in the case of Zala County which is unique in the terms of Croatian-Hungarian cross border relations. It is located on the Slovenian-Croatian-Hungarian triple border. Until 1918 the Lendava, the Prelog and the Čakovec district was part of it as well. Apparently, with the effective utilisation of EU support sources, those conditions to cease the disadvantages of the Trianon borders were initiated. The Mura-Drava, the Drava-Mura and the Murania and Dél-Zala Murahíd/South Zala Mur Bridge euroregional associations can significantly promote the deepening of cooperation. The bases for cooperation should be provided by the cities having the requested innovation potential. This process can be promoted the most by infrastructural developments and especially transport developments. The motorway network is of sufficient consistence but the roads on the lower hierarchy should be developed. The similar situation is experienced concerning railway. It would be worth considering to launch a Nagykanizsa-Murakeresztúr-Čakovec-Lendava-Lenti-Zalaegerszeg-Nagykanizsa euroregional railway line which could only be visualised by the creation of the missing sections of the tracks and the development of the existing ones.

BIBLIOGRAFIJA

- Bali L.- Kolutác A. 2006.: Horvátország történeti kronológiája In.: (szerk) M. Császár Zs. Balkán Füzetek No. 4 PTE TTK FI KMBTK Pécs
- Füzi A. 2007.: Egy hátrányos helyzetű kistérség munkaerő-piaci helyzetképe. TDK dolgozat Nyugat-Magyarországi Egyetem 74 p.
- Hajdú Z. 2001.: Magyarország közigazgatási földrajza. Budapest-Pécs, Dialóg Campus Kiadó. 334 p.
- Litter N. 2005: Előterjesztés Nagykanizsa Megyei Jogú Város Közgyűlésének 2005 szeptember 27.-i ülésére. Napirend: Dráva-Mura Eurorégió Kht. Működése. Letöltés ideje: 2008. 02. 27.
- Molnár L. A. 2006.: Utak a Nyugat-Dunántúlon. In.: (Gyurác F.) Vasi Szemle LX. évf. 1. szám pp. 7-14.
- Nagy T. 2005.: Zala megye határon átnyúló szubregionális együttműködései. Diploma Dolgozat 51. p
- Pap N. 1999: Korridorok Köztes Európában - Földrajzi Közlemények CXXIII./XLVII./ 3-4. szám, pp. 180 - 190.
- Szlovénia/Magyarország/Horvátország Szomszédsági Program 2004-2006. Interreg IIIA Közösségi Kezdeményezés. 2004. október 18-i K(2004) 4134 sz. Bizottsági Határozat által jóváhagyva
- A »Muránia-régió« integrált gazdaságfejlesztésének marketing stratégiája. Phare Kísérleti Kisprojekt Alap 2003. Magyarország-Horvátország HU. Aquaprofit Műszaki, Tanácsadási és Befektetési Rt. 2005. december
- A Horvát Köztársaság és a Magyar Köztársaság közötti Határon Átnyúló Együttműködési Program Közös Programozási Dokumentum Tervezete 2002
- A Dráva és Mura Vidékének újjáéledése a Régiók Európájában (2003. augusztus), Életmeder Alapítvány, 1-18. Muránia Info.htm Letöltés ideje 2007 november 23.
- www.ddrft.hu