



**MAGYAR AGRÁR- ÉS ÉLETTUDOMÁNYI
EGYETEM**

**A KÖZLEKEDÉSI JÓLLÉT ASPEKTUSAINAK
VIZSGÁLATA AZ IPOLY MENTI
TÉRSÉGBEN**

Doktori (PhD) értekezés tézisei

**dr. Feketéné dr. Benkó Kata
Gödöllő
2024**

A doktori iskola

megnevezése: MATE Gazdaság- és Regionális Tudományok Doktori Iskola

tudományága: regionális tudomány

vezetője: Prof. Dr. Bujdosó Zoltán PhD

egyetemi tanár

MATE, Károly Róbert Campus, Campus-főigazgató

Témavezetők: Dr. Dávid Lóránt Dénes PhD

kutatóprofesszor

Magyar Agrár-és Élettudományi Egyetem

prof.dr. dr.h.c Szabó Lajos PhD-DSc

egyetemi tanár

Magyar Agrár-és Élettudományi Egyetem

.....
Az iskolavezető jóváhagyása

.....
A témavezető jóváhagyása

Tartalom

1. MUNKA ELŐZMÉNYEI, CÉLKITŰZÉSEK.....	1
2. ANYAG ÉS MÓDSZERTAN	6
3. EREDMÉNYEK.....	9
4. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS JAVASLATOK	13
5. ÚJ TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK ÖSSZEGZÉSE	18
6. ÖSSZEFOGLALÁS	20
7. PUBLIKÁCIÓK	27

1. MUNKA ELŐZMÉNYEI, CÉLKITŰZÉSEK

A tudományos értekezés célja, hogy hozzájáruljon az Észak-Magyarországi régió lehetőségeinek feltárásához a közlekedés, a turizmus és a gazdaság fejlesztésének segítségével, a szegmensekben rejlő lehetőségének minél nagyobb arányú kihasználásához. A lakosság általános jólétét kedvezően befolyásoló, a fenntartható fejlődés célkitűzéseinek megfelelő turisztikai fejlesztési irányok és konkrét beavatkozások megfogalmazása, amely a helyi gazdaság növekedéséhez járul hozzá. Ennek érdekében a disszertáció javaslatai a gyakorlati megoldásokra koncentrálnak. A helyi lakosság, a döntéshozó önkormányzat, a vonzerők tulajdonosai és a turizmusban direkt módon érdekelt vállalkozók hatékonyan tudnak együttműködni. Az Észak-magyarországi régió, azon belül a határtérség – pontosabban a határsáv mindkét állam területén – elmaradott, kedvezőtlen mutatókkal rendelkező térség.

Az értekezést megalapozó kutatási terv az alábbi kérdéseket tartalmazta:

„Vizsgálni fogom, hogy az Észak-Magyarországi régió közlekedésfejlesztési elképzelései a térség elérhetőségét a turizmus szempontjait is figyelembe veszik-e vagy elkerülik a még kihasználatlan potenciálokat, konzerválva ezzel a jelenlegi elzártságukat? A fejlesztési koncepciók, javaslatok – Országos területrendezési terv, megyei területrendezési tervek és Nemzeti Közlekedésfejlesztési Stratégia – különböző verziói az Észak- Magyarországi régió esetében hogyan változtak, és a változásoknak milyen hatása lehet a turizmus fejlesztésére, a régió elérhetőségére?

A falvak esetében önállóan nem, leginkább összefogással, közös megjelenéssel jelenhetnek meg markánsan a turisztikai termékkínálatban – azonban pontosan ezek a települések vannak a legrosszabb közlekedési helyzetben. Esetükben milyen közlekedési fejlesztések szükségesek ahhoz, hogy a szolgáltatásokat minél szélesebb társadalmi réteg vehesse igénybe?”

illetve:

„Az Észak-Magyarországi régióban található turisztikai desztinációk fejlődéséhez milyen közlekedésfejlesztési beruházások valósultak meg, illetve a Börzsöny turisztikai desztináció fejlesztéséhez hozzájárulni képes lenne-e 2-es út fejlesztése. Jelenleg a Börzsöny kedvező, Budapesthez közeli fekvése miatt a desztináció déli területe könnyen elérhető az M2 2x2 sávra való fejlesztésével, azonban az északi részeinek megközelíthetősége nem könnyű. Az M2 továbbfejlesztése nem csak a Börzsöny turisztikai desztináció miatt kérdés, hanem Nógrád megye fejlesztései miatt is fontos kérdés.

A Nógrád megye két turisztikai desztináció közé ékelődött be úgy, hogy a megye peremén található néhány település tartozik még hozzá, de magában a megyében nincs meghatározó turisztikai desztináció. Elképzelések szerint Salgótarján,

illetve a Karancs-Medves vidéke alkalmas arra, hogy kiemelt fejlesztési területté váljon, és meghatározó turisztikai terület legyen. Ebben az esetben itt a közúti közlekedés fejlesztése megvalósult az összehangolt, jól koordinált fejlesztések előtt, azonban a térség társadalmi-gazdasági adottságai, szolgáltatási paletta is fejlesztésre szorulnak ahhoz, hogy a jelentős turisztikai pont lehessen. Elvárás szerint a beruházások a térségben található 81-es vasútvonal korszerűsítését is eredményezni fogják, mely optimális esetben nem csak Salgótarján vagy Somoskőújfaluig tart majd, hanem nemzetközi megegyezés hatására Losoncig modernizálásra kerül. A nemzetközi forgalom lehetőségének újra megnyílása hozzájárulhat ahhoz, hogy a vasút mentén található térség látogatószáma növekedjen.”

A disszertáció alapvető célja a kutatási munkatervvel összhangban a hazai aktív-, öko- és kulturális turizmus által erőteljesen érintett, de eddig kevésbé fókuszált területre, az Ipoly-völgye problematikájára ráirányítsa a figyelmet, amely nem elsősorban a látványosságok hiányában áll, hanem azok igen kihasználatlansága, ismeretlensége a nehéz megközelíthetőségében keresendő, valamint a kapcsolódó szolgáltatások, továbbá a térség egységes, meghatározó arculatát biztosító közös imázs elégtelenségéből adódik.

Az értekezés általános célkitűzése fentiek alapján, hogy az Észak-Magyarországi régió belül elsősorban a határmenti térséget érintő közlekedési, ezzel összefüggésben a turisztikai és gazdasági fejlesztésre javaslatot tegyen. Az általános célkitűzés keretében a fenntartható fejlődési célok, az élhetőség javítása és a környezeti hatások mérséklése érdekében bemutatathatóvá válik a minőség szerepe a közlekedési jellemzők kapcsán, továbbá a gyakorlatban alkalmazható módszerekkel való elemzés, és az elemzésekre épülő javaslatok megfogalmazása a határmenti periférijelenségek felszámolása érdekében. Cél a tágabb értelemben vett Ipoly völgyének fejlesztési irányának meghatározása annak érdekében, hogy a vizsgálatok eredményeit a területfejlesztés szereplői, a közlekedés fejlesztéséért és koordinálásáért felelős szervezetek valamint a turisztikai és gazdasági szereplők gyakorlatban is használják majd.

A kutatás célja tehát feltárni azokat az okokat, amelyek a régió megközelíthetőségét akadályozzák, a belső, akadálymentes közlekedési rendszert gátolják, így elsősorban a határon átnyúló határmenti közlekedés megvalósítása az egyik fontos kihívás. Egy térség fejlődési lehetőségét alapvetően meghatározza a térség megközelíthetősége és a belső közlekedési hálózata, utóbbit a határmentiségből adódó problémák is fokozzák.

A határmenti térség egyik, a vármegyében kevésbé felismert intézménye az Európai Területi Társulás, amely lehetőséget jelenthet a határmenti közlekedési problémák megoldására a szervezet jellegéből adódóan a turizmus és a gazdaság fejlesztésének elősegítésével együtt.

Az értekezés célja, hogy az Ipoly-völgye és a hasonló adottságú területek helyzetéről összefoglaló, komplex közlekedésföldrajzi értékelést adjon az áttekintett szakirodalom, kiértékelt statisztikai adatok, terepbejárások, amelyeknek részét képezi az etnográfiai módszer, és mélyinterjúk segítségével,

amelyek segítségével a terület adatokkal nem bemutatható jelenségei, adottságai felvázolhatók, s amelyek alapján gazdasági és turisztikai fejlesztések elősegíthetők.

Az általános cél mentén különböző részcélok az alábbiak szerint határozták meg a vizsgálati irányokat is:

- A közlekedési lehetőségek és a gazdaság illetve a turizmus kapcsolatszerének általános feltárása és a vizsgált térség fejlesztési irányának meghatározása
- A határon átnyúló szervezeti struktúra bemutatása, lehetséges működési mechanizmus ismertetése
- A térség településhálózatának sajátosságait figyelembe vevő várostérségek meghatározása, amely a mobilitási igényeket meghatározza, és amely segítségével a közlekedési kapcsolatok fejlesztései tervezhetők
- A helyi gazdaság, kiemelten a helyi szolgáltatások és helyi termékek előállításának és kereskedelmének jellemzői segítségével a határ menti helyi kereskedelmet erősíteni
- A tájegységre jellemző palóc kultúra, mint identitásképző erő felhasználása a népességmegtartás szempontjait figyelembe véve, valamint mint turisztikai védjegyzrendszer kialakítása
- A vizsgált területen található meglévő és potenciális turisztikai attrakciók feltárása és azok megközelíthetőségének vizsgálata az idegenforgalom növelése céljából a lassú turizmus ismeréveinek figyelembe vételével

A dolgozat célkitűzése, kutatási kérdései és hipotézisei

A kutatás célkitűzéseit, az ezekkel kapcsolatban megfogalmazott kérdéseket és hipotéziseket az 1. táblázatban foglalom össze:

A kutatás során az alábbi hipotézisek igazolására irányultak a vizsgálatok:

- H1 A határ két oldalán található térség egységesként való kezelése, koordinálása hatékonyabb fejlesztési stratégiát tesz lehetővé, és ennek egyik napjainkban ismert, optimális szervezete az Európai Területi Társulás
- H2 A régióban tapasztalható közlekedési szegénység felszámolása infrastruktúra és közszolgáltatások fejlesztésével valósítható meg, amely hozzájárul a lakossági mobilitás növekedéséhez, ezáltal gazdasági élénkülést idézve elő.
- H3 A térség elérhetőségének javulása a népesség helyben maradását segíti, a jobb közlekedési lehetőségek a terület vonzóerejének növekedéséhez járul hozzá

- H4 Az Észak-Magyarországi régió, és ezen belül az Ipoly-völgy közlekedés fejlesztése hozzájárul a térség gazdaságának és a turizmusának fejlődéséhez

1. TÁBLÁZAT: A KUTATÁS CÉLJAI, KÉRDÉSEI ÉS HIPOTÉZISEI

Kutatás			
	céljai	kérdései	hipotézisei
1.	Az Észak-Magyarországi régióban a helyi gazdaság fejlesztése és a turizmus egymást erősítő hatással járulhat hozzá a térség mutatóinak javulásához	Lehet-e a vizsgált régiót egy potenciális nagytérség részeként elhelyezni? Igazolható-e, hogy egy, a határ két oldalának beruházásait egységesen vezérlő szervezet elősegítheti a fejlesztések hatékonyságát a jobb koordináció segítségével?	Az Észak-Magyarországi régió, és ezen belül az Ipoly-völgy közlekedés fejlesztése hozzájárul a térség gazdaságának és a turizmusának fejlődéséhez
2.	A közlekedéshez való hozzáférés javulásával a mobilitás növekedik, ami a terület népességmegtartó erejét fokozza, a foglalkoztatási és gazdasági adatokat javítja.	Milyen határon átnyúló mobilitás jellemző, amely megalapozza a határon átnyúló közszolgáltatási közlekedés igényét?	A régióban tapasztalható közlekedési szegénység felszámolása és infrastruktúra és közszolgáltatások fejlesztésével valósítható meg, amely hozzájárul a lakossági mobilitás növekedéséhez, ezáltal gazdasági élénkülést idézve elő
3.	Az infrastruktúra fejlesztések hozzájárulnak a turisztikai fejlesztések hatékonyságához, ezek pedig a társadalmi és gazdasági mutatók javítását segítik elő.	Igazolható-e, hogy a határ két területének fejlődését összefogó szervezet többletfeladatok ellátásával a helyi mutatók javulásához, a határon átnyúló mobilitás erősítésével a terület népességmegtartó erejét képes fokozni?	A határ két oldalán található térség egységesként való kezelése, koordinálása hatékonyabb fejlesztési stratégiát tesz lehetővé, és ennek egyik napjainkban ismert, optimális szervezete az Európai Területi Társulás.

4.	A régióban a közlekedési szegénység milyen jelenségei tapasztalhatók	A régió külső megközelíthetősége és a belső közlekedési rendszere meghatározza a fejlődési potenciált?	A régióban tapasztalható közlekedési szegénység felszámolása infrastruktúra és közszolgáltatások fejlesztésével valósítható meg, amely hozzájárul a lakossági mobilitás növekedéséhez, ezáltal gazdasági élénkülést idézve elő
5.	Az Ipoly-völgyében a turizmus fejlesztése és a megközelíthetőség javítása összeegyeztethető-e a fenntartható fejlődés, fenntartható turizmus ismérveivel.	Milyen, a kutatási célnak megfelelő turisztikai fejlesztésekre kell koncentrálni?	Az Észak-Magyarországi régió, és ezen belül az Ipoly-völgy közlekedés fejlesztése hozzájárul a térség gazdaságának és a turizmusának fejlődéséhez
7.	A hátrányos helyzetű lakosság felzárkóztatásához hozzájárul-e az infrastruktúra javítása és a turizmus nyújtotta megélhetési lehetőség.	Igazolható-e, hogy határon átnyúló határmenti közlekedés fejlesztése elősegíti a perifériatérségek gazdaságának és turizmusának fejlődését?	A térség elérhetőségének javulása a népesség helyben maradását segíti, a jobb közlekedési lehetőségek a terület vonzóerejének növekedéséhez járul hozzá

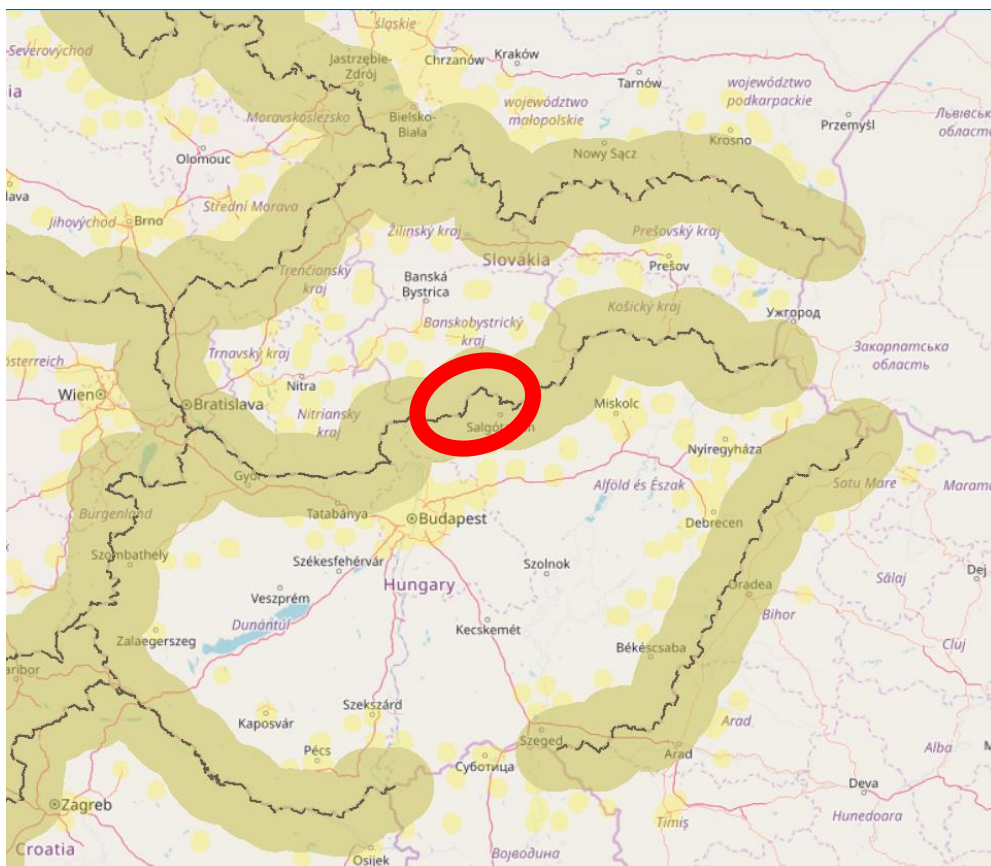
Forrás: saját szerkesztés (2024)

2. ANYAG ÉS MÓDSZERTAN

A disszertáció szerkezete a Magyar Agrár és Élettudományi Egyetem által kiadott, a doktori értekezés formai és tartalmi követelményeit magában foglaló dokumentum előírásainak megfelelő felépítésben készült.

A disszertáció első fejezete a bevezetés, amelyben a kutatás előzményei ismerhetők meg, valamint a téma aktualitása, rövid földrajzi- és szakterületi elhelyezése.

A vizsgált terület földrajzi határai – a 4.2.1. fejezetben írtak szerint – az Ipoly 25 km-es határsávja, amelyet az 1. ábra mutat be.



1. ÁBRA A KUTATÁS FÖLDRAJZI FÓKUSZTERÜLETE AZ IPOLY 25 KM-ES HATÁRSÁVJA

Forrás: www.cbpt.eu

A második fejezet három alfejezete a dolgozat célkitűzéseinek kifejtését, a hipotéziseket és az értekezés felépítését, vizsgálati módszereit tartalmazza. Az első alfejezetben a dolgozat célkitűzései találhatók, valamint a kutatás előzményeit figyelembe véve a cél kifejtése. A rész első felében a vizsgálatot megalapozó kutatási terv releváns részei szerepelnek, majd a részcélok, amelyek a vizsgálati irányokat is meghatározták. A második alfejezetben a megfogalmazott hipotézisek találhatók. A harmadik alfejezet írja le az értekezés felépítését, vizsgálati módszereit.

A harmadik fejezet az irodalmi áttekintés során vizsgált tudományos szakirodalom összefoglalására terjed ki, azon belül különös tekintettel a turizmus és a közlekedés kapcsolatára az első alfejezetben, a második alfejezet tartalmazza a fenntartható turizmus és a közlekedés kapcsolatának szakirodalmi bemutatását. Ezen belül külön kifejtve a nem motorizált közlekedés és turizmus (3.2.1 fejezet), a közlekedés, mint a turizmus célja és eszköze (3.2.2), a látóvalók különleges csoportja (3.2.3) és a fenntartható közlekedés néhány kérdése (3.2.4.).

Az irodalmi áttekintés harmadik részterülete a régió fogalmának elemzése (3.3), amelyben helyet kapott a régiókat érintő szabályozási háttér (3.3.1) és a határon átnyúló régiók szabályozási környezetének ismertetése (3.3.2.) is, mivel ezek a nemzetközi illetve európai uniós szabályozási környezetre tekintettel alakíthatók ki.

Az irodalmi áttekintés a térbeli hálózatokkal kapcsolatos, megismert szakmai dokumentumok szintézisét mutatja be (3.4), ezen belül a 3.4.1 fejezet a hazai vidéki településhálózat fejlődését és a 3.4.2 fejezet a határforgalom és határtérség szakirodalmát.

A negyedik fejezet az anyag és módszer című rész, amelyben a kutatás anyaga (4.2) és az alkalmazott kutatási módszerek (4.2), ezen belül a földrajzi terület és fókuszterület meghatározása (4.2.1), a szekunder (4.2.2.) és primer (4.2.3) kutatási módszerek kaptak helyet. A kutatási módszerek a vizsgálat során folyamatosan, egymásra hatva alakultak, azonban a földrajzi fókuszterület meghatározásával párhuzamosan a szakirodalom alapos tanulmányozása, elérhető adatbázisok számadatainak megismerése segítette meghatározni a megfelelő primer kutatási módszereket.

Az ötödik fejezetben az eredmények ismertetése kitér a vizsgált térszerkezet változásaira – 5.1. alfejezet –, valamint az 5.2 alfejezet közlekedési helyzetet leíró eredmények című részében külön szerepelnek az egyéni közlekedési jellemzői, a közlekedési közszolgáltatások illetve a közlekedési életminőség jellemzői az 5.2.1., 5.2.2. és 5.2.3 alfejezetek. A térség belső infrastruktúra hálózatának

leírását az 5.3 fejezet tartalmazza, végül az 5.4. fejezetben történt meg a hipotézisvizsgálat.

A hatodik fejezet a következtetések és javaslatok fejezet keretében összhangban a hipotézisekkel három alfejezet foglalja magában az ajánlásokat egyrészt egy határon átnyúló szervezet működtetésére (6.1.), a közlekedési feltételek javítására (6.2) és a turizmus fejlesztésének átfogó jellegű lehetséges irányára (6.3.).

A hetedik fejezetben kapnak helyet az új tudományos eredmények.

A nyolcadik fejezet az összefoglalás, amelyben a disszertáció egy rövid szintézise található.

Az értekezés kvalitatív – interjúk és mélyinterjúk, megfigyelés valamint szövegelemzést – és kvantitatív – statisztikai elemzés, számszerű adatok gyűjtése – vizsgálati módszereket tartalmaz, amelyek részletes kifejtése a 4.2 fejezetben található.

3. EREDMÉNYEK

Az ötödik fejezetben az eredmények ismertetése kitér a vizsgált térszerkezet változásaira – 5.1. alfejezet –, valamint az 5.2 alfejezet közlekedési helyzetet leíró eredmények című részében külön szerepelnek az egyéni közlekedési jellemzői, a közlekedési közszolgáltatások illetve a közlekedési életminőség jellemzői az 5.2.1., 5.2.2. és 5.2.3 alfejezetek. A térség belső infrastruktúra hálózatának leírását az 5.3 fejezet tartalmazza, végül az 5.4. fejezetben történt meg a hipotézisvizsgálat.

A kutatás során a 2.1 fejezetben foglaltak szerint az alábbi hipotézisek igazolására irányultak a vizsgálatok, amelyeket értékelése következő:

- H1 A határ két oldalán található térség egységesként való kezelése, koordinálása hatékonyabb fejlesztési stratégiát tesz lehetővé, és ennek egyik napjainkban ismert, optimális szervezete az Európai Területi Társulás.

A hipotézist elsősorban más magyarországi tagsággal rendelkező európai területi társulások működése alapján vizsgált, mivel az európai unió tagállamai között az államigazgatás, a közigazgatás és ezeken belül a közlekedési rendszerek és szolgáltatások üzemeltetése nagy különbségeket mutat.

A hazai tagsággal rendelkező európai területi társulások feladatai között a közlekedési hálózatok és a közlekedési közszolgáltatások fejlesztése kevésbé került központi szerepkörbe annak ellenére, hogy mindegyik megfogalmazza a közlekedésfejlesztés szükségességét. Magyarország határmenti területeit tekintve ahol az infrastruktúra hálózat rendelkezésre áll – pl. Ausztria irányába –, a határon átnyúló határmenti közszolgáltatások nem állnak vagy nem szükségszerűen állnak rendelkezésre. A szabályozási háttér a határon átnyúló határmenti közszolgáltatásokat nem egyértelműen definiálja, amely megnehezíti a gyakorlati megvalósítást. Az európai területi társulás megoldást jelenthet a problémára abban az esetben, ha rendelkezik a megfelelő jogosultságokkal.

Az Európai Unió tagságot megelőzően a szomszédos államok között ismert volt a kishatárforgalom fogalma, amely a határ mentén élők számára tette könnyebbé a mindennapi életet. Az államhatár meghatározott – általában 10-50 km széles – sávjában lakók tevékenységeit a határátlépés és egyéb prevenciós intézkedésekkel könnyítették meg. Ez jól mutatja, hogy a határ menti lakosság hátrányosabb élethelyzetét felismerték, és kétoldalú kölcsönös egyezményekkel enyhítették. Az Európai Unió célja – többek között – a belső államhatárok felszámolása, amelynek érdekében a szabályozási környezetet alakítják. Jelenleg, bár a határátlépés tekintetében igen előrehaladott ez az állapot, a nem harmonizált jogkörök eltérők a nemzetek között, ami a határon élők pillanatnyi életét nehezíti. Konkrét kutatások folynak a határon átnyúló tevékenységeket akadályozó tényezők feltárása érdekében, amelyek egy részére már a szabályozási

környezet megoldást nyújt, csak az új jogszabályok értelmezése és alkalmazása marad el, amely a problémát okozza. Néhány esetben a jogharmonizáció elmaradása okozza a problémát, és csak kivételes esetek vannak, amikor egy-egy területen valóban ellentmondó szabályozási környezet okozza a gátat.

Az esetlegesen felmerülő valósi akadályok átmeneti áthidalását elősegíthetik az európai területi társulások. A területfejlesztést elősegítő tevékenységük akkor teljesebben kiigazítható, ha az európai unió elfogadja a határon átnyúló közszolgáltatások rendeletjavaslatot. A rendeletjavaslat szerint „szükség van a nemzeti, regionális és helyi önkormányzatok együttműködésére”, azonban a különböző államok önkormányzatainak feladatköre eltérő lehet, ezért vagy a feladatkörök összehangolása is szükséges, vagy meg kell találni azokat a szervezeteket, amelyek a feladatok államközi összehangolására alkalmasak. Az eltérő szervezeti struktúra összehangolására, az érintett szervezetek, intézmények határon átnyúló feladatainak koordinálására az európai területi társulás intézménye megfelelő szervezet lehet.

A hipotézist a fenti vizsgálatok alapján javasolt elfogadni.

- H2 A régióban tapasztalható közlekedési szegénység felszámolása infrastruktúra és közszolgáltatások fejlesztésével valósítható meg, amely hozzájárul a lakossági mobilitás növekedéséhez, ezáltal gazdasági élénkülést idézve elő.

A hipotézis vizsgálata statisztikai adatok elemzésével, menetredek és vonalhálózati térképek valamint szakirodalmi vizsgálattal és szakmai interjúkban elhangzottak elemzésével történt meg.

A közlekedési szegénység egyre sürgetőbb problémája az egyéneknek az alapvető társadalmi-gazdasági tevékenységekhez és szolgáltatásokhoz – például a foglalkoztatáshoz, az oktatáshoz, illetve az egészségügyi ellátáshoz – való hozzáférés csökkenésében jelenik meg, különösen a kiszolgáltatott helyzetű egyének és háztartások esetében.

A vizsgálat alapján a régióban a közlekedési szegénység egyik megnyilvánulási formája a családok szegénységén keresztül mutatkozik meg, ami a személygépjármű állomány magas átlagéletkorából adódik. Az idősebb autók környezet- és közlekedésbiztonsága alacsonyabb mértékű, ami nagyobb terhelést jelent. Ezek az autók nem csak a kibocsátási tényezőket tekintve kedvezőtlenebbek, hanem karbantartásuk nagyobb ráfordítást igényel, amely az anyagi körülményeket rontja. Emiatt viszont gyakran épp a karbantartásról mondanak le, amely visszahat a környezet- és közlekedésbiztonságra. Ennek ellentételezése lehetne az igényekre választ adó közlekedési közszolgáltatás kínálat, amely nem csak a mobilitási igényekre ad választ, hanem korszerű, magas színvonalú szolgáltatással vonzó alternatívává is válik.

A hipotézis a vizsgálatok eredményei alapján elfogadható.

- ∞ H3 A térség elérhetőségének javulása a népesség helyben maradását segíti, a jobb közlekedési lehetőségek a terület vonzóerejének növekedéséhez járul hozzá

A hipotézis megalapozása elsősorban az etnográfia módszerével történő kutatás eredményeire támaszkodik, valamint a szakmai interjúk során elhangzottak alapján vált igazolttá.

A vizsgált területen a népességmozgás két fő irányát lehet megfigyelni. Az egyik a Budapest közelségéből adódó fővárosi ingázás, amely részben a közösségi közszolgáltatások segítségével valósul meg, részben egyénileg szervezett, ún. „telekocsis” rendszerrel. Utóbbiba tartoznak a „munkásjáratok”, amelyek fővárosi építkezésekre szállítják az alacsonyabb képzettségű munkásokat is. Ez részben kapcsolódik a közlekedési szegénységgel érintett célcsoporthoz, mivel a szállításra használt járművek általában idősebbek, és előnyben részesítik a 7 fő szállítására alkalmas járműveket. A célcsoport tagjai nem mobilisak, a térségből való elköltözés igénye alacsony, mivel az időnyomunka rövid távú és változó helyszínen valósul meg.

Az elköltözés veszélye a magasan képzett, elsősorban fiatal népességcsoportban jelentkezik, mivel a térségben hiányoznak a magas képzettségei igénylő, értelmiség számára kielégítő munkahelyek. A vizsgált területen az Óbudai Egyetem Salgótarjáni Képzési Központ és Kutatóhely az egyetlen felsőfokú oktatási hely, amely 4 szakon indít képzést. A térségből hiányoznak a felsőoktatási intézmények és jól működő kutatóhelyek, amelyek a határon átnyúló depressziós régió lehetőségeit helyben vizsgálnák, s amelyek a lakosság fiatal illetve magasan képzett csoportját helyben tartanák.

A munkahelyre és felsőoktatási intézménybe ingázók hajlandók napi szinten ingázni megfelelő közlekedési szolgáltatások esetén, ami a népesség helyben tartását elősegíti, azonban a közlekedési szolgáltatások magas színvonalát szükséges biztosítani.

Másik ingázási irány a kifejezetten a határmenti térséget érinti, amelyre a keresztnemzeti utasforgalom számlálás is irányult. A Dél-Szlovák településekről a magyar munkahelyekre szervezett személyszállítás keretében Balassagyarmat és Parassapuszta határátkelőhelyen lehetett kimutatni a vizsgált időszakban munkásszállítást. Nem szervezett keretek között egyénileg is ismertek mozgások, azonban ezek nehezen mérhetők, illetve a határsáv sajátos helyzeteire tekintettel számadatokkal nehezen kimutathatók.

A határsávban több, mint napi 2 órás utazást is vállalnak a munkavállalók, jellemzően a magasabb életkorú és alacsonyabban képzett munkaerő ingázása jellemző. A jelenség azonban egy nagyon fontos veszélyre is felhívja a figyelmet: korábban a nyelvi akadályok miatt a magyarok által lakott területekről Magyarországon vállaltak munkát a dél-szlovákiai lakosok, azonban a fiatalabb nemzedék már anyanyelvi szinten beszéli a szlovák nyelvet, így inkább a jobb

fizetést ígérő szlovák területeken vállal munkát. Az elköltözés megelőzése és a kétnyelvűség megőrzése érdekében térség belső közlekedési kapcsolatai mellett olyan munkahelyek kialakítása szükséges, amely a vonzóvá teszi a térséget.

Egyre nagyobb lehetőséget jelent a napjainkban egyre népszerűbb otthonról dolgozás lehetősége, mivel ez elősegíti, hogy a lakosság keresse a nyugodt, csendes, de jó közlekedési kapcsolatokkal rendelkező vidéki településeket, ahonnan egészséges körülmények között tud dolgozni, de ha szükséges, hamar eljut a munkahelyére. A feltételezés alapján Budapest és a túltelítődő agglomeráció külső fogadó területe lehet a térség, amelyhez viszont elengedhetetlen a közlekedési hálózat javítása.

A vizsgálatok alapján a hipotézis elfogadható.

- ∞ H4 Az Észak-Magyarországi régió, és ezen belül az Ipoly-völgy közlekedés fejlesztése hozzájárul a térség gazdaságának és a turizmusának fejlődéséhez.

A hipotézis vizsgálatát az infrastruktúra elemzése alapozta meg, összevetve más, hasonló adottságú területekkel. Önmagában a közlekedési infrastruktúra hálózat jobb adottságai nem járulnak hozzá a gazdaság fejlődéséhez, de annak hiányában biztosan nem telepednek meg a vállalkozások. A vállalkozási kedv az elérhetőség, a mobilitási lehetőségektől függ a térségben, ahogy az innovációk terjedése is. A hiányzó infrastruktúra elemek pótlása tehát önmagában elsősorban a helyi lakosságnak és a lokális gazdaságnak a katalizátora, regionális léptékben pedig a jobb szállítási lehetőségek kialakításával logisztikai csomóponttá válhat a térség.

A hipotézis részben elvetésre javasolt, mert önmagában a jobb közlekedési lehetőségek tudatos gazdaságfejlesztés nélkül nem járulnak hozzá a térség adottságainak javulásához, de a gazdaság fejlesztésének egyik kulcstényezője a térség megközelíthetősége, a szállítás gördülékenysége, így a közlekedési infrastruktúra megléte és állapota.

4. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS JAVASLATOK

A hatodik fejezet a következtetések és javaslatok fejezet keretében összhangban a hipotézisekkel három alfejezet foglalja magában az ajánlásokat egyrészt egy határon átnyúló szervezet működtetésére (6.1.), a közlekedési feltételek javítására (6.2) és a turizmus fejlesztésének átfogó jellegű lehetséges irányára (6.3.).

A kutatás célja egyrészt a közlekedési helyzet feltárása, elsősorban a belső közlekedési rendszer vizsgálatával, másrészt a turizmus lehetőségeinek bemutatása a határral elválasztott területen. A térség történeti, nemzetközi jogi kapcsolata meghatározó a fejlődésben, a határmenti két állam – Magyarország és Szlovákia – viszonya folyamatos hatással bír a régió fejlődésére. Mindkét állam csatlakozott az Európai Unióhoz, ezzel a térség fejlődési lehetőségei kedvezőbb helyzetbe kerültek.

Szlovákia és Magyarország állam- és közigazgatási beosztása jelentősen eltérő, egy-egy szervezet jelentősen más feladatokkal, funkciókkal bír, így ezek között az ETT kapcsán a leginkább jellemző partnerek, a NUTS3 szintű területi egységek (megyék) szerepének eltérő működési, feladat- és kompetenciaköre kiemелendő. Amíg a szlovák megyei szintű szereplők számos szabályozási eszközzel, önálló bevételekkel bírnak, addig Magyarországon a megyéknek mérsékelt lehetőségeik vannak: a Magyarország helyi önkormányzatiról szóló 2011. évi CLXXIX. törvény 27. §. szerint a megyei önkormányzat területi önkormányzat, amely törvényben meghatározottak szerint területfejlesztési, vidékfejlesztési, területrendezési, valamint koordinációs feladatokat lát el. Mindennek ellenére az ETT kialakításához, működéséhez a területi önkormányzatok feltétlenül szükségesek, mivel a területi tervezés feladatát ezen szervezetek látják el.

Az ETT további tagjai lehetnek települési önkormányzatok is, valamint más, jogszabályban meghatározott szervezetek, azonban a leghatékonyabb működés érdekében optimális bevonni felsőoktatási intézményt, valamint az ETT területén működő további szakmai szervezeteket, így az ETT tevékenységét támogató szakmai szervezeteket. Az egyik meghatározó tevékenységi terület a határon átnyúló közlekedési szolgáltatások koordinációja, megvalósítása, ezért a közlekedésszervezési feladatokat ellátó szakmai szervezetek bevonása is indokolt lehet. Az ETT önálló szervezettel rendelkezik a feladatok végrehajtására, és érdekelt a határon átnyúló fejlesztések megvalósításában, az ahhoz szükséges jogosítványokkal rendelkezik szemben azokkal az állami, önkormányzati szervezetekkel, amelyek feladata az államhatáron belül a közlekedés megszervezése.

Az ETT működési forrásait a tagok tagdíjaiból, a Külgazdasági és Külügyminisztérium által évenként biztosított működési és projektfinanszírozási támogatás keretéből, valamint különböző pályázati forrásokból teremti meg a működéshez szükséges pénzforrásokat. A feladatellátás körében nemzeti és Európai Unió finanszírozási programokból részesülhet támogatásban.

Az ETT fő feladata a határ két oldalán található hátrányos helyzetű területek kohéziójának előmozdítása, a határon átnyúló kapcsolatok élénkítésével. A kapcsolatok élénkítéséhez átfogó beavatkozás szükséges, amelynek egyik eleme a közlekedési kapcsolatok fokozása. A határtérségben felértékelődési folyamat támogatása olyan cél, amelynek alapját a térséget feltáró közlekedési rendszer adja, amely a településeket egy térségbe integrálja, a térséget pedig a régió számára megközelíthetővé, elérhetővé teszi. A társadalmi, gazdasági kapcsolatok alapját megteremtő közlekedési összeköttetések hozzájárulnak a helyben megvalósuló oktatási, gazdasági bázis elérhetőségéhez is, a meglévő és létre jövő felsőfokú oktatási intézmény elérhetősége a határtérségben és tágabb környezetében elősegíti a helyi értelmiségi réteg megerősödését, valamint a munkaerőpiacra is kedvező hatással van.

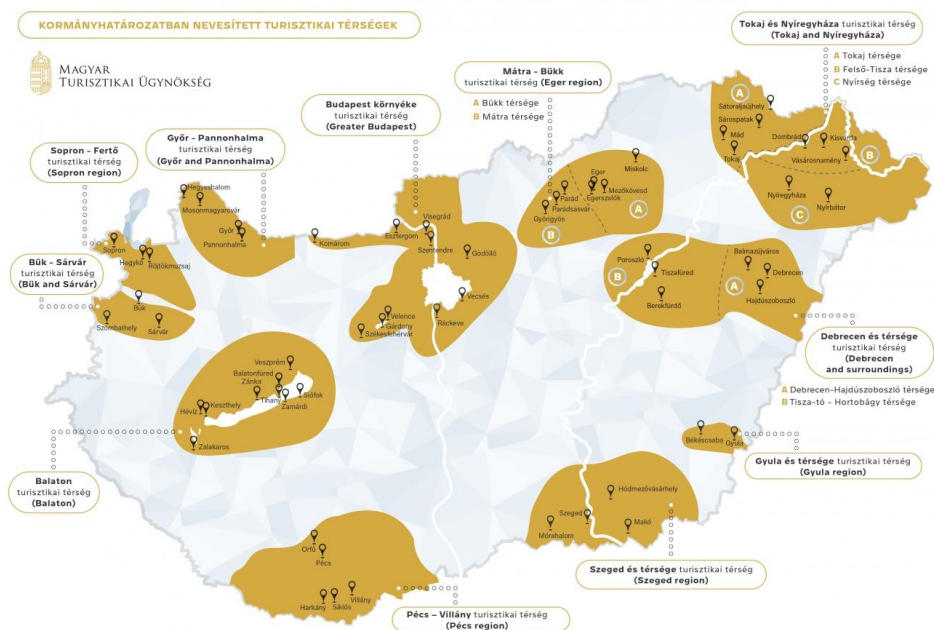
A közlekedés és a turizmus elválaszthatatlan egységet alkotnak, így a közlekedés bármilyen fejlesztése hozzájárul a turizmus növekedéséhez, amely a térség egyik kiemelten kezelt (gazdasági) területe. A határmenti területek az újabban „új turizmus” néven emlegetett turisztikai ágazat területe lehet.

A határon átnyúló határmenti közlekedés megvalósítása a területfejlesztés fontos eszköze.

A közszolgáltatás fogalmát az Európai Unió kettős fogalomként határozza meg, amely szerint egyaránt vonatkozik a fogalom a szolgáltatásokat nyújtó szervezetre, valamint az általuk nyújtott általános érdekű szolgáltatásokra. A közszolgáltatásokat gazdasági és szociális érdek alapján tagolja, amely szerint a közlekedés az általános gazdasági érdekű szolgáltatások körébe tartozik, mivel általános gazdasági hasznossággal bíró kereskedelmi szolgáltatások, ahol az esetleges veszteségek finanszírozását az állam vállalja. A közszolgáltatások a területi kiegyenlítés elősegítésének eszköze, amely utal arra, hogy állami feladat.

Területfejlesztési szempontból a közlekedési közszolgáltatás a területi elérhetőség szempontjából fontos, különösen fontos ez a periférikus területeken, amilyen a határmenti térség, azonban ezeken a területeken a közlekedés szervezésével felruházott szervezet hiányában akadályoztatott a határon átnyúló határmenti közlekedés megvalósítása.

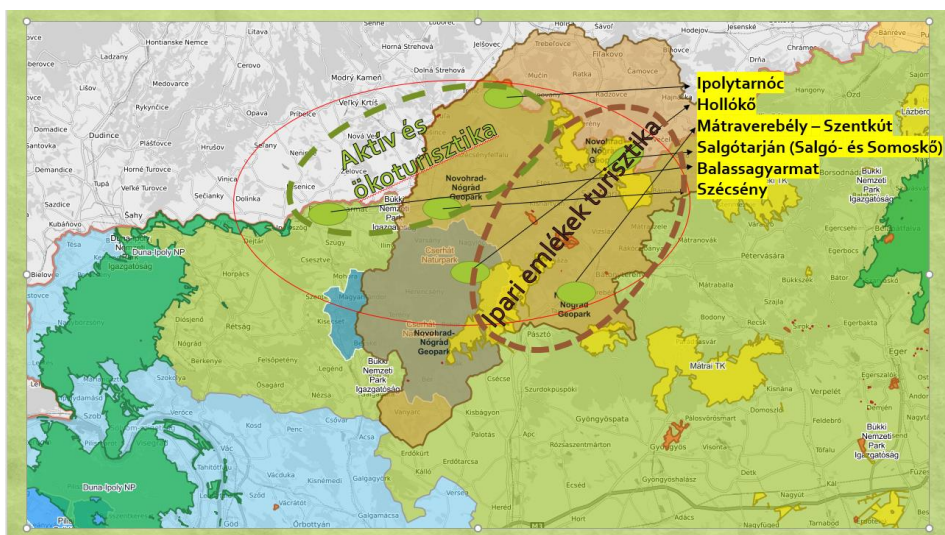
A Magyar Turisztikai Ügynökség honlapján található a jelenleg hatályos jogszabályok alapján elfogadott turisztikai térségek – 2. ábra – térképe. A térképen jól látszik, hogy a Budapest és környéke turisztikai térség, valamint a Mátra – Bükk turisztikai térség között mint egy fehér folt éktelenkedik az Ipoly-völgy vidéke, a Cserhát és a Karancs-Medves. A turisztikai térségek nem követik a közigazgatási határokat, Nógrád vármegye nyugati és keleti területeinek egy része a két turisztikai térség része. Az is jól látható, hogy az Észak-Magyarországi régió északi határvidéke a legkeletibb szakaszok kivételével nem tartoznak egyetlen kiemelt turisztikai régióhoz sem, de a két szomszédos kiemelt turisztikai térség közötti csatornaszerepét erősíteni kell.



2. ÁBRA TURISZTIKAI TÉRSÉGEK MAGYARORSZÁGON

FORRÁS: MAGYAR TURISZTIKAI ÜGYNÖKSÉG

Nógrád vármegye esetében az Ipoly-völgy közvetlen kapcsolatot teremt a pest vármegyei szakaszon keresztül a turisztikai térséggel, igaz, geomorfológiájában egy szakaszon eltér attól. A folyó ebben az esetben is összekötő szerepet tölthet be a 3. ábrán látható módon. Az Ipoly folyó folyásirányával szemben haladva érhető el a Karancs és a Medves, amelyek hasonló tájképi adottságokkal rendelkeznek, mint akár a Börzsöny akár a Mátra vagy a Bükk. A turisztikai szolgáltatások tekintetében azonban inkább a Börzsöny szolgáltatásaival mutat hasonlóságot – nem a nagy szállodák jellemzők, és általában kevés szálláshely áll rendelkezésre. Elsősorban az egynapos, vagy nomád jellegű kikapcsolódás helyszínei ezek a további fejlesztések előtt.



3. ÁBRA NÓGRÁD VÁRMEGYE FEJLESZTÉSI OPCIÓI

FORRÁS: SAJÁT SZERKESZTÉS OKIR TÉRKÉPRE

A nógrádi „fehér folt” területén található Számos már ismert turisztikai látványosság, így az UNESCO Világörökségi díjas Hollókő, Ipolytarnóc, a Novohrad-Nógrád UNESCO Globális Geopark beléptető kapuja. A természeti és aktív túrákat kedvelők körében egyre népszerűbbek az Ipolyon megrendezésre kerülő vízitúrák, amelyek elsősorban a kihívásokat kedvelőket várják. Az Ipoly folyó kisvíz idején akadályokat képez a kajak-és kenu előtt, ezért a szárazföldön kell megkerülni. A folyó mentén kedvező terepadottságok vannak a kerékpározásra, és a vármegye rendelkezik a kerékpározásra fejlesztési koncepcióval is. A Karancs hegyen a hegymászás, sziklamászás lehetősége adott.

A szellemi örökség részét képező vallási turizmus fontos zárandokhelye Mátraverebély- Szentkút, ahol évente több ezer látogató fordul meg. Nagyobb részük vallási okokból érkezik, de nem kizárólagosan zárandokok jönnek. Mindezek mellett több, még kevésbé ismert sajátos látnivaló várja az ide érkezőket. Említésre méltók többek között a palóc hagyományok, irodalmi örökségként Madách Imre és Mikszáth Kálmán szellemi hagyatéka, valamint a legkevésbé kihasznált, legkevésbé felismert ipari örökség ma még félredobott értékei. Bár a salgótarjáni Dornyai Béla Múzeum Bányászati kiállítóhelye, valamint ehhez kapcsolódó kiállítási tárgyak a településen is kimagasló érdeklődésre tartanak számot, önmagában kevés a turizmus megalapozásához.

Az ipari, illetve bányászati örökség megmentése, és turisztikai kihasználásra egyre nagyobb akarattal körvonalazódik, hiszen egy olyan sajátos területe hazánkban Nógrád vármegye keleti fele, amelyről csak a legfiatalabbaknak nem a bányászat, az ipari termelés jut eszébe. Bár a területen a természeti adottságok

kedvezőek lennének az aktív- és ökoturisztikai lehetőségek kihasználására, meg kell találni azt a trendet, ami kiemeli a környezetéből. Erre ad lehetőséget a bányászati és ipari örökség.

5. ÚJ TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK ÖSSZEGZÉSE

A vizsgálat eredményeiként és jelen értekezés céljaként a határon átnyúló régió fejlesztését megalapozó javaslatok a következők szerint fogalmazható meg.

Első megállapítás, hogy a földrajzi terület határon átnyúló jellegének megfelelően szükséges egységként kezelni, ehhez a rendelkezésre álló – jogi – eszközöket szükséges igénybe venni. A régió belső kohéziójának és külső, más szervezetekkel való kapcsolatának, legszorosabb együttműködésének megteremtése érdekében a jelenleg ismert optimális szervezet az európai területi társulás, amelynek leírását a 3.3.2. fejezet tartalmazza.

Cél egy olyan ETT kialakítása, amely a fejlesztési célok stratégiai megalapozása és végrehajtása érdekében a szabályozási környezet által megengedett, a fejlesztési célok mentén a területfejlesztés és a közlekedés teljes vertikumát átfogó, a határ két oldalán kompetens és komplementer tagsággal rendelkezik.

Új eredmény, hogy a közlekedési fejlesztéseket a fenntarthatóság jegyében a helyi lakosság igényeivel összhangban, államhatárookra tekintet nélkül szükséges tervezni, amely a konfliktusok helyett a térség turizmusának, gazdaságának és élhetőségének harmonikus kibontakozásához járul hozzá – azaz a helyi lakosság és a turisták is elégedettek az eredményekkel.

A határon átnyúló szervezet feladatkörében a turisztikai fejlesztés és koordináció is helyet kap, amely segítségével kiegyensúlyozott fejlődés biztosítható egy jól működő, erős szakmai háttérrel rendelkező apparátus esetén.

Második megállapítás a térséget érintő közlekedési rendszer javítása szükséges. A közlekedés és a területfejlesztés kapcsolatában a térség külső elérhetősége, megközelítési lehetősége és a belső közlekedési hálózat a társadalmi, gazdasági fejlődés feltétele.

Új eredmény a *térségi közlekedési megközelíthetőség akadálymentesítés* fogalma, amely azt jelenti, hogy a desztináció megközelíthetőségének javítása a vasúti és közúti infrastruktúra mennyiségi illetve minőségi valamint a közlekedési (köz)szolgáltatások egymást kiegészítő fejlesztésével és folyamatos monitoringjával valósul meg. Párhuzamosan ezzel a belső közlekedési rendszer fejlesztése sem marad el, részben az országos, regionális és helyi infrastruktúrahálózat összekapcsolásával, részben továbbfejlesztésével, hiányok felszámolásával.

A közlekedési hálózat összefűzése feltétele annak, hogy a térségben a közlekedési (köz)szolgáltatások mennyisége javuljon, ezzel a helyi lakosság mindennapi tevékenységéhez szükséges mobilitási igények fenntartható megoldása rendelkezésre álljon. A határtérséget összekötő infrastruktúra hálózat fejlesztéséhez a közlekedési hálózati hiány mutató adhat segítséget.

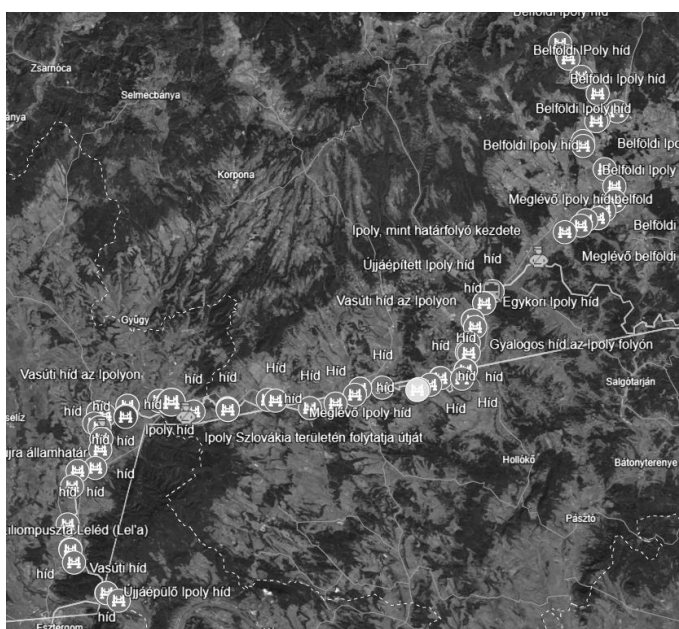
Harmadik megállapítás szerint egy térség gazdasági fejlettsége és a közlekedési rendszere szoros összefüggésben van. A közlekedési rendszer a társadalmi és

egyéni életminőségre gyakorolt hatása különböző jelenségek vizsgálatával és besorolásával három szintre tagolható, amelyben a közlekedési szegénység vizsgálata a közlekedési jóllét eléréséhez szükséges feltételek feltérképezésében áll.

Új eredmény a *közlekedési jóllét* fogalma, amely a mindenkori általános technikai színvonalon a szükséges és elérhető közlekedési szolgáltatásokat teszi lehetővé egyéni és társadalmi megközelítéssel, különös tekintettel a környezeti- és közlekedési biztonságra, eljutási időre és az egyének szempontjából a közlekedés költségeire. A közlekedési jóllét különböző területi szinteken vizsgálható. A közlekedési jóllét optimális állapot.

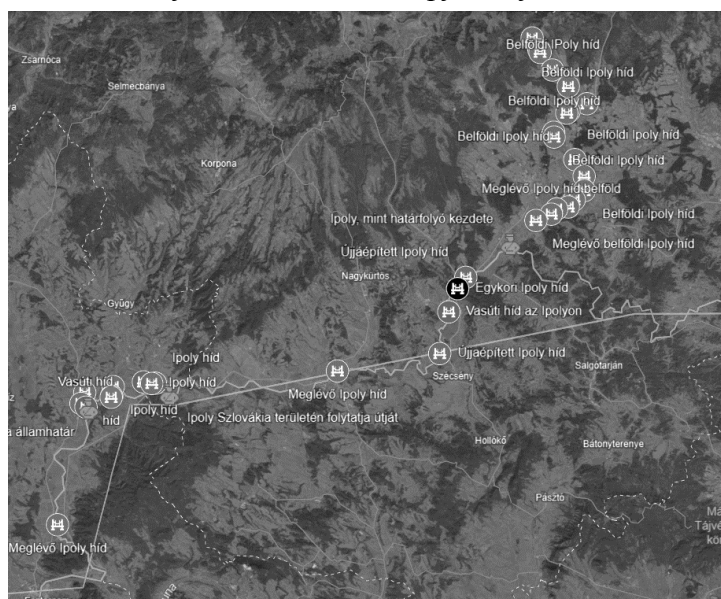
Negyedik megállapítás a szomszédos települések között sok olyan kapcsolat újra kiépítésére van igény, amely közelebb hozza a falvakat, ezáltal a helyi gazdaság lehetőségei javulnak, a társadalmi kapcsolatok újra erősödhetnek.

Új eredmény a *közlekedési hálózati hiány* mutató, amely két szomszédos település közötti közúti és a légvonalban mért távolságának a hányadosa abban az esetben, ha a két szomszédos települést legalább egy közbeékelődő településen keresztül lehet elérni. Az érték egyenesen arányos a beavatkozás indokoltságával. A közlekedési hálózat hiány mutatót más – pl. régiók közötti – közlekedési módokra is lehet alkalmazni.



5. ÁBRA AMIKOR AZ IPOLY NEM VOLT HATÁRFOLYÓ - ÁTKELÉSI LEHETŐSÉGEK REKONSTRUÁLT HELYEI AZ IPOLY FOLYÓN, AMIKOR AZ MÉG „CSAK EGY BELFÖLDI VÍZFOLYÁS VOLT”

Forrás: Hajós Bence 2007. alapján saját szerkesztés



6. ÁBRA JÓL LÁTHATÓ, HOGY SZLOVÁKIA TERÜLETÉN A FOLYÓN NAGY A HÍDSŰRŰSÉG, AHOL ÁLLAMHATÁR AZ IPOLY, IGEN CSEKÉLY SZÁMÚ ÁTKELÉSI LEHETŐSÉG VAN. A HATÁRFOLYÓ - BELFÖLDI VÍZFOLYÁS ÉLES KONTRASZTJÁT IPOLYSÁG KÖRNYÉKÉN LEHET IGAZÁN JÓL LÁTNI, AHOL -

A KÉT "RENDŐR" IKON KÖZÖTT – NEM HATÁRFOLYÓKÉNT IGEN MAGAS HÍDSÚRÚSÉG LÁTSZIK.

Forrás: googlemaps adatok alapján saját szerkesztés

Az átkelési, ezzel a közlekedési lehetőségek hiánya a térség működését akadályozza. A városok vonzáskörzetei torzultak, amelyek nélkül a városok csak részlegesen tudják betölteni funkcióikat. Bár a személygépjárművek, az egyéni közlekedési módok használatával ez kisebb mértékben helyreállt, azonban a települések közötti jelentős kerülők a helyi jelentőségű gazdaságot, társadalmi kapcsolatokat akadályozzák. A városok közötti kapcsolatok helyreállításához szükséges a köz- és vasúti infrastruktúra helyreállítása, és azokon megfelelő, modern közlekedési közszolgáltatások kialakítása.

A vasúthálózat infrastruktúrájában egyetlen, stratégiai jelentőségű szakasz helyreállításával a lokális városközi kapcsolatokon túl nagytérségi jelentőséget hordozó szállítási lehetőség nyílna meg. Mivel a térségben nincs meghatározó jelentőségű nagyváros, a vasúti infrastruktúra a közszolgáltatás megvalósulása esetén sem lesz túlszűfolt személyszállító vonatokkal, így a Ny-K-i vasúti áruszállítás egyik kulcstényezője lesz. A CORCAP európai uniós vasúti áruforgalmi projekt egyik nagy problémája, hogy a tervezés során meglévő, de a nagyvárosi forgalom miatt túlszűfolt vasúti infrastruktúrába próbálta beilleszteni az európai vasúti áruszállítási korridor magyarországi szakaszát, amelyhez új pályák építése válna szükségessé. Az ipoly-völgyi vasút korszerűsítést követően beilleszthető alternatív áruszállítási útvonalként, amely nagyban hozzájárulna a perifériatérség mutatóinak javulásához.

A határon átnyúló fejlesztések egyik sikerfaktora, hogy a két határtérség mennyire közeledik egymáshoz, mennyire válik egymás számára elérhetővé. A vizsgálat területén található a legelső, hazánkban megalakult területi társulás célja a közlekedési infrastruktúra megalapozása, amely napjainkban valóban élővé vált nem csak azzal, hogy a személyautóknak lehetővé teszi a mindennapos átjárást, hanem azzal is, hogy Esztergom és Pádkány (Sturovo) között megindult a naponta rendszeresen közlekedő, menetrend szerinti autóbusz járat, 2022. április 4-től érvényes menetrend szerint 6 pár járat közlekedik.. Hasonlóan Komáromban is lehetőség nyílt Komarno viszonylatban a helyi, és mégis nemzetközi buszjáratok igénybe vételére, minden nap 4 alkalommal indulnak járatok, hétköznapi további 7 alkalommal indul buszjárat, azaz hétköznapiakon 11 járatpár segíti a közlekedést. A buszközlekedés akadálytalan működtetését az teszi lehetővé, hogy Magyarország és Szlovákia is Európai Unió tagjává - elfogadva a schengeni vívmányokat – megszüntette a belső határokon a szabad mozgás akadályait, ami így már nem csak az egyéni közlekedésben jelenik meg, hanem a helyi viszonylatú, de jellegét tekintve mégis nemzetközi maradt. Mindez az utazókat az utazási élményben nem érinti, legfeljebb a nemzetközi járatokra előírt szigorúbb szabályozás miatt kényelmesebb, korszerűbb járatokkal utazhatnak.

Mindezzel szemben az Ipoly, illetve Észak-Nógrád határtérségét figyelembe véve egyetlen nemzetközi járat működik Ipolyságról, amely azonban nem a helyi kistelepüléseken élők igényeire kialakított menetrenddel és vonalakkal valósult meg, hanem az Ipolyságról induló utasok számára nyújt lehetőséget Budapestre való eljutásban.

Az Ipolyt kísérő kisvárosok és vonzáskörzetükhöz tartozó településeik egy része az Ipolyon túl található, azonban ezek összekötése autóbuszjáratokkal nem valósult meg annak ellenére, hogy a folyó két partjának közeledését nagyban elősegítené. Az összeköttetés egyrészt valódi közeledést, elérhetőséget jelentene, másrészt szimbolikus jelentőséget is hordoz magában.

Az Ipoly mellett található Ipolyság, Balassagyarmat, Szécsény és Losonc városok a környező, de a folyó túlsópartján található falvakkal – a hidak adta átjárhatóság ellenére – nincsenek közösségi közlekedéssel összekötve, és egymás között is csak saját állam területén. A folyó mellett párhuzamos közlekedés alakult ki: létezik egy Losonc – (Szlovákgyarmat) – Ipolyhídvég – Ipolyság viszonylat Szlovákiában, amelynek sajátossága, hogy Sokáig Ipolyhídvég – 632 lelkes település – volt a végállomás. Ipolyhídvég a viszonylaton nem csak a Nagykürtösi járás nyugati határa, hanem egyben Besztercebánya kerület határa is. A szlovák tömegközlekedés szervezése a vármegyei önkormányzat jogköre, így vármegyehatáron a közlekedésszervezésére a vármegye határain belül van joga. A térségi lakosság igényei alapján a járat útvonalát kiegészítették Ipolyságig, így a városi szolgáltatások, munkahelyek elérhetővé váltak. Az Ipolyság – Losonc buszjárat napjainkban is megtalálható, bár a helyiek elmondása szerint hiányzik a gyorsjárat, amelyik kevesebb megállóval ugyan, de gyorsabb utazást tesz lehetővé.

Szintén az államhatárral – szigorúan – párhuzamosan létezik a 355. számú (Zebegény) – Szob – Hont – Drégelypalánk vonal, amelyik lehetővé teszi a Börzsöny északi lábánál fekvő, kis lélekszámú települések lakói számára a közlekedést, Szob és Drégelypalánk vasútállomásainak megközelíthetőségét. Szobon nemzetközi járat, és Budapest irányában úgynevezett „zónázó” vonat vehető igénybe, Drégelypalánkról jelenleg szintén Budapest-Nyugati közelíthető meg a 75-ös vonalon, valamint Balassagyarmat irányában Ipolytarnócig lehet vasúttal közlekedni. Itt az infrastruktúra lehetőséget adna arra, hogy Losoncig el lehessen jutni vasúttal, de a szolgáltatás jelenleg nem üzemel.

Látható, hogy a Kemence, Bernecebaráti, Hont és Drégelypalánk közötti viszonylaton jelenleg is működik buszjárat, azonban Ipolyság közelsége és megközelíthetősége ellenére azt elkerüli. Az infrastruktúra ebben az esetben adott a meglévő határátkelőhelyen, de lehetőség van fejleszteni az egykori bekötőút felújításával.

Balassagyarmat és Szécsény esetében a környező kistalvák bekötése a városi szolgáltatások elérhetőségében – és erősödésében – játszik majd szerepet,

valamint segíti elő a szemléletváltást a közlekedésben is. A határon átnyúló kapcsolatok feltérképezése során elsősorban a munkavállalással kapcsolatos ingázás, másodsorban a bevásárlás, oktatáshoz való hozzáférés indokolja a tömegközlekedés fejlesztését. A szlovákiai ipoly-menti települések lakossága leginkább Vácra (Gödre) és Balassagyarmatra jár dolgozni, valamint Nagyoroszi lakókocsigyar, Ipolytölgyes említése történt meg, továbbá Esztergom. Szlovákia területén Ipolyság és Nagykürtös elsődleges munka-adó városok, másodsorban Párkány, Pozsony, de az oktatáshoz való hozzáférés miatt Kassa és Komárom is fontos célpont.

A városok összekötése (Esztergom)- Ipolyság-Balassagyarmat-Szécsény-Losonc és kis kitekintéssel Salgótarján, mint vármegyeszékhely útvonalon a városok közötti interakciókat segíti elő, illetve Budapest centrum helyzetének enyhítéséhez járul hozzá.

Az Ipoly völgyi városok közvetlen összekötésének gondolata már testet öltött az egykori Ipolyság-Balassagyarmat-Szécsény-Losonc vasúti közlekedés helyreállításában, megalapozott az igény, azonban a vasúti közlekedés helyreállítása jelentős költséggel járhat, és a jelenleg hiányzó kapcsolat bizonytalanságot hordoz magában. Az autóbusz járat elindítása jelentősen kisebb költségvonzattal rendelkezik, a lakosság számára kedvező alternatívát jelenthet, és bizonyíthatja az itt élők valós igényét a viszonylatban való közlekedésre.

Sajátos közszolgáltatásként a következő tanévtől rendelkezésre állnak 15 helyen iskolabuszok, amelyek a magyar iskolákban való eljutást segítik a tanulóknak. A Rákóczi Szövetség által nyújtott támogatás keretében az iskolabusz megvásárlása mellett annak üzemeltetését is biztosítja a szövetség, ami a magyar gyerekek magyar oktatási intézménybe való eljutását segítheti, az érintettek körét bővítheti.

A megfogalmazott javaslatok elsősorban a helyi lakosság igényeire alapozva indokoltak, a hétköznapi – munkabajárás, oktatáshoz való hozzáférés, bevásárlás – tevékenységek során megvalósuló igénybevételre, valamint a szabadidő eltöltése célzatával. A viszonylatok a turisztikai célú utazásokat is elősegítik, a jobb megközelíthetőség és átjárhatóság hozzájárul, hogy az ide érkezők több helyre közösségi – és így környezetbarát – közlekedés igénybevételével eljussanak. A számbavett, lehetséges fejlesztések között a vasúti közlekedés inkább turisztikai jellegű, amelynek jó példája a 2022. május 1-jén közlekedtetett Balassagyarmat-Losonc járat. A vasúti közlekedés turisztikai kihasználása jelentős, még nem megfelelően feltárt potenciált rejt magában, amely lehetővé teszi a fenntarthatósági szempontokat is kielégítő, akár több napos kirándulások megvalósítását is.

A térségben az igény markánsan körvonalazódik arra, hogy a települések határtalanul tartsák egymással a kapcsolatot, azon lakók számára is elérhetővé váljanak a „túlordal” szolgáltatásai, akik nem tudnak vagy nem akarnak egyéni közlekedéssel utazni.

A közlekedési szolgáltatások fejlesztése során a települési érdekeken felül álló térségi szemléletet erősíteni szükséges, amely kapcsolatai mind a települések felé, mind a kormányzati szervezet irányába közvetlen és meghatározó. A közlekedési infrastruktúra fejlesztése és a közlekedési szolgáltatások biztosítása fontos területfejlesztési tevékenység, amelyet figyelembe véve – és tekintettel a határtérség sajátos helyzetére – a Mötv. rendelkezéseire is tekintettel szorgalmazni kellene a vármegyei önkormányzatok ETT-ben való részvételét alapítással vagy meglévőkhöz való csatlakozással, illetve már meglévő ETT-hez való kapcsolódását a szomszédos területek azonos szintű intézményeivel, szervezetivel, továbbá mindazon szereplők bevonását, amelyek a tagság kritériumainak megfelelnek, és a tagállamok szereplői közötti feladatok, kompetenciák kiegyenlítését szolgálják.

A Tftv. által is nevesített nemzetközi kapcsolatok kialakítása és fenntartása, a határon átnyúló fejlesztések koordinálása, szervezése és intézményesítése érdekében indokolt lenne megvizsgálni annak lehetőségét, hogy az Európai Területi Társulások, hasonlóan a megnevezett területfejlesztési önkormányzati társulásokhoz, nevesítésre, intézményesítésre kerüljenek.

A vizsgált határmenti területen legnagyobb igény fogalmazódott meg a

- közúti közforgalmú közlekedés helyi viszonylatú fejlesztésére a falvak és a városok között, amelyek egy agglomerációba tartoznak, de a határ elválasztja őket – illetve ahol szükséges, az infrastruktúra felújítása, pótlása, így Esztergom elérhetőségének biztosítása a szobi járás településeiből; Ipolyság elérhetősége Kelet-Pest vármegye és Nyugat-Nógrád vármegye térségéből, Közép- és Kelet-Nógrád vármegye kistelepülései és Losonc közötti nemzetközi autóbusz közlekedés megteremtése mezoregionális tekintetben igény mutatkozik Rétság – Esztergom összeköttetése (Ipolyságon keresztül), Esztergom – Ipolyság – Balassagyarmat kapcsolat megteremtése, Szécsény – Losonc és Salgótarján – Losonc viszonylat biztosítása
- vasúti közlekedés személyszállítás illetve teherszállítás kapcsán Ipolyság – Balassagyarmat – Szécsény – Losonc közötti vasúti közlekedés tekintetében, amely megvalósulása hozzásegíti a Vác irányából érkezőket Ipolyság vasúti elérhetőségében.

A határmenti közlekedés vizsgálatát a CONNECT2CE program keretében valósították meg a projektpartnerek, Magyarország részvételével. Hazánk nyugati határterületén a magyar-osztrák viszonyokat térképezték fel. A határszakaszon lényeges különbség, hogy a szabályozási keretrendszer a két ország viszonylatában sokkal egyszerűbbé teszi a fejlesztéseket, mivel a határmetszési pontokat tartalmazó kormányrendeletben nevesített átkelési lehetőségek beruházásai nem kötöttek további, kormányzati szintű megállapodáshoz. A magyar-szlovák határszakaszon minden, a határon átnyúló fejlesztés attól

függetlenül, hogy Magyarország és Szlovákia között megállapodás létezik, külön kormányközi szerződéshez kötött, ami a fejlesztéseket nehezíti.

A határszakasz a nyugati területen sokkal fejlettebb területi mutatókkal rendelkezik, a határon átnyúló interakciók élénkebbek, ami a sűrű – átlagosan 3 km távolságban megtalálható – átjárhatóságnak köszönhető. A közúti kapcsolatok élénkítésében kétségtelenül szerepet játszott, hogy az úthálózat fejlesztése nem járt hídépítéssel, mivel nincs keresztező vízfolyás, azonban önmagában ez nem elég indok. A meglévő, sűrű határátlépési lehetőség távlatot teremt a közforgalmú közlekedés újra- vagy átgondolására, mivel a CONNET2CE programban kimutatták, hogy a határon átnyúló közlekedésben a személygépjárművek használatának aránya jelentősen magasabb, mint a belföldön tapasztalható.

A fejlesztések sürgető voltára hívja fel a figyelmet a Régiók Európai Bizottsága (2017/C 207/05) véleménye a hiányzó közlekedési összeköttetések a határmenti régiókban című dokumentumban, amely szerint „az infrastruktúra megnyitja a határokat”.

7. PUBLIKÁCIÓK

Folyóiratcikkek

1.

Feketéné, Benkó Kata

Die durch die Staatsgrenze geschaffenen rechtlichen und physischen Hindernisse bei der Entwicklung einer postsozialistischen Grenzregion im slowakisch-ungarischen Schengen-Grenzabschnitt

STUDIA MUNDI - ECONOMICA 11 : 1 pp. 43-54. Paper:
<https://doi.org/10.18531/sme.vol.11.no.1.pp.43-54> , 12 p. (2024)

DOI Egyéb URL Teljes dokumentum

Szaccikk (Folyóiratcikk) | Tudományos[34976946] [Nyilvános]

2.

Feketéné Benkó, Kata

The reduced mobility of the population of Palócföld: Accessibility proposal for better traffic in the Ipoly Valley

STUDIA MUNDI - ECONOMICA 10 : 3 pp. 3-16. , 14 p. (2023)

DOI Kiadónál REAL Teljes dokumentum

Szaccikk (Folyóiratcikk) | Tudományos[34819684] [Admin láttamozott]

3.

Feketéné, Benkó Kata

A hazai falvak közötti növekvő „távolságok” az Ipoly-menti határtérség példáján

A FALU 3 pp. 49-65. , 17 p. (2023)

Szaccikk (Folyóiratcikk) | Tudományos[34294437] [Nyilvános]

4.

Feketéné, Benkó Kata

A közlekedési infrastruktúra változásainak hatása az Ipoly-völgyének társadalmi kapcsolatrendszerére

STUDIA MUNDI - ECONOMICA 8 : 3 pp. 16-30. , 15 p. (2021)

DOI Kiadónál REAL Teljes dokumentum

Szaccikk (Folyóiratcikk) | Tudományos[32630481] [Admin láttamozott]

5.

Géza, Tóth ; Krisztina, Varga ; Kata, Feketéné Benkó ; Lóránt, Dénes Dávid

Social innovation potential and economic power: The example of Hungarian districts

JOURNAL OF INFRASTRUCTURE POLICY AND DEVELOPMENT 8 : 3 Paper: 3042 , 11 p. (2024)

DOI WoS Scopus Egyéb URL Teljes dokumentum

Szaccikk (Folyóiratcikk) | Tudományos[34539869] [Admin láttamozott]

6.

Remenyik, Bulcsú ; Szabó, Lajos ; Feketéné, Benkó Kata ; Vetró, Richárd

Green Purchase and Logistics in the Hungarian Tourism and Hospitality

OBLIK I FINANSY / ACCOUNTING AND FINANCE 94 : 4 pp. 129-136.
Paper: 8 , 8 p. (2021)

DOI

Szaccikk (Folyóiratcikk) | Tudományos[32619911] [Admin láttamozott]

Könyvrészletek, konferenciaközlemények

7.

Vetró, Richárd ; Balogh, Andrej ; Feketéné Benkó, Kata ; Remenyik, Bulcsú

Tourism ecology and climate change

In: Földi, Péter; Viktor, Patrik (szerk.) III. rural areas in the 21st century
scientific conference

Budapest, Magyarország : Association of Hungarian PhD and DLA
Students (2024) 30 p. p. 22

Absztrakt / Kivonat (Egyéb konferenciaközlemény) |
Tudományos[35116378] [Nyilvános]

8.

Feketéné, Benkó Kata

Kettévágott Palócföld: Az Észak-Magyarországi régió lehetőségei a közlekedés, a turizmus és a gazdaság fejlesztése segítségével (2023)

Nem besorolt (Egyéb) | Tudományos[34552855] [Nyilvános]

9.

Feketéné, Benkó Kata ; Szabó, Lajos

A Palócföld kézműves- és agrártermékei illetve azok kereskedelme (2023)

Csak repozitóriumban hozzáférhető közlemény (Egyéb) |
Tudományos[34552834] [Nyilvános]

10.

Feketéné, Benkó Kata

Amikor az Ipoly nem (volt) határ (2023)

Nem besorolt (Egyéb) | Tudományos[34551855] [Nyilvános]

11.

Feketéné, Benkó Kata

Palócföld cut in two

In: Földi, Péter; Viktor, Patrik (szerk.) Közgazdász Doktoranduszok és Kutatók
II. Rurális Konferenciája Konferenciakötet

Budapest, Magyarország : Doktoranduszok Országos Szövetsége
(DOSZ) (2023) 328 p. pp. 92-101. , 10 p.

Konferenciaközlemény (Könyvrészlet) | Tudományos[34455260] [Nyilvános]

12.

Feketéné, Benkó Kata

Értékteremtés a közlekedésben - a határmenti közlekedési közszolgáltatás
értékteremtése / Value Creation in Transport – Value Creation for Public Cross-
border Transport Services

In: Vágány, Judit; Fenyvesi, Éva (szerk.) Multidiszciplináris kihívások, sokszínű
válaszok: 11. Tudományos Szimpózium : absztrakt füzet

Budapest, Magyarország : Budapesti Gazdasági Egyetem (BGE) (2023) pp. 46-47. , 2 p.

Egyéb URL

Absztrakt / Kivonat (Könyvrészlet) | Tudományos[33826531] [Nyilvános]

13.

Feketéné, Benkó ; Szabó, Lajos

FOKGAZDÁLKODÁS ÉS TURIZMUS AZ IPOLY MENTÉN

In: Bujdosó, Zoltán (szerk.) XVIII. Nemzetközi Tudományos Napok [18th International Scientific Days] : A „Zöld Megállapodás” – Kihívások és lehetőségek [The 'Green Deal' – Challenges and Opportunities] : Tanulmányok [Publications].

Gyöngyös, Magyarország : Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem Károly Róbert Campus (2022) 748 p. pp. 230-238. , 9 p.

Könyvfejezet (Könyvrészlet) | Tudományos[33701067] [Nyilvános]

14.

Feketéné Benkó, Kata ; Remenyik, Bulcsú ; Szabó, Lajos

VINOTHERAPY - as a (health) tourism trend

In: Csákvári, Tímea; Varga, Zoltán (szerk.) V. ZALAEGERSZEGI EGÉSZSÉGTURIZMUS KONFERENCIA ABSZTRAKT KÖTET

Pécs, Magyarország : Pécsi Tudományegyetem Egészségtudományi Kar (PTE ETK) (2022) 88 p. p. 59.

Absztrakt / Kivonat (Könyvrészlet) | Tudományos[32759830] [Egyeztetett]

15.

Feketéné, Benkó Kata

OPPORTUNITIES FOR THE REGION OF NORTHERN HUNGARY WITH THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT, TOURISM AND THE ECONOMY

In: Bujdosó, Zoltán (szerk.) XVIII. Nemzetközi Tudományos Napok [18th International Scientific Days] : A „Zöld Megállapodás” – Kihívások és lehetőségek [The 'Green Deal' – Challenges and Opportunities] : Tanulmányok [Publications].

Gyöngyös, Magyarország : Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem Károly Róbert Campus (2022) 748 p. pp. 223-237. , 15 p.

Könyvfejezet (Könyvrészlet) | Tudományos[33701063] [Nyilvános]

16.

Feketéné, Benkó Kata

Az Alsó-Ipoly mente közlekedése

In: Jámbor, M; Lőrincz, A S; Halász, G (szerk.) Ipolyság Kollégium

Lakitelek, Magyarország : Antológia Kiadó (2022) 351 p. pp. 307-310. , 4 p.

Könyvfejezet (Könyvrészlet) | Tudományos[33549808] [Nyilvános]

17.

Feketéné, Benkó Kata

Falvak közötti „távolságok” a településhálózatban

In: Horeczki, Réka; Szabó, Tamás (szerk.) A vidéki Magyarország a pandémia korában : IX. Falukonferencia

Pécs, Magyarország : KRTK Regionális Kutatások Intézete (2022) 250 p. pp. 95-108. , 14 p.

Konferenciaközlemény (Könyvrészlet) | Tudományos[32720792] [Nyilvános]

18.

Feketéné, Benkő Kata ; Remenyik, Bulcsú ; Szabó, Lajos

VINOTERÁPIA - Mint (egészség)turisztikai irányzat: VINOTERAPY - As a (health)tourism trend

In: Csákvári, T; Varga, Z (szerk.) V. Zalaegerszegi Egészségturizmus Konferenciakötet

Pécs, Magyarország : Pécsi Tudományegyetem Egészségtudományi Kar (PTE ETK) (2022) 259 p. pp. 76-85. , 10 p.

Konferenciaközlemény (Könyvrészlet) | Tudományos[33017508] [Egyeztetett]

19.

Vetró, Richárd ; Horváth, Dániel ; Feketéné Benkó, Kata ; Szabó, Lajos

TOURISTIC IMAGE TEST IN NORTHERN HUNGARY REGION

In: Bujdosó, Zoltán (szerk.) XVIII. Nemzetközi Tudományos Napok [18th International Scientific Days] : A „Zöld Megállapodás” – Kihívások és lehetőségek [The 'Green Deal' – Challenges and Opportunities] : Tanulmányok [Publications].

Gyöngyös, Magyarország : Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem Károly Róbert Campus (2022) 748 p. pp. 707-713. , 7 p.

Szaktanulmány (Könyvrészlet) | Tudományos[33701123] [Nyilvános]

20.

Bulcsú, REMENYIK ; Kata, FEKETÉNÉ BENKÓ ; Andrej, BALOGH ; Botond, SIKÓ ; Lajos, SZABÓ

Smart Opportunities in Tourism Region (Public attitudes towards digitalization)

In: Nataša, URBANČÍKOVÁ (szerk.) 4th SMART COMMUNITIES ACADEMY: Building Smart Communities for the Future

Kosice, Szlovákia : Technical University of Kosice (2021) pp. 131-136. , 6 p.

Szaktanulmány (Könyvrészlet) | Tudományos[32536620] [Admin láttamozott]

21.

Feketéné, Benkó Kata ; Szabó, Lajos

AZ EMLÉKEZÉS TURIZMUSA

In: Bujdosó, Zoltán (szerk.) Tudomány a mindennapokban A Kutatók Éjszakája rendezvénysorozat keretében megrendezett workshop előadásainak összefoglalói

Gyöngyös, Magyarország : Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem Károly Róbert Campus (2021) 63 p. p. 24

Absztrakt / Kivonat (Könyvrészlet) | Tudományos[32725711] [Nyilvános]

22.

Feketéné, Benkó Kata ; Remenyik, Bulcsú ; SZABÓ, Lajos

A mezőgazdasági úthálózat fejlesztési kérdései területfejlesztési szempontok alapján

In: Berki, Márton; Szabó, Pál (szerk.) Smart Opportunities for Rural Communities in 2021–2027: Proceedings of Presentations

Budapest, Magyarország : Eötvös Loránd University, Institute of Geography and Earth Sciences, Centre of Geography (2021) 390 p. pp. 152-160. , 9 p.

Nem besorolt (Könyvrészlet) | Tudományos[32591085] [Admin láttamozott]

23.

Feketéné, Benkó Kata

The relationship between Novohrad-Nógrád Geopark and sustainable tourism (2021)

Nem besorolt (Egyéb) | Tudományos[32016414] [Nyilvános]

24.

Feketéné, Benkó Kata

Szabó Lajos - Remenyik Bulcsú: Földrajz utazóknak - könyv ajánlás

MTA REGIONÁLIS TUDOMÁNYOS BIZOTTSÁG HÍRLEVÉL (2021)

Recenzió/kritika (Folyóiratcikk) | Tudományos[32016410] [Nyilvános]

25.

Feketéné, Benkó Kata

A határtérség közlekedési kihívásai (2021)

Megjelenés: Magyarország,

Nem besorolt (Egyéb) | Tudományos[32016395] [Nyilvános]

26.

Remenyik, B ; Feketéné, Benkó K ; Szabó, L

Turizmus és innováció, a felhagyott bányaterületek turisztikai hasznosításai Magyarországon

In: Karátson, Dávid; Nagy, Balázs (szerk.) X. Magyar Földrajzi Konferencia = 10th Hungarian Geographical Conference : absztraktkötet

Budapest, Magyarország : Földgömb az Expedíciós Kutatásért Alapítvány (2021) 213 p. p. 121

Teljes dokumentum

Absztrakt / Kivonat (Könyvrészlet) | Tudományos[32370905] [Egyeztetett]

27.

Remenyik, Bulcsú ; Feketéné, Benkó Kata ; Szabó, Lajos

Világörökségi jelölés a magyar kegyhelyekről

In: Albert, Tóth Attila; Happ, Éva; Printz-Markó, Erzsébet (szerk.) "Változó világ, változó turizmus" : XI. Nemzetközi Turizmus Konferencia : Tanulmánykötet

Győr, Magyarország : Széchenyi István Egyetem (2021) 363 p. pp. 202-217. , 18 p.

Szaktanulmány (Könyvrészlet) | Tudományos[32066271] [Egyeztetett]

28.

Kárász, Katalin ; Feketéné, Benkó Kata

MAPPING OF DEFICIENCIES OF PUBLIC SERVICES IN KUNHEGYESI DISTRICT

In: Győri, Tímea; Arany, Ferenc; Egri, Zoltán ☒ (szerk.) CHANCES AND CHALLENGES FOR THE EUROPEAN RURAL DEVELOPMENT (2021–2027) Peer-reviewed Scientific Conference Proceedings

Szarvas, Magyarország : Szent István Egyetem (2020) pp. 105-115. , 10 p.

Konferenciaközlemény (Könyvrészlet) | Tudományos[32021093] [Nyilvános]

29.

Remenyik, Bulcsú ; Sikó, Botond ; Huszár, Péter ; Feketéné, Benkó Kata ; Vetró, Richárd

Development of ethnic tourism in the Szeklerland (2020)

Nem besorolt (Egyéb) | Tudományos[32016422] [Admin láttamozott]

30.

Remenyik, Bulcsú ; Sikó, Botond ; Huszár, Péter ; Feketéné, Benkó Katalin ; Vetró, Richárd ; Szabó, Lajos

Fenntartható közlekedés Budapesten: mit tanulhatunk az okosvárosoktól?

In: Munkácsy, András; Jászberényi, Melinda (szerk.) Utazás a tudományban 2020 : Mobilitás a jövőben : Konferenciakötet

Budapest, Magyarország : Budapesti Corvinus Egyetem (2020) 71 p. pp. 51-53. , 3 p.

Absztrakt / Kivonat (Könyvrészlet) | Tudományos[31898359] [Egyeztetett]

31.

Remenyik, Bulcsú ; Vetró, Richárd** ; Feketéné, Benkó Kata

A vendéglátó vállalkozások piaci helyzete a pandémia idején

In: „Változó világ, változó turizmus” : XI. Nemzetközi Turizmus Konferencia : Tanulmánykötet, Absztrakt füzet

Győr, Magyarország : Széchenyi István Egyetem (2020) 22 p. p. 18

Absztrakt / Kivonat (Egyéb konferenciaközlemény) |
Tudományos[31782084] [Admin láttamozott]

32.

Remenyik, Bulcsú ; Feketéné, Benkó Kata** ; Vetró, Richárd

A világörökségi jelölések hatásai a magyarországi vallási turizmus fejlődésére

In: „Változó világ, változó turizmus” : XI. Nemzetközi Turizmus Konferencia : Tanulmánykötet, Absztrakt füzet

Győr, Magyarország : Széchenyi István Egyetem (2020) 22 p. p. 14

Absztrakt / Kivonat (Egyéb konferenciaközlemény) |
Tudományos[31782078] [Nyilvános]

33.

Remenyik, Bulcsú ; Szabó, Lajos** ; Feketéné, Benkó Kata

A környezettudatosság elemzése a Balaton-felvidéki Nemzeti Parkban végzett felmérés által

In: Sulyok, Judit; Formádi, Katalin; Lőrincz, Katalin; Raffay-Danyi, Ágnes (szerk.) Természet, kultúra, emberek satöbbi

Veszprém, Magyarország : Pannon Egyetemi Kiadó (2020) 88 p. pp. 29-39. , 10 p.

Szaktanulmány (Könyvrészlet) | Tudományos[31733736] [Egyeztetett]