



MAGYAR AGRÁR- ÉS ÉLETTUDOMÁNYI EGYETEM

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

DR. FEKETÉNÉ DR. BENKÓ KATA
GÖDÖLLŐ
2024

A doktori iskola

megnevezése: Gazdaság- és Regionális Tudományok Doktori Iskola

tudományága: regionális tudomány

vezetője: Prof. Dr. Bujdosó Zoltán PhD
Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem
Károly Róbert Campus

Témavezetők: Dr. Dávid Lóránt Dénes PhD
kutatóprofesszor
Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

prof.dr. dr.h.c Szabó Lajos DSc
egyetemi tanár
Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

.....
Az iskolavezető jóváhagyása

.....
A témavezető(k) jóváhagyása

Tartalom

1.	BEVEZETÉS.....	1
2.	A DOLGOZAT CÉLKITŰZÉSE ÉS KUTATÁSI KÉRDÉSEI.....	7
2.1.	A dolgozat célkitűzései.....	8
2.2.	A kutatás hipotézisei.....	11
2.3.	Az értekezés felépítése, vizsgálati módszerei.....	11
3.	IRODALMI ÁTTEKINTÉS.....	13
3.1.	A turizmus és a közlekedés kapcsolata.....	13
3.2.	Fenntarthatóság kérdése a turizmus és a közlekedés kapcsolatában	16
3.2.1.	Nem motorizált közlekedés és a turizmus	18
3.2.2.	A közlekedés, mint a turizmus célja, illetve eszköze	25
3.2.3.	Látnivalók különleges csoportja.....	29
3.2.4.	A fenntartható közlekedés néhány kérdése	30
3.3.	A régió fogalmának néhány megközelítése és szabályozási háttere	32
3.3.1.	Régiókat érintő hazai szabályozási háttér.....	33
3.3.2.	A Nemzeti Fejlesztés 2030	34
3.3.3.	Határon átnyúló régiók szabályozási környezete.....	38
3.4.	Térbeli hálózatok	41
3.4.1.	A hazai vidéki településhálózat fejlődése – perifériák kialakulása és a műszaki infrastruktúra differenciálódása	43
3.4.2.	Határfogalom és határtérség szakirodalmi feldolgozásai	44
4.	ANYAG ÉS MÓDSZER	51
4.1.	A kutatás anyaga	51
4.2.	Alkalmazott kutatási módszerek:	53
4.2.1.	Földrajzi terület és fókuszterület meghatározása, leírása	53
4.2.2.	Szekunder kutatási módszerek	58
4.2.3.	Primer kutatási módszerek.....	60
5.	EREDMÉNYEK	64
5.1.	A vizsgált térség térszerkezeti változásai	69
5.2.	A közlekedési helyzetet leíró eredmények.....	76
5.2.1.	Az egyéni közlekedés jellemzői és összehasonlítása.....	77
5.2.2.	A közlekedési közszolgáltatások	84
5.2.3.	Közlekedési szegénység, közlekedési jóllét és közlekedési jólét.....	94
5.3.	A térség belső infrastruktúra hálózatának jellemzői	97
5.4.	Hipotézisvizsgálat.....	112

6.	KÖVETKEZTETÉSEK ÉS JAVASLATOK.....	116
6.1.	Határon átnyúló szervezet – európai területi társulás - működtetése	116
6.2.	A közlekedési feltételek javítása	119
6.3.	A turizmus fejlesztésére irányuló átfogó javaslat.....	123
7.	ÚJ TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK.....	126
8.	ÖSSZEFOGLALÁS	128
9.	SUMMARY	134
	MELLÉKLETEK	140
	M1. Irodalomjegyzék.....	140
	M2. Képek és ábrák	153
	M3 LÁTNIVALÓK KÜLÖNLEGES CSOPORTJA - HIDAK	168

1. BEVEZETÉS

„Mit adtak nekünk a rómaiak?”

Többek között utakat. Az olasz, nőnemű út szócska a „via” a latin „vehere” igéből származik, jelentése: irányítani, vezetni. A „via” szó jelentése pedig olyan tér, amely gyalogosan és kocsival járható, és egyik végpontból a másikba visz. Ez a rövid nyelvészeti elemzés rámutat arra, hogy az utak egy tudatos tervezés eredményeként valahonnan valahová vezetnek, azaz céljuk van. Ez a cél egyrészt a két pont összekötése, elérhetővé tétele egymás számára, másrészt attól valamilyen haszon reménye. Ezek a célok évezredek múltával sem változtak függetlenül az idő múlásától vagy a technika fejlődésétől.

Felismerték, hogy az úthálózat fő vonalainak az állami hatalom eszközeit kell szolgálni, de a helyi fejlesztések elmaradása visszavetheti e fejlődést. A helyi úthálózat kialakítása az ott lakók érdekeit szolgálja, amely hozzájárul a birodalom érdekeihez. Az úthálózat fejlesztésének fontosságára rávilágít, hogy az első írásos törvénygyűjtemény, az i. e. V. században alkotott „Tizenkét Táblás Törvény” előírja az utak néhány, a kor színvonalának megfelelő műszaki paraméterét, hasonlóan napjaink jogszabályaihoz.

Korán ráismertek, hogy a távoli provinciák elérhetősége nem csak hadászati, hanem közigazgatási, szervezési és leginkább gazdasági szempontból fontos. A kiépített utak fontos kereskedelmi szerepe azonban nem csak az áruk szállításának eszköze volt, ezen keresztül a kultúra kiteljesedésének, a sokszínűség színtereivé váltak. Távoli régiókat kötöttek össze. Az árusok, közlekedők kultúrát közvetítettek, ezzel az idegenforgalom alapjait teremtették meg. A közlekedés ilyen módon a gazdaság és a turizmus céljait szolgálja.

A modern korban is megmaradt ez a kapcsolat, a turizmus és a közlekedés szervesen kapcsolódó ágazat, amelyek egymást erősítve fejlődnek. A közlekedés elősegíti, kiszolgálja a turisztikai igényeket a látványosságok elérhetőségének megfelelő biztosításával, illetve hozzájárul a – gazdasági, társadalmi – fejlődéséhez. De a közlekedés célja is lehet a turizmusnak, amely egyre nagyobb hangsúlyt kap.

Ahogy azt Jászberényi – Munkácsy említi, közlekedés nélkül nincs turizmus, hiszen a turizmus alapfogalmához tartozik a helyváltogatás. A nem, vagy nem megfelelően elérhető desztinációk nem fejlődhetnek megfelelően, viszont egy fejlődő idegenforgalmi térség az érintett földrajzi terület fellendülését elősegítheti azzal, hogy a kapcsolódó szolgáltatások a helyi gazdaságot erősítik, új munkahelyek számának növekedéséhez, új szolgáltatások megjelenésével.

A közlekedés, a turizmus és a gazdaság szorosan összefüggő fogalmak, és kölcsönösen befolyásolják egymást. A gazdasági növekedés szempontjából a fejlett közlekedési infrastruktúra elősegíti a turizmus növekedését is, ami hozzájárul a gazdasági fejlődéshez. A turisták költségei növelik a helyi gazdaság bevételeit, munkahelyeket teremtenek, és támogatják a helyi vállalkozásokat (Puczkó, 2005; Dávid & al., 2010). A munkahelyteremtés szempontjából megközelítve a turizmus és a közlekedési szektor jelentős munkaadó. A turizmus közvetlenül és közvetve is munkahelyeket teremt a szállodákban, éttermekben, közlekedési vállalatoknál és egyéb szolgáltatásokban. A turizmus feltételezi és ösztönzi a közlekedési infrastruktúra fejlesztését, amely fejlesztések a helyi lakosság számára is kedvezőbb lehetőségeket biztosítanak. A beruházások során a fenntarthatóság kritériumaira tekintettel érdemesebb a helyi lakosság igényeihez igazítani a turisztikai elemeket is. A fenntartható közlekedési megoldások, mint például az elektromos járművek és a tömegközlekedés, csökkentik a turizmus környezeti lábnyomát. A

körforgásos gazdasági modellek alkalmazása a turizmusban hozzájárul a fenntartható fejlődéshez (Puczkó L., 2005).

A turizmus továbbá elősegíti a kulturális cserét és a társadalmi kohéziót. A közlekedési hálózatok fejlesztése lehetővé teszi a turisták számára, hogy könnyebben elérjék a kulturális és történelmi helyszíneket, ami gazdagítja a helyi közösségek kulturális életét.

Összességében a közlekedés, a turizmus és a gazdaság közötti kapcsolat komplex és többdimenziós, amelyet számos tényező befolyásol, beleértve a gazdasági, társadalmi és környezeti szempontokat is.

Az Észak-Magyarországi régió társadalmi-gazdasági mutatói tekintetében elmarad az országos átlagtól, a régió területén belül is jelentős fejlettségbeli különbségeket felmutatva.

A rendszerváltás időszakára datált, de valójában már azt megelőzően elkezdődött gazdasági szerkezetváltás a régió fejlődésére is kedvezőtlen hatással volt. A fellendülés a három vármegyén belül is eltérő gyorsasággal és módon következett be. A régiót alkotó vármegyék között található Nógrád vármegye, amelynek a területe a régión belül is a legrosszabb mutatókkal rendelkezik, annak ellenére, hogy Budapesthez való közelsége a legkedvezőbb fekvést biztosíthatná, a fejlődést elősegíthetné. Ennek ellenére Nógrád vármegye statisztikai mutatói nem csak a régión belül a legrosszabbak, az országos fejlettségi sorrendben az utolsók között van.

A vizsgált régió nemzetközi kapcsolatait meghatározó nemzetközi folyosók a régió peremterületeit érintik, azonban a nemzetközi kapcsolatok alatt nem csak a nagy távolságban lévő térségek összeköttetését kell kiemelni, hanem a határmenti sáv sokszor hiányzó, kisléptékű kapcsolatait. A közlekedésfejlesztési elképzelések nem csak a gazdasági-kereskedelmi kapcsolatok alakulására hatnak, hanem a turizmus fejlődésére is. A vizsgált terület „belső” részei nem rendelkeznek hasonló adottságokkal, de a kiemelt desztinációk turisztikai fejlődése magával hozta a közlekedés fejlődését is. Ugyanakkor a közlekedési infrastruktúra már az idegenforgalom meghatározóvá válását megelőzően is kedvezőbb volt.

A térség északi határvidékén az átjárhatóság – részben geomorfológiai adottságok miatt – nehézkes, hiányzó közlekedési kapcsolatokkal jellemezhető, ami a szomszédos területekkel való összeköttetések hiányához vezet; ezzel az régión kívüli területről a térségbe látogatók számára nehézséget okozva.

A határ átjárhatósága, „közlekedési akadálymentesítése” sokasíthatja a térségbe érkezők számát is, amely további fejlesztéseket tesz szükségessé, s elősegítheti a régió, s ezen belül a legelmaradottabb térségek fejlődését is.

A határtérség átjárhatóságának problémaköre viszonylag új keletű, hiszen csupán egy évszázaddal ezelőtt nem választotta el államhatár a térséget, hanem szervesen működő egység volt. A világháborúkat lezáró békeszerződések során vált olyan határtérséggé a terület, ahol a háború során megsemmisült közlekedési kapcsolatok újra megteremtésére nem volt lehetőség. Sok helyen a még megmaradt átkelőhelyek is megsemmisítésre kerültek. Az érintett terület nem csak határ-, hanem perifériatérséggé is vált. Az elérhetőség, átjárhatóság hiánya a közlekedést, ezáltal a kapcsolattartást akadályozták. Az ismertett nehézségek az állapotot konzerválták, ezzel társadalmi-gazdasági problémák elmélyüléséhez is hozzájárultak.

A terület közlekedési akadályai az infrastruktúra szempontjából is a közlekedési szegénység egyik jelenségére mutat, itt a közlekedési jóllét nem csak az egyéni közlekedéshez használt gépkocsik

környezeti- és üzembiztonságának fokozását jelenti, hanem a közlekedési hálózatok és szolgáltatások mennyiségi és minőségi növelését.

Nagyrégiós kitekintésben a közlekedés fejlesztése során az M3 autópálya és az M30-as kiépítése a régió keleti és déli felében javítja az elérhetőséget, már érzékelhető a turisztikai szolgáltatások iránti igénynövekedés. Ez a térség elérhetőségének javulásával, illetve látnivalóinak egyre ismertebbé válásával együtt történt. A megépült M25 Heves vármegye székhelye, valamint térsége felé nyújt jobb közlekedési lehetőséget – felzárkózva a vasúti közlekedés által nyújtott szolgáltatásokhoz, azonban ez a fejlesztés is megáll Egernél. Kiemelendő Gyöngyös vasúti és közúti elérhetőségének látványos javulása, ezen belül a vasúti ütemes menetrend és a szolgáltatások színvonalának javulása az utasszám növekedését okozta. A szolgáltatás minőségi javulása – menetidő csökkenés, ütemes menetrend, kényelmes, korszerű szerelvények – vonzóvá teszik a vonttal való közlekedést.

Nógrád vármegye egyetlen nagyobb volumenű közúti fejlesztése a 21-es út 2x2 sávossá építése, amely segítségével az M3 – Salgótarján között nyílik meg a gyors és biztonságos közlekedés lehetősége. A nógrádi vármegyeszékhely elérhetőségének javítása hozzásegíthet ahhoz, hogy látogatószáma is növekedjen, a Modern Városok Program és egyéb forrásokból megvalósuló, összehangolt, ésszerű fejlesztésekkel. A vármegyeszékhelyen de akár a teljes vármegyére vonatkoztatva is elmondható, hogy az itt eltöltött vendégéjszakák viszonylag alacsony mértéke nem abból adódik, hogy nincs látványosság, hanem abból, hogy alig van megfelelő minőségű szálláshely; ugyanakkor az is igaz, hogy amíg nincs meghatározó, több napra szóló turisztikai kínálat és ehhez kapcsolódó szolgáltatás, a vendégéjszakák számának növelése csupán a szálláshely kínálat növelésével minimálisan növelhető. A 21-es út az országhatárig került megtervezésre, azonban ha Szlovákia nem tervezi a határon átnyúló folytatását, akkor az útvonal az országhatárnál elveszíti jellegét.

A régió nyugati közlekedési csatornája a 2-es út, amely TEN-T besorolású nemzetközi forgalmat vezet le. Jelenleg Budapest és Vác között kiépített 2x2 sáv biztosítja a forgalmat, az M0-ástól Vácig 2x2 sávossá való fejlesztésével az elérhetőség javul ugyan, de teljes akkor lesz, ha a nógrádi szakasz is megépül. Jelenleg erre az engedélyeztetési eljárás van folyamatban, várhatóan először a városokat elkerülő szakaszok valósulnak meg.

Szakmai körökben is több elképzelés van arra, hogy érdemes-e, kell-e fejleszteni az útvonalat vagy sem, illetve a fejlesztési útvonal tekintetében is több változat van. Létezik egy elképzelés, mely lényegében az egykori 2-es útvonalát követné újra, Balassagyarmat átkelőhellyel. Ennek Balassagyarmat nagy nyertese is lehetne, mint a vármegye nyugati felének legnagyobb városa, kulturális, oktatási és gazdasági központként. Az egykori vármegyeszékhely számos funkcióját megőrizte.

Vasúti közlekedés tekintetében sem jobb Nógrád vármegye helyzete, az egyetlen, 2006-ig nemzetközi fővonalnak számító 81-es vasútvonal modernizálásának elmaradása – hosszabb menetidő, vasúti járművek minősége - visszavetette a hivatásforgalmi igénybevételt, a turisták számára nem nyújt alternatívát a szolgáltatás. A másik két vármegyeszékhely esetén hasonló probléma nem áll fenn, a vasúti megközelíthetőség magasabb szolgáltatási színvonallal rendelkezik. Alacsonyabb rendű vasúthálózati elemek tekintetében kiemelendő a turisztikai lehetőségeket is magában rejtő Vác-Drégelypalánk- Ipolytarnóc vonal, melynek határon átnyúló folytatása is van: Az egykori vonal Csata településtől indul, Drégelypalánknál lépi át a jelenlegi határt, ahol 7 km hosszon felszedésre került a sín, ezért nem lehetséges rajta a közlekedés, majd a meglévő vonalon Ipolytarnócnál újra átlépve az államhatárt tart Losoncig a lehet eljutni

akadálytalanul. Számos turisztikai látványosságot érint a vonal közvetlenül, melyeket a hálózat újjáépítésével hatékonyabban lehetne fejleszteni, illetve regionális szerepet szánva Budapestet északról elkerülő alternatív szállítási útvonal megvalósítása Nyugat- és Kelet- Magyarországot köti össze.

A turisztikai látványosságok megközelítése a látogatószámra meghatározó szereppel bír. Általában elmondható, hogy a régióban a nagyobb városok megközelíthetősége jó mind közúton, mind vasúton, de a vidék, elsősorban a falusias térség közlekedési hálózata kedvezőtlen, amely viszont nem csak a látogatókat készíteti meghátrálásra, hanem a helyi lakosság számára is rosszabb feltételeket biztosít. Esetenként hálózati hiányok nehezítik az összeköttetéseket. A vasúthálózat esetében az évek óta tartó leépítés jellemző, a járatok ritkítása, a pálya állapotok miatt a menetidő növekedése, valamint a járműállomány korszerűsítésének elmaradása miatt egyre kevesebben veszik igénybe. A közúthálózat helyzete sem jobb, amelynél legnagyobb probléma a meglévő infrastruktúra állapota. A településeket összekötő állami közutak karbantartására rendelkezésre álló – hazai és Európai Unió – szűkös keretek felhasználása során elsősorban a forgalmi adatokat veszik figyelembe, melyek függnek az úthálózat mellett található települések nagyságától és körösszetételétől, mely a hivatásforgalmat növeli. A forgalmasabb – és egyben jobb állapotú utak – mellett található látványosságok fejlődése észrevehető.

Nógrád vármegyére vonatkoztatva elmondható, hogy a mai napig nem sikerült megnyugtatóan megoldani a világörökség részét képező Hollókő jó megközelíthetőségét, vagy az ipolytarnóci ősmaradványokat is 4 számjegyű, rossz állapotú útvonalon lehet elérni, ahogy a Novohrad-Nógrád Geopark látnivalóinak elérhetősége is szélsőséges.

A közlekedési hálózatok raszteres vagy hálós fejlesztése hozzájárul a területi kiegyenlítődéshez a jobb elérhetőségi feltételekkel, ami a közúthálózat osztályrendjére is igaz. A vármegye déli részén indokolt lenne megvalósítani egy, a 21-es és 2-es utat közvetlenül összekapcsoló szakaszt. Az út megvalósítását korábbi fejlesztési dokumentumok is tartalmazzák Jobbágyi és Rétság közötti nyomvonalon.

A múlt század határrendezései nyomán kialakított határok miatt Nógrád vármegye is területének nagy részét elveszítette, ezzel természetesen alakult közlekedési kapcsolatai megszűntek a hálózat összetöredezésével. A határ peremén található térsége vonzáskörzete csonkává vált, így torzult Balassagyarmat, Szécsény és Salgótarján, illetve Ipolyság városok vonzáskörzete. Fontos gazdasági kapcsolataik szűntek meg, mert azok elérhetetlenné váltak a közlekedési kapcsolatok elvesztésével. Az Európai Unió taggá válást követően, majd csatlakozva a Schengeni egyezményhez a határok jogi átjárhatóságának akadályainak megszűnésével az elméleti lehetőség adottá vált, hogy a korábbi közlekedési kapcsolatok helyreállításra kerüljenek. A nemzetközi megegyezés mellett az eltérő nemzeti érdekek, esetenként a nemzeti szabályozások összeegyeztetésének feltétele miatt a határkapcsolatok visszaállítása már többnyire politikai kérdéssé vált.

A szárazföldi határátkelők esetében leginkább korszerűsítési, rekonstrukciós igények jelennek meg, mivel általában meglévő kijárt nyomvonalak. Ezzel szemben a folyók olyan természetes gátat jelentenek, melyeken híd építése nélkül továbbra is átjárhatatlanok maradnak. A hídszerkezetek sajátos építmények. Az igény több helyen felmerült az egykori vagy új összeköttetések megteremtésére, azonban részben az építkezések anyagi vonzata miatt – sajátos – versenyhelyzet alakult ki, amelyet torzított, hogy esetenként presztízskérdéssé vált a települések számára a híd építése, birtoklása.

Az elmúlt évtizedek alatt természetesen az „új” határookra figyelemmel fejlesztették a közlekedést – így a 2-es út útvonala az egykori Vác-Balassagyarmat-Losonc-Kassa útvonal, mely több helyen keresztezte az Ipoly folyót probléma nélkül, helyett Vác-Parassapuszta lett. A korábbi 2-es útvonal egykori szárazföldi szakaszai ma is megvannak, Ipoly hídjai közül helyreállításra került Szécsény-Pöstenypuszta és Nógrádszakál-Rárós hídja, de Hugyagnál található átkelési lehetőség nem. Alternatív útvonalat kínálna az Ipoly völgyben a helyreállítása.

A téma aktualitásához tartozik, hogy a területek elvesztésével nem csak közlekedési, kereskedelmi, gazdasági kapcsolatok veszttek el, hanem olyan területek, melyek most kezdenek felértékelődni: az Ipoly északi oldalán található termásvíz bázis, mely a földtani adottságok miatt a déli területeken nem elérhető gazdaságosan, illetve számos kulturális érték. Ezek olyan értékek, amelyek az itt élők közös értékei, figyelemmel arra, hogy a határtérség a szlovák és a magyar lakosság számára egy keveredési zóna.

Besztercebánya kerület déli, magyarok által sűrűbben lakott településeire is jellemzőek ugyanazon tendenciák, amivel a magyar határtérség is küzd – talán ez is mutatja, hogy szervesen egységként fejlődik vagy hanyatlik a terület, államhatártól függetlenül. Bár Besztercebánya kerület ezen vidéke gazdaságilag nem meghatározó, elsősorban a középső és északi részek fejlesztése kerül előtérbe, azonban a lakosság összetételére tekintettel magyar nemzeti érdek is a terület életképességének megtartása.

A térség domborzati adottságai miatt nagy területigénnyel rendelkező ipartelepítési hullám nem várható, de a páratlan természeti adottságokra, kulturális emlékekre épülő turisztikai szolgáltatás csomag kialakítása hozzájárulhat a terület idegenek számára vonzóvá váló célponttá válásához. Ez a környezeti fenntarthatóságot is figyelembe vevő irány a helyi gazdaságra is kedvező hatással bírhat, valamint a régió népességmegtartó erejének fokozásához hozzájárul. A helyi szolgáltatásokra, gazdaságra épülő turisztikai fejlesztések a térség felértékelődését jelenthetik, de mindennek feltétele, hogy a térség egy jó közlekedési adottságokkal rendelkező, közlekedési akadályoktól mentesen elérhető terület legyen, amelyről nem elmenni kíván a helyi lakosság.

A tervezési-statisztikai régió határaitól eltérő régió rajzolható ki a határsávban jellemző népcsoport, a palócság identitása mentén. Ez az alapvetően kétnyelvű népcsoport a terület fejlődésében és fejlesztésében meghatározó szerepet tölt és töltött be. A népcsoport önazonosság tudata éppoly erős, mint más hazai vagy külföldi népcsoportoké, s ebben a nemzeti határ változás csak átmeneti zavart okozott. A palócság körében a hagyományápolás kitüntetett szerephez jut, Balassagyarmat a mai napig „Palócország fővárosa” megnevezéssel is megjelenik, de a kisebb településeken, ahol a hagyományos építészet elemei könnyebben fennmaradtak a mai napig láthatók az ún. kontyos háztetők, melyek a népi építészet jól körülírt elemei. A népi élet mindennapjait máig fenntartó település, Hollókő méltán vált világhírűvé. Napjainkban egyre inkább felértékelődnek újra a népi hagyományok, azok értékeinek megtartása, bemutatása, melyhez egységes keretet nyújt a palóc lét, a palóc identitás, amely egy belső összetartozás érzést közvetít, kívülről pedig egységes, másoktól jól elkülöníthető csoportot. Egyre gyakoribbak a fesztiválok, különböző rendezvények, programok, amelyek a palóc hagyományokra épülnek, ezzel egységbe, keretbe foglalva a térség arculatát. A palócság ily módon történő megjelenése mintegy védjegyként jelenik meg, és vonzza a turistákat.

Az államhatárok megítélése kettős, mivel az Európai Unió és a jogharmonizációs törekvései elsősorban a gazdasági szempontú egységes piac irányába terelik a tagállamok szabályozási környezetét, másrészt a tagállamok nemzeti szuverenitásuk megőrzését tekintik elsődlegesnek. Az elemzések rávilágítottak, hogy e két szempontrendszer nem feltétlenül ellentétes, az Európai Unió

teremti meg a lehetőségét a határmenti és perifériatérsek rossz helyzetének felszámolására akként, hogy a szuverenitás ne csorbuljon.

A jogharmonizáció a belső piac működésének elősegítése a szabályozási környezet egységesítésével. A jogharmonizáció egy folyamatosan zajló folyamat, amely eredetileg a piaci szereplők mozgásának, kalkulációjának megkönnyítését, a költségek csökkentését, az egységes piac kiteljesítését és a versenyfeltételek egységesítését célozta meg. Napjainkban azonban ennek jelentése kibővült, és szélesebb értelemben is alkalmazandó. Mindennek ellenére a kutatás során kitűnt, hogy a közlekedés, kiemelkedően a közlekedési közszolgáltatások terén az egységesítés nem jelentett még előrelépést a fejlesztésekben (Papp M. – Várnay E. 2017). Fentiek alapján óvatosan kijelenthető, hogy az államhatár ma is „tabu”: az intézmények szintjén szokatlan az, hogy egyes (köz)szolgáltatások a határon átnyúló jelleggel működjenek, az egyének esetében sok esetben „tilos” annak ellenére, hogy tudják, a határok átlépése szabad. Ennek oka részben az, hogy az érintettek nem ismerik teljes mértékben az új mechanizmust, illetve az, hogy a lakosság egy része akadályoztatott a határt átszelő közlekedésben.

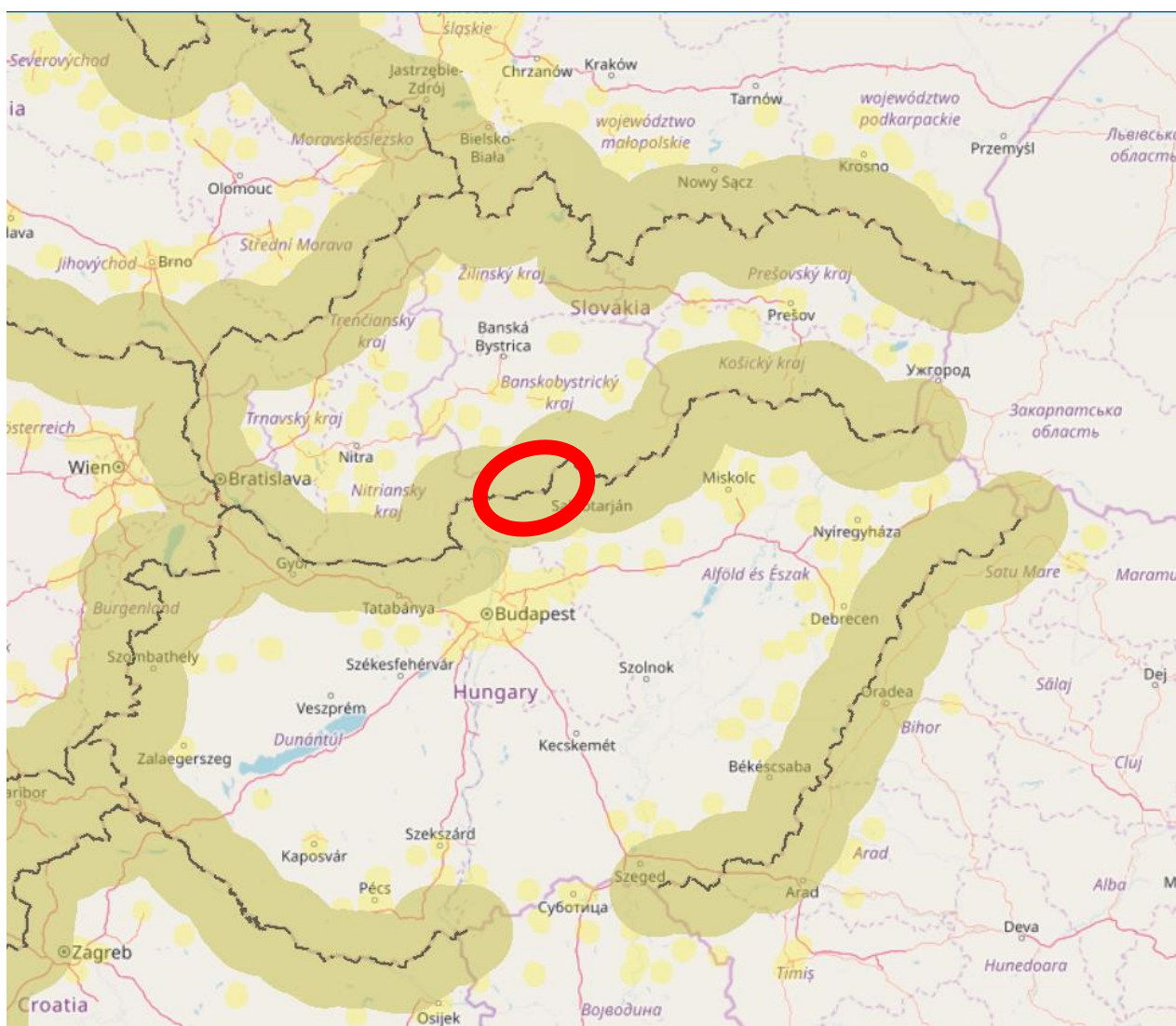
A vizsgált térségben, az Ipoly-völgyében tapasztalható jelenségek miatt még nehezebb a fejlesztések igényét a jelenlegi fejlesztéseket megalapozó adatlapú elemzéssel, mivel a térség számos negatív jelenséggel terhelt: előregedő lakosság, elvándorlás, alacsony jövedelmi szint és ezzel összefüggő szegénység, alacsony vállalkozási kedv, és a hiányzó, határon átnyúló határmenti közlekedési közszolgáltatások. Részben a szolgáltatások hiánya, részben a kishatárforgalom fogalmának megszűnése nehezíti az adatokhoz való hozzáférést.

A közszolgáltatások, az értekezés szempontjából kiemelten a közlekedési közszolgáltatások és a közlekedés lehetőségei általában és az adott térségben a fenntartható fejlődési menetrend szempontjából is kiemelten időszerű vizsgálódási terület, mivel a közlekedés az egyik legnagyobb károsanyag-kibocsátó, ezen belül a közúti közlekedés környezetterhelése kiemelkedő. A közösségi közlekedés az alacsony kibocsátási tényezők mellett kényelmes és biztonságos utazást tesz lehetővé – ha az elérhető.

2. A DOLGOZAT CÉLKITŰZÉSE ÉS KUTATÁSI KÉRDÉSEI

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 jóllétét 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.

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

2.1. A dolgozat célkitűzései

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, vármegyei 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 vármegye fejlesztései miatt is fontos kérdés.

A Nógrád vármegye két turisztikai desztináció közé ékelődött be úgy, hogy a 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 céljával, illetve a kutatási munkatervvel összhangban kutatást kívánt a hazai aktív, öko- és kulturális turizmus jelensége a térségben. Ezidáig kevésbé fókuszált turisztikai célterület volt az Ipoly-völgye, amely nem elsősorban a látványosságok hiányában áll. A kihasználatlanságot, ismeretlenséget nagyjából a nehéz megközelíthetősége okozza. A térségbe érkező turisták hiányolják a kapcsolódó szolgáltatásokat – mint a szálláshelyek, vendéglátó egységek –, továbbá hiányzik a térség egységes, meghatározó arculatát biztosító közös imázs, amely elősegíti a térség beazonosítását, versenytársaktól való megkülönböztetését..

Az Észak-Magyarországi régió belüli elsősorban a határmenti térséget érintő közlekedési, ezzel összefüggésben a turisztikai és gazdasági fejlesztésre javaslattevő az egyik célkitűzés. Az értekezés szándéka a fenntartható fejlődési célok, az elérhetőség javítása és a környezeti hatások mérséklése a térségben. A kutatás rámutat a minőség szerepére a közlekedési jellemzők kapcsán.

A vizsgálat célkitűzése a gyakorlatban alkalmazható módszerekkel segítségével történő elemzés, és az ennek eredményeire épülő javaslatok megfogalmazása a határmenti periféria jelenségek felszámolása érdekében. A tágabb értelemben vett Ipoly völgye fejlesztési irányának meghatározása az értekezés feladata, amely a vizsgálatok eredményeire épül és a területfejlesztés szereplői, a közlekedés fejlesztéséért és koordinálásáért felelős szervezetek valamint a turisztikai és gazdasági szereplők számára gyakorlati haszonnal rendelkezik.

A kutatás során a tevékenység során feltárultak azok az okok, amelyek a régió megközelíthetőségét akadályozzák, illetve a belső, akadálymentes közlekedési rendszert gátolják. Elsősorban a határon átnyúló, határmenti közlekedés megvalósítása az egyik fontos kihívás. Egy térség fejlődési pályáját alapvetően meghatározza a térség megközelíthetősége és a belső közlekedési hálózata, amely az érintett térségben fejlesztésre szorul. A belső közlekedési akadályokat a határmentiségből adódó problémák is fokozzák, mint az infrastruktúra hiánya, a meglévő infrastruktúrán hiányzó határon átnyúló szolgáltatások, amelyeknek a határ mindkét oldalán egyformán hozzáférhetőnek kell lenni.

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 értekezésben az Ipoly-völgye és a hasonló adottságú területek helyzetéről összefoglaló, komplex közlekedésföldrajzi értékelés található az áttekintett szakirodalom, kiértékelte statisztikai adatok, terepbejárások alapján. A kutatási módszerek részét képezi az etnográfiai módszer, és mélyinterjúk, amelyek segítségével a terület - szám- vagy statisztikai - adatokkal nem bemutatható jelenségei, adottságai felvázolhatók. Ezek az eredmények elősegítik a hatékony, helyi sajátosságokat figyelembe vevő gazdasági és turisztikai fejlesztési javaslatok megfogalmazását.

Az általános cél rész céljai meghatározták a vizsgálati irányokat is:

- A határon átnyúló szervezeti struktúra bemutatása, a régió sajátosságaira tekintettel a lehetséges működési mechanizmus ismertetése
- A közlekedési lehetőségek és a gazdaság illetve a turizmus kapcsoltrendszerének általános feltárása és a vizsgált térség fejlesztési irányának meghatározása
- A terület 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 védjegyrendszer 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

Az Ipoly völgyében, és általánosságban a határmenti térségben a településhálózat elaprózott, főként kistelepülések, kisvárosok, valamint legfeljebb középvárosok találhatók. Ebben a régióban a terciér szektor fejlesztése, különösen a turizmus, alapvető szerepet játszhat a helyi gazdaság megerősítésében. Bár a turizmus nem csodaszer, azonban a helyben található potenciális

látványosságok a települések alacsonyan képzett, hátrányos helyzetű, és rossz körülmények között élő lakosai számára lehetőséget nyújthatnak.

A turizmus fejlesztése csak a környezeti fenntarthatóság ismérveinek figyelembevételével történhet, mert az itt megőrzött életközösségek páratlanok, önmagukban is a természetet kedvelő turisták számára vonzó tényezők. A jó ökológiai állapot részben a terület izolációjának eredménye, így a közlekedés fejlesztése során figyelemmel kell lenni erre.

Az Ipoly völgye, illetve a nógrádi határvidék két kiemelt turisztikai terület között található fehér foltként, amelyet nehéz megközelíteni és amely belső közlekedési hálózata sem kedvező. A régió sikerének egyik lehetősége a látogatóbarát vonzerő- és infrastruktúrafejlesztés, a kreatív desztinációmárketing, valamint a térségi szemlélettel párosuló hatékony turizmusirányítás.

A terület nem nélkülözheti a logikusan felépített, valóságban végrehajtható, a megfelelő alapokra helyezett középtávú fejlesztési stratégiát. A stratégiának ki kell emelni a meglévő és potenciális funkciókat, a hely szerepét és az ezzel kapcsolatos fejlesztési eszközöket, teendőket.

Az infrastruktúra adottságainak javulása és kultúra, a kulturális turizmus mint gazdaságfejlesztési eszköz konkrét projektjei végső soron a helyi lakosság igényeit szolgálják.

Az értekezést megalapozó kutatási kérdések az alábbiak:

- K1 Milyen, a kutatási célnak megfelelő turisztikai fejlesztésekre kell koncentrálni?
- K2 Igazolható-e, hogy határon átnyúló határmenti közlekedés fejlesztése elősegíti a perifériatársaságok gazdaságának és turizmusának fejlődését?
- K3 Igazolható-e, hogy egy, a határ két oldalának beruházásait egységesen vezérlő szervezet elősegítheti a fejlesztések hatékonyságát a jobb koordináció segítségével?
- K4 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?
- K5 Milyen határon átnyúló mobilitás jellemző, amely megalapozza a határon átnyúló közszolgáltatási közlekedés igényét?
- K6 Milyen szervezeti forma képes leginkább hozzájárulni a vizsgált térség fejlődéséhez?
- K7 A régió külső megközelíthetősége és a belső közlekedési rendszere meghatározza a fejlődési potenciált?
- K8 Lehet-e a vizsgált régiót egy potenciális nagyterület részeként elhelyezni?

A kutatómunka vizsgálatainak iránya és az alábbiak bemutatása:

1. az Észak-Magyarországi régióban, de különösen az Ipoly-völgyében a helyi gazdaság fejlesztése és a turizmus egymást erősítő hatással járhat hozzá a térség mutatóinak javulásához.
2. a közlekedéshez való hozzáférés javulásával a mobilitás növekedik, ami a terület népességmegtartó erejét fokozza, a foglalkoztatási és gazdasági adatokat javítja.
3. az infrastruktúra fejlesztések hozzájárulnak a turisztikai fejlesztések hatékonyságához, ezek pedig a társadalmi és gazdasági mutatók javítását segítik elő.
4. a hátrányos helyzetű lakosság felzárkóztatásához hozzájárul az infrastruktúra javítása és a turizmus nyújtotta megélhetési lehetőség, akár másodlagos keresetként is.
5. a régióban a közlekedési szegénység milyen jelenségei tapasztalhatók, és milyen beavatkozások szükségesek a közlekedési jóllét megteremtéséhez

6. az Ipoly-völgyében a turizmus fejlesztése és a megközelíthetőség javítása milyen módon összeegyeztethető a fenntartható fejlődés, fenntartható turizmus ismérveivel.
7. milyen konkrét feladatok jelölhetők ki a kulturális turizmus fejlesztése érdekében a határon átnyúló régióban.

2.2. A kutatás hipotézisei

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.

2.3. Az értekezés felépítése, vizsgálati módszerei

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 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 látnivalók 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 fejezeben 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. IRODALMI ÁTTEKINTÉS

3.1. A turizmus és a közlekedés kapcsolata

Az UNWTO – a magyar dr. Lengyel Márton kezdeményezésére megfogalmazott, és 1986-ban elfogadott – definíciója szerint „turizmus alatt egyrészt az emberek valamennyi állandó életvitelükön és munkarendjükön (lakás és munkahely) kívüli helyváltogatását értjük függetlenül azok motivációitól, időtartamától és célterületétől. A turizmus másrészt az emberek helyváltogatásával kapcsolatos igények kielégítésére létrehozott anyagi-technikai és szervezeti feltételek, valamint szolgáltatások együttese”. Belátható, hogy a turizmus alapfeltétele a mobilitás illetve közlekedés.

A közlekedés és a turizmus tehát szervesen kapcsolódó fogalom, mivel a turizmus alapja a helyváltogatás. Ugyanakkor a közlekedés és a turizmus kapcsolatrendszere bonyolult, amit Lohmann – Duval (2011) három fő okkal magyaráz. A közlekedés megjelenhet, mint a turizmus eszköze a látnivalók felkereséséhez, de maga az utazás is lehet a turizmus célja. Más szempontból a közlekedéstervezők számára kihívást jelenthet a turisztikai és nem turisztikai közlekedési folyamatok elkülönítése, végül nehezen dönthető el, hogy melyikre van nagyobb szükség: a desztinációhoz vezető közlekedési szolgáltatásokra és infrastruktúrára, vagy a turisztikai vonzerőt növelő minőségi és változatos attrakciókra. Mivel a közlekedés függ a desztináció vonzerejétől, és a desztináció is a közlekedés elérhetőségétől, nincs egyértelmű válasz a „tyúk vagy a tojás” kérdésre, így a megoldás a két tényező stratégiai összehangolásában rejlik.

Duval (2007) fenti megállapítást megelőző kutatása során arra jutott, hogy a közlekedés és turizmus főtényezőit 3 csoportra lehet osztani:

Egyrészt a turisták alapvetően a lakóhelyükön kívüli desztinációk felé utaznak, és az utazások jellemzőinek ismerete elengedhetetlen a turizmus és közlekedés kapcsolatrendszerének a megértéséhez. Másrészt a közlekedési infrastruktúra és szolgáltatások tervezésekor és üzemeltetésekor fontos a turizmus kínálati és keresleti jellemzők feltárása. Harmadszor a közlekedés tervezése és a mobilitás menedzselése a turizmusból eredő helyváltogatási igények és ezek változásai, valamint a közlekedési folyamatokra gyakorolt hatások előzetes ismerete nélkül nem lehetséges. A közlekedés dinamikus jellege miatt jelentős befolyással bírhat a turizmusra egy adott desztinációban. A közlekedést bármilyen módon befolyásoló tényező kritikus hatással lehet a turizmusra, függetlenül a zavar okától, ami lehet kormányzástól függő, politikai jellegű, környezeti-természeti vagy operatív.

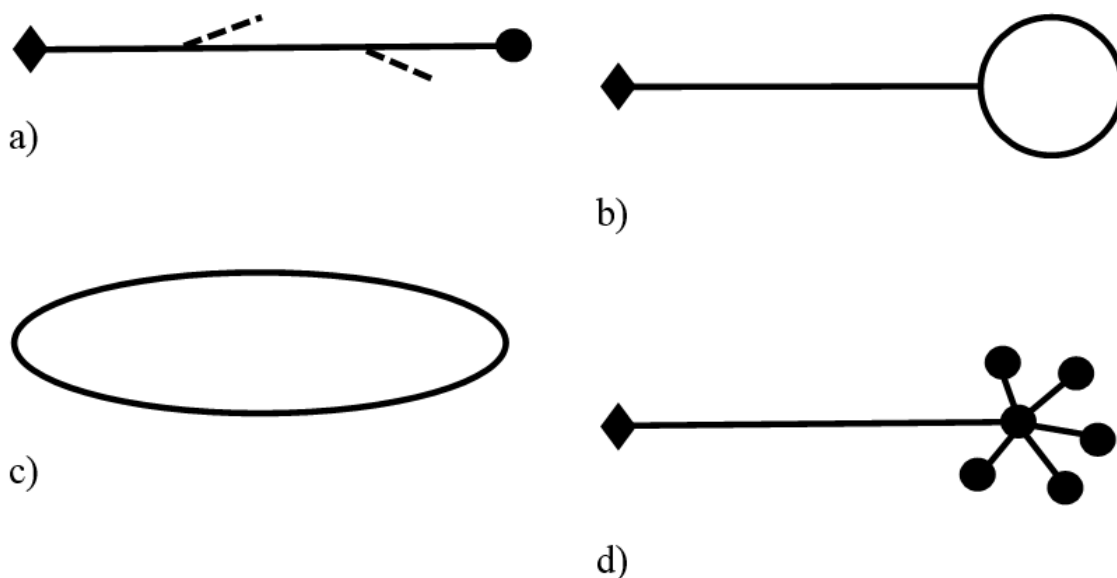
Lengyel (2004) szerint a közlekedés és az infrastruktúra a turisztikai termék eleme a vonzerők, a szolgáltatások, az árak vagy az intézményrendszer mellett. A turista alapvető motivációját meghatározó attrakció elérését, felkeresését biztosító kínálati elem, mint származtatott kereslet jelenik meg, és Jászberény-Munkácsy (2018) a turizmust szolgáló közlekedésnek nevezte el.

Amikor a közlekedés a turisztikai út eszköze, akkor a mobilitás a turistákat összekapcsolja a két végponttal: a lakóhelyükkel és a megismerni kívánt célterülettel. A kapcsolati vizsgálatok során további szempontok a belső mozgás lehetősége, illetve az önmagában is turisztikai potenciált jelentő rekreációs útvonalak kihasználása (Remenyik & al., 2014). Itt szükséges megemlíteni, hogy az első esetben – azaz amikor a közlekedéssel a turista a két végpont közötti mozgásra képes – a tömegturizmus céljait szolgálja: a turista azért érkezik, hogy a célállomáson élményekhez jusson. Az utazás ebben az esetben eszköz, az utazás célja a távolság leküzdése.

Jászberényi – Munkácsy (2018) szerint „A turizmust szolgáló közlekedés mindazon infrastruktúra és szolgáltatások összessége, amely lehetővé teszi az attrakciók felkeresését és a turisztikai szolgáltatások ellátását”. A közlekedés ilyen szempontú megközelítése során figyelembe kell venni, hogy ezek nem csak a turisták által használt helyváltoztatási módok, hanem a helyi lakosság és esetleg más célcsoportok közlekedését is jelentik. A turizmus és az egyes közlekedési módok kapcsolata igen eltérő képet mutat, mivel a hivatásforgalomban kiemelkedő szerepet játszó tömegközlekedés igen csekély mértékben, a személygépkocsik és azok a területek, ahol szezonális turisztikai vonzerővel bírnak, a tömegközlekedésük alkalmanként vagy időszakosan, a menetrend szerinti repülőjáratok, a távolsági autóbuszjáratok és vonatok, a taxik, a bérautók és a kompok részlegesen szolgálják ezt a célt. Kifejezetten turisztikai szolgáltatók a charterjáratok, a turistabuszok, az óceánjáró turistahajók és a nosztalgiajáratok. Mindezek alapján turizmust szolgáló közlekedés 5 célját csoportosították:

1. a küldőpiac és a desztináció összekapcsolása,
2. a mobilitás és a desztináció területén,
3. Valamely turisztikai látványosság megközelítése és helyváltoztatás az attrakció területén,
4. Egy turisztikai élményt megtestesítő útvonal feltárása,
5. A turisztikai szolgáltatások ellátásához szükséges javak szállítása és a turizmusban dolgozó személyek utazása.

Az első pont szerint a küldőpiac és desztináció összekapcsolása további négy csoportra bontható McKercher-Lau (2008) alapján, amelyet a 2. ábra mutat be.



2. ábra Turisták útvonaltípusai a küldőpiac és a desztináció között, illetve a desztináció területén

Forrás: McKercher–Lau (2008)

Az „a” esetben az oda- és visszaút ugyanazon az útvonalon történik, esetleges kitérőkkel. A második „b” esetben az oda- és visszaút szintén ugyanazon az útvonalon valósul meg, de az ott tartózkodás tartalmaz egy körutat a desztinációban. Harmadik „c” esetben körutazása során a turista nem jár ugyanazon az útvonalon két alkalommal, végül a negyedik „d” eset, amikor a

desztinációba oda- és visszautazás ugyanazon az útvonalon történik, de a desztináció felfedezése egy bázispontból realizálódik. Ez utóbbit hívjuk csillagtúrának. (McKercher-Lau 2008).

A turizmust szolgáló közlekedés második esete a desztináció területén megvalósuló mobilitás. E megközelítés szerint a látnivalók száma és elhelyezkedése, a szálláshelyek és nevezetességek közötti kapcsolatok, a hozzáférhetőség, az utazási költségek és kényelmi szempontok, valamint a járművekhez való hozzáférés mind hatással vannak a turisták mozgására a desztinációk területén. A forrásmunkában a hozzáférés a járművekhez elsősorban a személyautókra vonatkozó megállapítás, azonban jelen vizsgálat rámutat arra, hogy a közösségi közlekedés igénybevételének hiánya is komoly problémát okozhat (McKercher-Lau 2008).

A turisztikai látványosság megközelítése és helyváltoztatás lehetősége az attrakció területén a közlekedési rendszer olyan elemeit foglalja magában, amelyek egy adott attrakcióhoz való közvetlen hozzáférést teszik lehetővé. Azokat az utazásokat is magába foglalja, amelyek a célterület széles értelmezésű határain belül egy látnivaló felkeresésére irányulnak. Az attrakció működési sajátosságai, mint a nyitvatartási idő, rendezvények időpontjai, vagy az időszakos belépési és behajtási korlátozások, valamint a távolság a desztináció más forgalomgeneráló pontjaitól, mint például szálláshelyektől, vendéglátóhelyektől, átszállócsomópontoktól vagy más látnivalóktól, jelentős mértékben befolyásolják a közlekedési szolgáltatásokat és minden oda irányuló utazást. A látnivaló területén belül a mozgási lehetőségekért gyakran a turisztikai szolgáltató a felelős, ezért előfordulhat, hogy a turisták itt nem a desztinációra jellemző közlekedési eszközökkel, infrastruktúrával és szolgáltatásokkal találkoznak (McKercher-Lau 2008).

Egy turisztikai élményt megtestesítő útvonal feltárása azt jelenti, hogy az útvonalak, amelyek az egy útvonalra felfűzhető attrakciókat egy élménnyé kapcsolják össze, egységesen jelennek meg, együtt képezik a kiejánlást. Ez az útvonal lehet egy vagy többnapos attrakció, illetve lehetőség van a közlekedési módok kombinálására.

A turisztikai szolgáltatások ellátásához szükséges javak szállítása és a turizmusban dolgozó személyek utazása alatt a desztináció vagy attrakció működési feltételeit biztosító mobilitásokat kell érteni. A turizmus szolgáltatáshoz köthető, de nem a turisták által használt közlekedés.

A turisztikai célú közlekedés tervezésére korábban nem helyeztek nagy hangsúlyt az idegenforgalom által frekvenciált helyeken sem, azonban a turizmus növekedésével konfliktusokat okozhat a kizárólag a helyi érdekeket figyelembe vevő infrastruktúrahálózat.

Egy másik szemléletmód szerint a napi szinten közlekedők kizárólagos motivációja az, hogy egy meghatározott közlekedési eszközön utazzon, elenyésző mértékű, azonban a turisztikai utazások esetén gyakran maga a közlekedés – is – a vonzerő. A turista a ebben az esetben helyváltoztatás módja vagy a helyváltoztatás mint tevékenység miatt választja a közlekedési módot, és a kereslete is ennek megfelelő turisztikai termékre irányul. Az említett élményutazások a személyközlekedés valamennyi módjánál fellelhetők, de legismertebb lehetőségek a világ körüli luxushajóutak, a repülés egyes lehetőségei, vagy a tematikus- illetve nosztalgiavonatok, a legendás vasútvonalak, amilyen például a még ma is üzemelő Transzszibériai vasút vagy Orient expressz. A napjainkban reneszánszát élő a turisztikai jelentőségű keskeny nyomközű vasutak is ide tartoznak (Jászberényi – Munkácsy 2018).

Michalkó (Jászberényi – Munkácsy 2018) szerint a turisztikai mobilitást biztosító közlekedési eszközök és hálózatok már az utazások kezdetétől támogatják a környezetváltozásra és élményszerzésre épülő jelenségeket. A közlekedés és a turizmus dinamikus együttműködése generálja a világ GDP-jének számottevő részét, ezzel hozzájárulva az érintett lakosság életminőségének javulásához. A turizmus versenyképességének egyik alappillére a közlekedés, ezért annak

fejlesztése kulcsfontosságú az utazással kapcsolatos szolgáltatások minőségének javításában.

3.2. Fenntarthatóság kérdése a turizmus és a közlekedés kapcsolatában

Az utazási döntés folyamata Szabó – Remenyik (2020) szerint a szükségleteknél kezdődik, és azok kielégítésére tesz pontot, hasonlóan Maslow (1981) szükségleten alapuló motivációs mechanizmus elméletében foglaltakhoz. A szükséglet a belső egyensúly megbomlása visszaállítása érdekében életbe lépő reflexfolyamatok összessége, a motivációs folyamat pedig a biológiai szükségletek helyreállításának folyamata. A változatosságkeresés a biológiai igények kielégülését követő kutató-kereső tendenciák, amikor a szükségletek tudatosultak, szándékká váltak majd konkrét célban fogalmazódnak meg. A marketing célja az igény tudatosítását jelenti: az elvárás biztosításában egy bizonyos termék vagy szolgáltatás megfelelő eszközét nyújtja. Az utazási motivációt teremti meg jelen esetben, majd célokat kínál (Szabó – Remenyik, 2020).

A motivációs folyamatot befolyásoló külső faktorok lehetnek:

- ∞ belső személyes ösztönző tényezők,
- ∞ környezeti szűrő,
- ∞ külső ösztönzők,
- ∞ feszültség és választási lehetőségek,
- ∞ elhatározás,
- ∞ tevékenység.

A marketing célja lehet az utazási motiváció azonosításán kívül a tudatos utas, tudatos turista orientációja. A tudatos turista a fenntartható fejlődés elveit figyelembe veszi, odafigyel a kisebb ökológiai lábnyomra utazása során. A tudatos turista számára a Szabó – Remenyik (2020) fontos üzeneteket fogalmaztak meg a felkészülés és viselkedés jegyében, amely rámutat, hogy a fenntartható turizmus része a szemléletformálás valamint az edukációs felkészítés (Kovács, 2020, Gyulai, 2013).

Az utazás mikéntjének megválasztása akkor kerül előtérbe, ha van olyan opció, amikor az utazás maga is élményelem. Az élményutazás hozzájárul a turizmus fenntarthatóságához. A turizmus egy olyan piacterület, amelynek középpontjában az élmények állnak. A turisztikai élmény tere a turisták által generált mentális tér (Volo, 2009). A turizmus tehát az élménygazdaság egyik legfőbb része, Sternberg (1997) megfogalmazásában: „A turizmus termelési tevékenységének központjában a turisztikai élmények létrehozása áll.”

A turizmus indítéka számos tényezőre vezethető vissza. Gyakran az örökségből, nosztalgiából, különlegességből, egyediségből vagy újszerűségből fakad. A turisták számára a helyváltoztatás gyakran a közlekedés része, és szorosan kapcsolódik a lassú utazás és lassú turizmus gondolatiságához (Fullagar, 2012). Így a helyváltoztatás nem csupán a célhoz vezető út, hanem maga az élmény is. Minden korban hasonló motivációval indultak útra a turisták: nyáron a tengerpartra, télen a hegyekbe utaztak élményeket szerezni. Ezek az utazások lassú turizmus ismérveit hordozták, akár a módot, akár az időt tekintjük (Pécsek, 2014; Dickinson, 2010). Napjainkban az „élhető város mozgalom” olaszországi modellje az 50 ezer fő alatti városokat célozza meg, és a fenntarthatósági szempontokkal megegyező kritériumrendszert vezettek be (Pécsek 2018). 2013-ban még csak 28 ország 182 élhető városa volt a rendszerben, ma 30 ország 75 városa, Magyarország egyetlen várossal képviselteti magát: Hódmezővásárhely „élhető város” (Cittaslow.org).

A lassú utazás és turizmus egy tudatos, siettetés nélküli megközelítés a helyszínek felfedezéséhez, amely a hangsúlyt a jelentős élményekre, kulturális beolvasásra és fenntarthatóságra helyezi. A lassú turizmus főbb szempontjai a következők (Pécsek 2014.):

1. Hosszabb tartózkodás: a „lassú utazók” hosszabb ideig – általában legalább 1-2 hétre – maradnak egy helyen, amely lehetővé teszi mélyebb kapcsolatot a helyi közösségekkel és környezettel.
2. Helyi gazdaság támogatása: a hosszabb tartózkodás révén a lassú utazók hozzájárulnak a helyi gazdasághoz szállások, étkezés és tevékenységeik révén. „lassú utazókra” jellemző, hogy a helyben megtermelt javakat szeretnék megismerni, a helyi kultúrába beolvadni, így a helyi sajátosságokat részesítik előnyben.
3. Tudatos utazás: A lassú utazás a tudatos utazásra összpontosít, ahol az utazók magát az utazást értékelik, leggyakrabban már az utazás szervezésétől kezdve, nem pedig sietnek a turista látványosságok felkeresésére. Nem céljuk az instant élmények megélése.
4. Fenntartható közlekedés: A lassú utazók gyakran fenntartható közlekedési módokat választanak (például vonatokat, buszokat vagy kerékpározást) a repülőgép vagy autó helyett.
5. Kulturális kapcsolódás: A hangsúly a helyi kultúra, hagyományok és életmód megértésén van.
6. A hagyományos gyors tempójú turizmussal ellentétben a lassú utazás mélyebb kapcsolatot teremt az emberekkel és a helyekkel.

A lassú turizmus Pécsek (2014) szerint a fentiek alapján az egyik legjobban tájba illeszkedő fejlesztési lehetőség a táj meglévő adottságainak kihasználására épít, úgy, hogy nem zavarja meg a táj természetes vagy természetesen kialakult rendszereit. Célja, hogy a látogatószám növelésével maximalizálja az adottságok kihasználását. A lassú turizmus nem attrakciókkal vonzza a látogatókat, hanem arra törekszik, hogy az érkezők felfedezzék az egyedi táji sajátosságokat anélkül, hogy jelentős mértékben beavatkoznának vagy átalakítanák az adott tájat. Ennek megfelelően a lassú turizmus a fenntartható turizmus olyan formája, amely nem csupán a turizmus szempontjából fenntartható, hanem a helyi közösségek számára is kevésbé megterhelő.

Érdemes Pécsek (2014) alapján összehasonlítani a tömegturizmust – amely jelen tárgyhoz kapcsolódóan „gyors” turizmusnak is nevezhető – a lassú turizmussal.

1. táblázat Tömeg- és lassú turizmus ismérveinek összehasonlítása

	Modern tömegturizmus	Lassú turizmus
Utazási idő	Rövidebb utazási idő, gyors átszállások	Hosszabb utazási idő
Közlekedési eszköz	A személygépkocsi és a repülő dominanciája	A közlekedési eszközök szélesebb skálája, beleértve az autóbusz- és a vasúti közlekedést is
Tempó	Gyorsaság, azonnaliság	Lassúság
Az út szerepe	Az út csak egy eszköz	Az út maga a cél
Szén-dioxid-kibocsátás	Magas	Alacsony
Forrásigény	Intenzív források igénybevétele	Limitált források igénybevétele
Attrakciók száma	Sok attrakció fogyasztása egy út alatt	Helyi attrakciók előnyben részesítése

	Modern tömegturizmus	Lassú turizmus
Attrakciók és tartózkodási idő aránya	Magas, látogatásmaximalizálás	Kevesebb attrakció, hosszabb tartózkodás egy helyen
Kínálat jellemzői	Kommodizáció (attrakciók tucatáruvá silányítása)	Egyediség megőrzése
Gasztronómia	Sztenderdizált vendéglátás	Lassú étkezés

Forrás: Pécsek B. 2014

Az 1. táblázatban szerepel a szén-dioxid kibocsátás eltérő értéke, azonban nem csak ebben az egy károsanyag-tényezőben van eltérés, hanem – a szemléletet általában tükröző – ökológiai lábnyom méretében. A gyors vagy tömegturizmus által termelt szennyezőanyagok és kommunális hulladék mértéke nagyobb lehet, mivel előnyben részesíti az egyszer használatos tárgyakat, szemben a lassú turizmussal, amely a hagyományos értékekre építkezik, így lehetőség szerint kerüli a gyors, egyszer használatos dolgokat, mivel tartós élményre vágyik a turista.

A lassú turizmus közlekedői lehetnek aktív vagy passzív részesek (Rhoden-Lumdsen, 2006). Az aktív közlekedők saját mozgásukkal biztosítják a helyváltoztatást – jellemzően gyalog vagy kerékpárral –, a passzívan közlekedők részesei az utazásnak, de nincs rá hatásuk.

Az értekezés céljával összhangban álló közlekedési-turisztikai attrakciók rövid szakirodalmi elemzését tartalmazzák a következő alfejezetek, így a nem motorizált közlekedési lehetőségeket, amelyek turisztikai és a mindennapi élet részeként is értelmezhető mobilitási lehetőségek. A fejezetrészben egyetlen kivétel a víziturizmus, amely a vizsgált területen nem része a hivatásturizmusnak, viszont komoly fejlesztési potenciálját már felismerték a szereplők a térségben. A motorizált közlekedés keretében elsősorban a kötöttpályás fejlesztési igényeket megalapozó kisvasút és vasút szakirodalmi elemzése található meg.

3.2.1. Nem motorizált közlekedés és a turizmus

Jászberényi – Boros – Miskolczi (2022) rámutat, hogy a természet közelsége a COVID-19 világjárvány idején ismét a figyelem fókuszába helyezte az úticélok kiválasztásánál a természeti vonzerőket, ezzel együtt a hozzájuk tartozó háttér szolgáltatások fejlesztését a turisztikai szakembereknek kiemelten kell kezelni. Az aktív turizmus vonatkozásában, a Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégiában foglalt adatok alapján, egyre magasabb arányban jelennek meg külföldi turisták is, így kiemelkedő, hogy a kempingben eltöltött vendégéjszakák 60%-a külföldi turisták által generált forgalomból realizálódik (Magyar Turisztikai Ügynökség, 2017), ezért a termékek nemzetközi pozicionálása is egyre fontosabbá válik a jövőben.

Thuróczi (2004) véleménye szerint néhány évszázada figyelemmel kísérhető a természetjárás iránti növekvő társadalmi érdeklődés, végül az ipar növekedése, a lakosság jólétének javulása és az képzett polgárok igénye vezetett a gyalogos túrák egyéni vagy szervezett megvalósulásához. Magyarországon a túrázás szervezett kereteinek évszázados hagyománya van. Egyes időszakokban ez elősegítette a fejlesztéseket, máskor hátráltatta a fejlődést. Hazánkban az aktív turisztikai irányvonalak között legfontosabb, legnépszerűbb vagy leginkább sokak által elért lehetőség a természetjárás, illetve a kerékpározás. A vízi sportok fejlődése rövidebb múltra tekintenek vissza, azonban a szezonális, illetve a azon belül is gátolja a fejlődést a kiszámíthatatlan vízjárás. Mindemellett a hazai vizeken nem minden sport gyakorolható (Csapó – Gonda 2019, Raffay et al. 2016). A nemzetközi szakirodalom rámutat, hogy az aktív vagy fizikai

tevékenységen alapuló vízi turizmus harmonikusan egészíti ki a legújabb turisztikai irányokat (Lőrincz & al., 2020). A vízi útvonalakat folyó-vagy állóvizeink jelölik ki.

A gyalogos turistaútvonalak olyan kijelölt útvonalak, amelyeket kifejezetten a gyalogtúrázás vagy gyalogos közlekedés céljából hoztak létre, és amelyeket a könnyebb követhetőség érdekében megfelelő távolságokban útjelzésekkel látnak el (Molnár, 2015). A turistajelzések országonként, sőt néha azon belül területenként is eltérőek lehetnek, hazai kialakulásáról jelen fejezetben a későbbiekben esik szó. A gyalogos turista útvonal definícióját Molnár (2015) a következők szerint adja meg: „Az útvonalat, amelyet közérdekből turisztikai célú gyalogos közlekedés (gyalogtúrázás) céljából létesítettek, vagy e célú használatra is ajánlanak, ezért a követhetőség biztosítására megfelelő távközlőként útjelzésekkel – felfestett turistajelzések, oszlopra helyezett útirányjelző táblák - láttak el, kijelölt gyalogos útvonalnak, vagy gyalogos turista útvonalnak (továbbiakban együtt: turistaút) nevezzük”.

A turistaút kijelölésének célja és értelme az idegenek számára is elérhetővé tenni a régió látnivalóit feltételezve, hogy a terepi tájékozódásban nem gyakorlottak. Az érthetőség érdekében a jelzéseknek logikusnak, következetesnek és egyszerűnek kell lenniük. „Az útjelzésnek csak akkor van értelme, ha a gyakorlatlanok is százszázalékos biztonsággal ráhagyatkozhatnak, és nem kell nyomozva nézelődni, keresgélni” (Rainer Brämer professzor, a német „Wandern und Natur” kutatócsoport vezetője). Ez minden tematikus útvonalnál alkalmazható előírászat.

Hazánkban az első turistaegyesület az Ótátrafüreden 1873. augusztus 10-én megalakult Magyarországi Kárpát Egyesület, 1881-től Magyar Kárpát Egyesület (MKE), amely a világon a 7. ilyen volt (MTSZ, 2024). Az egyesület célkitűzései között a Tátra feltárása, propagálása, kiépítése szerepelt, a szervezett turizmus csak a periféritevékenységként jelent meg, noha az aktivitások között nagyon sok olyan szerepelt, amely már "turista" célokat szolgált. Ilyen turista célú feladat volt például a túra útvonalak kialakítása, jellemzően menedékházak építése, turista létesítmények alkotása. A 20. század elején a jelzett utakon egyre többen fedezték fel az országot, és a kilátókról csodálhatták meg a legszebb tájainkat. Egyre több út épült a gyarapodó menedékházakhoz vezetve. A vonzerő- és attrakciófejlesztés szempontjait tekintve, ebben az időben alapozták meg a mai kárpát-medencei magashegyi desztinációkat, amelyek hamar kedvelté váltak a monarchia utazó- és fizetőképes lakosai számára. A fejlesztések között leginkább a valós piaci igényeken alapulóak valósultak meg, magas élményfaktorról és helyes beárazással a beruházás és az üzemeltetés során.

A világháborút követő Trianoni egyezmény hatását szemléletesen ismerteti Mártonné Máthé Kinga (Jászberényi – Boros – Miskolczi, 2022.): „A gyalogos természetjárás vonzerőleltárának tökéletessége (magashegyi környezet és klíma az országhatárokon belül), a keresleti oldal dinamikus növekedése és potenciálja (utazásra és mozgásra vágyó fizetőképes polgárság és nemesség) okán kiváló ütemű, piaci alapokon nyugvó, fenntartható fejlődés indult meg az országban.”

A magyar túrázás történetében a gyalogos természetjárás a belföldi turizmust erősíti, a Trianon előtti földrajzi adottságok kedvezőek voltak ehhez. A közönség igényei, valamint az úti célok nagyszerűen kiegészítették egymást, természetes és piaci alapú robbanásszerű vonzerőfejlesztés indult meg a magashegyi desztinációkban. Trianon után a magyar gyalogos turisták legmagasabban fekvő úti célja a Mátra lett (Jászberényi – Boros – Miskolczi, 2022.)

A második világháború előtti utolsó sikeres rendezvényről kell szót említeni, mivel ez lett a mai „Országos Kéktúra” útvonal alapja, amelyet dr. Cholnoky Jenő közel 1000 km hosszban álmodott meg, felismerve a közlekedési eszközök forradalmi gyorsaságú fejlődését. A túra 1938-ban valósult meg, és a Szent István vándorlás nevet kapta, mivel Szent István születésének 900. évfordulóját kívánták megünnepelni, de egybeesett a Magyar Turista Szövetség fennállásának 25. évfordulójával is. A Szent István Vándortúra (www.szentistvan.hu) hivatalos honlapján található

információk szerint az 1938-as rendezvény március 20 és június 6. között valósult meg, az Esztergomban, szövetségi vándorgyűlés keretében június 12-én megtartott zárór rendezvényen dr. Zsembery Gyula beszámolójában elmondta, hogy a keleti szakaszon 39 egyesület 1662, míg a nyugatin 36 egyesület 1089, összesen tehát 43 egyesület 2751 személynappal szerepelt. Az 1938-as Szent István Turista Vándorlás a nem csak a turista szervezetek nagylétszámú részvételével, hanem az útvonalon fekvő települések nagyszerű támogatásával, sokszor vendéglátásával valósult meg.

A világháborút követően teljesen új rendszerben valósult meg a túrázás mozgalma. Az 1945-ben hozott belügyminiszteri rendelet szerint a gyülekezési jog korlátozottá vált, ennek értelmében társas események kizárólag szervezett körülmények között voltak szervezhetők. Ezzel egyidőben az egyéni gyalogos természetjárás – természetesen – tiltottá vált, mégis volt lehetőség túrákra. A szervezetek által – vezetett keretek között – meghirdetett események elé nem állítottak akadályt. Ezek zöme vállalati, munkahelyi közösségek által létrehívott események lettek. Helyenként – ahogy Mártonné (Jászberényi – Boros – Miskolczi, 2022.) említi, a túrturizmus jelenségei is tapasztalhatóvá váltak. A rendszerváltozást megelőző évtizedig igen virágzó időszakot tudhat magáénak a túrázás, amely a fő- és nagyvárosokból a szabadidő eltöltésére „kiszabaduló”, vidéken aktivitást keresők számára az egyik legolcsóbb és leghasznosabb tevékenység volt.

A természetjárás alternatív turisztikai termékeinek sajátos formájáról, a spirituális turizmusról külön szót kell ejteni, amelyiknek egyik legősibb, folyamatosan jelen lévő szegmense a zárandokturizmus. A természeti értékek bemutatása a spirituális turizmussal teljesen összeegyeztethető, amely segíti feléleszteni az igényt az önmegértés és az elmélyülés iránt, amint erre Skinner–Soomers (2019) kutatása is rávilágít. Egyúttal a tevékenység a fenntarthatósági kritériumoknak is megfeleltethető szabadidő-eltöltési forma.

A tematikus túraútvonalakon belül sajátos helyet foglalnak el a vallási indíttatásból bejárt útvonalak, a zárandoklatok. A zárandokturizmust az irodalom az élményturizmus részeként (Sulyok – Mártonné Máthé, 2014.), illetve az aktív turizmushoz sorolva említi attól függően, hogy a zárandoklat melyik aspektusára fókuszál. A zárandoklat egy ősi és általános vallási gyakorlat, a legismertebb ezek közül az El Camino de Santiago vagy Szent Jakab út, amelynek célja Szent Jakab sírja. Az út kialakulását a 9. századra teszik, azóta töretlenül járják a hívek. Napjainkban is több ezer látogató járja be az utat évente, ez a látogatószám mutatja a tematikus út népszerűségét. A zárandokok között egyre nagyobb arányban találhatók azok, akik a gyaloglás kihívása miatt járják be az utat, nem vallási elhivatottságból. A kijelölt gyalogos ösvények számos természeti, épített örökség vagy más kulturális emléket fűznek fel. Napjainkban a zárandoklat teljesítésére vannak lovas és kerékpáros javaslatok is. A kerékpár azonban nem csak a zárandoklat vagy a turizmus része, hanem a mindennapi közlekedésben is – újra – egyre népszerűbb.

Külföldi kutatók véleménye szerint az aktív vagy fizikai tevékenységen alapuló turizmus rendkívül szorosan kapcsolódik a turizmus legújabb trendjeihez (Lőrincz & al., 2020).

Magyarország kedvező geomorfológiai adottságainak köszönhetően a kerékpáros túrák szinte minden célcsoport számára elérhetők, és például családok számára is adóttak. Az éghajlat évi 6-8 hónapos szezonot tesz lehetővé, a csapadékos, ezért kerékpározásra kevésbé alkalmas napok száma alacsony (Sulyok–Magyar 2014).

A hazai kerékpáros fejlesztések elsősorban a kerékpáros turisták vagy aktív életmódot folytató látogatók részére kínál alternatívát a főszezon meghosszabbításával, ez elősegíti a helyi foglalkoztatás bővülését a mennyiségi és minőségi látogatószám növelésével. Hozzájárul a meglévő munkahelyek megtartásához és a munkapiaci kereslet szezonálisának csökkentéséhez. Közvetetten hatással lehet az elvándorlás csökkentésére és a helyi lakosság életminőségére (Lőrincz K. & al., 2019, MTÜ 2019). A kerékpározás nemcsak az egészségi állapot javításához

járul hozzá, hanem a gazdasági fejlődéshez és a vidék fejlesztéséhez is, ezért különös figyelmet kell fordítani a kerékpározást érintő pozitív trendekre.

Magyarországon a kerékpározással a Miniszterelnökség részeként működő Aktív és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ (AÖFK) foglalkozik, amely a fejlesztéseket generálja, koordinálja, illetve a szükséges stratégiát alkotja és összehangolja más stratégiákkal. A kerékpározás hazai népszerűsítése érdekében megalkotta a Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 (a továbbiakban: Kerékpáros Stratégia) fejlesztési dokumentumot, amelynek célja a hazai kerékpározás minél szélesebb körben való elterjesztése, legyen az mindennapi – hivatásforgalmi, vagy szabadidő-eltöltési célú közlekedés.

A kerékpáros turizmus kezdetét 1896-ra lehet tenni, amikor John Froster Fraser és két társa teljesítette az első Föld körüli túrát mintegy 19 237 mérföldet megtéve két év és két hónap alatt, tizenhét országot és három kontinenst átszelően. Azóta a kerékpártúrák fejlődtek, de lényegük ugyanaz maradt: önellátó kerékpáros kirándulások a szórakozás, a kaland vagy az autonómia érdekében.

Bár a modern kerékpár előtt is léteztek két kerékkal rendelkező járművek, már az 1820-as évekből van emlék a mai futóbiciklihez hasonló szerkezetek használatára. Körülbelül a 1870-es években jelentős fejlődés történt a penny-farthing vagy velocipéd feltalálásával, amelyet a 2. melléklet 1. számú ábrája mutat be. 1878-ra a csupán a kerékpározás élvezetéért való biciklizés Nagy-Britanniában alakult ki, ami a Bicycle Touring Club (ma a Cyclists' Touring Club) megalakulásához vezetett, és amely a legrégebbi nemzeti turisztikai szervezet a világon.

Az Európai Kerékpáros Szövetség (European Cyclists' Federation - ECF) saját meghatározása szerint közel 30 éve a kerékpárosok „hangja”, amelyet alátámaszt, hogy 40 ország kerékpáros szervezetin keresztül nagyjából 500 000 taggal rendelkeznek. Céljuk a szemléletváltás, a szabályozási keret módosítása és a forrásallokáció a kerékpározás támogatásához. Az Európai Kerékpáros Szövetség (ECF) adatai alapján kiderül, hogy az Európai Unió jelentős közvetlen és közvetett nyereséget könyvelhet el a kerékpározás révén, a rendelkezésre álló adatok alapján. Jelenlegi szinten a kerékpározás gazdasági haszna évente 150 milliárd euróra tehető az EU-ban, amelyből több mint 90 milliárd euró a környezetvédelem, az egészségügy és a közlekedés területein hasznosul. Ezzel szemben az Európai Bizottság kimutatása szerint a gépjárművek közúti közlekedésének éves költségei a környezetre, az egészségre és a mobilitásra nézve 800 milliárd eurót tesznek ki.

Kifejezetten turisztikai céllal hozták létre az EuroVelo hálózatot, amely 16 tematizált útvonalon ajánlja a kerékpározást. Az EuroVelo egy nemzeteken átívelő európai kerékpárút-hálózat, amelynek kialakítása és megvalósítása szintén az ECF eredménye. Bár a hálózat nemzetek felett álló, annak egyes szakaszait az érintett országok építik ki saját területükön. A hálózat megvalósításához támogatást biztosít az EU, elsősorban pályázati források kereteiből.

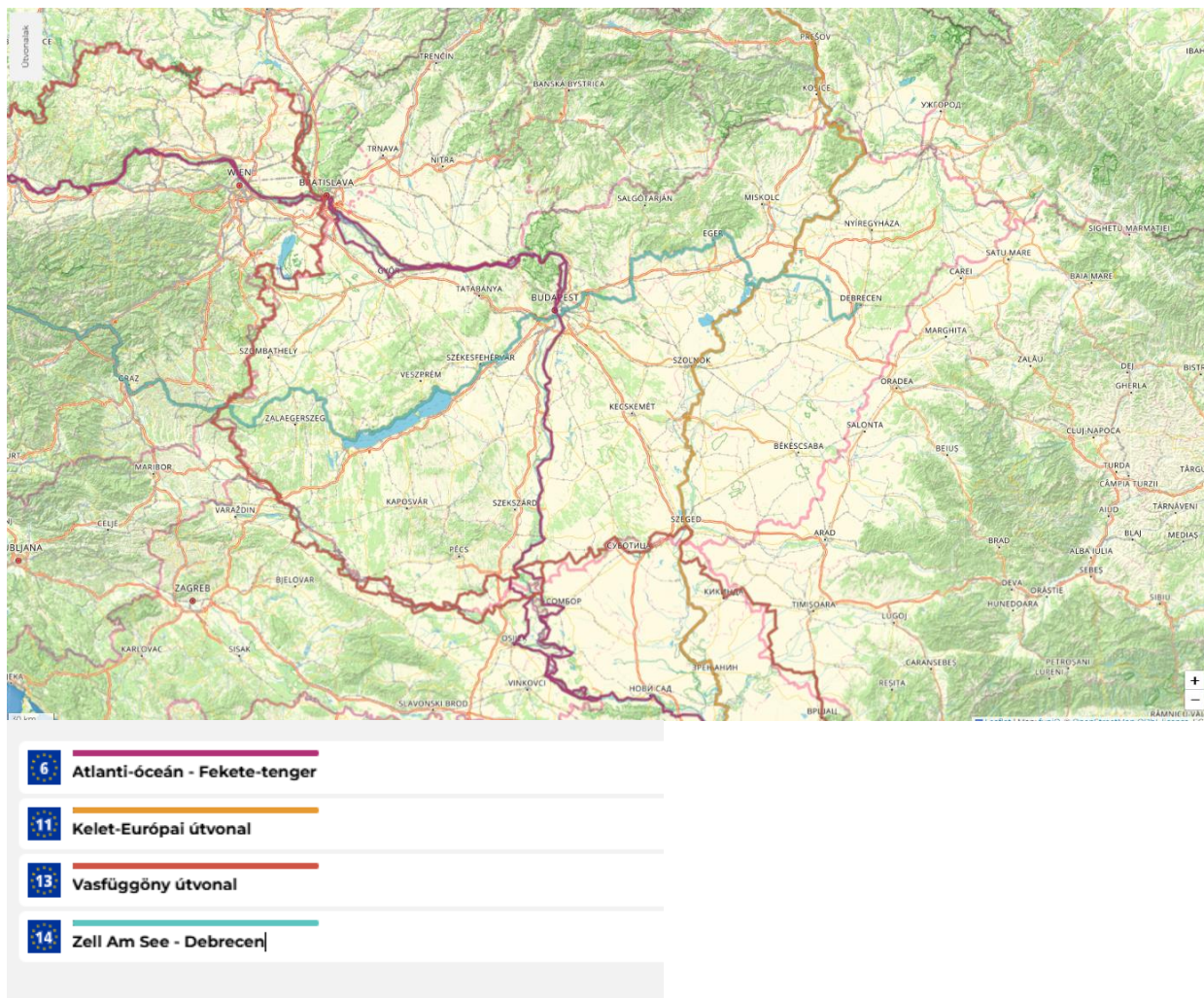
Az EuroVelo eredetileg 16 útvonalból álló hálózata kibővült egy, Magyarországot is érintő új elemmel, amely a 14. – Közép-Európa vizei elnevezést kapta. A 3. ábrán láthatók a kontinenst átszelő kerékpárúthálózat elemei, amely elsősorban turisztikai célú, de arra alkalmas elemeket a hivatásforgalmi kerékpárosok is jól tudják használni.



3. ÁBRA EUROVELO HÁLÓZAT ÁTTEKINTŐ TÉRKÉPE

Forrás: www.eurovelo.hu, letöltés ideje: 2024. augusztus 14.

Magyarország 4 kerékpáros útvonallal – EuroVeloval – érintett, a 6. Atlanti óceán – Fekete tenger, a 11. Kelet-Európa, a 13. Vasfüggöny útvonal és a 14. Közép-Európa vízei fantázianeveű folyosó, amelyeket a 4. ábra szemléltet.



4. ÁBRA MAGYARORSZÁG 4 EUROVELO ÚTVONALLAL ÉRINTETT

Forrás: eurovelo.hu, 2024.

Az EuroVelo 6 útvonal - vagy a Folyók útvonala - az Atlanti-óceántól a Fekete-tengerig tart, és az egyik legnépszerűbb EuroVelo útvonal. Lehetőség van egyes pontokon csatlakozni és egy-egy szakaszt teljesíteni az útvonalból a – többek között vízi vagy vasúti – közlekedési módok kombinációjával.

Az EuroVelo 11. folyosója a Kelet-Európai útvonal, amely az ország keleti tájait tárja fel. A Norvégia északkeleti csúcsától Görögországig futó útvonal észak-dél irányban szeli át Kelet-Európát. A kerékpáros körökben "Beast of the East"-nek (keleti bestia) is nevezik, mivel teljes hossza 6550 km. Az útvonal sajátossága, hogy hat nagyon különböző fővároson vezet át: Helszinkin, Vilniuszon, Varsón, Belgrádon, Szkopjén, végül Athén érintésével.

Az EuroVelo 13 a Vasfüggöny vagy „A kettészakadt Európa történelme” útvonal, amely Magyarország jelenlegi határait több szakaszon követi Ausztriával és Szerbiával közös államhatárnál. A Barents-tengertől a Fekete-tengerig húzódó, 9950 km hosszú útvonal egy élő történelemóra, amely a hidegháború időszakának és a vasfüggöny leomlása utáni kibékülésnek, a béke első jeleinek állít emléket. A Vasfüggöny útvonala a leghosszabb és legváltozatosabb, az útvonal megvalósítását számos európai intézmény támogatta, és 2005-ben az Európai Parlament elismerte az útvonalat az Európai Unió tagállamainak fenntartható turisztikai modelljeként.

Az EuroVelo 14 funkciója kettős: egyrészt összeköttetést és átjárhatóságot biztosít az észak-déli irányú 7, 9 és 13 EuroVelo szakaszok között, másrészt az elnevezésnek megfelelően a Közép-

Európa vizeit fűzi fel. Természetes vizek mentén halad és számos fürdőhelyet érint. A kerékpárút mellett borvidékek, látnivalókban gazdag területek várják a kerékpározókat. Ezen a szakaszon kiemelkedően kedvező a vasúti közlekedéssel való kombinálhatóság. Ez a fiatal útvonal szintén közvetlen közel található a kutatási területhez, mivel Nógrád vármegye közvetlen déli határát érinti Apc területén.

A Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (a továbbiakban: OTRT) 4/5. melléklete tartalmazza az országos kerékpárút-törzshálózat elemeit, amelyek kiemelt turisztikai célpontokat és az EuroVelo szakaszait hivatottak összekötni. Mint azt a megnevezése is mutatja, ugyan nem nemzetközi jelentőségűek, a kerékpáros közlekedésben fontos gyűjtőszerepet töltenek be. A kerékpárút-törzshálózat kiépítése – is – folyamatban van még, többek között a különféle érdekek összehangolásának érdekei miatt. A kerékpárral közlekedők egy része a mindennapi tevékenység keretében biciklizik, függetlenül attól, hogy milyen évszak van vagy milyen az időjárás. A turisták ezzel szemben szezon- és időjárás érzékeny célcsoport.

A kerékpáros turizmus résztvevői is többféleképpen csoportosíthatók különböző tulajdonságaik, igényeik alapján. Az egyik ilyen felosztást az ECF írta le az Európai Parlament megbízásából elkészített tanulmányban, az „EUROVELO - Európai kerékpáros útvonal fejlesztési stratégia 2012-2020” (EUROVELO 2012) dokumentumban található. A fogalmat a vidéki területeken és a városokban egyaránt megtalálható kerékpáros turizmusként értelmezi, ha a kerékpározás szabadidős célú közlekedés (EUROVELO 2012, idézi Sulyok J. –Magyar, 2014).

Farkas – Balogh (2001) meghatározása szerint a kerékpáros turizmus közlekedési módon és kikapcsolódási formán alapszik, valamint turisztikai szolgáltatások igénybevételével és 24 órán túlnyúló, lakóhelyen kívüli tartózkodással jár.

A szabadidős célból kerékpározókat igényeik szerint csoportosította Jászberényi – Boros - Miskolczi (2022), módszertanuk megkülönbözteti az átlagos, az alkalmi és a különleges igényű kerékpáros turistákat. Utóbbi esetén a biztonsági faktor kiemelését a kisgyerekes családok és a különleges hajtasú vagy kialakítású kerékpárok indokolják.

Az út- és terepviszonyok alapján megkülönböztetett csoportok az országúti, hegyikerékpáros és a trekking- vagy gravelkerékpárosok csoportjai, akik vegyesen szilárd és burkolatlan utakon, de nem nehéz terepen végzett kerékpározással jellemezhetők.

A kerékpáros turizmus hazai elterjedése is számos kapcsolódó szolgáltatással segíti a helyi gazdaságot, amely nem csak a vendéglátás területén jelenik meg, hanem a kerékpár javítási, karbantartási és egyéb feltételeinek kiszolgáltatásában.

Az ország kerékpárút-hálózata folyamatosan fejlődik, egyre nagyobb területek bejárhatók biztonságosan kerékpárral. Probléma, hogy az Eurovelo és egyéb útvonalak – ilyenek például az OTRT-ben nevesített törzshálózati elemek – egyes részei kiépítésre vagy felújításra szorulnak. A természetközeli kerékpározás divatos, jól illeszkedik az újszerű fogyasztói igényekhez, azonban néhány tényező akadályozza gördülékeny kombinációt a vízi turizmust is szolgáló régiókban (Jászberényi, 2019).

A kerékpárral közlekedők sok esetben találkozhatnak a túra során olyan akadályokkal, ami a turisztikai élmény jelentős csorbulását eredményezi. Egyik ilyen korlát lehet, hogy az adott desztinációt nem tudja megközelíteni. Az egyik legismertebb nehézség a tömegközlekedési eszközön a kerékpárszállítás lehetőségének hiánya, vagy a vízfelületeken – elsősorban folyókon – való átkelés esetében pedig fizikai korlátokba ütközhetnek a kerékpáros turisták, Részben a hidak, vagy azok átjárhatóságának hiánya, megszüntetett kompjáratok, vagy éppen az átkelési

lehetőségek jelzésének elmaradása a táblákon vagy térképeken. Ezek a jelzések sokszor nem csak a kerékpárosok számára lehetnek lényeges információk, hanem a túrázók, lovasok vagy éppen a vízitúrázók számára is. Magyarország kormánya a fejlesztések és az aktív mozgást választók számára a programok összehangolása érdekében kormányhatározatot fogadott el.

A Bejárható Magyarország programról szóló 1184/2013. (IV. 9.) Kormányhatározat (a továbbiakban: BMP) öt közlekedési mód: gyalogos, kerékpáros, lovas, vitorlás a vízi turizmus részét képező túrakenus „jármód” fejlesztési céljait rögzíti. A BMP olyan határon túli fejlesztésekről is szól, mint például a Duna folyó mentén található vízitúra-megállóhelyek felújítása, 21. századi körülmények megteremtése a vízpartokon (Jászberényi, 2019.), de hiányzik a felsorolásból az Ipoly, amelynek középső és alsó szakaszán egyre jelentősebb a túrakenusok száma.

A vízitúrák iránti igény 2010 óta erősödött meg, ami részben az egészséges életmód előnyben részesítésének eredménye. A vizsgált terület nyugati felében egyre nagyobb népszerűségnek örvend az Ipolyon a kajakozás, de a középső folyószakasz erre még kevésbé ideális. Azok, akik a víziturizmust választják, általában tudatosabbak. A turisták tudatos döntései a tömegturizmus háttérbe szorulását eredményezik, helyette inkább autentikus élményekre vágnak, valamint egyre inkább figyelembe veszik a fenntarthatóság kritériumait. A tudatos turista már törekszik arra, hogy szabadidő-eltöltése során minél kisebb ökológiai lábnyomot hagyjon.

A tudatos fogyasztói magatartás jellemzően a fiatal célcsoport esetében érzékelhető, igényeikben pedig kettősség fedezhető fel: a természetközelség iránti vágy felerősödött, de egyszerre magas, a modern kor elvárásainak megfelelő színvonalú szolgáltatásokat is elvárják. Egyik legfontosabb szolgáltatás a teljes lefedettségű, jó minőségű internet-hozzáférés legalább mobilinternet segítségével, továbbá a komfortos, szolgáltatásgazdag szállás. Ezek az elvárások a várostól távoli, esetleg élénk domborzattal tarkított, vagy éppen az államhatárhoz közeli célterületen is döntőnek bizonyulnak. A luxuskempingezés-szerű jelenséget a szakirodalom „glampingnek” nevezi, mely a „glamorous – pompás”, és a „camping – kemping” angol szavak összeolvadásából született, Magyarországon a 2010-es évek után erősödött fel az ez iránti igény. A szakirodalom megemlíti, hogy maga a jelenség annyira nem új, az első glampingok már az 1900-as években megjelentek.

3.2.2. A közlekedés, mint a turizmus célja, illetve eszköze

A közlekedés lehet a turisztikai tevékenység során eszköz, ekkor a látogató számára az utazás a „szükséges rossz”. Ennek megfelelően – ha nem tudatos turista – a célhoz való elérés érdekében a leggyorsabb utazási módot fogja választani, amely számára elérhető. Nagyobb távolságok esetén repülővel utazik, vagy más esetekben személygépjárművel.

A közlekedés lehet a turizmus célja. Akik számára a közlekedés maga a vonzerő, két csoportra oszthatók a 3.2 fejezetben írtak szerint. Az aktív résztvevők saját erőfeszítéssel valósítják meg a helyváltoztatást, közülük is kiemelkedő a kerékpárosok részaránya. A passzív résztvevők a helyváltoztatáshoz különösebb erőfeszítést nem tesznek. Jelen fejezetrészben a passzív résztvevők számára nyújtott szolgáltatások bemutatása történik tekintettel arra, hogy a 3.2.1. fejezetben írtak az aktív résztvevőkkel megvalósuló tevékenységekre kitértek.

A passzív részvétellel jellemezhető szolgáltatások körében a látvány- és nosztalgiabuszozás ismert attrakció, azonban hazánkban kevésbé elterjedt. A városnéző – seighseeing on bus tours – utazás elsősorban nagyobb városokban jellemző, ahol az ismertebb vagy érdekesebb látnivalókat fűzik fel az útvonalon, s két pont között történetükről, érdekességükről lehet hallani. Előre meghirdetett megállóknál lehet fel- és leszállni, gyakran idegenvezető segíti a turistákat. A hop-on hop-off buszok Magyarországon a fővárosban jellemzők. Autóbuszos tematikus túrák is léteznek, illetve

előfordulnak panorámabuszos utak is. Ismertek nosztalgia buszos utak is, amelyek során az utazási élményt maga a – felújított – közlekedési eszköz teszi különlegessé. A veterán buszokkal való utazás érdekessége, hogy a múlt század első felében gyártott „ősi” autóbuszokkal sajátos élményű utazásban lehet része a turistának. A veterán autóbuszokat sokkal inkább kiállítások alkalmával mutatják be, amely a látnivalók különleges csoportjának attrakciója, erről bővebben az 3.2.3. fejezetben lesz szó.

A busszal való közlekedés a turizmus szempontjából elsősorban nem mint attrakció számottevő, hanem inkább a közlekedés eszközeként. Elsősorban a kisebb távolságok utazásait teszi lehetővé, így egy-egy desztináció belső közlekedési szolgáltatási hálózatában tölthet be nagyobb szerepet. Eltérően a kötöttpályás közlekedési lehetőségektől a közúti közlekedés rugalmasabb, megállóhelyei sűrűbbek, viszont kibocsátási tényezői magasabb értékkel járulnak hozzá az üvegházhatású gázok kibocsátásához. Hosszabb utazások során kényelmetlen, illetve több célcsoport nem tudja igénybe venni az autóbusz közlekedést, amelyről a 3.2.4. számú, fenntartható közlekedés alcím alatt található további információ.

A közlekedés és a vasút kapcsolatrendszerében a turisztika céljaként sokkal népszerűbb a különböző tematikus utazás a vonattal. A turizmus szempontjából a vasút három funkciót tölthet be:

- a vasúti közlekedés, mint eszköz – az utasok vonattal jutnak el az úticélhoz, de ebben az esetben a gyorsaság és a kényelem a legfontosabb szempont,
- a vasúti közlekedés, mint cél – a turisták azért szállnak vonatra, mert különleges élményeket szeretnének szerezni a vonatút során. Erre példa a svájci panorámvonatok, de hazánkban szerveznek különböző tematika mentén utazásokat. Egyik fajtája a mostanában igen népszerű fotósvonatok működtetése, valamint MÁV RAIL TOURS Kft. (a továbbiakban: MRT) (MÁV RAIL TOURS Kft., 2024) által szervezett programok, továbbá a Győr-Sopron-Ebenfurth Vasút Zrt. (a továbbiakban: GYSEV Zrt., 2024.) által 2024-ben indított, gyerekeknek szóló „mesevonat” (GYSEV, 2024).
- A vasúti közlekedés, mint a fentiek kombinációja – amikor a turisztikai szolgáltatás során az út közben már különböző programelemekkel látják el az utasokat, de az uticél miatt is utaznak, ott külön programok várják az utasokat. Magyarországon ilyen szolgáltatást végez a „Vasutazz velünk” (Vasutazz Velünk, 2024).

Mindhárom lehet egy vagy többnapos rendezvény.

A szolgáltatások sokszínűségét tekintve a MRT Kft. – jogelődjei folytán – a legnagyobb tapasztalattal és kínálattal jelentkezik Magyarországon a vasutat érintő turisztikai szolgáltatások körében. Az MRT egyik, Express fantáziánévű szolgáltatását jól írja le a honlapon található népszerűsítő szöveg: „Kényelmes ülőhelyek, ínycsiklandozó ételek, izgalmas fedélzeti programok, érdekes úticélok és megannyi apróság teszi az MRT Expresszt egyedülálló vasúti szolgáltatássá. Önnek nincs más dolga, csak dőljön hátra, és élvezze a tovatűnő táj látványát és fedezze fel velünk hazánk és Európa csodáit.” A MRT 7 kocsiosztályt kínál, Standard, Comfort, Panorama, Panorama MAX, Residence, Residence MAX. Utóbbi két lehetőség különlegesen exkluzív szolgáltatás, a disszertáció készítésének időpontjában nem volt ajánlat erre a kocsiosztályra.

Magyarország második legnagyobb vasútállomása a GYSEV Zrt., amely nem csak a fentebb említett mesevonatot indította el turisztikai szolgáltatásai keretében, hanem a Fertő-tó vasúttal való elérését ösztönző rendszert dolgozott ki. A Fertő-tó vonatok az UNESCO részét képező Fertő-tavi látványosságok megtekintéséhez kínál egy- vagy kétnapos csomagokat. Szintén a GYSEV Zrt. turisztikai szolgáltatásai közé tartozik a Múzeumvasút, amely szintén kötöttpályás közlekedés, de nem normál, hanem keskeny nyomtávon.

Magyarországon a kisvasutak, azaz a keskeny nyomtávú vasutak elterjedését az ipar fejlődése, és a magángazdaságok kis befektetéssel megvalósuló tömegáru-szállítási lehetősége segítette elő (Burkus & al., 1954). Az országsszerte megtalálható helyi-kiskörzeti feladatokat ellátó keskeny nyomtávú „vicinálisok” egy része műszaki indokok alapján épültek, mint a hegyvidéki szerpentin vasutak. Bár a keskeny nyomtávú vasutak helyi jelentősége megkérdőjelezhetetlen, az országos, nemzetközi hálózatra nem gyakoroltak hatást (Erdősi, 2004). A keskeny nyomtávú vasutak lokális jelentőségükre is tekintettel nem alkottak összefüggő hálózatot, csupán kiegészítő jelleggel működtek. Nógrád vármegyében két helyen található meg emlékük: az alsópetényi agyagbányánál és Salgótarján környékén. Utóbbi helyen a bányászat miatt a bányavállalkozók építették a kisvasutakat, azonban a bányák nem egy tulajdonoshoz tartoztak, így különböző bányavállalkozók saját vonalakat építettek. Ezek egymástól függetlenül valósultak meg, így előfordult, hogy párhuzamos vonalvezetések jöttek létre (Szepessy 2014-2015).

Az egymástól független útvonalak a különböző gazdaságok kizárólagos érdekeinek mentén valósultak meg. A tervszerűtlenség, a szabályozási háttér hiányossága miatt a hálózatok nyomtávja jellemzően 500-1000 mm közötti, tipikusan 500, 550, 580, 590, 600, 750, 760, 900, 950 vagy 1000 mm, a felépítmény és az alépítmény tekintetében ugyanúgy, ahogy a járműpark összetételében is nagy eltérések adódtak (Burkus & al., 1954). Napjaink kisvasút-hálózataira is igaz mindez. 2015-ben elkészült az Országos Kisvasúti Koncepció, amelyben a személyszállítással is foglalkozó kisvasutak fejlesztési lehetőségei kerültek kidolgozásra, azonban a Salgótarján környéki hálózatokat nem érinti a tanulmány semmilyen módon. Ennek feltehetően az az oka, hogy a tanulmányban az 1968. évi közlekedési koncepciót követően megszüntetett állami vonalak újjáépítésének, fejlesztésének lehetőségeit vizsgálták csupán, Salgótarján és környéke kisvasúthálózata addigra részben felszámolásra került, részben pedig – az eddig fellelt források alapján arra lehet következtetni, hogy – azok nem kerültek az állam által üzemeltetett kisvasutak körébe. Erre utal az Vertich József (1990) tanulmányában: a fogaskerekű 1956-ban már nem üzemelt, 1957-ben az acélgyár nem tudta újraindítani, mert a felújítás és fenntartás költségeit nem tudta előteremteni.

A helyi fuvarozás körzetekben értelmezhető, általában kapcsolódik a regionális közlekedéshez, azonban a helyi közlekedés önálló hálózatot alkot. A vasútvonal elemei ebben az esetben is az állomások, a nyíltvonalak és az iparvágányok, valamint a repülővágányok (Burkus & al., 1954). A kisvasút kiindulópontjának legoptimálisabb elhelyezkedése a körzet központja, a gazdaságilag, a közigazgatás, illetve az ipar szempontjából legjelentősebb pontja, ahol optimális esetben a nagyvasúthoz – vagy más, az áruszállítás központját képező csomópontához – való csatlakozás lehetősége is biztosított. Mintaszerű esetben a kisvasút üzemi központja is, ahol az ehhez kapcsolódó infrastruktúra is rendelkezésre áll.

A kisvasutak esetében a nyílt vonalak szállítópályák, amelyek a szállítás fő ütőereiként szolgálnak. A gazdasági célú kisvasutak esetén a vonalak kialakításánál a legfontosabbak a termelési, települési-, terep- és talajviszonyok, valamint a meglévő közlekedési hálózat (Thorday 1989). A Salgótarján környéki kisvasút hálózat kialakításában a szállítási igényeket a – szén- és kő- – bányászati helyek és a nagyvasútra való átrakodási helyek, illetve a helyi felvevők, gyárak szerepe volt meghatározó, a kitermelési helyek, az osztályozók és feldolgozó üzemek összekapcsolása valósult meg. A települési viszonyok a felmerülő személyszállítási igények szempontjából fontosak, mivel a települést érintő vagy azon áthaladó kisvasút a lakosság szállításában is részt tudott venni, és részt is vett. A Salgótarján esetében is igen fontos szempont a terepviszonyok adta lehetőség, aminek eredményeként az ország első, kezdetben ipari célokat, később lakossági igényeket is kiszolgáló, keskeny nyomtávú fogaskerekű kisvasútja (Vertich 1990). A domborzat élénksége miatt az optimális útvonalon is több helyen találhatók olyan meredek szakaszok, amelyek a közlekedést csak fogaskerekű megoldással tették lehetővé.

Tekintettel arra, hogy nagyobb termelőtájnak minősült, több tájegységből állt össze a Salgótarjáni szénmedence, a szállítási feladatok is szétszórtnak jelentkeztek. Ennek megfelelően alakultak ki különböző szállítási vonalak, a kisvasutak mellett a drótkötél-pályák is, amelyeken a szállítás történt. A drótkötélpályák nem képezik jelen tanulmány részét, mivel azok a személyszállításban nem vettek részt. A kisvasutak turisztikai szerepe már egészen korán kirajzolódott, a salgói fogaskerekűn – külön engedéllyel – utazók színes beszámolóját tette közzé a Turisták Lapja. Az írás szerint a Magyar Turista Egylet Budapesti és Mátra Osztályok 1894. június 10-én tettek látogatást, amely során többször utaztak a fogaskerekű kisvasúttal (Mihálovics, 1894).

A kisvasutak idegenforgalmi szerepe napjainkban is óriási, amit az bizonyít, hogy évente közel egy millióan utaznak a hazai vonalakon (Remenyik & al., 2014). Ehhez hozzátartozik, hogy különböző fejlesztésekkel ez a szám növelhető lenne. A kisvasutak nagyban hozzájárulhatnak az ökoturizmus, az aktív turizmus népszerűsítéséhez. Környezetvédelmi szempontból a kisvasutak igénybevétele csökkenthető a védett területeket gépkocsival felkeresők száma. Nevelési szempontból kiválóan szolgálhat tanulmányi kirándulások helyszínéül. A fejlesztésekhez különböző pályázatok, például európai uniós források állnak rendelkezésre vagy egyes régiók turisztikai termékfejlesztésére vonatkozó pályázatból is részesülhetnek. A kisvasút egyfajta vonzerő, ehhez hozzájárul, hogy a vonalak többsége élmény teli környezetben fut. Képes látogatókat vonzani már önmagában a nyitott nyári kocsikban történő gyaloglásnál gyorsabban történő helyváltoztatás az erdőben. Ezekből a példákban adódóan láthatjuk, hogy a mai napig fennmaradt kisvasutak az élmény-keresletnek is köszönhetik a fennmaradásukat (F&B Consulting Bt. és Xellum Kft., 2008).

Tematikus programok bevezetésével jól lehet az adott kisvasút forgalmát növelni, ahogy a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút vagy a Kemencei kisvasút „Mikulás vonatai”, vagy az Amerikából átvett Halloween keretein belül induló „Szellemjárat”. Mivel az utazás témáját sokszor a természeti környezet szolgálja, így e köré is lehet építkezni. Sokat lehet növelni a kisvasút imázsán, ha pár hétre érvényes témákkal jelennek meg az idegenforgalomban. Például egy-egy növény virágzása esetén vagy ősszel levélhullás vagy újabban a Börzsönyben szarvasbögés idején (Remenyik & al., 2014)

Számos előnyt jelenthet a kisvasutak tematikus úttá alakítása, ahol a kisvasút útvonalának állomásain önálló attrakcióelemek is rendelkezésre állnak. A látogató bejárhatja a kisvasút egész útvonalát, vagy ha egyszerre nem tudja bejárni, akkor indok lehet a későbbi visszatérésre. A tematikus útvonal kialakítása kapcsolható a kisvasút mentén más termékekhez és szolgáltatásokhoz is. Azonban a tematikus útvonal kialakítása további fejlesztésekkel is járhat. Több megállót érdemes kialakítani. Információs táblák kihelyezése a helyi vonzerőkkel. A vasúti vonal mentén kerékpáros- és túra útvonalak kialakítása, hogy a turista sétálva vagy kerékpáron is megtekinthesse a természeti és kulturális látnivalókat.

A vasutak és kisvasutak turisztikai értékeit növelhetik a festői tájon, más közlekedési eszközzel nem vagy nehezen elérhető útvonalak, a nosztalgikus élmények, amelyek a kisvasutazáshoz kötődnek, a tematikus utak, a kötöttpályás közlekedéssel elérhető kulturális és történelmi emlékek. Kapcsolódhatnak fesztiválokhoz, és igazán nagy előnyük, hogy családbarát közlekedési feltételeket biztosítanak.

Nagyon sok esetben a kisvasút, vasút látványa önmagában turisztikai attrakció, erre építve alakultak ki Magyarországon is különböző tematikus parkok is. A közlekedéshez kötődő, de magában mobilitást nem biztosító szolgáltatás a látnivalók különleges csoportját képezi a turizmus és a közlekedés kapcsolatrendszerében.

3.2.3. Látnivalók különleges csoportja

A látnivalók különleges csoportja (Jászberényi – Munkácsy 2018) azok a turisztikai szolgáltatások, amelyhez a látogatóknak legalább egy része esetében nem feltétlenül kapcsolható a tágon értelmezett lakóhelyen kívüli helyváltoztatás, és az attrakcióhoz kapcsolódó élmény megélése sem jár utazással.

Ahogy erre a bevezető fejezetben utalás történik, egyes útvonalak bejárása nem pusztán turisztikai attrakciók felkeresését, hanem egyúttal a turisztikai élményt is jelenti. A nevezetes útvonalak saját márkanévvel rendelkeznek, amelyet jól azonosítható szimbólumok jeleznek a megközelítés és a bejárás során. Az út mentén a turisztikai kereslet kielégítésére és serkentésére vállalkozások (üzletek, szállás- és vendéglátóhelyek, más turisztikai szolgáltatók) működnek, általában egységes arculati elemek használatával.

Néhány példa Jászberényi – Munkácsy (2018) alapján:

- a közlekedési múzeum;
- a közlekedési témájú kiállítás, bemutató és más rendezvény (pl. légi parádé);
- a közlekedésbarátok (pl. vasútbarátok) és egyesületeik összejövele;
- a közlekedési járművek és infrastruktúraelemek (pl. nevezetes hidak, csatornák) megtekintése, fotózása.

Az infrastruktúra elemek között ki lehet emelni a legendás, megközelítőleg négyezer kilométer hosszú 66-os országutat (Route 66) az Egyesült Államokból. Hazánkban ilyen céllal alakítják ki a „zenélő utakat”, amelyek különböző, magyar vonatkozású zenei élményt nyújtanak a közlekedés során. Vannak olyan útvonalak, amelyek motorizált járművekkel is bejárhatók meghatározott tematika mentén, ilyen a Palóc út vagy a Tokaj-hegyaljai borút (Jászberényi – Munkácsy 2018)

Az Európa Tanács minősíti és nyilvántartja a kontinens fontosabb kulturális, zömében gépjárművel is bejárható útjait (www.culture-routes.net). Egy napos kirándulás keretében elsősorban a természeti környezetre épülő élményelemekkel rendelkező látványosságok körét kell kiemelni, ezek többek között az úgynevezett panorámautak. Ilyen például a Grossglockner alpesi hágóút Ausztriában, a Stelvio-hágó 48 számozott hajtűkanyarral tarkított országútja Olaszországban vagy hazánkban a Káli-medence országútjai.

A közlekedési infrastruktúra elemek, mint látványosság kevésbé feltárt elemei a hidak, mint látványelem a turisztikai szolgáltatások attrakciójaként. Részben a mérnöki csodák és látványosságok körét bővítik, valamint a hidak köré kulturális programokat és túrákat lehet szervezni, fotózási és filmes helyszín is lehet. A példákat Tóth T. (2024) gyűjtése alapján tartalmazza az értekezés 3. melléklete (M3 Látnivalók különleges csoportja – hidak).

A fenti példák egyike esetén sincs arra utalás, hogy a hídra egy közösségi tér is legyen annak ellenére, hogy már a középkorban a találkozások, a kereskedelem, azaz a vásárok egyik meghatározó helye volt. A hidak ilyen módon összekötöttek helyeket, kultúrákat, embereket, gazdaságot és kereskedelmet. Az infrastruktúra hálózat kiépítésének gyorsuló igényére az egyik válasz a hidak esetében is a célhoz kötöttség és a cél szerinti közgazdasági költség-haszon elv miatt háttérbe szorulhatnak más funkciók.

Az infrastruktúra elemek szigorú célhoz kötöttségére példa a Köröshegyi völgyhíd, amelyen a páratlan kilátás ellenére kizárólag gépjárművel lehet áthajtani. Ha nincs épp az infrastruktúrát érintő karbantartás miatt sebességkorlátozás, a megengedett legnagyobb sebesség 100 km/h, amely a Balatonra nyíló kilátás megcsodálásához nem megfelelő. A híd környékén elhelyezett parkolási lehetőség, és a gyalogosok számára – akár külön építménnyel – a megnyitott látványosság sokakat

megállásra készíthetné. Jelen disszertációnak nem központi eleme a közlekedésbiztonság az autópályákon, viszont a pihenési lehetőség a közlekedés biztonságára kedvező hatással lehetne, a fáradt gépjárművezetők pihentségéhez nagy mértékben hozzájárulna.

„Minden, amit építünk hatással van a környezetünkre, a viselkedésünkre és végső soron a döntéseinkre” (Vigh 2021). A közösségi terek létrehozásával az interakciók száma növekszik, amely végső soron a biztonsághoz járul hozzá. A hidakra egyelőre Magyarországon leginkább „monofunkcionális” létesítményekként gondolnak az emberek és a döntéshozók, amely szerint „a híd csupán egy közlekedési létesítmény, amin senki sem akarna leülni”, noha ahol erre lehetőség van, az emberek megállnak, nézelődnek, vagy leülnek. Vigh (2021) szerint egy városi híd egyedi kilátópont és közösségi tér lehet, ahonnan szokatlan perspektívák tárulnak fel az átkelők számára. Mindez nem csak a városi hidakra alkalmazható nézőpont, hanem a vidéki térségekben is, amely hozzájárul a fenntartható, ezen belül a lassú, öko- és aktív turizmus valamint a közlekedés hatékony fejlesztéséhez is.

A hidak tehát kulcsszerepet játszanak abban, hogy két partot összekössenek, elősegítsék a településközi társadalmi- gazdasági kapcsolatok növekedését, hozzájárulhatnak egy régió működésének serkentéséhez.

3.2.4. A fenntartható közlekedés néhány kérdése

A közlekedés, a mobilitás mindenki számára fontos. A technika fejlődésével egyre nagyobb távolságok leküzdése vált egyre egyszerűbbé, gyorsabbá. A személygépjárművek elterjedése lehetővé tette a kisebb távolságokon is a gyorsabb és kényelmesebb utazásokat, a menetrendszerű személyszállításokhoz képest sokkal nagyobb szabadságot adott azok számára, akiknek ez elérhetővé vált. Egyes területeken a közlekedéshez való hozzáférés természetes, míg másutt nem annyira magától értetődő a mobilitáshoz való hozzáférés. Ezt a kérdést járja körül a Szociális Klímaalapot létrehozó 2023/955. EU Rendelet, amelyben megjelenik a közlekedési szegénység fogalma. Az újként bevezetett fogalom szerint a közlekedési szegénység az az állapot, amikor a személyek és a háztartások nem képesek vagy nehezen tudják fedezni a magán- vagy a tömegközlekedés költségeit, vagy nem, illetve csak korlátozottan férnek hozzá – a közlekedési lehetőségek miatt – az alapvető társadalmi-gazdasági szolgáltatások és tevékenységek igénybeviteléhez, illetve végzéséhez szükséges közlekedéshez, figyelembe véve a nemzeti és a térbeli kontextust is. A közlekedési szegénység azt jelenti, hogy a lakosság bizonyos csoportjai nem képesek maguknak biztosítani a közlekedési szolgáltatások társadalmilag és anyagilag szükséges szintjét (A klímasemlegességre való méltányos áttérés biztosításáról szóló tanácsi ajánlás, 2022, a továbbiakban: Klímasemlegességi ajánlás).

A Klímasemlegességi ajánlás (2022) szerint a közlekedési szegénység különösen a vidéki, a peremterületeken, távoli és kevésbé megközelíthető területeken, illetve a kevésbé fejlett régiókban vagy területeken élő, illetve lévő személyeket és háztartásokat sújthatja, beleértve a kevésbé fejlett városkörnyéki területeket és a legkülső régiókat is, amelybe beletartozhat Magyarország több vármegyéje, így különösen az Észak-Magyarországi régió határmenti vármegyéi. A közlekedési szegénység egyre sürgetőbb problémát jelent, mivel az egyének számára csökken a hozzáférés az alapvető társadalmi-gazdasági tevékenységekhez és szolgáltatásokhoz, mint például a foglalkoztatás, az oktatás és az egészségügyi ellátás. Ez különösen a hátrányos helyzetű egyének és háztartások esetében érezhető. A közlekedési szegénység általában nem egyetlen tényező eredménye, hanem több tényező kombinációjából fakad, például alacsony jövedelemből, magas üzemanyagköltségekből, illetve a megfizethető vagy elérhető közlekedési lehetőségek hiányából. A „megfizethető magánközlekedés” sajátos területe a használt, évtizedes korú gépjárművek használata, amelyek a mobilitási igényeket a közlekedésbiztonság egy alacsonyabb szintjén biztosítják, s amelyek számos környezeti és közlekedési rizikót jelentenek. Így a

„megfizethetőség” lényegében egy kényszer megoldás az adott jövedelmi szinten sokszor luxusnak számító magánközlekedéssel, azaz versenyelőnybe kerül az egyéni közlekedés. A kutatás során a térségben azonosítható az "elégedetlenség földrajza" - „geography of discontent” (Dijkstra et al. 2020) kifejezés arra utal, hogy az elégedetlenség nem csupán egyéni vagy személyes élmény, hanem földrajzi kontextusban is vizsgálható és értelmezhető. Ennek a fogalomnak a megértése szorosan összefügg a társadalmi-gazdasági környezettel, ahol az emberek élnek, és ahol különböző társadalmi-gazdasági tényezők befolyásolják az elégedettség vagy elégedetlenség szintjét. Az "elégedetlenség földrajza" kutatások általában interdiszciplináris megközelítést alkalmaznak, és összekapcsolják a szociológiai, gazdasági, politikai és földrajzi tudományokat annak érdekében, hogy mélyebb betekintést nyújtsanak az elégedetlenség térbeli megoszlásába és okainak összetettségébe, azonban ezek Magyarországon még kevésbé elterjedtek (Brucker B. 2023).

A "szegénység földrajza" témájához hasonlóan az "elégedetlenség földrajza" is elemzi, hogy az elégedetlenség milyen módon és mértékben oszlik el földrajzi szempontból. Fontos kérdések közé tartozik például:

Az „elégedetlenség földrajza”, valamint a „szegénység földrajza” hasonló, de nem azonos fogalom. A "szegénység földrajza" kifejezés arra utal, hogy a szegénység nem csupán egy absztrakt fogalom, hanem földrajzi tényezők is jelentősen befolyásolják. Az emberek szegénysége sokszor összefügg azzal, hol élnek, milyen földrajzi helyzetben vannak, és milyen erőforrásokhoz férhetnek hozzá. A földrajzi tényezők közé tartozik a természeti környezet, valamint fontos szerepet játszanak a földrajzi elhelyezkedés és a földrajzi távolságok is. A távolabbi, elszigeteltebb vidékeken élő emberek nehezebben juthatnak hozzá az alapvető szolgáltatásokhoz és piacokhoz, ami hozzájárulhat a szegénység fenntartásához. A helyi gazdasági, társadalmi és politikai körülmények, valamint a természeti adottságok mind-mind alakítják ezt a földrajzi szegénységi mintázatot (Potter & al 2019).

Összességében a "szegénység földrajza" kifejezés értelmében a szegénység nem csupán gazdasági vagy társadalmi jelenség, hanem szorosan összefügg a földrajzi kontextussal is, és a helyi körülmények nagyban befolyásolják azt, hogy kik és hol szenvednek szegénységben.

A technika fejlődésével a személygépjárművek egyre elérhetőbbé váltak széles körben, és egyre nagyobb igény mutatkozik a gépjármű-használat által elérhető jobb életre. Lévai – Molnár (2023) szerint a közlekedési szolgáltatások vagy az azt helyettesítő egyéni probléma megoldás versenyképességének meghatározása a fogyasztó döntése alapján történik, ahol a szolgáltató vagy az egyén által igénybe vett műszaki megoldás át-érték arányszerinti döntéseket tekint iránydónak.

A személygépjármű használat előnye a mobilitáshoz való jobb hozzáféréseken kívül a kényelemben jelenik meg, a függetlenség és rugalmasság, amely a versenyhelyzetben kedvezőbb feltételekhez vezet, versenyelőnyt okoz. A szociális és a gazdasági szempontú megközelítés a családok és egy-egy település vagy nagyobb terület helyzetét teszi kedvezőbbé. A kisebb települések vagy elaprózott településhálózattal rendelkező területeken a személyszállítási közszolgáltatás nem biztosítja ugyanazokat a mobilitási lehetőségeket, mint a nagyobb népességet tömörítő hasonló települések, területek, azonban a lakosság mobilitási igényei itt sem térnek el jelentősen. A területi kiegyenlítődésben a közszolgáltatásoknak kulcsszerepe van.

Napjainkra egyre inkább jellemző, hogy a személygépjármű nélkül szinte elképzelhetetlen az élet, amely állítással célszerű vitatkozni, mivel van egy jelentős társadalmi réteg, amely koránál, egészségi állapotánál fogva vagy egyéb okból kizárt az autóvezetésből, ezért más módon igyekszik megoldani a mobilitási igényének biztosítását. Sajnos előfordul, hogy nem a mobilitási igényről

mondanak le, hanem a gépjárművezetésből való kizáró okot hagyják figyelmen kívül. Végül említést kell tenni azokról, akik az autóvezetésre alkalmasak, és igényt tartanak az egyéni közlekedés adta szabadságra, de körülményeik nem teszik lehetővé a új, korszerű autó vásárlását.

A vizsgálat során lefolytatott területi szempontú elemzés célja igazolni, hogy a jobb gazdasági adottságokkal rendelkező vármegyékben a későbbi gyártási évű – fiatalabb –, ezért feltételezhetően jobb járműbiztonsággal rendelkező gépjárművek nagyobb arányban fordulnak elő, illetve a halálos vagy súlyos sérülést szenvedett utazók által használt autók nagyobb arányt képviselnek az ilyen jellegű balesetek között. A statisztikai adatok elemzése során a vármegyék gazdasági adatait és a halálos vagy súlyos sérülést szenvedett utazók által használt autók adatai összevetésével, valamint a gépjárművek egyéb vármegyei statisztikai adatainak figyelembe vételével a területiség mintázatának megismerése a cél, amely segít megérteni, hogy a gépjármű adottságai nem csak környezetbiztonsági kérdés, hanem az életkörülményeket is meghatározó tényező.

3.3. A régió fogalmának néhány megközelítése és szabályozási háttere

A területi különbségek mérése, valamint az ezek mögött álló okok és következmények elemzése a regionális tudomány egyik leglényegesebb témája szinte a kezdetektől fogva (Enyedi 1996, Benko 1999, Lengyel - Rechnitzer 2004, Nemes Nagy 2001, 2005).

A régió fogalma többféle jelentéssel bír, mivel nem különül el a közigazgatási, felülről, hatalmi alapon szervezett adminisztratív régiók köz- vagy államigazgatási terminológiája és az alulról építkező, organikusan szerveződő funkcionális térségek szakszókincse. Tóth (2003) szerint a félreértések, félreértelmezések oka a régió fogalma kapcsán az, hogy a hatalmi érdekeket tükröző, felülről lefelé konstruált közigazgatási téregységek – adminisztratív régiók – rendszerének és az alulról funkcionális alapon, organikusan szerveződő térstruktúrákkal, funkcionális régiók közös szóval kerülnek megjelölésre. Ez a nemzetközi szakirodalomban is így van, és ha kifejezetten szükséges a megkülönböztetés, a közigazgatási határoktól elkülönülő, más jellemzők alapján meghatározott területi egység megjelölése szükséges, akkor a funkcionális régió szóösszetétellel lehetséges, illetve esetenként a térség szó használata. Míg az államszervezetben belül létező adminisztratív régiók a határokat lekövetik, a kulturális, vízrajzi, vagy egyéb alapokra épülő régiók a más szempontok szerint szerveződnek vagy szervezettek. A határ vizsgált területén ilyen kulturális régiószervező és értékteremtő erő a palóc kultúra, palóc népcsoporthoz való tartozás identitástudata, amely többek között egy funkcionális régió meghatározására is alkalmas.

A fejezet célja régió meghatározása, a régió fogalmának alapvető ismérvei a regionális tudomány művelőinek leírásai alapján, valamint a hazai, hivatalosan elfogadott nomenklatúra rendszerben. Ez adja meg a kutatási tématerület alapját. A régió, illetve a vizsgált terület esetében megismerni a különböző régió – fogalmakat, így az Európai Unió által létrehozott és használt tervezési-statisztikai egységeket, mint a NUTS-rendszer, amely a közigazgatási beosztás határvonalait követi minden szintjén, valamint azokat a régiókat, amelyek nem a közigazgatás, hanem más rendezőelvek mentén születtek: ilyenek a távédelmi körzetek, a vízgazdálkodási körzetek többek között.

A szakkifejezésként, de a köznyelvben is használt régió szó a 19. században jelent meg, mint a nagy egész részeként valamilyen ismérvek alapján lehatárolható terület. Szinonimaként használatos az univerzális jelentéssel bíró térség vagy téregység, a természetföldrajzi-néprajzi táj, vidék valamint gazdasági-igazgatási körzet, tartomány. A régió mégis mindezeknél több, mert fogalma sokrétű, s mögötte mégis valami teljesség található. A régió jelölhet történelmi, gazdasági, politikai-geopolitikai, közigazgatási, tervezési-statisztikai, etnikai-nyelvi vagy ökológiai alapon szerveződő vagy szervezett területet is. Bizonyos, hogy a térszerkezeti modellek alapján a

regionális tereket a települések közötti belső térkapcsolatok szervezik. Olyan komplex rendszerek, amelyeket a települési hierarchia és a centrum-periféria viszony határoz meg. (Pál&al., 2010, Probáld, 1999.)

A települések közötti távolságok a közlekedési lehetőségek függvényében alakulhatnak „távolságokká” (Feketéné, 2022), amelynek alapjait Gróf Széchenyi István 1848-ban a javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről című munkájában tette le, s határozta meg bizonyos fokig a régiók kialakulásának előzményeit.

A régió határainak kijelölése többféle szempont alapján lehetséges. A hétköznapi fogalomhasználatban a területegység szinonimája, azaz a valamilyen szempontból hasonló területek gyűjtőfogalma. A területi tudományok ettől eltérő szakmailag alátámasztott területi egységekre használják a régió szót. A térségtől az különbözteti meg, hogy konkrét határa van, illetve a régió belül társadalmi-gazdasági, intézményi kohézió van. A regionális politikában használt kifejezés is hasonló tartalmat takar, itt azonban elkülöníthető a közigazgatási régió és a tervezési-statisztikai régió, amelyek ma Magyarországon nem minden esetben fedik egymást, és a szabályozási háttér alapos ismerete segítheti a különböző fejlesztési lehetőségek közötti eligazodást.

3.3.1. Régiókat érintő hazai szabályozási háttér

Az Európai Unió a tagállamok tervezési, statisztikai feladataik összehangolása és összehasonlíthatósága érdekében megalkotta a statisztikai célú területi egységek nomenklatúrájának létrehozásáról (NUTS) szóló 1059/2003/EK rendeletet, amelyben a régió szintjeinek kialakítása lakosságszám függő. Az Európai Unió működése – az Európai Unió működéséről szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata (a továbbiakban: EUMSZ) – alapján „régió-alapú”, azaz a források, támogatások regionális szintű tervezés eredményei. Regionális szintű mutatók figyelembevételével sorolja be a különböző fejlettségi szintekre a régiókat, és támogatást is ez alapján határoz meg. Az Európai Unió csatlakozást megelőzően a regionális szint hazánkban nem volt ennyire erőteljes, határozott (Kukely, 2008).

A jelenlegi, a területfejlesztés meghatározó szabályozási dokumentumai a régió fogalmát eltérően kezelik.

Az OTTr nem tartalmaz régióra vonatkozó fogalommeghatározást.

A területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény (a továbbiakban: területfejlesztési törvény) szerint a régió a statisztikai célú területi egységek nomenklatúrájának (NUTS) létrehozásáról szóló 2003. május 26-i 1059/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben meghatározott NUTS-2. szintű területi egység. A hivatkozás alapján a fogalom a jogharmonizációs kötelezettségekre tekintettel került a jogszabály szövegébe. A Kormány feladata a területfejlesztési törvény szerinti régiók meghatározása.

A területfejlesztési törvény célja, hogy erősítse a területi kohéziót, elősegítse a társadalmi és gazdasági növekedést, valamint megteremtse a fenntartható fejlődés feltételeit. Célja továbbá az innováció térbeli elterjedésének támogatása, a társadalmi, gazdasági és környezeti célokhoz illeszkedő térbeli szerkezet kialakítása, és a főváros, valamint a vidék, a városok és községek, illetve a fejlett és elmaradott térségek közötti jelentős különbségek – az életkörülmények, gazdasági, kulturális és infrastrukturális feltételek terén – csökkentése. Emellett a törvény célja a további válságterületek kialakulásának megelőzése és a társadalmi esélyegyenlőség biztosítása is. A területfejlesztés d. pontja szintén tartalmaz utalást a régióra, amely szerint a nemzeti és térségi identitástudat megtartása és erősítése érdekében szükséges intézkedéseket is megában foglalja.

A területfejlesztés és területrendezés feladata már egyértelműen építkezik a régiókra, így a településfejlesztési törvény 3. §-ba foglaltak irányadók a térszervezésre.

3.3.2. A Nemzeti Fejlesztés 2030

A Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióról szóló 1/2014. (I. 3.) OGY határozat (a továbbiakban: OTFK) és a területfejlesztési törvény, mint a hazai területfejlesztés meghatározó szabályozási mechanizmusai sincsenek teljes összhangban a régió fogalmát illetően. Ez abból adódik, hogy a területfejlesztési törvény csak a hatalmi alapon kialakított, a közigazgatási határookra tekintettel alakított régiókra építkezik az intézményrendszer feladatainak lehatárolása során.

Az országgyűlési határozat a magyar jogrendben a jogforrások egy speciális kategóriájába tartozik, mivel nincs törvényereje, de kötelező érvényű azokra, akikre vonatkozik. Összességében az országgyűlési határozat a magyar jogrendszerben nem jogszabály, hanem az Országgyűlés hatáskörébe tartozó egyedi döntés, amely nem rendelkezik általános, mindenki számára kötelező érvénnyel, de fontos szerepet játszik az Országgyűlés belső működésében és politikai iránymutatásaiban.

Az OTFK egy átfogó stratégiai dokumentum, amely meghatározza Magyarország hosszú távú területfejlesztési céljait és prioritásait. Az OTFK-nak több kötelezettje van, akik felelősek a benne foglalt célok és irányelvek megvalósításáért. A fenti szereplők között szerepelnek a kormányzati szervek, így a Kormány, amely a koncepciót a hagyja jóvá, és a végrehajtásért is felelős. Biztosítja, hogy az országos fejlesztéspolitikák, programok és források összhangban legyenek az OTFK céljaival. A Minisztériumok és állami szervek felelősek a koncepció megvalósításához szükséges szakpolitikák kidolgozásáért, programok indításáért, és a fejlesztési források felhasználásáért.

A vármegyei (regionális) és települési önkormányzatok kötelezettségeinek köre – tekintettel a Mötv-ben foglaltakra is – eltérő. A vármegyei önkormányzatok biztosítják, hogy a vármegyei szintű fejlesztési stratégiák és tervek összhangban legyenek az OTFK-val, különösen a helyi szintű infrastruktúra-fejlesztések és környezetvédelmi intézkedések terén.

A fejlesztési ügynökségek és intézmények kötelezettségei között a regionális fejlesztési ügynökségek felelősek a regionális fejlesztési programok kidolgozásáért és végrehajtásáért, összhangban az OTFK célkitűzéseivel. A kutatóintézetek, szakmai szervezetek támogatják az OTFK céljainak megvalósítását szakértői tanácsadással, kutatásokkal, és szakmai ajánlások kidolgozásával.

A gazdasági szereplők - magánvállalkozások és befektetők - közvetlenül nem kötelezettek, a gazdasági szereplőknek is figyelembe kell venniük az OTFK-ban foglalt fejlesztési irányokat, különösen, ha állami támogatásokat vagy fejlesztési forrásokat igényelnek.

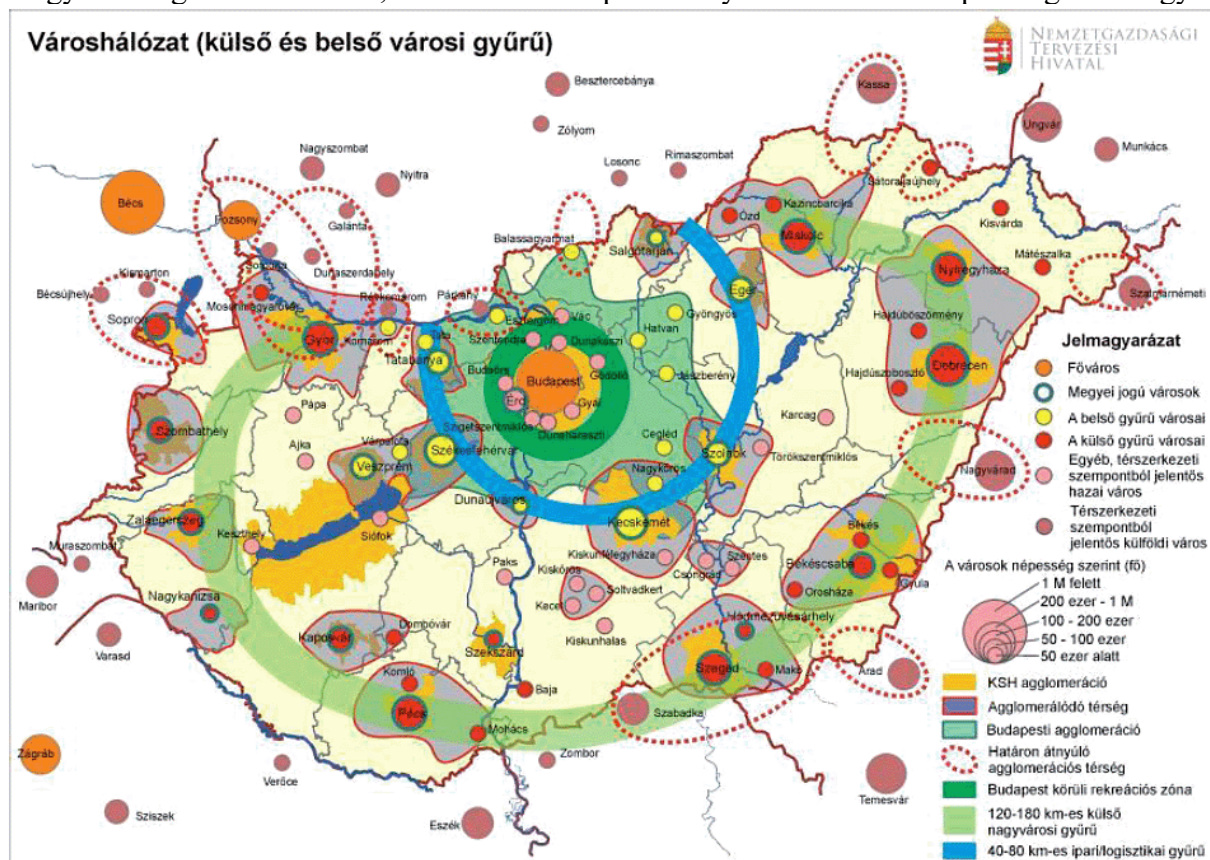
A felelősség és végrehajtás feladatkörében a kormány és a helyi önkormányzatok a legfontosabbak, akik a koncepció célkitűzéseit a saját jogszabályaikba, stratégiáikba és programjaikba építik be, ezzel biztosítva az országos szintű fejlesztési célok elérését.

Az OTK átfogó célja egy kiegyensúlyozott és fenntartható területi fejlődés biztosítása, amely figyelembe veszi az ország különböző térségeinek sajátosságait és szükségleteit, miközben hozzájárul Magyarország versenyképességének és jólétének növeléséhez.

Az OTFK fogalom meghatározása a régió megközelítését 3 szempont szerint adja meg: (1) a hétköznapi fogalomhasználatban a terület egység, térség, vidék, övezet, táj, körzet szinonimája. (2) A területi tudományokban a régió lehatárolt térrész, a környezetétől bizonyos természeti,

társadalmi, gazdasági tényezők révén elkülönülő területi egység, általában a nemzeti és a települési szint között; a térség fogalmától a konkrét határvonal, a regionális kohézió, valamint a regionális identitástudat és regionális intézményesülés révén lehet megkülönböztetni. (3) A regionális politikában az ország és a település közötti – leggyakrabban az ország alatt közvetlenül lévő – területi szint (regionális szint) egysége, mely lehet közigazgatási (választott vagy delegált képvisellel) vagy nem közigazgatási (statisztikai, tervezési) funkciójú egység.

Az OTFK 39. „Városhálózat” megnevezésű – jelen dokumentum 5. – ábrája szemléletesen Magyarország városhálózatát, valamint a Budapest környéki 40-80 km-es ipari/logisztikai gyűrűt.

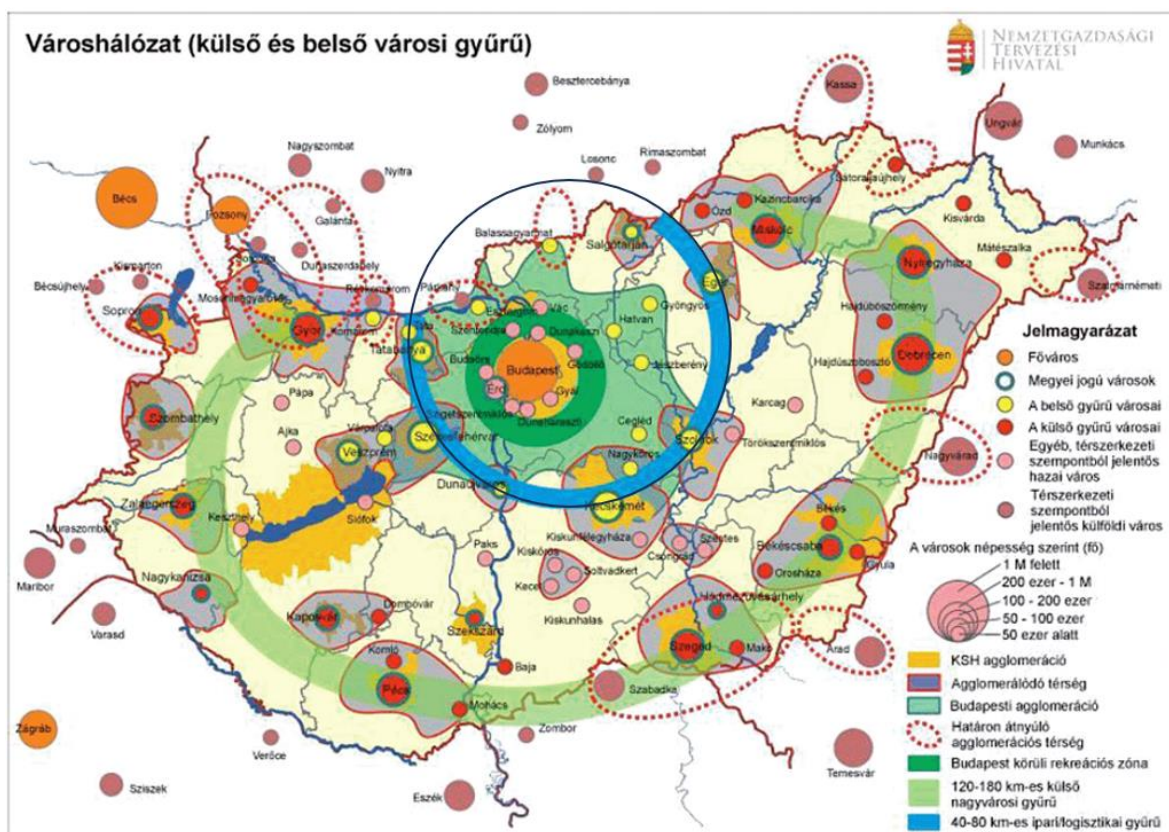


5. ÁBRA AZ OTFK 39. VÁROSHÁLÓZAT CÍMŰ ÁBRÁJA

Forrás: OTFK, 2014.

Az ipari/logisztikai gyűrűt vizsgálva kitűnik, hogy ÉNy – Ny- D – Dk területén egybeesik az agglomerációs gyűrűvel, azonban k-i és é-i részein jelentősen eltávolodik. A „kör” északi szakasza – mivel átnyúlik a határon – hiányzik annak ellenére, hogy az OTFK célja többek között a határon átnyúló kapcsolatokról a következő megállapítás található: „A határok átjárhatóságának javulásával fontos jelenség a határon átnyúló kis és nagyvárosi agglomerációk megjelenése határaink mentén. A hazánk területére átnyúló vagy potenciálisan átnyúló agglomerálódó területek esetében (tipikus példája ennek Pozsony agglomerációja) törekedni kell a közeli nagyvárosi központtal való együttműködésre a fejlesztések során, hiszen e helyzet nagy lehetőségeket rejthet az érintett települések számára, az esetleg negatív agglomerációs jelenségeket pedig érdemes csökkenteni. A hazai központú és a határ túlsó oldalán is formálódó városi vonzáskörzeteink (tipikus példája ennek Esztergom és Komárom vonzáskörzete) esetében pedig a hazai városközpont fejlesztésekor számításba szükséges/kell venni a határon túli lehetőségeket, az ottani szereplőkkel partnerségben”. A szövegezésből hiányzik a jelent kutatás területét érintő határon átnyúló fejlesztési irány, amelyhez az ipari/logisztikai gyűrű segítséget adhat. Az OTFK-ban

található ipari/logisztikai gyűrű kiegészítése az alábbi, a 6. ábrán látható térség bekapcsolását jelenti:



6. ÁBRA AZ OTFK IPARI/LOGISZTIKAI GYŰRŰJÉNEK KIEGÉSZÍTÉSE A HIÁNYZÓ ÉSZAKI RÉSSZEL

Forrás: OTFK térképre saját szerkesztés

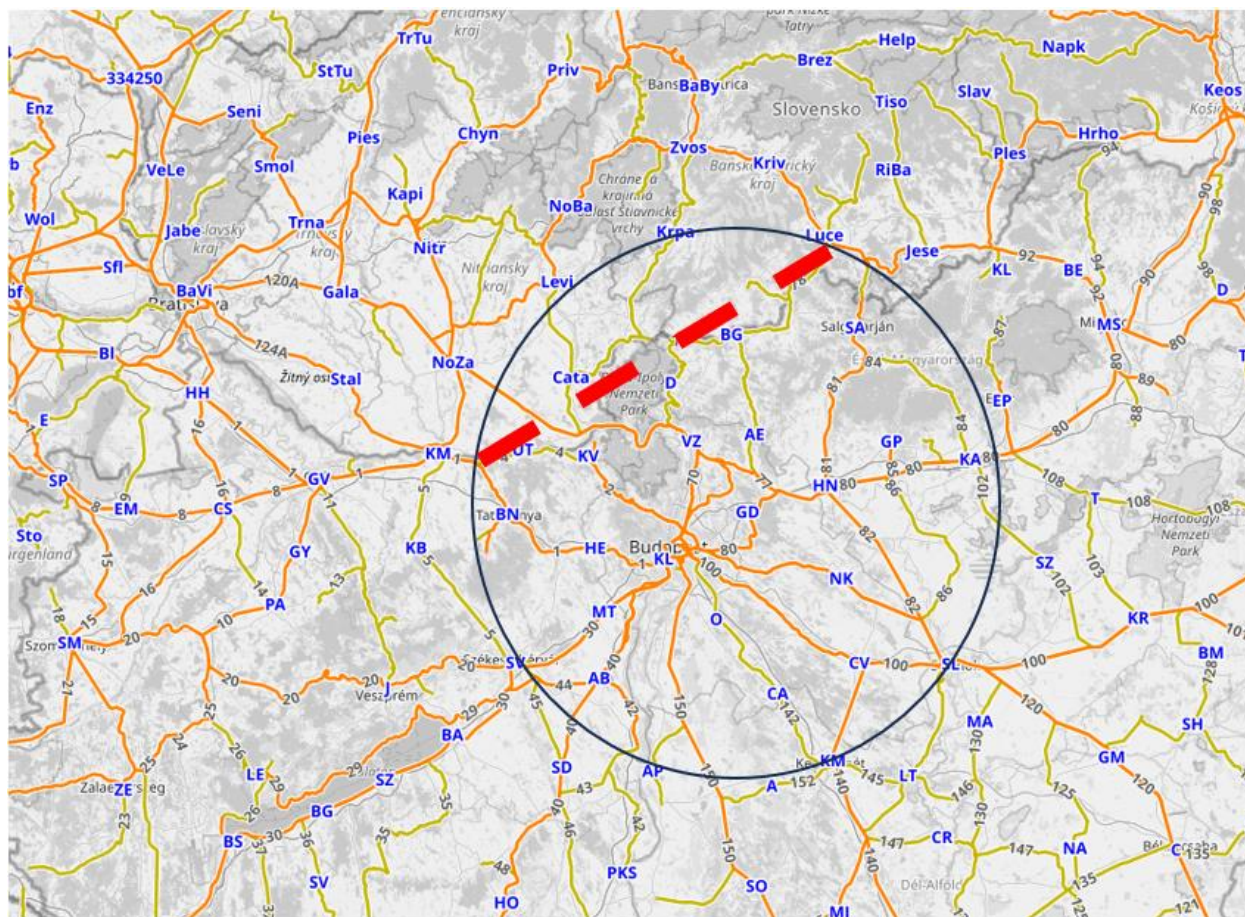
Az OTFK szerint még egy markánsan kirajzolódó nagyvárosi csoport különböztethető meg, azok, amelyek Budapesttől körülbelül egyórányi útra találhatók: Tatabánya, Dunaújváros, Kecskemét, Szolnok, Salgótarján, valamint a ide sorolja Veszprémet és Egert. Ezek, a fővárostól nagyjából 40–100 km-re található városok többnyire dinamikus fejlődnek, a fővároshoz közeli fekvésük és eleve meglévő ipari/logisztikai potenciáljuk lehetővé teszi, hogy a termelés és a logisztika terén feladatokat vegyenek át a fővárostól. A fejlesztéspolitikának ugyanakkor figyelmet kell fordítani arra is, hogy meggátolja ezen városok – funkcionális – kiüresedését, amelybe Budapest elszívó hatása játszik közre. A közlekedésföldrajzi közelség egyúttal lehetőséget nyújt a napi ingázásra, amely elősegítheti a népességmegtartó erő fokozását. Az újszerű munkaszervezési formák, mint a távmunka és az otthonról dolgozás elősegítheti ezen vidéki területek felértékelődését. A felértékelődés fontos feltétele a közlekedés, amelybe ezúttal az információ-áramlás akadálytalan megvalósulása is beleértendő.

Az ipari/logisztikai gyűrű közlekedési hálózatának vizsgálata során kitűnik, hogy a vasúthálózat elemei nyugati területen kirajzolják a gyűrű szélét, illetve az Délen és Keleten is lekövethető. A közlekedési kört a Duna vonala Északon megszakítja, mivel vasúti híd csak Budapesten található. Az ipari/logisztikai gyűrűt az országhatáron belül a vasúthálózat kívülről és belülről kíséri az infrastruktúra, azonban a közlekedési szolgáltatások nem állnak rendelkezésre (Csaba, 2023).

Az ipari/logisztikai gyűrű északi, be nem rajzolt területén a kör kiegészítésével láthatóvá válik, hogy itt is rendelkezésre állna a külső és a belső kísérő vasúthálózat. A külső a szlovákiában prioritásként kezelt Vág-völgyi vasút, amely elősegíti a k-ny-i szállítást, azonban a belső hálózatot

megteremtő elem fejlesztése is szükséges lenne. A 7. ábrán látható piros szaggatott vonal jelzi a hiányzó összeköttetést, amely a 4. számú vasútvonal meghosszabbítása Párkány felé lehetőséget nyújtana a szlovákiai 119c és 119b vonalak segítségével a 75 és 78 számú magyar vasútvonalon keresztül a szlovák 117c igénybevételével Esztergom és Losonc, illetve Salgótarján irányába. Ez új lehetőséget nyújt a nyugati és keleti, élénken fejlődő területek összekötésére, és ezzel hozzájárulna a perifériatárság új fejlődési lehetőségeihez. A fent leírt vonal elősegítheti a főváros, és a hazai, túlszűfolt vonalak tehermentesítését, az északi elkerülés lehetőségét, amelyre Tóth – Lévai (2021) is rámutat.

A vonal átjárhatóságának biztosítása elősegíti egy interregionális kapcsolat megerősítését, valamint az érintett terület vasúti feltárását, a helyi mobilitási igényekre való válasszal.



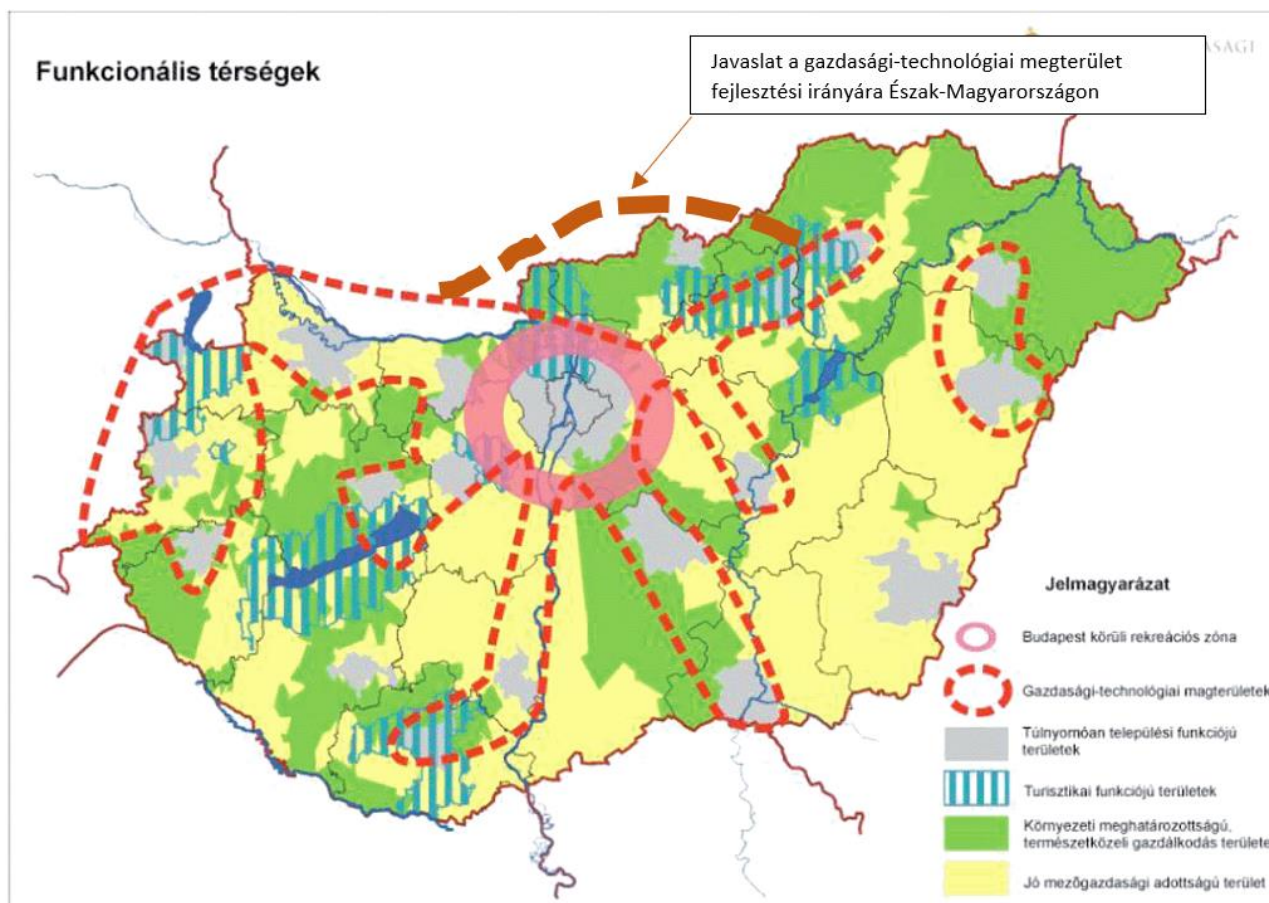
7. ÁBRA AZ IPARI/LOGISZTIKAI GYŰRŰ KIEGÉSZÍTÉSSEL AZ EURÓPAI VASÚTHÁLÓZATRA VETÍTVE KIRAJZOLJA A GYŰRŰT KÍSÉRŐ VASÚTHÁLÓZATOT. PIROS SZAGGATOTT VONAL JELZI A MEGLÉVŐ, DE NEM HASZNÁLT K-NY-I ÖSSZEKÖTTETÉST

Forrás: openrailwaymap.org alaptérképre saját szerkesztés

Az OTFK a szak- és területpolitikai fejlesztési irányai a 2014-2020-as és a 2021-2027-es ciklus forrásaira alapozó célokat határoz meg 2030-ig.

Az OTFK-ban szereplő, a 8. ábrán látható „funkcionális térszerkezeti vízió” nem kizárólagos és szabályozási jellegű térségeket mutat be, azonban a jelen kutatás tárgyát képező földrajzi terület érintettsége okán indokolt szerepeltetni. A „funkcionális térszerkezeti vízió” az észak-magyarországi szlovák-magyar határszakasz fejlett, nyugati szakaszán határon átnyúló térszerkezeti elemként jelöli, amely területek jól prosperáló mutatókkal rendelkeznek. Az ismert perifériaterületekkel a Duna vonalától keleti irányban – értelemszerűen – nem vizionálja a

gazdasági-technológiai magterülethez tartozást. Ennek egyik oka lehet a rossz területi mutatórendszer, másik oka a szállítási lehetőségek hiányossága. Az OTFK ábrái és azok kiegészítése alapján látható, hogy az észak-nógrádi térség a földrajzi közelség okán is bekapcsolható lenne a gazdasági-technológiai vérkeringésbe, azonban ehhez tudatos és kitartó fejlesztések szükségesek.



8. ÁBRA FUNKCIONÁLIS TÉRSÉGEK

Forrás: OTFK alapján saját szerkesztés

3.3.3. Határon átnyúló régiók szabályozási környezete

Az Európai Unió kialakításának egyik fő célja a béke fenntartása mellett egy, a nemzetek felett álló szervezet megvalósítása, amely biztosítja az állampolgárok számára a szabad mozgás lehetőségét, ezzel együtt a társadalmi – gazdasági fejlődést és területi kiegyenlítődést. Az Európai Unió Működéséről Szóló Szerződés 174. cikk a gazdasági, társadalmi és területi kohézió XVIII. címében kiemelt fejlesztési területként határozza meg a határon átnyúló régiókat. Célja, hogy a legkedvezőtlenebb helyzetű régiók értékét növelje. Az Európai Unió régióinak és városainak helyzete című állásfoglalás tervezetét 2023. október 9-11. között fogadta el a Régiók Európai Bizottsága, amelyben a kohéziós politika jövőjére tekintettel elismeri, hogy a kohéziós politika – mint hosszú távú beruházás – döntő szerepet játszik a régiók közötti fejlettségbeli szakadék hatékony felszámolásában, hozzájárul a jobban teljesítő egységes piachoz, és az „elégedetlenség földrajzának” kezeléséhez (Brucker B. 2023).

Az Európai Unió a regionális politika kérdését elsősorban a finanszírozási háttér megvalósításának és nyomon követhetőségének érdekében nemzeti szinten kezelte. A határon átnyúló régió-közi együttműködések hazánkban mintegy 20, Európában több, mint félévszázados múltra tekinthetnek vissza. Az első európai eurorégiók még nem voltak igazi, a maihoz hasonló szervezetek, az első,

példaképnek is tekinthető, intézményesült változata az 1963-ban alakult Regio Basiliensis Egyesület, mely a német-francia-svájci határtérségben alakult kormányközi megállapodásokkal megerősítve. Az Eurorégiók „névadója” az 1965-ben alakult EUROREGIO, melynek székhelye Enschede-Gronau. Az első olyan intézményesült együttműködés, melynek szervezeti formája a mai napig modellként szolgál.

Egy bő évtized elmúltával alakultak határon átnyúló együttműködések francia, német, belga, holland, luxemburgi, dán, svájci és osztrák határvidékeken, s a mai napig ebben a térségben a jellemző legnagyobb számban az előfordulásuk. A Kelet-Közép Európában lezajlott politikai változásokat követően kezdhettek itt is kialakulni az interregionális kapcsolatok.

Az Eurorégiók kialakulása során egyre nagyobb szükség volt a négy szint: európai, nemzeti, regionális és helyi döntéshozók intenzív együttműködésére. Szakmai érdekérvényesítő szövetségek közül a legnagyobb hatással az Európai Határ Menti Térségek Szövetsége (AEBR), az Európa Tanács Helyi és Regionális Önkormányzatokért Felelős Kongresszusa, valamint a Régiók Bizottsága.

Kezdetben az egyes tagállamok saját eszközeikhez nyúlva, belső feladatként próbálták megoldani a területi kiegyenlítést, mely eszközök nem voltak elég hatékonyak, illetve egyes esetekben a Közös Politikát is sértették. Továbbá a versenytársnak tekintett USA példája alapján várták a különbségek mérséklésének realizálódását: a megfelelő mértékű tökemobilitás a régiók közötti eltérések mérséklődését idézték elő. Azonban a társadalmi különbségek miatt Európában nem működött a mechanizmus, sőt, a régiók fejlettségi, gazdasági mutatói között a szakadék tovább növekedett. Mindezzel együtt az interregionális együttműködések valódi kezdetét ezen időpontra datálhatjuk. A nemzeti és közösségi területi politikák egymásra hatása során a regionalizáció felülről lefelé irányuló folyamatot idézett elő, mely során az államoknak szuverenitásukat meg kellett osztani az alsóbb szintekkel és az Európai Unió intézményrendszerével.

Míg a korábbi költségvetési ciklusok keretében kevésbé voltak jelen, a 2014-2020-as programozási időszakban erősebben jelennek meg az Európai Területi Társulások, amelyek a 3.3.2. fejezetben kifejtettek alapján alkalmas jogi szervezetet jelentenek a kohéziós politika megvalósítására. Egyszerre jelentenek jogbiztonságot és stabilitást, a gyakorlati nehézségek leküzdésének lehetőségét. A programozás során a határon átívelő hatás mellett a projektekkal szemben támasztott közös tervezés, közös végrehajtás valósul meg.

Az első – és eddig egyetlen – szabályozott határon átnyúló szervezetforma az Európai Területi Társulás, amely jogi személyiségként lehetőséget nyújt az európai önkormányzatok és régiók együttműködésére az uniós források hatékony felhasználása érdekében az államhatárokon túlnyúló programok megvalósítására.

Az államhatár sok esetben – területi, természetföldrajzi és kulturális szempontból - szervesen kapcsolódó területek között húzódik hazánkban, azonban az eltérő nemzeti szabályozás miatt az együttműködés sokszor nehézkes, problematikus. Egyes határvidékeken a nyelvi problémák is nehezítik az együttműködést. Erre jelenthet megoldást a legalább két tagállam szereplőit – önkormányzatok, regionális hatóság vagy állam – összefogó szervezet, amelynek célja a jobb életlehetőségek biztosítása a határ menti térségben. Az európai területi társulás önálló költségvetéssel rendelkezik, szerződő képessége teljes, ingó, ingatlan szerzésére képes, vagyont szerezhet, bíróság előtt eljárhat. Szerve a tagok képviselői által választott közgyűlés, élén a szintén a tagok által megválasztott igazgató áll.

Eredetileg a 2007. évi XCIX. törvényben európai területi együttműködési csoportosulás néven került bevezetésre a társulás, majd a 2010. évi CXXVI. törvény (a továbbiakban: ETT törvény) európai területi társulás névre változtatta. Megállapítja a célmeghatározást, amely szerint olyan

tevékenységet végezhet, amely a térség versenyképességét előmozdítja, de gazdasági tevékenység céljából nem alapítható, közhatalmi tevékenységet nem végezhet.

A szervezet új szabályozásának célja a meglévő európai területi társulások megtartása, működésének egyszerűsítése, és az új európai területi társulások létrehozása előtti akadályok elhárítása. Gyakorlati haszna, hogy a határon átnyúló csoportosulások alkalmazása jobban el tud terjedni, amely szakpolitikai összhangot teremthet meg, az együttműködési készséget növeli anélkül, hogy a közigazgatásra vagy az uniós igazgatásra további terheket róna. Nemzeti hatáskörbe utalja a csoportosulás létrehozásáról való döntés, illetve a tagok körének meghatározását azzal, hogy önmagában a csoportosulás létrehozáshoz nem kapcsolódnak automatikusan uniós szintű jogi vagy pénzügyi előnyök. A csoport tagságára vonatkozóan négy kategóriát határoz meg azzal, hogy az egyetlen kategóriába tartozó szervezetek esetén is legalább két tagnak kell lenni; így tagállamok, regionális hatóságok vagy helyi hatóságok, illetve meghatározott közjogi intézmények. Kitétel, hogy legalább két tagállam területén kell elhelyezkedni a tagoknak

A Magyarország Kormánya által üzemeltetett hivatalos honlapon – www.egtc.hu – közzétett adatok alapján hazánkban nyilvántartásba vett ETT-k száma 14, külföldön nyilvántartásba vett, de magyar résztvevőkkel alapított szervezetek száma 4, tehát magyar érintettségben jelenleg 18 ETT működik. A bejegyzett működő és megszűnt ETT-k a 2. táblázatban szerepelnek. További 17 olyan csoportosulás működik, amelynek nincs magyar vonatkozása, tehát összesen 35 ETT-t segíti az unióban a határtérségek fejlesztéseit.

2. táblázat Magyarországi érintettséggel létrehozott - működő és megszüntetett - ETT-k

Megnevezés	Székhely	Tagok száma			Nem magyar tag nemetisége	Működő szervezet	Alapítás	Megszűnés	Tagok működési formája szerinti megoszlás*																
		összesen	magyar	külföldi					települési önkormányzat falu HU	települési önkormányzat falu HU	települési önkormányzat város HU	települési önkormányzat város HU	települési önkormányzat M/V HU	települési önkormányzat "M/V" HU	területi önkormányzat Vármegye HU	területi önkormányzat Vármegye HU	kisebbségi önkormányzat helyi HU	kisebbségi önkormányzat helyi HU	kisebbségi önkormányzat helyi HU	kisebbségi önkormányzat helyi HU	kisebbségi önkormányzat helyi HU	Egyetem	Nemzeti Park		
Ister-Granum Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás	Esztergom	81	43	38	Sk	igen	2008		37	36	6	2													
Ung-Tisza-Túr-Sajó (Hernád-Bódva-Szinva) Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás	Kántorjánosi	3	2	1	Sk	nem	2008	2018	2	1															
ABAU-ABÁUBAN Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás	Miskolc	14	9	5	Sk	igen	2010		9	5															
Pons Danubii Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás	Komarno	7	4	3	Sk	igen	2010				4	3													
Banat-Triplex Confinium Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás	Mórhalom	79	42	37	Ro	igen	2011		36	33	6	4													
ARRABONA Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás	Győr	43	31	12	Sk	igen	2011		26	9	4	3	1												
SVAB Korlátolt Felelősségű Európai Területi Társulás	Mérik	2	1	2	Ro	nem	2011	2012	1	1															
Rába-Duna-Vág Korlátolt Felelősségű Európai Területi Társulás	Tatabánya	6	3	3	Sk	igen	2011									3	3								
Novohrad-Nógrád Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás f. a.	Salgótarján	2	1	1	Sk	nem	2011	2021				1	1												
BODROGKÖZI Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás	Miskolc	20	9	11	Sk	igen	2012		9	11															
Pannon Korlátolt Felelősségű Európai Területi Társulás	Pécs	53	44	8	H, SL, Ro	igen	2012		24	2	12	2	4			3	4							1	1
Európa-kapu Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás	Nyíradony	35	20	15	Ro	igen	2012		13	11	7	4													
Európai Közös Jövő Építő Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás	Battonya	8	5	3	Ro	igen	2012		2	2	3	1													
Sajó-Rima Korlátolt Felelősségű Európai Területi Társulás	Putnok	4	2	2	Sk	igen	2013				2	2													
TORYSA Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás	Sározsádány	3	2	1	Sk	igen	2013		1	1	1														
SVINKA Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás	Tolcsva	3	2	1	Sk	igen	2013		2	1															
Via Carpatia EGTC	Kosice	2	1	1	Sk	igen	2013									1	1								
Európai Határvárosok Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás	Nyíregyháza	2	1	1	Ro	igen	2014						1	1											
Mura Régió Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás	Tótszerdahely	31	19	12	Hr	igen	2015		19	9		2					1								
MASH Korlátolt Felelősségű Európai Területi Társulás	Nagygyimóti	4	3	1	SL	nem	2015	2023	3		1														
Tisza Korlátolt Felelősségű Európai Területi Társulás	Kisvárd	3	2	1	UK	igen	2015				1					1	1								
PONTIBUS Európai Korlátolt Felelősségű Területi Társulás	Budapest	2	1	1	Sk	igen	2016									1	1								
Ipoly-völgye Korlátolt Felelősségű Európai Területi Társulás	Ludanyházi	29	16	13	Sk	igen	2017		16	13															
MURABA Korlátolt Felelősségű Európai Területi Társulás	Szentgotthárd	4	2	2	SL	igen	2017				1	1										1	1		
Összesen:		440	265	175					200	136	47	25	7	1	9	11							1	1	1
Nem működő ETT Összesen		11	7	5					6	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Működő ETT összesen		429	258	170					194	134	47	23	6	1	9	11	0	0	1	1	1	1	1	1	1

* A kiemelt színek jelölik az aktív szervezeteket, a szürkés színek jelölik az inaktív szervezeteket, a fehér színek jelölik az inaktív szervezeteket, amelyek nem működnek.

* A külföldi közigazgatási egységek a magyarországi közigazgatási egységeknek való megfeleltetése alapján

Forrás: saját szerkesztés

A táblázatban foglaltak alapján az első, magyar taggal rendelkező ETT-t 2008-ban jegyezték be, a legfiatalabbat 2017-ben. 2008 és 2024. között 4 szervezet szűnt meg, összesen 11 taggal, amelyből Magyarországon 6 falut, 1 vármegyei jogú várost, a külföldi tagok közül 1-1 szlovák és román falut, valamint 1 szlovák és 1 szlovén várost érintett. A jelenleg működő ETT-k 429 taggal

rendelkezik, ebből hazai 258 tag. Túlnyomó többségben – 194 taggal – a falvak képviseltetik magukat, van 4 db, kifejezetten községi tagokat tömörítő társulás. Jellemzően a helyi önkormányzatok által létrehozott ETT-k száma a legnagyobb, amelynek egyik oka, hogy ez a hazai területfejlesztés klasszikus színtere. A területfejlesztés területi képviselőinek tagságával 5 ETT működik, részben egyéb vegyes tagsággal. Sajátos, de előremutató színfolt a Pannon ETT, amelyben a CESCO adatai szerint 1 magyar és 6 külföldi egyetem is tagsággal rendelkezik, továbbá egy nemzeti park.

Magyarország határszakaszait vizsgálva kitűnik, hogy két szomszédos országgal nincs közös ETT. Ausztria – legjobban működő – határszakaszán nem alakítottak ETT-t, valamint Szerbiával nincs közös ilyen szervezet, amelynek oka, hogy az nem EU tag. Az igényt mutatja, hogy 7 db, Szerbiában található település a Banat-Triplex Confinium Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulásban megfigyelő tag. A Szerb szabályozási környezet egyelőre nem teszi lehetővé a teljes jogú tagságot számukra.

A honlapon közzétett térkép szemléletesen mutatja a magyar határvidék csoportosulásait (2013. évi állapot), amelyen látszik, hogy a nagyobb csoportosulások Nyugat-Magyarország területén találhatók, legnagyobb Magyarországon bejegyzett társulás a Pannon EGTC, mely Délnyugat-Magyarország és Észak-Horvátország területét érinti, nem hazánkban nyilvántartásba vett A Rába-Duna-Vág EGTC, mely Északnyugat-Magyarország és Nyugat-Szlovákia fejlődésének előmozdítására jött létre. Ugyanezen a térrészen további három területi együttműködés alakult ki. Hazánk tekintetében a Dunától Keletre fekvő, alapvetően rosszabb, mutatókkal rendelkező országrészben elszórva, kisebb csoportosulások jóváhagyása történt meg, nagyobb ETT a szlovákiában nyilvántartásba vett Via Carpatia EGTC. Jelentősebb társulás a Debrecen környékén kialakított Európa-kapu és a Szeged környéki Banat-Triplex Confinium csoport.

Nógrád vármegyében két európai területi társulás jött létre. Az Ipoly-Völgye ETT elsősorban a kistelepüléseket – sokáig kizárólag falvakat – magába foglaló társulásként működik. Szakmai indokok szerint Balassagyarmat tagsága is indokolt lenne azonban ettől egyelőre elzárkóznak. A vármegye másik ETT-je a Novohrad- Nógrád ETT volt, azonban ezt végelszámolással szüntették meg. A megszűnés egyik oka az volt, hogy a nyilvános adatok körébe tartozó alapító okirat szerint az ETT célját a Novohrad-Nógrád Geopark tevékenységét kiegészítő feladatokban határozták meg, ezzel szemben tagként csak a két város, Salgótarján és Fülek volt bejegyezve. Az ETT különlegességét adta, hogy az első határon átnyúló UNESCO Geopark, a Novohrad-Nógrád Geopark munkaszervezeteként való működést megalapozhatta volna. Jelenleg a Geopark működését két önálló, egy szlovák és egy magyar társaság valósítja meg. A Geopark optimális háttérszervezete – a határon átnyúló jellegre tekintettel – az európai területi társulás lehetne.

3.4. Térbeli hálózatok

Egy régió, vagy meghatározott téregység összehangolt működését a megfelelő, jól működő hálózatok biztosítják, akár az alapinfrastruktúra bármelyik eleme, amelyben a hálózat hiánya, megszakadása komoly problémákat okoz. A hálózatosodás körében a kutatás célja a közlekedési hálózat adottságainak és lehetőségeinek ismertetése, amely segít a terület feltárásában, megközelíthetőségében, átszelhetőségben és elkerülhetőségben. A közlekedés nem csak személyek és áruk szállításában játszik szerepet, hanem az információk, a kultúra és az innovációk terjedésében is. A közlekedés alapvető feltétele az infrastruktúra és az arra telepített szolgáltatások.

Egy régió fizikai hálózatarendszer emlékként őrzi a korábban kialakult kapcsolatok pályáit, és megkönnyíti, hogy adott esetben a hasonló irányú kapcsolatok ismét létrejöjjenek, azaz hozzásegítenek a belső struktúra megőrzéséhez. (Fleischer, 2011.) Egy térség fejlődése szempontjából nagyon fontos a megközelítés sokirányúsága és sokoldalúsága, ezen belül a regionális szintű megközelíthetőség a nagy léptékű kapcsolatok gyakorisága, illetve a lokális jellegű szomszédsági vagy együttműködési kapcsolatok megléte. (Fleischer, 2011.) A régió

feltárása a belső hálózat segítségével történik, ezen belül hierarchikus rendszerbe rendeződnek. A nagyobb települések több közlekedési kapcsolattal rendelkeznek, ezzel együtt több funkciót látnak el: egyfajta centrumként szolgálnak, így nem csak a közlekedési hálózatok, hanem a települések is különböző szintekből épülnek fel. A centrumok a területen – optimális esetben – egyenletesen elszórtan találhatók, a hierarchia szintjétől függő számban vagy arányban.

Míg a „közepont” kifejezetten geometriai értelemben utal egy külső térben kiemelkedő helyzetre, addig a „központ” vagy „centrum” fogalma szoros összefüggésben áll a társadalmi és funkcionális tartalmakkal, az áramlási és hálózati csomópontok szerepével, valamint az irányítói vezető szereppel. Egy rendszer centralizáltsága azt jelenti, hogy az alapvető rendszerképző kapcsolatok lényegében minden elemet egy kiemelt rendszerelemhez, a centrumhoz kapcsolnak. (Nemes-Nagy, 2017)

A viszonyrendszerhez kapcsolódó két gyakori folyamat – amelyeket leginkább a gazdaság területi fejlődése kapcsán vizsgálunk – a dekoncentráció és a decentralizáció. Egy vállalat vagy egy régió gazdaságának dekoncentrált fejlődése a gazdasági tevékenységek térbeli szétszóródását, új telephelyek és gazdasági központok létrejöttét jelenti. A szocialista korszakban a hazai területi iparfejlesztés ezt a módszert követte. A decentralizáció folyamata a dekoncentrációtól abban különbözik, hogy a térbeli szétszóródással egyidejűleg az irányítási funkciók is megoszlanak a szervezeten belül, míg a dekoncentráció esetében az irányítás a központban marad. A decentralizációhoz hasonló politikai folyamat a hatalom térbeli megosztása, azaz a devolúció. (Nemes-Nagy, 2017)

A Christaller 1933-ban publikálta telephelyelméletét, amelyben kifejti, hogy a társadalmi-gazdasági erőterek sűrűsödési pontjai az idő előrehaladtával változnak. Az új gazdasági pólusok, amelyek a legdinamikusabb és legexpanzívabb tevékenységeket jelentik, általában sikeresen vonzzák magukhoz a korábbi tevékenységek bázisán kialakult külső térbeli központokat és pólusokat. Miközben a gazdaság szerkezet átalakul, a központok megtartják külső térbeli pólus szerepüket. Új tevékenységek hatására új pólusok is kialakulhatnak, mint például az innovációs parkok, amelyek kezdetben általában mikroformációk (a modern gazdaságban ilyenek az innovációs parkok) (Enyedi, 1996).

A vidéki területek vonzáskörzeti kapcsolatainak elemzése során a kutatók a főváros elérhetőségét vizsgálják először a közforgalmú közlekedési szolgáltatások segítségével, amit a régióközpontok és vármegyeszékhelyek megközelíthetősége követ, végül pedig a legközelebbi városok közlekedési kapcsolatai, melyek gyakran a járási székhelyek. A főváros elérhetőségének fontossága az országhatárok felé haladva csökken, mivel ott a közúti közlekedés csak egyéni közlekedési eszközökkel lehetséges közvetlenül, míg a tömegközlekedés esetében legalább egy átszállás szükséges. A vidéki területeken a közlekedési infrastruktúra minden eleme elmarad a városiakétól, és minél távolabbi, periférián található egy település, annál nagyobb a szakadék a városi és vidéki területek közötti közlekedési lehetőségekben (Erdősi, 2005).

Erdősi (2005) szerint a vidéki térségek közlekedését gyakran jellemzi a kapacitásfelesleg, azonban a közlekedési infrastruktúra és a szolgáltatások minősége elfogadhatatlanul alacsony. Ez az alacsony minőség a burkolatok rossz állapotában mutatkozik meg, ami lassúvá és elavulttá teszi a közlekedést, növeli a károsanyag-kibocsátást a gyakori fékezés és gyorsítás miatt, valamint a kátyúk okozta károk és balesetek jelentősen megnövelik a költségeket. Míg a közlekedésfejlesztés során általában a kontinensen átívelő útvonalak összekötése, valamint az autópálya és gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése kerül előtérbe, viszonylag kevesebb figyelem jut az ezeket kiszolgáló lokális utakra. A távoli térségeket összekötő folyosók hatékonyan tölthetik be szerepüket, ha az általuk átszelt, 80-100 km-es sáv mentén fekvő területek is fejlődnek, és hozzájárulnak a gazdasági termeléshez. A területi ellátottság kulcseleme egy versenyképes térséget kiszolgáló, megfelelő minőségű lokális közlekedési hálózat, amely nem korlátozódik közigazgatási vagy államhatárookra, hanem akár határon átnyúló is lehet. (Fleischer, 2009). Nógrád

vármegyén keresztül fut a TEN-T észak-déli irányú szakasza, a 2. számú főútvonal Budapest – Rétság – Hont (Parassapuszta) útvonalon, és ez a terület, ahol valóban nyomon követhető, hogy a megfelelő műszaki infrastruktúra hiányában önmagában a nemzetközi folyosó nem idézi elő a térség fejlődését. A 2-es út minősége is elmarad az elvárttól, de az utat kísérő, a fentiekben is említett 80-100 km-es sáv közlekedési infrastruktúrájának minősége szélsőségesen változó, a határ felé egyre romló (Feketéné 2022).

A határtérségek, amelyek gyakran rosszabb mutatókkal rendelkező, vidékies területek, az elmúlt évtizedekben mind hazai, mind európai uniós szinten kiemelt figyelmet kaptak. Az 2007-2020 közötti időszakra vonatkozó Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia különös hangsúlyt fektetett a térségi elérhetőség javítására. Ez nemcsak a régiók közötti elérhetőséget jelenti, hanem a régió belüli belső közlekedési hálózat fejlesztését is, amely magában foglalja a vidéki térségek elérhetőségének növelését és a határok átjárhatóságának javítását kisebb határátkelőhelyek megnyitásával. (Remenyik & al., 2014)

Az Európai Unió egyik fő gondolata is a belső határok megszüntetésével irányozza elő a leszakadó térségek felzárkóztatását, kiemelve a határtérségek problémáit. Az EUMSZ gazdasági, társadalmi és területi kohézióról szóló – 174-178. – cikkei rendelkeznek arról, hogy az átfogó és harmonikus fejlődés érdekében a gazdasági, társadalmi és területi kohéziót erősítse, a régiók közötti különbségeket kiegyenlítse. A legkedvezőtlenebb helyzetű régiók közül is kiemelten fejlesztendő területek között elsőként említi a vidéki térségeket, de a felsorolásban helyet kapnak a határon átnyúló régiók is, ehhez a fejlesztési forrásokat a Strukturális Alapokon – és egyéb nevesített pénzügyi eszközökön – keresztül biztosítja az Európai Unió. A közlekedési politika keretében foglalkozik azzal, hogy a szabadságelvek, ezek közül is az áruk, személyek és sok esetben a szolgáltatások szabad áramlásának feltétele a közlekedés: a műszaki infrastruktúra illetve a szolgáltatások.

A 2021-2027 közötti Európai Unió költségvetési ciklus forrásait célzó dokumentumok közül a Terület- és Településfejlesztés Operatív Program Plusz (TOP+) rendelkezik a legszélesebb körű településfejlesztési eszközökkel. A TOP+ elsősorban helyi önkormányzati fejlesztéseket támogat, fókuszálva a helyi szolgáltatások és infrastruktúra javítására. A program dokumentumai hangsúlyozzák, hogy a rossz megközelíthetőség hozzájárul a területi egyenlőtlenségek növekedéséhez, különösen az aprófalvas és perifériás területeken. Ennek ellenére a TOP+ keretein belül két fő lehetőség van a közúthálózat fejlesztésére: egyrészt a 4-5 számjegyű közúthálózat elemeire irányuló beruházások, amelyek a meglévő infrastruktúra állapotának fenntartását és javítását célozzák, másrészt önkormányzati utak fejlesztése a városi és városkörnyéki területeken. A kifejezetten a falvak fejlesztésére irányuló program a Modern Falvak Program keretein belül valósul meg, amelynek célja a kistelepülések megerősítése és lakóinak megtartása. A szakértők figyelembe vették, hogy a közszolgáltatásokat nem mindig tudják önállóan biztosítani a kistelepülések, ezért térségi szintű összefogás szükséges. Korábban is volt példa közös feladatellátásra, vagy jogszabályi előírás alapján közös önkormányzati hivatalok létrehozására. (Feketéné 2022).

3.4.1. A hazai vidéki településhálózat fejlődése – perifériák kialakulása és a műszaki infrastruktúra differenciálódása

Magyarország, illetve a határtérség területe rurális – vidékies – jellegű, ami azt jelenti, hogy néhány városias-gócponthoz kivételével 100 fő/km² alatti a népsűrűség (Kis K., 2011). Magyarországon 2021. január 1-jén 3155 település található, 9 730 772 fő népességgel, ebből számítva az átlagos népességszámot 3084 fő. Ez az ENSZ Demográfiai Évkönyve által használt településhierarchia szintek szerint a „község” településkategóriába sorolható, ami visszamutat az ország vidékies jellegére. Hazánkra, illetve a Kárpát-medence térségeire jellemző, hogy a településállomány elaprózódott, a táj meghatározó elemei az aprófalvak, valamint a törpefalvak, amelyek népessége nem éri el a 200 főt (Dövényi, 2016). Az elmúlt másfél évszázadban a főváros

erősödése egypólusúvá tette az országot, a metropolis szintű városok hiányoznak, ami hiányos hálózati rendszerhez vezet, ahol a vidék kis lélekszámú települései többszörösen hátrányos helyzetbe kerültek. A magyar táj, és ezzel a településhálózat történelmileg is meghatározó településfajtája az aprófalvak, amelyek lakosság száma nem haladja meg az 500 főt, valamint a elkülönítésre kerülnek a törpefalvak, legfeljebb 200 fős lélekszámmal. (Feketéné 2022)

A napjainkra kialakult településhálózat a 19. század közepétől számítható (Beluszky 1999). A lakosságcserekké tették először bizonytalanná a falvak helyzetét. A területi és regionális különbségek kiegyenlítése területfejlesztési célként ugyan megjelentek, azonban ennek következményeként a mezőgazdaság és a falvak helyzete nehézségekkel terhelődött. A lakásépítések megszűntek, és a lakosság a városokban keresett munkát. A városi munkahelyek elérhetősége a rossz közlekedési és infrastruktúra- valamint tömegközlekedési lehetőségek miatt nehézkes volt, ami szintén elősegítette a városokba való költözést. Az 1960-as évektől kezdődően enyhült a falvak diszkriminációja, a vármegyeszékhelyek új feladata – a fejlesztési eszközök helyi központokba történő továbbosztása – gyors megerősödést biztosított, de ez a falvak és kisvárosok hátrányára történt, mivel ezek másodlagos perifériás területekké váltak (Beluszky, 1999; Kolega-Tarsoly, 1996-2000). A következő évtized során alakultak ki a közös tanácsok. A kényszerből társult települések központi településén voltak elérhetők az alapellátási intézmények, így a társult falvak centrumaként a fejlesztési pénzek elosztásában is jelentős szerepet játszottak, míg a nem központi települések háromszoros periférius helyzetbe kerültek. Az Országos Területfejlesztési Kézikönyv (OTFK) tovább növelte a megyék szerepét azáltal, hogy az alsófokú központok kijelölése a megyék feladata lett. Magyarország településeinek mintegy kétharmada az OTFK központi szerepkör alapú településbesorolása szerint az „egyéb” vagy „központi szerepkör nélküli” települések közé került. Ezek az egyéb települések a vármegyei településhálózat-fejlesztési tervekben olyan falvakként jelennek meg, amelyek a fejlesztésekből kimaradnak, vagy amelyek sorvasztásra kerülnek (Feketéné 2022).

3.4.2. Határfogalom és határtérség szakirodalmi feldolgozásai

A kutatás céljai között szerepel a határmentiség kérdésének feltárása, ezen belül a határ és határtérség jellemzőinek feltárása, ezért ezek magyarázatát, tudományos ismerveit tartalmazza jelen fejezet. Nemes Nagy (1999) a határ matematikai fogalmával jellemezi a határokat, amely leginkább kifejezi a határ földrajzi fogalmát is: a határvonal két halmazt elválasztó elem. E szerint „valamely térrész, (halmaz) határa azon pontok halmaza, amelyek tetszőleges kicsiny környezetében van a térrészhez tartozó és ahhoz nem tartozó pont (a határ maga nem feltétlenül tartozik a térrészhez)”. A határ fogalma „mindenkinek” mást jelent: más egy hétköznapi ember számára, és mást jelent különböző tudományterületek számára.

A határmentiség vizsgálata során cél a határ fogalmának különféle megközelítését megismerni, mint természetes és mesterségek képződményt feltáni. A határtérség általánosan elfogadott jellemzői és folyamatai bemutatása szintén cél. A határ valaminek a széle, amely egy egységet lezár. Tudományosan elismert állítás, hogy a természet nem képez határokat, hanem a társadalom – az ember – a természet által kirajzolható, az ember számára jól érzékelhetően megjelenő akadályokat – mint a hegygerinc, vagy a vízfolyások – alkalmazza a politikai, közigazgatási, államigazgatási határok megjelölésére, mivel azok jól láthatók, jól érzékelhetők, és esetenként nem átjárhatók, vagy az átjárást nehezítik. Ebben a kontextusban érdekes vizsgálni a szintén a társadalom által kialakított hálózatokat, azok alakulását.

A legősibb hálózat a közlekedésre használt (gyalog)utak kialakulása, amely a települések közötti kommunikáció fenntartására szolgált. A technika fejlődésével a közlekedési hálózatok is egyre összetettebbek és specializáltak lettek. Az, hogy egy térségben milyen közlekedési hálózati elem jelenik meg, attól is függ, hogy mennyire fejlett a térség. A legfejlettebbnek tekintett területeken a társadalom és a gazdaság igényeire válaszolva kialakultak a nagyforgalmú repülőterek, többsávos autópályák, amelyek a régiók közötti kapcsolatok fenntartásában kulcsszerepet töltenek

be, de a helyi igények biztosítására a kisforgalmú utak, a kerékpárutak és járdák egyaránt megtalálhatók. A vizsgált területen alapvetően kis lakosságszámú települések találhatók, elaprózódott településhálózatban – a közlekedési igények ennek megfelelően alakulnak. Nincs szükség a kistelepülések között autópályákra, de a lakosság jogos igénye, hogy megfelelő állapotú közlekedési infrastruktúra álljon rendelkezésre.

Ebben a nézőpontban különösen érdekes a határsáv alakulásának kérdése, mivel az egykor összefüggő területet vágta ketté a 20. század közepén az újonnan meghúzott államhatár, amely nem kizárólag egy, a térképeken létező vonal lett, hanem a háború során elpusztult összeköttetések hiányában valóságos periféria terület, egymástól távolodó térelemekkel. Magyarország és Csehszlovákia kapcsolatát is meghatározta a szocialista államberendezkedés, azonban itt az államközi kapcsolatok terén nemcsak a legfelső vezetés viszonyára hatottak, hanem az alacsonyabb szintű kapcsolatokat is befolyásolták, többek között a kishatárforgalmat (Horbulák, 2017).

A szocializmus hármass ideológiájának oszlopa a kizsákmányolás nélküli termelés, az osztályorganizmus és az emberi tudat marxista-leninista meghatározottsága (Mervart, 2013), azonban a valóságban nem teljesen valósult meg így, mert a szocialista integráció nem valósult meg. A KGST-re épülő nemzetközi kereskedelemmel ellentétben a kishatárforgalom, ezzel a lakosok közötti kapcsolattartás lehetősége komoly akadályokba ütközött (Horbulák, 2017). A szigorú határellenőrzések az emberekben kialakították azokat a – ma már mentális – határfogalmakat, amelyek még napjainkban is éreztetik hatásukat.

A hétköznapi értelemben vett határ fogalma szorosan összefonódik a mentális határ fogalmával is, amely az emberek tudatában kialakuló "határkép", vagyis a határ másik oldalának észlelése. Ez a mentális kép lehet egy idegen világ, de akár a saját világ folytatása is. A jelenség lényege, hogy a határ mentén élők tudatában a földrajzi és politikai tényezők megjelennek. A határ elválasztó szerepe nem feltétlenül azonos mindkét irányban. Például az osztrák-magyar határon végzett kutatások szerint a magyarok mentális térképe gyakran elnagyolt és torzított, míg az osztrákok a magyar oldalt inkább „saját területként” élik meg. A mentális határ változása csak fokozatosan, hosszú évek vagy évtizedek alatt követi a fizikai és politikai határváltozásokat, ahogyan azt a Trianon utáni Kárpát-medencében vagy a megszűnt belnémet határ mentén is megfigyelhető volt (Hardi, 2004., Samu 2021).

Az országhatár megfogalmazása, hétköznapi értelmezése szerint is, határ az a vonal, ahonnan a másik ország kezdődik. A regionális, közigazgatási értelemben vett államhatár egyszerűen a jog által meghatározott államhatár fogalommal azonosítható, amelyre vonatkozóan több jogszabály is rendelkezésre áll. Az államhatárok biztosítják az állam függetlenségét és hatalmát, berendezkedését külső erők ellen meg kívánja védeni, a belső békét és rendet csak meghatározott területi kiterjedésével tudja biztosítani.

A(z állam)határok lehetnek természetes fejlődési úton létrejöttek, amelyre egyre kevesebb példa van, és lehetnek mesterségesek. Felmerülhet a kérdés, hogy a határok kijelölésének, elfogadásának mit a kritériumai, azaz miért lehet elfogadni egy határt, és egyáltalán, ki teszi ezt. Az állam elismerésének fontos eleme a nemzetközi elismerés, azaz akkor lehet önálló, jogosult államról beszélni ha az nem csak alkotmánnyal rendelkezik, hanem olyan szilárdan kialakult államhatárokkal, amelyek a többi állam által is elismertek.

A mielőtt a „modern államok” megalakultak nem volt igény arra, hogy a határokat pontosan kijelöljék: a mai értelemben vett határsávok területi hovatartozása kétséges volt. A középkorban a nagyobb birodalmak határait széles sávokként (frontierek) kellett értelmezni, amelyek egyfajta védelmi területekként funkcionáltak, határőrvidékeknek lehet nevezni ezeket. Prinz (1944) három határőrvidéktípust különböztet meg: a "Külső-Magyarország" afféle gyepű, tehát használatlan terület; másik két típus a német "Grenzmark" és a szláv "Kraina". Az abszolutista birodalmak

fejlődése, a térképezés, valamint az egységes közigazgatás és határvédelem biztosította a technikai alapokat, míg a nemzetállami fejlődés az ideológiai háttérrel adta a modern államhatárok kialakulásához. A nemzet állami státuszának elismerése jelentős területi következményekkel járt: az állam határai a nemzettudat és a szuverenitás egyik alappillérvé váltak, amelyek nemcsak más nemzetektől választanak el, hanem befelé egységesítenek, egy államnemzetet alkotva (Hardi 2004).

Angol nyelven a határ fogalmára, annak tartalmától függően használatos legjellemzőbben a border, frontier, margin (Donnan – Wilson, 2000). A magyar nyelvben is több kifejezés található a határ szó szinonimájaként, például szél, mezsgye, választóvonal. A fizikai határok érzékszervekkel észlelhető elválasztó vonalak: földrajzi képződmények, ember által emelt építmények. (Csatári, 2016) A határ funkciója szerint lehet elválasztó – leggyakrabban ebben az értelemben használjuk: valamit elválaszt valamitől, de lehet a súrlódások színtere és az eltérő területek összekapcsolásának színtere. A határ feladata lehet akadályt képezni – ekkor barrier, szűrni, ekkor filter és perem- és ütközőzónát képezni, amikor frontier típusú a határ. Nemes Nagy József (1998) mindezt kiegészítette a contact vagy érintkezési zóna megjelölésével.

Az ideális határ feltételei a mai napig nem egyértelműen tisztázottak, tudományterülettől függően eltérő vélemények születtek. A „mesterséges” és „természetes” határok fogalmáról legintenzívebb viták a 20. században folytak, amikor a világháborúk és békeszerződések újraosztották a világot – vagy annak egy részét. Legismertebb az „etnikai kritérium”, amely az új államhatárt úgy jelöli ki, hogy a nemzetiségi zónában cél az érintett kultúrák elkülönítése és a fennálló vagy potenciális konfliktusok elkerülése. Az elgondolás nagyon jó lenne, ha „tisztá” etnikai zónák kijelölése lehetséges lenne, nem lenne átfedés, keveredés (Csatári, 2016). A II. világháború után jellemző volt az, hogy a kulturális elválasztóvonalat igazították a politikai határhoz, amely során sor kerülhetett a népesség cseréjére, lehetőség adódott etnikai tisztogatásra, vagy legrosszabb esetben népiirtás valósult meg.

Hasonló problémákkal lehet találkozni a nyelvi kritériumok alapján kialakított határok esetén. Ahol a határ két oldalán élők ugyanazt a nyelvet beszélik, hozzájárulhat a határtérség kapcsolatainak megerősödéséhez, az együttműködések kialakulásához a könnyebb megértés, kommunikáció miatt. A Magyar - Szlovák határ mentén ez elősegítheti a kapcsolatok gyors újjáépítését, mivel a Szlovákia déli részén még most is jelentős számú, főként már csak az idősebb lakosság anyanyelvi szinten beszéli a magyart. A határ déli oldalán több településen található szlovák nyelvi tanítás, amely a határtérség lehetőségeit javíthatja.

Szintén figyelme vették az államhatár meghúzásánál a geomorfológia látható, érzékelhető jegyeit (pl. folyók, hegygerincek), amelyek alapján megvont határok kijelölése akkor tartható elfogadhatónak, ha a természeti és az etnikai, nyelvi határ egybeesik vagy nagyon jól közelít egymáshoz. A politikai határok besorolását el lehet végezni morfológiai, genetikai vagy jogi értelemben. A morfológiai besorolás elemei között jellemzően szabályos, geometriai, szabálytalan vonalak fordulnak elő, melyek mesterségesek (Kocsis 1988).

A morfológiai megközelítésénél vizsgálni szükséges a határ funkcióját, a térség lakosságának viszonyulását, és a táji elemeket.

A második értelmezés a genetikai, amely a határ megjelenésének időszakát figyelembe véve kerül besorolásra. Lehet „pionír”, amely néptelen vagy elnéptelenedett területeket választ el. Az „antecedens” – korábbi – intenzív telepítésű, földhasználatú területen, a „szubszekvens” – későbbi az eltérő kultúrájú népek elválasztására utólag létrehozott határ, a „superimposed” – rárakottat jelent, amely egy létező kulturális térszerkezetre utólag ráerőltetett vonal, és reliktum határ, mely egy korábbi, jelentőségét veszített határ maradványa (Kocsis, 1988).

A jogi megközelítés a harmadik csoport.

A II. világháborút is lezáró békeszerződések során az új államterületek kialakításnak eredménye a legális, azaz nemzetközileg elismert határok kijelölése volt, és általában a győztes államok érdekei érvényesülnek ezeken a helyeken, ugyanakkor ezen kívül álló, objektív okok is felismerhetők. Ezeket az érintett államok a békeszerződés aláírásával elfogadták, magukra nézve kötelezőnek ismerték el. Jogi aktus alapján elfogadott határvonalak, amelyek esetén a határkijelölés valamilyen bizottság munkája, amely a következő tényezőket is figyelembe vette, veszi. Ilyen a természetes határok elve, amely a földrajzi, domborzati tájélemek segítségével jól látható, elhatárolható képződményeket használja. A természetes határok elvét többek között a nemzetközi jog nem ismeri, a társadalom számára viszont a leginkább kézenfekvő, mivel az „látható”, „érzékelhető” vagyis nehezen átjárható (Ratzel, 1897). Ezzel szemben a földrajzi összefüggés elvét a nemzetközi jog is ismeri, elsősorban a tengeri határoknál ismert jelenség, ahol a határvonal megállapítását megelőzi a gazdasági használati jog érdeke.

A nemzetiségi elv szerint a határt úgy kell meghúzni, hogy az azonos nemzetiséghez vagy etnikumhoz tartozók egy állam területén belül maradjanak. Ha ezt népszavazás révén oldják meg, ahol az érintett lakosság dönthet arról, hol szeretne élni, akkor ez demokratikus megoldásnak tekinthető, és a népek önrendelkezési jogának nemzetközi elvét is érvényesíti. Ugyanakkor ez sem teljesen problémamentes, mivel a szavazókörök kialakítása révén az eredmény befolyásolható. A problémamentes társadalmi együttélés érdekében jól átjárható határvonalak segítik a működő térség fenntartását. (Kovács, 2011; Nagy, 1999; Kende, 2014.)

A történelmi határok elve kevésbé ismert, eszerint az államhatárt ott kell meghúzni, ahol korábban is volt – Magyarország esetében ez történelmi koronként is akár többször változott, illetve az államhatárok az idők folyamán változnak, így ez nem lehet tudományosan alátámasztható indok a határvonal kijelölésére (Rónai, 1945). A fiktív határ a térképeken létező, de a valóságban nem létező, nem elismert határ. A de facto határ az valamelyik fél által vitatott, el nem ismert, de valójában létező határ, amelyre számos példa van a háborús térségekben (Kocsis 1988).

A határtérségek funkciói segítenek a határ szerepének megértésében, valamint a szemléltetéshez segítségül idézve Simmel Híd és ajtó című regényét, amelyikben a „híd” a kapcsolódás akarását jelenti, vagy a híd segít legyőzni azt a fizikai akadályt, amelyet a folyó jelent: a két part nem csak külön áll, hanem „társadalmi értelemben szét vannak szakítva”. „A hídmetafora társadalmi jelentése így „vonzás, összekapcsolás, egyesítés”: az egység, amely győzelmet arat valamely társadalmilag konstruált kettőszakadtság fölött”. (Simmel, 1994.) A határátkelőhely az ajtó, amely lehet nyitva és lehet zárva is, attól függően, hogy a nemzetek szuverenitása mennyire szigorú – azaz az átjárhatósága mennyire biztosított. A határ olyan, mint egy fal, amelyen ajtók – hidak – vannak (Böröcz, 2002).

A határ fogalma az emberi tevékenységhez köthető, a „természetes határok” mindösszesen olyan természeti képződmények, amelyeken a határok „láthatóvá tehetők”, mintegy szükséges kellékei a társadalmi szervezeteknek, a hatalom megnyilvánulásának helyei és szimbólumai”. O’Dowd (1994) munkájában megfogalmazza, hogy a határok nem állandók – amely hazánkban széles körben először a Rónai (1945) által szerkesztett Közép-Európa Atlaszban található „Az országhatárok állandóságának térképe Nyugat- és Kelet-Európa határterületén a népvándorlásutáni századokban (1000-1920-ig)” című ábrája alapján került nyilvánosságra –, azok mindig változnak a hatalmi viszonyoktól függően, és „nem tisztelnek senkit és semmit a hatalmon kívül”.

A legfontosabb a határok „kézzel fogható” jellege azokon a területeken, ahol fontos az elválasztó szerep, ahol a határtérségek távolodnak egymástól, a határok nem csak elválasztanak, hanem el is szigetelnek. Haggett (1969) három típusát különítette el a határoknak, első esetben előzmény, másodikban következmény és végül az erőltetett, avagy ráerőltetett határ, amelyről a vizsgált határszakasz esetében is lehet említést tenni. E szerint a térségben meglévő népesség letelepedését követően jön létre olyan határ, amely nem veszi figyelembe a kulturális, etnikai választóvonalakat.

Az elválasztó vonal kijelölését követően, de leginkább az 1950-es években a magyar – szlovák területen az „elidegenedett határtérségek” voltak jellemzők, azaz a két állam határtérségében hiányoztak a kapcsolatok, sőt, inkább ellenfélként tekintettek egymásra. Néhány évtized múlva már „egymás mellett létező határvidék” ismérvei lelhetők fel, ahol külpolitikai kapcsolatok mellett megjelennek az intézményesítés nélküli társadalmi kapcsolatok. „Kölcsönösen együttműködő határtérség” fázisba a 90-es évek környékén lépett a terület. A „kölcsönösen együttműködő határtérségben” magas intenzitású együttműködések alakulnak ki, amelyek fejlődésre képesek. A cél az integrált határtérségek kialakítása, ahol magas szintű stabil gazdasági és politikai együttműködés jellemző, a két határtérség gazdasága egybevegyül, ami igen mély társadalmi kapcsolatokat is feltételez.

Az integrált határtérség kialakulásával egyidejűleg a régiófejlődés feltételeit is figyelembe kell venni, amely összhangban áll Prinz (1944) meghatározásával: „A határ az esetek többségében széles sáv (limes), azon kívül két terület egység közös határsávja, melyen belül van a politikai küzdelem eredménye a határvonal (finis)”. A regionális tereket bonyolult belső térkapcsolatok alakítják, komplex rendszerek, amelyek sajátosságokkal bírhatnak: mezőgazdasági, ipari, kulturális, turisztikai jellemzőik erősíthetik a regionális tér szerveződését. A régió összetartozó – vagy valamilyen oknál egy térségbe rendeződő vagy rendezett – települések egysége, amelyeket összeköt az optimális tér- idő megközelíthetőség, intenzív együttműködés illetve más sajátosság.

A regionális tudományban különleges szerepet kap a térbeliség és határmentiség kérdése a térfelosztás egységei mentén.

Lényeges kérdés, hogy milyen gyakorisággal és rendszerességgel jönnek létre interakciók a határ két oldalán lévő területek között, valamint hogy ezek a kapcsolatok milyen mélységűek és milyen széles tartalmi spektrumot ölelnek fel. A kapcsolatok alakulására hogyan hat a határ funkciójának esetleges változása: átjárható, szűrő vagy gátként jelenik meg, amely az interakciók lehetőségét alapvetően határozza meg. Legszemléletesebben Martinez (1994) foglalta össze a határtérségek típusait:

1. Az elidegenedett határtérségek között a feszültségek jellemzőek, a határ zártnak minősíthető, és az interakciók a két terület között teljesen vagy közel teljesen hiányoznak – azaz a határ ebben az esetben nem átjárható. Ilyen volt a 20. század második felében néhány évtizeden keresztül a Szlovák-Magyar határ is; de kiemelhető a II. világháború alatti időszak, amikor demarkációs vonalat húztak meg az Ipoly folyón, a két part lakossága közötti minimális interakció megtiltásával is. Súlyosbította a körülményeket, hogy mindkét állam idegenként, ellenfélként ismerte el a másik felet. A lakosság természetesen ekkor sem ismerte el idegenként a másik oldalt, ez a magyar határok sajátos történetéből adódik.

2. Az egymás mellett létező országok között a helyzet pillanatnyilag stabil, a határ némileg nyitott, ez megalapozza a kétoldalú nemzeti kapcsolatok fejlődését, de a lehetőséggel mérsékelt élénkséggel él a két állam, inkább diplomáciai jellegű, langyos kapcsolat, semmint valódi együttműködés. A két ország lakosai amolyan eseti ismertség szintjén érintkeznek egymással, de a határos országok csak zárt együttműködésekkel fejlesztenek egymással. A rendszerváltás során, az azt követő időszakban volt ez jellemző a szlovák-magyar viszonyra, azonban meg kell említeni, hogy erőteljes hatása volt a (cseh)szlovák magyarellenés politikának, ami tovább nehezítette a korábban rokoni kapcsolatok szintjén létező szálak újraépítését. (A barátkozás azonban a mai napig kétoldalú folyamat...)

3. A kölcsönösen együttműködő határtérségek esetében a két ország közötti stabilitás a jellemző. A gazdasági és társadalmi körülmények kiegészítő elemei elősegítik az interakciók fejlődését, a határtérség funkcionális bővülését. A szomszédos országok baráti és kooperatív kapcsolatok kialakítására törekednek, amelyet egyre intenzívebben figyelhetünk meg a vizsgált határszakasz vonatkozásában.

4. Az integrált határtérségek, azaz a határrégió kialakítása a cél, amely akkor jöhet létre, ha a stabilitás erős és folyamatos. A két ország gazdasága funkcionálisan összeolvad, s az emberek és javak áramlása a határon keresztül már nem korlátozott. A két ország egyetlen társadalmi rendszerként fogható fel. A kapcsolatok ilyen magas szintje még nem alakult ki Magyarország és a szomszédos országok viszonylatában.

Az integrált határkérdés esetén felmerül a két állam szuverenitásának megtartásának kérdése: az ilyen magas szinten együttműködő államok már a föderatív államok működéséhez hasonlítanak, azaz az érintett ország szuverenitásának egy részéről le kell mondania, és egy magasabb szintű szabályozás alá vetni magát. Az Európai Unió működése során is ezt a célt tűzte ki, amelynek alapja, hogy az államok szuverenitásuk egy részéről lemondanak az ismert négy szabadságelv érvényesülése érdekében. A schengeni határok is ezt a célt szolgálják, az állam határainak kinyitása lemondás az ellenőrzésről, hogy ki, miért és hogy lép az ország területére, ha az Unió területéről érkezik.

Az integrált határtérség kialakulásával lényegében megszűnik a határ a két terület között, legalábbis funkcióját veszti, így a határtérség megszűnik. Kizárólag a közhatalmi funkciók jelölhetik ki az állam területét.

A határtérségek kialakulásának vizsgálatakor fontos kérdés, hogy a határ létrejötte, funkcióinak változása, vagy megszűnése hogyan befolyásolja a határ menti területek fejlődését. Ugyanakkor felmerül az is, hogy a határtérségek sajátos jellemzői – beleértve az etnikai összetételt, földrajzi adottságokat, városhálózati és térszerkezeti kapcsolatokat, valamint a vonzáskörzeteket – miként hatnak a határ elválasztó szerepére, és hogyan befolyásolják a két oldal közötti interakciók gyakoriságát, sűrűségét, mélységét és tematikáját (Hardi 2004).

A határ mégis elválaszt. Az országhatárok közlekedés területén feltárt, Lévai-Schváb- Munkácsy (2021) tanulmányában ismertetett sorompóhatások közül itt nem mindegyik jelenik meg, így az eltérő nyelv ilyen kivétel. A dél-szlovák térségben a lakosság nagy része beszéli a magyar nyelvet sokszor anyanyelvi szinten, azonban a magyar államterületen a szlovák nyelv ismerete hiányos

Az európai unió területének mintegy 40%-a határmenti régió, ahol a lakosság 30%-a lakik, s ezen a területen az ingázók száma 2 millió fő körül van, ebből 1,3 millió lakos munkavállalási céllal ingázik. Az európai unió egyik fő célja a határok adminisztratív terheinek csökkentése, a határtérségek periféria jellegének megszüntetése a határmentén lakók számára kedvezőbb helyzet teremtménye érdekében. Az együttműködés elősegítése csak olyan beavatkozásokkal lehetséges, amelyek a határtérséget – bizonyos tekintetben – önálló térségként kezelik, ahol az országhatárok nem ütközőzónát jelentenek, hanem a területek egy együttműködő régiót alkotnak, egyfajta határsávot. Jelenleg az egyik legnagyobb probléma, hogy azokon a helyeken, ahol a határ átjárható, a mindenki által igénybe vehető közforgalmú közlekedés még mindig hiányzik.

Az Európai Unió belső határvidékein a tagállamok sok esetben hasonló problémákkal küzdenek a közlekedési közszolgáltatások ellátása során, amelyben közrejátszik az, hogy ezeken a vidéki területeken sajátos szórt településhálózat jellemző, általában kis lélekszámú településekkel, ami alacsony népsűrűséghez vezet. (Ambrosino et al, 2003.) A vizsgált területen – az Ipoly tágabban értelmezett határterületén – az átlagos településméret a falvak esetében 1000 lakos. A legnagyobb város a vármegyeszékhely Salgótarján mintegy 31 000 lakossal, a legkisebbek lélekszáma 7 000 körüli. A térség városai közül Fülek (Filakovo), Losonc (Lučenec), Nagykürtös (Velky Krtys) és Ipolyság (Sahy) az Ipoly jobb, Salgótarján – amely nem Ipoly menti település, de közelsége és súlya miatt mégis ide sorolandó – vármegyeszékhely város, valamint Szécsény és Balassagyarmat az Ipoly bal partján található. A folyóhoz, illetve az államhatárhoz való közelsége miatt mindegyik város vonzáskörzete az államhatáron túlnyúlik.

A két állam európai uniós és schengeni övezethez való csatlakozását követően a határok elválasztó jellege adminisztratív szempontból is csökkent, ami hozzájárult a természetes vonzáskörzetek

újbbóli kialakulásához, azonban a hiányzó infrastruktúra elemek visszaállítása – többek között adminisztratív és pénzügyi okok miatt – igen lassan valósul meg. Ennek ellenére a meglévő átkelési lehetőségeken az egyéni közlekedési módokkal való szállítás egyre népszerűbb. A térségben jelen lévő mobilitási igényeket leginkább személygépjárművekkel biztosítják a lakosok, amely látszólag a személygépjárművek térhódításának köszönhető, hasonlóan más, határvidéki perifériaterületeken tapasztalható jelenségekhez (OECD, 2015), azonban a határszakaszon nincs határon átnyúló közforgalmú közlekedési lehetőség. A megismert szakirodalom a közforgalmú közlekedés vizsgálata során a meglévő hálózatok működésével foglalkozik, azok térségformáló szerepével. A közszolgáltatások az állam által veszteségfinanszírozott szolgáltatások, így azokat az országhatáron belül lehet vizsgálni, míg a nemzetközi közlekedésre amúgy is más szabályok vonatkoznak (Bordás, 2021). Ezért probléma azon városok és vonzáskörzetük közlekedésének kérdése, amelyek az államhatárhoz közel, a határon átnyúló vonzáskörzettel rendelkeznek: nincs még, nem született olyan intézkedés, amely ezt a problémát megnyugtatóan orvosolná, többek között annak nemzetközi aspektusa miatt, valamint sajátos voltára tekintettel.

A térségben a közlekedési fejlesztések kutatása igen nehéz, még kevésbé feltárt terület, amelynek egyik oka, hogy a városok és vonzáskörzetük rendszerének empirikus feltárása nem történt meg. A statisztikai adatgyűjtés e jelenségek terén szegényes, nehezen tetten érhető, akadályokba ütközik az információszerzés.

Az országon belül a közlekedési közszolgáltatások területi eloszlása nem egyenletes, a nagyobb városok és agglomerációjuk esetében általában jobbák a közlekedés lehetőségei, mint az elaprózott településhálózat esetén, amelyet a területi kiterjedés és a szolgáltatásokkal ellátandó lakosság – relatív – alacsony arányával magyaráznak. Az elmúlt évtizedekben komoly szakmai viták keresttüzében áll a kérdés, hogy a vidék elnéptelenedése és a rossz közlekedési kapcsolatok miként hatnak egymásra. Kétségtelen a két folyamat közötti kölcsönhatás, amelyet leginkább abban lehet utolérni, hogy a közlekedési lehetőségek javulása a leszakadó térség jövőjére kedvezően tud hatni.

Szélsőséges példája ennek a határvidék, ahol a határmenti közlekedés korlátokba ütközik: az országhatárokon átívelő közlekedés határmetszési pontja ritkák, a határmenti közszolgáltatások szigorúan a határral párhuzamosan találhatók meg látszólag kényesen ügyelve arra, hogy a határ két oldala ne legyen összekötve a közlekedési közszolgáltatások által, és az eltérő szabályozásból adódó problémák feloldására irányuló törekvések mindeddig nem jártak átütő sikerrel. A települések közötti kapcsolatokat alapvetően határozza, mivel az ország gazdasági életében a településközi kapcsolat egyre fontosabb szerepet játszanak, s a kutatás hiánya a bizonytalan vonzásviszonyokkal rendelkező térségekben méginkább érződik. Ilyen bizonytalan vonzásviszonnyal jellemzi Bujdosó (2004) a vármegyehatárok által megosztott vonzásterületeket, amelyeket „csak” az állami közigazgatás szabdal fel, sokkal bizonytalanabb az államhatár által szétvágott viszonyok helyzete. A központ és vidéke kapcsolatok az Európai Unió belső határai melletti területeken lassan újra körvonalazódnak, de a határmenti kedvezőtlen folyamatok megfordítását célzott fejlesztésekkel szükséges elősegíteni.

4. ANYAG ÉS MÓDSZER

A kutatás elméleti anyaga az Észak-Magyarországi régió fejlesztéseinek, valamint a közlekedés és turizmus koncepcióinak az ismertetése, a téma tudományokon átívelő beágyazottságának a feltárása, az elméletek alapján történő tipizálás, valamint a saját modell megjelenítése. A konkrét empirikus vizsgálatok az Ipoly-völgyében történnek, valamint Nógrád vármegye településein, másodlagosan Heves, és Borsod-Abaúj-Zemplén vármegye kiemelt településein, elsősorban a kisvárosi és rurális tereken, mivel az Ipoly-völgyében ezek jellemzők. A térség kevésbé ismert, nem rendszerezett látnivalókban gazdag, amelyekből több napos itt tartózkodásra alkalmas program összeállítása lehetséges, azonban a tömegturizmus elkerülése fontos szempont. Nógrád vármegye és az Ipoly völgy turizmusra épülő gazdaságfejlesztésének egyik legnagyobb problémája az, hogy a megközelíthetőség sem regionális szinten nem elégséges, sem a belső hálózat nem megfelelő. A megközelíthetőség hiánya hozzájárult ahhoz, hogy a gyors fejlődés káros hatásai elkerülték a térséget, így megmaradt eredetihez közeli állapotban – mind természetes környezete, mind társadalmi, műszaki környezete. A természeti környezet számára a megóvott Ipoly-völgy egy különleges élővilágot konzervált, azonban az elzárt területen a társadalmi és technikai izoláció kevésbé kedvező jellemzőkkel írható le.

4.1. A kutatás anyaga

A kutatás egyrészt a múlt feltárásával történik, amelyből a jelen folyamatait figyelembe véve tervezhető a jövő. Ez a frázisnak tűnő kijelentés azokból a kora folyamatokból adódik, amelyek természetes fejlődésébe az emberiség mesterségesen beavatkozott. Ismert, és napjainkban egyre több problémát okoz, hogy a természetet „nem lehet megerősíteni” azaz csak bizonyos mértékig avatkozhat be az ember és változtathatja meg rendjét. Ahogy az emberiség és a technika együtt fejlődött, úgy avatkozott egyre inkább a természet rendjébe, és igyekezett átalakítani saját céljainak érdekében. A kialakult társadalmi-gazdasági folyamatok a természetben nyomot hagytak: kezdetben a kijárt ösvények, amelyeket elhagyva a természet hamar vissza tudta foglalni. A szilárd burkolattal nem rendelkező utak esetén is egy-egy természeti jelenség megváltoztathatta az út helyét, de irányát alapvetően nem, mert azok a legoptimálisabb vonalvezetéssel alakultak ki: lehetőség szerint a leginkább járható útvonalak időjárástól, vízjárástól függetlenül, ezért általában nem a völgytalpakban, hanem annál kissé magasabb térszíneken, kerülve a nagyobb emelkedőket.

A szakirodalom elemzéséhez kapcsolódó cél szerinti elméleti anyaggyűjtés 2018. januárban kezdődött. Az értekezésben található térképek, fotók és egyéb illusztrációk a kutatás időpontjában, illetve a történelmi előzmények indoka szerint elsősorban 20. században meglévő állapotot tükrözik.

A kutatási koncepció kialakítása megtörtént a doktori iskolába való jelentkezés során, de annak folyamatos aktualizálása segítette az előrehaladást, valamint a kutatási koncepció a vizsgálódással párhuzamos monitoringja az elemzést tudatossá, szervezetté tette, mintegy vezérfonalként irányította a megvalósítást. A szakirodalomban való előzetes tájékozódás után tapasztalható volt, hogy a választott kutatási téma meglehetősen tág, számos különböző aspektusból közelíthető. Az eredményesség érdekében a témát specifikálni szükséges:

- a kutatás tárgyának behatárolása térben és időben,
- a kutatás során megválaszolendő és megválaszolható kérdések megfogalmazása.

A kutatás célja az Észak-Magyarországi régió, ezen belül Nógrád vármegye és Szlovák szomszédos területek, így Besztercebánya kerület közigazgatási egységeinek, illetve az Ipoly-völgy természetes tájegység sajátosságainak feltárása, a fejlődési lehetőségeket meghatározó

elemek beazonosítása. A jelenlegi tendenciák elsősorban a közelmúlt igen gyors és hirtelen jellegű változásainak eredménye, ezért a kutatás során ezen folyamatok áttekintése elengedhetetlen volt, de a kutatás célja a jelenlegi helyzet fejlesztési lehetőségeinek feltárása és új térség kialakítása. A régió sajátossága a bányászati és ipari múlt, amely a 19. században kitörő gyorsasággal fejlődött, felduzzasztva a népességet és a korban kimagasló szellemi tőkét. A régió peremvidékén kevésbé volt jelen ilyen irányú fejlődés, de – minden értelemben vett – elszívó hatását a peremterület is érezte. A 20. században a vonzáskörzet és szervezen egységes területi egységek szétszakadása mélyítette az ezzel párhuzamosan megvalósuló bányászati és ipari hanyatlás, amelyre napjainkban építkezni nem lehet.

A vizsgálat során egyrészt a funkcionális régió lehatárolása történt meg, majd közlekedési lehetőségeinek áttekintése arra is tekintettel, hogy a turizmus és a közlekedés egymást feltételező fogalmak. Külön hangsúlyos szerepet kap a régió megközelíthetőségének kérdése és a belső közlekedési kapcsolatok fejlesztésének lehetősége.

A vizsgált határsáv működésének egyik alapvető feltétele a határok akadálytalan átjárhatósága, amely nem csak jogi értelemben valósul meg, hanem fizikailag is lehetőséget teremt, az összefüggő hálózatok szakadásmentesítésén túl az érintett államok a határmenti térség működőképességére tett intézkedési között szerepel a közlekedési közszolgáltatások határon átnyúló, határmenti közlekedésének megteremtése. A vizsgált terület a Magyar – Szlovák határ egy rövidebb szakaszára irányul, de a közszolgáltatás szervezés hiányai általános érvényűek a teljes határszakaszon. Napjaink egyik legnagyobb, megoldatlan problémája, hogy a határmenti közlekedés lokális jellegét és nemzetközi jogi aspektusait nem sikerült összhangba hozni, hiányos jogi és intézményi háttér miatt igen nehezen valósul meg. A hazai és a nemzetközi intézményrendszer kialakítása és a határon átnyúló határmenti közlekedés jogi szabályozása szükséges annak érdekében, hogy a határmenti területek a közszolgáltatások terén sem maradjanak szolgáltatás nélküli térségek, lehetőséget nyújtsanak mindenki számára a szabad mozgás érdekében.

A kutatott határ középső szakaszán az Ipoly folyó jelenti az országhatárt. Ez nem volt mindig államhatár, a 20. századig még csak közigazgatási határt sem húztak meg a folyón. A partján található települések közigazgatási határai metszették a folyómedret, de nem követték vonalát, de a fellelhető kataszteri térképeken a földterületek szélét sem jelentette az Ipoly. A térségben a történelem során egészen a múlt évszázadig a egy környezeti elem volt a vízfolyás, amely az életet hol könnyebbítette, hol nehezítette. A világháborúk után kijelölt, és a 20. század második felére megszilárdult új államhatárok a Palócföldet is kettészelték, és a tájelem egyszeriben két állam határát is megtestesítette. A hidegháború miatt a határmenti térségek – látszólag – eltávolodtak egymástól. A távolodás leginkább a két állam közötti kapcsolatokban nyilvánult meg, a meghozott intézkedések nehezítették a határmenti lakosság életét, és idézték elő azokat a folyamatokat, amelyek a településeket perifériaterületté, a térséget „zsáktérséggé” tették.

Gyakran hallani, hogy a határok családokat szakítottak szét, hanem rokoni szálakat ziláltak, de kevésbé ismert, hogy a helyi leleményes palócok mindig is törekedtek arra, hogy ezek a szálak élők maradjanak, bár erről nyilvánosan még ma is alig beszélnek. A kapcsolattartás természetesen nem a kijelölt határátkelési pontokon történt, hanem azokon a helyeken, ahol erre lehetőség volt.

Szintén a 20. század történelméhez kapcsolódik Magyarország államterületének jelentős változása, a II. világháborút követően a régió két megyéje is – Nógrád és Borsod-Abaúj-Zemplén vármegye – közvetlenül érintett, északi államhatárrá vált. Nem kizárólag az okozta a problémát hogy határtérséggé váltak, hanem az is, hogy ezzel együtt olyan periféria terület lett, amely a kapcsolatainak egy részét elveszítette: korábban jól működő társadalmi, gazdasági kapcsolatok szűntek meg. A háborús tevékenységek során az infrastruktúrában okozott károk – a közlekedési

hálózat felszabdalása, megszüntetése – tovább segítette a határ két oldalára került térségek távolodását.

A határsávvá váló terület geomorfológiai adottságai változatosak, a táj élénk domborzattal jellemezhető, dombsági és hegységi tájalelemekkel, amely a településhálózat alakulására is hatással volt: leginkább jellemzők a kis- apró- és törpefalvak, legnagyobb városforma a középváros. A településeken élő lakosság igényei és a domborzati adottságok együttesen határozzák meg a közlekedési hálózatok kialakulását, ugyanakkor a 20. század történelme bizonyította, hogy minezt még egy hatalom tudja felülmúlni: a politika a nemzetközi joggal karöltve.

Az érintett szűk határsáv kialakult közlekedésföldrajzi jellemzőit alapvetően két részre lehet osztani, a „szárazföldi határ” elsősorban Borsod-Abaúj-Zemplén megyében jellemző, illetve Nógrád vármegye keleti területén, illetve a kutatási terület nyugati részén a folyó, mint természeti akadály, amelyen a határvonalat meghúzták.

4.2. Alkalmazott kutatási módszerek:

4.2.1. Földrajzi terület és fókuszterület meghatározása, leírása

A kutatás során a földrajzi terület lehatárolása és szűkítése a célzott kutatást tette lehetővé. A disszertáció címe az Észak-Magyarországi régió területére mutat, azonban a legszűkebb fókuszterület az Ipoly Nógrád vármegyét és Besztercebánya kerületet érintő közös határfolyószakasza, valamint annak 25 km-es sávja. A 25 km-es sáv megjelölése a CBPT kutatás alapján meghatározott vizsgálati sáv, amelyet a 9. ábrán a barna sáv jelez, a kutatási fókuszterület pedig a piros kör jelöli ki. A folyósó szélességének indoka szerint ez az a távolság, amelyet a naponta ingázók jellemzően még hajlandók leküzdeni. Természetesen az Európai Unió közlekedési közszolgáltatásokat kutató csoport is kitekint e sávon kívül, tekintettel arra, hogy sok esetben e sávon kívül találhatók azok a városok, amelyek a térségre jelentős hatással vannak.

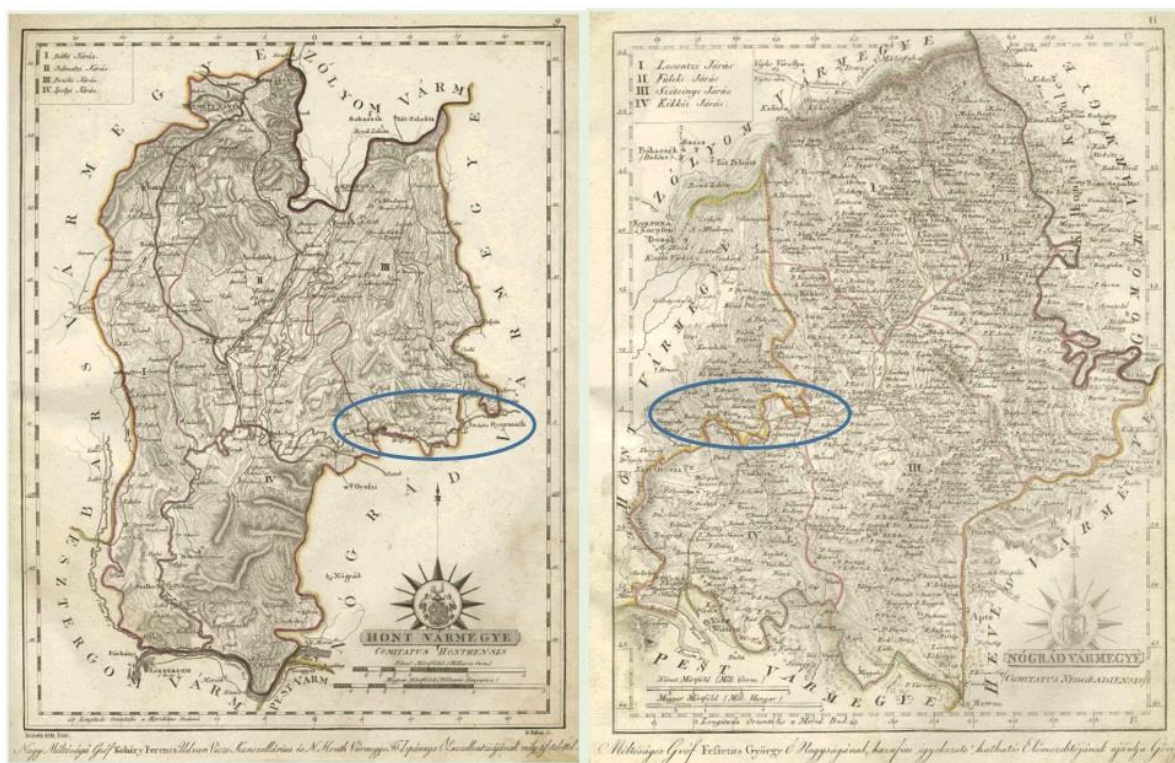


9. ÁBRA A KUTATÁS SZŰK FÖLDRAJZI FÓKUSZTERÜLETE

Forrás: CBPT, 2024

A sáv kijelölésének indoka a kapcsolódó dokumentumokban nem fellelhető, de előzményeihez tartozhat az, hogy az államszocializmus idején is ismert volt a kishatárforgalom a határmenti térségben. A vizsgált területen a nemzetközi egyezmény alapján 15 km távolságot jelentett. A kishatárforgalom létrejötte kifejezetten idegenforgalmi indokokkal valósult meg. 1973-ban Fock Jenő javasolta, hogy a sávot szélesítsék meg 50 km-es szélességre, azonban ez nem valósult meg. 1982-ben újabb próbálkozás volt a magyar félnek a kishatárforgalom 15-ről a modernebb, más szocialista országokban is elfogadott 20 km-es határsáv alkalmazására, amelyet csehszlovákia ismét elutasított (Horbulák, 2017)

A folyót három szakaszra lehet osztani folyásjellemzői alapján, ami a terület gazdálkodását is meghatározza. Az alsó szakasz nagyjából Ipolyságig (Šahy) tart, a középső hozzávetőlegesen Losoncig (Lučenec), míg a felső szakasz a város és a folyó eredete közötti szakaszt öleli fel. Szinte a szakaszhatároknak megfelelően alakult ki a közigazgatási határ-beosztás, így a vármegyerendszer idején Hont és Nógrád vármegye Ipolyt metsző határa Ipolysághoz közel volt található, innen keleti irányban Balassagyarmatig a folyót övezően található a vármegyehatár, ahol északi irányt vesz a két vármegye határa. A térképekre tekintve jól látható, hogy a folyó nem jelöli ki a vármegyehatárt, mivel a közigazgatási határok a kisebb közigazgatási egységek határait követik, a falvak és a városok külterületi határaihoz igazodnak. A vizek szinte soha nem jelentettek település vagy birtokhatárt, amelyet a 10. ábrán látható vármegyei térképek közigazgatási határa is igazol.



10. ÁBRA HONT ÉS NÓGRÁD VÁRMEGYE TERÜLETE, KIEMELVE A HATÁRSZAKASZT, AHOL AZ IPOLY FOLYIK

Forrás: Farkas 2018

A vízrajzi és közigazgatási szakaszolás mellett érdekesség, hogy népi kulturális határ is az alsó- és a középső szakaszhatár. A néprajzi lexikon a palócság megjelenési területének legnyugatibb pontját Hont vármegye székhelyénél, Ipolyság városánál határozta meg (Ortutay, 1981).

A táji adottságok is a folyószakasznak megfelelően kis mértékben változnak: az alsó szakaszon a Börzsöny lábánál keskenyebb a folyóvölgy, a középső szakaszon szélesebb medence a táji gazdálkodásnak jobban kedvez. Az Ipoly igen szélsőséges vízjárású folyónk, amely kisvíz esetén szinte bokáig érő pataknak is tűnhet, de árvize során nagy területeket helyez víz alá. A vízborítottság helyenként csak néhány 10 cm, de a távolabbról ide érkező idegenek számára „tengerként” látszik, amelyet nagyon jól szemléltet a második katonai felmérés (11. számú ábra), amelyen jelölték azokat a területeket, amelyeket az Ipoly rendszerint elönt, általában vizenyős területek. (A legenda szerint a trianoni határkijelölő bizottság áradáskor tekintette meg egy repülőgépről az Ipolyt, amikor hajózhatónak látták a „tenger méretű” folyót (Ablonczy, 2015.)

Nemcsak a törzsi, nemzeti szálláshelyek voltak kétpartiak, hanem később az egyházi és a világi birtokok is: a vizek szerepe ugyanis nem az elválasztás volt, hanem az összekötés. A halászat és a hajózás útvonalai a szárazföldi útvonalakkal kiegészítették egymást. Az úthálózat kialakulása a legjobb átkelőkhöz igazodott (Károlyi – Nemes, 1975) .



11. ÁBRA AZ IPOLY ÉS ÁRTERÜLETE AZ IPOLY KÖZÉPSŐ SZAKASZÁN A 19. SZÁZADBAN

Forrás: Arcanum Térképtár 2022

Kezdetektől fogva a közlekedés legalább kitaposott csapásokat igényel, s a legelső utak a lakóhely és az ivóvízvételi hely között alakultak ki. Princz (1944) megállapítása „nincs talán semmiben annyi tradíció, mint az utak megtartásában”, kifejezi az utak állandóságát, ami a nyomvonalak évszázadokon, évezredek át való változatlanóságát mutatja. A földrajzi kutató nem csak a nagy, transzkontinentális utakra érti ezt, hanem a falu határában lévő „kisebb” utakra is igaz.

A vizsgált terület földrajzi adottságai mellett a helyi lakosság megismerése, kultúrája és szokásai segítik a problémák beazonosítását, fejlesztési javaslatok megfogalmazását.

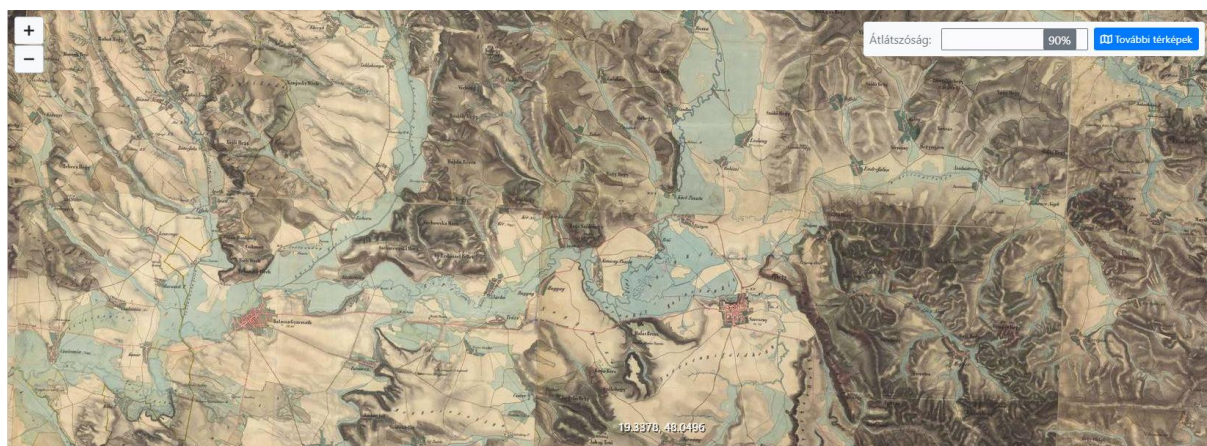
Már a konkrét kutatást megelőzően a tudatos megfigyelésen alapuló etnográfiai vizsgálati módszer világított rá az embereket leginkább foglalkoztató problémákra.

A közlekedési hálózatok kialakulásában kezdetben a mai közúthálózat alapját is képező úthálózat körvonalazódott a szárazföldi közlekedésben, mivel a legősibb módja a mobilitásnak a gyaloglás volt, majd az állati erővel hajtott különböző közlekedési eszközök. Ezek a nyomvonalak a természeti adottságok függvényében változtak, de a főbb irányok a gazdaság és a kereskedelem

érdekei szerint megmaradtak, a települések közötti közvetlen kapcsolatokat pedig a lakosság tartotta fenn.

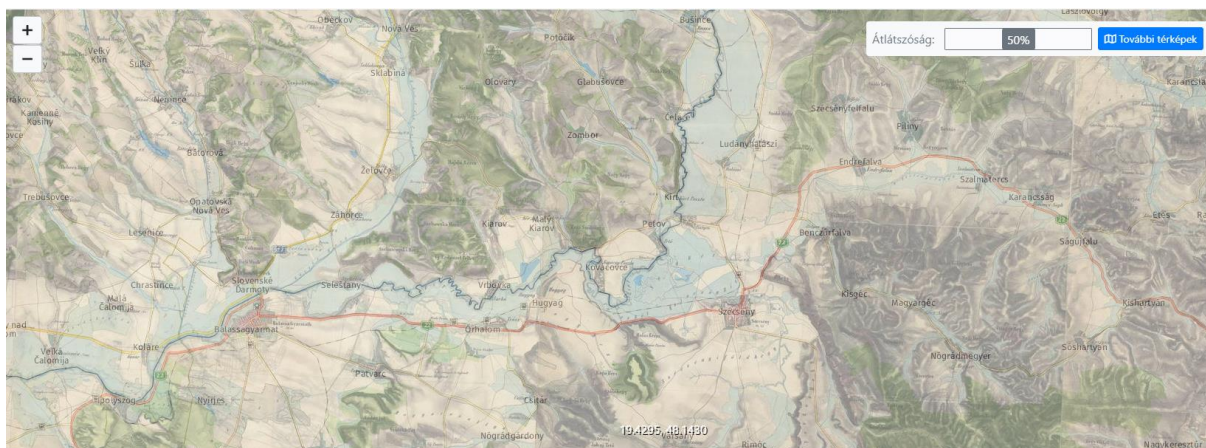
A turizmus önmagában nem megoldás a térség problémáira, nem oldja meg a társadalom problémáit, viszont hozzájárulhat az adottságok javulásához. Elsősorban a vármegye keleti felében jellemző a pesszimizmus, amely „történelmi hagyaték”. A rendszerváltás során ellehetetlenült családok gyerekei felnőttkorba lépnek, akik még emlékeznek azokra az időkre, amikor a szüleik munkanélkülivé válása a kilátástalanságot jelentette, a mindennapi nélkülözést, vagy a túlélésért folytatott küzdelemben kezdett kényszervállalkozások további csapásait az eladósodással. Az állami vállalatok felszámolásával egyik napról a másikra az utcára került, nagyjából képzetlen embertömeg innovációs hajlama minimális volt, ami az alacsony iskolázottsággal is magyarázható. Az alapvetően mezőgazdasági tevékenységgel foglalkozó helyi lakosok életében nagy változást, fellendülést hozott a helyi energiahordozóra épülő ipar – amely egyúttal „idegen testként” ékelődött be. Az addig fejlettebb, kedvezőbb mutatókkal rendelkező nyugati vármegye terület gazdasági mutatóit tekintve lemaradt, a feudális gyökereket nehezebben számolta fel, amíg a nyugati területre érkező tanult szakemberek és az anyagi jóléttel kecsegtető bányászat bevonozta a kornak megfelelő kereskedelmi, gazdasági innovációt. Szinte robbanásszerűen fejlődött a vármegye keleti területe – és ami a szerencséje volt, az lett a veszte is: a bányászatra épülő ipar gyors városodási és városiasodási folyamatokat indított el, de ez annyira specializált és egyirányú volt, hogy a bányászat megszűnésével és az állami vállalatok dotációjának megszűnése és privatizálása alapjaiban rengette meg a város és egyben a vármegyeszékhely működését. Napjainkat is meghatározó negatív folyamatok megállítása és megfordítása ezzel a szellemi örökséggel lehetséges csak. A Salgótarjánt övező egykori nosztalgia – nem csak a város, hanem annak a kornak szólóan – a turizmus számára lehetőséget ad az emlékezésre: akik abban a korban éltek a fiatalság felidézésére, a fiatalok számára a városban található bányászati és ipari emlékek megismerésén keresztül egy letűnt kor megismerésére.

A kialakult közlekedéshálózat kis mértékben változott a történelem folyamán, a településközi kapcsolatok változásával, ami a települések egyedi fejlődésének eredménye. A történelmi térképek vizsgálata a határtérségben alapvetően fontos, amely segítségével megvilágítható, megismerhető a kialakult hálózat alapja. A történelmi térképek elektronikus adatbázisa nagy segítség a vizsgálatok során, mivel a történelmi térképek alaptérképe választható napjaink műholdas térképei közül, s könnyen láthatóvá tehetők a változások. Így például az Ipoly középső szakasza a II. Katonai felmérés során (12. számú ábra) jelentős területen volt ártér, azonban az átlátszóság (13-14. számú ábra) változtatásával kitűnik, hogy milyen változások történtek napjainkig; mindezt egyetlen link segítségével.



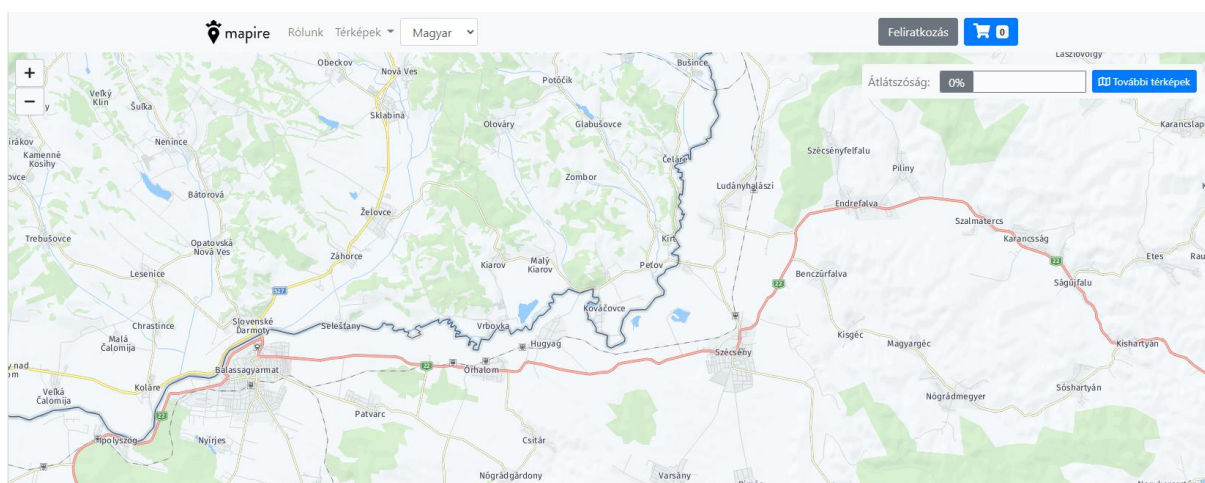
12. ÁBRA II. KATONAI FELMÉRÉS SORÁN LEÍRT FELSZÍN

Forrás: Arcanum – Mapire, 2022.



13. ÁBRA 50%-OS ÁTLÁTSZÓSÁGAN LÁTHATÓK A VÁLTOZÁSOK A II. KATONAI FELMÉRÉS SORÁN FELVETT ADATOK ÉS NAPJAINK JELLEMZŐI KÖZÖTT

Forrás: Arcanum.eu



14. ÁBRA UGYANAZ A LÉPTÉK, UGYANAZ A TERÜLET – NAPJAINKBAN

Forrás: Arcanum.eu

A történelem megismerésének másik módja a levéltári iratok elemzése, amelyre szintén egyre nagyobb lehetőség adódik az interneten. A levéltárak egyre nagyobb mennyiségű iratot digitalizálnak. Az interneten böngészhető digitalizált kiadványok sora kulcsszavas keresővel ellátott. A böngészés ilyen módon a levéltárak látogathatóságának korlátozása során is lehetővé vált, a személyes kontaktust nélkülözve.

A térképes adatbázisok között a közlekedéshálózat virtuális térképei segítségével – Magyar Közút által üzemeltetett KIRA és KENYI adatbázisok –infrastruktúra hálózata mellett annak forgalmára is adatot lehet kapni, ami a fejlesztések meghatározásánál fontos lehet. A forgalom nagyságát pontosabban a Magyar Közút éves forgalomszámlálási adataiból lehet megismerni, ebből a közúthálózati terhelés mellett a lakott és külterületi terhelésre lehet következtetni. Szintén az infrastruktúra hálózatot ismertető térképek segítségével, valamint a tömegközlekedési menetrendjei segítségével van arra lehetőség a terület elérhetőségnek megismeréséhez.

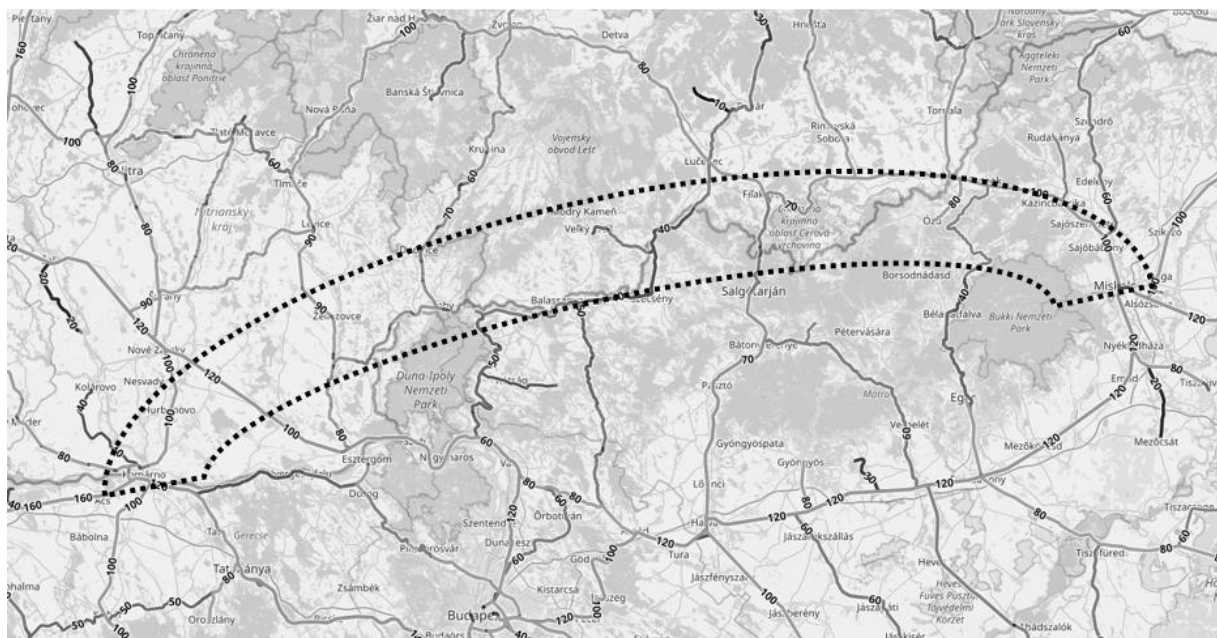
4.2.2. Szekunder kutatási módszerek

Dokumentum- és térképösszehasonlítás és -elemzés

A térképek összehasonlítása segítségével a földrajzi fókuszterületen a közlekedési infrastruktúra változásainak történeti elemzése történt meg. A fellelhető különböző, közlekedési infrastruktúrát ábrázoló térképek és ábrák részben írott szakirodalomból, részben az on-line elérhető adatbázisokból érhetők el. Nagy segítséget nyújtott a világjárvány idején a digitalizált levéltári tartalmak elérhetősége. A fejezetben először a térségi, regionális jelentőségű úthálózat történeti-térképi összehasonlítása található, a közúthálózattal, mint legősibb járt útvonalakkal, majd a 19. században kiépült, de idejében annál meghatározóbb közlekedési lehetőség, a vasúthálózat kiépítésének szakaszai, összevetve a mai állapottal.

Térségi szerepét tekintve az Ipoly-völgyi városok között teremti meg a kényelmes és gyors összeköttetés lehetőségét, regionális szinten Győr, Komárom, Révkomárom (Komárno) illetve Esztergom-Párkány (Sturovo) és a gömöri vasút segítségével Miskolc között biztosít közvetlen elérhetőséget és tárja fel a határmenti perifériatértséget, míg nagytérségi viszonylatban a távolabbi piacok összekötésére alkalmas egy, a budapesti túlterhelt vonalak elkerülésével.

Az Ipoly-völgyi térség, hasonlóan a dél-gömöri területekhez elaprózott településhálózattal rendelkezik, ahol hiányzik az a húzó nagyváros, amely jelentős gazdasági súllyal képes lenne a térség érdekeit képviselni. Amennyiben a Duna-menti jelentősebb városok, valamint Miskolc és Kassa felismeri az Ipoly-völgyi vasút szállítási kapacitásaiban rejlő gazdasági lehetőségeket, a vonalon történő közlekedési igények olyan jelentősen megnőnek, amely önmagában képes az infrastruktúra prosperáló működésére. A vasúti folyosó sematikus vázát, a „sárga patkó”¹ a 15. ábra szemlélteti.



15. ábra "Sárga Patkó" a határvidéken, amely összeköti a folyópartokat

Forrás: openrailwaysmap.org térképre saját szerkesztés

Internetes adatbázisok

A kutatás során a KSH, TEIR, a Magyar Közút Zrt. által üzemeltetett WEB-BAL, KIRA, KENYI és HIDADATOK adatbázisaiban található szekunder adatforrásokból történt felvétel.

A jelen kutatáshoz kapcsolódó vizsgálat az elérhető adatbázisok – KSH, TEIR, WEB-BAL – megismerhető adatai alapján arra kereste a választ, hogy a vármegyék területi gazdasági teljesítménye és a személygépjárművek használata, illetve az ezek során bekövetkező balesetek között található-e összefüggés. Bizonyítható-e az, hogy a rosszabb gazdasági teljesítménnyel rendelkező vármegyékben a személygépjárművek átlagéletkora magasabb, valamint az, hogy a halálos vagy súlyos sérülést szenvedett utazók által használt gépjárművek átlagos életkora magasabb.

Az elemzés során a 2018-2023. közötti halálos vagy súlyos kimenetelű balesetek adatait elemeztük. A vármegyékben a személygépjárművek átlagos életkora 2022. évre vetítve volt elérhető, ezért az összehasonlítás során ez a bázisév.

A KSH által kialakított WEB-BAL adatai 2016-tól a Magyar Közút Nonprofit Zrt. által karbantartott és javított adatbázisból érhetők el, amelyek közül azoknak a személygépjárműveknek az adatainak elemzése történt meg, amelyekben halálos vagy súlyos sérüléssel érintett utazó tartózkodott, függetlenül attól, hogy a baleset során volt-e másik résztvevő. Az adatelemzésben csak a halálos balesettel érintett személygépjárművek között szerepelnek azok az autók, amelyekben volt halálos és súlyos sérüléses utazó is a baleset során.

Az elemzésben csak azok a személygépjárművek szerepelnek, amelyek baleseti adatlapján szerepelt a gyártási év.

A halálos és súlyos sérüléssel járó balesetek adatait a 2018-2023. közötti időszakra vonatkozóan a WEB-BAL adatbázisból való leválogatást követően lehetett elemezni. A WEB-BAL adatbázisban a baleset évére, a halálos vagy súlyos sérülést szenvedett utazó által használt személygépjármű gyártási évére, a halálos vagy súlyos sérüléssel járó balesetben a baleset kimenetele 30 nap múlva, valamint a sérülés kimenetele 30 nap múlva adatmezők segítségével álltak össze az adatsorok. A vonatkozó baleseti adatlapok szűrőpróbaszerű ellenőrzése során nagyrészt a gyártási évre vonatkozó adatok kitöltöttek voltak, néhány esetben azonban nem. Értelemszerűen ezen gépjárművek adatai a használt adatbázisban sem szerepelnek.

A területi megoszlás-elemzés céljához szükséges lett volna a gépjármű üzemeltetési helyére való keresés is, azonban erre a program nem adott leválogatási lehetőséget, a baleseti sokaság egyesével történő lekérdezése meghaladta a rendelkezésre álló időigényt, így jelen elemzés során a vármegyében történt balesetek alapján alakult eredményeket ismertetjük.

A kutatás végső célja, a vármegyék gazdasági teljesítménye és a vármegyében üzemben tartott gépjárművekben halálos vagy súlyos sérüléssel érintett gépjárművek statisztikai elemzése az üzemeltető helyének kitöltésének hiányosságai és a meglévő adatok lekérdezhetőségének hiánya miatt nem valósult meg. Ezen adatok nélkül az elemzés eredménye két részcél. Egyik részeredmény a gépjárművek számának és életkorának valamint a vármegyék gazdasági teljesítőképességének adatait közötti összefüggés kimutatása. Második részeredmény a vármegyében üzemeltetett személygépjárművek életkora és a vármegye területén bekövetkezett halálos vagy súlyos kimenetelű balesetekben a halálos vagy súlyos sérülést szenvedett utassal érintett gépjárművek közötti statisztikai összefüggésre világított rá.

4.2.3. Primer kutatási módszerek

Az etnográfia módszere

Anderson – Lewitt, (2024.) tanulmányában felteszi a kérdést: „mire jó az etnográfia”, amelyre az alábbi választ adja: „Nem oldhatunk meg egy problémát, vagy nem értékelhetünk egy kipróbált megoldást, ha nem értjük, hogy mi az igazi probléma, vagy hogy egyes szereplők miként definiálják azt”. Erickson és Guttiérrez (2002) munkájában kitér arra, hogy logikai és gyakorlati megközelítésben a legfontosabb kérdés, hogy „Mi volt az, aminek működnie kellett volna?”. Az etnográfia tehát egy lehetőség annak megértésére, hogy „mi történik”, hogyan történt?” és „Mit is jelent ez?” (Anderson – Lewitt 2024). A tanulmány rámutat arra, hogy az etnográfia lehetőséget ad a „gyöngék” történeteinek megismerésére, amely segítségével a hatalommal kevésbé rendelkezők problémáit meg tudják fogalmazni, fel tudják rá hívni a figyelmet és nyilvánosság elé tárhatják. Ezzel az „erősebb” – azaz a nagyobb hatalommal rendelkezők – számára megjelennek.

A résztvevő megfigyelés során sajátos okoknál fogva megvalósult a külső és a belső résztvevő megfigyelő nézőpont. Belső résztvevőként a helyben élőként volt lehetőség vizsgáldni, viszont elsőgenerációs helyben lakóként a történelmi előzmények, a határon átnyúló korábbi rokoni, társadalmi, gazdasági és kereskedelmi kapcsolatokra tekintettel külső résztvevői szempontok érvényesültek. Az etnográfia nem alkalmas hipotézis ellenőrzésre, de kiemelt szerepe van az emberi – társadalmi – problémák feltárásában és a problémák tartós orvoslásában.

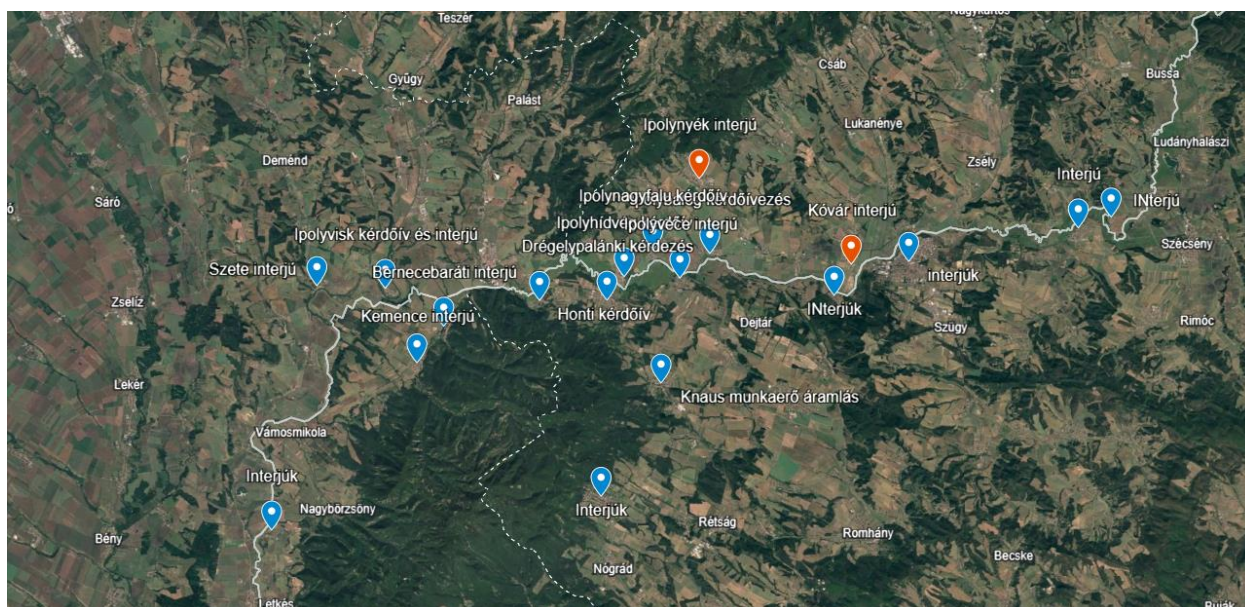
Etnográfia szempontjából a teljes belemerülés azt jelenti, hogy a kutató passzív megfigyelőként vesz részt a vizsgált személyek és csoportok mindennapi életében, anélkül hogy manipulálná vagy változtatná a körülményeket. Ezáltal lehetősége van átélni és megérteni a kultúrákban létrejövő helyzeteket és dinamikákat belülről. Az etnográfiai megközelítés kizárólag a megfigyelt személyek saját nézőpontjából közelít, és célja, hogy holisztikusan ábrázolja a vizsgált közösségek életét. Ez azt jelenti, hogy nem emel ki egyes részleteket vagy szempontokat a többi előtt, hanem inkább az egész rendszer összetettségében próbálja értelmezni és bemutatni (Veres, 2017).

Az etnográfus szerepe magában foglalja a teljes értékmentességet, amely alapvető fontosságú az objektivitás és a megbízhatóság szempontjából. A kutató tartózkodik attól, hogy saját értékítéleteit vagy előítéleteit beleviszi a megfigyelésbe, így lehetőség nyílik a valóságos helyzetek tiszta megértésére és interpretálására. Ez az átfogó megközelítés teszi lehetővé az etnográfiát, hogy mélyreható betekintést nyújtson a társadalmi jelenségekbe és kulturális dinamikákba, megteremtve ezzel a lehetőséget a differenciált és gazdag megértésre, amely nem korlátozza magát egyetlen nézőpont vagy értékelő szempont alapján (Veres, 2017).

A megfigyelés során körvonalazódtak azok a problémák, amelyekre kérdéseket lehet megfogalmazni. Az egyik ilyen kérdés a közlekedés és az elérhetetlenség, valamint az ebből adódó problémák köre, a másik – részben ezzel összefüggésben – a határmentiségből adódó akadályok, illetve a „bezártság” érzése. Ez az Ipoly mindkét partján élők által megfogalmazott probléma.

Az etnográfiai vizsgálatokat a helyi népcsoport szempontjából is vizsgálni indokolt, a palócság identitása az, ami a határ két oldalán élőket még mindig összetartja. Ez az identitásképző erő, amely megkülönbözteti az itt élőket a máshol élőktől, és ez fontos marketingtermék lehet egy turisztikai márkaépítés során. Az itt élő lakosság erős „palócutudattal” rendelkezik, bár a kérdésre, hogy ez mit jelent, nem igazán tudott választ adni az senki. Általában a sajátos nyelvjárást említették, néhány ember tudatában élnek az egykori, paraszti kultúra hagyományai. A paraszti viselet igen sokszínű, így az falvanként változó, nem egységes, de a palóc motívumok fő színe a kék és a piros.

A primer kutatás eredményeit pontosítja, hogy a vizsgálat időszakában valósult meg a Lakiteleki Népfőiskola Alsó-Ipoly-mente kollégiumának értékfeltáró kutatása, amely eredményeit publikálták. Azonban a kutatásban való részvétel segítette jelen értekezés eredményeinek pontosítását. A hólabda módszerrel történt adatfelvétel során mintegy 100 fő határon túli, helyi lakossal való kommunikáció megerősítette az információkat. A kollégium és egyéb, nem mélyinterjú keretében megvalósult helyszíneket a 16. ábra szemlélteti.



Forrás: Saját szerkesztés

Mélyinterjúk

3. táblázat A kutatás során készített mélyinterjúk

Név	Képviselt szervezet	Időpont
Jámbor Pál	Besztercebánya Kerület Önkormányzatának képviselője	2022. szeptember 10. Balassagyarmat
Kökény Zoltán	MÁV Forgalmi csomóponti Főnökségvezető, Hatvan	2023. március 13. Balassagyarmat
Farkas Iván	Muzsla Község polgármestere, Nyitra vármegyei képviselő, a Szövetség frakcióvezetője, Szövetség OE-tag	2024. március 22. Esztergom

dr. Kormányos László	MÁV-START Zrt. Műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettes	2024. május 23. Budapest
dr. Fónagy János	Közlekedéstudományi Egyesület elnöke	2023. augusztus 21. Budapest
Juhász Péter	Besztercebánya Kerület Önkormányzatának képviselője	2023. szeptember 21. Kazár
Lehel Zoltán	Magyar Közút Zrt. Nógrád Vármegyei Igazgatóság, igazgató	2023. november 20. Salgótarján
Takács Tibor	MÁV-START Zrt. műszaki szakértő	2023. október 24. Fót
Dr. Berényi János	KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet örökös tagja, Közlekedésmenedzsment Osztály	2024. január 17. Budapest
Kerényi Éva	Gömör-Kishont Múzeum igazgató	2024. március 23. Rimaszombat
Dr. Melegh Gábor	c. egyetemi tanár (BME), igazságügyi gépjármű szakmérnök	2024. április 21. Telefonon történt interjú
Pósalaki László	MÁV Zrt. forgalmi igazgatója	2024. július 24. Telefonon történt interjú
Pádár Ákos	Nógrád Vármegyei Kormányhivatal, Közlekedési, Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály, Közlekedési Osztály, osztályvezető	2024. július 18., 2024. július 25. Salgótarján
Huba Gábor	Közlekedésmérnök, vasútszakmai oktató, hatósági vizsgabiztos, mozdonyvezető	2024. szeptember 27. telefon

Forrás: saját szerkesztés

A határon átnyúló szervezett munkaerő szállítás adatfelvétel

Magyarország és a Szlovák Köztársaság 2004. május 1-jén csatlakozott az Európai Unióhoz, és egyszerre, 2007. évben váltak a Schengeni Térség tagjává. Ezzel az Európai Unió egyik legfontosabb célkitűzését teljesítve megszűntek a határátlépés jogi akadályai. lehetővé vált a szabadságelvek kiteljesedése.

A Schengeni Térség és az Európai Unió négy szabadságelve szorosan összefüggnek, mivel mindkettő az európai integráció alapvető pilléreit képezi, az alábbiak szerint:

Első szabadságelv a személyek szabad mozgása. A Schengeni Térség legfontosabb célja a személyek szabad mozgásának biztosítása a belső határellenőrzések eltörlésével az érintett országok között. Ez közvetlenül támogatja a négy szabadságelv egyikét, a személyek szabad mozgását, lehetővé téve az uniós polgárok számára, hogy szabadon utazhassanak, dolgozhassanak, élhessenek és tanulhassanak a Schengeni Térségen belül.

A második szabadságelv az áruk szabad mozgása, amelyet a Schengeni Térségen belüli belső határellenőrzések eltörlése elősegít, az áruk gyorsabb és gördülékenyebb szállítását lehetővé teszi az EU tagállamai között. Ez összhangban van az áruk szabad mozgásának elvével, mivel csökkenti a kereskedelmi akadályokat, egyszerűsíti a logisztikai folyamatokat, és fokozza a belső piacon belüli versenyt.

A harmadik szabadságelv a szolgáltatások szabad nyújtása: bár a Schengeni Térség elsősorban a személyek szabad mozgására összpontosít, a határellenőrzések eltörlése közvetetten megkönnyíti a szolgáltatások nyújtását is, mivel a szolgáltatók és ügyfelek szabadon mozoghatnak az EU

tagállamai között. Ez különösen fontos például a turizmusban, az üzleti szolgáltatásokban, vagy akár a szakmai szolgáltatásokban.

A negyedik szabadságelv a tőke szabad áramlása: A Schengeni Térség nyújtotta szabadságok hozzájárulnak a tőke szabad áramlásához is, mivel a határokon átnyúló befektetések, pénzügyi tranzakciók és a gazdasági együttműködés gördülékenyebbé válnak. A szabad mozgás és az egységes belső piac így erősíti a tőke mobilitását is.

Összességében a Schengeni Térség megvalósítja és támogatja a négy szabadságelvet azzal, hogy megszünteti a belső határellenőrzéseket, elősegítve ezzel az emberek, áruk, szolgáltatások és tőke szabad áramlását, ami hozzájárul az európai integráció mélyítéséhez és a belső piac hatékonyabb működéséhez.

Az integráció során általában a különböző államok gazdasági térségei között megvalósuló áramlásokra helyezik a fókuszot, viszont a határmenti területek versenyképességéhez hozzájárulhat a határok átjárhatóságának fokozásával a helyi és regionális gazdaság növekedésével.

A határon átnyúló gazdasági kapcsolatok vizsgálatának egyik lehetősége gazdasági körzetek meghatározása a munkaerő- szállítás alapján. A határmenti térségben mindig is jelen volt a munkavállalási célú ingázás, amelyet a szomszédos államok kétoldalú nemzetközi megállapodásokkal szabályoztak, szigorú ellenőrzésekkel biztosítottak az úgynevezett kishatárforgalmi mobilitás megteremtése érdekében. Nógrád vármegyében kishatárforgalmi átkelőhely Salgótarján és Šiatorská Bukovinka (Sátorosbánya) között volt.

A kishatárforgalmi megállapodások a rendszerváltást követően lazultak, majd az országok Schengeni Térséghez való csatlakozását követően okafogyottá váltak. Az adminisztratív akadályok felszámolása a helyi lakosság életének megkönnyítéséhez járult hozzá, ugyanakkor megszűntek a határokat keresztező mobilitási adatok, mivel azokról nem készülnek statisztikák.

5. EREDMÉNYEK

A szakirodalmi áttekintés során megismert, elismert kutatók eredményei alapján lefolytatott kutatás során először a szűk majd tágabb földrajzi terület meghatározása történt meg.

A szekunder kutatási módszerek rávilágítottak a térség jellemzőire, adataira, amelyek a korábbi fejezetekben kerültek bemutatásra, kiemelten a 3. fejezetben.

A szekunder kutatási módszerek rövid eredménye szerint a turizmus egyik kulcsfontosságú feltétele a helyváltoztatás, amely nélkül a jelenség szinte értelmezhetetlen. A turizmus, mint helyváltoztatással járó tevékenység, és a közlekedés kapcsolata két fő szempontrendszer köré csoportosítható: az egyik a közlekedés, mint a turizmus célja és a másik, amikor a közlekedés a turizmus eszköze. Utóbbi további két nagy halmaza a desztináció megközelítésének lehetősége és a szabadidő eltöltése során a tevékenységekhez szükséges közlekedési igények kielégíthetősége. A küldő és fogadó terület közötti közlekedés olyan feltétel, amely nélkül maga a turizmus sem értelmezhető, a desztináción belüli helyváltoztatási igény nem minden esetben merül fel. Nem merül fel a desztináción belüli közlekedési igény pl. abban az esetben, ha a szabadidő eltöltésének a célja egy, minden igényt kielégítő létesítményben való pihenés, amelyen kívül kizárólag a desztinációk közötti közlekedés valósul meg.

Az érintett turisztikai célterület elérhetőségének megléte és minősége az elérhetőségét határozza meg, amely hatással van a látogatottságra, mivel egy jól elérhető térség inkább vonzó, mint a nehéz közlekedési helyzetben lévő terület, azaz a közlekedésben vagy elérhetőségben akadályozott terület. A vizsgált földrajzi terület elérhetősége és a belső közlekedési hálózata részben infrastruktúra szempontjából, részben a közlekedési közszolgáltatások megközelítésében fejlesztésre szorul.

A terület közlekedési elérhetőségének kérdése azonban nem csak a turisták számára fontos, hanem a helyi lakosság életminőségét is befolyásolhatja. A közlekedés nem csak a járműforgalmat jelenti, hanem az információk, innovációk áramlását is, noha kétségtelenül igen fontos szerepe van annak, hogy a térség és a környezetében – vonzáskörzetében – lévő térségek között milyen lehetőségek adóttak a közlekedésre. Fentiek alapján a lakosság általános közérzetére hatással van közlekedésföldrajzi helyzete, azaz a térség zártsága vagy nyitottsága.

A vizsgált területen a határmetiség kap egy önálló, jól körülhatárolható definíciót és mérhető, kimutatható paramétereket, melyek alapján tipizálni lehet a különböző határtérségeket, azok összehasonlíthatóvá válnak. Fejlettségi rangsor ismérveinek megteremtésével besorolhatók, és fejlesztési irányok meghatározhatók.

A folyópart mindkét oldalán hasonló adottságokkal rendelkező területi egységek találhatók, így jellemző a városiányos térség, jellemzően a kis- és középfalvak jelenléte, a térségi központok általában kis- és középvárosok. Az oktatásban a legmagasabb iskolai végzettséget adó intézmények a középfokú oktatási intézmények, ezek között található általános gimnázium, ami lehetőséget ad a felsőfokú oktatási intézményekben való továbbtanulásra, illetve szakgimnázium, szakközépiskola, melyek elvégzését követően a fiatalok szakképesítésüknek megfelelően tudnak a térségben elhelyezkedni. A szakképesítést adó oktatási intézmények igyekeznek a térség munkaerő-igényeire választ adni, és a végzett tanulók számára helyben munkalehetőséget biztosítani. Mindez bizonyos szakmák esetén nem elégséges, mivel a térség lakosságmegtartó

képessége – részben az alacsony bérszínvonal miatt – alacsony. A legfeljebb középfokú végzettséggel, de az építőiparban használható tudással rendelkező lakossági csoport nagyobb részben nem a megyében helyezkedik el, hanem a környező nagyvárosok építkezésein talál munkát – sokszor nem bejelentett foglalkoztatottként. Ők naponta járnak – nem hivatalosan – szervezett módon a munkába, ami a térség fejlődésére kettő hatással bír: a napi munkabajárás biztosítja, hogy lakóhelyüket nem változtatják meg, ezzel ők, és családjuk a térség népességét gyarapítják – mérséklük az elvándorlást, optimális esetben a fizetésüket helyben költik el (vagy legalábbis egy részét, ami a mindennapi szükségletek kielégítésére szolgál). Kedvezőtlen, hogy nem bejelentett munkavállalóként a munkájuk után a közterheket sehol nem fizetik meg, és amennyiben baleset éri őket, vagy elérik a nyugdíjas kort, az amúgy jogos járandóságtól elesnek; valamint a térség munkanélküliségi adataiban ők tartós munkanélküliként kerülnek feltüntetésre.

A versenyképes fizetés hiányában a jelenség tartós. A gazdasági szempontból káros jelenségnek egy társadalmi kedvező, de a jelenséget nem mentő kedvező hatása statisztikai vagy egyéb, számszerű adatokkal nem mutatható ki, ami a családi mintában jelenik meg. A gyerekek azt látják, hogy legalább az egyik szülő naponta jár dolgozni, napi rendszerességgel hordják a munkába, így a sokat hangoztatott szülői példa a gyermeket számára is példa lesz. A másik, hogy ha ez a dolgozó tömeg munkahely – és napi cél, bevételi forrás – hiányában nem járna dolgozni, nem lenne fizikai ereje lekötve, a bűnelkövetési hajlandóságot növelné a térségben. Mindezek alapján, bár a „fekete munka” nem követendő és jó példa, ki lehet mondani, hogy a térség fejlődésére tekintettel kedvezőbb, mintha nem lenne ez sem.

Részben fenti okok miatt is jellemző a nagy arányú hátrányos helyzetben lévő lakos jelenléte – hiszen a nem bejelentett munkából élők is hivatalos jövedelem hiányában ide sorolandók –, ahol az alacsony képzettség, a munkanélküliség együtt jár. A helyben maradó, hátrányos helyzetű lakos immobil, azaz ha helyben nem talál munkát, akkor általában még a szomszéd településre sem ingázik: részben, mert általában nincs autója, illetve a fiatal lakosság esetében a kisgyerekek nappali ellátása nem megoldott – azaz nincs bölcsőde, vagy oda nem adja be a gyermeket.

Mindemellett – részben a térség településhálózati és lakosság adottságaira is visszautalva – nem várható a nagy foglalkoztatók betelepülése, viszont jellemző a családi vállalkozások, mikro- és kivállalkozások jelenléte, a mezőgazdaságban a családi gazdaságok jelennek meg, a helyi termékekkel a helyi gazdaság erősíthető.

A vállalkozási hajlam azonban alacsony: részben vissza kell utalni arra, hogy a képzettség alacsony, ami azzal is jár, hogy a lakosság a lehetőségeit nem ismeri, viszont a körülményekből adódóan a kockázatvállalási hajlandóság is alacsony. Sajnos a vásárlóerő is kicsi a térségben.

Lehetőség, hogy a helyi adottságokra építő gazdasági szervezetek elsősorban a helyi igényeket szolgálják ki, az Ipoly mindkét oldalán, így potenciális gazdaságszervező erő rejlik abban, ha a közlekedési lehetőségek is adottá válnak, a helyben való szállítási költségek csökkennek (két település között, ami egymástól néhány száz méterre van, nem több tíz km-es kerülővel érhető el közúton. Míg a virtuális térben működő szolgáltatások számára ez nem probléma, a fizikai szolgáltatások, termékek, áruk esetében nem megoldható, és valós problémát jelent a községek között hiányzó közlekedési kapcsolat. Nógrád vármegye településhálózatát vizsgálva kitűnik, hogy számos zsáktelepülés van, azaz egyetlen aszfaltozott út vezet a településre, ezért sok, egymástól nem messze található település között látszólag nincs közvetlen kapcsolat. Ez valójában nincs így, mindösszesen a két település közötti lakosság a településeket összekötő földutakat

használja. Mivel ezek kijárt utak, az év nagy részében akadálytalanul járhatók; szilárd burkolattal való ellátásuk olyan összegekbe és lobbierőbe kerülne, ami miatt ettől eltekintenek. Ezzel szolgálják többek között a fenntartható fejlődés céljait is; viszont erősíti azt, hogy a szomszédos települések között igenis valós igény a közlekedési kapcsolatok fenntartása.

Az Ipoly völgyében a folyó áthidalását valóban akadályozó tényező, hogy nem csak egy folyón való átközlekedés a probléma, hanem a nemzetközi jog szabályai alá eső egyezmények hiánya: minden határátkelési pont esetében, függetlenül, hogy az milyen, ha az akadálytalan áthaladást lehetővé teszi, csak a kétoldalú megállapodás birtokában építhető meg a híd. Ezért is különleges kérdéskör az Ipoly térsége, mert egy szárazföldi határátkelési lehetőségénél akkor is, ha hiányzik a kétoldalú megállapodás, de megvan a közlekedés lehetősége, akkor azon a lehetőségen akadálytalanul bonyolódhat a forgalom. A szárazföldi közúti kapcsolat fejlesztése azonban a már előbb írtakhoz hasonlóan – pl. földút szilárd burkolattal való ellátása – kétoldalú megállapodás meglétéhez kötött.) Feltételezhető, hogy a több évszázados történelmi fejlődés, amely során a térség egységként fejlődött mind társadalmi, gazdasági és kereskedelmi értelemben, az elmúlt néhány évtized változásai nem tudtak olyan gyökeres változást produkálni, ami az Ipoly két partjának gazdasági arculatát teljesen más irányba terelte volna, egymástól távolodóvá váltak volna. Feltételezhető és részben kimutatható, hogy igenis megvannak még azok a kötődések, amelyek a két térség egymásrautaltságát erősítik, és amelyek újra-megteremtése hozzájárul a helyi lakosság életkörülményeinek javulásához.

A térség sajátosságai közé tartozik, hogy a tágabb földrajzi területen sem alakult ki nagyobb lélekszámú, gazdaságilag meghatározó központi város, amely térségformáló erővel bírna, jellemzőek a kis- és aprófalvak, a városok lélekszáma nem haladja meg a 15 ezer főt.

A kutatás eredményei között kiemelkedő szerepe van a primer kutatás során megismert adatoknak.

Az etnográfia módszerével lefolytatott megfigyelés során sikerült olyan lakosokkal beszélgetni, akik emlékeznek arra, amikor az Ipoly nem jelentett határt. Emlékeik alapján ismertetni tudták a térség „eredeti” vagy „természetes” kapcsolatait, működését. A legidősebb lakos is csak a II. világháborút megelőző időről tudott mesélni, koránál fogva, azonban ezekben az időkben még élénken éltek a kapcsolatok, a folyó valóban közösségi életteret, találkozási lehetőséget nyújtott, nem elválasztó határt. Az interjúk során derült ki az is, hogy a határ északi oldalán lakók számára, akik nem vezetnek, az elszigeteltség érzetét kelti, hogy nem tudnak a határon átmenni a közlekedési közszolgáltatás hiányában. A térségben élőként a mindennapok tapasztalatai során rajzolódott ki, hogy a munkaerő-áramlásban az észak-déli irány az uralkodó, amely inkább a nyelvhasználatnak köszönhető, a szolgáltatások igénybevétele esetén viszont inkább a Délről Északra irányuló mozgások jellemzők, így különösen a fogászati ellátás, optikai eszközök – szemüveg, kontaktlencse és kiegészítők – igénybevételére. A vásárlási szokások vegyesek, a határon nincs jellemző irány.

A helyben lakók rávilágítottak arra is, hogy a hidegháború időszaka alatt hogyan valósították meg a rokonok a kapcsolattartást, és a csempészetet. A témában a helyi lakosság elmondásai, valamint Csáky Pál, egykori szlovák miniszterhelyettessel megvalósul interjú alapján jelentek meg a következtetések.

Elsősorban az interjúk mutattak rá, hogy a minisztériumok és háttérintézményeik döntéseik előkészítésére a Taylor – Coffey (2008) által meghatározott, az adatokra épülő és adatokat termelő tudományos környezetben a társadalmi világot az adatállomány alapján írják le (Taylor – Coffey 2008). A vizsgált határtérségben hiányoznak a közszolgáltatások, így a határon átnyúló határmenti,

illetve nemzetközi regionális forgalom adatainak elemzése nem hoz eredményt, ezért úgy tűnik, mintha nem lenne rá igény. (Jelenleg a határon átnyúló utazások száma 0 db, tehát senki nem veszi igénybe. Viszont szolgáltatás sincs, amit igénybe lehet venni.) A határon átnyúló határmenti és regionális közlekedés indokoltságát így az etnográfiai vizsgálatot kiegészítő, más kvalitatív és kvantitatív kutatási módszerekkel lehet bemutatni, és ismert szimulációk alapján leírni és ábrázolni.

A megvalósult 14 mélyinterjú során megállapítást nyert, hogy a közúthálózat zsúfoltságát indokolt csökkenteni, amelynek egyik eszköze lehet a közlekedési közszolgáltatások újragondolása. A határon átnyúló közszolgáltatás fejlesztése hozzájárul a két, párhuzamos szolgáltatással létező terület összekötéséhez. Ez lehetőséget biztosít az élénkebb társadalmi kapcsolatok megteremtésére, amely hozzájárul a gazdasági mutatók javulásához. Megállapítást nyert, hogy a térségből hiányzik egy önálló, a térség problémáit enyhíteni képes felsőoktatási intézmény. Ez elősegítené a jól képzett munkaerő helyben tartását.

A közlekedési depresszió mérséklése érdekében a közszolgáltatások mennyiségének fejlesztése mellett a szolgáltatási színvonal emelése hozzájárul az utazóközönség számának növeléséhez. Erre jógyakorlatként hangzott el az esztergomi vonal elmúlt évtizedekben, a gyöngyösi és egri vonal közelmúltbeli megvalósult rendezése érezhetően népszerűbbé tette a vonatot. Tapasztalati tény, hogy a menetidő csökkenése, a gyakoribb járatszám, az ütemes menetrend bevezetése és a modernebb vonatok vonzóan hatottak az utazóközönség számára. Mindezt inverz tesztkérdéssel is igazolni lehet: arra a felvetésre, hogy milyen hatása lehet annak, ha egy magasabb színvonalú, nagyobb utasszámmal jellemezhető vonalon alacsonyabb szolgáltatási színvonalat biztosít az üzemeltető, az a válasz született a megkérdezettektől, hogy „katasztrofális” eredménye lehet, illetve elképzelhetetlennek tartották.

Megállapítást nyert, hogy a közlekedésben a vezető szerep nem mindenki számára megfelelő, részben életkori sajátosságok miatt, de lehet egészségügyi akadálya vagy egyéb. Ezen csoport utasként tud közlekedni. Az interjúk rávilágítottak arra is, hogy a vasút és az autóbusz nem egymást helyettesítő lehetőség sokak számára.

A határon átnyúló, szervezett munkaerő mobilitás mérése nyílt lehetőség a Nógrád Vármegyei Kormányhivatal segítségével a Nógrád vármegyében található három - Somoskőújfalu, Balassagyarmat és Parassapuszta (Hont) - legforgalmasabb határátkelőhelyen, hétköznapi reggel 5-8 és 12-15 óra között a határátkelőhelyen végzett közúti ellenőrzés során keresztmetszeti utasszámlálással, amelynek eredményeit a 4. táblázat szemlélteti.

4. táblázat Keresztmetszeti utasszámlálás adatai primer kutatás keretében

Helyszín	Időpont	Útvonal	Utasszám
Somoskőújfalu	2024. 07. 30. 5-8 óra		0
Somoskőújfalu	2024.07.31 12-15 óra		0
Balassagyarmat	2024. 08. 01. 5-8 óra	Rimavská Sobota (Rimaszombat) - Nagy	7
		Sahy (Ipolyság) - Szügy	16
		Jesenske (Feled) - Nagyoroszi	8
		Vrbovka - Nagyoroszi	6
		Blhovce (Balogfala) - Nagyoroszi	5
		Rimavská Sobota (Rimaszombat) - Nagy	4
		Rimavská Sobota (Rimaszombat) - Nagy	4
		Čebovce (Csáb) - Nagyoroszi	6
		Rimavská Sobota (Rimaszombat) - Nagy	6
Balassagyarmat	2024. 08. 12. 12-15 óra	Balassagyarmat - Ipolytölgyes	20
		Ipolyság - Szügy	20
Parassapuszta	2024.08.07. 12-15 óra		
		Plášťovce (Palást) - Vác	30
		Alsópetény - Ipolytölgyes	20
		Vinica - Nagyoroszi	40 (összesen kb 70 fő)
		Štúrovo- Nagyoroszi	15
Parassapuszta	5-8 óra	elmaradt	0
Összes utas száma a vizsgált időszakban és helyeken:			237

Forrás: saját szerkesztés

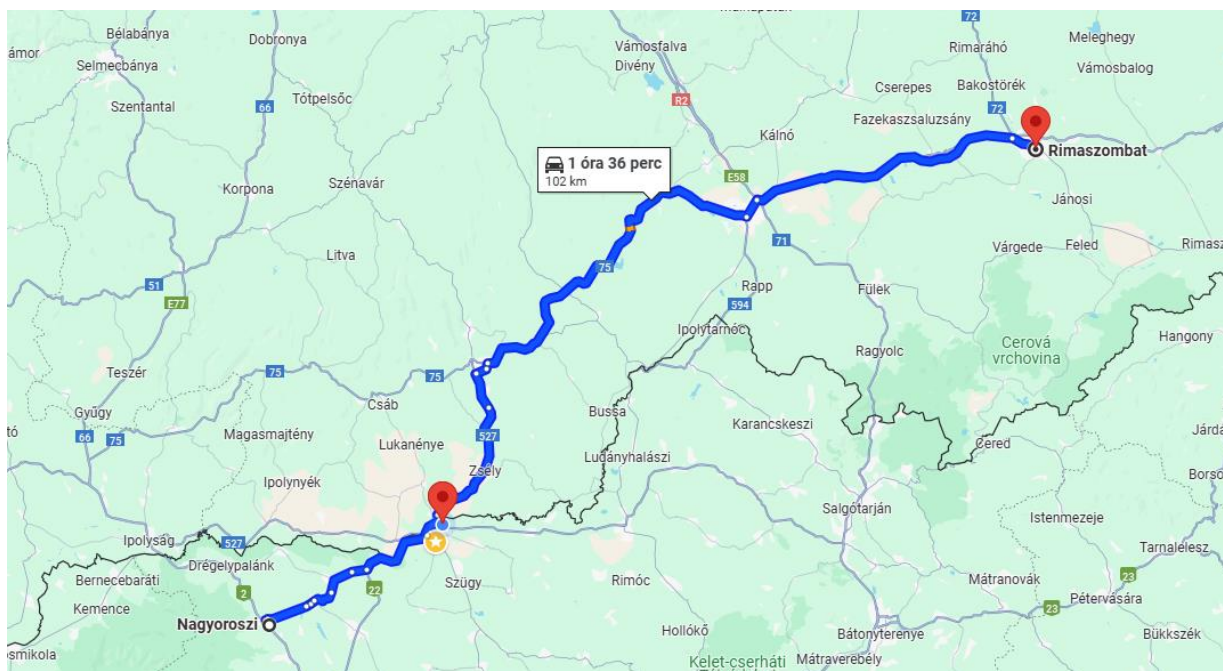
A nyári időszakban leállások illetve jelenleg leépítések következtében egy csökkentett utasszám jellemző. A megkérdezett gépjárművezetők elmondásai alapján további leépítések várhatók több üzemben, amely érinti a határon át ingázókat is.

Az ingázással érintett, a táblázatban feltüntetett 237 foglalkoztatott Szlovákia irányából ingázik Balassagyarmatra, 1, 2 vagy 3 műszakos munkarendben. A számlálással érintett utasok életkora szemrevételezés alapján magasabb volt, amelynek oka lehet az, hogy a magasabb életkorú lakosság körében a nyelvi akadályok miatt anyanyelvi környezetben keresnek állást akkor is, ha esetleg Szlovákiában magasabb bért kapnának.

Somoskőújfalu határátkelőhely esetében a határon átnyúló szervezett munkásszállítás a vizsgált időszakban nem mutatkozott. Sajátos jelenséggént tapasztalható volt a közforgalmú közlekedés összekötésének hiányából adódóan, hogy a szlovákia felől érkező lakosok a határig tudtak utazni, onnan gyalog érték el a határ túloldalán lévő közszolgáltatást.

Balassagyarmat határátkelőhely esetében élénkebb utasszállítás mutatkozott, a reggeli időszakban összesen 62 fő szállítására van adat, délután 40 fő. Jellemző útvonalak: Rimaszombat – Nagyoroszi, Ipolyság- Szügy és Balassagyarmat – Ipolytölgyes. Utóbbi esetén a két végállomás Magyarországon van, de a szállítás során csak Szlovákiában van felszálló utas.

Feltűnő, hogy Rimaszombat és Nagyoroszi között jelentős utasszállítás történik, noha a két állomás között közúton 102 km távolságot kell megtenni 1 óra 36 perc becsült menetidővel a 17. ábrán bemutatott optimális közlekedési adottságok esetén.



17. ábra Rimaszombat és Nagyoroszi között ingázók számára az optimális útvonal 102 km és 1 óra 36 perc menetidő

Forrás: googlemaps.hu

Parassapuszta határátkelőhelyen egy alkalommal valósult meg a számlálás. Főbb irányok Palást – Vác, Vinica illetve Stúrovo – nagyoroszi, valamint Alsópetény – Nagyoroszi. Utóbbi útvonalon szintén csak szlovák lakosok szállnak fel a határon túl. Összesen 105 fő szállítása történt meg a számlálás alkalmával.

A teljes vizsgált időszakban összesen 237 fő, szervezett keretek között megvalósuló foglalkoztatási célú szállítása történt meg úgy, hogy a dolgozó lakóhelye és a munkahelye között határt kell átlépni. A vizsgálat során szervezett utasszállítás Magyarország irányából Szlovákia felé nem mutatkozott.

5.1. A vizsgált térség térszerkezeti változásai

A közvetlen az Ipoly partján található városok hirtelen váltak, szinte egyik pillanatról a másikra határvárossá. A történelem során határt, azaz elválasztó vonalat nem jelölt ki a folyó, egy igen rövid szaksztól eltekintve Ipolybalog környezetében, ahol Nógrád és Hont vármegye közötti közigazgatási határ volt. Ez a lakosság életét annyira befolyásolta, mint naőjaink közigazgatási határai. Az 1921. és 1947. évek közötti időszakban az Ipoly időnként államhatárt is jelentett, de ez nem volt folyamatos. A közlekedési infrastruktúra a második világháborúig jelentős károkat nem szenvedett, így a forgalom a mindekori jogi lehetőségeknek megfelelően valósult meg. A tulajdoni viszonyokban viszont sajátos helyzet következett be ebben az időszakban, az ún. kettősbirtokosság alakult ki.

A kettősbirtokosság olyan rendszer, amelyben az elcsatolt területeken maradt mezőgazdasági területeken megmaradt a határ túloldalán lakók tulajdonjoga – azaz a tulajdonost és tulajdonát képező földterületet egy államhatár választotta el. A földjét továbbra is tudta művelni a tulajdonos, mivel a határon – külön útlevéll – minden nap átjárhatott a föld művelésének céljából, valamint a saját földjének termését vámmentesen vihette haza. Mindez azzal járt, hogy a kettősbirtokosság

– 1950-ben való – hirtelen megszüntetésével számos család maradt a megélhetést biztosító földje nélkül. Súlyosbította a helyzetet, hogy a kettősbirtokosságot éppen az aratási időszak megkezdése előtt szüntették meg: a termény begyűjtetlen maradt, a volt tulajdonosok pedig hasznuk nélkül maradtak. A kettősbirtokosság intézménye biztosította azt is, hogy a határon a híd álljon, a mindennapi közlekedés zavartalanul megmaradjon, ilyen módon minden falunál legalább egy, valamilyen áthidaló építményen tudtak száraz lábbal közlekedni. Amint viszont megszűnt a kettősbirtokosság, a határ lezárása érdekében a hidakat elbontották, az átjárhatóságot jogilag és fizikailag megszüntették.

A kettősbirtokosság megszüntetését követően a határon túlra szakadt birtokok tulajdoni viszonyai nem teljes körűen rendezettek, illetve a vizsgált térségben a kettősbirtokossággal kapcsolatosan igen kevés irodalom állt rendelkezésre. Bizonyos, hogy a kettősbirtokosság a határ mindkét oldalán jellemző volt, és nem csak Magyarországról Szlovákiába mentek a gazdák, hanem fordítva is. Ez is okozza, hogy számos olyan külterületi ingatlan található a térségben, amely tulajdoni viszonyai rendezetlenek.

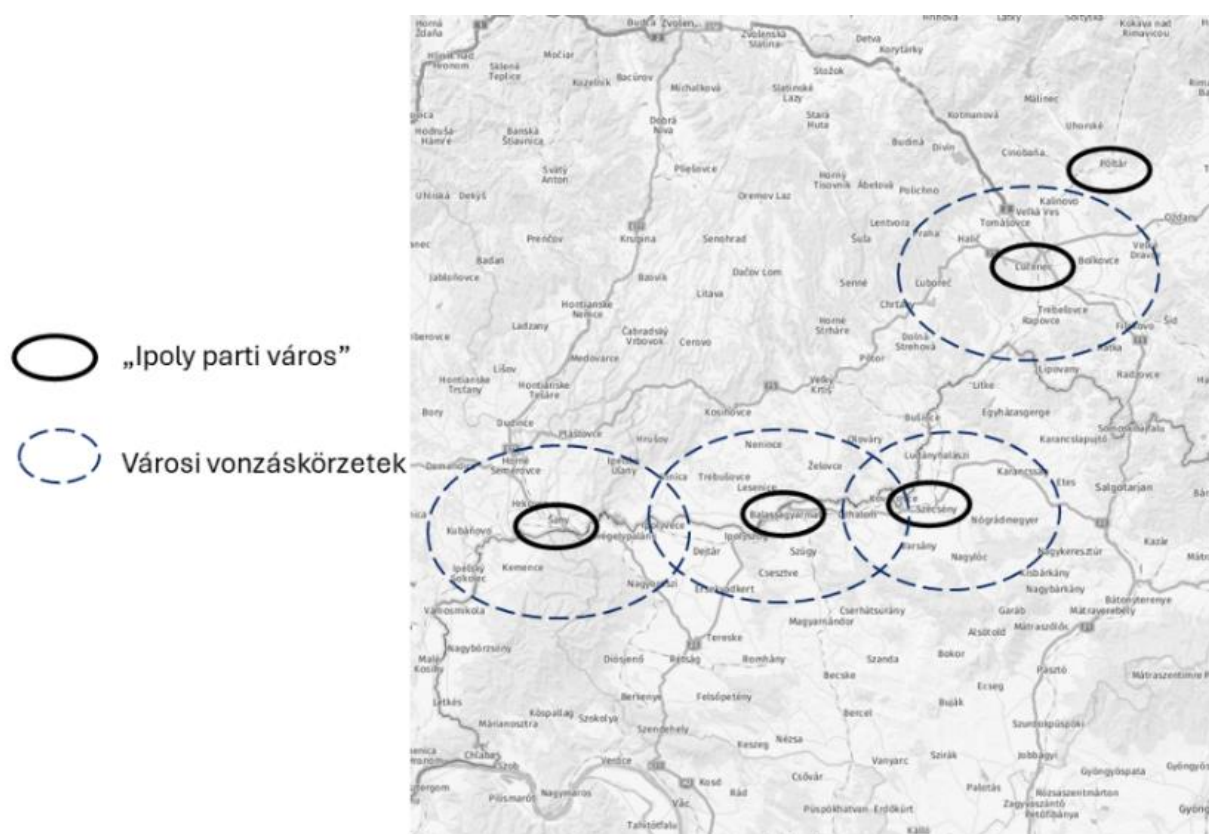
A történelmi adatok szerint a határon túli birtokok nem először okoztak problémát a térségben. A községnek mely törvényhatóság pénztáraiba fizetéséről és különösen a balassa-gyarmathi Illésen szőlőt bíró nem-nemes lakosokról szóló 1840. évi XXXVIII. törvénycikk egy közigazgatási jellegű problémára ad választ: Mivel a törvénycikk szövege igen rövid, a teljes szöveget idézhetők:

„A törvényhatósági hasonló kérdések eltávoztatására határoztatik: hogy a község mindenkor azon törvényhatóság pénztárába fizetessék, melly törvényhatóság kebelében az adózás alá tartozó tárgy helyeztetve vagyon, ennél fogva különösen is rendeltetik:

1. § Hogy Nógrád vármegyebeli balassagyarmathi azon nem-nemes lakosok, kik Honth vármegyebeli Illési pusztá határában szőlőket bírnak, ezen szőlőktől Honth vármegye pénztárába adózzanak.”

Fentiek alapján látszik, hogy a városi vonzáskörzetek a térségben is egymást fedték attól függően, hogy milyen szolgáltatásokat vizsgáltak, így szinte ahány szolgáltatás, annyi vonzáskörzet létezik.

A városkörnyéki körzetek eredeti, a modellezés szempontjából az értelmezést segítő hipotetikus területét a 18. számú ábra mutatja.

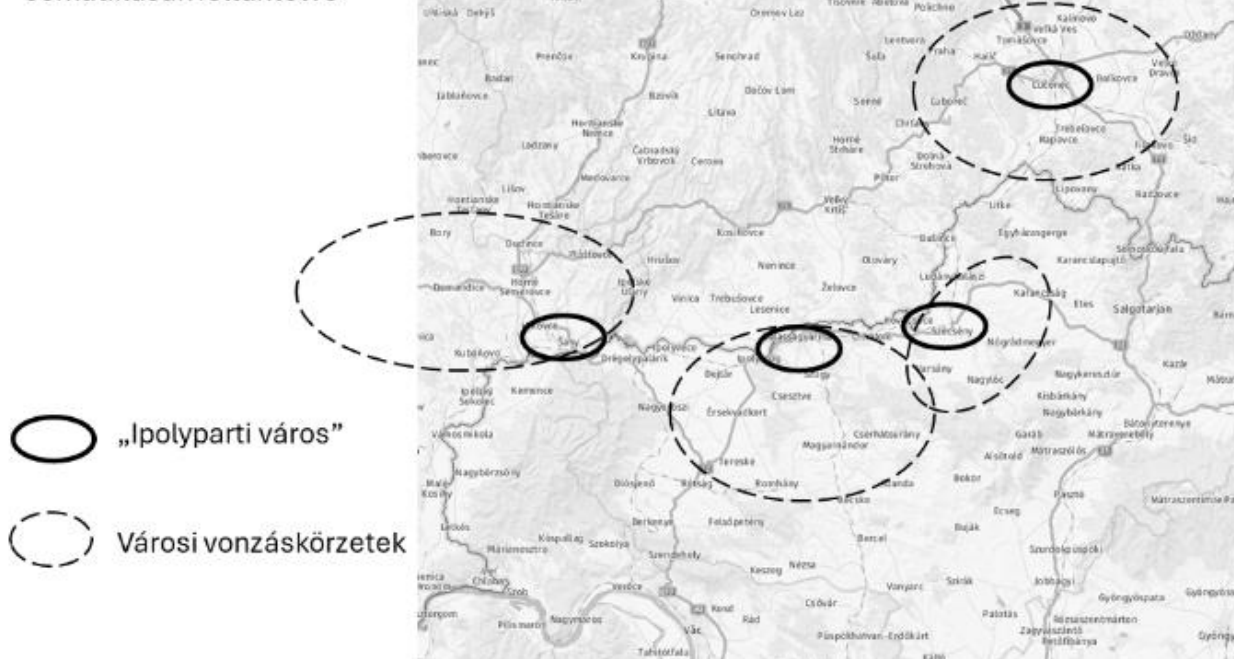


18. ábra Ipoly parti városok és eredeti vonzáskörzeteik

Forrás: Saját szerkesztés

A városokat a kereskedelmi útvonalak összekötötték, azokon nem csak a távoli piacok áruit szállították, hanem az ipoly-völgyi települések forgalmát is biztosították. A határok kialakítása azonban nemcsak a helyi utakat, hanem ezeket a történelmi útvonalakat sem kímélték, és hozzájárultak a városok közötti kapcsolatok felszakadásához, a vonzáskörzetek deformálódásához. A 19. számú ábrán látható, hogy a határok a 18. számú ábrához képest a városi vonzáskörzeteket hogyan módosították.

Ipoly parti városok
Módosult vonzáskörzetei
sematikusán feltüntetve

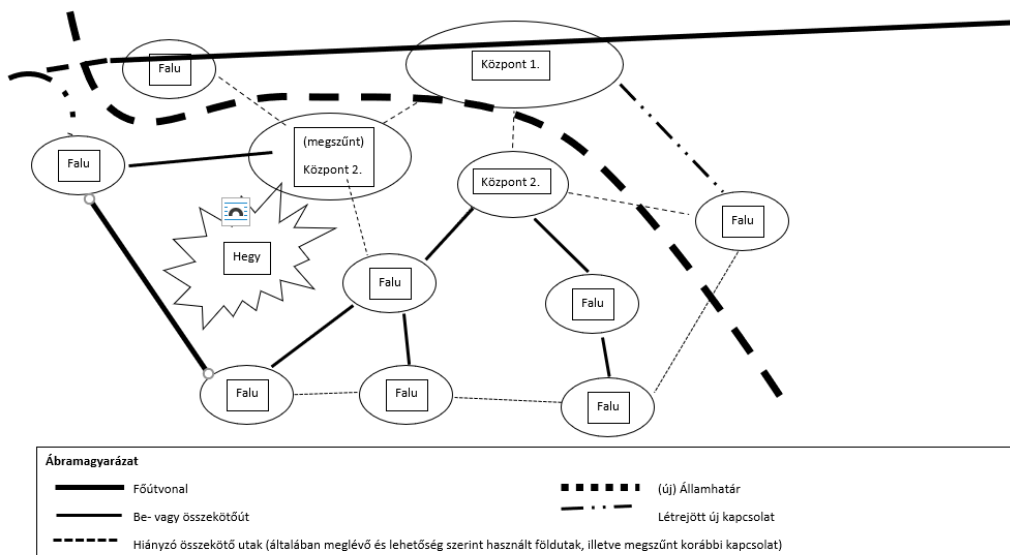


19. ábra Az Ipoly parti városok módosult, hipotetikus vonzáskörzetei

Forrás: Saját szerkesztés

A településhálózati kapcsolatok és a közös feladatellátási lehetőségek vizsgálata már az „új” államhatárok közötti településekre vonatkozott. Az elcsatolt, szomszédos területek fejlődése többnyire a hasonló, szocialista típusú állami fejlesztések alapján zajlott, azonban a magyar lakta települések számára ez hátrányos helyzetet eredményezett. Különösen a határtérségek, és azon belül is a dombvidéki, elaprózott településekkel jellemezhető területek kerültek rossz pozícióba. A határok politikai átjárhatósága dinamikusan változott, amit a természeti adottságok támogathattak vagy akadályozhattak, de a háborús pusztítások a műszaki infrastruktúrában hosszú távon hozzájárultak a határ két oldala közötti távolodáshoz. (Feketéné 2022).

Az I. világháború pusztításai után a helyi lakosok gyorsan nekiláttak a legszükségesebb közlekedési infrastruktúra helyreállításának, különös tekintettel a települések közötti felrobbantott hidak újjáépítésére. A szárazföldi átkelőhelyek esetében a pusztítások nem okoztak olyan mértékű elszigeteltséget, mint manapság, mivel az utak gyorsan járhatóvá tehetőek voltak, így a települések közötti kapcsolat viszonylag hamar helyreállt. (Tóth 2007, Hajós 2001) Az Ipoly partján élők a lehetőség szerinti legkorábbi időpontokban átjárhatóvá tették a folyót, és ez a második világháborút követően is így volt. Az 1947. évi XVIII. törvénnyel vált hatályossá a „Párisban 1947. évi február hó 10. napján kelt békeszerződés becikkelyezése”, ami véglegesítette Magyarország „új” vagy mai határait. A kettősbirtokosság megszűnésével a folyó átjárhatóságát – a hidakat – fizikailag is megszüntették, így teljesen átformálódott a határmenti térség közlekedési hálózata, amelyet a 20. számú sematikus ábrán látható.



20. ÁBRA TELEPÜLÉSEK KÖZÖTTI KÖZÚTI KAPCSOLATOK ÁTALAKULÁSÁNAK SEMATIKUS ÁBRÁZOLÁSA

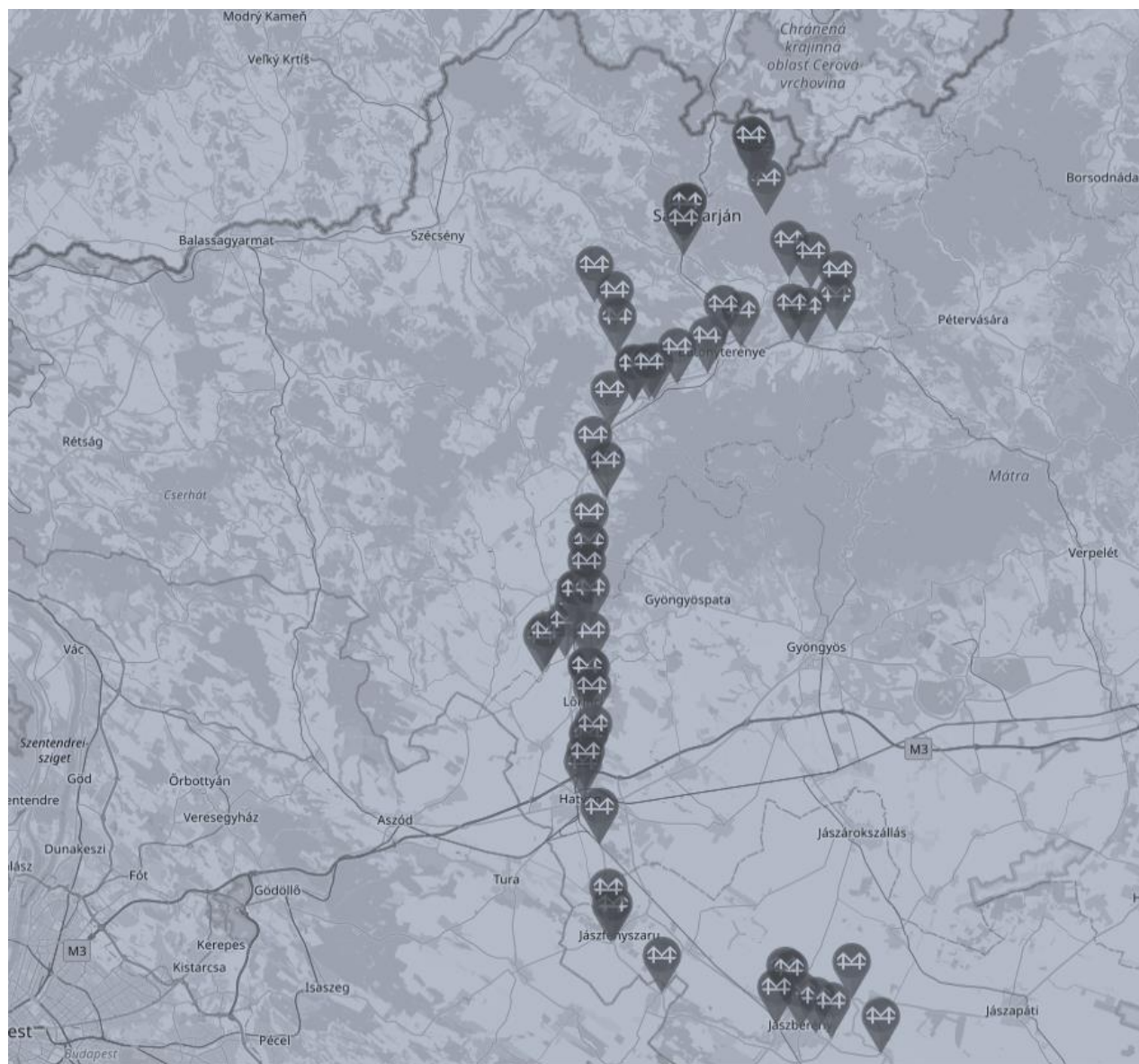
Forrás: saját szerkesztés

Működő rendszerek szakadtak szét, a határ elválasztotta egymástól a központokat és vonzáskörzeteiket, ami új, kényszerű kapcsolatok kialakulásához vezetett. Ezek az új kapcsolatok változó sikerrel működtek, ahogy azt korábban is bemutattuk. Az Ipoly völgyében korábban minden szomszédos település összeköttetésben állt legalább egy fahíddal. Ezek a hidak nemcsak az áruk cseréjét és a helyi gazdaság fejlődését segítették elő, hanem lehetővé tették a rokoni és kulturális kapcsolatok fenntartását is. Azonban a határ létrejötte több határmenti települést zsák- vagy zsákjellegű faluvá változtatott. Bár a vasúti infrastruktúra kiépült, az új helyzetben nem tudta betölteni korábbi szerepét, és a vidéki térségben a vasúti személyszállítás kevésbé versenyképes a jelenlegi szolgáltatásaival.

A közlekedési hálózatok, beleértve a közúthálózatot is, hosszú ideig állandónak tekinthetők. Ennek köszönhetően a modern technológia – különösen a digitális térképek elérhetősége és egymásra helyezhetősége – lehetővé teszi, hogy nyomon kövessük a határok által elválasztott területek infrastruktúrájának szükségszerű átalakulását.

Konkrét példák a határ mentén Ipolyság és vonzáskörzetéhez kapcsolódó Kemence, Bernecebaráti, Hont és Drégelypalánk, ahol a szárazföldi határátmenetek segítik a közlekedést, de azon közlekedési közszolgáltatás nem valósul meg, illetve az útállapot miatt személygépkocsival is nehezen járható. A Drégelypalánknál építés alatt álló híd segíteni fogja a helyi közlekedést, de a közlekedési közszolgáltatások szervezése még elmaradt.

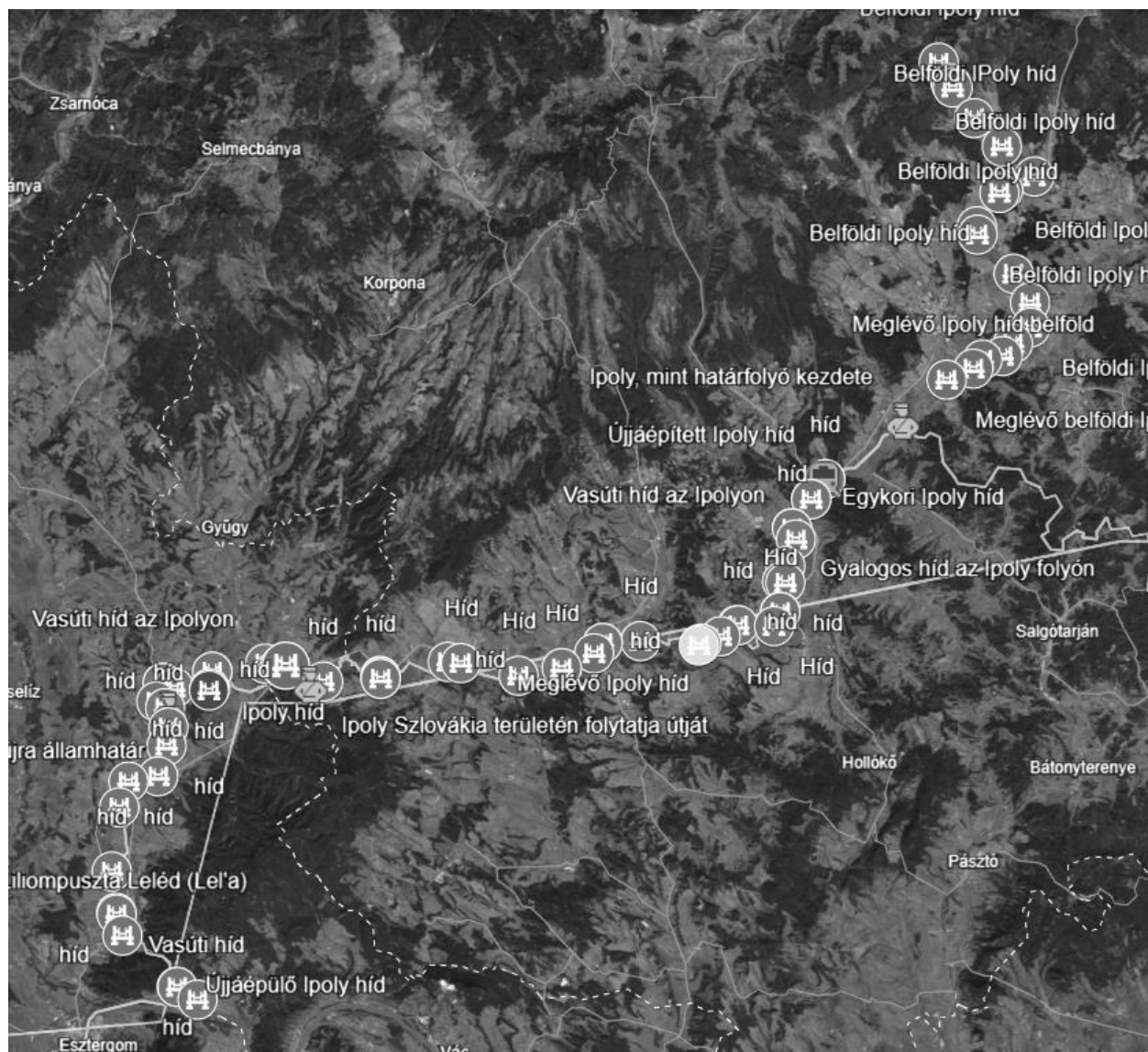
Amikor az Ipoly nem volt határ, egy, a maihoz hasonló bármilyen belföldi folyó volt. Ahol szükség volt erre, ott építettek hidat, és az átkelés kérdése nem volt probléma. Hogy milyen volt az Ipoly, mielőtt határfolyó lett volna: sok tekintetben – így vízrajzi adottságaiban is – hasonló a szintén Nógrád vármegyében található Zagyva folyóhoz, amelyen az átkelési lehetőségeket 2022. évre vonatkozóan a 21. számú ábra mutatja, ezért az összehasonlítás alapját is szolgálja.



21. ÁBRA A ZAGYVA HÍDJAI

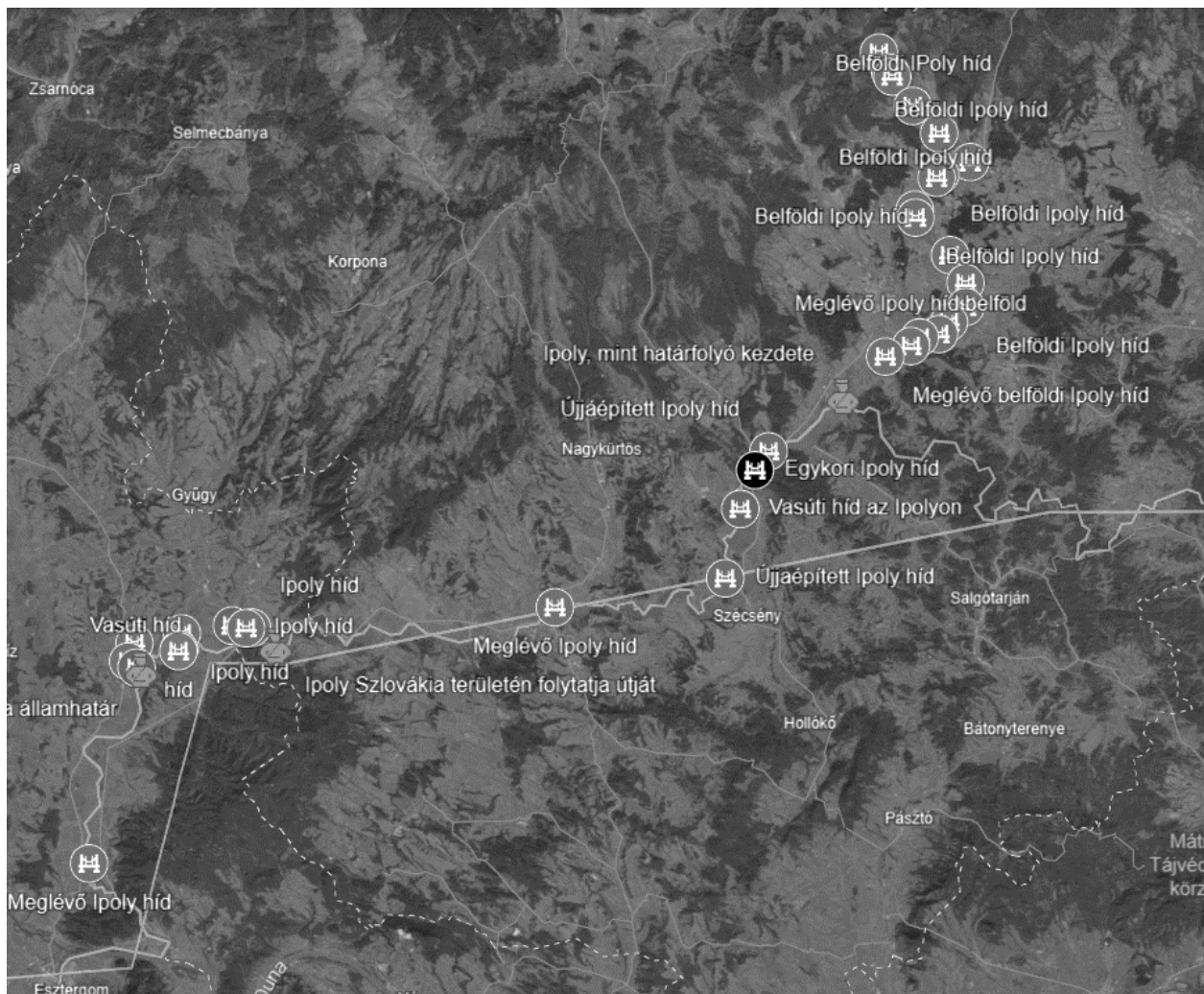
Forrás: Magyar Közút Hidadatok

Az 22. ábrán láthatók azok a pontok, ahol egykor híd állt az Ipolyon, a 23. ábrán a határfolyón 2023. évben rendelkezésre álló állandó átkelési lehetőségek. A teljes folyószakasz hídjainak feltüntetésével igen jól kirajzolódik, hogy hol belföldi, és hol határfolyó a vízfolyás.



**22. 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



23. 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 HÍDSŰRŰSÉG LÁTSZIK.

Forrás: googlemaps adatok alapján saját szerkesztés

Az átkelési, ezzel a közlekedési lehetőségek hiánya a térség működését akadályozza. A városok vonzáskörzetei a közlekedési lehetőségek hiánya miatt 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.

5.2. A közlekedési helyzetet leíró eredmények

A fenntartható közlekedés alacsony kibocsátással rendelkezik és biztonságos. A biztonság nem csak környezeti biztonságot jelent, hanem az utas számára a legnagyobb közlekedési biztonságot.

A két jelenség nem egymástól teljesen független, mivel az idősebb autók kibocsátási tényezői is magasabbak, jelentős a környezetterhelésük, egyben a biztonsági rendszereik sem a legkorszerűbbek. A két jelenség elkülönült kezelését az Európai Unió szabályozási környezete is tükrözi.

Az Európai Unió közlekedésből adódó károsanyag-kibocsátásnak 70%-a közúti közlekedésből adódik, ezért is nagyon fontos vizsgálni, hogy hogyan lehet csökkenteni az értéket. Két lehetőség ismert: a gépjármű-forgalmat kell csökkenteni, vagy a forgalom károsanyag kibocsátását mérsékelni. Utóbbira a leggyakrabban alkalmazott megoldási javaslat, hogy a gépjárműveket alternatív hajtású járművekkel kell helyettesíteni, azonban ezek sokak számára nem elérhetők. A vizsgált térségben a gépjárművek átlagéletkora alapján sokszor még a korszerű, új autókat sem tudják megvásárolni.

A másik lehetőség, hogy a gépjárművek számát csökkentik az intézkedések, amelyek a közúti zsúfoltságból eredő magas baleseti kockázatot is mérsékelni tudják. A hátrányos helyzetű térségben a kutatás során az európai uniós dokumentumok megismerése során merült fel a közlekedési szegénység fogalma, amelyet a területi elemzés során indokolt figyelembe venni. A közlekedési szegénység fogalmát sok szempontból lehet megközelíteni, jelen kutatás során az egyének helyzetéből adódó közlekedési szegénység és jelenségei kerültek elemzésre, valamint a közlekedéshez való hozzáférés – a közlekedési közszolgáltatások – szempontjai.

A közlekedési szegénység fogalmát a 3.2.4. fejezet tartalmazza.

5.2.1. Az egyéni közlekedés jellemzői és összehasonlítása

Az egyéni közlekedés napjainkban rohamos tempóban növekszik, azonban nem mindegy, hogy milyen autókat használnak a közlekedők az utazás során. Az idősebb korú gépjárművek környezetre gyakorolt közvetlen és közvetett hatásai számos kutatás keretében állnak, és ismertté vált, hogy a gépjárművek korával a környezeti terhelés is növekedik. A közlekedés és a közlekedők biztonságára gyakorolt kedvezőtlen hatások szintén ismertek a gépjármű korának növekedésével, az idősebb autók aktív és passzív biztonsági berendezései által nyújtott védelem elmarad a fiatalabb társaikétól. A magasabb korú gépjárművek gyártása során a kor technikai színvonalának megfelelő autók kerültek forgalomba, amely az esetlegesen bekövetkező balesetek során kevésbé védik az utasokat. A kutatás során a vármegyék gazdasági teljesítménye, az egy főre jutó jövedelem és a személygépjárművek korának megoszlása, valamint a halálos és súlyos kimenetelű balesetek között kimutatható összefüggés vizsgálata a cél. A területi megoszlásban vizsgálat tárgyát képezi, hogy a balesetet okozó gépjárművek vezetőinek életkora a vármegyei demográfiai adatokkal milyen viszonyban van. Az elemzés területi statisztikai jellegét tekintve a vizsgált baleseti mutatók körében kizárólag a 2018-2023. között bekövetkezett halálos és súlyos kimenetelű balesetekben részt vevő, a halálos, illetve súlyos sérüléssel érintett utas által használt gépjárművek gyártási évét tartalmazza.

Az idősebb autók használata során a magasabb környezeti terhelés mellett problémát jelenthet az autó hosszú használatából adódó alkatrész-kopás miatt csökkenő megbízhatóság, vagy az alkatrész-pótlás elmaradásából, műszaki karbantartás hiányából adódó problémák. Gyártási évtől függően a régebbi konstrukciókból hiányozhatnak a modern biztonsági funkciók, pl légzsákok, elektronikus stabilitásprogram (ESP) vagy kipörgésgátló (ABS). A rozsdásodásra általában 12 év garanciát adnak a gyártók, néhány kivételtől eltekintve. A balesetek bekövetkezése esetén az idősebb autók kevésbé biztonságosak részben a fenti okok miatt, részben a gépjárművek

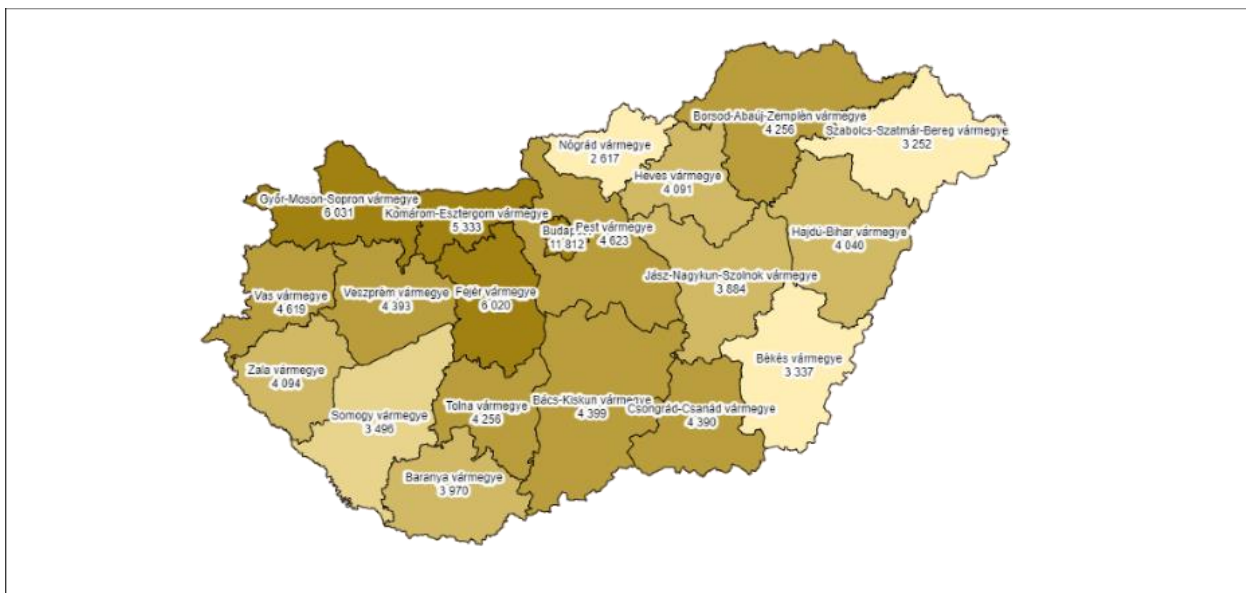
anyaghasználata, súlya miatt. Egy 18 évnél idősebb autóban ülő 71%-kal nagyobb eséllyel hal meg a 3 éves autóban ülőkhöz képest (Mihălțianu 2018), ezért fontos a gépjármű-állomány életkora.

A szakmai tevékenységet, amely a közúti közlekedési balesetek megelőzését célozza, három területre lehet osztani. Az egyik az oktatás, a második a közlekedőkre vonatkozó intézkedések és a szabályok betartatása, és a harmadik nagy csoport a mérnöki tevékenység, amelybe értendő a járműbiztonság területe is (Major 2009). Az általános balesetmegelőzés első pillére a mérnöki tevékenység, amely magában foglalja a járműtechnikát is, a járművek technológiai fejlesztését jelenti. A jármű megfelelő kialakítása hozzájárulhat a hibázó ember magatartásának korrigálásához, illetve a hiba következményeinek csökkentéséhez. Az aktív biztonság a jármű konstrukciójától függ, és a műszaki állapot függvénye, a passzív biztonság a bekövetkezett baleset kimenetelére hathat (Lévai 2019).

A régebben gyártott személygépjárművek tükrözik a mindenkori gyártási színvonalat. Évtizedekkel ezelőtt is ismert volt több, a gépjárműben utazók biztonságát növelő berendezés, amelyek egy része ma már alapfelszereltség, azonban az ezredfordulót követően is csak a luxus felszereltségű vagy luxus kategóriájú autókban jelent meg. A Közlekedésbiztonsági Kutatóközpont által készített Közlekedésbiztonsági folyamatok rövid és hosszútávú elemzésében is kiemelik a szerzők, hogy a gazdasági fellendüléssel párhuzamosan a technológia is fejlődött, a járműbiztonság javult (Pauer 2023), amely megállapítás statisztikai jellegű igazolása a jelen kutatás során az egyik cél.

A Magyarországon üzemben tartott személygépjárművek átlagéletkora 2022-ben TEIR adatok alapján 15,36 év volt, ami azt jelenti, hogy a forgalomban lévő autók átlagosan 15,36 évesek voltak, és a vizsgált időszakban – 2018-2023. között – az állomány 526 930 db autóval növekedett. A növekedés azonban nem kizárólag, új, illetve biztonságos gépjárművek üzembe állításával valósult meg, hanem jelentős számú, külföldről behozott idősebb autók hazai forgalomba helyezésével. A gépjárművek előregedésének egyik oka a használatban lévő gépjárművek egyre magasabb életkora, valamint, hogy a külföldről, importként behozott autók nagy része tíz éves kor felett kerül hazánkban forgalomba. A tíz év feletti korú gépjárművek meghibásodásai gyakoribbak, javításuk költséges lehet. A vármegyei adatok alapján, amely Budapestet elkülönítve tünteti fel, a fővárosban voltak a legfiatalabb autók, itt 12,4 év volt a személygépjárművek átlagos életkora, míg a legmagasabb Bács-Kiskun vármegyében, 16,3 évvel. Természetesen ezek olyan statisztikai számok, amelyek csak a gyártási év alapján számított gépjármű-kort mutatják, nem ismerhető meg belőle a az egyes autók gyártmánya és kategóriája. Azonos évjáratú, de eltérő gyártmányú és felszereltségű személygépjárművek biztonsági berendezései között nagyon nagy különbségek lehetnek, amelyet a fenti statisztika nem tükröz.

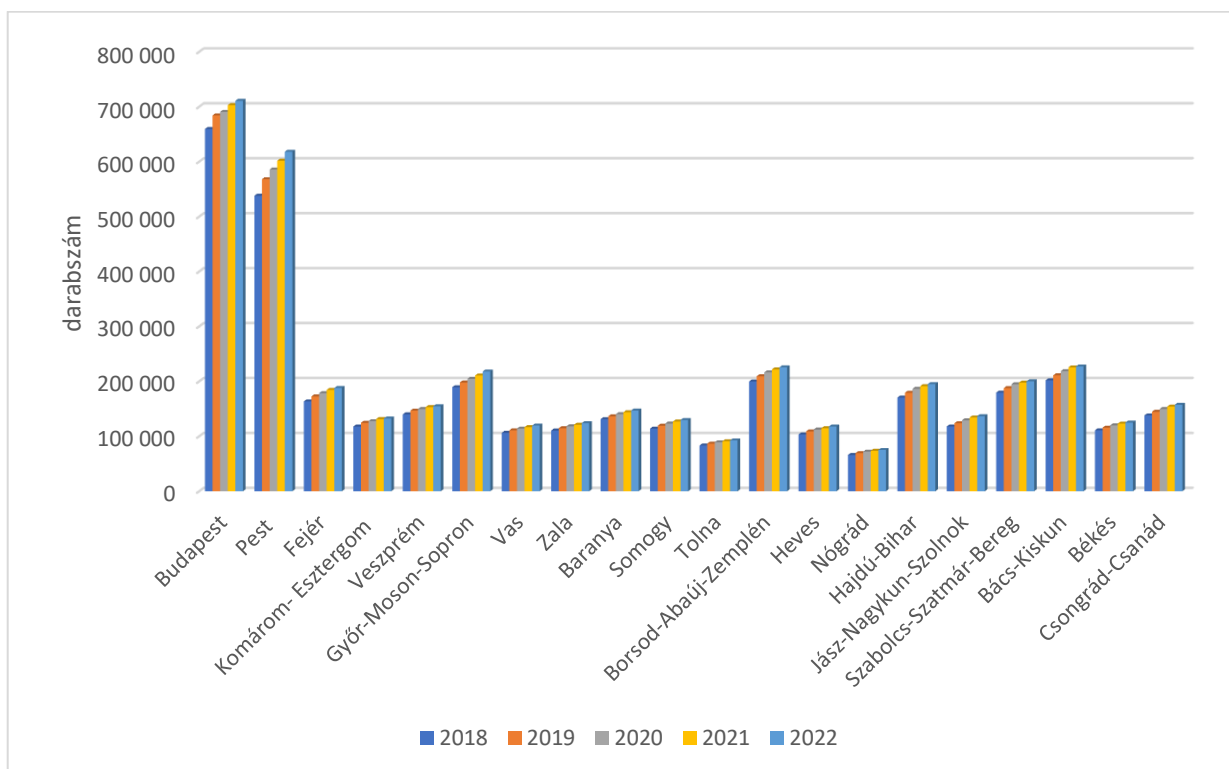
A vármegyék gazdasági teljesítménye az országon belül nagy szórást mutat, a legjobb adatokkal rendelkező Győr-Moson-Sopron vármegye 6 031 E Ft egy főre eső GDP-je 2,3-szorosa a legalacsonyabb, nógrád vármegyei értéknek (2 617 E Ft). A GDP vármegyei eloszlását a 24. ábra mutatja, amelyen jól látszik a fejlett nyugati vármegyék tömörszerűen kiemelkedő teljesítménye, és ezzel szemben a leszakadó hátrányos helyzetű déli- és keleti vármegyék teljesítménye.



24. ÁBRA BRUTTÓ HAZAI TERMÉK EGY LAKOSRA, 1000 FT, VÁRMEGYEI MEGOSZLÁS, 2021. ÉV

Forrás: TEIR

A vármegyek gépjármű állományát tekintve kivétel nélkül mindenütt a növekedés volt jellemző, amelyet a 25. ábra mutat be.



25. ÁBRA A KÖZÚTI GÉPJÁRMŰVEK SZÁMÁNAK VÁLTOZÁSA VÁRMEGYÉK SZERINT 2018-2022. KÖZÖTT

Forrás: saját szerkesztés

A vizsgált időszakban a vármegyék gépjárműállományának növekedését nominális és százalékos adatokkal az 5. táblázat mutatja. Az érintett időszak vonatkozásában a legnagyobb arányú növekedést Pest vármegye mutatta fel 120%-os gyarapodással, megközelíti az értéket Győr-Moson-Sopron, valamint Fejér vármegye gépjármű-állományának növekedése. Legkisebb arányú növekedés Tolna és Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében található. A gépjárművek darabszámának növekedése Tolna és Nógrád vármegyékben volt a legalacsonyabb, amelyből kitűnik, hogy Nógrád vármegye alacsony darabszám-növekedése egy közepes mértékű – 115%-os – aránynövekedést jelent.

5. táblázat Magyarország vármegyéinek személygépjármű-állomány változása 2018-2022. között

	Százalékos változás 2018-2022. között	Nominális változás 2018-2022. között
Budapest	108,04	53 042
Pest	120,08	108 023
Fejér	118,34	30 010
Komárom- Esztergom	114,75	17 375
Veszprém	112,34	17 284
Győr-Moson-Sopron	119,95	37 774
Vas	115,46	16 448
Zala	114,92	16 494
Baranya	113,23	17 351
Somogy	116,53	18 827
Tolna	111,28	9 395
Borsod-Abaúj-Zemplén	112,68	25 335
Heves	114,72	15 221
Nógrád	114,86	9 804
Hajdú-Bihar	115,69	26 759
Jász-Nagykun-Szolnok	116,70	19 683
Szabolcs-Szatmár-Bereg	111,70	20 998
Bács-Kiskun	115,33	30 962
Békés	113,05	14 472
Csongrád-Csanád	115,70	21 673

Forrás: KSH, 2024

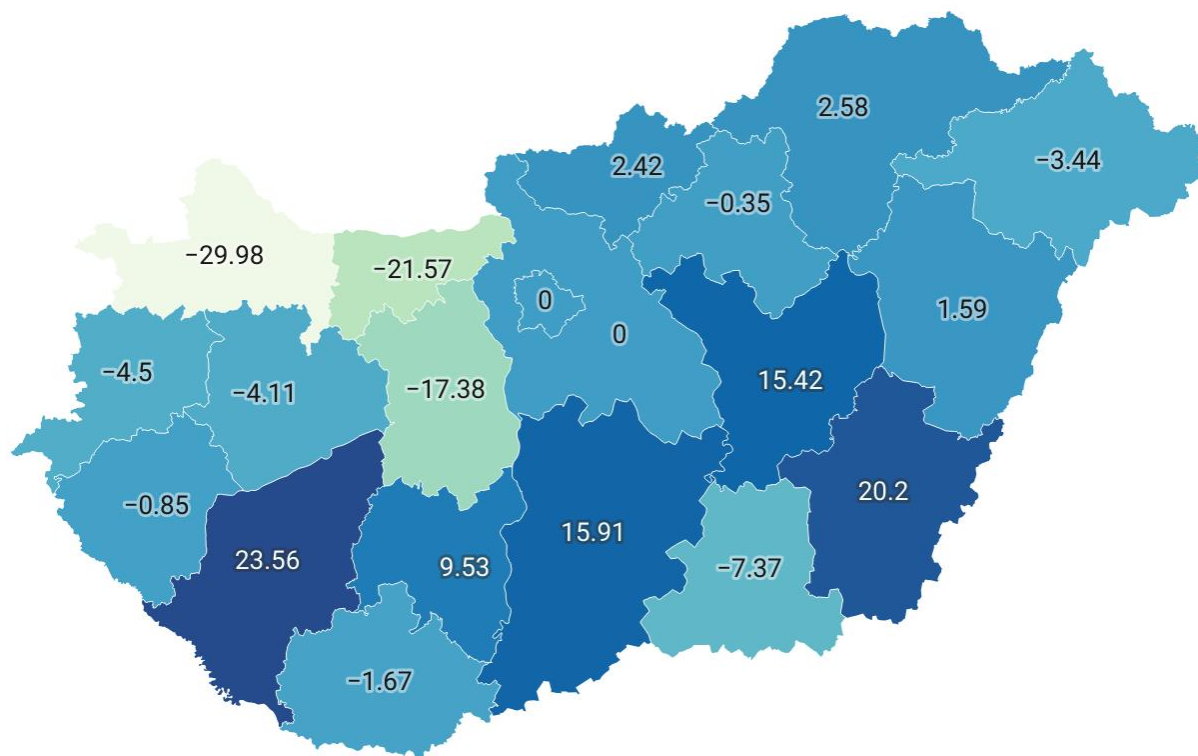
A szakirodalom felhívja a figyelmet arra, hogy a gépjárművek elterjedésével a közutak zsúfoltsága konfliktusokhoz, balesetekhez vezet. Fentiek alapján, hasonlóan a társadalomföldrajzban ismert népsűrűség fogamához, a 6. táblázat szemlélteti a személygépjármű-sűrűséget, amelyet a vármegyék területére eső személygépjárművek eloszlásával lehet kiszámolni, s amely érték országosan 30,32 db/km². A táblázat alapján a legnagyobb a személygépjármű-sűrűség – a központi régió kimagasló eredménye mellett – Komárom-Esztergom, Győr-Moson-Sopron és Fejér vármegyékben, a legkisebb személygépjármű-sűrűségű vármegye Somogy, Békés és Jász-Nagykun-Szolnok vármegyében volt.

6. táblázat Magyarország vármegyéinek „személygépjármű-sűrűsége” 2022-ben

2022	"Személygépjármű-sűrűség" db/km ²
Somogy vármegye	21,37
Békés vármegye	22,19
Jász-Nagykun-Szolnok vármegye	24,47
Tolna vármegye	25,00
Bács-Kiskun vármegye	26,90
Nógrád vármegye	29,48
Borsod-Abaúj-Zemplén vármegye	31,13
Hajdú-Bihar vármegye	31,40
Heves vármegye	32,38
Zala vármegye	32,73
Baranya vármegye	33,15
Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye	33,71
Veszprém vármegye	34,66
Vas vármegye	35,84
Csongrád-Csanád vármegye	36,89
Fejér vármegye	43,14
Győr-Moson-Sopron vármegye	51,81
Komárom-Esztergom vármegye	58,46
Pest vármegye	96,69
Budapest	1 353,48

Forrás: KSH

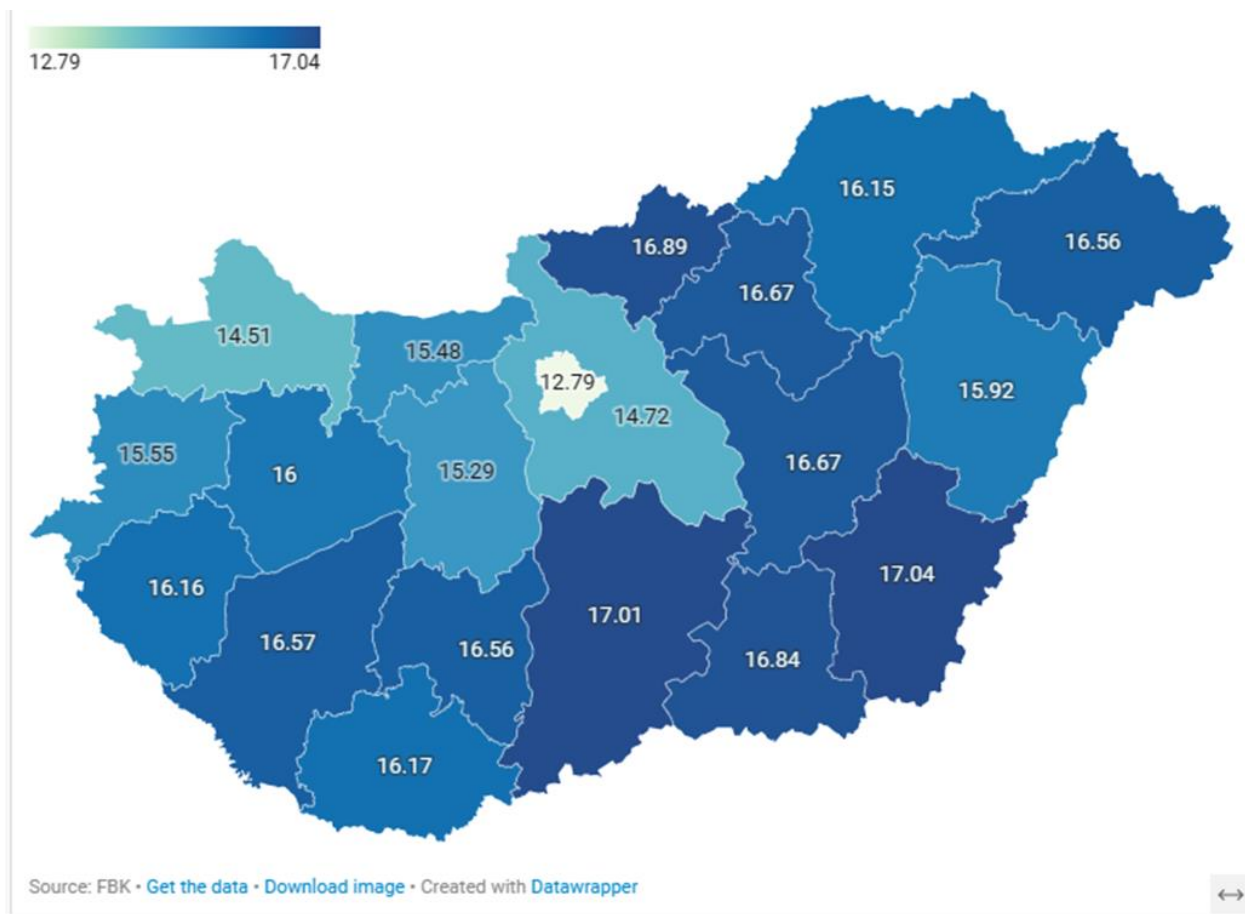
A 26. ábrán a vármegyék területi arányának és a vármegye területére eső személygépjárművek arányának különbsége látható a területi arány szerint számolva. A számítás eredménye az egyes vármegyék országos területből való arányának és az egyes vármegyék országos személygépjármű-állományból való részesedésének a különbsége. A mutatószám segítségével két arányszám különbségével a térképen jó szemléltethetők a területi eltérések. A területi részesedéshez képest a személygépjármű-állományból jelentősen nagyobb részesedéssel a negatív számmal jellemezhető vármegyék rendelkeznek, azaz az érintett vármegyékben meghaladja a személygépjármű-állomány aránya a vármegye területi arányát. Legmagasabb ezen belül Győr-Moson- Sopron, Komárom-Esztergom és Fejér vármegye mutatószáma. A területi részesedéshez képest jóval elmarad a személygépjármű-állomány részesedésből Somogy és Békés vármegye, de ehhez a kimagasló kategóriához lehet sorolni Bács-Kiskun és Jász-Nagykun- Szolnok vármegyét. A számítás nem tartalmazza Budapest és Pest vármegye adatait azok jelentősen torzító számai miatt.



26. ÁBRA A VÁRMEGYÉK TERÜLETI ARÁNYÁNAK ÉS A VÁRMEGYE TERÜLETÉRE ESŐ SZEMÉLYGÉPJÁRMŰVEK ARÁNYNAK KÜLÖNBSÉGE

Forrás: Saját szerkesztés

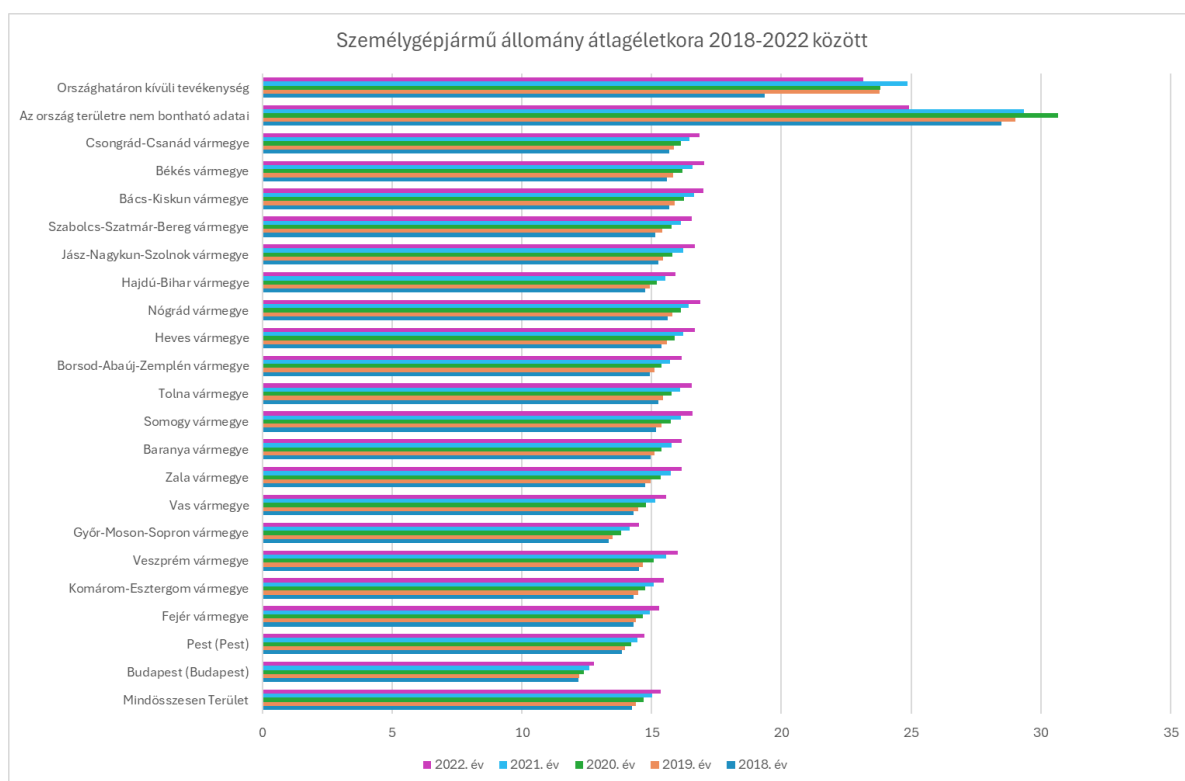
A személygépjármű állomány száma mellett a vizsgálat fontos eleme a személygépjármű-állomány átlagos életkora. A személygépjármű-állomány átlagos életkorából a használatban lévő gépjárművek átlagos műszaki járműbiztonságára lehet következtetni azzal, hogy a leginkább elterjedt járművek a korcsoportjuk átlagos felszereltségű járművei. A személygépjárművek átlagos életkora 2022. évre vonatkozóan a 27. ábrán látható. A Központi régió – Budapest és Pest vármegye – kimagaslóan jó adataihoz hasonlót Győr-Moson-Sopron vármegye mutat 14,51 évvel, 15 és 16 év közötti – azaz 2007-2008-as gyártmányú – személygépjármű-állomány Vas, Komárom-Esztergom, Fejér, és Hajdú-Bihar vármegyében van. A leginkább idős személygépjármű-állomány Bács-Kiskun és Békés vármegyében található, ahogyan az az ábrán is látszik.



**27. ÁBRA SZEMÉLYGÉPJÁRMŰVEK ÁTLAGOS ÉLETKORA 2022-BEN,
VÁRMEGYEI ELOSZLÁSBAN**

Forrás: KSH

A személygépjármű-állomány életkorának változását 2018-2022. között a 28. ábra mutatja be, amely szerint a személygépjármű-állomány minden vármegyében egyre magasabb átlagos életkorral rendelkezik. A KSH adataiban az országhatáson kívüli tevékenységre, valamint az ország területre nem bontható adatai körében tapasztalható eltérés.



28. ÁBRA MAGYARORSZÁG SZEMÉLYGÉPJÁRMŰ-ÁLLOMÁNYÁNAK ÁTLAGÉLETKOR VÁLTOZÁSA 2018-2022. KÖZÖTT VÁRMEGYEI MEGOSZTLÁSBAN

Forrás: KSH

Az egyéni közlekedés társadalmi és környezeti hatásai jelentősek, amelyeket leginkább a közlekedési közszolgáltatások tudnak mérsékelni, ha azok megfelelő színvonalon, a lakosság igényeire válaszolva jelennek meg.

További kutatást igényel a közszolgáltatásokkal kapcsolatos adatok elemzése, azonban ezekhez való hozzáférés nehézkes.

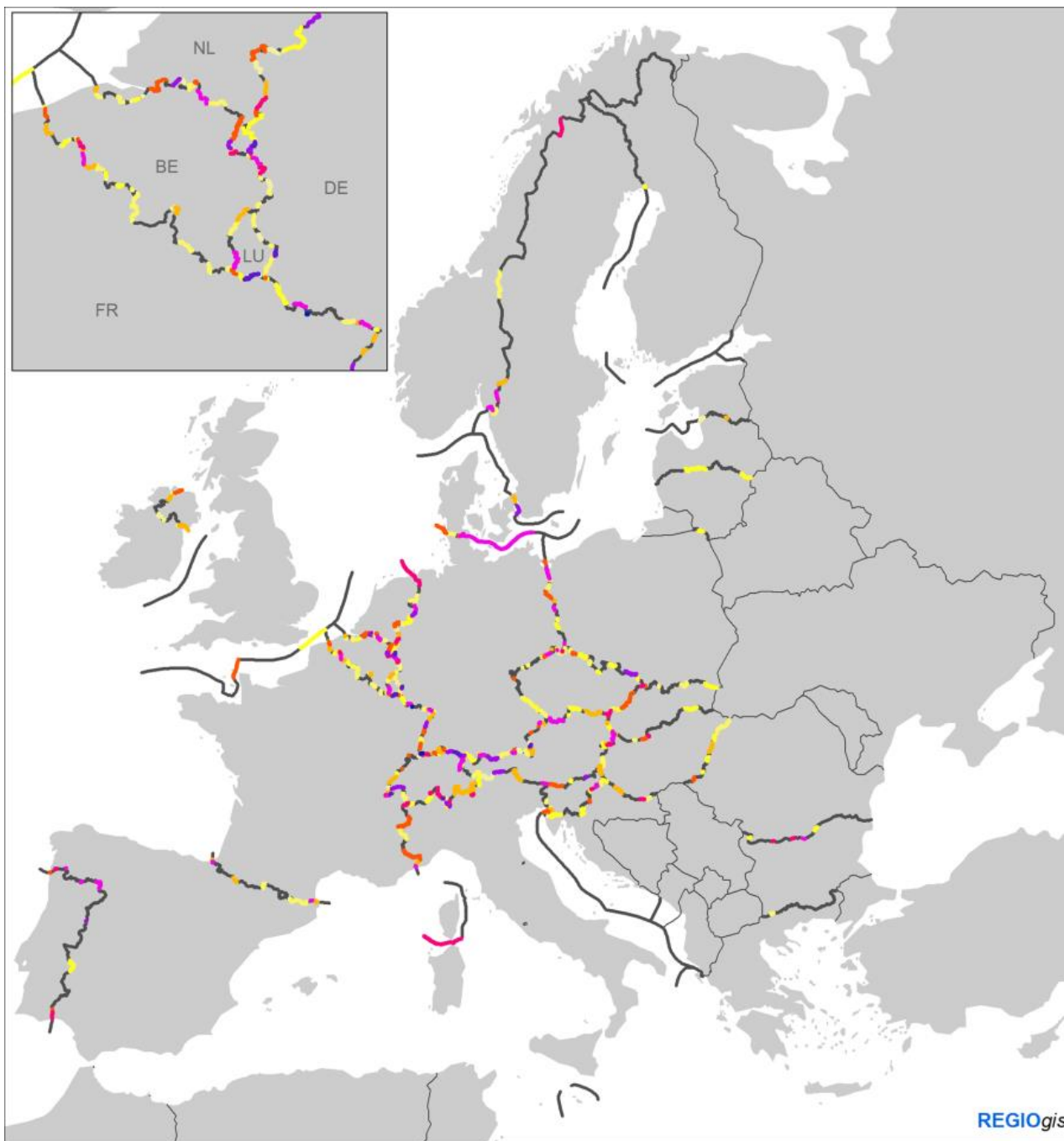
5.2.2. A közlekedési közszolgáltatások

A közlekedési közszolgáltatások a közszolgáltatásoknak egy sajátos köre. A közszolgáltatások fogalma nem definiált, azonban általában elmondható, hogy a közszolgáltatások olyan, a társadalmi fejlődéshez és a lakosság életminőségének javításához elengedhetetlen szolgáltatások, amelyek a közösség érdekeit szolgálják. az Európai Bizottság meghatározása szerint közvetlenül állami szervek vagy közvetítő közszolgáltatók által biztosítják szolgáltatások a gazdaság, a környezet, a közlekedés, az egészségügy, az oktatás, a kultúra és a társadalom számos más területének működését, amely közszolgáltatások hiánya vagy elégtelensége súlyos következményekkel járhat a polgárok életére és az egész társadalomra nézve. A közszolgáltatások fontos ismérve, hogy az állami vagy más közszolgáltatók által nyújtott szolgáltatások biztosítják az egyenlő hozzáférést és az esélyegyenlőséget minden lakos számára függetlenül a származásuktól, gazdasági vagy társadalmi helyzetüktől. A közszolgáltatások központi szerepet játszanak a társadalmi fejlődés és az együttműködés elősegítésében, és a közösség érdekeihez való hűséggel működnek.

A szlovák – magyar határszakaszon a vizsgált területen a közösségi közlekedési szolgáltatásokra való igény megfogalmazódott, itt a szolgáltatás hiánya nem esik egyben a kereslet hiányával,

azonban nincs szolgáltatás, amit igénybe lehetne venni, s amelyre Zillmer (2021) rámutat: „Ha azonban a szolgáltatásokat növelnék, ha látens keresletet állapítanak meg, a nem áteresztő határok aránya jelentősen csökkenthető lenne”.

Az Európai Bizottság (2021) által, a határok közszolgáltatásokkal való átjárhatóságát szemléltető 29. ábrán látszik, hogy a magyar -szlovák határtérségben a vizsgált területen teljesen hiányoznak a tömegközlekedési szolgáltatások.



Public transport permeability of European borders

- No permeability
- very low permeability
- low permeability
- ...
- ...
- medium permeability
- ...
- ...
- high permeability
- very high permeability
- extremely high permeability
- Borders not analysed

Note:
Permeability is defined as a function of the number of cross-border public transport services (buses, trains, trams and ferries) (numerator) and the population density and population development (denominator).
Sources: TCP International (2021)

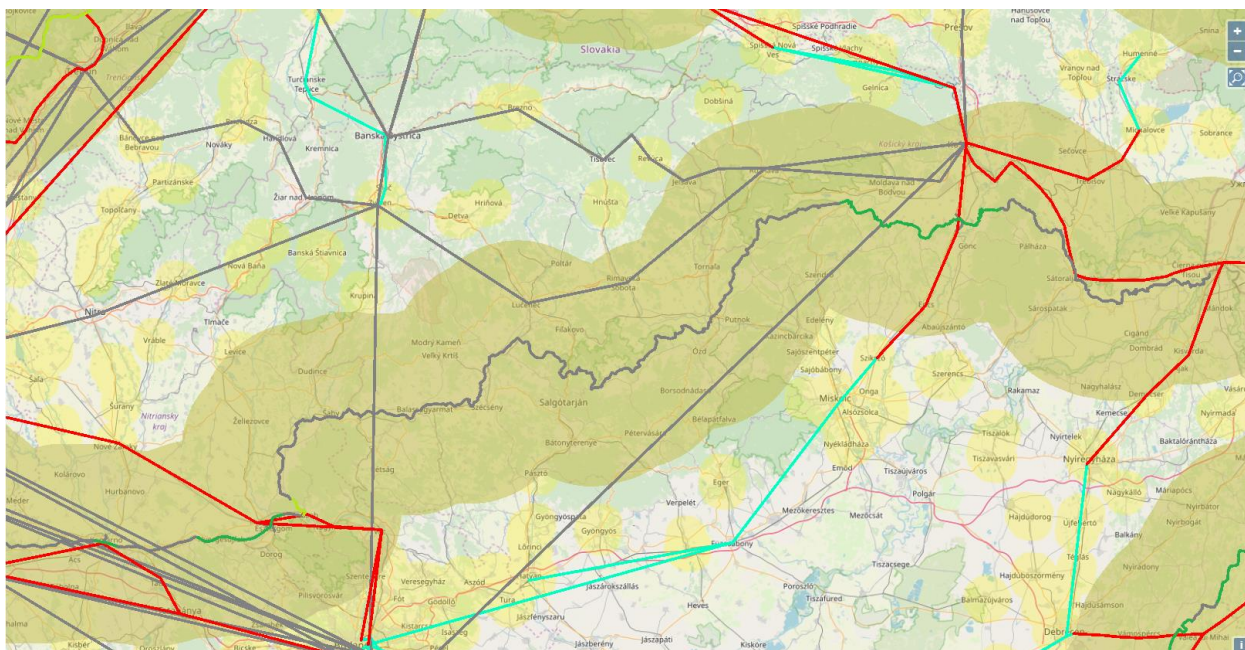
0 500 Km

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

29. ÁBRA AZ EURÓPAI UNIÓ TAGÁLLAMAINAK HATÁRON ÁTNYÚLÓ KÖZSZOLGÁLTATÁSOKKAL VALÓ ÁTJÁRHATÓSÁGA

Forrás: Európai Bizottság, 2021.

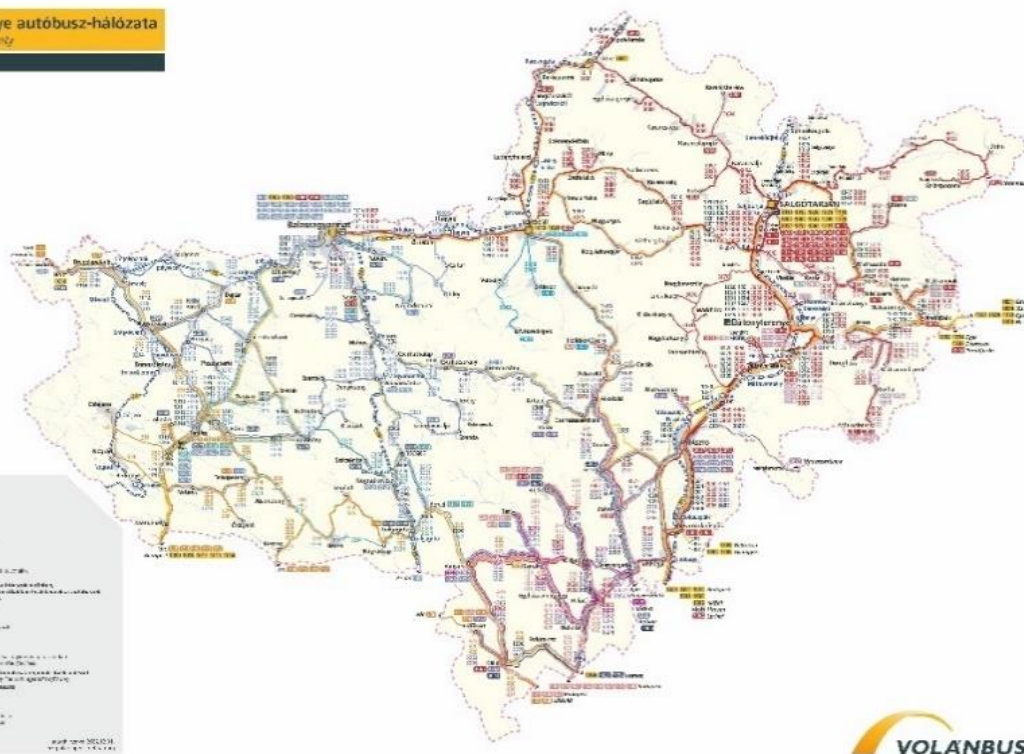
A szlovák – magyar középső határszakaszán, az Esztergom és Miskolc közötti részen nincs határon átnyúló határmenti közösségi közlekedés, amelyről a 30. ábrán látható közszolgáltatási hálózati vonalak tanúskodnak. A közlekedési közszolgáltatásokra való igény kimutatása nehéz, mivel a területen a – domborzatból is adódó – elaprózott településhálózat jellemző, valamint a határok miatt „zsáktérség” kialakulása nem kedvez a fejlődésnek.



29. ÁBRA A HATÁRON ÁTNYÚLÓ KÖZLEKEDÉSI KÖZSZOLGÁLTATÁSOK A VIZSGÁLT HATÁRTÉRSÉG TÁGABB KÖRNYEZETÉBEN

Forrás: Európai Bizottság 2023.

A „zsáktérség” a közösségi vagy tömegközlekedési hálózati térképeken jól megfigyelhető: amíg a határon belül szinte az összes települést annak nagyságától és zsákjellegetől függetlenül legalább napi egy pár busszal ellátja a közszolgáltató, addig az kényesen megmarad a határ egyik oldalán. A 30. ábrán tehát a határon átnyúló határmenti közszolgáltatások, pontosabban azok hiánya olvasható le a térképről, a 31.-32.-33.-34. ábrák a határmenti vármegyék és a szlovákiai megyének megfelelő tereket autóbusszos közforgalmú közlekedésének szemléltetése segíti a megértést.

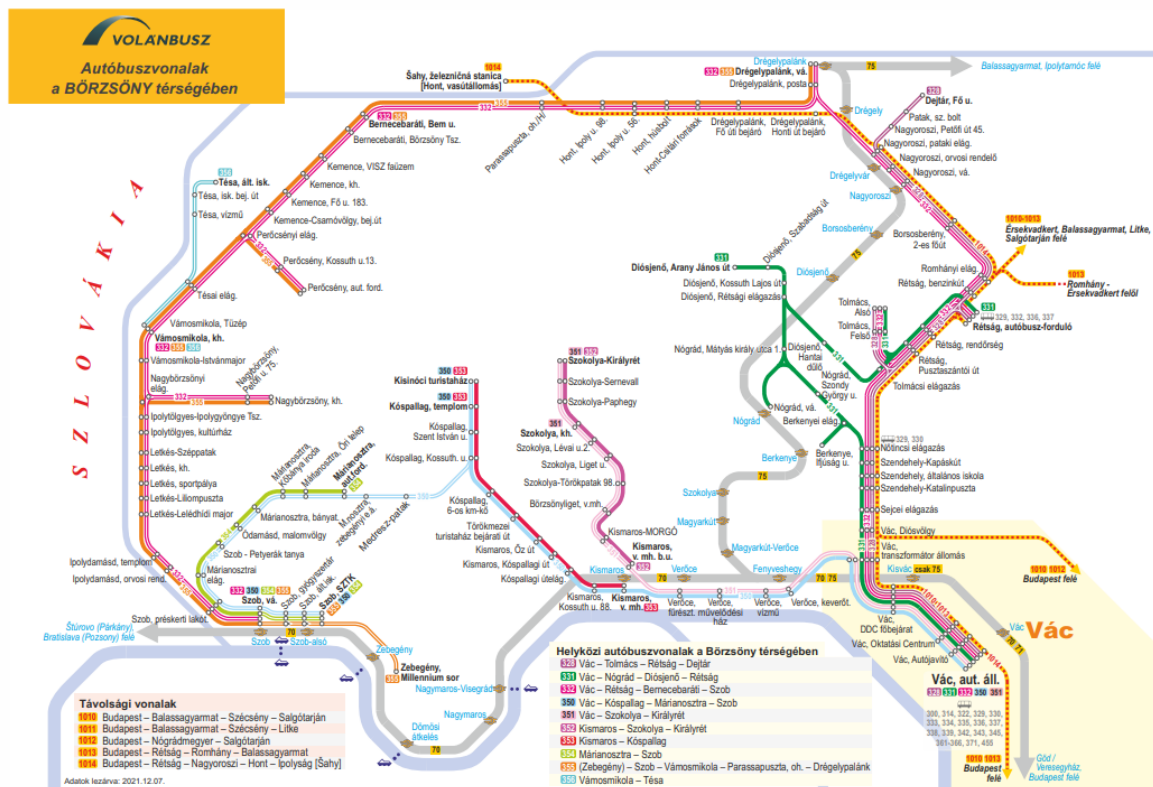


31. ÁBRA NÓGRÁD VÁRMEGYE TÖMEGKÖZLEKEDÉSE - AUTÓBUSZ

Forrás: VOLÁNBUSZ, 2021.

Nógrád vármegyében található városok közül Salgótarján, Balassagyarmat és Szécsény fekszik a határ mentén úgy, hogy vonzáskörzetének északi területe biztosan az államhatáron túlra nyúlik, ennek ellenére a buszközlekedés a lehetséges, a várások vonzáskörzetéhez kapcsolódó utakat biztosító határátlépési pontoknál – Hont (Parassapuszta), Balassagyarmat, Szécsény, Nógrádszakál, Ipolytarnóc, Somoskőújfalu és Cered – sem metszi a határt. Az autóbuszos közszolgáltatás rendelkezésre áll a törpe és kisközségekben, valamint a – határmegvonás miatti kényszerből lett – zsáktelepüléseken, azonban a határon átnyúló közszolgáltatás rendszerének hatékony kialakítása érdekében indokolt felülvizsgálni a még hiányzó infrastruktúra pótlását. Ennek egyik kulcstényezője a Húgyag és Szécsényköváci között hiányzó híd, amely Balassagyarmat, Szécsény, Nagykürtös és Losonc közötti közlekedésben nyújt lehetőséget és alternatívát.

Hasonlóan a Nógrád vármegyei közúti közszolgáltatási térképhez Pest vármegye északi határtérségében sincs határon átnyúló határmenti közszolgáltatás, ahogy a 32. ábrán látható. A Börzsöny északi lábánál a magyar oldalon kis- és középfalvak találhatók, amelyek lakossága Vác vonzáskörzetéhez tartozik, azonban lehetőség szerint a különböző szolgáltatásokat – bevásárlás, üzemanyag vásárlás, nem állami finanszírozáshoz kötött egészségügyi ellátás, stb... - a Ipolyságon (Sahy) veszik igénybe.

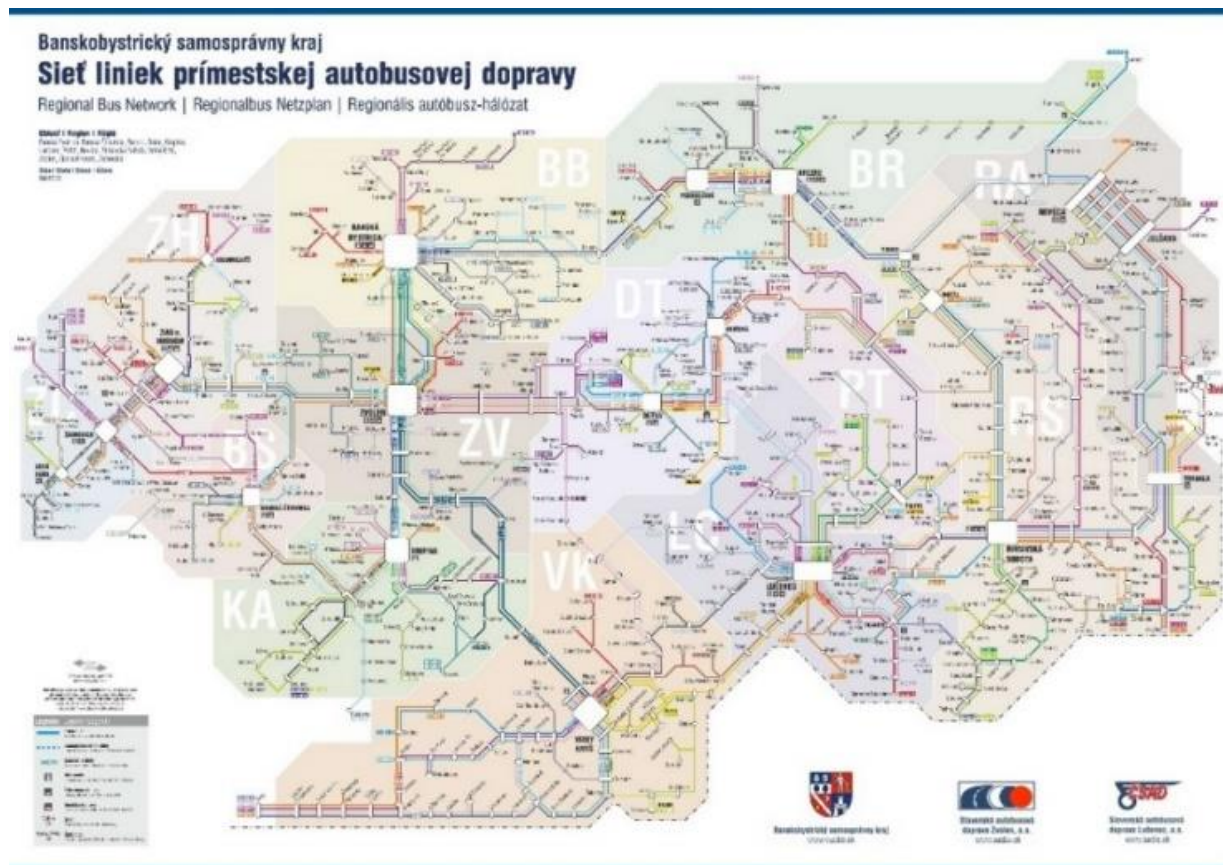


32. ÁBRA PEST VÁRMEGYE ÉSZAKI, BORSOSNYŐ TÉRSÉGI HATÁRMENTI AUTÓBUSZOS KÖZSZOLGÁLTATÁSI TÉRKÉPE

Forrás: VOLÁNBUSZ 2022.

Ipolyság (Sahy) Nyitra vármegye déli – vármegyei és ország – határszakaszának legkeletebbi települése, központi funkciókkal rendelkező középvárosa, amely vonzáskörzete nem csak a vármegye, hanem az országhatáron is túlmutat. Az észak-borsosnyői térség városhiányossá válásának oka Ipolyság államhatáron túra kerülése.

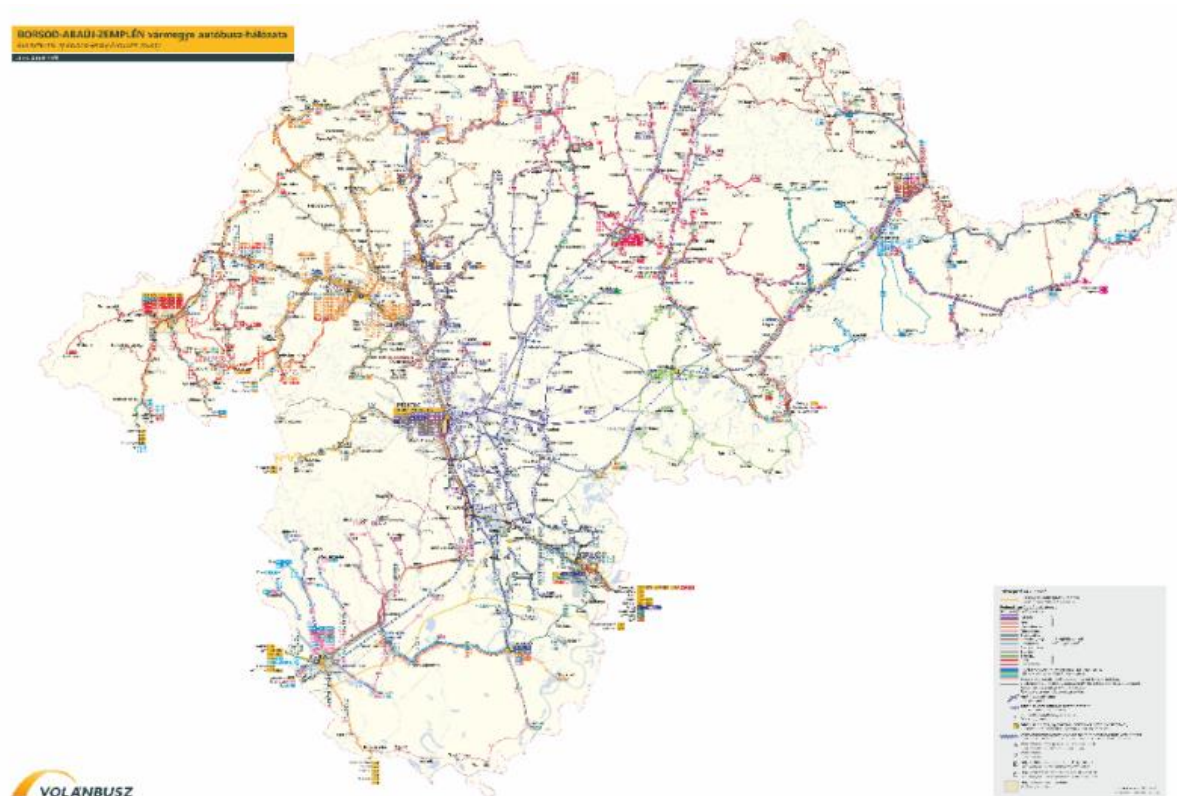
Besztercebánya kerület dél-nyugati területén található települések egy része is inkább Ipolyság vonzáskörzetéhez tartoznak, azonban a közigazgatási felosztásból adódó járási szintű köz- és államigazgatási feladatok és szolgáltatások elérhetősége miatt ezek a települések Besztercebánya kerület Nagykürtösi járásához tartoznak. A 33. ábrán látható módon Besztercebánya kerület határmenti járásainak autóbusz közlekedése hasonlóan a magyarországihoz, a határ mentén biztosítja a mobilitási igényeket.



33. ÁBRA BESZTERCEBÁNYA KERÜLET (VÁRMEGYE) AUTÓBUSZOS KÖZSZOLGÁLTATÁS SEMATIKUS VONALTÉRKÉP

Forrás: sadz

Besztercebánya kerület Nógrád és Borsod – Abaúj- Zemplén vármegyével határos, illetve egy igen rövid szakaszon Heves vármegye ékelődik közbe, amelyen azonban határátkelési pont a terület domborzata miatt nem alakult ki, ezért jelen tanulmányban ez nem képezte a vizsgálat tárgyát. A Borsod – Abaúj – Zemplén vármegye érintett határszakaszán sincs határon átnyúló határmenti közlekedés, amely a határon szomszédos települések, határon átnyúló városi vonzáskörzetek lakosai számára nyújtana közlekedési lehetőségeket. Borsod-Abaúj-Zemplén vármegye autóbuszal végzett személyszállítási közszolgáltatási térképét a 34. ábra szemlélteti.



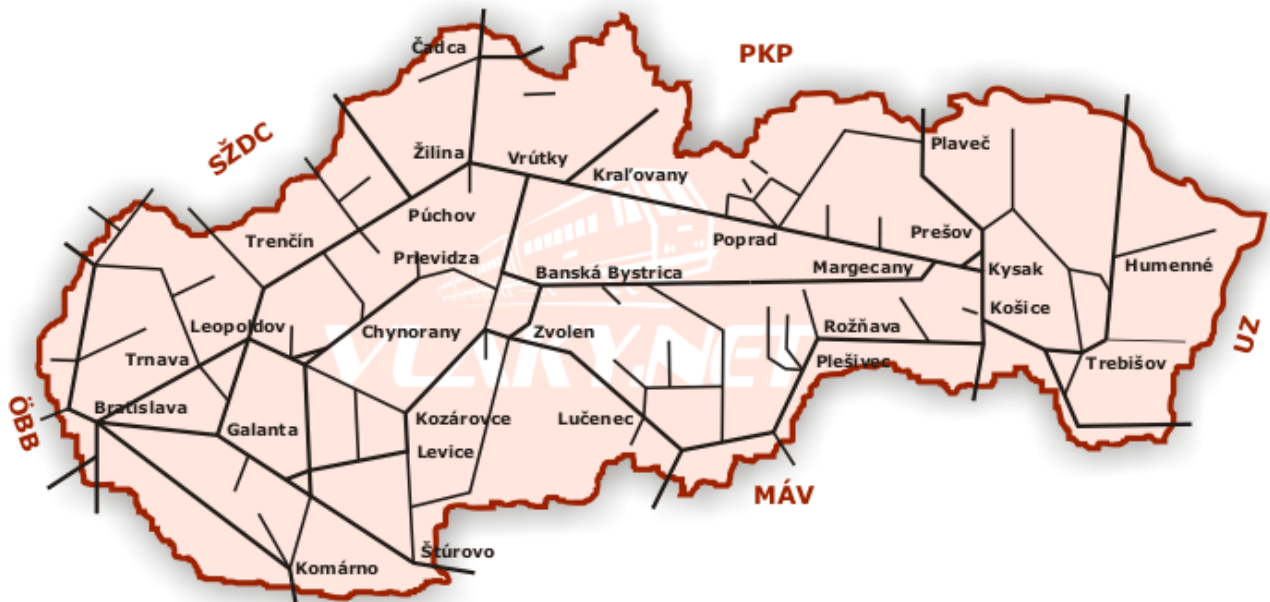
34. ÁBRA BORSOD-ABAÚJ-ZEMPLÉN VÁRMEGYE AUTÓBUSZOS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS HÁLÓZATA

Forrás: Volánbusz, 2021.

Nógrád vármegyében a fentiek alól egyetlen kivétel a 230 számú Budapest- Rétság – Sahy (Ipolság) járat, amely a hetek utolsó munkanapján és a hetek első munkanapját megelőző munkaszüneti napokon biztosít közlekedést elsősorban a diákok és a hetente ingázó dolgozók számára. A járat jellegére tekintettel kis mértékben feleltethető meg a határon átnyúló határmenti közlekedés feltételeinek, mivel nem napi rendszerességgel jár, illetve célja inkább a budapesti ingázás megkönnyítése.

A közúthálózat mellett a vasút lehetőségeit is figyelembe kell venni, mivel a vasút szilárd és állandó kapcsolatot biztosít a hálózatba bekapcsolt területek között. Azonban a vasút területfeltárása korlátozott lehet. (Remenyik – Szabó – Tóth 2014).

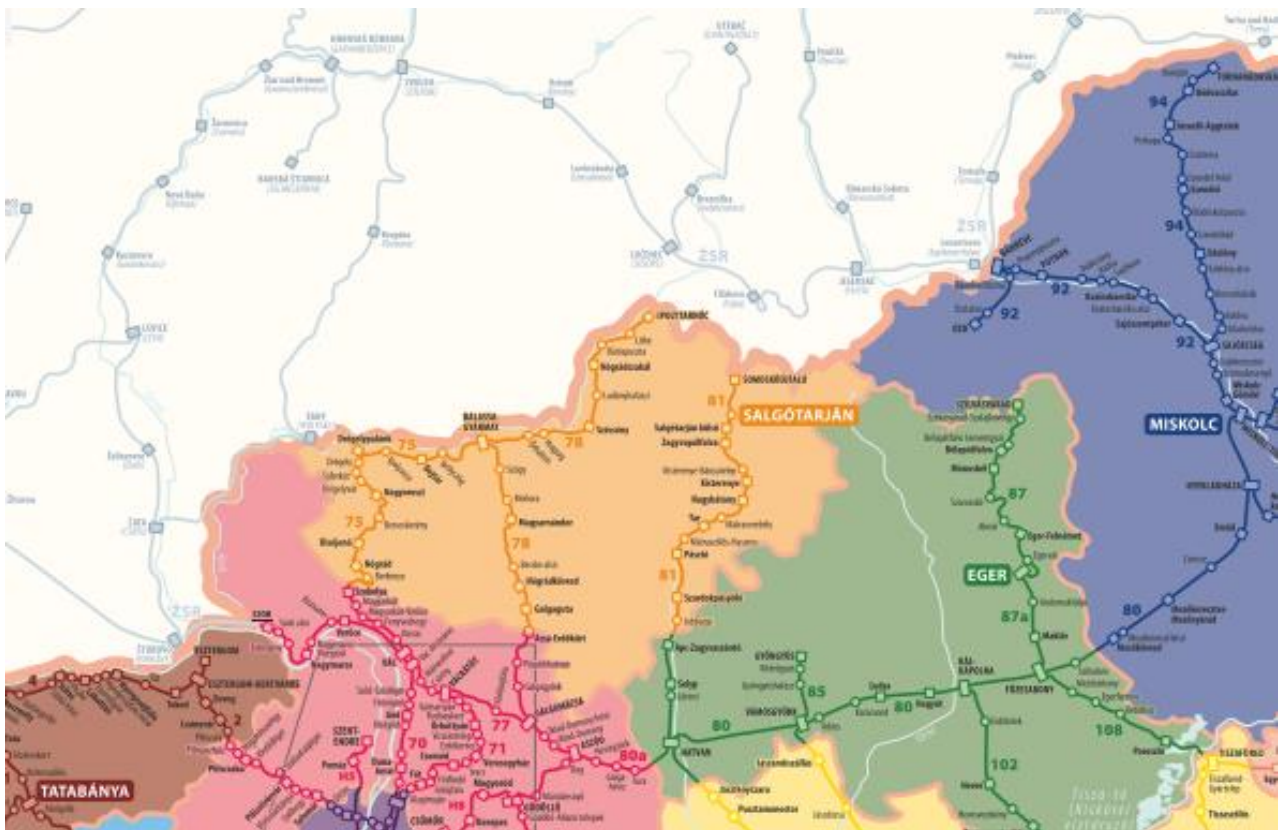
A vasúti szolgáltatások hasonló ábrát mutatnak a határmenti közlekedési közszolgáltatások területén azzal, hogy a szlovák vasúti térkép a 35. ábrán látható meglepő módon három olyan határátkelést is jelöl, amelyek jelenleg nem üzemelnek: Ipolytarnóc, Somoskőújfalu és Bánréve határátkelőhelynél. A vasúti infrastruktúra rendelkezésre áll a környezetbarát közlekedési mód üzemeltetése előtt, és a lakossági igény is megalapozza a közszolgáltatás megvalósítását, amely azonban csak akkor lehet igazán sikeres, ha a közszolgáltatás színvonala eléri az elvárható szintet, azaz a vonatok sebessége legalább 80 km/óra, és korszerű szerelvények biztosítják az utaskényelmet.



35. ÁBRA SZLOVÁK VASÚTI KÖZSZOLGÁLTATÁSOK TÉRKÉPE

Forrás: VLAKY.net, 2023.

A Magyarország vasúthálózatát bemutató 36. ábra célja a szolgáltatás vonalainak bemutatása, mivel ezen a térképen a szlovák infrastruktúra is hiányzik, első pillanatra a hálózat töredezettsége tűnik szembe.

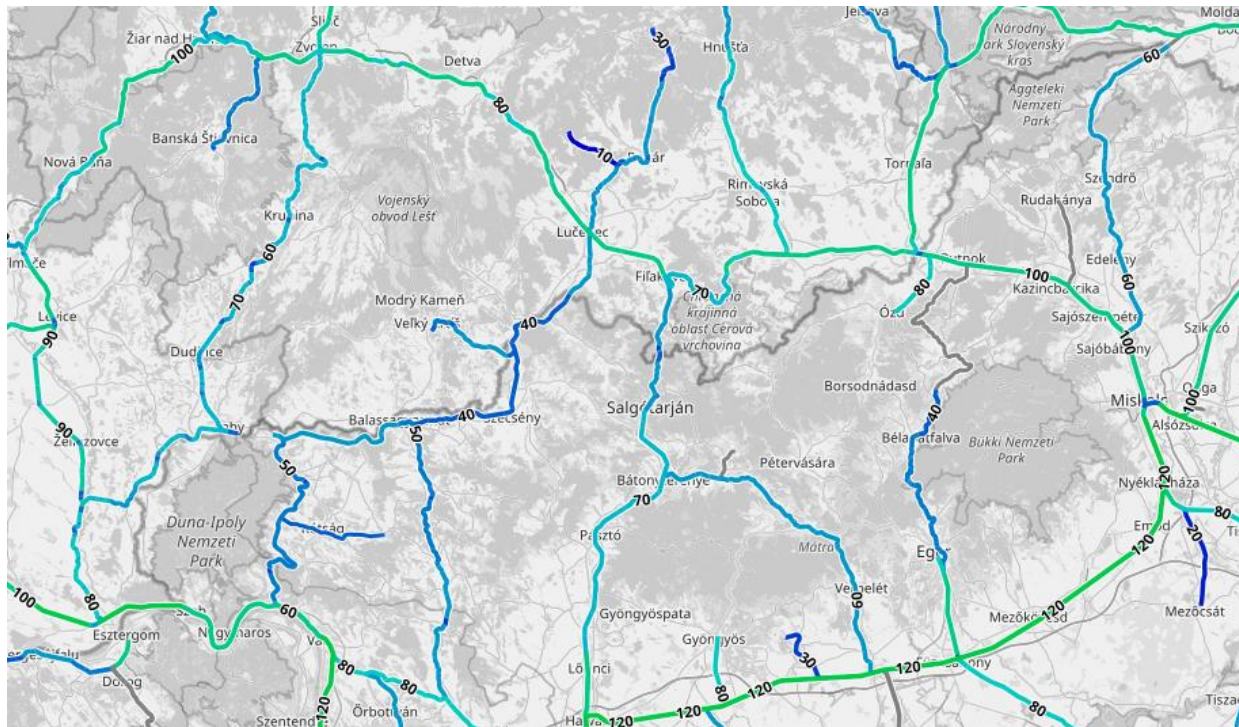


36. ábra Magyarország vasúthálózata vármegyénkénti felbontásban részlet

Forrás: MÁV, 2023.

Az európai vasúthálózatokkal foglalkozó tematikus interaktív térkép segítségével a 37. ábra szemléltetésével megérthető, hogy a térségben a határon átnyúló határmenti közlekedés infrastruktúra alapfeltételei adóttak, azonban a korszerű közszolgáltatások feltételei hiányoznak. A határmenti sávban ugyan egyetlen helyen, Ipolyságnál a vasúti hálózat megszakad, ezzel ellehetetlenítve az (Párkány -) Ipolyság – Balassagyarmat – Losonc vasútvonalon a hiány visszaépítéséig a szolgáltatás biztosítását.

A többi vasúthálózati elem esetén a pálya minősége a korszerű közszolgáltatás biztosítását nem teszi lehetővé.



**37. ÁBRA HATÁRON ÁTNYÚLÓ HATÁRMENTI VASÚTI KÖZLEKEDÉS
LEHETŐSÉGEI A VIZSGÁLT TERÜLETEN**

Forrás: openrailwaysmap.org, 2023

A vizsgálat során megállapítható, hogy a különböző népességnagyságú települések a határtérségben közlekedési közszolgáltatásokkal ellátottak, azonban a határ a közszolgáltatás biztosításában elválasztó jelleggel bír. Ennek egyik legfőbb oka az eltérő nemzeti szabályozásokra vezethető vissza, illetve a jogharmonizációs kötelezettség szabályozási környezetben való megjelenítése, de gyakorlati megvalósításának kerülése. A közszolgáltatások nemzeti szintű szabályozás alatt állnak, azonban a belső piac kialakításának egyik fontos feltétele a határok átjárhatóságának megteremtése. A határon átnyúló közszolgáltatások megvalósításának akadályai lehet, hogy nincs olyan szervezet, amely feladatai, illetékességi körébe illeszthetné a határmenti határon átnyúló közlekedési közszolgáltatás megvalósítását.

A határon átnyúló határmenti közlekedés jelenleg az egyéni közlekedési módokra korlátozódik, amelyre adat – többek között a határellenőrzés megszüntetése okán – nem áll rendelkezésre, az további adatfelvétellel mérhető fel.

5.2.3. Közlekedési szegénység, közlekedési jóllét és közlekedési jólét

Az Európai Unió bevezette a közlekedési szegénység fogalmát, amelyben a szegénység a szó eredeti értelmére mutat vissza. A szegénység a valamiben való hiányt jelenti, ebben az esetben a korszerű mobilitás hiányának jelenségére hívja fel a figyelmet a fogalom.

A közlekedési szegénység két szinten érhető tetten, egyrészt az egyének szintjén, amely az egyén saját körülményeiből adódó lehetőségeit mutatja meg a közlekedéshez való hozzáférés szempontjából, így leginkább a személygépjármű-használat feltételeit. Rendelkezik-e gépjárművel, és ha igen, akkor az milyen. Mennyire, korszerű, mennyire tudja karbantartani, stb... Ennek mutatója a statisztikai adatok körében az egy háztartásra vagy ezer főre jutó gépjárművek száma, vagy lehet az 5.1 fejezetben bemutatott területi gépjármű-sűrűség. A statisztikai mutatók közül a gépjárművek átlagos életkora egy-egy területi szintre vetítve tükrözheti a közlekedési szegénység egyéni oldalát, minél magasabb a szám, annál szegényebb a terület, mivel a gépjárművek magas életkora jelzi, hogy a lakosság nem jut hozzá a fiatalabb, korszerűbb járművekhez.

A társadalmi szint az állami közszolgáltatások oldaláról közelíthető meg. Magyarországon az infrastruktúra hálózat lehet állami tulajdon, ilyenek az összekötő utak és a vasúthálózat túlnyomó része, önkormányzati tulajdonban vannak általában az adott település területén található mellékutak, amelyek nem az állami hálózat részei, valamint kis mértékben magántulajdonú hálózati elemek.

Az értekezésben az állami tulajdonban álló infrastruktúra és közszolgáltatás eloszlásának vizsgálata történt meg a rendelkezésre álló adatok alapján. A társadalmi vagy területi szintű közlekedési szegénység során mutató lehet az infrastruktúra hálózat sűrűsége és minősége, valamint a hálózati hierarchia teljessége. A közszolgáltatások szempontjából azok megléte és elérhetősége, valamint a szolgáltatás színvonala, illetve ezek eredményeként a térség elérhetősége és belső hálózatainak hiánya vagy megléte.

A közlekedési szegénység jelenségeinek vizsgálata fontos feladat, amely rámutathat a területi szintek közötti eltérésekre, megvilágíthatja a főváros – vidék, város – vidék közötti szakadékot, viszont nem lehet területfejlesztési cél, mivel a területfejlesztés olyan közösségi tevékenység, amely a társadalom és a gazdaság területi rendszerét kívánt szintre igyekszik fejleszteni a kitűzött célok megvalósításával. Ez a tevékenység a földrajzi tér, valamint a környező természeti, társadalmi, gazdasági és mesterséges környezet tudatos alakítását és fejlesztését, valamint a térbeli folyamatok tervszerű irányítását jelenti. A szociális piacgazdaságokban a területfejlesztés célja egyrészt a társadalmi-gazdasági folyamatok által okozott negatív jelenségek – mint például az életkörülmények különbségei, munkanélküliség, jövedelmi egyenlőtlenségek, környezetszennyezés – enyhítése vagy megszüntetése, másrészt pedig az innovációk elterjedésének akadályozó tényezőinek megszüntetése az élet különböző területein.

Fentiek alapján a szegénység ellentétes párja a magyar nyelvben a gazdagságot tükröző jólét. A jólét állapota az, amikor valaki vagy egy közösség fizikai, mentális és érzelmi szempontból is kedvező helyzetben van. A jólét magában foglalja az egészség megőrzését, a megfelelő anyagi helyzetet, a kiegyensúlyozott szociális kapcsolatokat és az általános elégedettséget az élettel. A jólét gazdasági fókuszú megközelítése során az anyagi gazdagsággal és pénzügyi stabilitással írható körül, amely magában foglalja a tulajdonolt eszközöket, pénzügyi tartalékokat és más anyagi javakat. A jólét gazdasági mutatókkal mérhető, mint a jövedelem, vagyon és életszínvonal.

Viszonylag új fogalom a jóllét, amely az angol well-being fordítása, és abból ered, hogy a 20. században a pszichológia tudománya elkezdte részletesebben vizsgálni az emberi jóllét különböző aspektusait, mint például a mentális egészséget, boldogságot és életelégedettséget felismerve azt, hogy gazdaság jelenlegi fejlődése nem fenntartható, és az emberek boldogsága nem az anyagi javakban van. Ahogy a társadalmak komplexebbé váltak, az emberek igényei is bővültek. Már nem csak a fizikai túlélés volt a cél, hanem a teljes életminőség javítása is. Holisztikus megközelítésben a jóllét a fizikai, mentális, érzelmi és szociális szempontok egyensúlyára összpontosít, amely az életminőség szempontjából magában foglalja az egészséget, boldogságot, elégedettséget és az életcélok elérését. Mivel a jóllét szubjektív fogalom, ezért nehezebben mérhető, mert egyéni érzéseken és szubjektív élményeken alapul. a fogalom jobb megértéséért például valaki lehet anyagilag jólétben, ha sok pénze van, de ha nincs belső békéje, egészsége vagy boldogsága, akkor a jólléte nem feltétlenül megfelelő.

A közlekedés szempontjából a két fogalom megközelítése és összehasonlítása szerint a közlekedési jólét gazdasági fókuszú elemzése a közlekedési infrastruktúra és eszközök anyagi értékére és fejlettségére irányul, ahol az infrastruktúra az utakat, vasútvonalakat, repülőtereket, kikötőket és a járműparkot foglalja magába. A finanszírozási háttér az állami és magánszektor által a közlekedésre fordított pénzügyi erőforrásokat és befektetéseket jelenti. Mutatói könnyen mérhetők gazdasági mutatókkal, mint például a közlekedési hálózat hossza, a járművek száma, a szállított áruk és utasok mennyisége.

A közlekedési jóllét holisztikus megközelítésben az egyének és a közösségek közlekedéssel kapcsolatos élményének és életminőségének javulására összpontosít. Felhasználó élményt tekintve a közlekedés kényelmét, biztonságát, elérhetőségét és hatékonyságát kell kiemelni, valamint a környezetbarát megoldásokat részesíti előnyben, mint például a kerékpározás, tömegközlekedés és gyaloglás. Mérése nagyon nehéz, mivel szubjektív elemeket tartalmaz, az egyének és közösségek közlekedési élményei és elégedettségi szintje alapján értékelhető.

A közlekedési életminőség rámutat az emberek egyéni és térségi szempontú anyagi és szociális körülményeire, valamint általános jólétre és elégedettségre a közlekedési módok és lehetőségek megközelítéséből. A közlekedési életminőség szintjeinek néhány aspektusát a 7. táblázat mutatja be.

7. táblázat A közlekedési életminőséget meghatározó néhány szempont

Közlekedési életminőség jellemzői	Közlekedési		
	szegénység	jóllét	jólét
attitűd	negatív - hiányérzet	pozitív - elégedettség	negatív és pozitív is lehet
közlekedési igény megnyilvánulása	magas kielégítetlen igény, hiányzó szolgáltatások	alacsony látens igény, elégedettség	alacsony látens igény, mivel az egyéni szinten tudják biztosítani a mobilitási igényeket
Közlekedéssel kapcsolatos biztonságérzet	Nincs biztonságérzet, kiszámíthatatlan, nem biztonságos	Biztonságos, kiszámítható	Biztonságos, kiszámítható
ökológiai lábnyom	nagy	kicsi	jelentős lehet (pazarlás)
egyéni szint	Elöregedő gépjárműpark, Korszerűtlen, rosszul vagy nem karbantartott járművek	A mindenkori technikai színvonalnak megfelelő személygépjárműpark	Magas vagy luxus kategória jellemezheti, igényeket meghaladó szint
közösségi/társadalmi szint	Infrastruktúrahálózat elemeinek hiánya, illetve elégtelen minősége Közszolgáltatások elégtelen mennyisége és hiánya	Infrastruktúrahálózat közösségi igényeknek való megfelelése, minősége megfelelő Közszolgáltatások mennyisége és színvonala megfelelő, az igényeket kielégítő	Infrastruktúrahálózat közösségi igényeknek való megfelelése, minősége kiváló, legkorszerűbb Közszolgáltatások mennyisége és színvonala kiváló, legkorszerűbb eszközök és szolgáltatások
Fejlesztési célként értelmezhető-e	Nem	Igen, az elvárható, optimális cél	Igen

Forrás: saját szerkesztés

A táblázatban foglaltak alapján a közlekedési jóllét az az optimális állapot, amelyben az egyéni és közszolgáltatások szintjén az igényeknek leginkább megfelelő közlekedési módok elérhetők az elvárható színvonalon, biztonságos és kiszámítható közlekedési szolgáltatásokat nyújt a legkisebb ökológiai lábnyomot hagyva a fenntartható fejlődés érdekében.

5.3. A térség belső infrastruktúra hálózatának jellemzői

A közlekedés alapvető jellemzője, hogy társadalmi és gazdasági szempontból jelentős szerepet játszik a nemzetgazdaság infrastruktúrájában, amely a társadalmi élet szerveződését is befolyásolja. Gazdasági hatása például a munkaerő áramlásában, a foglalkoztatás bővítésében és a területi kiegyenlítődés elősegítésében érhető tetten, de a helyváltoztatás eredménye nem közvetlenül mutatható ki (Nagy 2018, Feketéné 2021).

A hátrányos helyzetű területek felzárkóztatása és mutatóik javítása két fő tényezőtől függ: a térség külső megközelíthetőségétől és a belső közlekedési rendszer fejlettségétől. A települések a földrajzi térben egymással különböző intenzitású kapcsolatban állnak, és ezeket a kapcsolatokat a közlekedési hálózatok alapozzák meg. Bár a virtuális tér használata napjainkban egyre fontosabbá válik, várhatóan még hosszú ideig nem tudja teljes mértékben helyettesíteni a személyes kapcsolatokat. A világjárvány idején különösen nyilvánvalóvá vált, hogy az ember társas természete alapvetően a személyes interakciókra épül, és a személyes kapcsolatok hiánya nemcsak a mentális egészségre van rossz hatással, hanem általánosságban is hátrányosan érinti az egyént. (Miller, 2020. Feketéné 2021).

Az utak az emberi mozgás lenyomatai, ehhez hasonlóan a közúthálózat a motorizált közlekedés lenyomatát jelenti. Történelmi szempontból a mai Magyarország területén a rómaiak korában is léteztek jól karbantartott utak, amelyek nyomai még ma is fellelhetők, de a birodalom bukása után jelentőségük csökkent. A hosszabb útszakaszok kiépítésére Magyarországon a 18. századig várni kellett, amikor a technika és a tudomány megfelelő szintre fejlődött. A század végén mindössze 700 km kiépített út volt az országban, és a többi útszakasz még nem rendelkezett szilárd burkolattal. A korabeli térképeken jól látható, hogy a szomszédos falvakat földutak kötötték össze, minden falut szinte minden szomszédjával kapcsolatban állt, ahogy ez napjainkban is igaz. A falvak közötti kapcsolatok ezen az alacsony színvonalú földúti hálózaton keresztül működtek, és az egyensúly jellemzője volt, hogy a legrövidebb földutak jelentették általában az időben is legrövidebb utat, ami az Ipoly mentén található települések között is érvényesült. (Csonka 2012, Feketéné 2021)

A terület adottságai nem kedveznek a forgalmas főközlekedési útvonalak kialakításának. A domborzati viszonyok és a nagy kiterjedésű ipari létesítmények telepítésének nehézségei hozzájárultak ahhoz, hogy a közlekedés infrastruktúrája nem fejlődött kedvezően. Ennek következményeként a települések közötti kapcsolatok hiánya elszigeteli a két parton fekvő falvakat, amely egyes esetekben gátolja a helyi gazdasági és társadalmi kapcsolatokat. Például, a nem államhatárral rendelkező hasonló nagyságú településeken, ahol a közlekedési igényeknek megfelelően hidak is találhatóak, a kapcsolatok könnyebben fenntarthatók. A helyi közlekedési lehetőségek korlátozott volta ugyanakkor hozzájárult az egészséges vidéki környezet megőrzéséhez (Feketéné 2021).

Napjainkban az egyik legfontosabb megközelítési lehetőséget egy településnek vagy egy régióknak a közúti kapcsolatok jellemzői alapján vizsgálják. A települések közötti hierarchiarendszer vizsgálatának eredménye a különböző szempontú – leginkább gazdasági, kereskedelmi kapcsolatokra alapuló – vonzáskörzetek lehatárolása. Ilyen az 1929-ben az amerikai Reilly által

meghatározott „kereskedelmi vonzástörvény”, ami a térbeli távolsággal és a központok tömegével számol, vagy Christaller a települések népességszámára építi a kapcsolatrendszer modelljét. A vonzaskörzet vizsgálatok nem tartalmazzák a társadalmi igényekre épülő közlekedési igényeket, amelyek sok esetben nem mérhetők mutatókkal (Feketéné 2021)

Az Ipoly által elválasztott, közvetlen szomszédos települések közötti közúti kapcsolatok vizsgálata két szempont alapján történt. Az egyik szempont a közvetlen összeköttetés jelenléte vagy hiánya, amely a közúti hálózati hiány mutatóját jelenti. Ez a mutató a települések légvonalban mért távolságának és a közúti távolságának hányadosa. Minél magasabb ez a hányados, annál nagyobb a közúti elérhetőség hiánya, tehát a fizikailag közel lévő települések közúti elérhetősége jelentős kerülőt igényel. Ez a mutató csak egy durva indikátora a településközi kapcsolatok állapotának, alapvetően a mikroregionális kapcsolatok meglétének biztosítására szolgál, például a szomszédsági, rokon és baráti kapcsolatok ápolásának lehetőségére. Bár a Közlekedési hálózati hiány feltérképezése fontos, nem ad teljes képet a települések közötti gravitációs vonzásról. Lehet, hogy két kistépülés közötti közúti infrastruktúra hiánya miatt a mindennapi rokon kapcsolatok ápolása nehézkes, de az érintett települések lehet, hogy erősebben kötődnek egy harmadik központhoz.

Az Ipoly két partján, egymással szemben fekvő települések közötti úthálózati hiány számításának alapját az képezte, hogy a történelmi térképeken mely települések között volt híd. Bár a hídhelyek gyakran változtak, alapvetően a településpárok állandóak maradtak. A közúthálózati sajátosságok a kísérő területeken kis mértékben módosultak, azonban a fő útvonalak az Ipolyon keresztül változatlanok voltak.

A Közlekedési hálózati hiány rangsorolása mellett fontos további jellemzők és mutatók feltárása is, mivel az Ipoly folyó, amely hazánk egyik legszélsőségesebb vízjárással rendelkező folyója, csapadékos időszakokban jelentős vízborítottságot okozhat. Ez a vízborítottság néhány deciméter mélységű lehet, ami akadályozhatja a gépjárművek áthaladását, és megszakíthatja a közlekedést. Ugyanakkor, mivel ez a vízborítottság nem elégséges ahhoz, hogy minden településpáron hidak építését indokolja, szükséges a közlekedési hálózati hiányán túl az egyedi sajátosságok vizsgálata is.

A vizsgálat célja nem csupán az érintett települések lakóinak individuális tereinek megismerése, hanem a telephelyelméletek gyakorlati megvalósulásának értékelése is, például a centrum és periféria, valamint a város és vidék közötti kapcsolat szempontjából, amelyet az államhatár átrendezése jelentősen torzított (Kis, 2011). Ezért elengedhetetlen, hogy az összeköttetés indoklásához szükséges mutatókat alaposan megvizsgáljuk, mivel a településhálózati adottságok jelentősen eltérhetnek, és a folyószakasz jellemzői miatt a hídépítés feltételei is változóak lehetnek..

Az egymás szomszédságában lévő települések lakosai rendszeresen kapcsolatot tartanak egymással. Ideális esetben az emberek a legrövidebb, járható úton közlekednek, ami közel van a légvonalban mért távolsághoz. Ha azonban valamilyen akadály merül fel, akkor az akadály elkerülésére a lehető legrövidebb kerülőutat választják, amely gyakran olyan nem kiépített utakon vezet, amelyeket mezőgazdasági munkák során használnak, és amelyek napjainkban is erősített földutak maradtak.

Ezek a területeken a közúthálózat nem mindig teljesen kiépített, és az úthálózaton belül az Európai Unión belül is jelentős arányban találhatóak burkolat nélküli utak. Bár a földutak lehetővé teszik a legalapvetőbb kapcsolatok kialakítását és fenntartását, nem tekinthetők korszerű megoldásnak.

Az utak fejlesztése egy komplex vidékfejlesztési szemléletmód alapján vizsgálható, mivel egy útszakasz felújítása nemcsak a mezőgazdaság számára hoz előnyöket, hanem újraéleszti a régóta nem használt faluközi kapcsolatokat, valamint új szociális, társadalmi, igazgatási és ellátási lehetőségeket teremt a kistérségben. Emiatt az útfelújítások hatásainak méréséhez és számszerűsítéséhez figyelembe kell venni az összes pozitív és negatív externáliát. Az útszakaszokat nem szabad önállóan értékelni, hanem szerepüket a tervezett és kiépülő közlekedési hálózat kontextusában kell vizsgálni (Juhász 2021).

A Közlekedési hálózati hiány pedig a napjainkban alpinfrastruktúra elemnek minősülő, burkolattal rendelkező, a mindennapi – személy és teheráru szállítási igényeket kielégítő – közlekedés feltételeinek megfelelő közutak hálózati hiányát fejezi ki a két település közötti légvonalban mért távolság és a ténylegesen a közlekedést biztosító távolság hányadosaként A közlekedési hálózati hiány képlete:

$$\text{Közúthálózati hiány} = \frac{\text{a két település közúton mért távolsága}}{\text{a két település légvonalban mért távolsága}}$$

A települések közötti kapcsolatok szoros vagy laza volta, valamint a várható forgalom előrejelzése nem mindig egyértelmű, és az Ipoly folyó esetében különösen nehéz ezt megállapítani. Jelenlegi közlekedési lehetőségek hiányában a lehetséges forgalom nagyságát sem lehet mérni vagy előrejelezni. Az viszont biztos, hogy a helyi közlekedési igények jelentősek, de hogy a megépítendő vagy meglévő közúthálózatot a közvetlen szomszédos és távolabbi települések mennyire fogják kihasználni, nem egyértelmű. Például nem várható el, hogy a két-háromszáz fős szomszédos települések lakói 40-50 km-t utazzanak a kapcsolattartás céljából.

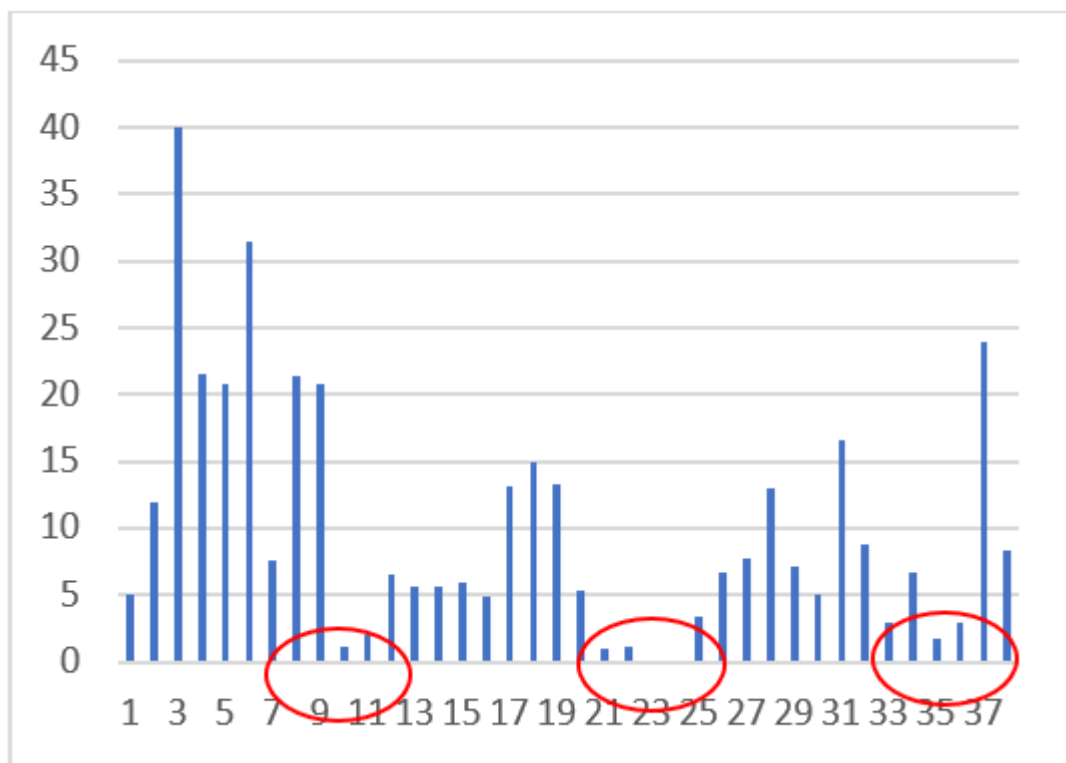
A közúthálózati mutatók történelmi kontextusban való vizsgálata során a hídszerkezetek szerepe volt a közlekedési igényekhez való alkalmazkodás kulcsa, függetlenül azok anyagától vagy a közlekedési eszközöktől. Az elmúlt évtizedek motorizációja tette létfontosságúvá a közút szerepét. Jelen tanulmány a korábban híddal rendelkező települések közötti kapcsolatokat vizsgálja, ahol a közlekedés valamilyen formában közvetlenül biztosítva volt..

A hidak között a legnagyobb számban fa szerkezetek biztosították a helyi közlekedést, míg a nagyobb forgalmú útvonalakon kő- és vasbeton hidakat használtak. Ha az „eredeti” állapotot és a híd minőségét nem vesszük figyelembe, hanem csupán az átjárhatóság biztosítását vizsgáljuk, akkor a közúti hiányosság értéke „1” lenne. Ez azt jelenti, hogy a települések közötti légvonal és közúti elérhetőség az adott földrajzi adottságok és korabeli közlekedési lehetőségek szerint közel azonos volt.

Az „eredeti” állapot a I. világháborúig volt stabil, ezt követően azonban az 1950-es években kialakult új határok hatására a Közlekedési hálózati hiány jelentősen megváltozott. Ezt a változást a 49. ábra illusztrálja, amelynek kék oszlopai a Közlekedési hálózati hiány mértékét mutatják. Az ábra alapján kiemelkedő, magas értékek figyelhetők meg a középső szakasz felső részén, különösen Ipolytarnóc és Szécsény között.

A 2010-es évekig, amikor Magyarország az Európai Unió tagjaként jelentős forrásokkal rendelkezett a területi kiegyenlítés elősegítésére, az úthálózati hiány mutatója a 38. számú ábrán látható módon alakult. Az Ipoly-völgy középső szakaszán az Közlekedési hálózati hiány mutatója magas értéket mutatott, ami azt jelzi, hogy a szomszédos települések között élőknek 20-40 km-es kerülőutat kellett megtenniük, hogy a légvonalban csupán pár száz méteres távolságot közúton leküzdjék. Az ábrán jól láthatók azok a helyek is, ahol a közúti átkelés biztosított, például

Balassagyarmat (10-es számmal jelölve), valamint az Ipoly szlovák szakaszán és az alsó szakaszon található letkési híd.

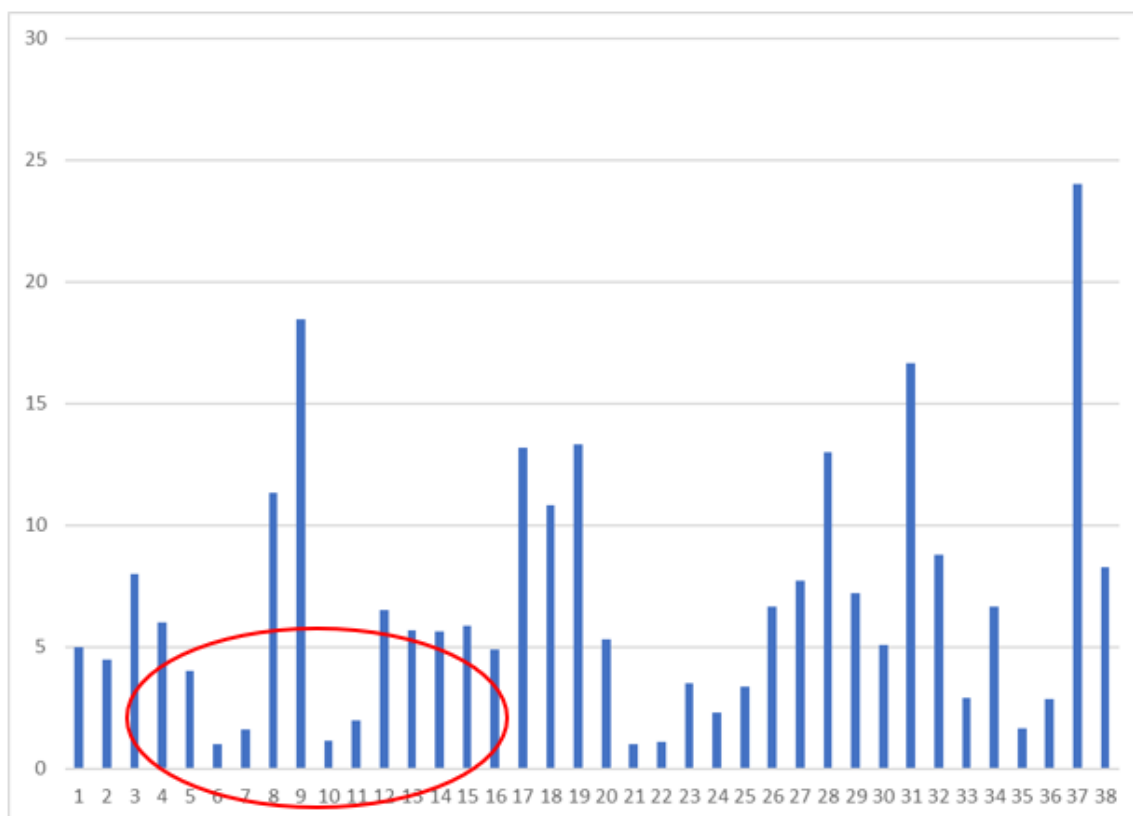


38. ÁBRA KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATI HIÁNY AZ IPOLY MENTI TELEPÜLÉSEK VONATKOZÁSÁBAN AZ EURÓPAI UNIÓS CSATLAKOZÁST MEGELŐZŐEN

Forrás: Saját szerkesztés

A közúti átjárhatóság biztosítására vonatkozó helyek jól beazonosíthatók. Az Európai Unió csatlakozás után rendelkezésre álló források és jogi lehetőségek következtében megindultak azok az infrastruktúra-fejlesztések, amely beruházások a helyi lakosság számára kiemelten fontossá vált. Egy híd megépítése nem mindig hoz közvetlen, könnyen számszerűsíthető gazdasági hasznot, jelentős hatással van a perifériára szorult vidék népességmegtartó képességére. E fejlesztések hozzájárulnak a lakosság csökkenésének mérsékléséhez, különösen a dél-szlovák területeken élő magyar közösségek megtartásához, valamint a vidék felértékelődéséhez. Ezzel együtt az összeköttetések – ahogyan az a múltban is volt – elősegítik a települések közötti kapcsolatok ápolását, hozzájárulva a vidék diverzifikációjához és fejlődéséhez.

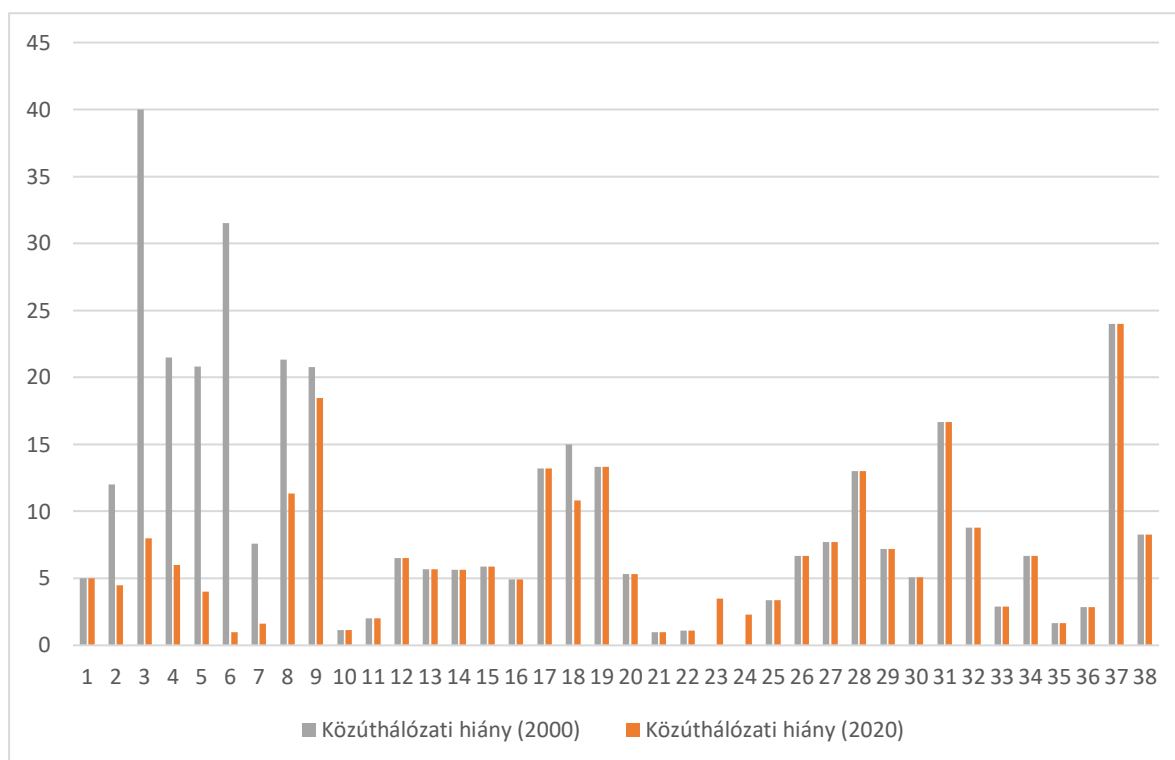
A 2007-2013-as támogatási program pénzügyi eszközeiből „alulról jövő” kezdeményezésként valósult meg a Szécsény (Pösténypuszta) – Kovacovce (Petovo) (Szécsénykovácsi (Pető)) valamint Nógrádszakál (Rárós) – Busince (Mula) (Bussa (Mulyad)) közötti híd által biztosított összeköttetés, amely befolyásolta a településpárok közúti elérhetőségét, az 39. ábrán látható módon.



39. ÁBRA KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATI HIÁNY ÉRTÉKE NAPJAINKBAN AZ EGYKORI HÍDHELYEK FIGYELEMBEVÉTELÉVEL

Forrás: Saját szerkesztés

A 40. számú ábrán a összehasonlítható, hogy a 2000. évi és 2020. évi adatok jelentős változáson estek keresztül, és jól ábrázolják az adatok, hogy a beavatkozások érzékelhető különbséget lokálisan jelentenek. Ritkán említjük, hogy az infrastruktúra hálózat sajátosságai miatt egy esetleges útzár esetén a hidak jelenléte jelentős szerepet játszik az elkerülő utak kialakításában. Ezek nemcsak katasztrófhelyzetek, például árvíz vagy baleset esetén bizonyulnak fontosnak, hanem számos turisztikai lehetőséget is rejtenek. Például egy kerékpáros verseny, amely útlezárással jár, vagy futóversenyek és egyéb szabadidős tevékenységek során a hidak biztosíthatják a szükséges alternatív útvonalakat és hozzájárulhatnak a rendezvények zökkenőmentes lebonyolításához.



40. ÁBRA AZ IPOLY MENTÉN TALÁLHATÓ TELEPÜLÉSPÁROK KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATI HIÁNYOSSÁG MUTATÓ VÁLTOZÁSA 2000 BÁZISÉVRE VONATKOZTATVA

Forrás: Saját kutatás alapján saját szerkesztés, 2021.

A diagram 1-10 oszlopai a 2007-2013-as európai uniós költségvetési ciklus keretében megépült két híd hatásait szemléltetik. A megépített hidak jelentősen hozzájárultak a közlekedési távolság csökkenéséhez. Fontos megjegyezni, hogy a fejlesztés során előtérbe kerültek azok a szakmai megfontolások, amelyek az egykor kiemelt jelentőségű, nagy forgalmú hidak helyreállítását célozták. Az érintett, egykor főútvonalnak számító szakaszok újra járhatóvá tétele nemcsak a helyi településpárok számára nyújt segítséget, hanem regionális jelentőséggel is bír. Még akkor is, ha az elmúlt évtizedekben az új határokhoz való alkalmazkodás miatt a kapcsolatrendszer átalakult, feltételezhető, hogy az évszázadok során természetes módon kialakult kapcsolatok a jövőben, a meglévő elemek figyelembevételével, újra helyreállhatnak.

Az Ipoly mentén található több település is a különböző kormányzati felzárkózási szempontok alapján a hátrányos helyzetű települések közé sorolható. Ezen kívül Szécsény járás mutatói alapján a térség a 33 legnagyobb hátrányos helyzetű terület közé tartozik.

A „Felzárkózó települések” hosszú távú programjának megalapozásáról szóló 1404/2019. (VII. 5.) Korm. határozatban a Ipoly mentén található Nógrádszakál település kedvezményezett, valamint szintén a járásban található, de nem közvetlenül Ipoly-parti település, Rimóc. A Magyarország egyes területei közötti gazdasági egyenlőtlenség csökkentése érdekében szükséges fejlesztési programcsomagról szóló 1403/2019. (VII. 5.) Korm. határozatban Szécsény található az Ipoly partján, a szécsényi járásban Varsány, Nógrád megyében más járásokban Bárna Buják Diósjenő Érsekvadkert Kazár. A „Felzárkózó települések” és a gazdaságélénkítő program folytatása érdekében teendő további intézkedésekről szóló 1186/2020. (IV. 28.) Korm. határozat szerint Ludányhalászi került bevonásra, Karancslapujtő Karancskeszi pedig közvetlen szomszédos települések az Ipoly folyó vízgyűjtőjéhez tartozó Dobroda-patak partján helyezkednek el. A

kormányhatározat szerint bevonni javasolt további települések között található Litke, az Ipoly partján, valamint Karancsság, Mátraverebély, Ságújfalu. Az Új Roma Stratégiával (2019–2030) összefüggő feladatok meghatározásáról szóló 1426/2019. (VII. 26.) Korm. határozat Ipoly-parti települést nem nevez meg.

A 2014–2020. évek közötti határ menti közúti infrastruktúra-fejlesztésekről szóló 1007/2016. (I. 18.) Kormányhatározat 5 Ipoly híd megépítését tartalmazza: Ipolydamásd – Helemba, Drégelypalánk – Ipolyhídvég, Balassagyarmat – Kóvár, Órhalom – Ipolyvarbó és Hugyag – Szécsénykovácsi között, illetve a Kormányhatározat felsorolását megfordítva a folyásiránnyal megegyezően a további hálózati hiányok felszámolása történik meg.

A határátkelőhelyek esetében lényeges kérdés, hogy azok a helyi – településközi – társadalmi és gazdasági kapcsolatok erősítését is szolgálják, azon ne csak emberek és szolgáltatások, hanem helyi áruk számára is biztosítsák a mobilitást.

A Közlekedési hálózati hiányhoz hasonló metodikára építkező fogalom esetén a szomszédos települések között valamiféle kapcsolat van, vagy arra a lehetőség adott: meglévő és használt földúthálózat. A közlekedési hálózati hiány esetén a településközi kapcsolatok kiépítésének, elmélyülésének fizikai akadályja van, vagyis hiányzik a kapcsolat – az infrastruktúra – a szomszédos települések között.

A különböző, területi szervezést igénylő (köz)szolgáltatások feltételezik a mobilitást. A közlekedésszervezés során a költséghatékonyság mellett egyre nagyobb figyelmet kell fordítani a fenntarthatósági kritériumokra is.

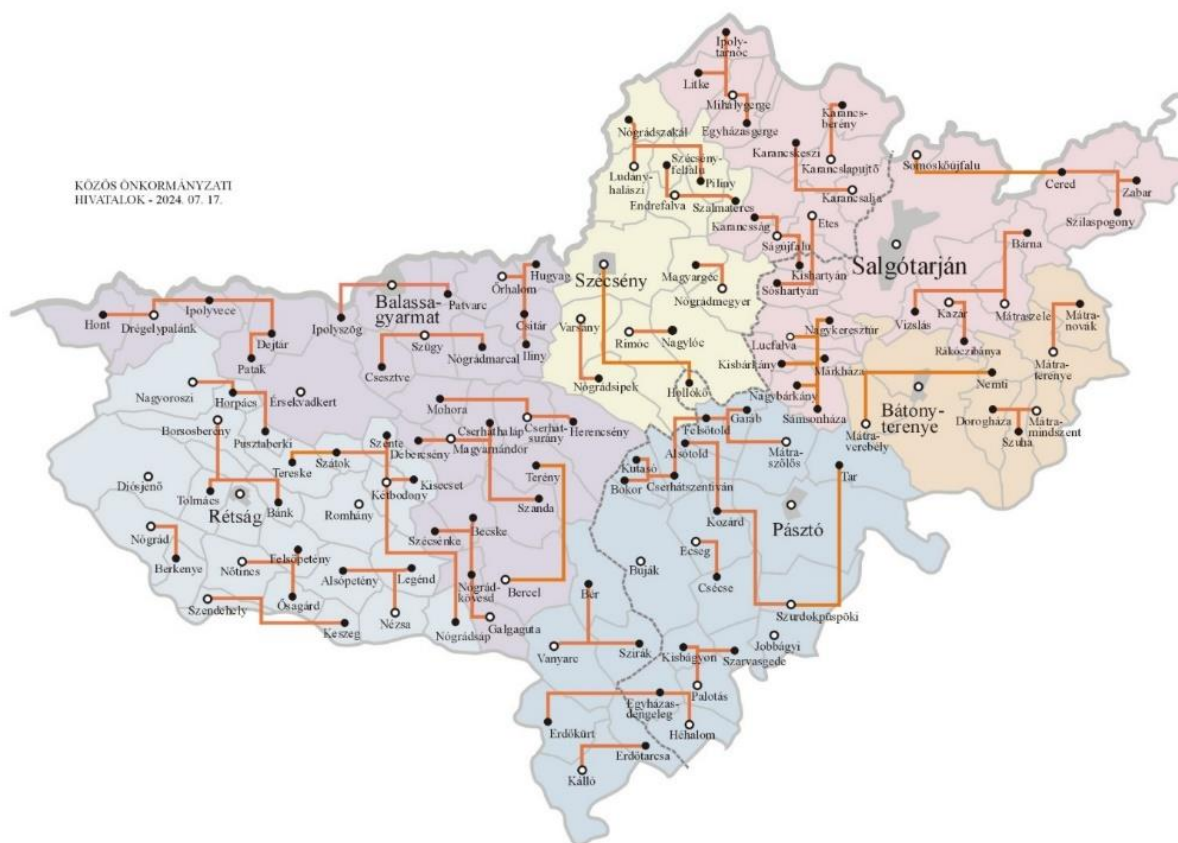
A falvak közötti kapcsolatok átalakultak: A fiatalok elköltözése következtében a rokoni kapcsolattartás átalakult, ami a települések közötti kapcsolatrendszer is megváltoztatta. Az úthálózat kiépítetlensége miatt a közlekedés jelentős mértékben akadályozottá vált, fejlesztése során a centralizáció elve érvényesült, ami azt jelenti, hogy a közlekedés főként a járásszékhelyek irányába koncentrálódik, és ez a helyzet a mai napig fennmaradt. A városhiányos térségben a központi funkciókkal rendelkező nagyobb települések összefonódnak, míg a szomszédos települések közötti kapcsolatok gyakran csak földutak révén valósulnak meg. A 20. ábra szemlélteti a szomszédos viszonyokat, a hiányzó hálózati kapcsolatokat is és a települések hierarchikus elhelyezkedését.

A közúthálózati kapcsolatok alapján látható, hogy a települések nehezen tudnak közös feladatokat vállalni, különösen a központi települések elkerülésével vagy két eltérő központú településsel való függőség esetén. A domborzati viszonyok is akadályozhatják a közvetlen összeköttetések kialakulását a települések között.

A települések közötti kapcsolatokat általánosságban jellemzi a sematikus ábrán látható módon, hogy a szomszédos települések a „Központ 1” – leggyakrabban város – ponton illetve területen keresztül érhetik el egymást közúton, annak ellenére, hogy lenne lehetőség egy rövidebb- kisebb időigénnyel és károsanyag-kibocsátással járó – út mindennapos használatra alkalmas kialakításával.

Ezek miatt a „nem létező” közúti kapcsolatok miatt a szomszédos települések „távolabb” kerülnek egymástól, ami az utazási időt jelenti. Emiatt a hatékony közös feladatellátás lehetősége is csorbul, vagy költségesebb lesz. A Mötv. rendelkezései szerinti a falvak, amelyek lakossága nem éri el a 2000 főt, kötelesek közös hivatalokat kialakítani, de a fenti probléma nehezíti a helyzetüket. A közös önkormányzathoz való tartozás feltétele az azonos járáshoz tartozás úgy, hogy a társult településeken legalább 2000 lakos legyen, illetve a társult települések száma a 7 legyen. A közös

hivatalba tartozó települések területét legfeljebb egy település közigazgatási területe elválaszthatja egymástól, amelyet Nógrád vármegyére 2024. szeptember 30-ig érvényes módon az 411. ábra szemléltet. Úgy tűnhet, hogy a közbeékelődő település, amely egy közös önkormányzati hivatalhoz tartozik, lazább kapcsolatot enged a települések között. Ugyanakkor a közlekedési hálózat vizsgálata során gyakran kiderül, hogy két távolabbi település között könnyebb lehet a kapcsolat, és elérhető egymás számára, mint a közbeékelődő település esetében. Előfordulhat, hogy a közbenső település külterülete jelentős méretű, így a közbenső település kis területe megszakíthatja a szomszédos települések közötti kapcsolatot. Ez utóbbi például a Balassagyarmati járásban Balassagyarmat és Órhalom közössége, ahol külterületen Patvarc közigazgatási területe közbeékelődik. A település központi belterülete, nem a főútvonal mellett található, ezért az utazó számára nem jelzi semmi, hogy éppen melyik település külterületén utazik, és különösebb jelentősége nincs is a hétköznapi ember számára. A települések különböző feladatok ellátására társulhatnak, és nagyobb társulások esetén előfordulhat, hogy nem azonnal nyilvánvaló, hogy a feladatok hatékonyabb ellátása érdekében szükség lenne a hiányzó közlekedési hálózati elemek megvalósítására.



41. ÁBRA NÓGRÁD VÁRMEGYE KÖZÖS ÖNKORMÁNYZATI HIVATALINAK SZERVEZŐDÉSE

Forrás: NVKH, 2024.

A közlekedés fontos eszköze egy terület elérhetőségének, amely a lakosság és a gazdaság fejlődésének egyik kulcsfontosságú eszköze, lényegében a területfejlesztés egyik elhagyhatatlan szempontja. Tóth – Káposzta (2014) nagyon fontos megállapítása, hogy a területfejlesztés az egyik legfontosabb célja a területi politikának és a területi tervezésnek. Ebbe mind az urbanizáció, mind a településfejlődés beletartozik, nem elfelejtve természetesen az általános gazdasági fejlődést sem.

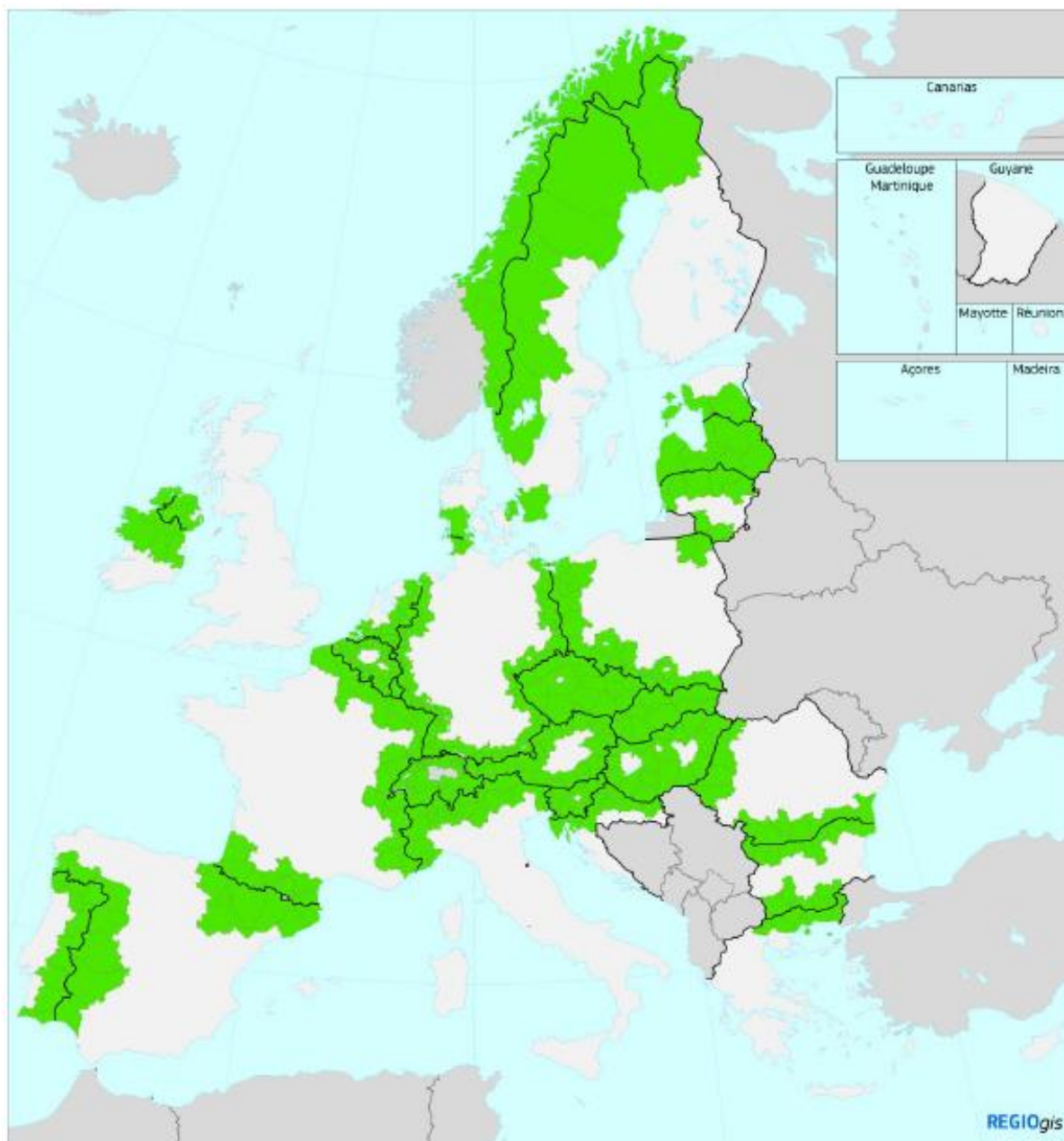
A fejlesztés eszközeit Káposzta (2019) leírása szerint a régió erőforrásainak és a közszolgáltatásainak javítása prioritizált.

A 20. század háborúit követő átrendeződés még hosszú ideig tartott, az új államok közötti kapcsolatok átalakulása a szomszédos államok külpolitikai kapcsolataitól függött. Mindez nem csak a főváros és a nagyvárosokra volt hatással, hanem olyan területeken, ahol korábban mindennapos, természetes volt a kapcsolattartás, átjárás. A II. világháború befejezését követően az államok az újjáépítésre fókuszáltak, a társadalom, a gazdaság új kereteinek kialakítása során az épített környezet megújítása is megtörtént. Ezzel szemben a határokon nem az épülés tapasztalható, hanem az állapotok egyfajta konzerválása, valamint az infrastruktúra további bontása kifejezetten az átjárhatatlanság biztosítása érdekében. A helyi lakosság azonban mindig is megtalálta a módot a kapcsolattartásra a nehéz körülmények között is.

Az egyes államok Európai Unió csatlakozását követően új lehetőségek adódtak arra, hogy a kapcsolatok fejlődésének körülményei kedvezőbbek legyenek, azonban a közlekedés feltételeinek hiánya komoly akadályokat állított. A rendelkezésre álló pénzügyi források elosztása során a határok átjárhatóságának javítása nem történik megfelelő ütemben, és az infrastruktúra építésektől is elmaradnak a közösségi közlekedési szolgáltatások határon átnyúló lehetőségei.

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 határmenti periféria-jelenségek nem csak Magyarországon vannak jelen, hanem az európai uniós tagállamait vizsgálva elmondható, hogy számos határtérségben jelentkeznek a határmentiségből adódó kedvezőtlen jelenségek, amely a 3.5. fejezetben kerültek kifejtésre a Növekedés és kohézió előmozdítása az EU határrégióiban című Bizottsági közleményben található adatok alapján. Az – 42. ábrán zöld színnel szemléltetett – határrégiókban élő, határt átlépő ingázók száma közel 2 millió, ebből 1,3 millió a határt átlépő munkavállaló, akik az Unióban foglalkoztatott munkavállalók 0,6 %-át képviselik (pl. 450 000 Franciaországban, 270 000 Németországban, 140 000 Lengyelországban és 135 000 Szlovákiában).



**30. ÁBRA A 28 TAGÚ EURÓPAI UNIÓ ÉS AZ EFTA SZÁRAZFÖLDI HATÁRAI
MENTÉN TALÁLHATÓ HATÁRRÉGIÓK TÉRKÉPE**

Forrás: A növekedés és a kohézió előmozdítása az Európai Unió határrégióiban

A közlekedési – áru- és személyszállítási – szolgáltatások igénybevételének feltétele, hogy legyen megfelelő infrastruktúra, amelyen a szolgáltatás megvalósulhat, másik, hogy legyen igénybe vehető szolgáltatás, továbbá a szolgáltatás olyan szintű legyen, amelyet a felhasználók szívesen használnak.

A határmentiség kérdésére több megközelítési mód létezik, így a határon átnyúló programok során a NUTS3 szinten határozzák meg a támogatással érintett területet, azonban az Európai Bizottság által közreadott „Határon átnyúló közlekedési közszolgáltatások” tanulmányban a határvonal mindkét oldalának 25 km-es sávját tekintették határrégióknak (Zillmer 2022.). A tanulmány célja a határon átnyúló közszolgáltatások vizsgálata, és ennek alapján a határok áteresztőképességének megismerése, amelyet az Európai Bizottság által készített felmérés, illetve javaslatok kidolgozása azokra a határtérségekre, ahol a legalacsonyabb a határ átjárhatósága. A határok

közszolgáltatásokkal való átjárhatósága hozzájárul a négy alapelv közül a személyek és a munkaerő szabad áramlásához, ezért fontos a minél akadálytalanabb közlekedést megvalósítani.

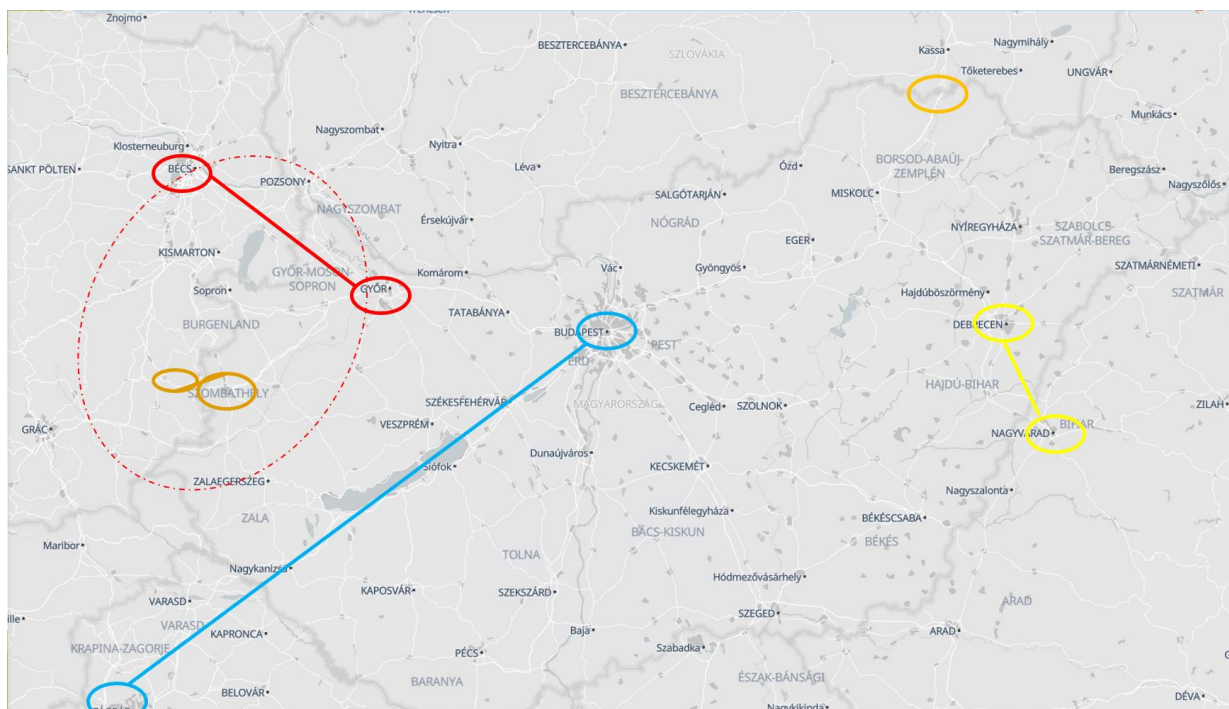
A határok áteresztőképességét négy tényező határozza meg alapjaiban: a határon átnyúló infrastruktúrahálózat épsége és közlekedésre megfelelő minősége, valamint az eltérő nemzeti szabályok összhangjának megteremtése és a közös állami akarat a szolgáltatások működtetésére. Az Európai Bizottság elkészítette a térképet, hogy mely területeken a legteljesebb az együttműködés. E szerint a cseh és szlovák, valamint az osztrák és szlovák határ mentén teljes illetve közel teljes a közszolgáltatások hozzáférhetősége, mivel fejlődésük sokáig közös volt Csehszlovákiaként, csupán 1993. óta önálló állam Csehország és Szlovákia. A határon átnyúló közlekedés szervezésében a nyelviség kérdése nem meghatározó. Szlovákia másik két határa – Lengyelország és Magyarország – átjárhatósága szinte a skála másik végén található, alig van közforgalmú közlekedési lehetőség.

Magyarország határainak átjárhatósága a közepes és rossz értékeket mutatják, a legjobb Ausztriával való közforgalmú közlekedési kapcsolatok sűrűsége, valamint a Román – Magyar határszakaszon. Szlovénia és Horvátország tekintetében az adatok szerint 31-40%-os kategóriába sorolható a határok átjárhatósága, azonban Szlovákiával közös határszakaszon az utolsó előtti kategóriába tartozik a határszakasz átjárhatósága.

A vizsgált határtérségben a közlekedési szolgáltatások igénybevételét megalapozó infrastruktúra megléte és állapota nem minden esetben megfelelő arra, hogy azon a kor feltételeit kielégítő közlekedés valósuljon meg: a közút- és vasúthálózat hiányosságai vagy állapota miatt nem megfelelő a közlekedésre, és a térség perifériahelyzetére további kedvezőtlen hatással bír. A periféria jelenségek között a határmentiség mellett a kistelepülések jelenléte a vidéki térség depresszív jelenségeit is magán hordozza, nem kivétel ez alól a vármegye arculatát meghatározó, városi jellegű Salgótarján sem, ahol viszont az ipari hanyatlásból való kilábalás hiánya okoz további kedvezőtlen jelenségeket.

A határmenti periféria jelenségek egyik oka az, hogy a közszolgáltatások az államhatalomhoz kötöttek, a szolgáltatások továbbra is nemzeti szintű szabályozás alá esnek, és az eltérő nemzeti szabályozások összehangolása hiányzik. A határtérségben élő számára, a határon át napi szinten ingázók részére komoly problémákat okoz. A határmenti térség térségi formálódásában a határon átnyúló határmenti közlekedés továbbra is csak egyénileg lehetséges, vagy a szervezett munkaerő szállítás keretei között, de nincs olyan határon átnyúló közlekedési közszolgáltatás, amely a határmenti területeket kapcsolná össze, mivel a közlekedési közszolgáltatások – elsősorban a veszteségfinanszírozás miatt – határon átnyúló jellege nem megoldott. Az Európai Bizottság a növekedés és a kohézió előmozdítása az Európai Unió határrégióiban című közleményében fel is hívja erre a figyelmet. A meglévő közlekedési közszolgáltatások ábrázolására interaktív térkép áll rendelkezésre, amelyen a Magyarországot érintő határon átnyúló közlekedési közszolgáltatások elérhetők, a határon átnyúló közlekedési közszolgáltatások nem a határtérség közlekedési gondjain enyhítenek.

A probléma feltárására az európai unió több intézkedéscsomag keretében készített tanulmányt, ezek közül az egyik legfrissebb a 2022. évben publikált „Tanulmány a közösségi közlekedés biztosításáról a határokon átnyúló régiókban – a meglévő szolgáltatások és jogi akadályok feltérképezése” sorozat, amelyben 31 esettanulmány található, magyarországi vonatkozásban 5 viszonylatban a határon átnyúló kapcsolat vizsgálatát lehet megtalálni, amelyet a 43. ábra szemléltet.



31. ÁBRA A TANULMÁNYOK ÁLTAL ÉRINTETT MAGYARORSZÁGI VISZONYLATOK ÁBRÁZOLÁSA

Forrás: Saját szerkesztés

A hazai közforgalmú közlekedés szabályozása területileg két szinten határozza meg a közlekedés szervezését: a nemzetközi és belföldi közlekedést. A belföldi közlekedés szervezését egyrészt országos központtal szervezi meg, de a regionális és területi szempontokat figyelembe véve, valamint a helyi közlekedését, amelyet a települési önkormányzatok hatáskörébe utal. A feltételek tehát nem kedveznek a határon átnyúló határmenti közlekedés fejlesztésének: tekintettel arra, hogy határon átnyúló, ezért nemzetközi jelleggel bíró közlekedés, ezért a nemzetközi közlekedés szabályait kell figyelembe venni, ami sok esetben nem kedvez vagy közel lehetetlenné teszi a határmenti közlekedés szervezését, mivel a határon átnyúló határmenti közlekedés a nemzetközi elvárásokhoz képest inkább helyi közlekedés. A helyi önkormányzatok sem tudnak határon átnyúló útvonalakat megvalósítani, mivel ehhez nincs megfelelő kompetenciájuk, illetve a határon átnyúló – nemzetközi – jelleg miatt nem tudják azt megfelelően megszervezni.

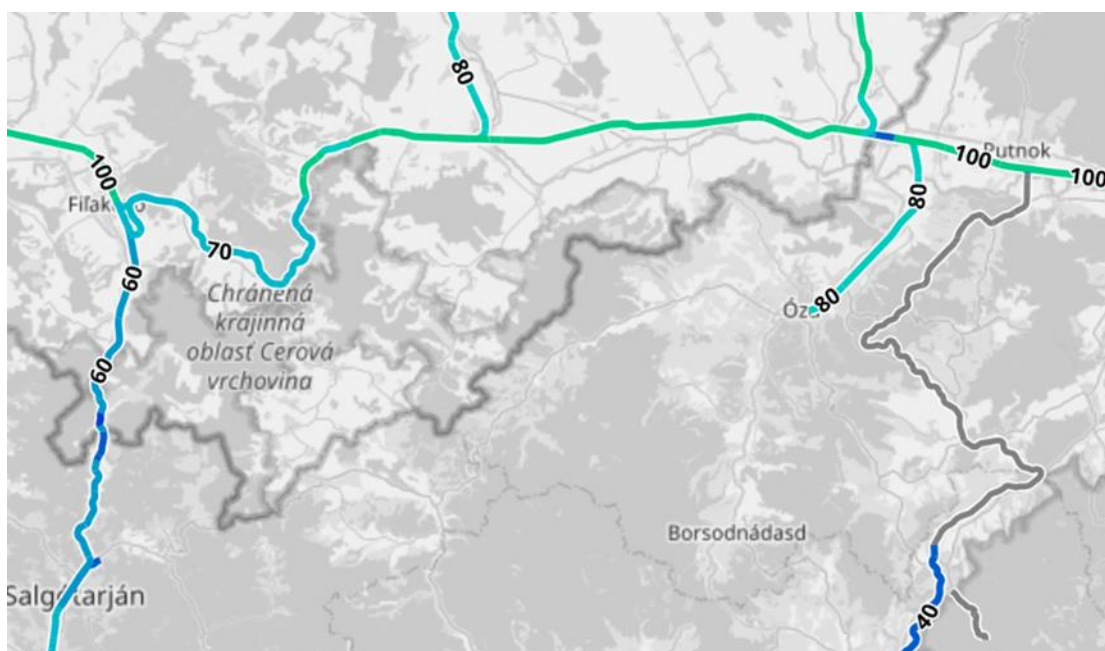
A határmenti városok vonzáskörzet vizsgálatai során leginkább az államterületen belüli, különböző – leggyakrabban közigazgatási – határok által „elválasztott” területek hálózatait vizsgálja a szakirodalom. Kétség kívül nagy kihívás a közigazgatási területi berendezkedés során az egy-egy közigazgatási egységhez tartozó terület meghatározása, legyen az járási vagy vármegyei szintű terület egység tekintettel arra, hogy a különböző szolgáltatások, de elsősorban az állampolgárok számára nyújtott közszolgáltatások nagyobb része erre a rendszerre épül. Nagyobb léptékben az Európai Unió a belső határok adminisztratív akadályainak megszüntetésére, az államhatárok átjárhatóságának növelésével kvázi közigazgatási határrá való változtatásának igényével az államhatárok feladata az államigazgatás, közigazgatás és tervezési – statisztikai szerep betöltése. Ezen belső határok mellett található városok vonzáskörzetei is átalakulnak, illetve Közép-Európa határtérségei esetében felvetődik, hogy a vonzáskörzetek valamilyen szintű visszaalakulása következik be.

A vármegye és a régió területfejlesztési törekvései egyértelműen a határmenti térség felzárkóztatására irányulnak a funkcionális térség helyreállítása érdekében, mivel a régió

működőképességét határozza meg az, hogy a határmenti térség működő egység vagy két, gyenge mutatókkal rendelkező terület. A régió működéséhez elengedhetetlen a belső közlekedési hálózat korszerű kialakítása, a vasút esetében tehát elengedhetetlen a műszaki infrastruktúra megújítása, amelyet követhet a szolgáltatások reformja.

A működőképes vasúti közlekedésben további sorompóhatást (Lévai – Munkácsy – Schváb 2021) okozó jelenségek közül ki kell emelni a közszolgáltatások államhatárhoz kötött finanszírozási modelljét, amelyet az Európai Unió már felismert problémaként, és többek között javaslatot nyújtott be az Európai Bizottság „a határokon átnyúló összefüggésben jogi és közigazgatási akadályok felszámolására irányuló mechanizmusról” címmel rendeletalkotásra az Európa Parlamentnek. Az európai uniós rendeleti forma azért fontos, mert az elsődleges jogforrás, azaz minden tagállam számára kötelező, külön eljárás nélkül el kell fogadni. A rendelet megalkotása nagyban hozzájárul a határmenti területek közlekedési akadályainak felszámolásához.

Az érintett határmenti térségben mentrend szerinti vasúti közlekedés utoljára 2011. április 30-án volt. A megszűnt vasúti összeköttetés a funkcionális régió utolsó működő szakasza volt, a közlekedési közszolgáltatást Fülek és Somoskőújfalu között a Szlovák Vasúttársaság biztosította. A rendelkezésre álló, Salgótarján a vasúti közlekedésbe északról bekötő, egyben K-Ny-i folyosóval való közvetlen kapcsolatot jelentő vasúti infrastruktúrán a szolgáltatás újraindítása a „dél-gömöri vasút” megvalósulását szolgálná, amelynek nyomvonala a 44. ábra szerint adott.



32. ÁBRA A DÉL-GÖMÖRI VASÚTON A HELYI LAKOSSÁG SZÁMÁRA FONTOS ÖSSZEKÖTTETÉS 2011-BEN SZÜNT MEG. A KOMFORTOS KÖZLEKEDÉST ÉS A FUNKCIONÁLIS RÉGIÓ MŰKÖDÉSÉT A VASÚTI KÖZLEKEDÉS - A KOR KÖVETELMÉNYEINEK MEGFELELŐ - HELYREÁLLÍTÁSA A RÉGIÓ LEHETŐSÉGEIT NAGYBAN SEGÍTENÉ.

Forrás: Openrailways.org

Korábban a térség közlekedését élénkítette a Zsolna – Besztercebánya – Salgótarján – Budapest viszonylaton közlekedő Urpin, valamint a Losonc – Budapest közötti szállítást végző Salgó, vagy a Szczein/Wroclav - Zólyom – Budapest összeköttetést biztosító Bem nemzetközi gyorsvonat.

A Cselekvési terv a távolsági és a határokon átnyúló vasúti személyszállítási szolgáltatások fellendítésére készített bizottsági közlemény leszögezi, hogy a vasútban rejlő lehetőségeket nem használják ki teljes mértékben, mivel a határokon átnyúló vasúti személyszállítás részesedése csupán 10% a teljes vasúti személyszállításból. Rámutat arra, hogy nem csak Magyarországon probléma, és a megoldás érdekében intézkedni szükséges.

A megoldást akadályozó egyik probléma a közlekedési közszolgáltatások megközelítéséből adódik: a közlekedési közszolgáltatások általános gazdasági hasznossággal bíró kereskedelmi szolgáltatások (EUR-LEX, 2012/21/EU). A közlekedési közszolgáltatások nem kizárólag kereskedelmi jellegűek, hanem egy adott térség közlekedési rendszere és fejlettsége között szoros összefüggést lehet kimutatni. Erre az EUMSZ is rámutat a 91. cikkben, amely szerint a közlekedéspolitikai intézkedések egyes régiókban súlyosan befolyásolhatja az életszínvonalat, a foglalkoztatási szintet, illetve a közlekedési eszközök és infrastruktúra működtetését. Ezzel összhangban áll a gazdasági, társadalmi és területi kohézióról szóló 174. cikk, amely szerint az Unió a gazdasági, társadalmi és területi kohézió erősítését a különböző régiók fejlettségi szintje közötti egyenlőtlenségek és a legkedvezőtlenebb helyzetű régiók lemaradásának csökkentésével segíti. Kiemelt figyelmet kapnak többek között a vidéki térségek, az ipari átalakulás által érintett térségek és az olyan súlyos és állandó természeti vagy demográfiai hátrányban lévő régiókat, mint a határon átnyúló régiók.

A vizsgált határmenti területen a vasúti regionális közszolgáltatások megvalósulása hosszabb távon járulnak hozzá a gazdasági mutatók javulásához, azonban a depressziós térségben a közlekedési lehetőségek szociális és másodlagos gazdasági érdekeit is figyelembe kell venni.

A határmentiség perifériajelenségeinek egyik oka a határmentén kialakuló „zsáktérség”, azaz azok a térségek, amelyek közlekedési kapcsolatai térségi szinten nem megfelelők, a határon átnyúló közlekedés akadályai fennállnak. A megelőző kutatások a Szlovák – Magyar határ mentén rámutattak, hogy a határt keresztező infrastruktúra nem képez elégséges, a helyi lakosság és gazdaság számára működőképesként értelmezhető hálózatot, így a fejlesztések nem lehetnek elég hatékonyak. A határmenti – azaz a határ 25-30 km-es határsávjaiban található – települések sok esetben igen nagy „távolságban” vannak, ha az elérhetőséget tekintjük, a hiányzó infrastruktúra miatt, ugyanakkor azok számára, akik nem személygépjárművel illetve nem a szervezett dolgozói személyszállítás keretében szeretnének utazni, nincs lehetőség a határ átlépésére. Sok területen még gyalog vagy kerékpárral sem, ugyanakkor e két közlekedési mód igen korlátozott lehetőségeket biztosít a mobilitásra.

Az 3.5. fejezetben írtak szerint a határtérséget 1974-ben Martinez tipizálta, amely típusjelenségek az Ipoly mentén jó lekövethetők: hogy lett egy egységes területből a határok miatt két, ellenséges térség, majd izolált vidék. A közeledés szándéka az egymás mellett létezőből együttműködő, majd lényegében az eredetinek megfelelő egységes – integrált – térséget alakít. Vitára adhat okot, hogy ettől még különböző országokhoz tartoznak, és bizonyos értelemben ez alkalmas lehet arra, hogy a határ mellett elválasszon, de a lakosság, a munkaerő, szolgáltatások és áruk mobilitásának fokozása elősegíti a térségi működőképességet.

Ez az elszigetelődés vagy összekapcsolódás – tehát a határ elválasztó szerepe – a két térség történelmi és földrajzi eltéréseiből ered, mint például az etnikai, térszerkezeti, gazdasági, és intézményi különbségek. Emellett függ a határ politikai elválasztó szerepétől is, amelyet az adott időszak politikai kontextusában betölt.

Ahol a földrajzi tényezők jelentős szerepet játszanak az elválasztó határ kialakításában, ott az interakciók száma alacsony marad, még egy átjárható határ esetén is. A politikai és ideológiai okokból kialakult határok szintén nagymértékben csökkenthetik az interakciók számát, sőt, akár meg is szüntethetik azokat. Ez hosszú távon jelentős különbségeket okozhat a két térség között, mivel azok fejlődése egymástól függetlenné válik. Azonban, ahogy a politikai nyomás csökken, ezek az interakciók részben vagy egészben újraéledhetnek. A vizsgált határtérségben az Ipoly folyó, mint természetes határ, szerepet játszik az elválasztásban a politikai és ideológiai különbségek mellett. Bár a két állam közötti távolságtartó politika megszűnt és a határok nyíltak, ha a határok nem biztosítanak napi szintű, történelmi alapú átjárhatóságot, az interakciók nem feltétlenül növekednek.

A folyópart mindkét oldalán hasonló adottságokkal rendelkező területi egységek találhatók, így jellemző a városhiányos térség, jellemzően a kis- és középfalvak jelenléte, a térségi központok általában kis- és középvárosok. Az oktatásban a legmagasabb iskolai végzettséget adó intézmények a középfokú oktatási intézmények, ezek között található általános gimnázium, ami lehetőséget ad a felsőfokú oktatási intézményekben való továbbtanulásra, illetve szakközépiskola, melyek elvégzését követően a fiatalok szakképesítésüknek megfelelően tudnak a térségben elhelyezkedni. A szakképesítést adó oktatási intézmények igyekeznek a térség munkaerő-igényeire választ adni, és a végzett tanulók számára helyben munkalehetőséget biztosítani. Mindez bizonyos szakmák esetén nem elégséges, mivel a térség lakosságmegtartó képessége – részben az alacsony bérszínvonal miatt – alacsony. A legfeljebb középfokú végzettséggel, de az építőiparban használható tudással rendelkező lakossági csoport nagyobb részben nem a vármegyében helyezkedik el, hanem a környező nagyvárosok építkezéseinek talál munkát – sokszor nem bejelentett foglalkoztatottként. Ők naponta járnak – nem hivatalosan – szervezett módon a munkába, ami a térség fejlődésére kettő hatással bír: a napi munkabajárás biztosítja, hogy lakóhelyüket nem változtatják meg, ezzel ők, és családjuk a térség népességét gyarapítják – mérséklék az elvándorlást, optimális esetben a fizetésüket helyben költik el (vagy legalábbis egy részét, ami a mindennapi szükségletek kielégítésére szolgál). Kedvezőtlen, hogy nem bejelentett munkavállalóként a munkájuk után a közterheket sehol nem fizetik meg, és amennyiben baleset éri őket, vagy eléri a nyugdíjas kort, az amúgy jogos járandóságtól elesnek; valamint a térség munkanélküliségi adataiban ők tartós munkanélküliként kerülnek feltüntetésre.

A jelenséggel a versenyképes fizetés hiányában nem nagyon lehet mit kezdeni, azonban számos közvetett hozadéka is van, mely nem, vagy nem közvetlenül mutatható ki statisztikai és egyéb adatokkal: a család szemléletformáló funkciója során nagyon fontos, hogy a gyerekek azt látják, hogy legalább az egyik szülő naponta jár dolgozni, napi rendszerességgel hordják a munkába, így a sokat hangoztatott szülői példa a gyermeket is ösztönzi. A másik, hogy ha ez a munkásréteg munkahely – és napi cél, mint bevételi forrás – hiányában nem járna dolgozni, nem lenne fizikai ereje lekötve, a bűnelkövetési hajlandóságot növelné a térségben. Mindezek alapján, bár a „fekete munka” nem követendő és jó példa, ki lehet mondani, hogy a térség fejlődésére tekintettel kedvezőbb, mintha nem lenne ez sem.

Részben fenti okok miatt is jellemző a nagy arányú hátrányos helyzetben lévő lakos jelenléte – hiszen a fekete munkából élők is hivatalos jövedelem hiányában ide sorolandók –, ahol az alacsony képzettség, a munkanélküliség együtt jár. A helyben maradó, hátrányos helyzetű lakos immobil, azaz ha helyben nem talál munkát, akkor általában még a szomszéd településre sem ingázik:

részben, mert általában nincs autója, illetve a fiatal lakosság esetében a kisgyerekek nappali ellátása nem megoldott – azaz nincs bölcsőde.

Mindemellett – részben a térség településhálózati és lakosság adottságaira is visszautalva – nem várható a nagy foglalkoztatók betelepülése, viszont jellemző a családi vállalkozások, mikro- és kivállalkozások jelenléte, a mezőgazdaságban a családi gazdaságok jelennek meg.

Ugyanakkor lehetőséget is jelent, hogy a helyi adottságokra építő gazdasági szervezetek elsősorban a helyi igényeket szolgálják ki, az Ipoly mindkét oldalán, így potenciális gazdaságszervező erő rejlik abban, ha a közlekedési lehetőségek is adottá válnak, a helyben való szállítási költségek csökkennek (két település között, ami egymástól néhány száz méterre van, nem több tíz km-es kerülővel érhető el közúton. Míg a virtuális térben működő szolgáltatások számára ez nem probléma, a fizikai szolgáltatások, termékek, áruk esetében nem megoldható, és valós problémát jelent a községek között hiányzó közlekedési kapcsolat. Nógrád vármegye településhálózatát vizsgálva kitűnik, hogy számos zsáktelepülés van, azaz egyetlen aszfaltozott út vezet a településre, ezért sok, egymástól nem messze található település között látszólag nincs közvetlen kapcsolat. Ez valójában nincs így, mindösszesen a két település közötti lakosság a településeket összekötő földutakat használja. Mivel ezek kijárt utak, az év nagy részében akadálytalanul járhatók; szilárd burkolattal való ellátásuk olyan összegekbe és lobbierőbe kerülne, ami miatt ettől eltekintenek. Ezzel szolgálják többek között a fenntartható fejlődés céljait is; viszont erősíti azt, hogy a szomszédos települések között igenis valós igény a közlekedési kapcsolatok fenntartása.

Feltételezhető, hogy a több évszázados történelmi fejlődés, amely során a térség egységként fejlődött mind társadalmi, gazdasági és kereskedelmi értelemben, az elmúlt néhány évtized változásai nem tudtak olyan gyökeres változást produkálni, ami az Ipoly két partjának gazdasági arculatát teljesen más irányba terelte volna, egymástól távolodóvá váltak volna. A kutatás rávilágított, hogy igenis megvannak még azok a kötődések, amelyek a két térség egymásrataltságát erősítik, és amelyek újra-megteremtése hozzájárul a helyi lakosság életkörülményeinek javulásához.

5.4. 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 nehezítik. 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, menetrendek 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 idénymunka 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 keresztszetszeti 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.

6. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS JAVASLATOK

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.

6.1. Határon átnyúló szervezet – európai területi társulás - működtetése

A határmentiség fejlődésének egyik nagyon nagy problémája volt, hogy egymással lényegében ellentétesen hat a határtérség, mint egy területi egységléte, hiszen ezért van határtérség, valamit ebben határ, mint elválasztó vonal. Egy vagy több szempontból összefüggő, szervesen kapcsolódó térség – ebben az esetben az Ipoly völgye – nem csak egy természeti képződmény, hanem a benne lakók, a lakosság történelmi fonódása, összetartozás érzése. A nemzeti és önazonosság, mint a palócság tudatának megtartása nagyon fontos a part minkét oldalán lakók számára, de ehhez eltérő eszközök állnak rendelkezésre. A határtérség működését kettészelő vonal az Európai Unió csatlakozást követően egy kvázi létező fogalomnak kellene tekinteni azzal, hogy a schengeni határok és a fent említett szabadságjogok miatt a nemzeti szabályozás nem akadályozhatja a személyek, munkaerő, szolgáltatások és tőke szabad áramlását. Az Ipoly esetében fentiek alapján minden biztosított, az elvi lehetősége megvan, épp csak a fizikai átjárhatóság hiányzik.

A határon átnyúló beruházások, a tükörprojektek, azaz egymást az Ipoly két partján erősítő fejlesztések megvalósítása előtt számos fizikai és jogi akadály állt. Ahogyan arról már volt szó, az államhatár két szuverén nemzet közötti elválasztó vonal, ami azt is jelenti, hogy saját államhatalmuk a határvonalig tart. Az állami szabályozás azonban a határvonalakon belül teljes joggal érvényesül, azaz bármilyen fejlesztés valósul meg, az az adott állam területére erő szabályozás alá esik. Ez a fizikailag összefüggő, de a két államhatalom területeit érintő bármilyen fejlesztés összehangolásának akadály lehet, hiszen a „legegyszerűbb”, ha mindkét oldal szabványainak megfelelő fejlesztés alakul ki. Probléma ott van, amikor adott létesítmény vonatkozásában a szabályozás nem csak eltér, hanem ellentétes.

Nagyobb kitekintésben a fizikailag nem összefüggő, de egymást erősítő közös projektek, amennyiben a határ két oldalán valósulnak meg, főszabály szerint legalább egy-egy partner létét feltételezik a határ két oldaláról, akik saját nemzeti joguk alá tartozó szabályoknak kell, hogy alávetessék magukat. Ez az Európai Unió finanszírozás során azt jelenti, hogy az azonos forrásból származó, egymást feltételező pénzüsszeg kétfelé áramlik, és a felhasználás, elszámolás szabályai teljesen eltérőek. Mindezt bonyolítja, hogy az érintett partnerek saját elszámolási rendszerük alá esnek, eltérő határidőkkel, alátámasztó dokumentumokkal.

A „határok nélküli Európa” elképzelés már kezdetben sem csak az Európai Uniót megalapító hat tagállam külső határain belül létező államhatárok megszüntetésére irányuló javaslat volt, hanem együttműködés kialakítására – az itt működő regionális és lokális szintű szervezetek törekedtek erre „határon átnyúlva”. Azonban a határok megszűnése önmagában nem elegendő az együttműködések megvalósítására, mivel a nemzetállamok jogi – közigazgatási környezete eltér. A különböző jogi struktúrák, kompetenciák összehangolása mellett szükséges az együttműködő közigazgatási egységek döntéshozói kompetenciáinak, erőforrásainak és jogköreinek egyeztetése, s egy elfogadott szervezetrendszer kiépítése. Leginkább elterjedt együttműködési formák a munkaközösségek és az eurorégiók. A határon átnyúló szervezetek közösségi és belső jogi

megerősítése az Európai Parlament és Tanács 1082/2006/EK rendeletével megvalósult. Az európai területi együttműködési csoportosulás (EGTC) jogi személyiséggel rendelkezik, s a székhely szerinti tagállam joga alapján működik. Mindez a 2007-2013-as tervezési ciklus során jellemző, ezt megelőzően is voltak kezdeményezések, melyek szorgalmazták a jogszabály megalkotását.

Fentiek, valamint a működés tapasztalatai alapján indokolt lenne egy olyan európai területi társulás kialakítása, amely a területfejlesztésben érintett szereplőket foglalja magába a határ mindkét oldalán. A közös szervezet elősegíti a kommunikációt, koordinációt és hatékony működést tesz lehetővé.

2021. február 4-én fogadta el a Régiók Európai Bizottságának „Területi kohéziós politika és uniós költségvetés” (COTER) szakbizottsága a Határon átnyúló közszolgáltatások Európában című véleményt (a továbbiakban: Vélemény). Célja, hogy a határmenti térségek közötti kapcsolatok erősödjenek, a belső határmenti periféria-helyzetek enyhüljenek. A Vélemény a közszolgáltatások elérhetősége irányából közelíti a problémát, így kiemelten a – Nógrád vármegyére is jellemző – demográfiai problémákkal jellemezhető területeken élők életminőségét jelentősen javítani lehetne a határon átnyúló közszolgáltatásokkal. Ezek a közszolgáltatások – és minden egyéb szolgáltatás esetén is – kedvező feltételek alakíthatók ki a határon átnyúló állandó szervezetek keretei között. Az Európai területi társulások munkaszervezetei alkalmasak, vagy alkalmassá tehetők a határon átnyúló közszolgáltatások kialakítására, koordinálására és működtetésére. A Vélemény 38. pontja szerint az RB különösen fontosnak tartja, hogy a határtérségek tárják fel a hiányzó vagy fejlesztendő közszolgáltatásokat, és dolgozzanak ki új vagy továbbfejlesztett, határokon átnyúló közös érdekű szolgáltatásokat. Az ETT-knek ebben kulcsszerepet kell találni, és ezt a szabályozási keretrendszer kialakításával és végrehajtásával megvalósítani, mivel az alkalmas és megfelelő szervezeti háttérrel rendelkezhet ahhoz, hogy a projektkoordináción kívül a területén megjelenő folyamatokra valódi befolyással legyen.

Szintén a határok átjárhatósága kérdéskörében jelent meg a RB állásfoglalása Európa Jövőképéről: a határon átnyúló együttműködés jövője (2021/C 440/02) címmel, amelyben a területi kohézió, valamint a területek és polgárok közötti együttműködés erősítésének fontos eszköze a határon átnyúló együttműködés, amely a COVID-19 járvány során az elmúlt évtizedek legnagyobb visszaesését szenvedte el, amelyben nagy szerepet kapott az egyének társadalmi szinten is megmutatkozó „tanult tehetetlensége” miatt fellépő elszigeteltség (Brooks, 2020; Demetrovics, 2021). A RB a Határregiónk Polgárainak Európai Szövetsége tagjaival olyan jövőképet fogalmazott meg a határon átnyúló együttműködést illetően, amely elsősorban a készenléti szolgálatok és egészségügy, valamint a jövőbeli válságok esetére a – személyek szabad mozgását, a határon átnyúló közszolgáltatások és egységes piac és schengeni térség teljes körű és zökkenőmentes működésének biztosítása érdekében – belső határok átjárhatósága mellett az egészségügyi ellátás határon átnyúló biztosítását szorgalmazza. A működtetés feltétele az integrált határon átnyúló térségi szervezetek megerősödése. Az együttműködő térségek működésének feltétele a fizikai – közlekedési – akadálymentesítés és a kommunikációs csatornák javítása, amelyre a határon átnyúló szolgáltatások biztonsággal építhetők. Az európai területi együttműködés javítása a jogalkotás, szabályozás mellett a végrehajtás ellenőrzésével lehetséges.

Nógrád vármegye és Besztercebánya kerület határmenti kis- és aprófalvas településhálózatában a falvak és városok között a kapcsolattartásra megvan az igény, a funkcionálisan városhiányos térségek problémái enyhíthetők, ha azokat jól működő, szakmai döntéseket előkészítő és támogató határon átnyúló szervezetek segítik, amelyek figyelembe tudják venni az egykori egységes területi működést. A vizsgálat fókuszterületét tekintve az Ipoly-völgy közlekedésének – infrastruktúra és közösségi közlekedés szolgáltatás –, valamint erre épülő közszolgáltatásainak fejlesztésének

lehetőségére irányul, mivel számos esetben fogalmazódott meg a jól szervezett közszolgáltatásokra való igény, amelyet sokszor éppen az átjárhatóság hiánya hiúsít meg. A szomszédos megyék határát két szakaszra lehet bontani, szárazföldi és folyó által meghatározott szakaszra. A szárazföldi határ közlekedési infrastruktúrája jobb állapotban van, településközi kapcsolatok szintjén esetenként hiányzik a kiépített úthálózat, azonban a vasúti infrastruktúra szakadásmentes. A nyugati, Ipoly által határolt szakaszon a közlekedési infrastruktúra is hiányos, így a közlekedés határon átvelő lehetőségei infrastruktúra-fejlesztést kívánnak, noha a meglévő közúti kapcsolatok elégségesek a legalapvetőbb szolgáltatások kialakítására.

A közlekedési közszolgáltatások egyik határszakaszon sem jelentek meg sem a közúti, sem a vasúti forgalomban.

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 kiemelendő. 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.

Az ETT feladata a területi integráció megvalósítása, az államhatárok elválasztó szerepének jelentős mértékű mérséklése, amely a területi identitás megerősödéséhez vezet. Az ETT elsődlegesen gazdasági tevékenység folytatása céljából nem alapítható, közhatalmi tevékenységet nem folytathat, azonban az alapszabályban meghatározottak szerint a térség versenyképességét előmozdító vállalkozási tevékenységet végezhet, amennyiben az a célját nem veszélyezteti. Közhasznú jogállást szerezhet.

Az ETT-k működése hatékony, de további optimalizálással, a nemzetközi jog adta lehetőségek mélyebb kihasználásával a fejlesztések még hatékonyabb forrásfelhasználást tesznek lehetővé. Vizsgálni szeretném, hogy az ETT működésében ténylegesen hogyan jelenik meg a fejlesztések során a közös intézmény által nyújtott könnyebbség, az ETT működésének további optimalizálásában milyen lehetőségek vannak. Az ETT-k és a nemzeti és nemzetközi jog viszonya miként hat a térség fejlődésére, mennyire hatékony jelen jogi szabályozás keretében az ETT működése. Az összes, a magyar határvidéken működő ETT működési mechanizmusának feltérképezése a működés tapasztalatain alapuló sikertényezők és hiányok/nehézségek feltárása elsősorban interjúk alapján, a megkeresettek az ETT vezetői, a források felhasználását kezelő munkatársak.

A jövőképet mégis derűlátóan lehet szemlélni. A térség lakosságában egyre erősebben megjelenő igény a mindennapi kapcsolattartás iránt élénkület hozhat. Ugyanakkor a közlekedési kapcsolatok sűrűbb helyreállítása önmagában nem elegendő a területi működés javításához; szükség van olyan beavatkozásokra is, amelyek elősegítik az együttműködést és megszüntetik az adminisztratív akadályokat. Ezt a Régiók Európai Bizottsága is felismerte, és 2021/C 440/2 számú állásfoglalásában kifejtette a határon átnyúló együttműködés jövőjével kapcsolatos elképzeléseit. A bizottság az integráltabb, határon átnyúló régiók kialakítása érdekében helyi és regionális önkormányzatok együttműködését szorgalmazza a funkcionális életterek fejlesztése érdekében. Az Eurostat számára szisztematikus adatgyűjtést ír elő, amely a határon átnyúló áramlásokat és kölcsönös függőségeket érinti a közéletben és a szakpolitikákban, és alapot nyújt a későbbi döntéshozók számára.

6.2. A közlekedési feltételek javítása

A területi fejlődés egyik alapvető kérdése, hogy a területi szereplők tudják-e egymással a kapcsolatot tartani. Napjaink technikai fejlődése mellett egyre inkább áttérrelődik a kommunikáció a virtuális térbe, és úgy tűnt, hogy a személyes kapcsolatokat helyettesíteni tudja. Napjainkra nyilvánvalóvá vált, hogy valóban helyettesítő szerepet tud betölteni a virtuális tér, de a személyes kapcsolatokat nem tudja pótolni. A 2020-2021. évi pandémia időszak járványügyi intézkedései szociális, társadalmi és gazdasági hatással jártak, amelyek rávilágítottak arra, hogy a személyes kapcsolatokra való igény az emberiség sajátossága, az csak kis mértékben, átmenetileg váltható ki. Pontosabban: a személyes kapcsolatok hiánya komoly pszichikai, pszichológiai és mentális problémákhoz vezetnek egyéni szinten. A koronavírus járvány idején bevezetett karantén-intézkedés a tudomány számára sajátos lehetőséget nyújtott arra, hogy a társadalmi elszigetelődést vizsgálja.

A járványidőszak fő kutatási területe leginkább a betegség megelőzése, kezelése, azonban egyre nagyobb figyelmet kapnak a közvetett hatások, a fent említetteken túl a vizsgált terület vonatkozásában, hogy a határátjárás is akadályozott volt, így bizonyos értelemben „visszaállt” a határ átjárhatatlansága, amelyet most nem kizárólag egy természeti képződmény segített, hanem az egészségügyi – politikai helyzet is.

A múlt század második felében a falvak helyzete folyamatosan romlott. A településhierarchiában mind vertikálisan, mind horizontálisan egyre távolabb kerültek egymástól, attól függően, hogy milyen központi funkciókat sikerült kiharcolniuk. A központi feladatokat ellátó „centrumok” egymással versengtek a vármegye által rendelkezésre bocsátott fejlesztési eszközökért, míg az „egyéb települések” a helyi központjaikkal és társtelepüléseikkel küzdöttek az életben maradásért. Eközben a szomszédos települések között a kapcsolattartás megszakadt, ami tovább növelte a távolságot közöttük, és hozzájárult ahhoz, hogy a települések egyedül maradtak feladataikkal, amelyeket önállóan nem tudtak megoldani, így fokozatosan ellehetetlenültek. Társadalmi és demográfiai problémák, mint az elöregedő lakosság és az elszegényedés, valamint az egyre alacsonyabb képzettségi szint, végül olyan szegregált társadalmi rétegeket eredményeztek, amelyek csökkenő kapcsolatokkal rendelkeztek.

A települések közötti kapcsolatok kialakításának és modernizálásának igénye már több mint két évtizedes múltra tekint vissza (Fleischer 2009, Somfai 2017), és a vidéki fejlesztések új szemléletet nyernek. A falvak elérhetősége és megközelíthetősége, valamint a községek közötti interakciók számának növelése az élő vidék kialakításának egyik kulcsfontosságú aspektusa. Különösen a kis- és aprófalvas térségekben jelent problémát a közutak állapota és a hiányzó összeköttetések, illetve a zsákfalvak jellegéből adódó hátrányok. A hátrányok enyhítése érdekében a Magyar Falvak Program keretein belül történő infrastruktúra-fejlesztések segítik a közlekedési hálózatok hiányosságainak mérséklését, és elősegítik a települések közötti feladatok közös megoldását. A határmenti területeken azonban a közlekedési problémák, különösen a folyókon átívelő közlekedési lehetőségek megvalósítása, nagyon lassan oldódnak meg. A hidak hiánya miatt a települések közötti együttműködés is jelentős késlekedést szenved.

A 2020-as évben a világjárvány által okozott határlezárások rávilágítottak arra, hogy ahol az átjárás biztosított, ott élénkebb a kapcsolatok, és jól érzékelhető a napi ingázók száma. Különösen jellemzővé vált, hogy sok esetben az egyik oldalon lakó személyek a másik oldalon dolgoznak vagy járnak iskolába, ahol erre lehetőség van. Az osztrák határ mentén végzett kutatások szerint az ilyen határon átnyúló ingázás természetes jelenség (Horváth 2020). Az osztrák-magyar határszakasz esetében az átkelési lehetőségek sokkal kedvezőbbek, mivel az átlagos távolság a közúti határátlépési pontok között csupán 3 km, így ez a szakasz a legsűrűbben átjárható. Ezzel szemben a szlovák-magyar határszakaszon az átlagos távolság az átkelési lehetőségek között 27 km, és ezen a szakaszon mindkét oldalán kistelepülések találhatók.

Ahhoz, hogy felcsillanjon a remény a korábbi kapcsolatok visszaállítására, komoly politikai – jogi változásoknak kellett beállni. Az 1980-as évek végén megvalósult változások előrevetítették a közlekedési kapcsolatok helyreállításának lehetőségét, de ekkor még a Szlovák és Magyar állam között fennálló fagyos viszony, illetve a források hiánya késleltette a megvalósítást.

Valós lehetőséget mindkét állam Európai Unió csatlakozása vetett fel: az egységes belső piacra való belépés a távolságtartó politika enyhüléséhez vezetett, a belső határok „megszűnése” a közlekedési feltételek javítását eredményezte, s mivel a két ország nettó befizető, jelentős támogatási források biztosították azt, hogy a hídépítések gondolata megfogalmazódjon, megvalósulása reális jövőképként jelenjen meg.

A hidak visszaépítésének jelenleg alapvetően két körben fogalmazhatjuk meg az akadályait: egyik, szakmai jellegű körben összegezhet. A műszaki megoldások – még a nagyobb teherbírású hidak esetén is – már régóta biztos műszaki megoldással állnak rendelkezésre, mégis tapasztalható, a hidak építése jelentősen elmarad az igényektől, a tervezett szakmai ütemezésektől. Természetesen jelenleg sem elsősorban a műszaki lehetőségek szabnak gátat a fejlesztéseknek, sokkal inkább az anyagi források, melyek megteremtése a nemzetállamokat terheli, valamint a műszaki szabályozás és egyéb, a hidakra és a kapcsolódó műtárgyakra vonatkozó szabályozási környezet. A források és a nemzeti szabályozási környezet azonban alapvetően hat vissza a műszaki megvalósítás lehetőségire, és akad olyan helyzet, amikor a kivitelezés ellehetetlenítéséhez vezethet a műszaki, jogi és forrásoldal lehetőségeinek megteremtése. Bármelyik hiányos, a megvalósítás bizonytalanná válik.

Másik problémakör a nemzeti politika irányai, prioritásai és az eltérő közigazgatási berendezkedés, mely az összehangolt fejlesztések elé akadályokat tudnak gördíteni. Politikai oldalról megközelítve Szlovákia és Magyarország érdekei erőteljesen eltérnek, a szlovák fejlesztéspolitikai térképre tekintve látható, hogy a források az Észak-szlovák, gazdaságilag erősebb térségbe összpontosulnak, a déli határvidék fejlesztése nem prioritizált. Szemben a szlovák érdekekkel, és arra tekintettel, hogy Dél-szlovákia ma is jelentős részben magyarok által lakott térség, magyar nemzeti érdek a határon túl lakó magyarság számára megteremtteni a lehetőséget, hogy lakhelyét nem elhagyva mégis a magyar állam határain belül találja meg boldogulását, (felvidéki) magyarságát megtartva.

A közigazgatás és önkormányzatiság feladatai, kompetenciái igen erősen eltérnek a két országban, mindösszesen településközi kapcsolatokról beszélve, helyi utak közötti összeköttetés esetén azonos a feladatkör. Mégis megoldhatatlannak tűnik egy híd szabályszerű megépítése, mivel államhatár metszési pontra tekintettel nemzetközi szerződések megkötése szükséges, mely nem települési kompetencia, illetve a jelentős forrásigényre és egyáltalán a szabályozási környezetre tekintettel a kormányzás magasabb szintje bevonása nélkül nem valósulhat meg. Mindezek alapján úgy tűnik, hogy a határ menti infrastruktúra fejlesztések, ezzel az Ipoly völgy élénk közlekedési kapcsolatrendszerének újjáélesztésének akadálya egyetlen szóban összefoglalható: államhatár.

A fenntartható közlekedés fejlesztése során nem lehet eltekinteni a sokak számára rendelkezésre álló egyéni, gépjárművel történő közlekedés elemzésétől.

A gépjárművek előregedése komoly kihívást jelent a környezeti jóállapot megóvásában is, amely közvetetten hat az emberi életre, de a balesetekben az utasok nagyobb kitettsége közvetlenül befolyással van az emberi életre. A fejlettebb vármegyékben az új személygépjárművekhez való hozzáférés kedvezőbb, a rosszabb körülmények között élők a fejletlenebb vármegyékben régebbi, kevésbé biztonságos személygépjárművekkel közlekednek, mivel sok esetben a vagyoni helyzetük ezeket teszi elérhetővé. A hagyományosan fejletlenebb vármegyékben az egyéni közlekedés adottságai – a személygépjárművek magas száma és a magas kora – is a közlekedési szegénység jeleire utalnak.

A Magyar-Szlovák határ mentén található Nógrád és Borsod-Abaúj-Zemplén vármegyékben a személygépjárművek átlagéletkora nem szélsőségesen rossz, ennek ellenére a vizsgált balesetek során a balesetben érintett gépjárművek átlagos életkora jelentősen magasabb az átlagosnál.

A két vármegye gazdasági kapcsolatai Budapest irányába a legerősebbek, azonban a határmenti mozgások során szinte kizárólag személygépjárművel hidalhatók át az államhatárok a határon átnyúló határ menti közlekedés hiányában, ezért az itt élők vagy ki vannak zárva a mobilitásból, vagy nagy eséllyel a számukra elérhető, kevésbé biztonságos közúti egyéni közlekedést kell

választaniuk. A „hagyományosan szegény” vármegyék hasonló helyzetű lakosságának hátrányos helyzetéből adódóan a jelenlegi környezetben várható a gépjárműállomány további öregedése, amely tovább fogja növelni kiszolgáltatottságukat. A közlekedéshez való hozzáférés hiánya fokozhatja a társadalmi kirekesztettséget (Stojilovszka 2023), Európai Mobilitási Hét, (2021). A rossz életkörülményekből egyetlen kitörési pont lehetne a mobilitás, amellyel a szolgáltatások és munkahelyek válnak elérhetővé (2023/955 EU rendelet), de ehhez szükséges az eszköz, amellyel helyváltoztatási igényt ki lehet elégíteni. Sok esetben – amely autók erre alkalmasak – a forgalomból már kivont személygépjárműveket újra üzembe helyezik. Ennek állapota már elég rossz, így a drága üzemanyag helyett sokszor étolajat használnak üzemanyag gyanánt.

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 nemzeti szabályozási keret – a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény (a továbbiakban: személyszállítási törvény) – tartalmazza ugyan a határon átmenő személyszállítási szolgáltatás fogalmát: „az a személyszállítási szolgáltatás, amelyben az utazás megkezdésének a helye és a célállomás helye vagy legalább azok egyike Magyarország területén kívül van, de az útvonal részben Magyarország területén halad”. A személyszállítási törvény közös szabályai a 20. § (5) bekezdésben tartalmazza, hogy a nemzet-, társadalom- vagy közlekedéspolitikai szempontok alapján az ellátásért felelős a határon átmenő személyszállítási szolgáltatásokat személyszállítási közszolgáltatásként rendelhet meg. A személyszállítási közszolgáltatássá minősített határon átmenő regionális személyszállítási szolgáltatásokra a regionális személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozó szabályokat, a személyszállítási közszolgáltatássá minősített határon átmenő országos személyszállítási szolgáltatásokra az országos személyszállítási közszolgáltatási tevékenységre vonatkozó szabályokat kell alkalmazni. A személyszállítási törvény fogalommeghatározása regionális személyszállítási közszolgáltatást ugyan nem tartalmaz, azonban vélhetően megfeleltethető a regionális személyszállítási szolgáltatásnak, amely szerint a vármegye határán belül vagy a vármegyehatár átlépése esetén 100 km-t meg nem haladó, elővárosi személyszállítási szolgáltatásnak nem minősülő belföldi személyszállítási szolgáltatás. Mindezek alapján az elvi lehetőség adott egy, a regionális személyszállítást megvalósító határon átnyúló határmenti közlekedési rendszer kialakítására, azonban ennek szervezeti háttere nem segíti a megvalósulást.

Az állam(ok) által nyújtott közszolgáltatások kulcsszerepet játszanak a határon átnyúló régiók egységes működésében. A közlekedési közszolgáltatásokat jelenleg két szinten szervezik: települési és országos szinten. Azonban hiányzik egy olyan helyi vagy lokális szint, amely kifejezetten a határon átnyúló közlekedés szervezési feladataival is rendelkezhetne.

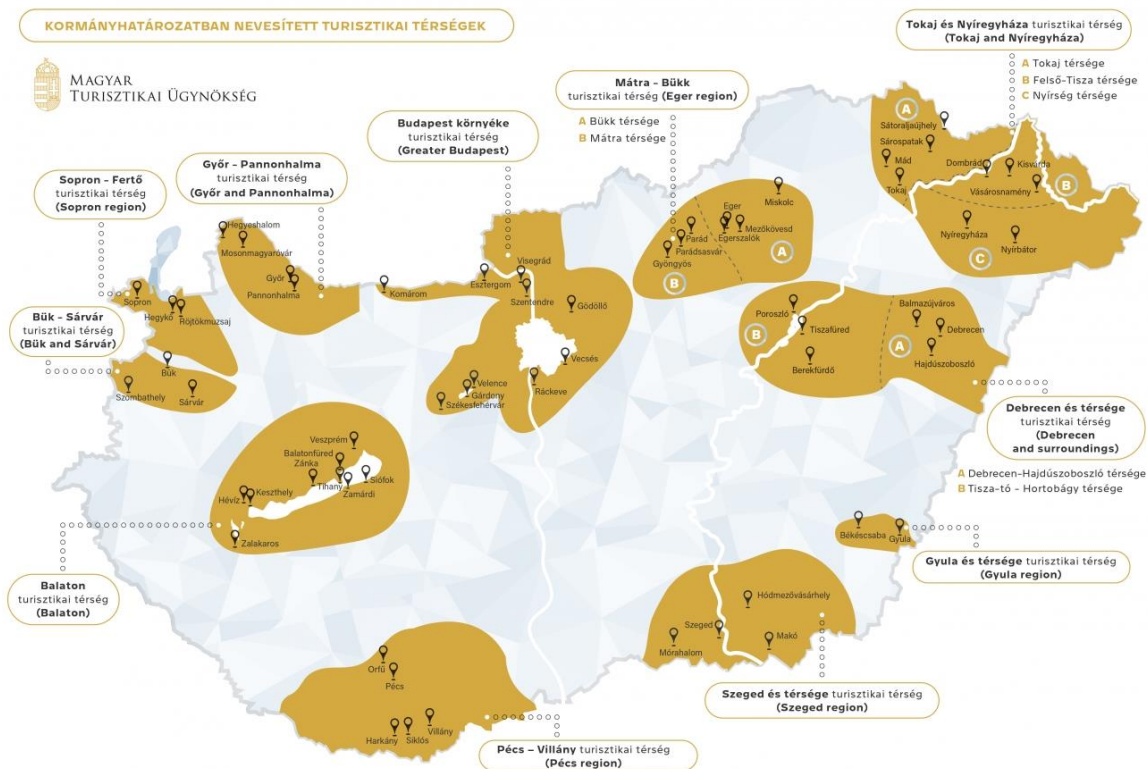
A határmenti területeken elérhető közlekedési közszolgáltatások lehetővé teszik a lakosság számára a szabadabb mozgást és jobb lehetőségeket, amely nemcsak az egyéni közlekedési módokat váltja ki, hanem hozzájárul a környezeti állapot javulásához is. Az önálló közlekedési térség segíti a határon átnyúló régió fejlesztését, és a mindenki által igénybe vehető, magas színvonalú közösségi közlekedés elősegíti a térség felértékelődését és a fenntartható közlekedés fejlesztését. A jól szervezett közösségi közszolgáltatások hozzájárulnak a közlekedési szegénység felszámolásához.

A határon átnyúló határmenti közlekedés hatékony megvalósításához, működőképességének biztosításához szükséges olyan intézmény, szervezet, amely a határmenti régiót területi egységként képes képviselni. Erre nyújt lehetőséget az európai területi társulás erősödő intézménye.

A határon átnyúló határmenti közlekedés jelenlegi eszközei leginkább szervezett munkaerő szállítással vagy egyéni közlekedési módokkal valósulnak meg, amelybe az autómegosztás is értendő. Mindebből a helyi lakosság nagy része ki van zárva, akik valamilyen oknál fogva nem tudnak vagy nem akarnak az egyéni közlekedési móddal vagy az autómegosztó lehetőséggel élni, illetve határátlépéssel járó munkavállalás során nem tudnak a szervezett munkaerőszállításban részt venni. A határmenti régió perifériajelenségeinek felszámolása érdekében a közlekedési közszolgáltatások szervezése elősegítheti a mutatóinak javulását, a terület felértékelődését, a szomszédos területekkel való interakciók növekedését, ezáltal a fejlesztések eredményességét, jobb hatékonyságát.

6.3. A turizmus fejlesztésére irányuló átfogó javaslat

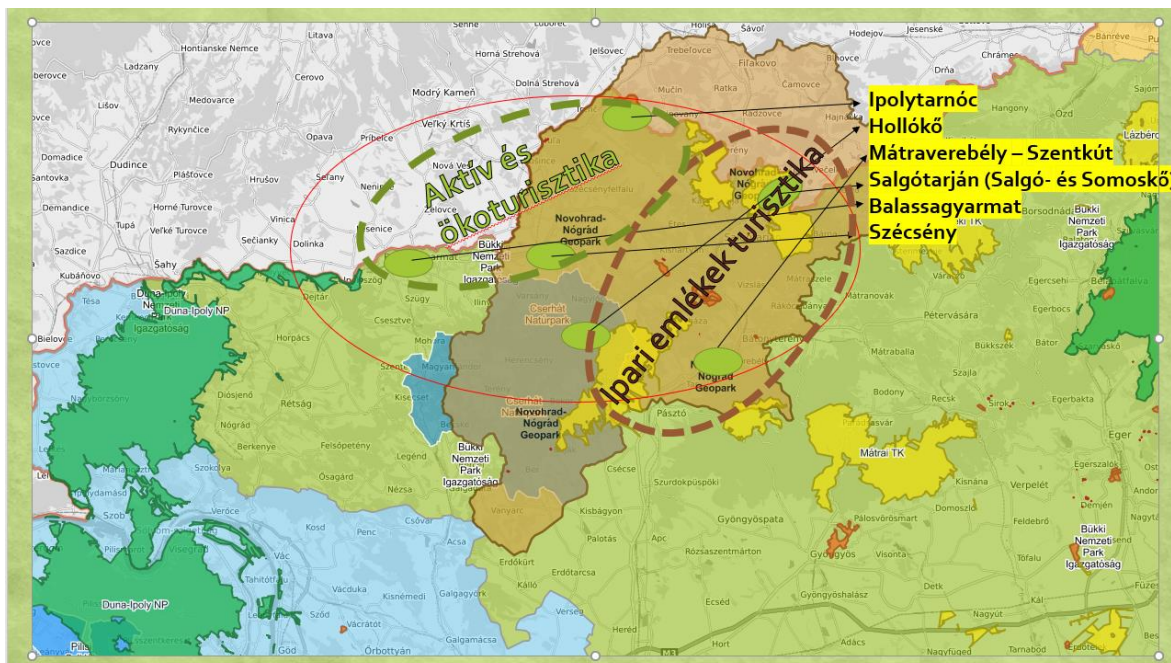
A Magyar Turisztikai Ügynökség honlapján található a jelenleg hatályos jogszabályok alapján elfogadott turisztikai térségek – 45. ábra – térképe. A térképen jól látszik, hogy a Budapest és környéke turisztikai térség, valamint a Mátra – Bükk turisztikai térség között mint egy fehér folt éktelenkedik 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.



45. 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 46. 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.



46. 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 zarándokhelye Mátraverebély- Szentkút, ahol évente több ezer látogató fordul meg. Nagyobb részük vallási okokból érkezik, de nem kizárólagosan zarándokok 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.

7. ÚJ TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK

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, államhatárokon 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.

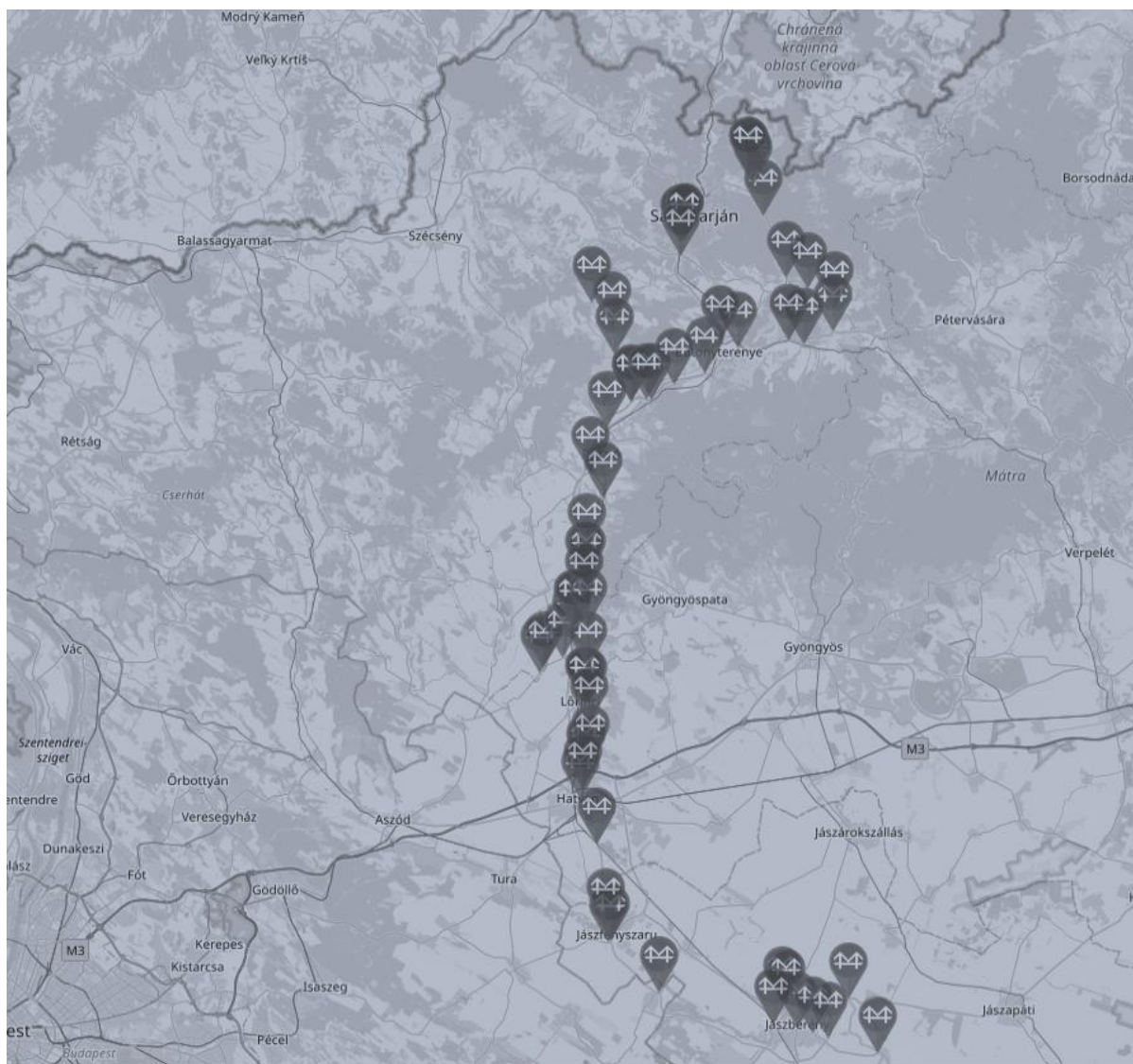
Negyedik megállapítás a szomszédos települések között sok olyan kapcsolat újra kiépítésére van igény, amely közelebb hozza a falvakat, ezáltal a helyi gazdaság lehetőségei javulnak, a társadalmi kapcsolatok újra erősödhetnek.

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.

8. ÖSSZEFOGLALÁS

A vizsgálat arra irányult, hogy két, egymással szomszédos hátrányos helyzetű térség számára milyen módon nyújthat segítséget a közlekedés. Az államhatár elválasztó jellegének mérséklése a távolodó régiók helyett egy fejlődési pályára álló egységes területegységként milyen módon tud hozzájárulni a társadalmi-gazdasági növekedéshez.

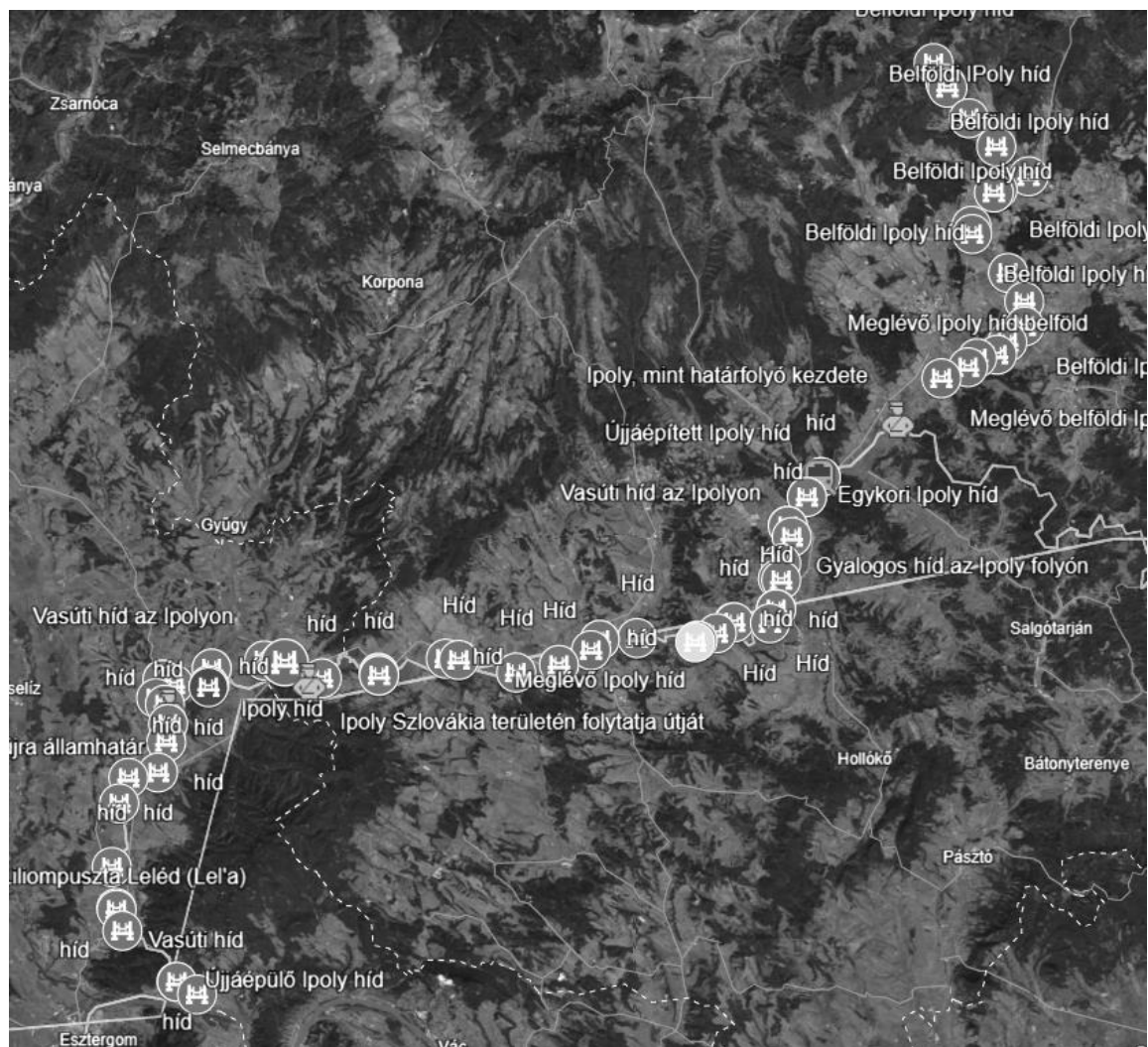
Amikor az Ipoly nem volt határ, egy, a maihoz hasonló bármilyen belföldi folyó volt. Ahol szükség volt erre, ott építettek hidat, és az átkelés kérdése nem volt probléma. Hogy milyen volt az Ipoly, mielőtt határfolyó lett volna: sok tekintetben – így vízrajzi adottságaiban is – hasonló a szintén Nógrád vármegyében található Zagyva folyóhoz, amelyen az átkelési lehetőségeket 2022. évre vonatkozóan a 47. ábra mutatja, ezért összehasonlításom alapját is szolgálja.



47. ÁBRA A ZAGYVA HÍDJAI

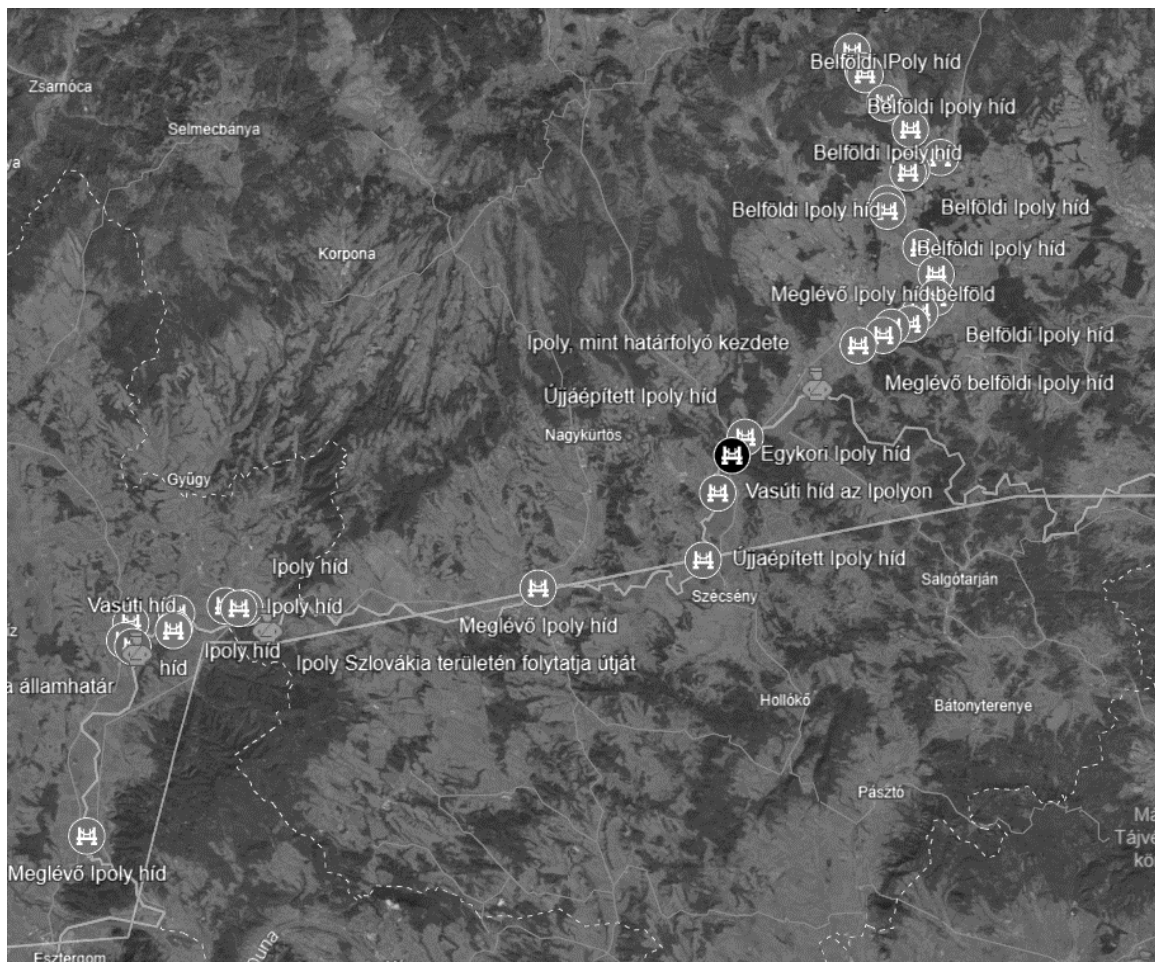
Forrás: Magyar Közút Hídadatok

A 48. ábrán láthatók azok a pontok, ahol egykor híd állt az Ipolyon, az 49. ábrán a határfolyón 2023. évben rendelkezésre álló állandó átkelési lehetőségek. A teljes folyószakasz hídjainak feltüntetésével igen jól kirajzolódik, hogy hol belföldi, és hol határfolyó a vízfolyás.



48. 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



49. ÁBRA JÓL LÁTHATÓ, HOGY SZLOVÁKIA TERÜLETÉN A FOLYÓN NAGY A HÍDSŰRÜSÉG, 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 HÍDSŰRÜSÉG 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 területen 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 Párkány (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, hétköznap további 7 alkalommal indul buszjárat, azaz hétköznapokon 11 járatpár segíti a közlekedést. A buszközlekedés akadálytalan működtetését az teszi lehetővé, hogy Magyarország és Szlovákia is Európai Unió tagságával - 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 kistélepléseken élők igényeire kialakított menetrenddel és vonalakkal valósult meg, hanem az Ipolyságról induló utasok számára nyújt lehetőséget Budapestre való eljutásban. A közlekedési életminőség a közlekedési szegénység jegyeit hordozza, a fejlesztési cél a térségben a közlekedés jóllét megteremtése.

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 túlsó partján 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 kistelepülések 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 „túlsó oldal” 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 kistérségei 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”.

További kutatási irány a közlekedési életminőség területi különbségeinek vizsgálata, valamint a közlekedési életminőség további kutatása.

9. SUMMARY

My research focused on how transport can help two neighboring disadvantaged areas. In what way can mitigating the dividing nature of the state border as a unified territorial unit on a development path instead of receding regions contribute to socio-economic growth.

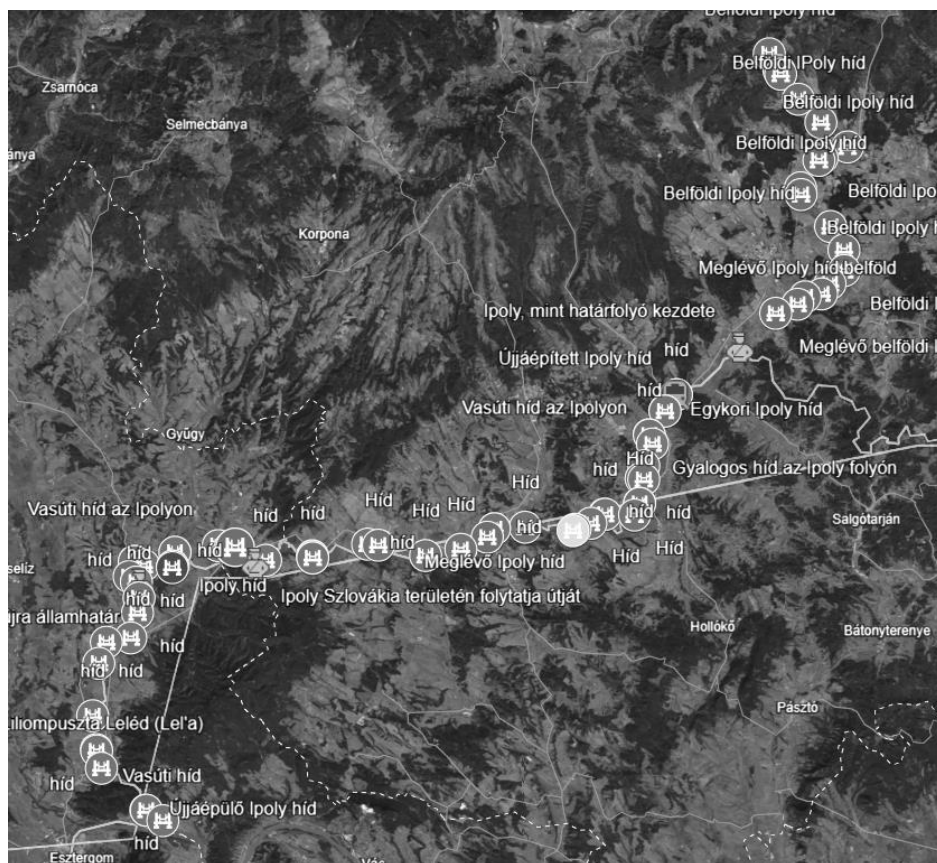
When the Ipoly was not a border, it was an inland river, similar to today's. Bridges were built where necessary, and the question of crossing was not a problem. What the Ipoly was like before it became a border river: in many respects, including its hydrographic properties, it is similar to the Zagyva River, also in Nógrád County, on which the crossing possibilities for the year 2022 are shown in Figure 50, so it also serves as the basis for my comparison.



50. ÁBRA BRIDGES OF THE ZAGYVA RIVER

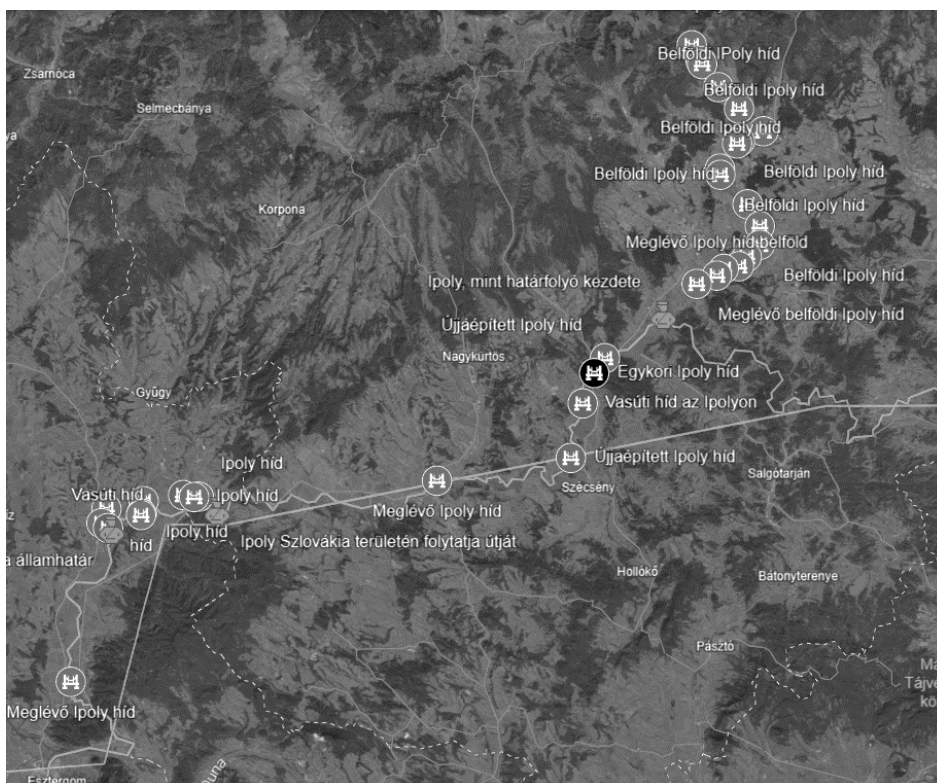
Forrás: Magyar Közút Hídadatok

Figure 51 shows the points where a bridge once stood on the Ipoly, Figure 52 shows the permanent crossing options available on the border river in 2023. By indicating the bridges of the entire river section, it is very clear where the water flow is inland and where it is a border river.



51. ÁBRA WHEN THE IPOLY WAS NOT A BORDER RIVER - RECONSTRUCTED PLACES OF CROSSING OPPORTUNITIES ON THE IPOLY RIVER WHEN IT WAS STILL "JUST AN INLAND WATERCOURSE"

Source: Own editing based on Bence Hajós 2007



52. ÁBRA IT IS CLEAR THAT THERE IS A HIGH DENSITY OF BRIDGES ON THE RIVER IN SLOVAKIA, WHERE THE STATE BORDER IS IPOLY, AND THERE ARE VERY FEW CROSSING POSSIBILITIES. THE SHARP CONTRAST BETWEEN THE BORDER RIVER AND THE INLAND WATERCOURSE CAN BE CLEARLY SEEN AROUND IPOLYSÁG, WHERE - BETWEEN THE TWO "POLICEMAN" ICONS - A VERY HIGH DENSITY OF BRIDGES CAN BE SEEN AS A NON-BORDER RIVER.

Forrás: own editing based on googlemaps data

The lack of crossings, and thus lack of transport options, hinders the operation of the region. The catchment areas of cities are distorted, without which cities can only partially fulfill their functions. Although this has been restored to a lesser extent by the use of private vehicles and individual modes of transport, the significant bypasses between settlements hinder the economy and social relations of local importance. In order to restore the connections between cities, it is necessary to restore the public and railway infrastructure, and to establish appropriate, modern public transport services on them.

The restoration of a single, strategically important section of the railway network's infrastructure would open up transport opportunities of regional importance beyond local intercity connections. Since there is no large city of decisive importance in the region, the railway infrastructure will not be overcrowded with passenger trains even if the public service is implemented, so it will be one of the key factors in the railway freight transport in the West-East. One of the major problems of the European Union rail freight transport project CORCAP is that it tried to integrate the Hungarian section of the European rail freight corridor into the existing railway infrastructure during planning, but which was overcrowded due to traffic in big cities, which would require the construction of new tracks. After modernization, the Ipoly-Völgy railway can be included as an alternative freight route, which would greatly contribute to the improvement of the indicators of the peripheral area.

One of the success factors of cross-border developments is how close the two border areas are to each other, how accessible they become to each other. The aim of the very first territorial association established in Hungary is to establish the transport infrastructure, which today has really come alive not only by allowing passenger cars to pass through on a daily basis, but also by the fact that between Esztergom and Párkány (Sturovo) the daily regular, scheduled bus service, 6 pairs of services will operate according to the schedule valid from April 4, 2022. Similarly, in Komárom, the opportunity to use local and yet international bus services in relation to Komarno has opened, with 4 services departing every day, 7 more on weekdays a bus service departs every 24 hours, i.e. 11 pairs of services provide transportation on weekdays. The unhindered operation of bus transport is made possible by the fact that both Hungary and Slovakia, with their membership of the European Union - by accepting the Schengen acquis - removed the obstacles to free movement at the internal borders, which thus no longer appear only in private transport, but in local terms, but in terms of their nature yet it remained international. All of this does not affect the travel experience of travelers, at most they can travel on more comfortable, more modern flights due to the stricter regulations imposed on international flights.

In contrast to all of this, taking into account the border area of Ipoly and Northern Nógrád, there is only one international flight from Ipolyság, which, however, was not implemented with a schedule and lines designed for the needs of people living in small localities, but instead offers passengers departing from Ipolyság the opportunity to get to Budapest.

Some of the small towns accompanying Ipoly and their settlements belonging to their catchment area are located beyond Ipoly, but their connection with bus services was not realized, despite the fact that it would greatly facilitate the convergence of the two banks of the river. On the one hand, the connection would mean real rapprochement and availability, and on the other hand, it also carries symbolic significance.

The towns of Ipolyság, Balassagyarmat, Szécsény and Losonc located next to Ipoly are not connected by public transport to the surrounding villages, but on the other side of the river - despite the accessibility provided by the bridges, and between each other only on the territory of their own state. Parallel traffic has developed alongside the river: there is a Losonc – (Slovak Colony) – Ipolyhídvég – Ipolyság route in Slovakia, the peculiarity of which is that for a long time Ipolyhídvég – 632 enthusiastic settlements – was the terminus. Ipolyhídvég is not only the western border of the Nagykürtös district, but also the border of the Besztercebánya district. The organization of Slovak public transport is the responsibility of the county government, so it has the right to organize transport within the borders of the county. Based on the needs of the local population, the route of the flight was extended to Ipolyság, so city services and workplaces became available. The Ipolyság - Losonc bus route can still be found today, although according to the locals, there is a lack of an express route, which, although with fewer stops, allows for faster travel.

Line No. 355 (Zebegény) – Szob – Hont – Drégelypalánk also exists - strictly - parallel to the state border, which allows the residents of the small settlements at the northern foot of the Börzsöny to travel and to reach the railway stations of Szob and Drégelypalánk. Szobon is an international flight, and a so-called "zoning" train can be used in the direction of Budapest, from Drégelypalánk you can also reach Budapest-Nyugati on line 75, and you can travel by train in the direction of Balassagyarmat to Ipolytarnóc. Here, the infrastructure would make it possible to reach Losonc by train, but the service is currently not in operation.

It can be seen that there is currently a bus route between Kemence, Bernecebaráti, Hont and Drégelypalánk, but despite its proximity and accessibility to Ipolyság, it is avoided. The infrastructure in this case is given at the existing border crossing, but it is possible to develop it by renovating the former access road.

In the case of Balassagyarmat and Szécsény, the connection of the surrounding small villages will play a role in the availability - and strengthening - of city services, and will also promote a change of attitude in transport. During the mapping of cross-border relations, the development of public transport is justified primarily by work-related commuting, secondly by access to shopping and education. The population of the settlements along the Ipoly River in Slovakia mostly go to Vác (Göd) and Balassagyarmat to work, as well as the Nagyoroszi caravan factory, Ipolytölgyes, and Esztergom. In Slovakia, Ipolyság and Nagykürtös are the primary employer cities, followed by Párkány and Bratislava, but due to access to education, Kassa and Komárom are also important destinations.

Connecting the cities (Esztergom) - Ipolyság-Balassagyarmat-Szécsény-Losonc and with a small view Salgótarjá, as the county seat, promotes interactions between cities and contributes to easing the situation in the center of Budapest.

The idea of directly connecting the cities of the Ipoly valley has already taken shape in the restoration of the former Ipolyság-Balassagyarmat-Szécsény-Losonc railway, the need is well-founded, however, the restoration of railway transport may involve significant costs, and the currently missing connection carries with it uncertainty. The start of the bus service has

significantly lower cost implications, can represent a favorable alternative for the population, and can prove the real need of the people living here for transportation in the area.

As a special public service, school buses will be available in 15 places from the next school year, which will help students get to Hungarian schools. As part of the support provided by the Rákóczi Association, in addition to the purchase of the school bus, the association also ensures its operation, which can help Hungarian children get to Hungarian educational institutions and expand the range of stakeholders.

The formulated proposals are primarily justified based on the needs of the local population, with the aim of using them during everyday activities such as going to work, accessing education, shopping, and spending free time. The conditions also promote trips for tourist purposes, the better accessibility and passability contribute to the fact that those arriving here can get to more places by using public - and thus environmentally friendly - transport. Among the potential developments considered, rail transport is more of a touristic nature, a good example of which is the Balassagyarmat-Losonc route, which will be operated on May 1, 2022. The touristic use of railway transport contains a significant, not yet adequately explored potential, which enables the implementation of trips lasting even several days that also satisfy sustainability aspects.

In the region, there is a clear need for the settlements to keep in touch with each other without borders, and for the services of the "other side" to become available to those residents who cannot or do not want to travel by private transport.

During the development of transport services, it is necessary to strengthen the regional approach, which is above the interests of the localities, whose relations both towards the localities and towards the governmental organization are direct and decisive. The development of transport infrastructure and the provision of transport services are important regional development activities, which, taking into account - and considering the specific situation of the border region - the Mötv. in view of the provisions of they serve to balance the tasks and competencies between its actors.

The Tftv. in order to establish and maintain international relations, as well as to coordinate, organize and institutionalize cross-border developments, it would be reasonable to examine the possibility of European Territorial Associations being named and institutionalized, similarly to the named territorial development local government associations.

In the examined border area, the greatest demand was expressed in

- for the local development of public road transport between villages and towns that belong to an agglomeration, but are separated by a border - and where necessary, the renovation and replacement of the infrastructure, thus ensuring the accessibility of Esztergom from the settlements of the Szob district; Availability of Ipolyság from the area of Eastern Pest County and Western Nógrád County, creation of international bus transport between small towns in Central and Eastern Nógrád County and Losonc, there is a need for meso-regional connection Rétság – Esztergom (via Ipolyság), creation of connection Esztergom – Ipolyság – Balassagyarmat, Szécsény – Provision of Losonc and Salgótarján – Losonc connections

- rail transport regarding passenger transport and freight transport regarding rail transport between Ipolyság – Balassagyarmat – Szécsény – Losonc, the implementation of which will help people coming from the direction of Vác to reach Ipolyság by rail.

The examination of border traffic was carried out within the framework of the CONNECT2CE program with the participation of the project partners, Hungary. The Hungarian-Austrian relations

were mapped in the western border area of our country. An important difference in the border section is that the regulatory framework makes development much simpler in relation to the two countries, since the investments in the crossing options named in the government decree containing the border crossing points are not tied to an additional government-level agreement. In the Hungarian-Slovak border section, all cross-border developments, regardless of the existence of an agreement between Hungary and Slovakia, are subject to a separate intergovernmental agreement, which makes development difficult.

The border section in the western area has much more developed territorial indicators, cross-border interactions are more lively, which is due to the dense cross-country ability - found on average at a distance of 3 km. The fact that the development of the road network did not involve the construction of bridges, as there are no crossing watercourses, undoubtedly played a role in the revitalization of road connections, but this alone is not a sufficient reason. The existing, dense border-crossing option creates a perspective for reconsidering or reconsidering public transport, as it was shown in the CONNET2CE program that the proportion of passenger vehicles used in cross-border transport is significantly higher than in the country.

The European Committee of the Regions' (2017/C 207/05) opinion on missing transport links in border regions draws attention to the urgency of the developments, according to which "infrastructure opens borders".

A further research direction is the examination of regional differences in transportation quality of life and the continued exploration of transportation quality of life.

MELLÉKLETEK

M1. Irodalomjegyzék

1. Ablonczy B. (2015): Trianon-legendák. Jaffa Kiadó, Budapest. 91-98.pp
2. Ambrosino, G. – Nelson, J. D. – Romanazzo, M. (szerk.)(2003): Demand Responsive Transport Services: Towards the Flexible Mobility Agency, Italian National Agency for New Technologies, Energy and the Environment
3. Anderson – Lewitt, K. M. (2012): Etnography – Handbook of Complementary Methods in education Research, Routledge, e-book ISBN: 9780203874769 Fordította: Kiss Adél, url: https://terd.unideb.hu/doc/modszertan/az_etnografia.pdf letöltés ideje: 2024. július 11.
4. Balogh B. (2024): A világ második leghosszabb bambuszhidja minden évben újraépül, National Geographic, URL: <https://ng.24.hu/kultura/2024/02/02/a-vilag-masodik-leghosszabb-bambuszhidja-minden-evben-ujraepul/> Letöltés ideje: 2024. július 10.
5. Beluszky, P. (1999.). Magyarország településföldrajza - Általános rész (I.. kötet). Budapest-Pécs: DIALÓG CAMPUS KIADÓ.
6. Benko, G. (1999) Regionális tudomány. Dialóg Campus, Budapest—Pécs.
7. Bordás P. (2021): „Közzolgáltatások” in Jakab A. – Könczöl M. – Menyhárd A. – Sulyok G. (szerk.): Internetes Jogtudományi Enciklopédia (Közigazgatási jog rovat, rovatszerkesztő: BALÁZS István) url.: <http://ijoten.hu/szocikk/kozzszolgaltatasok> letöltés ideje: 2023. június 6.
8. Böröcz J. (2002.): A határ: társadalmi tény. Replika, 47–48: 133–142 Cole, J. W.–Wolf, E. 1974. The Hidden Frontier: Ecology and Ethnicity in an Alpine Valley. New York: Academic Press
9. Böröcz, J. (1996): Leisure Migration: A Sociological Study on Tourism. Oxford: Pergamon Press
10. Brooks, S. K., al., (2020). The psychological impact of quarantine and how to reduce it: rapid review of the evidence. The Lancet. [https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(20\)30460-8/fulltext?fbclid=IwAR0uuAKoN2OJkA2PYDeMCzAMCVhcPrO5-P3PIHQE1pTuOxfTv6eR-A8e8EM](https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(20)30460-8/fulltext?fbclid=IwAR0uuAKoN2OJkA2PYDeMCzAMCVhcPrO5-P3PIHQE1pTuOxfTv6eR-A8e8EM)
11. Brucker, B (2023): Van, ami sohasem változik? Az Európai Unió területi politikájának régi és „új” irányai, COMITATUS Önkormányzati szemle – 33. évfolyam 246. DOI: 10.59809/Comitatus.2023.33-246.111
12. Burkus et al. (1954): Kisvasúti hálózatok tervezése, Közlekedéstudományi Szemle, 1954 (4. évfolyam, 10. szám, 358-367 pp
13. Csaba Zs. M. (2023): Térségi vasutak Magyarországon, in dr. Horváth B. – Horváth G.

(szerk): XIII. Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferencia, Multimodalitás és fenntarthatóság, ISBN 978-615-6443-17-5 pp.:744-754

14. Csapó J. – Gonda T. (2019): A hazai lakosság utazási motivációinak és szokásainak elemzése az aktív turizmus és a fizikai aktivitás tekintetében, Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok 4. évfolyam 4. szám, DOI: 10.15170/TVT.2019.04.04.06
15. Csatári B. (2016): A határokról általában és konkrétan – Geográfus nézőpontból, ACTA CLIMATOLOGICA ET CHRONOLOGICA, Universitas Szegediensis, Tomus 50/B, pp.: 19-28.
16. Csonka B. (2012.): A mezőgazdasági utak tényfeltáró elemzése - Tanulmány. Budapest: Földmérési és Távérzékelési Intézet.
17. Dávid L. - Jancsik A - Rátz T. (2007): Turisztikai erőforrások: a természeti és kulturális erőforrások turisztikai hasznosítása. Budapest: Perfekt Gazdasági Tanácsadó, Oktató és Kiadó Zrt.
18. Dávid L. (2002): Aktív turizmus , Debrecen, Didakt, Lifelong learning füzetek;
19. Dávid L. (2005): A turizmus szerepe a területfejlesztésben és a regionális versenyképesség növelésében, Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Regionális Politikai és Gazdaságtan Doktori Iskola Évkönyve
20. Dávid L. (2011): Magyarország idegenforgalmi régiói
21. Dávid L. (2015) Turisztikai erőforrások: a földrajzi alapoktól a termékfejlesztésig c. tantárgy Gyakorlatorientált Tankönyv és Kézikönyv, Eszterházy Károly Főiskola
22. Dávid L.-Kovács T.- Tóth G.-Bujdosó Z.-Patkós CS. (2010): A turizmus hatásai és jelentősége a területfejlesztésben, In: SÜLI-ZAKAR I (szerk.) A terület- és településfejlesztés alapjai II. Budapest; Pécs: Dialóg Campus Kiadó
23. Demetrovics Zs. - Király O. (2021): A COVID-19-világjárvány hatása a mentális egészségre, Magyar Tudományos Akadémia honlapja, A COVID-19-világjárvány hatása a mentális egészségre | MTA letöltés ideje: 2021. május 5.
24. Dickinson, J. (2010): Slow Travel and Tourism Earthscan, London.
25. Dijkstra, L. – Poelman, H. – Rodríguez-Pose, A. (2020): The geography of EU discontent. Regional Studies, 54(6): 737-753 (<https://doi.org/10.1080/00343404.2019.1654603>)
26. Donnan, H, – Wilson, M. T. (2000): Borders. Frontiers of Identity, Nation and State. Oxford New York, 179 p.
27. Dövényi Z. (szerk.) (2016). A Kárpát-medence földrajza. Akadémiai Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789630598026>. (Letöltve: 2024. 08. 15. https://mersz.hu/dokumentum/m21akmf_215/#m21akmf_211_p1)
28. Dr. Remenyik B. – dr. Szabó L. – dr. Tóth G. (2014.): Közlekedésföldrajz és turizmus Magyarországon, Dialóg-Campus Kiadó, Budapest – Pécs, 2014.
29. Dr. Tóth E. (2007): Hidak Nógrád megyében , Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ,, ISBN 978-963-06-305-1, pp: 81-83.

30. Duval, D. T. (2007): Tourism and transport: Modes, networks and flows. Channel View Publications, Clevedon, 336.
31. Enyedi Gy. (1996) Regionális folyamatok Magyarországon az átmenet időszakában. Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület, Budapest
32. Erickson, F. – Gutiérrez, K. (2002). Culture, rigor, and science in education research. Educational Researcher, 31(8), 21-24.
33. Erdősi F. (2002) Az Európai Unió közlekedéspolitikája. (Új vonások Fehér Könyv tükrében) – Magyar Közlekedés, 10 2002.
34. Erdősi F. (2004): Európa közlekedése és a regionális fejlődés, Dialóg-Campus, Budapest – Pécs, ISBN 963 9542 28 8
35. Erdősi F. (2005): Magyarország közlekedési és távközlési földrajza, Dialóg-Campus, Budapest – Pécs, ISBN 963 9542 21 0
36. Farkas R. (2018): A Görög–Kerekes atlasz vármegyetérképeinek adatbázisa, Eötvös Loránd Tudományegyetem, Térképtudományi és Geoinformatikai Tanszék. URL: mercator.elte.hu/~faruabt/index.html. Letöltés ideje: 2022. július 25.
37. F&B Consulting Bt. (2009): Magyarországon működő, turisztikai jelentőséggel rendelkező vasútvonalak, kisvasutak kiegészítő elemzése, finanszírozási modellje, Önkormányzati Minisztérium, Budapest
38. F&B Consulting Bt. és Xellum Kft. (2008): Magyarországon működő kisvasutak helyzetének elemzése, fejlesztési lehetőségei, fenntartható működésük. Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium, Budapest
39. Feketéné Benkó K. (2022): Falvak közötti „távolságok” a településhálózatban, In Horeczki R. – Szabó T. (szerk) A vidéki Magyarország a pandémia korában: IX. Falukonferencia Pécs, KRTK Regionális Kutatások Intézete URL: <https://falukonferencia.rkk.hu/kotet.html> Letöltés ideje: 2024. augusztus 24.
40. Fleischer, T. (2009). Magyarország és közlekedési hálózata a közép-európai gazdasági térben. In Gy. Ocskay (Szerk.). (old.: 23-31.). Esztergom: Ister-Granum Eurorégió Fejlesztési Ügynökség Kht. Letöltés dátuma: 2021. július 31., forrás: <https://core.ac.uk/download/pdf/11856119.pdf>
41. Fleischer T. (2011): A fenntartható fejlődés szempontjai a közlekedésben: térségi és települési hálózatok, BME Urbanisztikai Intézet Urbanisztika szakmérnöki kurzus Budapest, 2011. január 24. URL: http://www.urban.bme.hu/segedlet/szakmernoki/2011_12/infrapdfesek/FleischerT1_110124.pdf Letöltés ideje: 2021. május 20.
42. Fleischer T. (2012): A közlekedésfejlesztés hálózati kérdései; Magyar Mérnöki Kamara Közlekedéstervezési Tagozat, Balatonföldvár URL: http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/halozattervezes/Fleischer_Tamas.pdf letöltés ideje: 2021. május 16.
43. Fullagar, S. et al. (2012): Slow Tourism: Experiences and Mobilities. Channel View, Bristol.

44. Go, F. M. (2005): Co-creative tourists: An idea whose time has come. In: Keller P.–Bieger T. (eds.): AIEST 55 th Congress: Innovation in Tourism – Creating customer value. Association Internationale d’Experts Scientifique du Tourisme, St. Gallen, Switzerland. 47. pp. 77–89.
45. Graefe, A. R.–Vaske, J. J. (1987): A framework for managing quality in the tourist experience. *Annals of Tourism Research*. 14. pp. 390–404.
46. Greg M.: A társas távolságtartás véd a fertőzés ellen, de fel kell készülnünk emberi hatásaira, MTA, [url:https://mta.hu/mta_hirei/a-tarsas-tavolsagtartas-ved-a-fertozes-ellen-de-fel-kell-keszulnunk-emberi-hatasaira-110477](https://mta.hu/mta_hirei/a-tarsas-tavolsagtartas-ved-a-fertozes-ellen-de-fel-kell-keszulnunk-emberi-hatasaira-110477) Letöltés ideje:2021. április 10.
47. Györffy, Gy. (1982): Az Árpádkori Magyarország történeti földrajza II., Akadémiai Kiadó, Budapest
48. Gyulai I. (2013): Fenntartható fejlődés és fenntartható növekedés, *Statisztikai Szemle*, 91. évfolyam 8—9. szám, pp 797-822, 2013.
49. Haggett, P. (1979): *Geography: A modern Synthesis* 3rd ed., Harper and Row Publishers, New York, USA
50. Hajdú Z. (2000): A magyar közigazgatási régiók tértörténeti problematikája. In: *Területfejlesztés és közigazgatás-szervezés (Vármegye, régió, kistérség)*. Szerk.: Glatz F., Összeáll.: Horváth Gy., Pálné Kovács I. Budapest: MTA, 2000. 91–108. p. (Magyarország az ezredfordulón. Stratégiai kutatások a Magyar Tudományos Akadémián. IV. A területfejlesztési program tudományos alapozása)
51. Hajdú, Z. (2001). Magyarország közigazgatási földrajza. DIALÓG CAMPUS KIADÓ. Budapest - Pécs.
52. Hajdú Z. (2001): A település-, településhálózat- és területfejlesztés hazai múltja. In: *A terület- és településfejlesztés kézikönyve*. Szerk.: Beluszky P., Kovács Z., Olessák D. Budapest: CEBA Kiadó, 18–25. p. (Magyarország kézikönyvtára)
53. Hajdú Z. (2005): A társadalom és a gazdaság területi folyamatait befolyásoló ideológiai, politikai és törvényi környezet a 19–20. század fordulóján. In: *Magyarország történeti földrajza I. kötet*. Szerk. Beluszky P. Budapest–Pécs: Dialóg Campus Kiadó, 103–120. p.
54. Hajdú Z. (2005.): Magyarország közigazgatási földrajza. 2. javított kiadás. Budapest–Pécs: Dialóg Campus Kiadó, 332 p. (Studia Regionum)(Dialóg Campus Tankönyvek)(Területi és Települési Kutatások, 17.)
55. Hajós B. (2001): *Ipoly – Hidak, Ipolytarnóctól Ipolyságig, Pro Renovanda Cultura Hungariae Alapítvány* ISBN 963 440 221 6, url: <http://www.hidak.hu/konyvek/ipolyfuzet1.pdf> utolsó letöltés ideje: 2021. május 30.
56. Hajós B. (2002): *Ipoly hidak II.*, *Közlekedéstudományi Szemle* 52. évfolyam 6. szám
57. Horváth, G. (Szerk.). (2004). *A Kárpát-medence régiói 2. (Dél-Szlovákia. kötet)*. Budapest- Pécs: Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja és Dialóg Campus Kiadó

58. Horváth V. (2020):_A határon átnyúló tanulmányi célú ingázás mint az intergenerációs társadalmi mobilitás eszköze, Tér és Társadalom 34(3): 46-67 DOI: <https://doi.org/10.17649/TET.34.3.3257>
59. Jászberényi M. – Pálfalvai J. (2009): Nemzetközi közlekedés és turizmus, Aula Kiadó, Budapest, ISBN: 9789639698727
60. Jászberényi M. (2019). Vízi turizmus és közlekedés: termékek, trendek, regionalitás. Akadémiai Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789634544067>. (Letöltve: 2024. 07. 08. https://mersz.hu/dokumentum/m522vituk__9/#m522vituk_7_p5)
61. Jászberényi M., - Boros K., - Miskolczi M. (szerk.) (2022). Vonzerőfejlesztés a kulturális és aktív turizmusban. Akadémiai Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789634548041>. (Letöltve: 2024. 07. 06. https://mersz.hu/dokumentum/m963vakt__15/#m963vakt_13_p3)
62. Jászberényi M. – Munkácsy A. (szerk.) (2018): Közlekedés, mobilitás, turizmus. Budapest: Akadémiai Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789634542292> Letöltve: https://mersz.hu/dokumentum/dj316kmt__9/#dj316kmt_irod_4 (2024. 07. 05.)
63. Káposzta J. (2019): A regionális térszerkezet változásainak kapcsolatrendszer, STUDIA MUNDI - ECONOMICA 6: 3 pp. 18-28., 11 p. http://studia.mundi.gtk.szie.hu/sites/default/files/upload/studia/2019-vol6no3/studia_mundi_vol_6_no_3_2.pdf
64. Károlyi Zs. – Nemes G. (1975): Szolnok és a Közép-Tiszavidék vízügyi múltja. I. rész: Az ősi ártéri gazdálkodás és a vízi munkálatok kezdetei (895–1846). Vízügyi Történeti Füzetek 8. Budapest. p. 7.
65. Kende T. et al. (szerk.)(2014.): Nemzetközi jog, Complex, Wolters Kluwer Hungary Kft., Budapest, ISBN: 978 963 295 908 5
66. Kerekes S.r – Tardy J. (szerk.): Van jövőnk – Fiataloknak a fenntartható fejlődésről; Magyar Természettudományi Társulat, Budapest, 2021., ISBN 978-615-5015-59-5
67. Kis, K. (2011) „A vidék és a vidéki térségek meghatározásának európai vonatkozásai: történeti áttekintés az Európai Bizottság új város-vidék tipológiája apropóján”, *Jelenkori Társadalmi és Gazdasági Folyamatok*, 6(1-2), o. 105–112. doi: 10.14232/jtgf.2011.1-2.105-112.
68. Kiss F.- Zsiros A. (2006): A környezeti neveléstől a globális nevelésig [on-line] Oktatási segédanyag, Elérhetőség/hozzáférés: http://www.nyf.hu/ttik/sites/www.nyf.hu.ttik/files/doc/kornyezeti_neveles.pdf Letöltés ideje: 2020. január 6.
69. Kocsis K. (1988): A határmenti fekvés hatása egy régió népesedési viszonyaira. A magyar-szlovák határvidék keleti részének népesedési folyamatai (1910-1980). Földrajzi Értesítő 1988. 1-4. sz. 137-158.
70. Kocsis K. (főszerk.) (2018.) Magyarország nemzeti atlasza: természeti környezet. Magyar Tudományos Akadémia, Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont, Földrajztudományi Intézet, Budapest. ISBN 978-963-9545-56-4.

71. Kolega Tarsoly, I. (Szerk.). (1996-2000). Magyarország a XX. században (II. Kötet Természeti környezet, népesség és társadalom., kötet). Szekszárd: Babits Kiadó. Letöltés dátuma: 2021. 08 26, forrás: <https://mek.oszk.hu/02100/02185/html/index.html>
72. Kormányos L. (2009): Az integrált vasúti személyszállítási szolgáltatásrendszer feltételeinek a kidolgozása, Doktori disszertáció, Budapest
73. Kovács Gy. (2020): A posztmodern turizmus fenntarthatóságának kérdései, a társadalmi felelősségvállalás vizsgálata a szálloda- és vendéglátóipar területén, Doktori értekezés, Pécs
74. Kovács P. (2011): Nemzetközi közjog, Osiris, Budapest, ISBN: 978 963 276 210 4
75. Kukely György (2008) A gazdaságfejlesztési célú állami és európai uniós támogatások szerepe az ipari térszerkezet formálódásában. Területi Statisztika, 11(48), 2. sz, 111–135.
76. Lapsánszky A. (szerk.) (2016): Közigazgatási jog II.. Budapest: Wolters Kluwer Kft.. <https://doi.org/10.55413/9789632956244> Letöltve: https://mersz.hu/hivatkozas/wk51_440_p1/#wk51_440_p1 (2023. 06. 21.)
77. Lengyel I.—Rechnitzer J. (2004) Regionális gazdaságtan. Dialóg Campus, Budapest—Pécs
78. Lieszkovszky J. P. (2020): A közforgalmú közlekedési elérhetőség vizsgálata hazánk vidéki térségeiben, doktori értekezés, Széchenyi István Egyetem, Győri Szolgáltatások Főiskolája, Budapest, 524.
79. Lévai Zs (2019): Közlekedésbiztonság, Dialóg Campus Kiadó, Budapest
80. Lévai Zs - Molnár B. (2023): A Budapest–Zágráb vasúti viszonylat fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata, kitekintéssel a nagysebességű közlekedésre, KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE 73 : 5 pp. 11-27. , 17 p.
81. Lohmann, G.–Duval, D. T. (2011): Critical aspects of the tourism-transport relationship. Contemporary Tourism Reviews, (Tourism & Transport), 1–38.
82. Lőrincz K. – Banász Zs. – Vizi I. Gy. – Princzinger P. (2020): Kerékpáros turizmus újragondolva – a kerékpárostúraútvonalak és -szolgáltatások iránti keresletfelmérése a Balaton kiemelt turisztikai fejlesztésterületén, Turizmus Bulletin XX. évfolyam 4. szám DOI: 10.14267/TURBULL.2020v20n5.1
83. Magyar Néprajzi Lexikon (1982) Akadémiai Kiadó, Budapest
84. Major R.: A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira. Pécsi Tudományegyetem, Állam- és Jogtudományi Kar, Doktori Iskola, Pécs, 2009.
85. Martinez, O. J. (1994): The dynamics of border interaction. New approaches to border analysis – Global Boundaries, World Boundaries Volume 1. London and New York, pp. 1-15.
86. Dr. Melegh G.: Gépjárműszakértés, Maróti könyvkereskedés és könyvkiadó Kft, Budapest, 2004. p. 800 ISBN 963 9005 66 5

87. Michalkó, G., & al. (2017): A megújuló energia szerepe a falusi turizmus és a magyarországi falvak modernizációjában. *Turizmus Bulletin*, 17 (1-2). pp. 35-44.
88. Mihălțianu A.: Old cars are twice as deadly as new cars in crashes, NHTSA reports, *DriveMag*, 2018. 05. 16. url.: <https://drivemag.com/news/old-cars-are-twice-as-deadly-as-new-cars-in-crashes-nhtsa-reports/> letöltés ideje: (2024. 04. 21.)
89. Mocsáry A. (1826): *Nemes Nógrád vármegyének Históriai, Geographiai és Statistikai Esmertetése*. II. kötet reprint kiadás 2012.
90. Molnár A. J. (szerk.) (2015): *Turista úthálózat és jelzésrendszer: Általános útmutató*. Magyar Természetjáró Szövetség Turistaút Szakbizottsága, 31.
91. Molnár Erzsébet Dr. (1988): Az úthálózat és a települések fejlődésének összefüggései az Ipoly és a Tarna között. *Közlekedési Múzeumi Évkönyv VIII. 1985-87. KÖZDOK*
92. Nagy K. (1999.): *Nemzetközi jog*, Püski, Budapest, ISBN: 963-9188-19-0
93. Nagy Z. (2018): *Közlekedésföldrajz*. Akadémiai Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789634543046>. (Letöltve: 2024. 07. 11. https://mersz.hu/dokumentum/m445kfz__20/#m445kfz_18_p1)
94. Nemes Nagy J (1998): *A tér a társadalomtudományban* Kiadó: Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület „Ember-Település-Régió” Budapest, ISBN: 963 03 4921-3
95. Nemes Nagy J. (2001) *A területi versenyképesség: előképek, elemzési módszerek és kistérségi teszt*. Kézirat. ELTE Regionális Földrajzi Tanszék, Budapest.
96. Nemes Nagy J. (2005) *Fordulatra várva — a regionális egyenlőtlenségek hullámai. — Dövényi Z.— Schweizer F. (szerk.) A földrajz dimenziói*. MTA FKI, Budapest. 141-158. o.
97. Nemes Nagy J. (2017).: *Terek, helyek, régiók*. Akadémiai Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789630598644>. (Letöltve: 2021.05.06. https://mersz.hu/hivatkozas/dj194thr_77_p15#dj194thr_77_p15)
98. O’Dowd, L. (1994): *Ireland Between Two Worlds. Whither the Irish Border? Sovereignty, Democracy and Economic Integration in Ireland*. – Belfast, p. 43
99. Ortutay Gy. (1981): *Magyar Néprajzi Lexikon IV. kötet*. Akadémiai Kiadó, Budapest. pp 161-163.
100. Pál Á. & al. (2010): *Régiók Magyarországon az ezredforduló után* In: Trócsányi András; Kovács István Péter (szerk.) *Tér, tántum, tanítványok I*. Pécs, Magyarország? IDResearch Kft., Publikon, (2010) pp 283-290
101. Papp M., - Várnay E. (2017). *Az Európai Unió joga*. Wolters Kluwer Kft.. <https://doi.org/10.55413/9789632956114>. (Letöltve: 2024. 07. 03. https://mersz.hu/dokumentum/wk38__543/#wk38_547_p1)
102. Pauer G. (2023): *Közlekedésbiztonsági folyamatok rövid és hosszútávú elemzése, Közlekedésbiztonsági Kutatóközpont*
103. Pécssek B. (2014): *Gyorsuló idő, lassuló turizmus: a lassú turizmus modellezése*,

104. Pécssek B. (2018): A lassú turizmus mint a városi turisztikai desztinációk fejlesztésének fenntartható alternatívája, Doktori értekezés, Szent István Egyetem
105. Potter, R., & al (2018). *Geographies of Development: An Introduction to Development Studies* (4th ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315759319>
 Raffay Á.–Lőrincz K.–Clarke A. (2014): Spirituális és üzleti értékek találkozása a vallási turizmusban. *Turizmus Bulletin* 15(2). 34-42.
106. Princz Gy. (1944): Magyarország földrajza, Renaissance Könyvkiadóvállalat, Budapest
107. Probáld F. (1999): A földrajz fejlődése a XX. század második felében. In: Probáld F (szerk.) *A földrajztudomány az ókortól napjainkig*. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, p. 274
108. Puczkó László (2005): *A turizmus hatásai*. Aula Kiadó, Bp.
109. Ratzel, F. (1897): *Politische Geographie*. Verlag von R. Oldenburg, München–Leipzig.
110. Remenyik B. (2016): The Role of Trade Marks in the Field of Rural Tourism. *Slovak University of Agriculture*. Nitra, pp. 145-159.
111. Remenyik B.-Szabó L. (2019): *Világuturizmus*. Dialóg Campus Kiadó. Budapest, 240 p.
112. Remenyik B. – Szabó L. – Tóth G. (2014) *Közlekedésföldrajz és turizmus Magyarországon*, Dialóg – Campus, Budapest-Pécs, ISBN 978-963-9950-09-2
113. Rhoden, S.–Lumsdon, L. M. (2006): A conceptual classification of the transport-tourist experience. *Proceedings of the European Transport Conference (ETC)*, Strassbourg
114. Rónai A. (1945.): *Közép-Európa Atlasz*, Budapest-Balatonfüred, Államtudományi Intézet, 333. pp
115. Samu I. (2021): Mentális határok az Ipoly mentén, *Autonomia és Társadalom*, 2021. I. évfolyam, 1. szám DOI: 10.52895/AT.2021.1.1.7
116. Simmel, Georg (1994 [1909]): Bridge and Door. In *Theory, Culture & Society*, 5–10. Mark Ritter(ford.). Német eredeti: Brücke und Tür. In Georg Simmel: *Das Individuum und die Freiheit*. Essais, 2–12. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag
117. Skinner, H.–Soomers, P. (2019). Spiritual tourism on the island of Corfu: positive impacts of niche tourism versus the challenges of contested space. *International Journal of Tourism Anthropology*, 7(1), 21–39.
118. Somfai, A. (2017. február 28). A magyar útkiépítettség múltja és jövője. Budapest: Makadám Klub. Forrás: <http://www.somfai.sze.hu/andras/>
119. Sternberg, E. (1997): The Iconography of the Tourism Experience. *Annals of Tourism Research*. 24. 4. pp. 951–969.
120. Dr. Stojilovska, A.: Mobilitási szegénység – A mobilitási szegénység áttekintése

Közép- és Kelet-Európában, Magyarország, Mobilitási szegénység a közép- és kelet-európai országokban projekt, Budapest, 2023. április URL: 8. 04. 21.)

121. Sulyok J. – Magyar Zs. (2014): Az aktív turizmus helyzete Magyarországon– Fókuszban a kerékpározás és a természetjárás. Turizmus Bulletin. 16(3–4). pp. 15–26. <https://mtu.gov.hu/documents/prod/15-26-Aktiv-turizmus.pdf>
122. Sulyok J.–Mártonné M. K. (2014): A vallási turizmus helyzete Magyarországon. Turizmus Bulletin 16(1). 11-20.
123. Szabó L. -Remenyik B. (2020.): Földrajz utazóknak, Szaktudás Kiadó Ház Zrt., Budapest, ISBN: 978-615-5224-92-8
124. Szabó I. – Szabó L. (1977): Az Ipoly-völgy népi társadalma, Studia Comitatus 5. Szentendre
125. Szepessy, G. (2014-2015.) Keskeny nyomtávú vasutak és környezetalakító hatásuk a Karancs-Medves vidékén, Salgótarján, Nógrád Vármegyei Múzeumok Évkönyve, Balogh Zoltán (szerk.): Neograd 2014-2015. R. Várkonyi Ágnes (1928-2014) emlékére - A Dornyay Béla Múzeum Évkönyve 38.
126. Széchenyi István (1848): Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről Pozsony, 1848. január 27. pp: 59-60.
127. Taylor, C. – Coffey, A. (2008). Innovation in Qualitative Research Methods: Possibilities and Challenges. Cardiff: Cardiff School of Social Sciences
128. Thorday Z. (1989): Kisvasutak Magyarországon. Bp., MÁV Vezérigazgatóság.
129. Thuróczy L. (2004): Magyar Természetbarát Szövetség. <http://old98.mtsz.org/szakmai/tvok01.htm> Letöltve: 2022.02.17.
130. Tóth B. – Lévai Zs. (2021): Budapest vasúti elkerülhetőségének barnamezős alternatívái, In: Szemelvények a katonai műszaki tudományok eredményeiből I. Publisher: Ludovika Egyetemi Kiadó
131. Tóth, E. (2007): Hidak Nógrád megyében. Salgótarján - Eger: Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, ISBN 978 963 06 3051 1.
132. Tóth J. (2003): A regionális fejlődés kezdetei és mai problémái a Kárpát-medencében. In: Pál Á. – Szónokyné Ancsin G. (szerk.) Határon innen – határon túl. JATE Gazdaságföldrajzi Tanszék, JGYTF Földrajzi Tanszék, Szeged, pp. 27-44
133. Tóth L.(1995): Magyarország közútjainak története, Budapest, pp. 17.
134. Tóth T. (2024): Hidak és hidászok a nemzetközi sajtóban, előadás, Hidász Napok 2024., Hidászokért Egyesület, Siófok, 2024. június 6-8.
135. Tóth T. - Káposzta J. (szerk.) (2014): Tervezési módszerek és eljárások a vidékfejlesztésben (elmélet) Gödöllő: Szent István Egyetemi Kiadó, 2014. ISBN:978-963-269-407-8
136. Ujlaky-Gazdag I. (2024): Láthatatlan bicikliutat kapott Luxemburg több mint 100 éves hídja, <https://roadster.hu/luxemburg-kohid-bicikli> Letöltés ideje: 2024. július 10.

137. Veres Z. - Hoffmann M.- Kozák Á. (szerk.) (2017). Bevezetés a piackutatásba. Akadémiai Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789634540038> . (Letöltve: 2024. 07. 11. https://mersz.hu/dokumentum/dj219bap__46/#dj219bap_43_p4)
138. Vertich J. (1990): Volt egyszer egy fogaskerekű... Nógrádi Történeti Múzeum Baráti Köre, Salgótarján,
139. Volo, S. (2009): Conceptualizing Experience: A Tourist Based Approach. Journal of Hospitality Marketing & Management. 18. 2. pp. 111–126.
140. Werbőczy I. (1514): Tripartitum – Hármaskönyv
141. Zillmer, Sabine (2021): CBPT study update: Permeability of borders regarding cross-border public transport services and demand, Európai Bizottság, Futurium, Border Focal Point Network, url: <https://futurium.ec.europa.eu/en/border-focal-point-network/news/cbpt-study-update-permeability-borders-regarding-cross-border-public-transport-services-and-demand#comment-3636>Letöltés ideje: 2023. június 20.

Internetes adatbázisok:

142. Accor Hotels weboldal: <https://www.accorhotels.com/gb/sustainable-development/index.shtml> IHG weboldal: <https://www.ihg.com/content/us/en/about/green-engage>
143. Citta Slow: www.cittaslow.org
144. Európai Bizottság Magyarországi Képviselte hivatalos honlapja Regionális politika - Európai Bizottság (europa.eu) https://hungary.representation.ec.europa.eu/strategia-es-prioritasok/fontosabb-unios-szakpolitikak/regionalis-politika_hu letöltés ideje: 2024. július 2.
145. Európai Környezeti Információs és Megfigyelő Hálózat, url: <https://eionet.kormany.hu/index>,
146. EUROVELO – The European cycle route network, Development Strategy 2012-2020, url: <https://pro.eurovelo.com/download/document/EuroVelo-Strategy-2012-2020.pdf> letöltés ideje: 2024. július 7.
147. Fenntartható Fejlődés Bizottság: Url: www.ff3.hu, letöltés ideje: 2023. 12.20.
148. GYSEV Mesevonat URL: https://www2.gysev.hu/utazasi-ajanlatok/belfoldi-utazasok?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTAAR2xuIHYhor2DLlshh60wQ-pXRUUoE_4pRpZ_CBI3_MdWpm2JIE-g8XJY0g_aem_AY2rGD8X4urX6lHhYvs-dg5DwHW5-cfVdmbNRZVx_wXUNYeoG5NjyRyxI3y1_iQSKV2Gv3wTPhiEJUqscDlNIuLj#MesevonatokindulnakkalandozzunkegyttZldfldn__hash letöltés ideje: 2024. július 9.
149. Kerékpáros Nyilvántartó Rendszer: www.kenyi.hu
150. Közadattár: www.kozadattar.hu
151. Központi Statisztikai Hivatal hivatalos honlapja: www.ksh.hu
152. Magyar Közút Zrt. KIRA rendszer: www.kira.hu

153. Magyar Szállodák és Éttermek Szövetsége weboldal: <http://www.hah.hu/csr/zold-szalloda>, letöltés ideje: 2021. május 20.
154. Magyar Közút Zrt. Url: www.kozut.hu, letöltés ideje: 2024. július 10.
155. Magyar Természetjáró Szövetség, www.mtsz.hu
156. MÁV RAIL TOURS Kft. Url: www.mavrailtours.hu letöltés ideje: 2024. július 9.
157. Folyó felett vezet Kína első zöld autópályája, Magyar Távirati Iroda / Origo, Forrás: <https://www.origo.hu/auto/2015/08/zold-autopalya-kinaban> Letöltés ideje: 2024. július 10.
158. Országos Környezetvédelmi információs rendszer: <http://web.okir.hu/hu/>
159. Területfejlesztési és Információs Rendszer: www.teir.hu
160. TourismHighlights – 2013 Edition. Url: http://dtxtq4w60xqp.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/unwto_highlights13_en_lr_0.pdf.
Letöltve: 2021. február 17.
161. Vasutazz Velünk URL: www.vasutazzvelunk.hu letöltés ideje: 2024. július 9.
162. World Tourism Organization (UNWTO) (2013): World Tourism Organization:www.unwto.org letöltve: 2021. 03.. 21.
163. Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2021 url: <https://www.scitanie.sk> 2021.,
letöltés ideje: 2024. január 4.

Jogszabályok:

164. Az Északamerikai Egyesület Államokkal, a Brit Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nicaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a Szerb-Horvát-Szlovén Állammal, Sziámmal és a Cseh-Szlovákországgal 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről szóló 1921. évi XXXIII. Törvény
165. A Magyar Szent Koronához visszacsatolt felvidéki területeknek az ország egyesítéséről szóló 1938. évi XXXIV. törvény
166. A területfejlesztésről és területrendezéséről szóló 1996. évi XXI. törvény
167. az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény (a továbbiakban: OTRT)
168. Az államhatárról szóló 2007. évi LXXXIX. törvény
169. az államhatár vonalának megállapítását tartalmazó egyes nemzetközi szerződések és határokmanyok kihirdetéséről szóló 2009. évi XII. törvény
170. a fővárosi és vármegyei kormányhivatalokról, valamint a fővárosi és vármegyei kormányhivatalok kialakításával és a területi integrációval összefüggő törvénymódosításokról szóló 2010. évi CXXVI. törvény
171. Az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló 2011. évi CXII. törvény

172. az egyesülési jogról, a közhasznú jogállásról és a civil szervezetek működéséről és támogatásáról szóló 2011. évi CLXXV. törvény
173. A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény
174. Az európai területi társulásról szóló 2014. évi LXXV törvény
175. a közbeszerzésekről szóló 2015. évi CXLI. törvény
176. a turisztikai térségek fejlesztésének állami feladatairól szóló 2016. évi CLVI. törvény
177. Magyarország és a Szlovák Köztársaság között az államhatárról szóló Szerződés kihirdetéséről szóló 2018. évi LXXXVI. törvény
178. Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény
179. A „Felzárkózó települések” hosszú távú programjának megalapozásáról szóló 1404/2019. (VII. 5.) Korm. határozat
180. A Magyarország egyes területei közötti gazdasági egyenlőtlenség csökkentése érdekében szükséges fejlesztési programcsomagról szóló 1403/2019. (VII. 5.) Korm. határozat
181. A „Felzárkózó települések” és a gazdaságélénkítő program folytatása érdekében teendő további intézkedésekről szóló 1186/2020. (IV. 28.) Korm. határozat
182. Az Új Roma Stratégiával (2019–2030) összefüggő feladatok meghatározásáról szóló 1426/2019. (VII. 26.) Korm. határozat
183. A 2014–2020. évek közötti határ menti közúti infrastruktúra-fejlesztésekről szóló 1007/2016. (I. 18.) Kormányhatározat
184. Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióról szóló 1/2014. (I. 3.) OGY határozat
185. A statisztikai célú területi egységek nómenklatúrájának létrehozásáról (NUTS) szóló 1059/2003/EK rendeletet
186. A határon átnyúló szervezetek közösségi és belső jogi megerősítése az Európai Parlament és Tanács 1082/2006/EK rendelet
187. Az európai területi együttműködési csoportosulásról szóló 1082/2006/EK Rendelet
188. Az európai területi együttműködési csoportosulással kapcsolatos jóváhagyási eljárás részletes szabályairól szóló 15/2010. (XII. 15.) KIM rendelet
189. A tagállamok, regionális hatóságok vagy helyi hatóságok, illetve az építési beruházásra, árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv
190. A Kormány tagjainak feladat és hatásköréről szóló 152/2014. (VI. 6.)

Kormányrendelet

191. Az európai területi tárulással kapcsolatos jóváhagyási és nyilvántartásba-vételi eljárás részletes szabályairól 2/2014. (XII. 30.) KKM rendelet
192. a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiáról szóló 1486/2014. (VIII. 28.) Korm. határozat
193. a 2014–2020 programozási időszakban az egyes európai uniós alapokból származó támogatások felhasználásának rendjéről szóló 272/2014. (XI. 5.) Korm. rendelet
194. A turisztikai térségek meghatározásáról szóló 429/2020. (IX. 14.) Kormányrendelet
195. A Nemzeti Kerékpáros Stratégia elfogadásáról szóló 1470/2023. (X. 31.) Kormányhatározat
196. A 2017-2026 közötti időszakra vonatkozó Nemzeti Tájstratégiáról szóló 1128/2017. (III. 20.) Korm. határozat
197. A Firenzében, 2000. október 20-án kelt, az Európai Táj Egyezmény kihirdetéséről szóló 2007. évi CXI. törvényben
198. A turisztikai térségek meghatározásáról szóló 429/2020. (IX. 14.) Kormányrendelet
199. Természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény
200. Turizmus 2.0 – A Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030 felülvizsgálatáról szóló 1348/2021. (VI. 3.) Korm. határozat által elfogadott turizmusfejlesztési stratégia
201. Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény
202. Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXIX. törvény
203. Az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) kormányrendelet
204. Az Európai Unió Működéséről Szóló Szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata (HL C 202, 2016.6.7., 47. o)
205. A Régiók Európai Bizottságának állásfoglalása Európa jövőképéről: a határon árnýúló együttműködés jövője (2021/C 440/02)
206. A Szociális Klímaalap létrehozásáról és az (EU) 2021/1060 rendelet módosításáról szóló 2023/955 EU rendelet
207. A klímasemlegességre való méltányos átállás biztosításáról szóló tanácsi ajánlás, 2022. június 16. HL C 243., 2022.6.27., 35. o

M2. Képek és ábrák

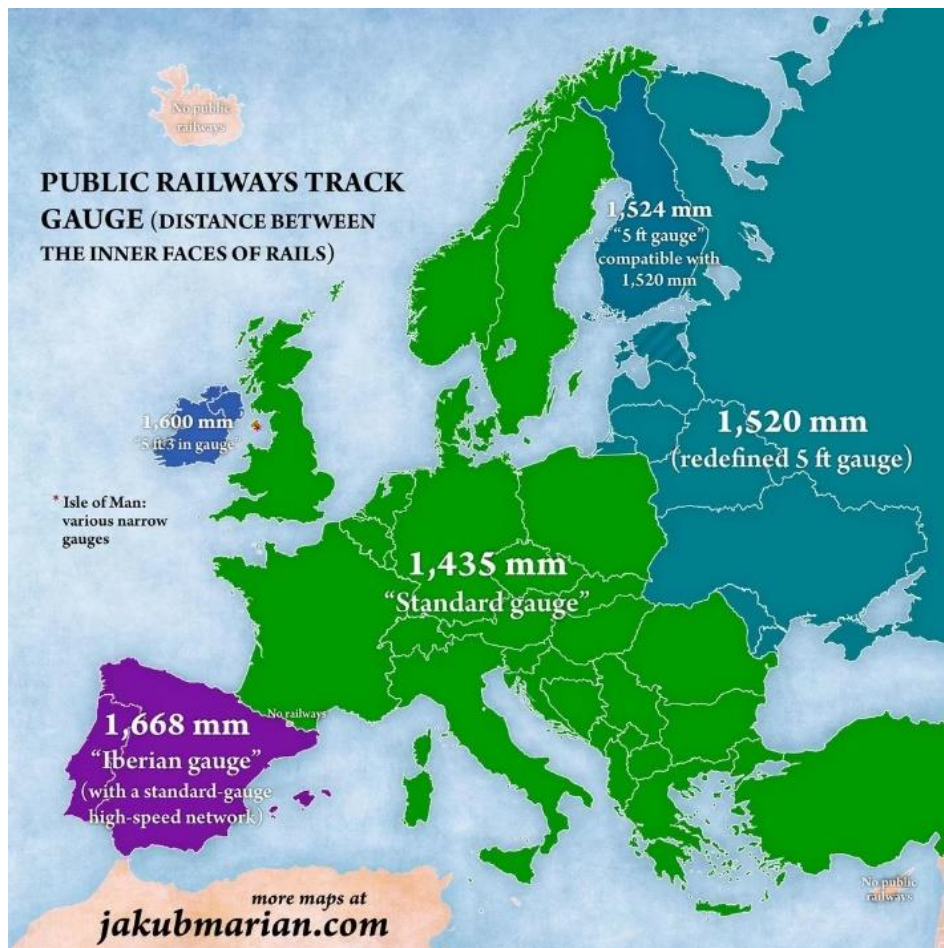


1. ábra „futógép” kerékpár elődje, amelyet 1817-ben Kaarl Friedrich Freiherr von Drais készített

forrás: 1817 Laufmaschine (meile-der-innovationen.de) <https://www.meile-der-innovationen.de/innovationen/1817-laufmaschine-karl-friedrich-freiherr-von-drais/>



2. ábra Az általában teljes körű felújításon átesett, újra közlekedésre képesé tett autóbuszokkal különleges élmény az utazás Forrás: <https://magyarbusz.info/2020/09/18/nosztalgiaibuszos-kirandulasra-invital-budapesten-es-szegeden-a-volanbusz-zrt/>



3. ábra Jellemző vasúti nyomtávolságok Európában Forrás: [Track gauge by country in Europe \(jakubmarian.com\)](https://jakubmarian.com/track-gauge-by-country-in-europe/)
<https://jakubmarian.com/track-gauge-by-country-in-europe/>

4. ábra Magyarországi tagsággal működő európai területi társulások néhány adata Forrás: egtc.kormany.hu és cesci.net adatai alapján saját szerkesztés

M3 LÁTNIVALÓK KÜLÖNLEGES CSOPORTJA - HIDAK

A világ leghosszabb, egyben a világ második leghosszabb hídja ugyanaz a mérnöki csoda, Kína – Peking-Sanghaj nagysebességű vasútvonalon. A Sanghaj és Nankingot összekötő, a Jangce folyóval párhuzamosan épült Tanjang–Kunsan vasúti híd teljes hossza 164,8 km, és több mint 11.500 betonpillér tartja. A tájfun és földrengésálló híd ellenáll egy 300 000 t-ás hadihajó ütközésének, élettartamát több, mint 100 évre becsülik. Tekintettel arra, hogy van egy 114 km-es „önálló” Langfang és Csingsian közötti szakasza, amely viadukt jellegű, így ez a rész önállóként a világ második leghosszabb ilyen létesítménye, egy részletét a 1. számú ábrán lehet látni.



1. ábra A világ leghosszabb hídja egyben a második leghosszabb is... Forrás: <https://player.hu/tech-3/a-vilag-leghosszabb-hidja-egyben-a-vilag-a-masodik-leghosszabb-hidja-is>

Szintén Kínában törték meg azt a sztereotípiát, hogy a hidaknak keresztezni kell a folyókat:

Kína középső részén a festői szépségű Hupej tartomány egyik – a 2. számú ábrán látható – új látványossága Kína első „zöld” autópályája, amelynek rész. Az új létesítmény 4,4 km-en át egy folyó felett vezető autópályájának megépítésére eredetileg több javaslat érkezett, azonban – igaza, a legdrágább verzió – a fenntarthatósági kritériumokat is teljesítő változatot fogadták el. Az indoklás szerint így nem kellett fákat kivágni, és alagutat fúrni. A beruházásnak köszönhetően további két funkció is érvényesül: a völgy vonalát követő úton haladók – amely a 8. ábrán is megsejmlélhető – a természeti környezetet eredeti állapotában tekinthetik meg, egyúttal a két pont között is érezhetően rövidebb lett az út időtartama, a korábban egyórás utat 20 perc alatt tehetik meg (MTI/origo, 2015.) A hídon ugyan gépjármű és buszközlekedés zajlik, de a két pont között épített rövidebb út a hagyományos üzemanyaggal hajtott gépjárművek alacsonyabb kibocsátáshoz vezet.

A helyiek várakozása szerint a turizmusban is fontos szerepet tölt majd be, az online médiának és a televíziós híradásoknak köszönhetően egyre népszerűbbé váló, "zöldként" hirdetett látványosság elősegíti a környék nevezetességei iránti érdeklődést, ami hozzájárul a helyi turizmus növekedéséhez.



2. ábra 4,4 km-es híd a folyó medre felett Kínában, Hupej tartományban Forrás: MTI/Origo, 2015

A világ második leghosszabb bamuszhídja nem állandó építmény, mivel 100 éve minden évben megépítik és elbontják (Balogh B (2024), Tóth T. (2024)). A Mekong folyón a kambodzsai Kampong Cham városát köti össze Kom Pen szigetével ez a sajátos építmény. Esős évszakban kompok közlekednek, de a száraz évszakban túl sekély számukra a víz és ilyenkor jön a bamusz híd. A hidat egyébként az esős évszak elején az áradások miatt is el kell bontani.

A nem mindennapi mérnöki alkotás bambuszból készül, sehol nincs benne egy szeg, csupán drótok, meg bambuszpálcák tartják össze az egészet. A bambusz elég teherbíró ahhoz, hogy a személyautókat vagy a kisteher autókat elbírja, igaz, hogy közben hullámzó mozgást végez. A híd egyben turisztikai látványosság is, de a külföldieknek 40-szer többet kell fizetni az átkelés élményéért, mint a helyieknek. Ez az összeg biztosítja az építés és bontás forrását.

A híd turisztikai jelentőségét mutatja, hogy 2017-ben átadták a két város közötti állandó hidat, ami a nehézgépjárműveket is elbírja, így okafogyottá vált a bamusz híd építése. Ezért a helyi lakosság – noha az életük mindennapi részévé vált –, hogy nem építik újra.

Adolphe híd – 3. számú ábra szerint – Luxemburg ikonikus látványeleme, amely nem mellékesen a közlekedésben is egy fontos összekötő elem. Az eredetileg egy szinttel készült egy boltíves, 153 m hosszú kőhidat 110 éves működése alatt többször építették át, bővítették, és fontos szerepet töltött be a városképben turisztikai attrakcióként. 2018-ban azonban beomlott, így teljes újjáépítésen esett át, amely során a mérnökök igyekeztek az eredeti látványt megőrizni. A modern kor embere azonban nem csak autóval vagy 2020-tól – a gyalogos járdák rovására – villamossal szeretne átkelni, hanem gyalog illetve kerékpárral. A szabályozási környezet és a megőrizni kívánt látvány a híd szélesítésével nem volt biztosítható, ezért egy sajátos megoldáshoz folyamodtak: hídpályáról acél kábelekre felfüggesztve „lóg” az új, négy méter széles út biciklistáknak és gyalogosoknak, amelynek segítségével a híd látképe megőrizhetővé vált, és az áthaladók is kényelmesebben gyönyörködhetnek a tájban (Ujlaky-Gazdag I., 2024).



3. ábra Az Adolphe híd Luxemburgban "láthatatlan bicikliutat" kapott Forrás: Ujlaky-Gazdag I., 2024)

Magyarországon is találhatók olyan hidak, amelyek a mindennapi közlekedés biztosítása mellett vonzzák a turistákat. Az egyik, a médiában leggyakrabban szereplő kitüntetett a Budapesttől északra található Vármegyeri-híd, amelynek 35 emelet magas pillérei ugyan nem látogathatók, de minden évben különleges fényfestéssel vonzzák a látogatókat, így a karácsonyi ünnepkör táján az ország legnagyobb karácsonyfájává változik. A Magyar Közút Zrt. tisztában van a jelenség veszélyeivel, a mindennapi közlekedés esetleges zavarásának megelőzésére közleményt ad ki az alábbiak szerint: „A szakemberek most is felhívják a figyelmet arra, hogy aki nem csupán a Vármegyeri hídon, a fák alatt áthaladva szeretné szemügyre venni az ünnepi díszvilágítást, semmiképpen se álljon meg a leállósávon, mivel azt kizárólag műszaki hiba esetén lehet használni. Aki fotózni szeretne, az ne vezetés közben tegye, hanem a 2-es főút felől közelítse meg a hidat, a pesti hídfő alatti részen keresztül pedig biztonságosan, gyalogosan vagy akár kerékpárral is eljuthat a helyszínre. Továbbá azt is kéri a közútkezelő munkatársai, hogy óvatosan, a követési távolságot betartva, a többi közlekedőre figyelve haladjanak át a hídon, ezt a pályán található digitális kijelzőkön is külön jelzik majd. A közútkezelő dunakeszi mérnökségének szakemberei pedig a forgalom zavartalan lefolyását és a leállósáv szabályos használatát is rendszeresen ellenőrzik majd az útellenőri szolgálatukon és a hídon található forgalomfigyelő kamerákon keresztül” (Magyar Közút Zrt, 2024).