

KÖZÉP-EURÓPAI KÖZLEMÉNYEK
A történelemtudomány, a regionális tudomány,
a földrajztudomány, és a gazdálkodás-
és szervezéstudományok művelőinek referált folyóirata

XVII. évfolyam 1. szám, 2024/1. szám

№ 58.



KÜLÖNLENYOMAT

TARTALOMJEGYZÉK

GAZDASÁGTÖRTÉNET ROVAT

- Kaposi Zoltán:** Gróf Zichy Béla hitbizományi uradalmának fejlődése (1887–1914).. 9
- Domonkos Endre:** Gazdasági átalakulás tapasztalatai Csehországban, Szlovákiában, Lengyelországban és az egykori Német Demokratikus Köztársaságban (1990–2000) 29
- Wilhelm Réka:** A balatoni turizmus változásai az elmúlt három évtizedben.. . . . 45

REGIONÁLIS TUDOMÁNY ROVAT

- Horváth Anna:** A magyar-román-szlovák-ukrán határmenti kapcsolatok az Európai Unió határtérségeinek fényében. 67
- Feketéné Benkő Kata:** Értéktéremtés a közlekedésben a határmenti közlekedési közszolgáltatások fejlesztésével 85
- Bali Lóránt:** Changes in the self-determination and cultural and social life of the Croatian, Slovenian and Serbian nationalities in Hungary until 2019 in the light of the legislative changes. 105

OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA ROVAT

- Pelles Márton:** A Bartha József vezette üzleti körök szerepe a magyar kereskedelmi tengerészet történetében (1929–1949).. . . . 117
- Leba József:** Budapesti zsidó lakosság gazdasági szerepe 1873–1918 között. . . . 137

A HORTHY-KORSZAK ROVAT

- Orosz László:** Jól jártak-e a magyarországi svábok 1944 tavaszán a német megszállással? 155
- Olasz Lajos:** Politikai viták a Muraköz és a Muravidék visszacsatolásáról. . . . 169

A „RÖVID MAGYAR 20. SZÁZAD” TÖRTÉNETE ROVAT

- Gulyás László:** Vezérfonal a szintézisíráshoz 4. A Rákosi-diktatúra kora, 1948–1956. Első rész: A két munkáspárt egyesülésétől a desztalinizáció kezdetéig, 1948. június 12.–1953. július 18. 191
- Gulyás László:** Historiográfia a szintézisíráshoz 4. Rákosi Mátyás 1945 utáni politikai pályafutásával kapcsolatos könyvek.. . . . 215

RECENZIO

- Deák-Sárosi László (2022):** A jel újbóli helyreállítása. Film, hagyomány és innováció. Magyar Napló Kiadó – Írott Szó Alapítvány. Budapest. Ismerteti: Kása Csaba 227

FEKETÉNÉ BENKÓ KATA

doktorjelölt,

MATE Gazdasági és Regionális Tudományok Doktori Iskola, Gödöllő
*doctoral candidate, Hungarian University of Agriculture and Life
Sciences, Doctoral School of Economic and Regional Sciences, Gödöllő*

ORCID: 0000-0002-5780-4179

email: benkokata@gmail.com

ÉRTÉKTEREMTÉS A KÖZLEKEDÉSBEN A HATÁRMENTI KÖZLEKEDÉSI KÖZSZOLGÁLTATÁSOK FEJLESZTÉSÉVEL

*CREATING VALUE IN TRANSPORT THROUGH THE DEVELOPMENT
OF PUBLIC CROSS-BORDER TRANSPORT SERVICES*

ABSTRACT

The territories and borders of the countries in Europe changed a lot during the last century, which had a positive effect on some states and a negative effect on others, but in all cases it can be said that it led to a reorganization of territorial processes. In addition to Hungary's territorial loss, it does not have a border region where the new state border would not have split a naturally formed region in two. Borders, among other things, by eliminating transport options, turned the border areas into „backwaters”, which led to their devaluation.

The aim of the research is to prove that the specific aspect of value creation is the creation of cross-border transport, within this, the realization of transport accessible to everyone by creating the availability of public transport services. The purpose of cross-border transport is to improve the situation of two peripheral areas that exist side by side, but are incapable of lasting cooperation with each other due to the lack of transport connections. The first stage of connections is the existence of the infrastructure, on which certain activities can be carried out, such as individual modes of transport, organized group transport and goods transport. However, the existence of public transport or public transport services occupies a special place in the formation of regions. During the research, in addition to the state of the infrastructure, different public transport services were mapped and compared, and the value-creating power of public transport services was verified by comparing social and economic phenomena.

Kulcsszavak: határmente, közlekedési közszolgáltatás, hálózatosodás, regionális fejlődés

Keynotes: cross-border, public transport services, networking, regional development

1. Bevezetés

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.

Jelen tanulmány célja az értékteremtés lehetőségét feltárni a határmenti perifériaterületen, ahol a közlekedési lehetőségek és közszolgáltatások hiánya a terület értékvesztéséhez vezet. Az ember akkor tudja csak igazán értékelni valaminek a fontosságát, ha hiányát kénytelen elviselni, nincs ez másképp a közlekedési lehetőségekkel: infrastruktúrával és erre épülő szolgáltatásokkal. Egy terület életképességét, élhetőségét meghatározza a megszokott vagy elvárt ellátottság rendelkezésre állása, nem véletlen, hogy a közlekedést az élő szervezet érhálózatához hasonlítják, amelyen a szervek a szükséges tápanyagot és oxigént kapják meg, illetve a különböző szervek közötti együttműködés valósul meg.

Az életnek szinte nincs olyan területe, amely nélkülözni tudná az infrastruktúrát, ezen belül is a jó minőségű közlekedési hálózatot, amely hatékonyságban, versenyképességben, minőségben szinte meghatározóvá vált egy terület fejlődésében. Az infrastruktúra szerteágazó szolgáltatást nyújt a termelő és nem termelő ágazatnak, valamint a lakosságnak, amely alapján a területi fejlődésben kitüntetett szerepe nem megkérdőjelezhető. A különböző adottságokkal rendelkező térségeket „helyzetbe hozza” a jó infrastruktúra ellátottsága, és visszahúzza vagy lefokozza azokat, ahol nem megfelelő az infrastruktúra állapot¹. Ilyen nem megfelelő állapotú területek a határmenti térségek, ahol a közlekedés érhálózata megszakad, vagy éppen rendelkezésre áll, de azon a keringés nem működik. Ha a közlekedés hálózata az érhálózathoz hasonlatos, akkor a szervezet a világ lehet, és ebben az esetben a különböző országok, állami szervezések csak egy-egy szervet jelentenek. A szervezet pedig akkor működhet jól, ha a szervek közötti kapcsolatok egészségesen működnek, azaz összekötik az erek vagy az épített infrastruktúra és azon a véráramlást biztosítják a közlekedési szolgáltatások.

Az egészséges működés alatt a közvetlenül a mindenki által igénybe vehető közlekedési lehetőség elérését értem, azaz nem lehet kizárólag a személygépjárművek számára biztosított utakat tekintetbe venni, hiszen az – főként a határvidéken – nem mindenki számára elérhető kora, egészségi állapota vagy vagyoni helyzete miatt. Mindemellett napjainkban az erőforrások hatékonyabb, takarékosabb használatára a közlekedésben is egyre nagyobb hangsúlyt kell helyezni,

mivel a környezeti fenntarthatóság, a fenntartható fejlődés egyik kulcsszereplője a mobilitás.

A közlekedés, amely területeket, településeket, embereket, kultúrákat és szolgáltatásokat köt össze és segíti a fejlődést, hiánya vagy hiányossága gátat szab annak. A hiány lehet infrastruktúra hiány, de lehet a szolgáltatások teljes vagy részleges hiánya, amikor a mobilitás nem mindenki számára elérhető. A mindenki számára elérhető közlekedés azt is jelenti, hogy azok az emberek, akik maguk csak utasként vesznek részt a közlekedésben, és valamilyen ok – életkor, egészségi állapot vagy vagyoni helyzet – miatt nem vehetnek részt gépjárművezetőként a közlekedésben, ne legyenek emiatt elzárva szolgáltatásoktól, be tudjanak kapcsolódni a vérkeringésbe.

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 kereszttüzében áll a kérdés, hogy a vidék elnéptelenedése és a rossz közlekedési kapcsolatok miként hatnak egymásra². Kétségtelen a két folyamat közötti kölcsönhatás, amelyet leginkább abban lehet utolérni, hogy a közlekedési lehetőségek javulása a leszakadó térség jövőjére kedvezően tud hatni³.

Szélsőséges példa ennek a határvidék, ahol a határmenti közlekedés korlátos: 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 mindaddig nem jártak átütő sikerrel. A települések közötti kapcsolatokat alapvetően határozza, mivel az ország gazdasági életében a települések közötti kapcsolatok egyre fontosabb szerepet játszanak, s a kutatás hiánya a bizonytalan vonzásviszonyokkal rendelkező térségekben méginkább érződik⁴. Ilyen bizonytalan vonzásviszonnyal jellemzi Bujdosó Z. a megyehatárok 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.

Érdeemes némiképp más szemszögből tekinteni a határtérségre, jelen tanulmány során a szlovák – magyar határ egy kis szakaszára, amely a palóc sajátosságok által megkülönböztethető, összefüggő tájegység.

2. Szakirodalmi feldolgozás

A téma, a közlekedés és a közlekedési szolgáltatások értéknek meghatározása során először az érték szó jelentését kell körüljárni. A Magyar Értelmező Kéziszótár szerint az érték valaminek a megbecsült volta, anyagban vagy tárgyban szükségletet kielégítő tulajdonság, amely a társadalom részéről megbecsülésben részesül, illetve harmadik értelmezésben olyan dolog, amely valamilyen emberi szükségletet elégít ki.

A mesterséges intelligencia válasza alapján nem sokat változott az érték fogalma, általánosságban az érték az, ami egy adott dolognak vagy tulajdonságnak a fontosságát vagy hasznosságát jelzi.

A közlekedés értékessége, azaz hasznossága és emberi szükségletek kielégítésére irányuló jelentése az emberiség mobilitási igényeiből vezethető le. Ahogy Erdősi Ferenc fogalmaz, az összes találmány közül az ábécé és a könyvnyomtatás kivételével azok tettek a legtöbbet a civilizációért, amelyek a távolságokat rövidítették le, s amelyeket térlegyőzési technológiáknak nevez. A rövidítés alatt ebben az esetben nem kizárólag a távolságok fizikai megrövidítését kell érteni, hanem az utazási idők csökkenése miatti kisebb időigényeket is⁵.

A közlekedés: helyváltoztatás. A szakirodalomban a közlekedésnek több meghatározása is megtalálható, azonban közös ezekben a helyváltoztatás, valamint a személyek és az anyagi javak nagyobb távolságokra történő mozgatása. Erdősi szerint a közlekedés alatt a személyek vagy anyagi javak önálló, vagy tömeges, egyéni, vagy szervezett és többnyire rendszeres helyváltoztatását értjük⁶. Kicsit bővebb kifejtésben a közlekedés olyan helyváltoztatás, amely általában az erre alkalmas technikai berendezésekkel történik, feladata a termelés, elosztás, fogyasztás helyváltoztatási szükségleteinek kielégítése; másképpen a személyek és tárgyak olyan helyváltoztatása, megfelelő műszaki eszközökkel, amelyek a távolságok leküzdésére szolgálnak⁷.

A közlekedés sajátossága, hogy azon áru és személyszállítás, valamint információ áramlás történik, amely olyan erős emberi igény, hogy az első szervezett társadalmakig bizonyítható megléte. A közlekedés igénye nem áll meg az államhatároknál, ezért a közlekedés nemzetek feletti, úgynevezett szupranacionális jellemzővel is bír⁸. Minderre történelmi távlatokban található bizonyíték a Római Birodalom bukását követő időszak, amikor a kialakult kisebb szuverén államoknak kölcsönös érdekeik alapján együtt kellett működni. Napjainkban sincs ez másként, mivel az államok közötti kapcsolattartás, a kereskedelem egyik legfontosabb feltétele megfelelő minőségű közlekedés megléte, amely rendelkezik határon át- és túlnyúló igényekkel. A nemzetközi kapcsolatok biztosítása viszont – ahogy az ókorban, úgy ma is - csak a megfelelő színvonalon összekapcsolt infrastruktúra és szolgáltatási hálózatokkal valósulhat meg⁹. Jelen tanulmány földrajzi területén, az Ipoly határtérségében korábban két, napjainkban egy vasúti szakaszon még mindig közös használatú forgalomban használatos az Ipolytarnóc – Nógrádszakál közötti

rész. A közös használatú vonalat a tulajdonossal kötött szerződés alapján használhat másik vasúttársaság, ezen belül, amennyiben a szomszéd államnak csak szabad átmenő joga van – azaz nem áll meg, utasokat nem vesz fel és nem lehet róla leszállni – a passage vonal, míg a peage jellegű használat esetén az „idegen” területen is részt vesz az utasforgalomban a vasút¹⁰.

Tóth megállapítása jól tükrözi sok évtized politikai hangulatát, amely a világháborúkat követően kialakult államok egymás közötti viszonyát jelezte: az együttműködés inkább kényszer volt, semmint a Lapsánszky által leírt, több évezredes múltra tekintő, legalább a közös cél érdekében megvalósuló kooperáció. Éppen ezekben az államokban érhető tetten a közlekedési hálózatok értéke: a kapcsolattartás felszámolásával a határterület átjárhatatlanná, értéktelenné vált.

Az együttműködésre a lehetőség kereteit megteremti az Európai Unió, amely a nagy távolságokat leküzdő nemzetközi közlekedésben már a közlekedés megkönnyítését lehetővé teszi, ugyanakkor a határok mentén még mindig komoly hiányokkal küzdenek a területek a közlekedés során.

Az Európában a 20. században kialakult számos szuverén állam a nagyobb birodalmak területének felszabdalásával jött létre, ahol eredetileg a közlekedési lehetőségek jók, de legalábbis a kor színvonalának megfelelőek voltak. A háborúk veszteségei az infrastruktúrában is megnyilvánultak, a hadászathoz a közlekedésnek, a szállításnak stratégiai jelentősége van, ezért jelentős károkat szenvedett a közút- és vasúthálózat is. A háborúkat követő helyreállítás során nem volt cél az újonnan kialakított határok átjárhatóságának megteremtése, a közlekedési hálózat elemeinek visszaépítése elmaradása biztosította az átjárhatatlanságot – a katonaság, de a lakosság és az áruk számára is.

3. A határ elválaszt, vagy összeköt

A határ fogalma az emberi tevékenység eredménye, a „természetes határok” mindösszesen olyan természeti képződmények, amelyeken a határok „láthatóvá tehetőek”¹¹, mintegy szükséges kellékei a társadalmi szervezeteknek, a hatalom megnyilvánulásának helyei és szimbólumai¹². O’Dowd (1994) munkájában megfogalmazza, hogy a határok nem állandók – amely hazánkban széles körben először a Rónai András 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 jelleg, ahol a határtérségek távolodnak egymástól, a határok nem csak elválasztanak, hanem el is szigetelnek.

Peter Haggatt három típusát különítette el a határoknak, első esetben előzmény, másodikban következmény és végül az erőltetett, vagy pontosabb fordításban

ráteröltetett határ, amelyről a 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 választóvonalakat¹³.

A határok elválasztó funkciói alapján O. J. Martinez 1974-ben alkotta meg a határtípusok legelfogadottabb és leggyakrabban idézett alapjait¹⁴. Sajátos módon a Martinez féle határtípusok időben váltva egymást megfigyelhetők a vizsgált határtérségben.

A kijelölést követően, de leginkább az 1950-es években a magyar – szlovák határtérségben „elidegenedett határtérségek” voltak jellemzők, azaz a két állam határtérségében hiányoztak a kapcsolatok, sőt, inkább ellenfélként tekintettek egymásra. Néhány évtized múlva már „egymás mellett létező határvidékről” lehet beszélni, ahol külpolitikai kapcsolatok mellett megjelennek az intézményesítés nélküli társadalmi kapcsolatok. „Kölcsönösen együttműködő határtérség” fázisba a 90-es évek környékén lépett Magyarország határvidéke¹⁵, azonban a Martinez féle jellemzők túlnyomó többségével napjainkra lehet jellemezni a vizsgált területet. A „kölcsönösen együttműködő határtérségben” magas intenzitású együttműködések alakulnak ki, amelyek fejlődésre képesek. Ugyanakkor 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 Gyula (1944) meghatározásával: „A határ az esetek többségében széles sáv (limes), azon kívül két területegység 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 szerveződését¹⁶. A régió összetartozó települések egysége, amelyeket összeköt az optimális tér- idő megközelíthetőség, intenzív együttműködés illetve más sajátosság¹⁷.

A régió fogalmával kapcsolatban sok bizonytalanság adódik abból, hogy nem különül el a közigazgatási, felülről, hatalmi alapon szervezett adminisztratív régiók köz- vagy államigazgatási terminológiája és az alulról építkező, organikus szerveződő funkcionális térségek szakszókincse¹⁸. Míg az államszervezetten belül létező adminisztratív régiók a határokat lekövetik, a kulturális alapokra épülő régiók a helyi sajátosságokon szerveződnek. A határ vizsgált területén ilyen kulturális régiószervező és értékteremtő erő a palóc kultúra, palóc népcsoporthoz való tartozás identitástudata. 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. A Magyar Népköztársaság Kormánya és a

Csehszlovák Szocialista Köztársaság Kormánya között Budapesten, 1986. évi november hó 24. napján aláírt, a magyar–csehszlovák vasúti forgalom szabályozásáról szóló Egyezmény megszüntetéséről szóló 2023. évi XIII. törvény (a továbbiakban: hatályon kívül helyező törvény) szerint 2023. május 31-ig hatályosak az 1986. évi rendelkezések, amelyeket a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Csehszlovák Szocialista Köztársaság Kormánya között Budapesten, 1986. évi november hó 24. napján aláírt, a magyar–csehszlovák vasúti forgalom szabályozásáról szóló Egyezmény kihirdetéséről szóló 23/1987. (VII. 22.) MT rendelet 5. cikkében hirdetett ki. Ez utóbbi jogszabály rendelkezett a szolgáltatási nyelvről: az (1) bekezdés szerint az üzemváltó állomáson az illetékes szervek alkalmazottai között az írásbeli és szóbeli érintkezés a területi állam hivatalos nyelvén történik, (2) bekezdés értelmében az illetékes szervek azon alkalmazottai, akik a másik Szerződő Fél területén levő állomáson és vonatokon teljesítenek szolgálatot, kötelesek annak az államnak a hivatalos nyelvét olyan mértékben ismerni, hogy képesek legyenek magukat megértetni a másik Szerződő Fél illetékes szerveinek alkalmazottaival és az utasokkal. Az itt ismertetett szabályozási környezet a Rajka-Rusovce, Komárom-Komárno, Szob-Stúrovó, Somoskőújfalu-Filakovo, Bánréve-Lenartovce, Hidasnémeti-Cana, Sátoraljaújhely-Slovenské Nové Mesto határátmenetekre kellett alkalmazni. A vizsgált területen azonban található még egy vasúti határátmenet, a Kalonda-Ipolytarnóc és Nógrádszakál-Businče (Bussa), amelyen peage forgalom történik, és ezt – a 31. cikk szerint – a Szerződő Felek külön megállapodásban szabályozzák. Külön megállapodás a Malě Straciny /Nógrádszakál-Ipolytarnóc / Lučenec vasútvonalon a forgalom lebonyolítására szóló MÁV Zrt.-ZŠR közös használatú 2022. évben hatályos végrehajtási utasítása az 1951. évben megkötött kétoldalú megállapodás alapján volt érvényes.

A hatályon kívül helyező törvény indokolása szerint a szlovák fél 2022 augusztusában jelezte hazánkknak, hogy támogatja az Egyezmény hatályon kívül helyezését, új egyezmény megkötése nélkül. Figyelembe véve az Európai Bizottság álláspontját, az Európai Unió tagállamai közötti, régi kétoldalú vasúti határforgalmi megállapodások új egyezmény megkötése nélküli hatályon kívül helyezéséről, a két európai uniós tagállam, Magyarország és Szlovákia között az Egyezmény hatályának fenntartása már nem indokolt, új egyezmény megkötésére nincs szükség, mert az uniós jog szabályozza a vasúti határforgalmi egyezmények által szabályozott kérdéseket.

Sorompóhatást jelenthet az eltérő műszaki paraméterek közül a pálya fizikai átjárhatósága a vasút területén, azonban az érintett határszakaszon nem jelent akadályt, mivel a térségben azonos – normál – nyomtávú közlekedés jellemző, és a vonalak villamosítása nem történt meg, így a villamosítással kapcsolatos eltérő fizikai jellemzők akadályai nem merülnek fel. A határon átnyúló közlekedési közszolgáltatások megvalósításának inkább akadályá az eltérő finanszírozási rendszer, amely a határ menti interregionális járatok állami finanszírozásának problémakö-

rére vezethető vissza, a közös finanszírozási háttér nem megoldott, ezt – várhatóan – az Európai Unió rendeletalkotással rendezi a határforgalmi egyezményekre vonatkozó rendelkezésekhez hasonlóan.

4. Közlekedés a határ mentén

A közlekedés fontos eszköze egy terület elérhetőségének, amely a lakosság és a gazdaság fejlődésének egyik kulcsfontosságú eszköze, lényegében a területfejlesztés egyik elhagyhatatlan szempontja. Tóth és 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) jól körülhatárolja, azonban legfontosabb a régió erőforrásainak és a közszolgáltatásainak javítása.

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 Uniós 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 közöségi közlekedési szolgáltatások határon átnyúló lehetőségei.

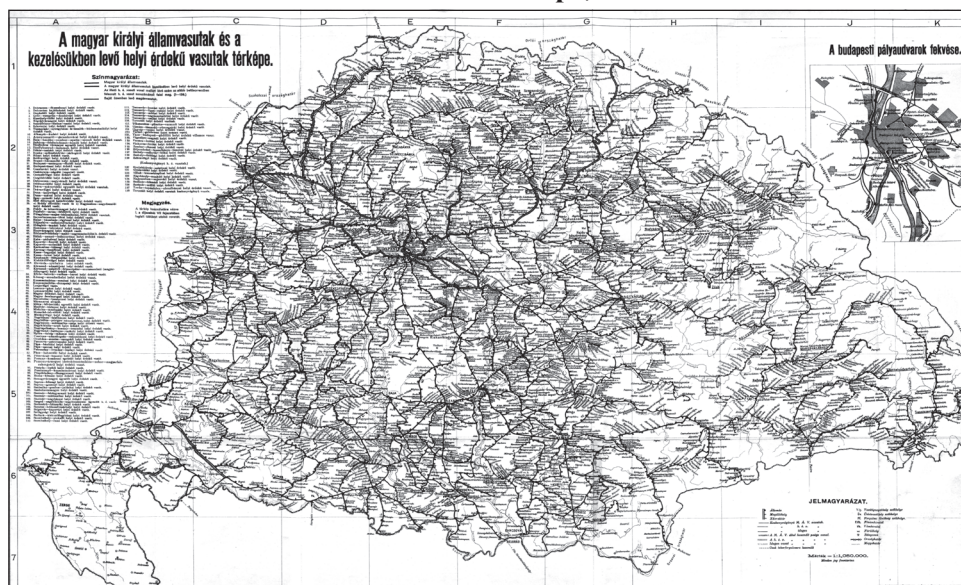
A közlekedési közszolgáltatások a közszolgáltatásoknak egy sajátos köre. A közszolgáltatások fogalma nem definiált¹⁹, azonban általában elmondható, hogy a közszolgáltatások olyan, a társadalmi fejlődéshez és a lakosság életminőségének javításához elengedhetetlen szolgáltatások, amelyek a közösség érdekeit 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 kutatás során a határtérség alatt az Európai Bizottság által is használt 50 km-es sáv állt a fókuszterületben, azaz a határvonaltól számított mindkét állam 25 km-es sávja, amelyet az Európai Bizottság határon átnyúló közlekedési közszolgáltatások feltérképezése céljából készített tanulmány során jelentett meg²⁰.

Az előzmények megismerése érdekében történelmi térképeken történt meg a településközi kapcsolatok vizsgálata, azaz amikor még nem volt határ. A technika gyors fejlődésére tekintettel ebben az időben még nem volt a régióban a mai értelemben vett tömegközlekedés, mivel az autóbuszok sem terjedtek el vidéken – de sok esetben az útállapotokra tekintettel a közlekedés is nehézkes volt. Ellenben volt vasúthálózat, amelyen a „bárki” utazni tudott. A vasúthálózat a mai határoktól függetlenül hálózta be a vidéket, megteremtve a városok közötti kapcsolatokat, közben pedig felfűzve a kisebb településeket. A vasút szerepe már ebben az időben is gyűjtő jellegű volt, a környező településekről a lakosság a rendelkezésre álló eszközökkel jutott az állomásra.

1. ábra A magyar királyi államvasutak és a kezelésében lévő helyi érdekű vasutak térképe,



Forrás: MÁV 1914

2. ábra Részlet a magyar királyi államvasutak és a kezelésében lévő helyi érdekű vasutak térképéről.



Forrás: MÁV 1914

A vizsgált területen csupán néhány kis- és középváros alakult ki, így Ipolyság (Sahy), Balassagyarmat, Szécsény, Kékkő (Modry Kamen), illetve Nagykürtös (Velky Krts), Losonc (Lučenec), Salgótarján, Fülek (Filakovo), Poltár (Poltár) és Rimaszombat (Rimavská Sobota). A városok a határ mindkét oldalán megtalálhatók, és ahogy az 1. és 2. ábrán látható, hogy a kor technikai lehetőségeire és a domborzati adottságokra tekintettel az összeköttetés megvalósult.

Mindemellett meg kell említeni, hogy a közúthálózat bár nem épült ki megfelelő színvonalon, azért minden településpárnál legalább egy, az Ipolyon való átkelésre alkalmas híd vagy hídsorozat biztosította a helyi lakosság közlekedési igényét. A meglévő úthálózat forgalma, iránya alapján már ekkor kialakult a hierarchia, a városok közötti optimális útvonal megerősítése, stabilizálása megtörtént.

A már kialakult közlekedési hálózat segít felismerni a korábban meglévő kapcsolatokat, amelyek a határ meghúzásával ellehetetlenültek. A közúti és a vasúti infrastruktúra sok helyen szakadást szenvedett, így egy a közösségi közlekedési szolgáltatások szervezése során nehézséget okozhat. Mindennek ellenére a már meglévő hálózat is elégséges lenne ahhoz, hogy a legelemibb szolgáltatások megindulhassanak.

Az Európai Bizottság 2021-ben készített tanulmányt a belső határokon tapasztalható határon átnyúló közlekedési közszolgáltatások feltérképezése érdekében²¹. A munka keretében a határszakaszokon található határon átnyúló közszolgáltatások

kat térképezték fel, valamint összesen 36 konkrét közszolgáltatási hiányt vizsgáltak meg, ezek között azonban van néhány, amely túlmutat az általuk meghatározott – 25 km-es – határsávtól. A tanulmány egyik eredménye a belső határok átjárhatóságának tipizálása a közösségi közszolgáltatások elérhetőségével. Az elkészített CBPT térképről²² (a továbbiakban: CBPT térkép) jól leolvasható, hogy európai uniós léptékben is igaz az, hogy az unió külső területei a közösségi közszolgáltatások tekintetében is egyfajta perifériaterületet képeznek. A belső területeken a határon átnyúló közszolgáltatások jellemzően elérhetők, a perifériák, illetve a poszt-socialista országok határainál egyre kevésbé.

A kutatással kapcsolatban Zillmer (2021) által közzétett közlemény szerint a határszakaszok áteresztőképességét a határszakasz népessége határozza meg, ahol magas a népsűrűség – azaz városias a vidék – a határon átnyúló közösségi közlekedésre nagyobb igény mutatható ki. Ezzel szemben, ahol alacsony a népsűrűség, „a szolgáltatások hiánya egybeesik a kereslet hiányával”²³.

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 állapítanának meg, a nem áteresztő határok aránya jelentősen csökkenthető lenne”.

A CBPT térképen a magyar -szlovák határtérségre ránagyítva jól látszik, hogy a vizsgált területen teljesen hiányoznak a tömegközlekedési szolgáltatások.

5. Eredmények

A szlovák-magyar középső határszakaszán, az Esztergom és Miskolc közötti részen nincs határon átnyúló határmenti közösségi közlekedés. A közlekedési közszolgáltatásokra való igény kimutatása nehéz, mivel a területen a – domborzatból is adódó – elaprózott településhálózat jellemző, valamint a határok miatt „zsáktér-ség” kialakulása nem kedvez a fejlődésnek.

A „zsáktér-ség” a közösségi vagy tömegközlekedési hálózati térképeken jól megfigyelhető: amíg a határon belül szinte az összes települést annak nagyságától és zsákjellegétől függetlenül legalább napi egy pár busszal ellátja a közszolgáltató, addig az kényesen megmarad a határ egyik oldalán. A CBPT térképen a határon átnyúló határmenti közszolgáltatások, pontosabban azok hiánya olvasható le. A határmenti vármegyék és a szlovákiai megyének megfeleltethető kerület autóbuszos közforgalmú közlekedésének vonalhálózati térképei az egyes hálózatok párhuzamosságára hívják fel a figyelmet²⁴.

Nógrád vármegyében található városok közül Salgótarján, Balassagyarmat és Szécsény fekszik a határ mentén úgy, hogy vonzáskörzetének északi területe biztosan az államhatáron túl állapítható meg, 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 autóbuzsos közszolgáltatás rendelkezésre áll a törpe és kistalpakban, 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 Hugyag és Szécsénykovácsi között hiányzó híd, amely Balassagyarmat, Szécsény, Nagy-kürtös és Losonc közötti közlekedésben nyújt lehetőséget és alternatívát.

Hasonlóan a Nógrád vármegyei közúti közszolgáltatási térképhez Pest vármegye északi határtérségében sincs határon átnyúló határmenti közszolgáltatás. A közszolgáltatások hatékony megvalósulása érdekében szükséges az infrastruktúra, elsősorban az Ipolyon átívelő hidak hiányainak feltárása. 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 egészségügyi ellátás által finanszírozott egészségügyi szolgáltatások, stb... – a Ipolyság (Sahy) városban veszi igénybe.

Ipolyság (Sahy) Nyitra megye déli – megyei és ország – határszakaszának legkeletebbi települése, központi funkciókkal rendelkező középvárosa, amely vonzáskörzete nem csak a megye, hanem az országhatáron is túlmutat. Az észak-börzsönyi térség városhiányossá válásának oka Ipolyság államhatáron túra kerülése. Az Ipolyság vonzáskörzetéhez tartozó Hont, Drégelypalánk, Kemence és Bernecebaráti települések vezetői kérelmezték Ipolysággal való közösségi közszolgáltatás biztosítását, azonban kérésük ezidáig eredménytelen maradt.

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 Nagy-kürtöshöz tartoznak. Besztercebánya kerület határmenti járásainak autóbuzs közlekedése hasonlatosan a magyarországihoz, a határ mentén biztosítja a mobilitási igényeket a közszolgáltatásokkal.

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 megyei érintett határszakaszon sincs határon átnyúló határmenti közlekedés, amely a határon szomszédos települések, határon átnyúló városi vonzáskörzetek lakosai számára nyújtana közlekedési lehetőségeket.

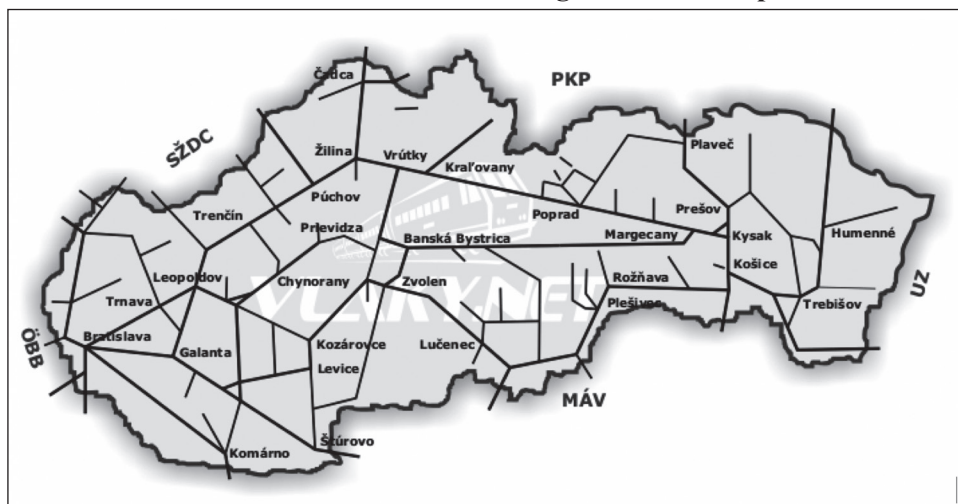
Nógrád vármegyében a fentiek alól egyetlen kivétel a 230 számú Budapest-Rétság-Sahy (Ipolyság) járat, amely a hetek utolsó munkanapján és a hetek első munkanapját megelőző munkaszüneti napokon biztosít közlekedést elsősorban a diákok és a hetente ingázó dolgozók számára. A járat jellegére tekintettel kis mértékben feleltethető meg a határon átnyúló határmenti közlekedés felté-

teleinek, mivel nem napi rendszerességgel jár, illetve célja inkább a budapesti ingázás megkönnyítése.

A közúthálózaton megvalósuló közforgalmú közlekedés mellett a vasút lehetőségeire is tekintettel kell lenni, mivel az szilárd és állandó kapcsolatot teremt a hálózatba bekapcsolt területek között, viszont területfeltárása korlátozott²⁵.

A vasúti szolgáltatások hasonló ábrát mutatnak a határmenti közlekedési közszolgáltatások területén azzal, hogy a szlovák vasúti térkép a 3. ábrán látható meglepő módon három olyan határátmenetet is jelöl, amelyek jelenleg nem üzemelnek: Ipolytarnóc, Somoskőújfau és Bánrève 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.

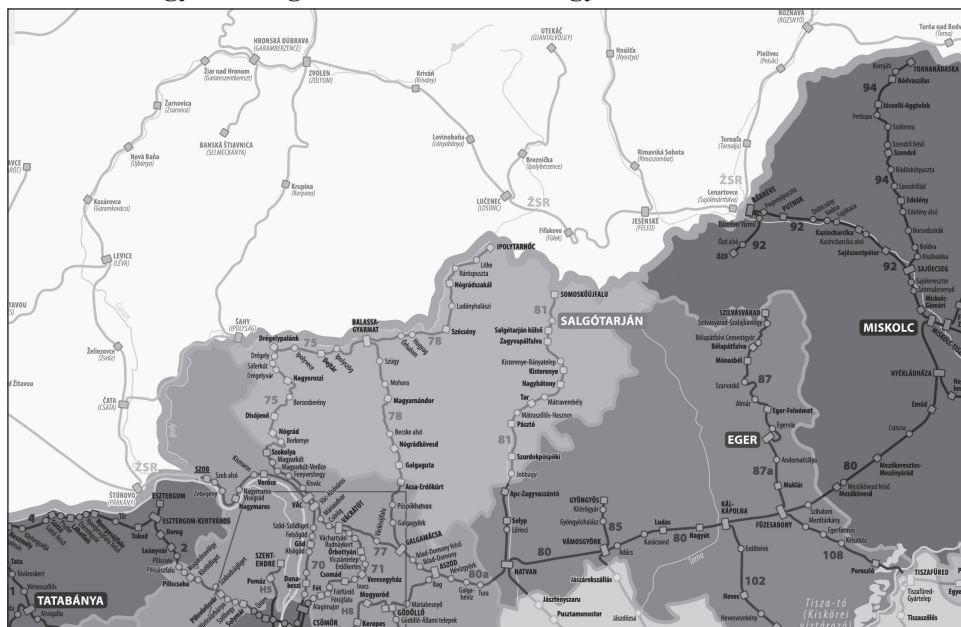
3. ábra Szlovák vasúti közszolgáltatások térképe,



Forrás: VLAKY.net, 2023.

A Magyarország vasúthálózatát bemutató 4. ábra célja a szolgáltatás vonalainak bemutatása, mivel ezen a térképen a szlovák infrastruktúra is hiányzik, első pillanatra a hálózat töredezettsége tűnik szembe.

4. ábra Magyarország vasúthálózata vármegyénkénti felbontásban részlet



Forrás: MÁV, 2023. Névtelen-1 (mavcsoport.hu)

Az európai vasúthálózatokkal foglalkozó tematikus interaktív térkép segítségével a 5. ábra szemléltetésével megérhető, hogy a térségben a határon átnyúló határmenti közlekedés infrastruktúrális alapfeltételei adottak, 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. Visszatekintve az 1. és 2. ábrára látható, hogy egykor létező hálózat része volt a hiányzó szakasz, amelyet az 1960-as években bontottak el.

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

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, tekintettel arra, hogy a közszolgáltatások nemzeti szintű szabályozás alatt állnak. Mindebből levezethető, 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. ábra Határon átnyúló határmenti vasúti közlekedés lehetőségei a vizsgált területen



Forrás: openrailwaysmap.org, 2023

A határon átnyúló határmenti közlekedésben számottevő a szervezett munkaerő szállítás, amelynek vizsgálata szintén további kutatás során pontosítható. A szervezett munkaerő szállítás két módja ismert. Az egyik esetén a munkáltató „kiszervezi” személyszállító vállalkozás részére a közlekedésszervezést, amely erre engedéllyel rendelkezik. Az engedély kiadása hatósági feladat. Ilyen közlekedési szolgáltató többek között a MOLTEAM Kft., amely Salgótarján és környéke határon átnyúló munkásszállításában vesz részt Hidegkút, Tajti (Tachty) és Fülek (Filakovo) településekről munkát vállalók közlekedésének biztosításában, valamint az Eurolines biztosítja a dolgozók szállítását Balassagyarmat és Ipolytölgyes között Ipolyságon keresztül. Ez utóbbi tipikus példája a határon átnyúló határmenti közlekedésnek, mivel a teljes közlekedési szakasz a határ 25 km-es körzetében található és a határt több alkalommal lépi át.

Abban az esetben, ha a munkáltató saját eszközökkel oldja meg a munkabajárást, a munkáltatók adatközlése alapján lehetséges a szervezett munkaerő szállítás felmérése. A térség egyik legnagyobb, elért vállalata a Knaus Tabbert Kft., amely nagyoroszi munkahelyet biztosít a határtérségben, saját szervezésű járatai Rimaszombatból (Rimavská Sobota) mintegy 200-250 főt szállítanak Balassagyarmaton keresztül.

6. Következtetések, javaslatok

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 közszolgáltatás szimbolikus jellegű a határon átnyúló régió egységes működésében. A közlekedési közszolgáltatás szervezés két szinten történik: a települési és az országos szinten, azonban hiányzik egy, a kettő között

létező helyi vagy lokális szint, amely a határon átnyúló határmenti közlekedés szervezési kompetenciáival is felruházható. A határmentén található területek mindenki által igénybe vehető közlekedési közszolgáltatásával a határtérségek lakossága számára szabadabb mozgást biztosítanak, jobb lehetőségeket, amellyel nem csak az egyéni közlekedési módok válhatnak ki, hanem hozzájárulnak a jobb környezeti állapothoz, az „önálló” közlekedési térség pedig segíti a határon átnyúló régió fejlesztését, a mindenki által igénybe vehető, magas színvonalú közösségi közlekedés elősegíti a térség felértékelődését, a fenntartható közlekedésfejlesztés megvalósítását. 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.

7. Összegzés

A határon átnyúló határmenti közlekedés igényét további kutatásokkal lehet kimutatni. 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.

JEGYZETEK / NOTES

- 1 Abonyiné, 2007.
- 2 Lieszkovszky, 2021
- 3 Csaba, 2023.
- 4 Bujdosó, 2004.
- 5 Erdősi, 2004.
- 6 Erdősi, 2005.
- 7 Jászberényi-Pálfalvi, 2009
- 8 Lapsánszky, 2016
- 9 Tóth, 2016
- 10 Urbán, 1984
- 11 Staudt, K, Spener, D. 1998
- 12 Donnan, H, Wilson, M. T. 2000
- 13 Haggett, P. 1979
- 14 O. J. Martinez, 1974
- 15 Lipták-Péter, 2015
- 16 Probáld, 1999
- 17 Tóth, 2007
- 18 Tóth, 2003
- 19 Bordás, 2021
- 20 CBPT, 2021.
- 21 CBPT, 2021.
- 22 térkép elérhetősége: CBPT, 2021.
- 23 Zillmer, 2021.
- 24 volanbusz.hu és Slovenská autobusová doprava Zvolen
- 25 Remenyik – Szabó – Tóth, 2014

FELHASZNÁLT IRODALOM / REFERENCES

- Abonyiné Palotás J. (2007):** Infrastruktúra Dialóg-Campus, Budapest – Pécs, ISBN 978 963 9310 77 3
- Bárczi G. – Ország L. (1959-1962):** A magyar nyelv értelmező kéziszótára, Akadémiai Kiadó, Budapest
- Bordás P. (2021):** „Közszolgáltatások” in Jakab A. – Könczöl M. – Menyhárd A. – Sulyok G. (szerk.): Internetes Jogtudományi Enciklopédia (Közigazgatási jog rovat, rovatszerkesztő: BALÁZS István) url.: <http://ijoten.hu/szocikk/kozszolgaltatasok> letöltés ideje: 2023. június 6.

- Bujdosó Z. (2004):** A megyehatár hatása a városok vonzáskörzetére Hajdú-Bihar megye példáján PhD-értekezés, Debreceni Tudományegyetem, Debrecen.
- 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
- Donnan H. – Wilson, M. T. (2000):** Borders. Frontiers of Identity, Nation and State. Oxford New York, 179 p.
- Erdősi F. (2004):** Európa közlekedése és a regionális fejlődés, Dialóg-Campus, Budapest – Pécs, ISBN 963 9542 28 8
- Erdősi F. (2005):** Magyarország közlekedési és távközlési földrajza, Dialóg-Campus, Budapest – Pécs, ISBN 963 9542 21 0
- Haggett P. (1979):** Geography: A modern Synthesis 3rd ed., Harper and Row Publishers, New York, USA
- Jászberényi M. – Pálfalvai J. (2009):** Nemzetközi közlekedés és turizmus, Aula Kiadó, Budapest, ISBN: 9789639698727
- Káposzta J. (2019):** A regionális térszerkezet változásainak kapcsolatrendszere, Studia Mundi - Economica 6: 3 pp. 18-28., 11 p. http://studia.mundi.gtk.szie.hu/sites/default/files/upload/studia/2019-vol6_no3/studia_mundi_vol_6_no_3_2.pdf
- 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.)
- Lévai Zs. – Munkácsy A. – Schváb Z. (2021):** Határ menti együttműködési lehetőségek a közforgalmú közlekedésben, Külügyi Műhely, 2021/2, URL: https://kulugyimuhelyalapitvany.hu/wp-content/uploads/2021/11/02_KulugyiMuhely_LevaiZsolt_MunkacsyAndras_SchvabZsolt.pdf Letöltés ideje: 2023. június 30.
- Lieszkovszky József (2021):** A közforgalmú közlekedési elérhetőség vizsgálata hazánk vidéki térségeiben PhD értekezés, Széchenyi István Egyetem, , Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, Győr
- 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.
- O’Dowd L. (1994):** Ireland Between Two Worlds. Whither the Irish Border? Sovereignty, Democracy and Economic Integration in Ireland. – Belfast, p. 43
- Remenyik Bulcsú – Szabó Lajos – Tóth Géza (2014):** Közlekedésföldrajz és turizmus Magyarországon, Dialóg – Campus, Budapest-Pécs, ISBN 978-963-9950-09-2
- Staudt, K – Spener, D. (1998):** The U.S. – Mexico Border. Transcending Divisions, Contesting Identities. In: The View from the Frontier: Theoretical Perspectives Undisciplined. Edited by Staudt, K, Spener, D. London, pp 3-33.
- Tóth T. – Káposzta J. (szerk.) (2014):** Tervezési módszerek és eljárások a vidékfejlesztésben (elmélet). Gödöllő: Szent István Egyetemi Kiadó, 2014. 163 p. ISBN:978-963-269-407-8
- Urbán Lajos (1984):** Vasúti Lexikon, Műszaki könyvkiadó, Budapest

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.

Jogszabályok:

Az Európai Unióról Szóló Szerződés És Az Európai Unió Működéséről Szóló Szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata (2016/C 202/01) Url: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex%3A12016ME%2FTXT> letöltés ideje: 2023. 06. 30.

A Magyar Népköztársaság Kormánya és a Csehszlovák Szocialista Köztársaság Kormánya között Budapesten, 1986. évi november hó 24. napján aláírt, a magyar–csehszlovák vasúti forgalom szabályozásáról szóló Egyezmény megszüntetéséről szóló 2023. évi XIII. törvény

a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Csehszlovák Szocialista Köztársaság Kormánya között Budapesten, 1986. évi november hó 24. napján aláírt, a magyar–csehszlovák vasúti forgalom szabályozásáról szóló Egyezmény kihirdetéséről szóló 23/1987. (VII. 22.) MT rendelet

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény

Internetes adatbázisok:

Európai Bizottság Cross-border public transport (CBPT) services (europa.eu) url: https://ec.europa.eu/regional_policy/assets/scripts/map/regio-gis-maps/cbpt/cbpt.html Letöltés ideje: 2023. június 29.

mav.hu

MÁV (2018): Vasútállomások. A magyar királyi államvasutak és a kezelésében levő helyi-érdekű vasutak térképe, <http://vasutallomasok.hu/terk/MAVterkep.jpg> Hozzáférés: 2023. 06. 03.

openrailwaysmap.org

Slovenská autobusová doprava Zvolen, Banskobistricity kraj, www.sadzv.sk letöltés ideje: 2023. 06. 10.

Tóth J. (szerk.) (2016): Világföldrajz. Budapest: Akadémiai Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789630598392> Letöltve: https://mersz.hu/hivatkozas/m27v_301_p9/#m27v_301_p9 letöltés ideje: 2023. 06. 21.

vlaky.net

volanbusz.hu