



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Regionális
Fejlesztési Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

SZÉCHENYI  2020

A magyar-szlovák határtérségben tervezett határon átnyúló közúti infrastruktúra fejlesztések funkcionális vizsgálata és értékelése

Budapest, 2015



FOMTERV



Közreműködők a Megrendelő részéről

Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (Megrendelő)

Schaffhauser Gellért, projektvezető

Felméri Béla, osztályvezető

Kóhalmi Zsuzsanna, EU projektmenedzser

További közreműködők

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Tóth Ferenc, referens

Külgazdasági és Külügyminisztérium

Kiss-Parciu Péter, főosztályvezető

Antoni Zsolt, osztályvezető

Shiraishi Renáta, referens

Készítették

Határon Átnyúló Kezdeményezések Közép-európai Segítő Szolgálata (CESCI)

Nyeste András, projektfelelős

Ocskay Gyula, főtitkár

Dubniczki Kitti, tervező-elemző

Gangl Éva, tervező-elemző térinformatikus

Hesz Roland, tervező-elemző

Jaschitz Mátyás, tervezési igazgató

Kárpáti Eszter, gyakornok

FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt.

Berki Zsolt, teamvezető, Közlekedésmodellezési team

Brodorits Zoltán, területfejlesztési tervező

Fehér Gergely, okl. építőmérnök

Vezetői összefoglaló	2
1. Kohézióvizsgálat	11
1.1 TERÜLETI KOHÉZIÓ	14
1.1.1 Tájszerkezet.....	14
1.1.2 Településhálózati viszonyok	21
1.1.3 Meglévő és potenciális funkcionális kapcsolatok.....	29
1.2 TÁRSADALMI, GAZDASÁGI KOHÉZIÓ	37
1.2.1 Demográfiai, szociális adottságok	37
1.2.2 A határtérség makrogazdasági helyzetképe	45
1.2.3 Hasonló és komplementer gazdaságszerkezeti adottságok	54
1.2.4 Határon átnyúló munkaerő-migráció, foglalkoztatás.....	68
2. A 2014-2020 között megvalósítandó úthálózat-fejlesztési projektek beazonosítása	77
2.1 AZ ÚTHÁLÓZAT-FEJLESZTÉSEKNEK KERETET ADÓ TERVEZÉSI DOKUMENTUMOK.....	77
2.1.1 INTERREG V-A Szlovákia-Magyarország Együttműködési Program	79
2.1.2 Szinergiák Magyarország és Szlovákia tervezett közlekedésiinfrastruktúra-fejlesztései között	84
2.1.3 A megyei és térségi fejlesztési dokumentumok közötti szinergiák feltárása.....	86
2.1.4 Az egyes átkelőkre készített rész-megvalósíthatósági tanulmányok	88
2.2 KÖZLEKEDÉSI HELYZETÉRTÉKELÉS	90
2.2.1 A meglévő infrastruktúra-hálózat jellemzése	91
2.2.2 A közlekedési igények bemutatása	120
2.3 AZ ÚTHÁLÓZAT-FEJLESZTÉSI PROJEKTEK VÁRHATÓ HATÁSAI	125
2.3.1 Hálózati illeszkedés bemutatása	125
2.3.2 Az új átmenetek hatása a hálózatszerkezeti hiányokra	127
2.3.3 Az elérhetőség javulása	129
2.3.4 Szállítási és közlekedési útvonalak átrendeződése	134
3. A megvalósításra javasolt projektek végleges listája	138
3.1 ELSŐ SZAKASZ.....	146
Gönyű-Kolozsnéma (Klížská Nemá)	150
3.2 MÁSODIK SZAKASZ	151
Neszmély-Dunaradvány (Radvaň nad Dunajom)	155
Ipolydamásd-Helemba (Chľaba)	156
Tésa-Ipolyvisk (Vyškovce nad Ipľom).....	159
3.3 HARMADIK SZAKASZ	160
Drégelypalánk-Ipolyhídvég (Ipeľské Predmostie)	163
Balassagyarmat-Újkóvár–Kóvár (Koláre).....	165
Órhalom-Ipolyvarbó (Vrbovka)	166
Zabar-Gömörpéterfala	167
Karancsberény-Romhánypuszta (Lipovany).....	168
3.4 NEGYEDIK SZAKASZ.....	170
Ózd-Susa – Jéne (Janice)	173
Gömörszőlős-Naprágy (Neporadza)	174
3.5 ÖTÖDIK SZAKASZ.....	176
Alsóregmec-Csörgő (Čerhov)	180
Nagyrozvággy-Nagygéres (Veľký Horeš).....	181
Hidasnémeti-Perény (Perín-Chym)	182
Füzérkajata-Biste (Byšta)	182
Záhony-Ágcsernyő (Čierna).....	184
3.6 KERÉKPÁROS ÁTMENETEK	185
Dunakiliti-Doborgaz (Dobrohošť).....	187
3.7 A TERVEZETT BERUHÁZÁSOK HATÁSA AZ ÁTLAGOS ÁTKELŐSÚRÚSÁGRE	188
4. A projektek megvalósítására javasolt ütemezés	191
5. Forrástérkép	196

Vezetői összefoglaló

Magyarország Kormánya és a Szlovák Köztársaság Kormánya 2012. február 27-én Pozsonyban kötött megállapodást új határátkelők létesítéséről, amely megállapodást a 2012. évi XXIV. törvény tartalmazza. A megállapodás melléklete 90 átkelési pontot rögzít, amely tartalmazza a megállapodás aláírásakor működött 28 átkelőt, valamint további 62 lehetséges átkelési pontot. Az elmúlt három évben a tervezett új közúti átmenetek közül három valósult meg (Dunaremete-Bős (Gabčíkovo), Kéked-Abaújnásd (Trstené pri Hornáde), Zemplénagárd-Nagytárkány (Veľké Trakany)), míg Lábatlan és Karva (Kravany nad Dunajom) között egy személykompot adtak át. A mellékletben szereplő Ipolydamásd és Helemba (Chľaba) közé tervezett Ipoly-híd megvalósítását pedig elkezdték előkészíteni.

A 90 átmenetet tartalmazó lista a későbbi önkormányzati egyeztetéseken és lakossági fórumokon elhangzottak alapján további 13 lehetséges átmenettel egészült ki. Az így előállt, 103 átkelőt tartalmazó lista használatban lévő elemeit nem elemzi jelen tanulmány, mivel a 2014-2020 időszakra vonatkozó Szlovákia-Magyarország Interreg V-A program nem ad lehetőséget meglévő közutak felújítására, határátkelők akadálymentesítésére. A listán szereplő hét kerékpáros átmenettel csupán érintőlegesen foglalkozunk. Két átmeneti pont esetében külön vizsgálták a közúti és a személykomp létesítésének lehetőségét; utóbbiak nem szerepelnek elemzésünkben. A fennmaradó 59 új átmenet képezi alapját a tanulmánynak, azok lehetséges térségi szerepkörét, hatását mutatja be.

2013 folyamán a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) megrendelésére a Határok Nélkül Konzorcium¹ 60 átkelő rész-megvalósíthatósági tanulmányát készítette el a „KÖZOP-hoz illeszkedő projektek határmetszési szakaszainak megvalósíthatósági tanulmány szintű feltárása, azok hálózati hatásainak vizsgálata a magyar-szlovák határszakaszon” megnevezésű projekt III. mérföldkövének keretében. Ezek közül 14 meglévő átkelő akadálymentesítését, valamint 46 új átkelő megépítését vizsgálták. A projekt keretében átfogó megvalósíthatósági tanulmány és egy cselekvési terv is készült. Utóbbi rangsorolta a lehetséges kapcsolatokat, és ez a rangsor képezte alapját a két ország kormányfői által 2014. március 27-én aláírt Együttműködési Szándéknyilatkozatnak (Szadai Szándéknyilatkozat). A szándéknyilatkozat 21

¹ A konzorcium tagjai voltak: TRENCON COWI Kft. (konzorciumvezető), UNITEF '83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt., UVATERV Zrt., Speciálterv Kft., Agenda Kft., Fehérvári és Fekete Tervező, Építőipari, Kereskedelmi és Szolgáltató Kft., PRODEX spol. s r.o.

projektet nevesít, amelyek pénzügyi forrásaként a Szlovákia-Magyarország Határon Átnyúló Együttműködési Operatív Programot jelölték meg.

Azonban a projektek kiválasztásakor még nem volt ismert a Szlovákia-Magyarország Határon Átnyúló Együttműködési Operatív Program beavatkozási struktúrája, így a projektlista felülvizsgálata a program véglegesítése után indokoltta vált. Az együttműködési programban négy prioritást azonosítottak be, amelyek közül háromhoz rendelhető közútépítés. A három prioritás a következő: PA1: A természeti és kulturális örökség védelme; PA2: A határon átnyúló mobilitás növelése; PA3: A fenntartható és minőségi foglalkoztatás, valamint a munkaerő-mobilitás támogatása. A program lehetőséget ad közútépítésekre, de csak olyan esetben, amikor az új út bizonyítottan hozzájárul valamelyik fenti prioritás céljainak teljesüléséhez.

A program szilárd beavatkozási struktúrája egy újszerű keretet szab az új átkelők kiválasztásához, amelyet korábban nem vizsgáltak a projektek támogathatóságában. „A magyar-szlovák határtérségben tervezett határon átnyúló közúti infrastruktúra fejlesztések funkcionális vizsgálata és értékelése” címet viselő jelen tanulmány célja, hogy ezt a hiányzó vizsgálatot pótolja. Elsődleges cél, hogy megnevezzük az együttműködési program prioritásaihoz legjobban illeszkedő és így azok forrásaiból finanszírozható projekteket. Ugyanakkor a tervezett átkelők megvalósíthatóságát is figyelembe vettük azok támogathatóságának értékelésekor.

Elemzésünk egy területi funkcióvizsgálaton alapszik. A vizsgálat során megvizsgáltuk a határ mentén fekvő térségek társadalmi, gazdasági, közlekedéshálózati sajátosságait. Határon átnyúló funkcionális térségeket definiáltunk, amelyek valamilyen tényező, vagy tényezőcsoport alapján szervesen összetartozónak tekinthetők. Ezt követően pedig beazonosítottuk azokat a tervezett átmeneteket, amelyek a funkcionális térségek működését, fejlődését, gazdaságszerkezetét kedvezően érintenék, befolyásolnák. E célból egy multikritériumos vizsgálatot (MCA) végeztünk el.

A funkcióvizsgálat első részeként egy kohézióvizsgálatot végeztünk, amely a területi elemzéseknek egy innovatív megközelítésén alapul. A vizsgálat lényege, hogy regionális és települési szinten elérhető statisztikai adatok alapján területi szabályszerűségeket és trendeket azonosít be a határtérség egészét tekintve, ami alapján következtetni lehet a térség belső integrációjának erősségére, minőségére. A vizsgálatba az alábbi, társadalmi-gazdasági

sajátosságokat leíró statisztikai adatokat vontuk be: születési ráta, halálozási ráta, migrációs ráta, népesség korszerkezete, idősödési index, népsűrűség, legfeljebb általános iskolát végzettek aránya, diplomások aránya a gazdaságilag aktív népességen belül, egy főre jutó GDP 2012-ben és változása 2000 és 2012 között, a határ túloldaláról érkező turisták száma, szálláshelyek száma, munkanélküliségi ráta, munkanélküliek végzettség szerinti megoszlása, vállalkozások száma, nagyvállalkozások száma, foglalkoztatottak megoszlása a gazdasági ágazatokban. Az adatelemzés mellett a tértudományokban használt gravitációs modellezéssel és tájszerkezeti vizsgálatokkal igyekeztünk a határtérség területi jellegzetességeit feltárni.

Az elemzés legfontosabb üzenete, hogy a magyar-szlovák államhatár hasonló térségeket választ el egymástól. A határtérség nyugati részén alacsony munkanélküliség és viszonylag magas GDP/fő érték mutatkozik, jelentős feldolgozóipari (mindenekelőtt járműipari) specializációval, fejlettebb szolgáltatási struktúrával, ami az utóbbi két évtized külföldi befektetéseihez az eredménye. Ezzel szemben a határtérség középső és keleti részén sok elmaradott térség található, ahol magas a munkanélküliek és az alacsonyan iskolázottak aránya, jellemzővé vált a lakosság elvándorlása és előrehaladt az elöregedés. Mindenekelőtt a vidéki, városhiányos térségek gazdasági elmaradottsága jelentős a határ mindkét oldalán. Ugyanakkor településhálózati vizsgálatunk rámutatott arra, hogy a határ menti térségek felzárkóztatásához szükséges gazdasági impulzusok akár a határ túloldaláról is érkehetnek. Ez a megállapítás többek között Pozsony (Bratislava), Győr, Esztergom, Balassagyarmat, Salgótarján, Kassa (Košice) és Sátoraljaújhely határon átnyúló vonzáskörzetében releváns, de további városok is lehetnek a határ mente gazdasági alcentrumai (pl. Ózd, Tornalja (Tornaľa), Királyhelmece (Kráľovský Chlmec)). E városok közül némelyik könnyen megközelíthető a határ túloldaláról is (pl. Pozsony (Bratislava)), más esetben ehhez kerülni kell tenni (pl. Ózd). A támogatandó átmenetek kijelölésekor szempontként kezelendő, hogy a határ menti városok elérhetőségét fejlesszék a határ túloldaláról. Elmondható, hogy a 2007-2013 költségvetési ciklus forrásaiból finanszírozott két átkelő is illeszkedik ehhez a célhoz; a már átadott Kéked-Abaújnásd (Trstené pri Hornáde), illetve a 2015. év végén átadásra kerülő Abaújvár-Kenyhec (Kechec) közúti kapcsolatok Kassa (Košice) elérhetőségét javítják elméleti vonzáskörzetének magyarországi részéről. A határon átnyúló városi vonzáskörzetek kohézióját támogató új átkelők kedvező hatásai közül kiemelendő, hogy ösztönzőleg hatnak a munkaerő határon átnyúló mobilitására.

A tanulmány második fejezete a hálózatfejlesztések tervezési háttérét mutatja be. Megvizsgáltuk azokat a megyei, illetve országos stratégiai dokumentumokat, amelyek a közútfejlesztések stratégiai háttérét nyújtják. Ezen a ponton fontos leszögezni, hogy Szlovákiában a kerületi integrált regionális operatív programok (kerületi IROP-ok) kidolgozása még kezdeti fázisban tart, a célok és prioritások a legtöbb kerületben még nem véglegesek. Így esetükben egy kevésbé részletes dokumentumelemzésre volt módunk. A fejlesztési dokumentumok kiértékelését a korábban említett KÖZOP projekt keretében készített, az egyes átkelőket feltáró rész-megvalósíthatósági tanulmányok összegzésével folytattuk. Ezt egy közlekedési helyzetértékelés követte, majd a hálózati fejlesztések várható hatásait mutattuk be.

A legtöbb vizsgált dokumentumban hangsúlyos fejlesztésként szerepelt a helyi adottságokra épülő turizmus, amit a vidéki térségek kitörési pontjaként tartanak számon. A turizmuson belül a gyógyturizmust Heves és Győr-Moson-Sopron megye, az ökoturizmust Nógrád megye stratégiájában jelölik meg kiemelkedő ágazatként, míg Komárom-Esztergom és Pest megye programjaiban a turizmushoz kapcsolódó infrastruktúrafejlesztés és szolgáltatásfejlesztés hangsúlyos. Különösen a határon átnyúló tájak turisztikai hasznosítása, valamint a kerékpárutak építése kapcsán emelik ki a fejlesztések szükségszerű határon átnyúló jellegét. A kevésbé fejlett magyarországi megyék, mindenekelőtt Borsod-Abaúj-Zemplén megye, Nógrád megye és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye esetében a foglalkoztatás bővítése is lényeges célként jelent meg, míg azt a Komárom-Esztergom megyei Programban egy, az összes stratégiai célban megjelenő, átfogó célként tartják számon. A megyei programokban a közútfejlesztési célok többsége a megyék belső kapcsolatrendszerére vonatkozik, ugyanakkor néhány dokumentum új határátkelő létesítését is célul tűzi ki. Komárom-Esztergom megye programjában nevesítik a Neszmély-Dunaradvány (Radvaň nad Dunajom) kompot, Borsod-Abaúj-Zemplén megye programja pedig 3 új átkelési lehetőséget jelöl meg kedvező projektként. Győr-Moson-Sopron megye fejlesztési programjában egy önálló prioritást alkottak meg a határon átnyúló együttműködések célzóva.

Közlekedéshálózati vizsgálatunk rávilágított arra, hogy a közel 680 km hosszú határszakaszt csak néhány ponton keresztezi TEN-T hálózati elem. Az európai jelentőségű közúthálózat a határtérség nyugati szegletében Rajka és Pozsony (Bratislava) között, Hont-Parassapuszta és Ipolyság (Šahy) között, valamint Tornyosnémeti és Migléc (Milhošť) között keresztezi a határt.

Mindhárom hálózati elem fejlesztésre szorul. A magyar-szlovák államhatárt nem fogja keresztezni, de megközelíti még a magyar-szlovák-ukrán hármas határ közelében egy további kiegészítő hálózati elem (M34) is – amelynek elérését a szlovák oldalról a jelenlegi hálózat nem támogatja. Látható, hogy a határ hosszához mérten ritka a gyorsforgalmi utak hálózata. A határt metsző alsóbbrendű hálózat sűrűsége változó, jellemzően a határ keleti szakaszán nagyobb. A határ nyugati részén a Duna áthidalásának jelentős költségigénye van.

A funkcióvizsgálat során alkalmazott megközelítéseket szintetizálja a 3. fejezet, amelyben beazonosítottuk a megvalósításra javasolt projekteket. Kedvező és hátrасorolt projekteket azonosítottunk be; kedvező projektek esetében az együttműködési programhoz való illeszkedés bizonyított, és az átkelő megvalósíthatóságának nincsen magas kockázata. A hátrасorolt projektek illeszkedése jellemzően gyengébb, vagy azok megvalósíthatóságát valamilyen kockázati tényező feltételhez köti.



1. ábra: A kedvező és hátrасorolt (tartalék) projektek elhelyezkedése

A program első prioritásához legerősebben illeszkedő projekt a Gömör-szőlős-Naprágy (Neporadza) közötti kapcsolat, amely támogatná a gömöri térség határon átnyúló turisztikai

integrációját, lehetővé tenné közös turisztikai csomagok kidolgozását, növelheti a térség vonzerejét a kerékpáros turisták előtt és fejlesztené a látványosságok elérhetőségét. A turizmus infrastruktúrája jelenleg a magyar oldalon kiépültebb, de az átkelő megvalósulása esetén Naprágy (Neporadza) és néhány környező község is profitálhatna a turisztikai adottságokból. Az Alsóregmec és Csörgő (Čerhov) közti átmenet a határ által kettészelt Tokaj-Hegyalja borvidék egységesülését segítené, fejlesztené a borvidék szlovákiai oldalának elérhetőségét, de emellett javítaná a bőséges szálláshelykínálattal rendelkező zempléni falvak kapcsolatát is Szlovákiával. Az átkelő átadásával rövidülne az út Kassa (Košice) és Csörgő (Čerhov) között. Az Őrhalmot és Ipolyvarbót (Vrbovka) összekötő új átmenet relevanciáját a szűkebb térségben tervezett közös vízi, kerékpáros és ökoturisztikai fejlesztések adják meg.

A Dunakiliti és Doborgaz (Dobrohošť) közé tervezett kerékpáros híd a Duna-völgy turisztikai infrastruktúráját jelentősen fejlesztené, javítva az ártér ökológiai értékeinek elérhetőségét, és egy új lehetőséget teremtve a határ gyalogos vagy kerékpáros átlépésére egy olyan határszakaszon, amelyen az átkelők sűrűsége alacsony.

A második prioritáshoz a határon átnyúló mobilitást támogató projektek illeszkednek. Az Ózd-Susa és Jéne (Janice), valamint az Ipolydamásd és Helemba (Chľaba) közé tervezett átmenet a TEN-T hálózat elérhetőségét jelentősen javítaná az ózdi, illetve az Esztergom-Párkány (Štúrovo) ikervárosi térségből. Az M34 autópálya megépülésével a magyar-szlovák-ukrán hármás határtérség magyar oldalának hálózati helyzete jelentősen át fog alakulni, aminek előnyeit egy Ágcsernyő (Čierna) és Záhony közötti átkelő segítségével a szlovákiai oldal is élvezheti, mérsékelve a tiszacsernyői (Čierna nad Tisou) logisztikai övezet periférikus elhelyezkedését. A Zabar és Gömörpéterfala (Petrovce) közé tervezett átkelő a határ mentén fekvő, periférikus települések hálózati helyzetét értékelné át, egyúttal egyszerűsítene a szlovákiai R2 gyorsforgalmi út elérését Pétervására felől.

A második prioritáson belül van lehetőség kompok építésére is. Vizsgálatunk alapján a Neszmély és Dunaradvány (Radvaň nad Dunajom) közé tervezett komp turisztikai és foglalkoztatási szerepe egyaránt kimutatható, míg a Gönyű és Kolozsnéma (Klížská Nemá) közötti komp a munkaerő mobilitását ösztönözhetné a relatíve magas munkanélküliséggel sújtott szlovákiai térségből a Gönyűi Ipari Park felé.

A harmadik prioritáshoz illeszkedő utak a foglalkoztatás bővítését célzó beavatkozások sikerességét támogathatják. Ezekre a beavatkozásokra különösen a kedvezőtlen gazdasági

helyzetű térségekben van szükség. A Nagykürtösi járásban (okres Veľký Krtíš) a munkanélküliek aránya igen magas, míg a határ túloldalán található Balassagyarmati, Rétsági járásokban relatíve sok álláslehetőség kínálkozik. A Drégelypalánk és Ipolyhídvég (Ipeľské Predmostie), valamint a Balassagyarmat-Újkóvár és Kóvár (Koláre) közé tervezett hidak nem csak a nyugat-nógrádi térséget, de Vác környékét és a budapesti agglomerációt is közelebb hoznák az Ipoly menti térséghez, ami ösztönözheti a munkaerő mobilitását a foglalkoztatási központok felé, és növelheti a határtérség kohézióját. A Nagyrozvályot Nagygéressel (Veľký Horeš) összekötő út az igen kedvezőtlen adottságú Bodroghözben (Medzibodrožie) futna. Az új átmenet segítheti a munkaerő mobilitásának növekedését, de a foglalkoztatás abban az esetben fog érdemben javulni, ha az átkelő megépítése mellé a foglalkoztathatóságot növelő, valamint a vállalkozói szférát megerősítő intézkedések is társulnak. A Hidasnémeti-Perény (Perín-Chym) kapcsolat a magyarországi munkaerő áramlását segítheti Kassa (Košice) és Nagyida (Veľká Ida) felé. Potenciálisan hathat a magyarországi munkaerő mobilitására a Karancsberény és Romhánypuszta (Lipovany) közé tervezett átmenet is, ha a Losonci (Lučenec) Ipari Park tervezett fejlesztése nagyszámú új munkalehetőséget fog teremteni. A foglalkoztatás bővítésére irányuló fejlesztések hatásainak maximalizálásához minden, a harmadik prioritáshoz kapcsolódó projekt esetében szükséges, hogy a közútépítés mellé a vállalkozások növekedését, illetve a lakosság foglalkoztathatóságát előmozdító akciók is társuljanak.

A fentiek alapján javaslatot tettünk a projektek ütemezését meghatározó szempontokra a 4. fejezetben. Egy projekt megvalósulását bizonyos kockázati tényezők (pl. engedélyezés, környezeti hatások, területszerzés), a szükséges költségkeret, illetve politikai tényezők befolyásolhatják, még a program valamelyik prioritásához jól illeszkedő átkelők esetében is. E projektek előkészítése hosszabb időt vehet igénybe, így ezek megvalósítását későbbre ütemeztük. A hátrasorolt projektek kivitelezését szintén halasztva javasoljuk, mivel azok abban az esetben lesznek releváns fejlesztések, ha egy kedvező projekt valamilyen oknál fogva nem valósulhat meg, vagy az átkelő építéséhez rendelt forráskeret ezt lehetővé teszi.

Az ismert kockázati tényezők, az átkelők várható hatásai, valamint a becsült költségek alapján az alábbi ütemezést javasoljuk:

1. táblázat: Projektek megvalósításának javasolt ütemezése

Év	Szám	HU	SK	Teljes beruházási költség (€)	IP
2016	56	Ózd-Susa	Janice (Jéne)	3 201 731	7b
2016	22	Ipolydamásd	Chľaba (Helemba)	4 029 000	7b
2016	15	Neszmély	Radvaň nad Dunajom (Dunaradvány)	2 761 474	7c
2017	34	Drégelypalánk	Ipeľské Predmostie (Ipolyhídvég)	1 914 231	8b
2017	37	Balassagyarmat-Újkövár	Koláre (Kövár)	4 168 782	8b
2017	61	Gömörzölös	Neporadza (Naprágy)	4 302 019	6c
2018	87	Nagyrozsvány	Veľký Horeš (Nagygéres)	4 254 487	8b
2018	39	Órhalom	Vrbovka (Ipolyvarbó)	2 361 875	6c
2018	11	Gönyü	Klížska Nemá (Kolozs néma)	4 273 205	7c
2019	78	Alsóregmec	Čerhov (Csörgő)	3 093 462	6c
2019	53	Zabar	Petrovce (Gömörpéterfala)	8 508 526	7b
2020	49	Karancsberény	Lipovany (Nagyromhány)	3 910 833	8b
2020	+9	Füzérkajata	Byšta (Biste)	3 099 071	6c
2021	+13	Záhony	Čierna (Ágcsernyő)	n.a.	7b
2021	69	Hidasnémeti	Perín (Perény)	3 422 019	8b
2022	30	Tésa	Vyškovce nad Ipeľom (Ipolyvisk)	n.a.	6c

Az 5. fejezetben kerül bemutatásra a projektek finanszírozási hátterét adó Szlovákia-Magyarország INTERREG V-A Együttműködési Program forrásainak struktúrája. Az első prioritás indikatív keretösszege a nemzeti társfinanszírozással együtt 65,209 millió €, amelyből 11,282 millió € fordítható közútépítésre. A második prioritáson belül 40,715 millió € áll rendelkezésre, amelyből 19,635 millió € a TEN-T hálózathoz való kapcsolódást segítő útépítésekre, 3,141 millió € a kikötőkhöz, kompokhoz vezető utak építésére költhető. A harmadik prioritáshoz rendelt 40,715 millió € keretből pedig 18,059 millió €-t rendeltek közútépítésekhez.

A fentiekén túlmenően érdemes megemlíteni, hogy határon átvezető kerékpárutak és kapcsolódó létesítmények építésére is mód van, erre összesen 10,488 millió € áll rendelkezésre az ERFA-támogatást és a nemzeti társfinanszírozást is figyelembe véve. További

5,025 millió € fordítható a zöld infrastruktúra fejlesztésére, amely szintén támogathat kerékpárút-építéshez kapcsolódó beruházásokat.

Mindezek indikatív összegek, amelyek a Program végrehajtása során némileg változhatnak.

A fejezet végén további bevonható forrásokat is beazonosítottunk, amelyekkel kiegészíthetők a szlovák-magyar program keretei, a tervezett határátmenetek megépítéséhez.

Összességében arra törekedtünk, hogy egyfajta sillabuszt biztosítsunk a potenciálisan szóba jöhető határátmenetek kiválasztásához és megvalósításuk ütemezéséhez, annak érdekében, hogy ne csak tervek készüljenek, hanem valós kapcsolatok is létesüljenek a két ország között.

1. Kohézióvizsgálat

A magyar-szlovák határtérség területi, gazdasági és társadalmi viszonyainak egy korszerű megközelítése a határ két oldalán fekvő térségek közötti kohézió vizsgálata. Erős együttműködési környezet esetében a határ nem elválaszt, hanem összeköt, és ez megjelenik a gazdasági és társadalmi mutatók szintjén is. A kohézió egy másik eleme a határon átívelő interakciók gyakorisága és minősége.

A következőkben a magyar-szlovák határtérség belső kohéziójának elemzését végezzük el. Kérdésként merül fel, mely térségek tekinthetők a határtérség részének, melyeket szükséges bevonunk a kohézióvizsgálatba. A tervezett határátkelők paraméterei (3,5t súlykorlátozás, kerékpárosbarát-út státusz több esetben) azok lokális, mikrotérségi jelentőségét támasztják alá. Azonban a 679km hosszú határszakaszt rendkívül eltérő természetföldrajzi, településhálózati adottságok jellemzik, így nehéz egy általános sémát követni a vizsgálatba bevonandó mikrotérségek lehatárolásához. Emellett a határ menti térségek beágyazottsága a regionális térszerkezetbe csak abban az esetben tárható fel, ha az elemzésbe a határtérséghez legközelebb fekvő centrumtérségeket is bevonjuk. A fentiek miatt a határral érintkező NUTS3 terület egységek (Magyarországon megye, Szlovákiában kraj – kerület) vizsgálata tűnik megfelelőnek. Ugyanakkor a magyar oldalon két további megyére is kiterjesztettük vizsgálatunkat. Heves és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye közvetlenül nem érintettek az új átkelők építésében, ám a közúthálózati kapcsolatok miatt a tervezett átkelők várhatóan hatást fognak gyakorolni e két megye határon átívelő áramlásaira is.

A kohézióvizsgálatba tehát 5 szlovák kerületet, 7 magyar megyét, illetve a Pest megye (és a szomszédos megyék) területi folyamatait jelentősen meghatározó Budapestet vontuk be. A magyar megyék: Győr–Moson–Sopron megye, Komárom–Esztergom megye, Pest megye, Nógrád megye, Heves megye, Borsod–Abaúj–Zemplén megye és Szabolcs–Szatmár–Bereg megye. A szlovák kerületek: a Pozsonyi kerület (Bratislavský kraj), a Nagyszombati kerület (Trnavský kraj), a Nyitrai kerület (Nitriansky kraj), a Besztercebányai kerület (Banskobystrický kraj) és a Kassai kerület (Košický kraj).

Ugyanakkor a megyei szinten belül kiemelt figyelmet szenteltünk az országhatárral érintkező térségekre, városi vonzaskörzetekre. Ezek lehatárolásához részben az adminisztratív határok, más esetekben az elméleti városi vonzaskörzeti határokat vettük figyelembe.

A megvizsgált térség lehatárolása mellett szükséges definiálni néhány kulcsfogalmat, amelyek szerint a megfigyelt térség gazdasági-társadalmi trendjeit, változásait, áramlásait magyarázzuk.

A területi vizsgálatokban gyakran előkerülő fogalmak (terület, körzet, térség, régió) pontos és időtálló meghatározása a mai napig kihívást jelent. Az előbb említett fogalmak közül a körzet fogalmát napjainkban nem szokás használni, helyette a térség és a régió annál inkább divatos. A térséget jelen tanulmányunkban egy olyan általános, méretbeli korlátok nélküli területkategóriaként használjuk, amely valamilyen jellemző alapján egy egységként kezelhető. Különböző jellemzők különböző térségeket jelölnek ki, amelyek egymást fedhetik. Egy csupán néhány települést magában foglaló területegységet gyakran nevezünk mikrotérségnek. Amennyiben egy ilyen területegység államhatáron is átível, abban az esetben a határtérség megnevezést használjuk. A teljes megfigyelt területet több helyen azonosítjuk a magyar-szlovák határtérségként, de akár kisebb méretű térségek esetében is előfordulhat a határtérség terminológia. A határon átnyúló térség, illetve a határ menti térség jellemzően kis (járásokkal összemérhető) kiterjedésű területek jelölésére szolgál.

A régió fogalmát a különböző tértudományi diszciplínák más-más értelemben használják. Magyarországon az európai területi statisztikai rendszerbe illeszthető területegységek meghatározásakor honosodott meg az a gyakorlat, miszerint a NUTS2 szintnek megfelelő területegységeket nevezük régióknak (pl. Észak-Magyarország, Nyugat-Szlovákia). Ezzel szemben a társadalomföldrajzi és a regionális tudományi irodalomban a régiót hasonló tartalommal ruházzák fel, mint a térséget. A különbség abban áll, hogy egy régió esetében az együvé tartozás, azaz a területi kohézió erősebb, és ez megjelenik a helyi lakosok mindennapi életében és identitásában is. Jelen tanulmányban önmagában nem alkalmazzuk a régió kifejezést a jelentősen eltérő meghatározások miatt. Ugyanakkor használjuk a turisztikai régió kifejezést néhány esetben. A turisztikai régiók esetében valamilyen közös kulturális vagy természeti örökség bír térszervező, identitásképző erővel. A magyar-szlovák határtérségben a határ ellégiesedése utat nyitott határon átnyúló turisztikai régiók kibontakozásának, míg előtte a határ két oldalán egymástól szinte teljesen függetlenül léteztek hasonló adottságú térségek. Példa erre a világ első UNESCO-díjas határon átnyúló geoparkja, a Novohrad-Nógrád Geopark, valamint a Gömör-Tornai-karszt turisztikai régiója, amely a határok megnyílása előtt Aggteleki-karsztként, illetve Szlovák-karsztként vált ismertté a két országban, de manapság

(újra) kezdik egységes régióként kezelni, amit a karsztvidék határon átnyúló jellege támaszt alá.

Az előbbiekhöz hasonló értelemmel lehet felruházni a vonzáskörzet kifejezést is. A vonzáskörzet annyiban jelent mást a térséggel szemben, hogy vonzáskörzetek esetében mindenképp beazonosítható egy központi szerepkörben levő település, amelynek meghatározó szerepe egy (vagy több) jól meghatározható társadalmi, foglalkoztatási, közigazgatási funkció létéből fakad. A vonzáskörzet többi települése – az adott társadalmi, foglalkoztatási, közigazgatási kontextusban – a központi településtől függ, és ez jellemzően előmozdítja a periférikus települések lakóinak mobilitását a központi település (általában város) irányába. E tekintetben megvizsgálandó, hogy az adott központi település vonzáskörzete milyen mértékben terjeszkedik túl az országhatáron, mivel ez meghatározza a határt metsző közlekedési infrastruktúrára vonatkozó igényeket is.

Kiemelt jelentősége van annak jelen tanulmány szempontjából, hogy mit tekintünk funkcionális térségnek. A funkcionális térségre jellemző, hogy a területi kohézió relatíve erős (ebben hasonlatos a vonzáskörzethez, illetve a régióhoz), és a kohézió abból adódik, hogy a funkcionális térséghez tartozó települések megegyező, vagy egymást kiegészítő funkciókkal rendelkeznek. Ily módon, míg a térség kifejezést viszonylag szabadon használjuk a tér tetszőleges részére, addig egy funkcionális térség esetében szükséges meghatározni, hogy azt milyen jelenség miatt tekintjük egységesnek. A határ menti infrastruktúra szempontjából meghatározó jelentősége van azoknak a települési funkcióknak, amelyeket a határ mindkét oldaláról igénybe vesznek.

A közúthálózati elemek közül nagytérségi jelentőségű közúti kapcsolatnak hívjuk azokat az összeköttetéseket, amelyeken nagyarányú tranzitforgalom bonyolódik, és amelyek regionális jelentőségű központok kapcsolatát támogatják. Ezzel szemben a helyi jelentőségű közúti kapcsolatokra az jellemző, hogy azokon a szomszédos települések közötti, illetve a legközelebbi térségi központok felé irányuló közlekedés dominál, az átmenő forgalom elenyésző. A helyi jelentőségű közutakon belül megkülönböztetünk olyan utakat, amelyek az érvényben lévő súlykorlátozás (3,5t<) és sebességkorlátozás miatt a helyközi kerékpáros forgalom számára is biztonságosan használhatónak ítéltetők. Ezeket a kapcsolatokat kerékpárosbarát-útnak nevezzük. Olyan esetekben emeljük ki egy útszakasz kerékpárosbarát

jellegét, amennyiben az adott viszonylaton a kerékpáros turizmus növekedése hozzájárulhat az adott térség környezeti, természeti, kulturális értékein alapuló gazdaság fejlődéséhez.

1.1 Területi kohézió

1.1.1 Tájszerkezet

A változatos táji és természeti adottságú vidékeken futó szlovák-magyar határvonal a tájszerkezetben nem mindenhol jelenik meg markáns határként. Az adminisztratív határ a magyar-szlovák-osztrák hármas határtól mintegy 3 kilométeres szakaszon egyveretű síkvidéket keresztez, ezután az Ipoly torkolatáig a Duna sodorvonalát követi, innen kezdve kisebb kitérésekkel az Ipoly a határfolyó egészen a magyarországi Ipolytarnócig. Ezt követően az országhatár csak rövidebb szakaszokon követi a természetföldrajzi elemeket; Ipolytarnóc és Somoskőújfalu között a Karancs-hegység hegyvonulata, a Medves-fennsíktól keletre a Gömöri-Erdőhát vonulata jelöli ki. Ám a Medves-fennsík, a Gömöri-medence, a Gömör-Tornai-karszt, a Kassai-medence és az Eperjes-Tokaji-hegyvidék területén futó határszakasz közel teljes hosszát nem jelöli ki természetes elem. Néhány további, rövidebb szakaszon a határt vízrajzi elemekhez igazították (pl. Sajó, Hernád, Ronyva, Bodrog, Felsőberecki-főcsatorna, Karcsa-ér, Tisza) de ezek elválasztó hatása tájfeldrajzi értelemben elhanyagolható.

A vizsgált területen a Kárpát-Pannon térség öt nagytája fekszik, melyek közül a Dunántúli-középhegység nagytáj csak Magyarországot, a Duna—Morva-medence pedig csak Szlovákia területét érinti. Ez utóbbi azonban a Pozsonyi és Nagyszombati kerületnek (Bratislavský kraj, Trnavský kraj) csupán északnyugati részére terjed ki, a magyar-szlovák határtól távol elhelyezkedő tájegységről van szó. A magyar-osztrák határ mentén elhelyezkedő Nyugat-Dunántúl nagytáj Győr-Moson-Sopron megyének a nyugati tájait foglalja magában. A Kisalföld, a Nagyalföld és az Északnyugati-Kárpátok viszont határon átnyúló nagytájak. Az Északkeleti-Kárpátok nagytáj csak kis mértékben érinti a megfigyelt területet.

A nagytájakon belül beazonosíthatóak a közvetlenül határ mentén fekvő kistájak. Tipikusan határ menti kistáj a Duna két folyami szigete (a Csallóköz (Žitný ostrov) Szlovákiában, a Szigetköz Magyarországon), illetve a Duna-menti kistájak (Zsitva-torok (Žitavská mokrad') Szlovákiában, Esztergomi Duna-völgy mindkét országban). Határon átnyúló kistájak az államhatárt kijelölő hegységek (pl. Karancsvidék (Karančská vrchovina), Gömöri-Erdőhát

(Petrovská vrchovina)), az országhatárral kettészelt medencék (Balassagyarmati-medence, Losonci-medence (Novohradská kotlina), Gömöri-medence (Gemerská kotlina)), és síkvidékek (Lajtazug (Litavská nížina), Bodrogek (Medzibodrožie)).



2. ábra: Kistájak a magyar-szlovák határtérségben²

² 1,1,1: Pest-ártér; 1,1,2: Pesti-hordaléksík; 1,1,3: Csepel-Ócsai-sík; 1,11,1: Tápióvidék; 1,11,2: Hatvani-sík; 1,11,3: Gyöngyösi-sík; 1,11,4: Hevesi-sík; 1,11,5: Borsodi-Mezőség; 1,11,6: Miskolci-kapu; 1,11,7: Harangod; 1,12,1: Közép-Nyírség; 1,12,2: Északkelet-Nyírség; 1,12,3: Nagykárolyi-homokhát; 1,12,4: Ligetalja; 1,12,5: Löszös-Nyírség; 1,13,1: Hajdúhát; 1,2,1: Gerje-Perje-sík; 1,2,2: Nagykőrösi-homokhát; 1,2,3: Felső-Kiskunság; 1,2,6: Kiskunsági-löszöshát; 1,4,1: Észak-Mezőföld; 1,8,1: Ugocsa-sík; 1,8,2: Szamosköz; 1,8,3: Krasznaköz; 1,8,4: Beregi-Tiszahát; 1,8,5: Ungi-sík; 1,8,6: Zempléni-sík; 1,8,7: Bodrogek; 1,8,8: Rétköz; 1,9,1: Taktaköz; 1,9,2: Borsodi-ártér; 1,9,3: Hevesi-ártér; 1,9,5: Jászság; 1,9,7: Hortobágy; 2,1,1: Felső-Csallóköz; 2,1,2: Csilizköz; 2,1,3: Alsó-Csallóköz; 2,10,1: Nyitrai-hátság; 2,10,2: Radosnai-hátság; 2,10,4: Közép-Nyitra mente; 2,10,5: Alsó-Nyitra mente; 2,10,6: Zoboralja; 2,10,7: Zsitvamente; 2,10,8: Garammenti-hátság; 2,10,9: Alsó-Garammente; 2,11,1: Ipolymenti-hátság; 2,11,2: Alsó-Ipolymente; 2,2,1: Felső-Szigetköz; 2,2,2: Alsó-Szigetköz; 2,3,1: Mosoni-róna; 2,3,2: Lajtazug; 2,3,3: Pusztahát; 2,4,1: Fertő-medence; 2,4,2: Fertőzug; 2,4,3: Hanság; 2,5,1: Ikva-sík; 2,5,2: Répce-sík; 2,5,3: Kabold-Fülesli-dombság; 2,5,5: Gyöngyös-sík; 2,5,7: Alsó-Rába-völgy; 2,6,1: Tóköz; 2,6,2: Kapuvári-sík; 2,6,3: Csornai-sík; 2,7,1: Marcal-völgy; 2,7,4: Pápai-sík; 2,7,5: Sokoróalja; 2,8,1: Győr-Tatai-teraszvidék; 2,8,2: Kisbéri-medence; 2,8,3: Zsitva-torok; 2,8,4: Esztergomi-Duna-völgy; 2,9,1: Súr-erdő; 2,9,2: Nagyszombati-hátság; 2,9,3: Vízköz; 2,9,4: Alsó-Vágmente; 2,9,5: Érsekújvári-sík; 3,1,6: Morvamező; 3,1,7: Alsó-Morva-sík; 3,1,8: Búr-erdő; 3,1,9: Szokolcai-dombság; 3,3,2: Korneuburgi-dombság; 4,1,1: Soproni-hegység; 4,1,2: Soproni-medence; 4,1,3: Fertőmelléki-dombság; 4,2,1: Kemenesalja; 4,2,2: Cser; 7,1,6: Északi-Bakony; 7,1,7: Pápai-Bakonyalja; 7,1,8: Sári-Bakonyalja; 7,1,9: Pannonhalmi-dombság; 7,3,1: Bársonyos; 7,3,2: Által-ér-völgy; 7,3,3: Vértes-hegység; 7,3,6: Lovasberényi-hát; 7,5,1: Gerecse; 7,5,2: Bicske-Zsámbéki-medence; 7,5,3: Budai-hegység; 7,5,4: Pilis-hegység; 8,1,1: Börzsöny; 8,1,2: Helembai-hegység; 8,1,3: Visegrádi-szoros; 8,10,1: Gömöri-medence; 8,10,10: Alsó-Hernád-völgy; 8,10,11: Alsó-Tarca-dombság; 8,10,12: Abaúji-hegylaj; 8,10,2: Putnoki-dombság; 8,10,3: Borsodi-medence; 8,10,4: Szendrői-rögök; 8,10,6: Cserehát; 8,10,7: Tornai-dombság; 8,10,8: Kanyapta-medence; 8,10,9: Kassai-hegylaj; 8,11,1: Selmeci-hegység; 8,11,10: Zólyomi-medence; 8,11,2: Korponai-erdő; 8,11,3: Újbányai-hegység;

A vizsgálati terület éghajlati adottságai nem egységesek. A kisalföldi mérsékelt meleg, száraz éghajlatú részeken a nyár hűvös, a tél enyhe, a napsütés viszonylag kevés, a csapadék egyenletesen oszlik el, és a hőingás kisebb. Ez a terület a Kárpát-medence egyik legszeleesebb tája. A Felső-Tisza-vidéken alföldi viszonylatban a leghosszabb és a leghidegebb a tél, és itt a leghűvösebb a nyár is. Ezen a területen a csapadék megoszlása sem kedvező minden mezőgazdasági hasznosítás szempontjából. A középhegységi vidékeken a mérsékelt hűvös, hűvös és csapadékosabb éghajlat jellemző. Szlovákia hegyvidékein a mérsékelt szárazföldi éghajlatot erőteljes hőingadozások jellemzik, a hideg telet hűvös nyár követi, és a csapadék mennyisége bőséges.

A klímaváltozás hatásai közül leginkább a hirtelen lezúduló, nagy mennyiségű csapadék kezelése jelent kihívást. Az árvizek mérséklése, a víztöbblet hasznosítása, helyben tartása fontos közös feladattá kell, hogy váljon az elkövetkezendő években. Az árvizek mellett jelentős károkat okozhatnak a belvizek, a szélsőséges időjárásnak köszönhető aszályok, és a csapadék okozta vízerózió, valamint az ebből adódó talajromlás is. Nagyobb szárazság esetén az erdőtüzek kialakulásának esélye is megnőhet. Mindezen kihívások kezelésében a két ország partnersége, együttműködése elengedhetetlen. Az együttműködések elmélyüléséhez szükséges megteremteni a fizikai kapcsolattartás lehetőségét, aminek érdekében biztosítani kell a határ átjárhatóságát minden térségben.

A vizsgált terület egésze a Duna vízgyűjtőterületébe tartozik. A Duna jelenti a legjelentősebb vízfelületi kapcsolatot a két ország között, a másik jelentős közös határfolyó az Ipoly. A megfigyelt határszakaszon baloldaltól ömlik a Dunába a Kis-Duna, a Vág, a Nyitra és a Garam.

8,11,4: Madaras; 8,11,5: Körmöci-hegység; 8,11,6: Jávoros; 8,11,7: Osztrovszki-hegység; 8,11,8: Zólyomi-Polyána; 8,11,9: Garamszent-kereszt-medence; 8,12,1: Póniki-hegyek; 8,12,10: Kassai-hegység; 8,12,2: Vepor-hegység; 8,12,3: Murányi-fennsík; 8,12,4: Sztracsenai-hegység vagy Szlovák-paradicsom; 8,12,5: Gálmusz-hegység; 8,12,6: Ratkói-hegység; 8,12,7: Rőcei-hegység; 8,12,8: Dobsinai-hegység; 8,12,9: Rozsnyói-hegység; 8,13,1: Rozsnyói-medence; 8,13,2: Jolsvai-karszt; 8,13,3: Pelsőci-Nagy-hegy; 8,13,4: Szilicei-fennsík; 8,13,5: Szádelői-karszt; 8,13,6: Aggteleki-karszt; 8,13,7: Tornai-medence; 8,13,8: Szalonnai-hegység; 8,13,9: Rudabányai-hegység; 8,14,1: Hainburgi-rög; 8,14,2: Dévényi-kapu; 8,14,3: Dévényi-hegycsoport; 8,14,4: Bazini-hegycsoport; 8,14,5: Berezói-hegycsoport; 8,14,6: Csejte-hegyek; 8,15,1: Tribecs-hegység; 8,15,2: Inóc-hegység; 8,15,4: Felső-nyitrai-medence; 8,16,2: Zsár-hegység; 8,16,4: Nagy-Fáttra; 8,17,2: Óhegyi-Táttra; 8,17,3: Nyugati-Alacsony-Táttra; 8,17,4: Keleti-Alacsony-Táttra; 8,17,5: Kecskéhát; 8,19,3: Alsó-Szepesség; 8,2,1: Nyugati-Cserhát; 8,2,2: Galgavölgy; 8,2,3: Északi-Cserhát; 8,2,4: Keleti-Cserhát; 8,2,5: Cserhátalja; 8,2,6: Karancsvidék; 8,20,1: Fekete-hegyek; 8,21,1: Miavai-dombság; 8,24,1: Fehér-Kárpátok; 8,3,1: Gödöllői-dombság; 8,3,2: Monori-halomvidék; 8,4,1: Zagyva-völgy; 8,4,2: Mátra-hegység; 8,4,3: Mátraalja; 8,4,4: Mátrahát; 8,4,5: Tarna-völgy; 8,5,1: Medves-fennsík; 8,5,2: Kazári-dombság; 8,5,3: Füleki-medence; 8,5,4: Ajnácskői-hegység; 8,5,5: Zabari-dombság; 8,6,1: Heves-Borsodi-erdőhát; 8,6,2: Gömői-erdőhát; 8,6,3: Ózdi-völgy-medence; 8,7,1: Bükk-hegység; 8,7,2: Bükkalja; 8,7,3: Bükkhát; 8,7,4: Upponyi-hegyhát; 8,7,5: Egercsehi-medence; 8,8,1: Simonka-; 8,8,10: Hegyköz; 8,8,11: Zempléni-rögök; 8,8,12: Gálszécsi-hegyalja; 8,8,2: Makovica-; 8,8,3: Bagota-; 8,8,4: Milic-; 8,8,5: Háromhutai-; 8,8,6: Molyvász-hegycsoport; 8,8,7: Tokaji-hegy; 8,8,8: Szerencsi-dombság; 8,8,9: Tokajhegyalja; 8,9,1: Balassagyarmati-medence; 8,9,2: Losonci-medence; 9,1,1: Homonnai-hegység; 9,1,2: Vihorlát-hegység; 9,1,3: Pricske-hegycsoport; 9,1,4: Vihorlatalja; 9,1,5: Ungvári-kapu; 9,6,1: Domásai-dombság; 9,6,3: Ungi-Krajnya;

A Duna jobb oldali mellékfolyója a Mosoni-Duna, a Rába, melybe a Répce és a Marcal torkollik. Keleten a Tisza a legnagyobb folyó, melynek egy igen rövid szakasza határ is egyben. Két jobb oldali mellékfolyója érinti a határtérséget; ezeket a Bodrog gyűjti össze, amely Tokajnál ömlik a Tiszába. A Bodrogot az Ondava, a Laborc, az Ung és a Latorca vize táplálja, illetve a Sajó, melybe a Hernád vize ömlik.

A magyarországi szakaszon a legjelentősebb állóvíz a Fertő tó, melynek nagyobb része Ausztriában található. Emellett a Heves megye déli részén elhelyezkedő Tisza-tó említhető meg nagyobb állóvízként. Szlovákiában Nagymihály (Michalovce) mellett található az ország egyik legnagyobb vízfelületű állóvize, a Laborc folyón mesterségesen kialakított víztározó, a Széles-tó (Zemplínska šírava). A szlovákiai Imrikfalvi-víztározó, és a Margitfalvi víztározó mellett számos víztározó található még mind a szlovák érchegeységi, mind a magyar középhegységi területeken.

A vizsgált területen az egyik legjelentősebb táji beavatkozás az 1990-es évekre részben elkészült Bős–Nagymarosi-vízlépcső. A tervezett beavatkozásoknak csak egy része valósult meg, így a hajózhatóságot, közös vízkormányzást és energiatermelést, az ökológiai vízigény biztosítását, területfejlesztést szolgáló beruházás eredményessége elmaradt a várakozásoktól. Csak a Dunacsúni-tározó és -vízlépcső, és az üzemvízcsatorna épült meg – amely három határ menti települést elválaszt a Csallóköz térségének más településeitől. A Nagymarosi-duzzasztómű, -vízlépcső, vízerőtelep, hajózsilip nem készült el, így a rendszer működése nem az eredeti tervek szerint zajlik. A térségben tevékenykedő, megkérdezett szakemberek szerint a kialakult helyzet rendezése az elkövetkező időszak el nem odázható közös, szakmai feladata.

A két ország együttműködését célszerű volna megerősíteni más közös természeti értékek kezelésében is. Gazdag biodiverzitású, viszonylag jól megőrzött ökoszisztémák találhatóak a vizsgált területen, amelyek egy része védett, más részük védelemre volna méltó. A védettségek különböző szinteken biztosítottak a nemzeti parkok védett területeitől a Natura 2000 területekig. A magyarországi szakaszon a magyar határ menti régióban öt nemzeti park található: a Fertő-Hanság Nemzeti Park, a Duna–Ipoly Nemzeti Park, a Bükki Nemzeti Park, az Aggteleki Nemzeti Park és a Hortobágyi Nemzeti Park. Ezek mellett évekkel ezelőtt felmerült, hogy szükséges volna egy Duna Nemzeti Parkra a Szigetköznél. A szlovák oldalon szintén öt nemzeti park található, ezek az Alacsony-Tátra Nemzeti Park (Národný park Nízke Tatry), a Murányi-fennsík Nemzeti Park (Národný park Muránska planina), a Szlovák Paradicsom

Nemzeti Park (Národný park Slovenský raj), a Szlovák Karszt Nemzeti Park (Národný park Slovenský kras) és a Nagy-Fátra Nemzeti Park (Národný park Veľká Fatra). Ezek közül csupán a Szlovák Karszt Nemzeti Park területe terjed ki közvetlenül a határ mentén fekvő területekre is. Az Aggteleki-karszt és a Szlovák-karszt barlangjai 1995 óta a két ország közös, természeti világörökségi védelem alatt álló értékei.



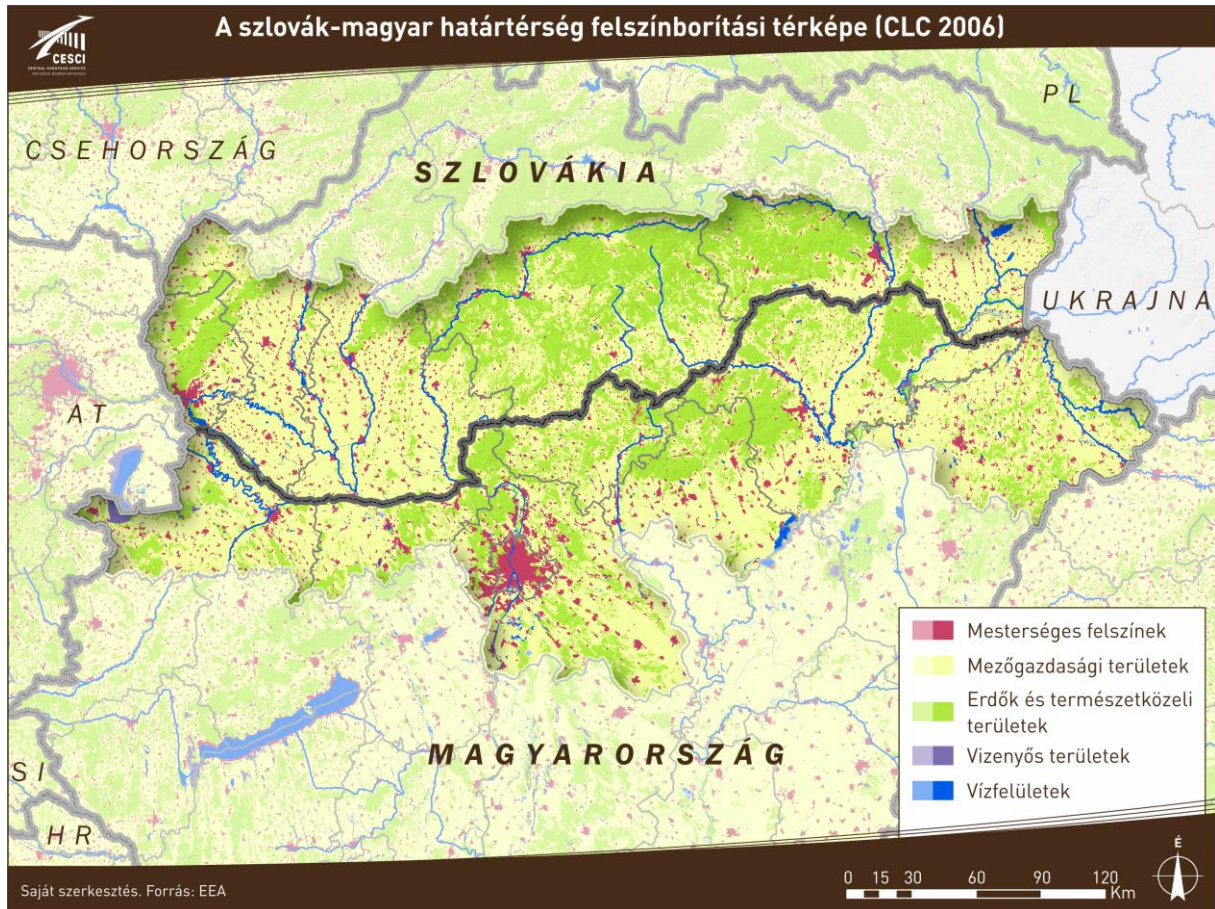
3. ábra: Védett területek a magyar-szlovák határtérségben

A nemzeti parkok által lehatárolt területek mellett számos kisebb terület áll a tájvédelem, a NATURA 2000 hálózat, illetve a Ramsari Egyezmény oltalma alatt. A Natura 2000 védelem alatt álló területeken a fejlesztési lehetőségek igen korlátozottak - csak olyan tevékenységek folytathatók ezeken a területeken, amik a terület védelmi céljaival nem ellentétesek, és ez alapvetően befolyásolja a tervezett közúti infrastruktúra fejlesztését is.

A fenti ábrán látható, hogy a Natura 2000 védelem alatt álló területek jelentős része határon átnyúló jellegű. A már említett Duna folyó Szigetköz és Csallóköz közötti ártéri szakasza bír a legnagyobb természeti vagyonnal. Emellett a határral kettészelt Gömör-Tornai-karszt

(Gemersko-Turniansky kras) és a Tokaj-Eperjes- hegyvidéken (Slanské-Zemplínské vrchy) található Natura 2000 területek is egységet alkotnak.

A megfigyelt térség kiterjedt nyugati részén terül el a Kisalföld, valamint a határ egy rövidebb keleti szakaszon a Kárpát-medence centrális nagytáját, a Nagyalföldet keresztezi. Ezen alföldies jellegű tájak természeti adottságai a leginkább megfelelőek a mezőgazdasági művelésre, ennek megfelelően a nem öntözött szántóföldek dominanciája jellemző. Ugyanakkor a határtérség középső része kevésbé urbanizált, és a művelésbe vont területek aránya is kisebb, így a felszín jelentős részét lomblevelű erdők borítják. Az antropogén felszínborítottság alacsony aránya az elaprózott településszerkezettel is kapcsolatban áll. Ugyanakkor a lentebbi ábra tanúsága alapján a budapesti agglomeráció kiemelendő, mint a legjelentősebb, közel egybefüggő lakott terület a megfigyelt térségben, amelynek bizonyos hatásai (pl. foglalkoztatás, nagy távolságú közlekedés, bevásárló turizmus, kulturális turizmus stb.) túlnyúlnak az országhatáron. A határ közeli urbánus zónák közül Pozsony, Kassa, Győr térsége emelhető ki, amelyek szintén jelentősebb kiterjedésű határon átnyúló vonzáskörzettel rendelkeznek.



4. ábra: Felszínborítottság a magyar-szlovák határtérségben

A Kisalföldön humuszban gazdag, termékeny phaeozem és csernozjom talajok jellemzőek, a táji adottságok a búza, árpa, cukorrépa és a takarmánynövények termesztésének kedveznek. A folyóvölgyekben fluvisol öntéstalajok találhatóak. A Bodrogek és a Szatmár–Beregi-síkság vidékén a szántóarány az országos átlaghoz közelít, viszont a gyepterületi arány jóval magasabb, köszönhetően a réti talajok magasabb részesedésének. Ezeken a vidékeken jelentős a gyümölcsstermesztés. Az Északi-középhegység medencéiben, illetve a Duna menti alföldön a naposabb területeken gyümölcsöt és burgonyát termesztnek, szőlőművelés pedig a délies kitettséű hegyoldalak némelyikén folyik. A határtérség északi oldalának hűvösebb vidékein rozst és zabot is termelnek. A hegyvidéki területeken jelentős az erdőgazdasági hasznosítás.

A szlovák-magyar határt övező területek táji adottságai változatosak, de nem országonként eltérőek, a tájegységek a határokon is átnyúlnak. A területi kohézió szempontjából a határon átnyúló tájegységek, táji adottságok - határfolyók, határon átnyúló hegységek - egyszerre jelenthetnek összekötő, és elválasztó funkciót is. A tájképet meghatározó elemek egy része

közös természeti örökségként kezelendők; ide tartozik a Duna ártere, az Ipoly-völgy, a Gömör-Tornai-karszt (Gemersko-Turniansky kras) és az Eperjes–Tokaji-hegyvidék (Slanské-Zemplínské vrchy) határon átnyúló természeti értékei. A természeti örökség közös menedzsmentje határon átnyúló turisztikai régiók kibontakozását eredményezhetik, és ez a folyamat például a karsztvidék esetében el is kezdődött. Közös örökségvédelem azonban nem képzelhető el abban az esetben, ha a határ fizikailag nehezen átjárható; ez a határon átnyúló együttműködés relevanciáját is megkérdőjelezheti.

Magyarország és Szlovákia között az egyik legfontosabb közösen kezelendő és megoldandó feladat a közös folyószakaszok vízrendezése és a közös vízbázisok védelme. Ennek szükségessége a klímaváltozás nyomán egyre nyilvánvalóbb lesz. E tekintetben a Duna vízgyűjtőjén elterülő másik nyolc országgal való együttműködés is elengedhetetlen. A természetvédelmi területek, a NATURA 2000 hálózat fenntartása, védelme és erősítése szintén kiemelten fontos, hiszen a két ország közötti közigazgatási határon ökológiai átjáróként funkcionáló folyók, erdők találhatóak.

A tájszerkezetből adódó közös kihívások, feladatok is figyelembeveendőek az új határátkelő kijelölésekor. E közös feladatok elvégzéséhez a közúti kapcsolatok fontosak, mivel ezek jelentik a fizikai kapcsolattartás elsődleges eszközeit.

1.1.2 Településhálózati viszonyok

A megfigyelt térség településhálózatának fejlődésében az államhatár megjelenése egy újszerű irányt jelölt ki. Az államhatár korábban szerves egységet alkotó város-vidék kapcsolatokat vágott ketté. Ennek eredményeként a városok nem tudták hatékonyan kiterjeszteni funkcióikat, ami lassította fejlődésüket. A határ túloldalán pedig gyakran városhiányos területek alakultak ki, amelyeknek a zárt határok időszakából eredeztethető társadalmi-gazdasági lemaradása napjainkig ható probléma. Összességében megállapítható, hogy a határ meghúzásával a térség fejlődési lehetőségei romlottak. Ugyanakkor a határ ellégiesedése, az európai integráció előrehaladása lehetőséget ad a periférikus helyzet átértékelődéséhez.

Szlovákia településhálózatában egy érdekes sajátosság figyelhető meg; míg az ország két legjelentősebb centrumtérsége – Pozsony (Bratislava) és Kassa (Košice) – a magyar-szlovák határ közelében fekszik, és vonzáskörzetük áttérjed a határ túloldalára is, addig az ország további regionális központjai távolabb fekszenek Magyarországtól. Ezzel szemben a határ

kiterjedt szakaszán a magyar nagy- és középvárosok térszervező ereje tűnik erősebbnek, amelyek gyakran a határtól alig pár tíz kilométerre helyezkednek el; Győr településközpontja alig 13 kilométerre, Salgótarján településközpontja csupán 9 kilométerre található az államhatártól. Komárom-Esztergom megye székhelyétől, Tatabányától 20 kilométerre fekszik a határ mentén fekvő Neszmély, azonban jelenleg a megyeszékhely megközelítéséhez a határ túloldaláról több mint 50 km hosszú utat kell tenni, Komárom felé kerülve. De Tatabánya mellett a megye két határ menti városának jelentősége is kiemelkedő – főleg a határ túloldalán fekvő ikervárosokkal együtt vizsgálva. Budapest vonzáskörzete – a város felé mutató ingázás alapján – szintén túlmutat az országhatáron, és potenciálisan kiterjedhet a határtérség további, napjainkban gyengén feltárt és gazdaságilag elmaradott térségeire is (pl. Ipoly mente).

Szlovákia településhálózata kétpólusúnak tekinthető. Noha a főváros, Pozsony (Bratislava) népességszáma közel duplája Kelet-Szlovákia legnagyobb városának, Kassának (Košice), a főváros excentrikus elhelyezkedése miatt Kassa a keleti országrészben hasonló gazdasági és társadalmi funkciókat lát el, mindazonáltal adminisztratív szerepkörei szűkebbek a fővárosénál. Határ közeli fekvésükből adódóan térszervező erővel bírnak Magyarország északi részén; Pozsony (Bratislava) Mosonmagyaróvár térségében fejt ki vonzóhatást, míg Kassa (Košice) a magyarországi Abaúj térség központhiányos térségének központi települése. A határon átnyúló hatás jelenleg sok szempontból csak potenciál, a földrajzi elhelyezkedésből fakadó lehetőségeket mentális korlátok (pl. nyelvtudás hiánya), valamint hiányzó közúti kapcsolatok korlátozzák.

A két említett nagyváros mellett Szlovákia regionális központjai fontos társadalmi, gazdasági és kulturális centrumok, azonban szolgáltatási kínálataik nem érik el előbbieik színvonalát. A nagyvárosokhoz köthető szolgáltatások az ország széles részeiről nehezen érhetőek el. A mintegy 80 ezer lakost számláló Nyitra (Nitra), valamint Besztercebánya (Banská Bystrica) és Zólyom (Zvolen) térsége a nemzetgazdaságon belül jelentős agglomerációk, azonban kulturális és városi szolgáltatásaik nem érik el a metropoliszok színvonalát. E tekintetben fontos területi erőforrás, hogy Közép-Szlovákia számos részéről Budapest könnyen megközelíthető. A magyar főváros Magyarországon belül a központhiányos Ipoly-menti és középhegységi térségek megkérdőjelezhetetlen központja, központi szerepét a térségben található, jellemzően 50 ezernél kisebb lélekszámú középvárosok alig mérséklék. Budapest a

határtérség szlovákiai oldalán élők számára is nyújthat kulturális és gazdasági szolgáltatásokat. Magyarország közúthálózata, mindenekelőtt a magasabb rendű főutak hálózata Budapest-centrikus. Azonban az államhatár több szakaszán hiányoznak azok az átkelők, amelyek a magyarországi elsőrendű főutakhoz kapcsolnák a határtérség szlovákiai oldalát. Sok esetben a magyar főúthálózattól légvonalban csupán 4-5 kilométerre fekvő településekről is kerülni kell tenni. A jövő fejlesztéseire tekintve az egyik legfontosabb feladat az lenne, hogy ezek a hiányzó kapcsolatok kiépüljenek (pl. Ipolydamásd és Helemba (Chľaba), Drégelypalánk és Ipolyhídvég (Ipeľské Predmostie) között), támogatva ezzel a határtérség kohézióját.

Emellett a regionális központok és a metropoliszövezetek közötti gyorsforgalmi úthálózat hiányzó elemeire is figyelmet kell szentelni. A regionális gazdaságok közötti együttműködést, a hálózatosodást hátráltatja a kapcsolatok hiánya. A határtérség középső szakaszát tekintve a Budapest–Ipolyság(Šahy)–Zólyom(Zvolen) gyorsforgalmi kapcsolat kiépítése hozhatná el azt a gazdaságélénkítő hatást, aminek eredményeként Besztercebánya (Banská Bystrica) és Zólyom (Zvolen) közös agglomerációja is megerősödhetne gazdasági központi szerepében.

A járási szinttel kapcsolatban fontos leszögezni, hogy Szlovákiában a járások jellemzően nagyobb kiterjedésűek, nagyobb népességszámúak. Ez különösen igaz a magyar-szlovák határ mentén fekvő szlovákiai járásokra, amelyek esetében jellemzően 70-120 ezer fő között mozog a lakosok száma. (Ennél csupán a Nagykürtösi (Veľké Krtiš), a Nagyrőcei (Revúca) és a Rozsnyói (Rožňava) járás lakossága kisebb). A szlovákiai járások kialakítása nem kedvezett a határ menti kisvárosok fejlődésének, amelyeknek a nemzetgazdaság hálózatába történő integrációját a határ menti helyzet akadályozza. Párkány (Štúrovo), Zselíz (Želiezovce), Ipolyság (Šahy), Tornalja (Tornaľa) és Királyhelmece (Kráľovský Chlmec) azok a kisvárosok, amelyek gazdasági, foglalkoztatási térszervező ereje gyenge, ami viszonylag alacsony népességszámukkal is összefüggésbe hozható.



5. ábra: Közigazgatási egységek a magyar-szlovák határtérségben

A szlovákiai járásszékhelyek közül három nyugati város lakossága haladja meg a 30 ezer főt: Érsekújvár (Nové Zámky), Révkomárom (Komárno) és Léva (Levice). A három város egyenletesen helyezkedik el a Nyitrai kerület (Nitrianský kraj) déli és keleti részén, ahol a kerületközpont vonzóhatása gyengébb. Érsekújvár (Nové Zámky) fontos közlekedési csomópont is, míg Révkomárom (Komárno) a szlovákiai magyarság legfontosabb kulturális központja, amely a határ túloldalán fekvő Komárommal együttműködve a határtérség meghatározó településhálózati eleme.

Kelet felé haladva a többi határ közeli város térszervező ereje egyértelműen mérsékeltebb. Losonc (Lučenec) és Rimaszombat (Rimavská Sobota) lakossága nem éri el a 30 ezer főt, Nagykürtös (Veľké Krtiš) és Rozsnyó (Rožňava) lakossága a 20 ezer főt sem. Tőketerebes (Trebíšov) csupán adminisztratív központja a határtérség legkeletibb szegletének, a Bodrogköznek (Medziborožie), a közlekedési útvonalak és az ingázási szokások alapján Kassával (Košice) intenzívebb kapcsolatok állnak fenn.

Magyarországon a járások átlagos mérete kisebb, és a járásszékhelyek népességszáma, gazdasági súlya között is jelentősebb diverzitás figyelhető meg. A járásszékhelyek némelyike erős városi karakterrel jellemezhető középváros (pl. Esztergom), míg máshol egy kisváros tölti be a járásszékhely funkcióját (pl. Szob). A magyar oldalon valamelyest kiegyenlítettebb területi kép mutatkozik a járásközpontok népességi súlyát tekintve; a határ menti járásszékhelyek közül (a megyeszékhelyeket figyelmen kívül hagyva) a keleti fekvésű Ózd a legnépesebb (33°944 fő), de hasonló népességszámmal rendelkezik Mosonmagyaróvár is (32°417 fő). Ugyanakkor a nyugati székhelyek jellemzően nagyobbak, mint a határtérség középső és keleti részén fekvők, ami hasonlóságot jelent a szlovákiai oldal településhálózatával. Ózd és Mosonmagyaróvár után Esztergom, Tata és Komárom a legnépesebb határ menti járásszékhelyek, ezzel szemben Szécsény, Putnok, Edelény, Encs lakossága a 10 ezer főt, Szob és Gönc lakossága az ötezer főt sem éri el. Az egykori megyeszékhely Sátoraljaújhely és Balassagyarmat lakosságszáma is mérsékeltebb, 20 ezer főnél kevesebb. E városok visszafogott fejlődése egyértelműen köthető a határ közelségéhez, hiszen vonzáskörzetük csorbulását okozta a korábban gyakorolt szigorú határőrizet és a határátlépések korlátozása. A határ átjárhatóbbá válásával várható e városok fejlődésének gyorsulása, azonban az adminisztratív átjárhatóságból adódó előnyök kihasználásához szükséges a határ fizikai elválasztó szerepének oldása, újabb átmenetek építése.

A fentiek alapján két jelenség körvonalazódik. Látható, hogy a határtérség településhálózati sajátosságai inkább keleti-nyugati, semmint észak-déli különbségeket takarnak. A magyar-szlovák államhatárral kettészelt Kisalföld településhálózata mindkét országban hasonló, a városok hálózata relatíve sűrű, és népességszámuk alapján is viszonylag jelentősek. A határ által kettészelt Komárom viszonylag meghatározó hálózati elem mindkét ország településhálózatában. Ezzel szemben a határtérség középső és keleti részén a városhálózat ritkább, és jellemzően kisebb népességű elemekből áll, vonzáskörzetükben pedig számos aprófalu található. Ugyanakkor a hálózati sajátosságok hasonlósága mellett az is látszik, hogy némely térségek kifejezetten központhiányosak. Ide sorolható szlovák oldalon az Ipoly-Garam köze (Dolnohronská niva), az Ipoly-vidék, a Bodrogköz (Medziborožie), magyar oldalon pedig a Cserehát. Érdekes egybeesés, hogy e központhiányos térségekkel „szemben”, a határ túloldalán elhelyezkedik egy-egy központi település (Esztergom, Balassagyarmat, Sátoraljaújhely, illetve Kassa (Košice)), amelyek ráadásul az adott térség történelmi központjai

is. A Rimaszombati járás (okres Rimavská Sobota) déli, a járásszékhelytől távol elhelyezkedő része hagyományosan rurális jellegű, amihez légvonalban Észak-Magyarország két ipari központja, Salgótarján és Ózd közel fekszik. Azonban e két város kevéssé tekinthető valós térszervező központnak, gyenge gazdaságuk és a hiányzó közúti kapcsolatok miatt.

A városok közigazgatásban betöltött funkciói – az eltérő településhálózati sajátosságok miatt – nem minden esetben nyújtanak megfelelő alapot térszervező erejük bemutatásához. Egy aprófalvakkal dominált, városhiányos térségben egy kisebb város is központi szerepet tölt be a településhálózatban.

A tértudományokban léteznek olyan vizsgálati módszerek, amelyek a városok nagysága, jelentősége alapján próbálják modellezni azok elméleti vonzaskörzeteit. A legismertebb ilyen jellegű elemzési módszerek közé tartozik a gravitációs modellezés, ami a fizikai gravitációs törvény földrajzi analogonjaként értelmezhető. A különféle gravitációs modellek közül elemzésünkben a Reilly-féle képlettel számoltunk; ebben az esetben a modell két azonos kategóriába eső, szomszédos központ között annak a harmadik pontnak a koordinátáit becsüli meg, ahol a két központ elméleti vonzereje kiegyenlítődik. Ezt tekinthetjük a két városi vonzaskörzet közti határpontnak. A vizsgálat során a központok közötti távolságot és településhálózati „tömegüket” (többnyire népességszám) vesszük figyelembe.

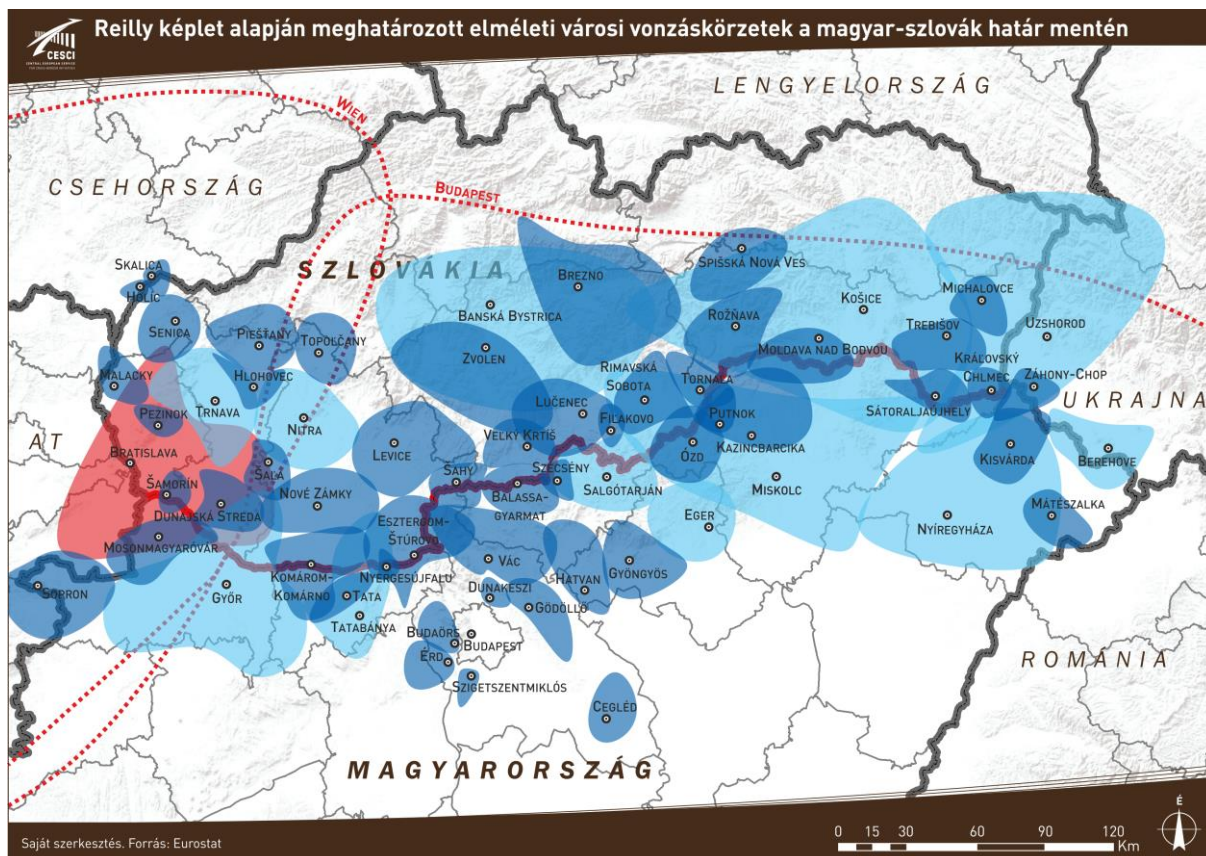
Fontos leszögezni, hogy ez a módszer egy elméleti kutatási módszer. Nem helyről helyre igazolható értékeket ad, hanem inkább tendenciákat jelez, egységesen összevethető formában. További rendkívül lényeges tulajdonsága a megközelítésnek, hogy elvonatkoztat a tér folytonosságát megtörő adminisztratív határvonalaktól, ezzel jól jelzi az egyes központok esetleges határon átnyúló vonzás potenciáljait is.

A módszertan egyik lényeges kérdése az egymással egy kategóriába eső városok meghatározása. Mivel vizsgálatunk során a népességszámot vettük figyelembe a városok jelentőségét mérő súlyként, ezért népességszám-kategóriákat határoztunk meg. A magyar-szlovák határtérség tágabb környezetében két város lakossága haladja meg az egymillió főt; Budapest lakossága 1[°]729[°]040 fő, Bécs lakossága 1[°]714[°]227 volt 2011-ben. A két város vonzaskörzete kiterjedt, magában foglalják a környező, regionális jelentőségű városok térségeit is. A szlovák főváros pozicionálása a településhálózatba problémás, mivel hasonló méretű város nem található a megfigyelt térségben; Pozsony (Bratislava) lakossága 411228 fő volt 2011-ben, ami a regionális központok lakosságszámához áll közelebb. A határtérségre

hatást gyakorló további városokat két kategóriába soroltuk, így modelleztünk nagyvárosi, illetve kisvárosi vonzaskörzeteket.

A számítások eredményeit a lenti ábra szemlélteti. Látható, hogy a határtérség több központi településének elméleti vonzaskörzete túlterjed az államhatáron. A magyar-szlovák-osztrák hármashatár, valamint a Szigetköz és Csallóköz (Žitný ostrov) északnyugati részének elvi központja egyértelműen a szlovák főváros, Pozsony (Bratislava). Somorja (Šamorín) és Dunaszerdahely (Dunajská Streda) helyzete is a város által szervezett agglomeráció részeként értelmezhető, és potenciálisan Mosonmagyaróvár is egyre erősebbre fűzheti kapcsolatát a szlovák fővárosi térséggel. A magyar megyeszékhelyek közül Győr és Salgótarján bír határon átnyúló elméleti vonzaskörzettel. Győr a Dél-Csallóköz kiterjedt térségének természetes (és történelmi) központja, a térségben élő, döntően magyar ajkú lakosság napjainkban is egyre gyakrabban ingázik Győr irányába. Kisebb népességszáma miatt Salgótarján határon túli vonzaskörzete mérsékeltebb, ugyanakkor a kedvezőtlen társadalmi-gazdasági adottságú megyeszékhely fejlődésének előmozdításában a határ eltűnése előnyös. Szlovákia nagyvárosai közül Kassa vonzaskörzete is áttérjed Magyarország abaúji vidékére. A határtérség legkeletibb, nagyvárosoktól távoli részén Ungvár (Ужгород) térszervező ereje érvényesülhetne, azonban Ukrajna európai integrációjának bizonytalansága miatt várhatóan még évtizedekig csupán potenciált fog jelenteni.

A kisebb városok közül Mosonmagyaróvár, Ipolyság, Balassagyarmat, Losonc (Lučenec), Ózd, Szepsi (Moldava nad Bodvou), Sátoraljaújhely és Királyhelmec (Kráľovský Chlmec) elméleti vonzaskörzete határon áttérjedő. Érdekes a két Komárom, valamint az Esztergom és Párkány (Štúrovo) alkotta várospár esete; a két Komárom összlakossága 53 ezer fő, közösen a Révkomáromi járás, a Komáromi járás egészét, illetve a környező járások egy részét szervezik. A közel 40 ezer lakossal bíró Esztergom-Párkány várospár potenciálja pedig kiterjed az Érsekújvári járás (okres Nové Zámky) elmaradottabb településeire, valamint a szintén elmaradott Szobi járás nagy részére is.



6. ábra: Városi vonzásokörzetek a magyar-szlovák határtérségben

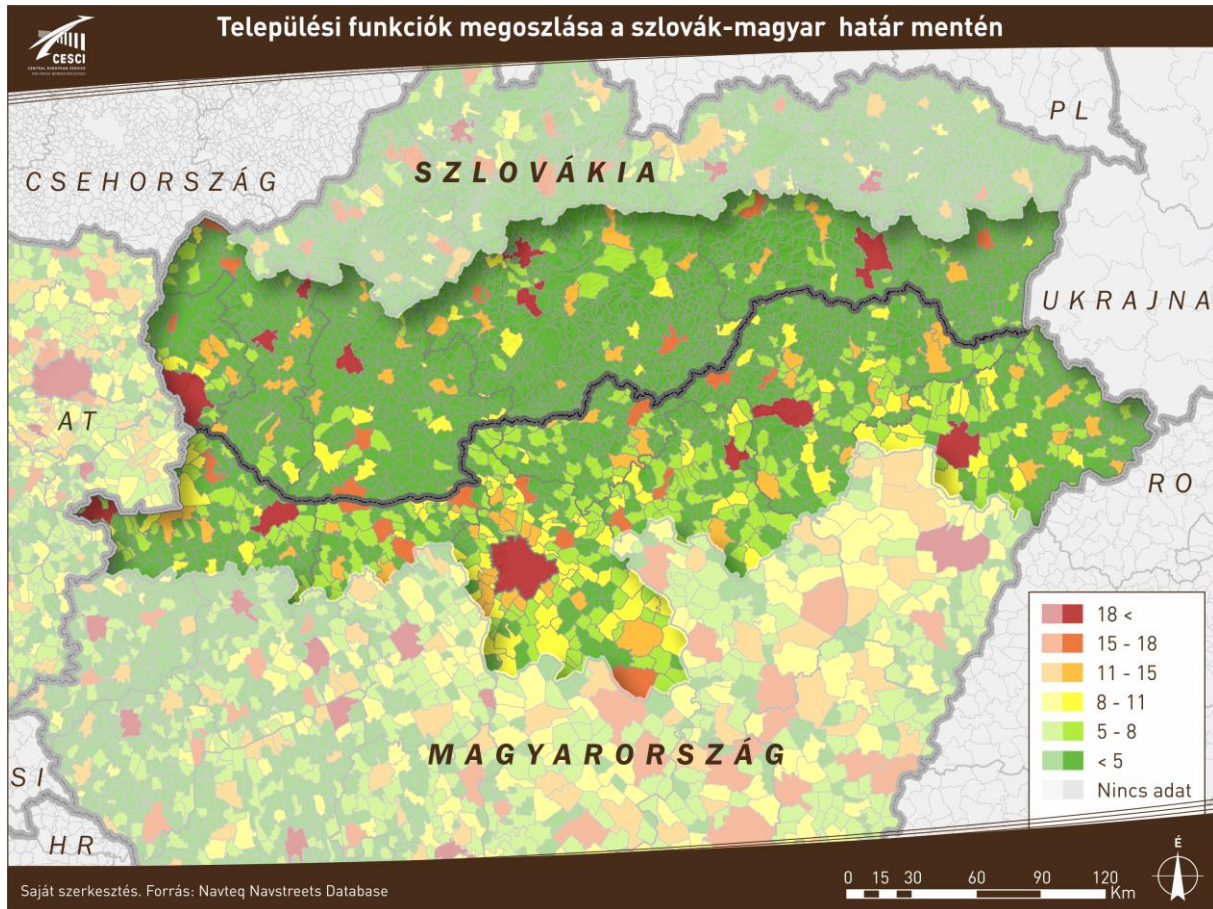
Az áterjedő hatások jelenleg elsősorban potenciálként értelmezhetők, azonban az államhatárok várható további fokozatos feloldódásával e városok egyre intenzívebben erősödhetnek meg központi szerepükben. A határon átnyúló kapcsolatok megújulásához ugyanakkor a fizikai kapcsolattartás lehetőségeinek biztosítása is szükséges. Nem várható a határon átívelő integráció erősödése olyan térségekben, ahol a határt keresztező infrastruktúra – mindenekelőtt a közúti infrastruktúra – hiányzik. Ez különösen a kisebb városok esetében jelentkezik az a problémaként. Példa erre Mosonmagyaróvár és Ózd; esetükben csak több tíz kilométeres kitérővel lehet átkelni a határ túloldalára. Az Esztergom-Párkány várospár elérése is problémás elméleti vonzásokörzetük keleti részéről (Szobi járás). Balassagyarmat az Ipoly középső folyásvidékének meghatározó központja lehetne, ehhez azonban foglalkoztatási és társadalmi funkciói mellett a város megközelíthetőségét is fejleszteni kellene. Tornalja (Tornaľa) és Rozsnyó (Rožňava) vonzásokörzetének integrációját is nehezíti, hogy az államhatáron kevés helyen lehet átkelni.

Az utóbbi években átadott átkelők segítik Királyhelmec (Kráľovský Chlmec) potenciális vonzaskörzetének kiépülését, azonban a város csekély gazdasági és foglalkoztatási szerepe miatt szűkebb térségére is mérsékelt hatást gyakorol. Kassa (Košice) közel száz kilométerre fekszik, míg Ungvár (Ужгород) a szlovák-ukrán határ keleti oldalán található, ebben a helyzetben pedig felértékelődnek hálózati kapcsolatai a közeli kisvárosokkal, valamint a közeli magyarországi nagyvárosokkal. Azonban az alig nyolcezer fő lakost számláló város gazdasági helyzetét az európai gyorsforgalmi úthálózat gyorsabb elérése javíthatná érdemben. Bár Szlovákiában tervezik a D1 autópálya megépítését az ukrán határig, jelenleg a legközelebb fekvő autópálya-felhajtó Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, az M3-on található, így célszerűnek tűnik ezt az autópályát könnyebben elérhetővé tenni.

1.1.3 Meglévő és potenciális funkcionális kapcsolatok

Egy város központi szerepét nem csak népességszáma, vagy a közigazgatásban betöltött szerepe alapján lehet modellezni. A városokra jellemző, hogy esetükben olyan szolgáltatások is elérhetőek, amelyek nem minden településen jelennek meg. Ugyanakkor a városok között is megfigyelhető egyfajta hierarchia: a jelentősebb központok esetében a városi funkciók szélesebb köre van jelen. Ily módon a települési funkciók száma is utal egy adott város központi szerepére.

A települési funkciók számbavételéhez a Navteq által gyűjtött, 2011. évre vonatkozó adatokat vettünk figyelembe. A használt adatbázis előnye, hogy az adatfelvétel egységes módszertan alapján ment végbe a két országban, valamint mintegy 20 települési funkció meglétét tartalmazza. Az alábbi funkciók létéről tartalmaz információt az adatbázis: buszmegálló, vasútállomás, repülőtér, benzinkút, bankfiók, bolt, bevásárlóközpont, szálloda, mozi, sportcsarnok, közösségi központ, kórház, gyógyszertár, felsőoktatás, iskola, múzeum, könyvtár, bíróság, rendőrség, posta. A lenti ábra lényegében azt mutatja meg, hogy az adott településen a fenti funkciók közül mennyi érhető el (azt nem vesszük figyelembe, ha adott településen egy funkció több intézményen keresztül is igénybe vehető).



7. ábra: Települési funkciók a magyar-szlovák határtérségben

A települési funkciók kirajzolódó területi képe alapján megállapítható, hogy a magyar oldal funkciógazdagabb, az egyes intézmények területi elhelyezkedése is kiegyenlített. Egy település funkcióellátottságát népességszáma, a közigazgatásban betöltött szerepe, valamint a szomszédos települések ellátottsága határozza meg. A település jogállása (megyei jogú város, város, nagyközség, község) azonban csak kisebb mértékben meghatározó. A nagyvárosok környezetében fekvő települések funkcióúrúsége nem éri el a nagyváros szintjét, de jellemzően kedvezőbb a periférikus, kevésbé urbanizált térségekhez képest.

Ezzel szemben Szlovákiában a települési funkciók egy centralizáltabb területi képet mutatnak; a kerületközpontok szinte az összes megfigyelt települési funkcióval rendelkeznek, míg több városban – beleértve néhány járásszékhelyet is – a megfigyelt funkcióknak akár a fele is hiányzik. A szlovák oldalon 19 vagy 20 funkció a központi településeken kívül csak Zólymon (Zvolen) és Pöstýnben (Piešťany) volt számon tartható, ám ezek a városok kevésbé gyakorolnak hatást a szorosabb értelemben vett határ mentére. A szlovákiai járásközpontok közül kiemelkedik Révkomárom (Komárno), Érsekújvár (Nové Zámky) és Rimaszombat

(Rimavská Sobota), amelyek esetében csak a repülőtér, a sportcsarnok és a felsőoktatás hiányzott, különböző esetekben. Révkomárom (Komárno) a szlovákiai magyarság kulturális központjaként és magyar nyelvű egyeteme révén kimagaslóan funkciógazdag település Szlovákiában. Közvetlen határ menti elhelyezkedése lehetővé teszi, hogy funkcióit, szolgáltatásait magyarországiak is igénybe vegyék. A határ túloldalán fekvő Komárom foglalkoztatási centrum, emellett kereskedelmi funkciói (hipermarket, üzemanyagtöltő állomás), turisztikai attrakciói (fürdő, rendezvények) is előmozdítanak határon átnyúló mozgást, de jelentős határon túli fogyasztói köre van a Budapest-Bécs vasútvonalon fekvő vasútállomásának is. A két város földrajzi közelsége, valamint a funkcióik kiegészítő jellege szoros együttműködést alapoz meg a két oldal között.

A határ közvetlen szomszédságában fekvő városok közül hasonlóan funkciógazdag település Pozsony (Bratislava). Dinamikus gazdasága, széleskörű társadalmi, gazdasági, irányítási funkciói a határ magyarországi oldalán élők számára is vonzó lehet. A határon átnyúló mobilitás kimutatható a Pozsonyi térségben, de ennek háttérében a szuburbanizációs folyamatok állnak; a Pozsonyból (Bratislava) kiköltözők kedvelt célállomássá vált Rajka, ahol egyes feltételezések szerint a lakosságnak már fele szlovák állampolgár –azonban a bejelentések gyakori elmaradása miatt a Rajkán élő szlovákok pontos száma nem ismert. A szuburbanizációs folyamatba az utóbbi években bekapcsolódott a térség néhány további községe (pl. Bezenye, Dunakiliti, Feketeerdő), valamint Mosonmagyaróvárt is egyre több kiköltöző választja. A magyar oldalon élő szlovák lakosság mindennap ingázik Pozsonyba (Bratislava), ugyanakkor a helyi lakosság kevésbé veszi igénybe szolgáltatásokat a szlovák fővárosban. Ennek háttérében nyelvismereti hiányosságok állnak, ugyanis a magyar oldalon élők körében ritka a szlovák nyelv ismerete. Pozsony (Bratislava) funkciói közül a repülőtér vonz elsősorban magyar nemzetiségűeket is. A térség magyarországi oldalán Mosonmagyaróvár emelkedik ki, amely Pozsony határon átnyúló vonzáskörzetében a második legjobb funkcióellátottsággal bíró város. Jelenleg a város bevásárlóközpontja és turisztikai szolgáltatásai a legjelentősebb vonzerők, de potenciálisan további funkcióit is igénybe vehetik nem csak Szlovákiából, hanem Ausztriából, és más országokból érkező vendégek is. Ehhez azonban szükség lenne a határon átnyúló infrastruktúra fejlesztésére. E célból Pozsonyt (Bratislava) célzó északi irányú kapcsolata mellett keleti, északkeleti irányultságú kapcsolatokat lenne érdemes kiépíteni.

Magas funkciósűrűsége által Győr is a határtérség meghatározó központja; a városban (különösen az ipari parkokban) működő vállalkozások, illetve Győr felsőoktatási intézményei gerjesztenek ingázást a határ túloldaláról, de emellett kulturális-művelődési intézményei, kereskedelmi szolgáltatói és közlekedési létesítményei (állomás, buszpályaudvar) is keresettek.

Ugyanakkor a határtérség szlovákiai része Révkomárom (Komárno) és Rimaszombat (Rimavská Sobota) között kifejezetten funkciószegény; a községekben ötnél kevesebb települési funkció áll rendelkezésre, de a városok funkciósűrűsége is igen alacsony. Ebben a térségben különös jelentősége van a határon túli központi településeknek, amelyek potenciális vonzáskörzete így túlmutat az államhatáron. Kiemelendő Esztergom helyzete, amely a határ túloldalán fekvő, települési funkciókban szegény falvak népessége számára fontos szolgáltatási és foglalkoztatási központ. De a Tatabánya, Tata és Oroszlány által alkotott urbánus térség is nyújthat központi funkciókat a szlovákiai oldalán, a Révkomáromi és az Érsekújvári járások (okres Komárno, Nové Zámky) határán fekvő községek számára. Ehhez azonban hiányzik az átmenet a határ Komárom és Esztergom közötti szakaszán.

A Nagykürtösi járásban (okres Veľký Krtíš) egyedül a járásszékhelyen érhető el ötnél több funkció, ugyanakkor a többi járásszékhellyel összehasonlítva Nagykürtös (Veľký Krtíš) kifejezetten funkciószegény. A határ mentén fekvő települések számára a több funkcióval rendelkező Vác, esetlegesen Balassagyarmat válhat központi településsé; noha az utóbbi város megközelítése kedvezőbb volna a határon túli területekről, Vác jóval funkciógazdagabb. A két város központi szerepkörének határon átívelő kiteljesedését a hiányzó határmetszések hátráltatják. A magyarországi főúthálózat Hont/Ipolyság illetve Balassagyarmat irányába halad, a két határátmenet közti, periférikus térség új határátmenetekkel való feltárása indokoltnak tűnik. Az említett főutak jelentősége a nagytérségi kapcsolattartásban is tetten érhető, különösen az elsőként említett – 2. számú főút – esetében, hiszen ez teremt összeköttetést Magyarország magtársége, illetve Közép-Szlovákia központi, urbanizált térsége, azaz Besztercebánya (Banská Bystrica) és Zólyom (Zvolen) agglomerációja között. Ezen túlmenően a főút az E77 jelű európai útnak is egy szakasza, amely a Baltikumot Lengyelországon és Szlovákián keresztül köti össze Magyarországgal.

Kelet felé haladva Losonc (Lučenec), Rimaszombat (Rimavská Sobota), Salgótarján és Ózd központi szerepe rajzolódik ki, amelyek közül Losonc (Lučenec) funkcióellátottsága a

legalacsonyabb. Salgótarján helyzete annyiban egyedi, hogy megyeszékhelyként Nógrád megye fontos adminisztratív központja, a várostól délre pedig – a tágabb térséghez képest – egy viszonylag urbanizált települési tengely fedezhető fel. Ugyanakkor a város gazdasági problémái és alacsony népességszáma miatt kevésbé válhatott igazi központi településsé, és ez a funkciószűrésben is visszatükröződik. Az előbbi térségtől továbbhaladva egy gyengén benépesített, aprófalvakkal dominált térség következik, amelyeknek jelentős problémája, hogy a térségi központokat is alacsony funkciószűrés jellemmez. A szlovák oldalon Rozsnyó (Rožňava) és Tornaľa (Tornaľa), a magyar oldalon viszont a határtól távolabb fekvő Szendrő és Edelény tekinthető központi településnek, Aggtelek relatív funkcióbősége idegenforgalmi adottságaiból fakad. Erre a környező, funkciószegény települések esetében is erőforrásként lehet tekinteni. A határ menti aprófalvas és funkciószegény környezettől lényegesen elkülönül Kassa (Košice), illetve Miskolc. Kassa (Košice) agglomerációjának érdekessége, hogy csak a város tekinthető funkciógazdag településnek, a környező, akár fontos gazdasági szerepkörrel rendelkező településeken (pl. Nagyida (Veľká Ida), Kenyhec (Kechnec)) is ötnél kevesebb települési funkció érhető el helyben. Ezt a mikrotérségi centralizáltságot csekély mértékben oldja a várostól nyugatra fekvő kisvárosok relatív funkcióbősége (Szepsi (Moldava nad Bodvou), Jászó (Jasov)). A funkciószegény települések sora folytatódik a határ déli oldalán is, noha a járásszékhelyek (Gönc, Encs) funkcióellátottsága közepesnek tekinthető. Az elmúlt években – Pozsonyhoz hasonlóan – Kassa (Košice) szuburbanizációja is elérte a határtérség magyarországi oldalát; szlovák állampolgárok többek között Hidasnémetiben, Kékeden vásároltak ingatlanokat. Ugyanakkor a Pozsonyi agglomerációval ellentétben a helyben élő lakosság is mind több szolgáltatást vesz igénybe Kassán és környékén, beleértve a kulturális, oktatási szolgáltatásokat is. A határ közvetlen szomszédságában fekvő Kenyhec (Kechnec) ipari parkja pedig a munkaerő migráció szempontjából jelentős.

Ellentétben Kassa vonzáskörzetével, Miskolc környezetében fellelhetőek funkciókban közepesen gazdag települések (pl. Felsőzsolca, Nyékládháza). Azonban fontos kiemelni, hogy Miskolc városmagja mintegy 44 kilométerre fekszik a határtól. Bár a miskolci agglomeráció központi funkciója a Borsod-Abaúj-Zemplén megyében élők számára jelentős, fekvéséből adódóan a térség határon túlra mérsékeltebb hatást gyakorol. Funkcióit legfeljebb a központhiányos gömöri térség irányába tudja kiterjeszteni, ahol Rimaszombat kevésbé képes vonzáskörzetét teljes körű funkciókkal ellátni.

Kassától (Košice) keletre a szlovákiai járásszékhelyek a határtól távol helyezkednek el, és a további településeken – beleértve a térség városait is, pl. Királyhelmece (Kráľovský Chlmec) – alacsony funkciósűrűség figyelhető meg. Hasonló funkcióellátottság a magyarországi oldalon a nagyobb népességű községekben tapasztalható. A határon átívelő áramlásokat a magyar oldal jobb ellátottsága alapozza meg; a zempléni térség két meghatározó városa, Sátoraljaújhely és Sárospatak viszonylag funkciógazdag, központi jellegű települések. A két városban található szolgáltatásokat a határon túli lakosok számára is célszerű elérhetővé tenni, a földrajzi közelségre alapozva. De ezek mellett Kisvárda funkcióellátottsága is kedvező, ami szintén előidézhethet határon átnyúló mobilitást. A városi funkciók jobb elérését segítik az elmúlt évtizedben kivitelezett új határátkelők, újabb átmenetek kijelölésekor pedig a városok elérhetőségének javítását elsődleges szempontként érdemes kezelni.

Mindezek alapján elmondható, hogy Szlovákia és Magyarország határ menti térszervező központjai háromszintű hierarchiarendszerbe szerveződnek: a főközpontokat Budapest és Pozsony (Bratislava), a regionális központokat Kassa (Košice), Győr és Miskolc jelenti. A településhierarchia harmadik szintjén állnak a további megyeszékhelyek és kerületi központok, de néhány határ közeli középváros, illetve várospár is ebbe a kategóriába sorolható (pl. Komárom–Révkomárom, Sátoraljaújhely).

Funkcionálisan fokozatosan összekapcsolódó határon átnyúló település-együttesekkel kell számolni a határ feloldódásának eredményeként. Ilyen a Bécs-Pozsony-Győr háromszög európai jelentőségű többközpontú metropolisz térsége, amely a közép-európai makro térség egyik legdinamikusabban fejlődő térsége, és továbbra is kimagasló gazdasági potenciált rejt magában. Ehhez hasonlóan a már említett ikervárosok funkcionális összekapcsoltságában is rejlenek lehetőségek a területi gazdaságosság fokozásában; a két Komárom esetében a magyar oldalnak foglalkoztatási, közlekedési, logisztikai, kereskedelmi funkcióit, a szlovák oldalnak kulturális, oktatási funkcióit érdemes fejleszteni. A funkciók határon túli igénybevételének már ma is sok példája ismert. Esztergom és Párkány (Štúrovo) esetében a magyar oldal ipari, gazdasági adottságait, valamint a szlovák oldal logisztikai kapacitásait lehetne összehangolni. Esztergom további kulturális, kereskedelmi, egészségügyi funkciói pedig a járásszékhely Érsekújvár (Nové Zámky) relatíve nagy távolságát tudják ellensúlyozni. Az integráció előmozdításában a szabályozási eltérések megszüntetése, és a nyelvi akadályok

mérséklése előremutató lenne, különösen a háromnyelvű Bécs-Pozsony-Győr háromszög esetében.

Ugyanakkor a határtérségnek az áramlásoktól távol eső, hátrányos helyzetű térségeiben gyenge funkcionalitás mutatkozik a határ mindkét oldalán. A magyar regionális tudományi diskurzusban gyakran emlegetett Balassagyarmat-Békéscsaba vonal a magyar-szlovák határ esetében is megfigyelhető, noha a határtérség Szob és Balassagyarmat közötti részének helyzete is kedvezőtlen. Az államhatár keleti szakaszának közelében fekvő térségi központok jelentős része még közvetlen környezetét sem képes ellátni megfelelő mennyiségű és minőségű városi szolgáltatásokkal (pl. Nagykürtös (Veľký Krtíš), Losonc (Lučenec), Gönc, Királyhelmece (Kráľovský Chlmec)). Ezekben a térségekben az intézményi kapcsolatok erősítése szükséges, ami a funkciók összehangolt fejlesztését tenné lehetővé. Az ily módon egységesedő határtérségben minden funkció elérhetővé válna, a párhuzamosságokból adódó fenntartási nehézségek is elkerülhetőek lennének.

Mivel általában a bevásárlási (hipermarket, üzemanyagtöltő-állomás), közlekedési (repülőtér, vonat-, buszpályaudvar) funkciók, valamint a szabadidős lehetőségek (fürdő, uszoda, fesztiválok stb.) gerjesztenek határon túli keresletet, a kijelölendő új úthálózati fejlesztésekkor e funkciók elérhetőségének fejlesztése célként fogalmazható meg. A magyar oldal irányába történő bevásárló turizmust támogatja a forint-euró árfolyam is hiszen a forint leértékelődése miatt a szlovákiai bérek vásárlóereje relatíve nagyobb Magyarországon – míg Szlovákiában az euró bevezetését követően az árszínvonal jelentősen emelkedett.

A településhálózati adottságok, illetve az egyes települése funkcióval való ellátottsága alapján az rajzolódik ki, hogy szlovákiai városok térszervező ereje Pozsony (Bratislava) és Kassa (Košice) esetében egyértelműen országhatáron átívelő. Ezek mellett Révkomárom és Komárom, valamint Esztergom és Párkány (Štúrovo) között az interakciók egyre intenzívebbek, ami a városok funkcionális megosztásában, és a határon átnyúló áramlásokban is tetten érhető. Ugyanakkor a határtérség középső és keleti részein a határ közelében fekvő szlovákiai városok jelentősége igen mérsékelt mind lakosság számuk, mind az elérhető városi funkciók száma alapján. Ipolyság (Šahy), Rimaszombat (Rimavská Sobota), Tornaľa (Tornaľa), Rozsnyó (Rožňava) és Királyhelmece (Kráľovský Chlmec) kevésbé gyakorol hatást a határ túloldalára. Tornaľa (Tornaľa) és Rozsnyó (Rožňava) esetében a határon való nehézkes átjutás is nehezíti a központi funkciók kiterjesztését. Losonc (Lučenec) vonzerejét a határ mentén

fekvő Salgótarján gyengíti a magyar oldalon. Mindezek eredményeként néhány, a határtól távolabb fekvő, de funkciókban gazdag település központi jellege felértékelődik a határtérségben. Ily módon Vác és Kazincbarcika is határon átnyúló hatással rendelkező központok. Budapest a határtérségen belül legerősebben az Ipoly alsó folyásvidékére fejt ki vonzerejét.

A magyarországi központok közül – a fentebb említett ikervárosok, városok, és a főváros mellett – Győr is fontos központi elem a határtérség településhálózatában. A város kulturális, oktatási, közlekedési és kereskedelmi funkcióit, illetve munkalehetőségeit nagyszámban keresik fel a határ túloldaláról is. Kisebb léptékű, de hasonló motivációjú áramlás jellemző Balassagyarmat és Sátoraljaújhely irányába. A két magyar középváros szolgáltatásait várhatóan egyre nagyobb mértékben fogják a határ túloldaláról felkeresni, így módon meg fognak erősödni központi szerepükben. Ehhez ugyanakkor előnyös volna a határon átnyúló infrastruktúrát fejleszteni, különösen Balassagyarmat esetében.

Salgótarján, Fülek (Fiľakovo) és Losonc (Lučenec), valamint Ózd és Rimaszombat (Rimavská Sobota) a két ország legkedvezőtlenebb foglalkoztatási adottságú térségeinek központi települései, és ez meglátszik drasztikus ütemben csökkenő népességszámukban, illetve a települési funkciók alacsony kiépültségében. A térségek felzárkóztatásához gazdaság szerkezetük modernizálása, a lakosság foglalkoztatásának (vagy sok esetben foglalkoztathatóságának) növelése mellett a határon átnyúló közlekedési kapcsolatok fejlesztése is indokoltnak tűnik. A határt keresztező hálózati elemek fejlesztése, illetve kiépítése révén az öt említett város két közlekedési tengelyt alkotna, amelyek a térség gazdasági centrumaiként funkcionálhatnak.

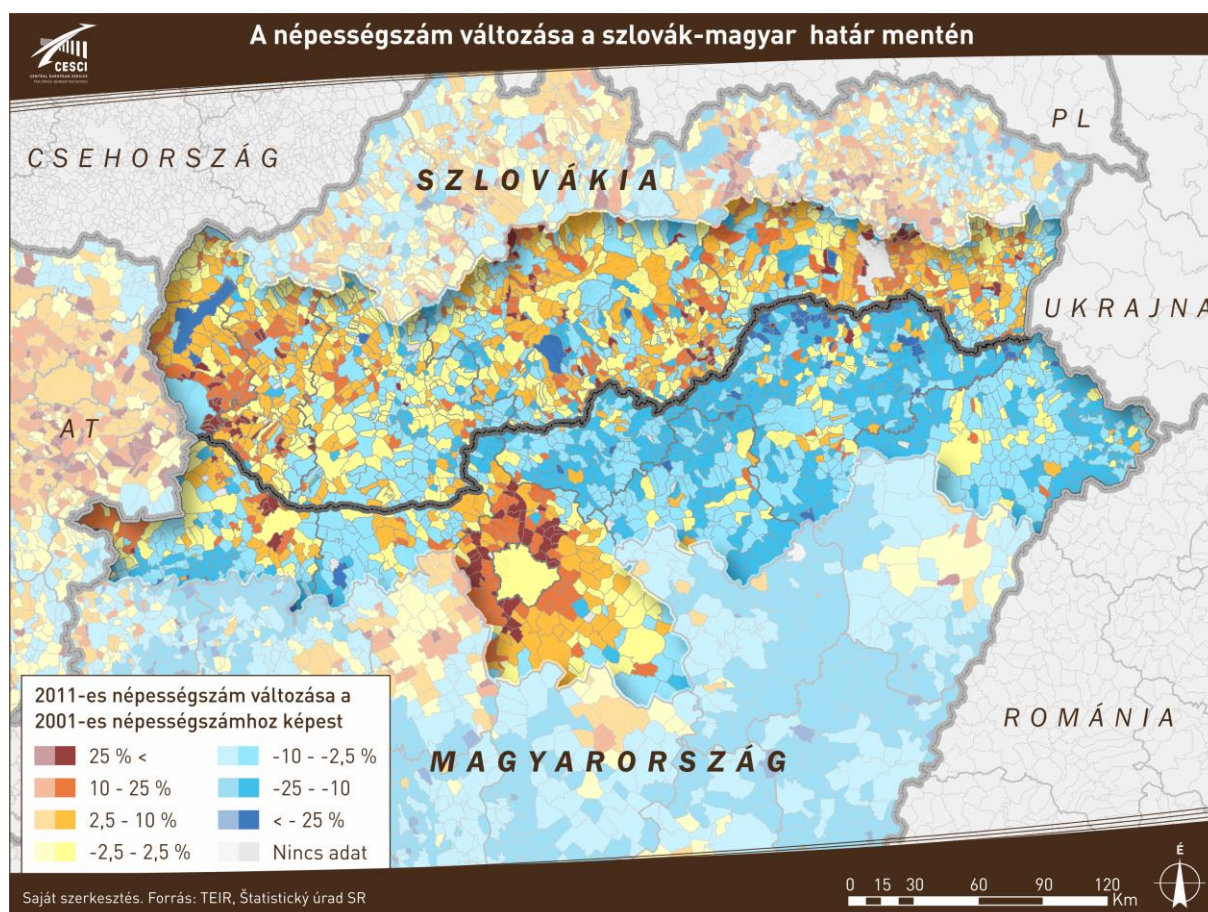
1.2 Társadalmi, Gazdasági kohézió

1.2.1 Demográfiai, szociális adottságok

A természetföldrajzi és településhálózati adottságok mellett a határtérség egyes térségeinek lehetőségeit befolyásolják annak demográfiai jellemzői is. A vizsgált területen összesen 8,783 millió fő élt 2011-ben, azonban e népesség területi elhelyezkedése igen változatos, amit az eltérő népsűrűség értékek mutatnak. A legsűrűbben lakott NUTS3 régió Budapest (3300 fő/km²), míg a legritkábban lakott a Besztercebányai kerület (70 fő/km²). A népességváltás tendenciái az elmúlt időszakban inkább az egyenlőtlenek irányába hatottak. Az alacsony benépesültségű területeken, így például a Besztercebányai kerületben (Banskobystrický kraj), Nógrád megyében és Heves megyében a születési ráta értéke is alacsonyabb maradt az átlagnál. Ezzel szemben az egyébként is viszonylag magas népsűrűségű Pozsonyi kerületben mutatkozott a legmagasabb születési ráta, de magas rátaértékek voltak jellemzőek a Kassai kerületben, illetve a szintén sűrűn lakott Pest megyében.

A területi különbségek növekedéséhez járult hozzá a migráció is; míg a határtérség nyugati felén és Közép-Magyarországon migrációs aktívum mutatkozik, addig a határtérség középső és keleti részét elvándorlás jellemzi. A legnagyobb migrációs nyereség Pest megyében volt megfigyelhető, noha a nettó migrációs ráta 2000 és 2012 között jelentősen, 20%-ról 8%-re csökkent. Az ezredfordulót jellemző erős szuburbanizáció mérséklődésével, az utóbbi években Budapesten is migrációs többlet tapasztalható. Az odavándorlók száma a Pozsonyi és a Nagyszombati kerületben (Bratislavský kraj, Trnávksý kraj), illetve Győr-Moson-Sopron megyében is meghaladta az elvándorlókét. Érdekes módon, a viszonylag stabil gazdasági helyzetben lévő Komárom-Esztergom megye népességmegtartó ereje is gyenge, és migrációs veszteség jellemzi. A Nyitrai kerületben (Nitrianský kraj) közel kiegyenlített az elvándorlók és az odavándorlók száma, míg a Kassai és a Besztercebányai kerületben (Košický kraj, Banskobystrický kraj) az elvándorlás volt valamelyest meghatározóbb. Ugyanakkor a legnagyobb migrációs veszteség Borsod-Abaúj-Zemplén, Nógrád és Heves megyét érte. Borsod-Abaúj-Zemplén megyében a nettó migrációs ráta -5% volt 2012-ben, ami kedvezőbb a korábbi évek értékeinél, de továbbra is a térség elmaradottságára utal.

Megállapítható, hogy a két fővárosi régió népességvonzó hatása kiemelkedő, ami mellett a kedvezőbb foglalkoztatási adottságú nyugati térségekben, illetve a Kassai kerületben (Košický kraj) mutatkozott migrációs nyereség. A növekvő területű agglomerációk egyre inkább kezdenek kiterjedni a szomszédos térségekre, és országhatárokon is átnyúló szuburbán zónák alakulnak ki. Ez a folyamat határ közeli fekvéséből adódóan igen előrehaladott Pozsony (Bratislava) esetében, de fokozatosan Budapest is egyre erősebb vonzóhatást gyakorol a határtérségre. A mobilitás infrastruktúrájának fejlődésével prognosztizálható, hogy a határ mentéről is egyre többen mozognának a magyar metropolisz térség irányába, akár a szlovákiai oldalról is. Ez már napjainkban is jellemző, a határon átívelő infrastruktúra fejlesztésével pedig fokozódna a jelenség szerepe az érintett térségek (pl. Szobi és Balassagyarmati járás, Nagykürtösi járás (okres Veľký Krtíš) és Lévai járás (okres Levice) déli része) gazdasági felzárkóztatásában, és foglalkoztatási gondjainak mérséklésében.

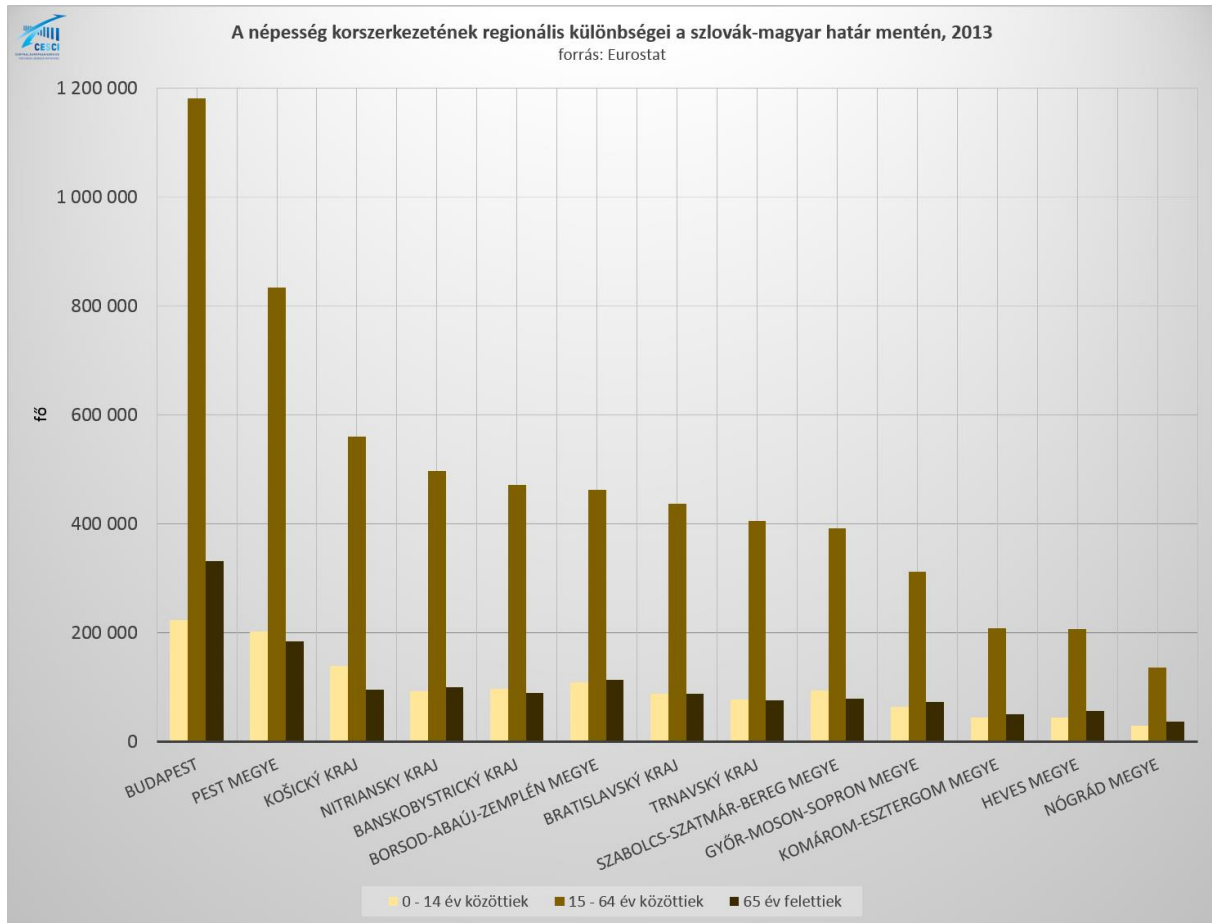


8. ábra: A népességszám változása 2001 és 2011 között a magyar-szlovák határtérség településein

A vándorlási különbözet és a természetes szaporodás együttesen befolyásolják a népességszám változását. Az alábbi ábra települési szinten szemlélteti ezt a folyamatot a 2001 és 2011 közötti időszakra vonatkozóan. Látható, hogy települési kategóriák közül az elővárosi településeken nőtt legnagyobb ütemben a népesség. A nagyvárosok szuburbán zónáiban fekvő települések minden megyében a legkedvezőbb demográfiai adottságú települések közé tartoznak. Ugyanakkor Budapest, Pozsony (Bratislava) és Győr agglomerációjában a többi nagyvárosi vonzáskörzetnél is kedvezőbb demográfiai helyzet mutatkozik, és több településen 25%-nál nagyobb népességnövekedés volt tapasztalható a megfigyelt időszakban. Északkelet-Magyarország és Kelet-Szlovákia rurális térségeiben is akad néhány település, ahol növekedett a népesség. E települések gyarapodásában a legtöbb esetben a roma etnikum magas termékenységi mutatói játszottak szerepet.

Látható, hogy a határ közvetlen szomszédságában fekvő települések demográfiai jellemzői is erős kelet-nyugati megosztottságot mutatnak; a nyugati részen a stagnáló népességű települések vannak többségben. Ezzel szemben a határtérség középső és keleti részén, kis lélekszámú, elnéptelenedő települések találhatók. A határtérség keleti részén csupán a Kassai-medence népessége növekszik, ami részben a roma lakosság magas arányára, részben pedig Kassa (Košice) szuburbanizációjára vezethető vissza. A pozsonyi térséghez hasonlóan a kassai agglomeráció is egyre inkább határon átnyúló jellegűvé kezdett válni; és ez kedvezően hat az Encsi és a Gönci járás demográfiai jellemzőire is. Annak érdekében, hogy a központiányos, periférikus magyarországi térségek is profitáljanak a város gazdaságának megerősödéséből a határon átmenő közutak hálózatának fejlesztése is szükséges.

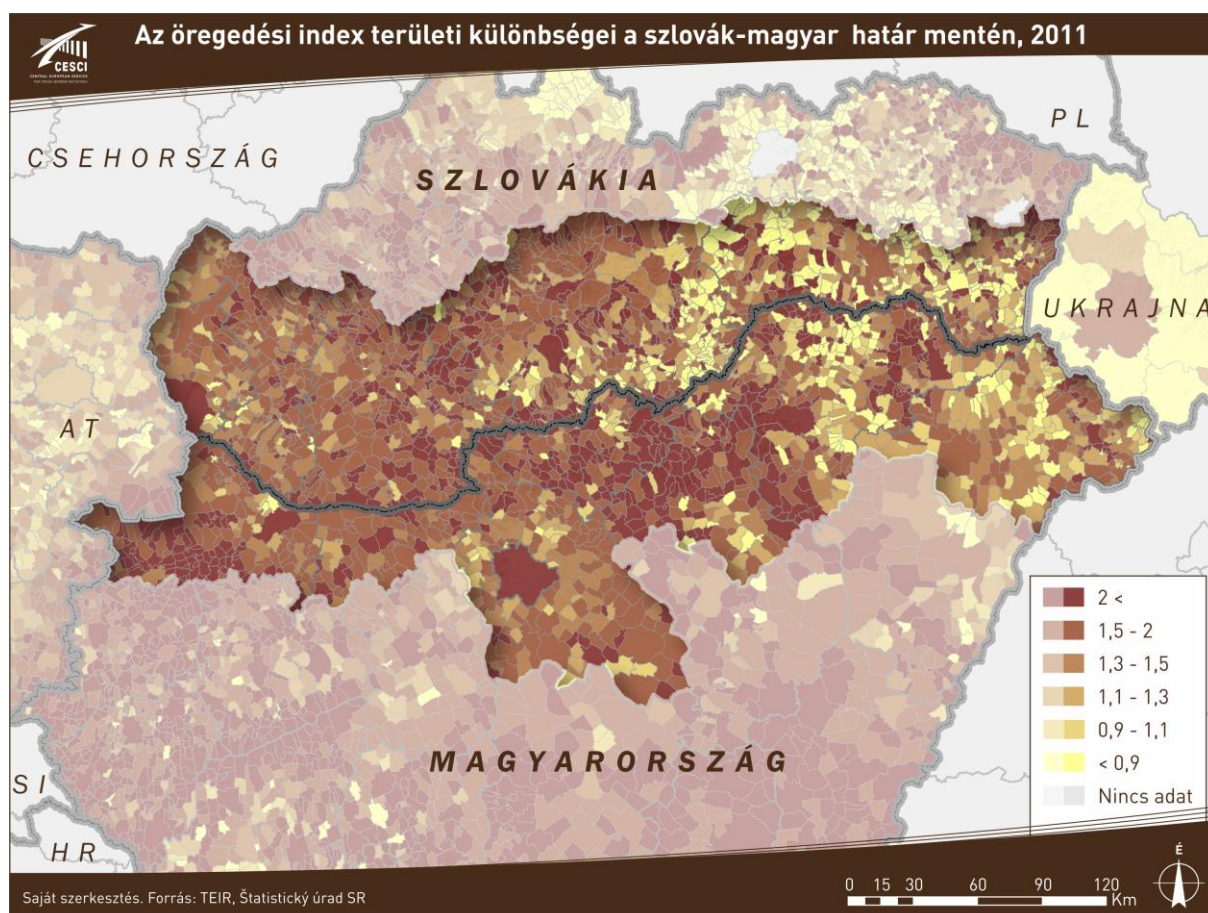
A népesség területi megoszlása mellett egy másik fontos strukturális jellemző annak korszerkezete. Más-más mobilitási szokások és motivációk jellemzik az egyes korosztályokat; a fiatalok körében a tanulási, az aktív korúak körében a munkavállalási, az időskorúak körében az egészségügyi célú mobilitás emelkedik ki. Míg a tanulási és a munkavállalási célú mozgások gyakran napi, vagy heti rendszerességű ingázás formájában jelentkeznek, addig az egészségügyi és rekreációs célú mobilitás általában nem rendszeres, és bizonyos esetekben hosszabb időtartamú.



9. ábra: A magyar-szlovák határtérség lakosságának korszerkezete

A korszerkezet változását tekintve mind Magyarországra, mind Szlovákiára a népesség idősödése jellemző, azonban Magyarország előrébb tart a folyamatban; az idősödési index értéke itt 1,15, vagyis az időskorúak száma meghaladja a fiatalok számát. Ezzel szemben Szlovákiában az index 0,8-as értéke a fiatalok számára utal. A határtérségen belül a Kassai kerületben (Košický kraj) a legalacsonyabb az idősödési index értéke (0,66). Emellett Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, valamint Pest megyében alacsonyabb az index értéke 1-nél. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye illetve a Kassai kerület (Košický kraj) hagyományosan magas natalitási mutatóval jellemzett térség, Pest megye pedig Budapest szuburbán zónájában élő családoknak köszönheti relatíve fiatalos korszerkezetét. Nagyjából kiegyensúlyozott az idősebb és a fiatal népesség száma a Pozsonyi és a Nagyszombati kerületben, valamint Borsod-Abaúj-Zemplén megyében. Ugyanakkor a Nyitrai kerületben (Nitrianský kraj), illetve Budapesten, Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom, Nógrád, Heves megyében az idősödő népesség utánpótlását a helyi szaporulat nem biztosítja. Ez különösen utóbbi két magyarországi megyét érinti kedvezőtlenül, ahol a gazdasági

elmaradottság miatt nem várható migrációs nyereség sem. Budapesten – hasonlóan Európa nagyvárosaihoz – előrehaladott a lakosság idősödése, amit az idősödési index is jelez (1,43). Ugyanakkor a magyar főváros, illetve a két észak-dunántúli megye kedvezőtlen korszerkezetét kedvezően befolyásolják a térségbe kívülről érkező beköltözők, akiknek többsége gazdaságilag aktív és egy részük gyereket nevel.



10. ábra: Idősödési index a magyar-szlovák határtérségben

Az idősödő lakosság miatt újabb szolgáltatási kihívások, valamint újszerű foglalkoztatási lehetőségek nyílnak. Az idősödő térségekben az egészségügyi és szociális infrastruktúrát egyre nagyobb terhelés éri, ami főleg az egészségügyi vertikum magasabb szintjein (járóbetegszakellátás, kórházi ellátás) okozhat nehézséget. Célként tűzhető ki, hogy mindenki lakóhelyéhez legközelebb részesülhessen minél magasabb szolgáltatásban. A térségi központok elérhetőségének fejlesztése e tekintetben előremutató – mindamelllett, hogy jelenleg a két ország egészségügyi rendszere között az átjárás nem biztosított, azaz egy szlovákiai háziorvos nem utalhatja be páciensét magyarországi kórházba. Az idősödéssel

párhuzamosan a szociális és egészségügyi szféra munkaerőigénye növekedik, ami foglalkoztatási potenciálként értelmezhető.

A népesség másik lényeges strukturális jellemzője az iskolázottság, amelyet – részletesebb adatok hiányában – csak NUTS3 szinten tudunk bemutatni. A globalizálódó gazdasági rendszer miatt a Magyarországon és Szlovákiában jellemző munkabérek mellett relatíve kevés álláshely tölthető be alapfokú (8. általános iskola osztály) végzettséggel, vagy iskolai végzettség nélkül; a szakképzettséget nem igénylő munkafolyamatok jelentős részét olyan országokba szervezték ki, ahol a munkaerő olcsóbb. A helyben maradt, magasabb iskolázottságot nem igénylő munkafolyamatok során az előállított hozzáadott érték jellemzően alacsony, és ezzel összefüggésben a munkabér sem magas. Ennél fogva problémás, hogy Nógrád és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a gazdaságilag aktív népességnek több mint 20%-a legfeljebb az általános iskola 8 osztályát végezte el, számukra a rendelkezésre álló munkahelyek szűkösek és általában alacsonyan jövedelmeznek. A kedvezőbb gazdasági helyzetben levő észak-dunántúli és közép-magyarországi térségekben az arányszám rendre 15% alatt maradt. Megjegyzendő, hogy e térségek kedvezőbb gazdasági helyzete feltehetően nem csupán jó földrajzi elhelyezkedésüknek és fejlettebb gazdaság szerkezetüknek eredménye, azt a lakosság jobb iskolázottsági helyzete is befolyásolta. Ugyanakkor Szlovákiában még kisebb csoportot tesznek ki az aluliskolázottak a gazdaságilag aktív népességben belül, és egyik kerületben sem éri el arányuk a 10%-ot, a Pozsonyi és Nagyszombati kerületben (Bratislavský kraj, Trnavský kraj) pedig még az 5%-ot sem.

Míg az alacsony végzettségűek arányát tekintve Szlovákia térségei kedvezőbb helyzetben vannak, addig a felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya alapján néhány magyarországi térség mutatkozik fejlettnak. Mindkét országban a fővárosi régiókban a legmagasabb a diplomások aránya a gazdaságilag aktív népességben belül; a Pozsonyi kerületben (Bratislavský kraj) 28%, Budapest esetében 31%. Ugyanakkor a többi szlovákiai kerületben a diplomások aránya nem éri el a 15%-ot, a Nyitrai kerületben (Nitrianský kraj) a 10%-ot sem. A magyarországi térségek közül egyikben sem mutatkozott 10%-nál alacsonyabb viszonyszám. A diplomások aránya azon kevés társadalmi-gazdasági mutatók egyike, amelyik szerint Szabolcs-Szatmár-Bereg megye helyzete megegyező a Nagyszombati kerülettel (Trnavský kraj) (mindkét térségben mintegy 12%), és egy százalékponttal kedvezőbb a Kassai kerület értékénél. Győr-Moson-Sopron és Pest megye esetében pedig a vidéki térségekhez képest

magas, 15-20% közötti a felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya. A két ábra alapján megállapítható, hogy a gazdaságilag aktív népesség legnagyobb része középfokú végzettséggel rendelkezik mindkét országban, ugyanakkor arányuk Szlovákiában magasabb.



11. ábra: Alacsonyan képzettek aránya a gazdaságilag aktív népességben belül a magyar-szlovák határtérségben

A magyarországi tapasztalatokból kiindulva a lakosság iskolázottságában jelentős különbség figyelhető meg a településhálózat egyes szintjei között. Még az elmaradottabb megyék székhelyein is jellemző, hogy az országos átlaghoz közeli, vagy azt meghaladó arányt képviselnek a felsőfokú végzettséggel rendelkezők. Ezzel szemben a községek jelentős részén a lakosság 5%-át sem éri el a diplomával rendelkezők aránya – miközben az alacsonyan képzettek aránya jóval magasabb. Nógrád és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye esetében a kedvezőtlen képzettségi helyzettel összefüggésben áll a falusi lakosság magas aránya.



12. ábra: A felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya a gazdaságilag aktív népességben belül a magyar-szlovák határtérségben

A képzettségbeli különbségek hatnak a munkavállalók mobilitására is. Az alacsony iskolázottságúak többségére könnyen betanulható munkafolyamatokat bízunk, és elsősorban a mezőgazdaságban és az iparban, kisebb mértékben bizonyos szolgáltató ágazatokban (pl. kereskedelem és gépjárműjavítás) tudnak elhelyezkedni. A középfokú végzettséggel rendelkezők közül megkülönböztetendők a szakképesítéssel rendelkezők, akik szakmájukhoz illeszkedően tudnak elhelyezkedni valamelyik nemzetgazdasági ágazatban. A magyar-szlovák határ mentén az ipari vállalatok munkaerővonzása érvényesül, így elsősorban az iparban hasznosítható szakmával rendelkezők vesznek részt a határon átnyúló munkavállalási célú ingázásban. A felsőfokú végzettséggel rendelkezők körében is szakmaspecifikus elhelyezkedésük és határon túli munkavállalásuk. Bizonyos végzettséget a határ túloldalán nehéz kamatoztatni, míg a gazdasági és műszaki irányultságú szakok esetében nagyobb a mobilitás lehetősége.

Jellemző azonban, hogy magasabb iskolai végzettséggel kevesebben ingáznak a határon munkavállalás céljából. Szlovákiából az alacsonyabb magyarországi bérszínvonal miatt nem éri

meg ingázni, míg Szlovákiában a felsőfokú végzettséggel betölthető munkahelyeken elvárás a szlovák nyelv ismerete, ami viszont gátolja, hogy Magyarországról érkezzenek diplomás munkavállalók.

A fentiek miatt a munkavállalási célú határon átnyúló mobilitásban főleg alacsony, és középfokú végzettséggel rendelkezők vesznek részt. Az ingázás kétirányú, de jóval nagyobb számban érkeznek Szlovákiából Magyarországra munkát vállalni. Többségük magyar nemzetiségű, nyelvi gondjaik nincsenek. Az észak-déli irányú munkaerő-migráció csúcspontját a válság előtti évben, 2007-ben érte el: ekkor becslések szerint 27 ezer szlovák állampolgár járt Magyarországra dolgozni. A válság és Szlovákia euróövezeti csatlakozása, valamint a nyugat-európai irányú elvándorlás drasztikusan visszavetette az ingázási hajlandóságot.

A foglalkoztatás növelésében a határon átnyúló mobilitás fokozása egy eszköz lehet, ugyanakkor ehhez szükséges, hogy a lakosság beszélje a szomszédos országban használt nyelvet. Ebben főleg a magyarországi oldalt jellemzi lemaradás, mivel elenyésző azok száma, akik beszélnek szlovákul. Ugyanakkor a Pozsony (Bratislava) és Kassa (Košice) egyre inkább kiteljesedő vonzókörzetében fekvő magyarországi falvakból a szlovákiai nagyvárosok adekvát ingázási célpontok lehetnének. Viszont megjegyzendő, hogy különösen Kassa (Košice) megközelítése a magyar oldal felől fejlesztésre szorul; az utóbbi években átadott átkelőknél (pl. Hollóháza-Eszkáros (Skároš), Kéked-Abaújnádas (Trstené pri Hornáde)) túlmenően újabb átmeneti pontok szükségesek. Ez rövidebb eljutási időt biztosítana a szlovákiai nagyváros és magyarországi hinterlandja között.

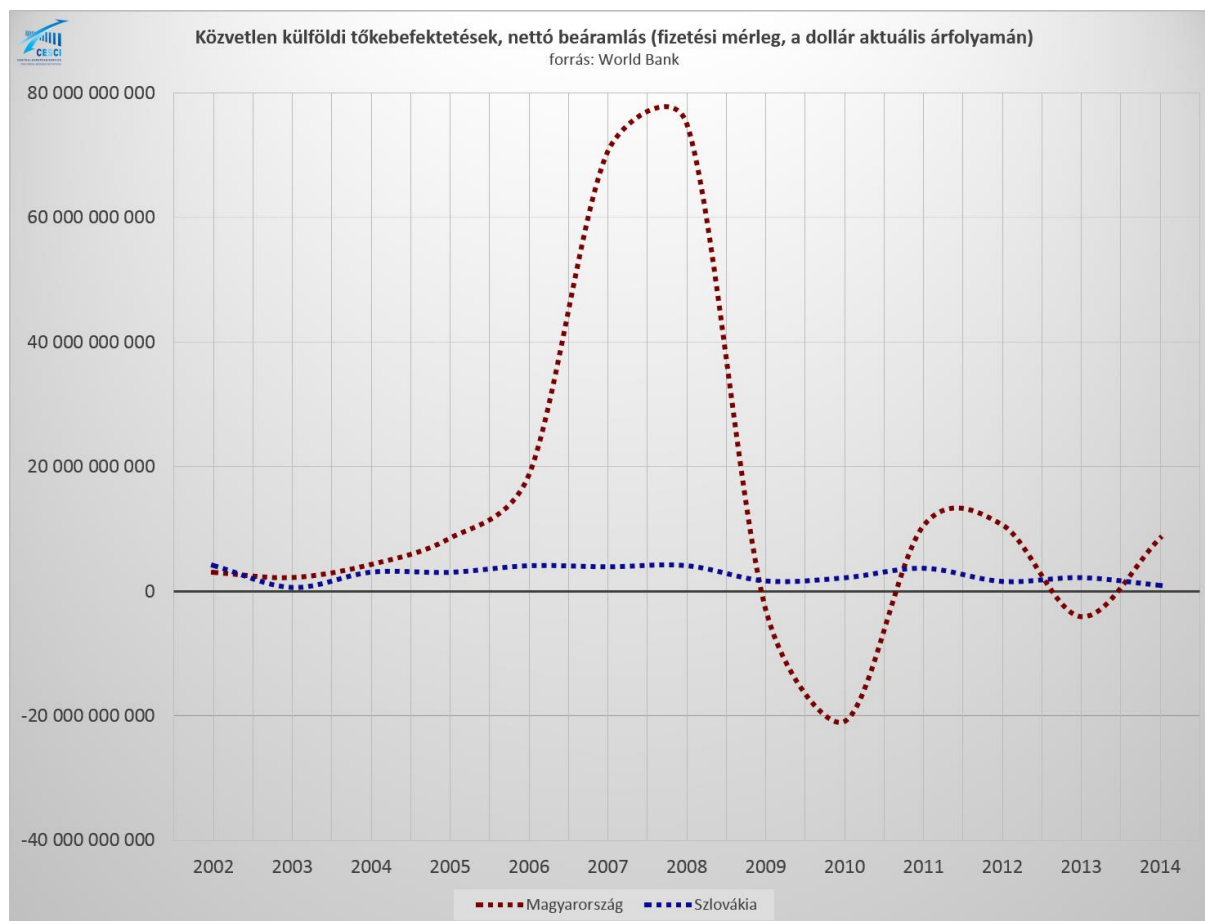
1.2.2 A határtérség makrogazdasági helyzetképe

Magyarország és Szlovákia hasonló gazdasági kihívásokkal szembesült az elmúlt évtizedekben; mindkét országban válságot okozott a szocialista gazdasági berendezkedésről a piacgazdaságra történő átállás. A folyamat következtében a korszerűtlen technikát alkalmazó üzemek bezártak, ami komoly foglalkoztatási problémákat idézett elő mindkét országban. Szlovákiában a piacgazdasági átmenet mellett az ország függetlenné válásával (1993) egy önálló nemzetgazdaságot kellett kiépíteni.

A két országban hasonló fejlődési folyamat zajlott le 1990. után, azonban eltérő időbeli ütemben. Magyarországon a kilencvenes évek közepén jelentek meg azok a befektetők, amelyek előmozdították az exportorientált növekedést az országban. Megjelenésük

következtében a kilencvenes évek második felében, illetve az ezredfordulót követő években Magyarország gazdasága gyors ütemben, évi 4-5%-kal növekedett, míg 2005-től kezdődően lassult a gazdaság bővülése, 2009-ben pedig recesszió következett. A 2010 és 2012 közötti időszakban nem sikerült hatékonyan megoldani az ország gazdasági problémáit, de 2012. után megindult a gazdaság növekedése.

Szlovákiában az exportorientált gazdaságnövekedés az ezredforduló után kezdett kibontakozni, ami 2007-ig egyre nagyobb gazdasági növekedést eredményezett. A növekedés üteme 2007-ben érte el maximumát, amikor több mint 10%-kal bővült Szlovákia gazdasága. Bár a 2008-ban kirobbant világgazdasági válság Szlovákiában is recessziót idézett elő, 2010-ben újra 4%-kal növekedett a szlovák gazdaság. 2010 és 2012 között a GDP-növekedés üteme lassult, de továbbra is felülmúlta a magyar gazdaság teljesítményét.



13. ábra: A külföldi működőtőke-befektetések áramlása Magyarországon és Szlovákiában 2002 és 2012 között

A GDP alakulása mellett a két ország különböző gazdasági dinamikájára hatott a külföldi működőtőke-beruházások mértéke is. Míg Szlovákiában viszonylag kiegyenlített volt a

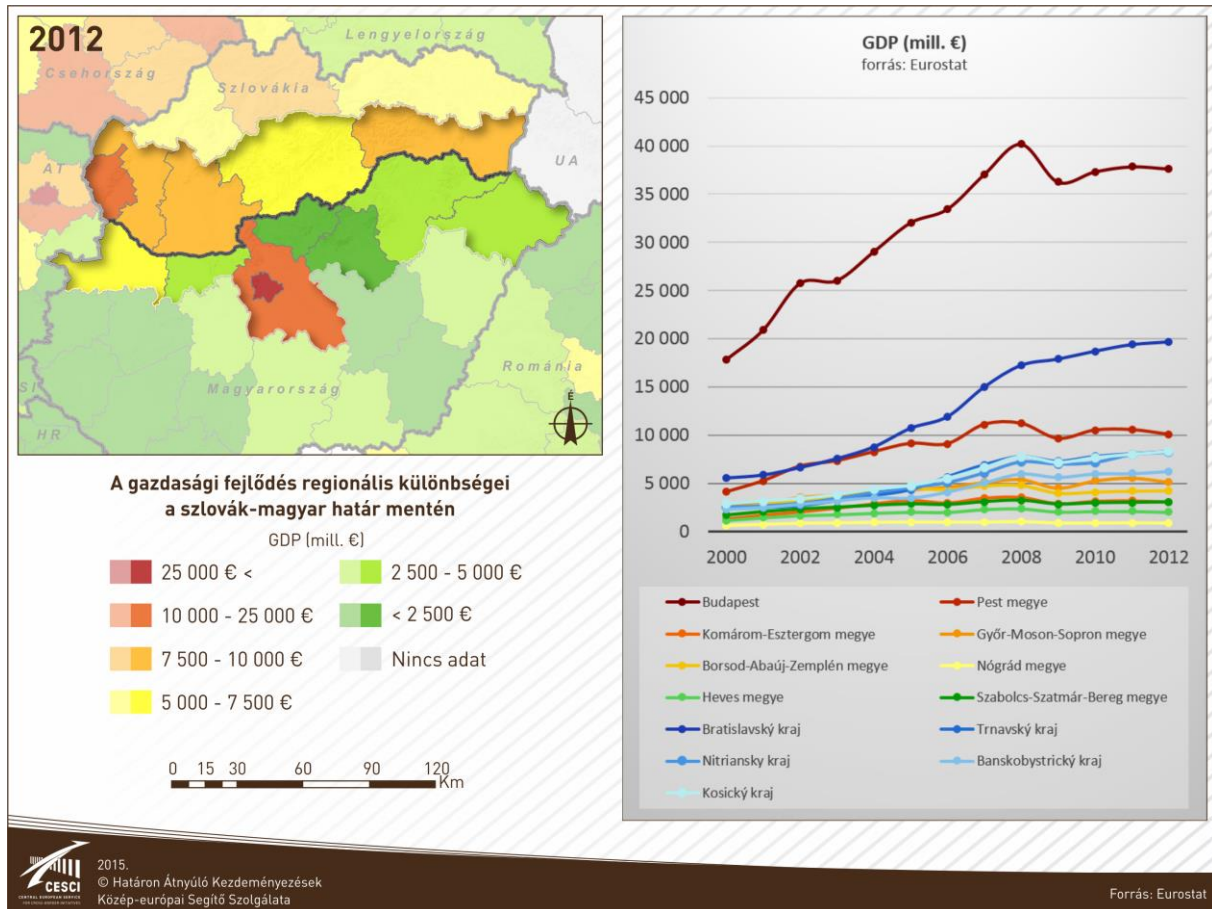
beáramlás nettó értéke, addig Magyarországon a krízist megelőzően felfokozott beáramlást, a krízis után pedig gyors kiáramlást lehetett tapasztalni. A külföldi tőke elsődleges célterületei a nagyvárosi régiók voltak, ahol a tercier ágazatok (üzleti szolgáltatások, pénzügyi és biztosítási szolgáltatások, telekommunikáció, híradástechnika), és további, tudás- és technológia-intenzív ágazatok (gyógyszeripar, biotechnológia) megerősödését segítették elő.

Részben a működő-tőke területi preferenciájának következtében az országos trendhez képest eltérő fejlődési pálya mutatkozott a határtérség egyes megyéiben. A GDP volumenének változását tekintve látható, hogy – az eleve magasabb bázisról induló – nagyvárosi térségekben, azaz a Pozsonyi kerületben (Bratislavský kraj) és Budapesten növekedett leggyorsabban a GDP.

A GDP előállításának egyre nagyobb része koncentrálódik a nagyvárosokban, és ebben a külföldi tőke által finanszírozott befektetések, a magasabb hozzáadott értékű, termelékenyebb gazdasági ágazatok játszanak vezető szerepet. A munkaerő, a fogyasztók számosságából, nagyobb diverzitásából, valamint a lakosság átlagos iskolázottságából adódó előnyök mind hozzájárultak a nagyvárosi térségek gyors fejlődéséhez. Budapest mellett Pest megye dinamizmusa is ennek köszönhető, ugyanakkor a megye GDP-jének növekedésében a fővárosból kitelepülő logisztikai, kereskedelmi és feldolgozóipari kapacitások is jelentős szerepet játszottak. Ellentétben Budapest és Pozsony (Bratislava) szinte töretlen dinamizmusával, Pest megyében a világgazdasági válság a gazdasági kibocsátás csökkenésével járt.

A válság a megfigyelt térségek többségében előidézett kisebb-nagyobb recessziót, míg a 2000 és 2012 közötti időszakban alapvetően növekvő tendencia érvényesült. A szlovákiai kerületekben a GDP volumenének növekedése nagyobb ütemű volt. Nógrád megyében viszont a gazdasági kibocsátás mértékének stagnálása volt tapasztalható. A megye gazdaságát a válság is kevésbé rázta meg.

Az egyes megyék, kerületek által megtermelt GDP volumenét szemlélteti az alábbi ábra. A nagyvárosi régiók, Pest megye, illetve a szlovákiai kerületek előnyét a magyar megyékkel szemben az is erősítette, hogy ezek a terület egységek több erőforrást, elsősorban nagyobb népességet foglalnak magukban.

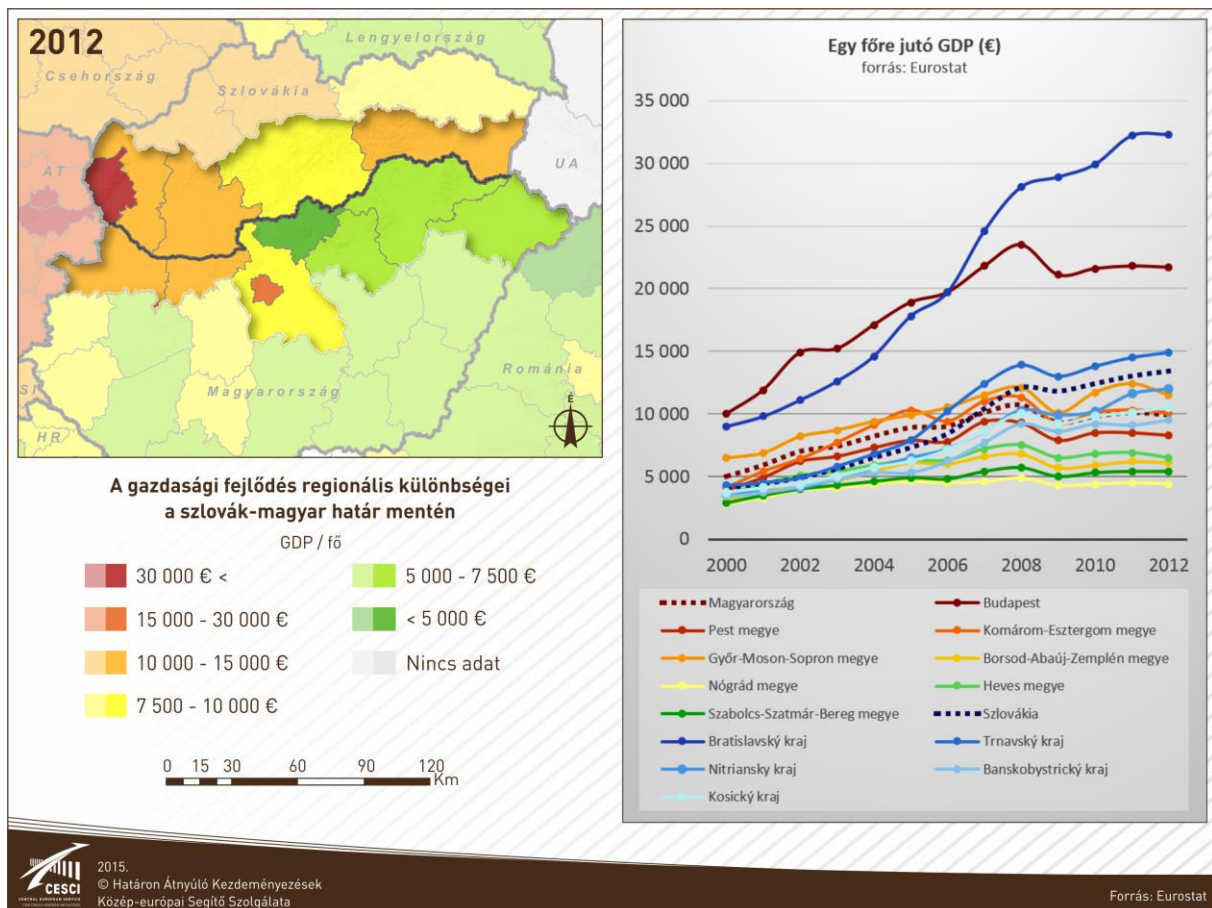


14. ábra: A GDP volumenének változása a magyar-szlovák határtérség megyéiben

A megfigyelt területegységek méretheterogenitásából adódó különbségek kiküszöbölésére a leggyakrabban használt módszer a GDP lakosságszámhoz való viszonyítása. Az egy főre vetített GDP értékek jobban közelítik egy adott térségben a gazdaság teljesítőképességét. Ugyanakkor módszertani problémák a GDP/fő szerinti kategorizálás alapján is felmerülnek. A legfontosabb az arányszám két tényezőjének – a gazdasági kibocsátásnak és a lakosságnak – eltérő területi lokalizációja; a lakosságot nem munkahelye, hanem lakóhelye szerint veszi számba. Így a munkavállalási célú ingázási célpontok relatív helyzete – a GDP/fő értékek szerint – továbberősödik, a kibocsátó térségek pozíciója pedig a valóságosnál gyengébbnek tűnik. Ez a megfigyelt térségek közül különösen Pest megyében jelentkezik; a megyében élő, de Budapestre bejáró munkavállalók Budapest GDP-jét növelik, de Pest megye lakosságát gyarapítják.

Mindazonáltal a gazdasági kibocsátás egy főre vetített értéke sok tekintetben hasonló területi képet rajzol ki, mint a GDP volumene. A nagyvárosi régiókban töretlenül növekedett a GDP/fő értéke az ezredfordulót követően, amit – az imént említett módszertani sajátosság miatt – a

GDP bővülése mellett a szuburbanizációs folyamatok is támogattak. Gyorsan növekedett Győr-Moson-Sopron megyében, valamint a Nagyszombati kerületben (Trnavský kraj) is a mutatószám értéke, annak ellenére, hogy a megye északi, illetve a kerület délnyugati részeit is elérte Pozsony (Bratislava) szuburbanizációja. Előbbi térségben 2011 és 2012 között a GDP/fő értékének csökkenése volt tapasztalható, a korábbi trendet megtörve, aminek eredményeként a Nyitrai kerület (Nitrianský kraj) kis mértékben megelőzte a magyar térséget. A Kassai kerület (Košický kraj), a Besztercebányai kerület (Banskobystrický kraj), illetve Komárom-Esztergom megye az egy főre jutó GDP értékét tekintve nagyon hasonló képet mutat. Ezzel szemben Borsod-Abaúj-Zemplén, Szabolcs-Szatmár-Bereg és Nógrád megye erőteljes lemaradása figyelhető meg; 2000 óta alig változott érdemben e megyék GDP/fő mutatója. Gazdasági stagnálásuk miatt a határtérség más részeitől fokozatosan leszakadtak.



15. ábra: Az egy főre jutó GDP változása a magyar-szlovák határtérség megyéiben

Jelentős különbségek mutatkoznak az egyes megyék gazdasági teljesítményei között. Látható, hogy a két fővárosi agglomeráció prosperált a leggyorsabb ütemben, gazdasági előnyük a két ország további térségeivel szemben tovább erősödött. Magyarország legszegényebb térségei,

azaz Szabolcs-Szatmár-Bereg és Nógrád megye nem tudott kedvezőtlen helyzetéből kitörni, a két megyében gyakorlatilag nem történt gazdasági növekedés 2000 és 2012 között. Különösen Nógrád megye gazdasági adottságai igen kedvezőtlenek; a megyében nincsen igazi nagyvárosi térség, alacsony a munkaerő gazdasági aktivitása és képzettségi szintje, a gazdasági szerkezetváltás lassan halad előre. Ugyanakkor a határon átívelő kapcsolatai révén a megye integrációja a Besztercebányai kerület (Banskobystrický kraj) városaival erősödhet, ami újszerű gazdasági körülményeket teremthet. Ehhez viszont szükséges a két térség közötti fizikai kapcsolatok fejlesztése, az átmeneti pontok gyarapítása.

A határ elválasztó szerepének mérséklése Szabolcs-Szatmár-Bereg megye esetében is előnyös lenne, mivel a jelenlegi magyarországi térszerkezetben a megye helyzete periférikus, ugyanakkor három szomszédos országgal is határos; Romániával, Ukrajnával, és – egy nagyon rövid szakaszon – Szlovákiával.

A magyar-szlovák államhatár mentén fekvő megyék, kerületek gazdasági kibocsátásának szektorok szerinti megoszlásáról nincsenek adatok, így a gazdaságszerkezeti adottságok elemzését a foglalkoztatottak ágazati megoszlása alapján vizsgálhatjuk. A három átfogó szektor közül a szolgáltatásokban dolgozik a legtöbb munkavállaló, ez alól Komárom-Esztergom megye az egyedüli kivétel a térségben, ahol a szekunder szektor (ipar és építőipar) foglalkoztatja a legnagyobb tömeget. A megye erős ipari specializációja hat a határon átnyúló munkaerő-mobilitásra is; a szlovákiai oldalról elsősorban a megyében tevékenykedő ipari vállalatokhoz járnak dolgozni. Különösen jelentős az Esztergom és Komárom irányába történő ingázás, de rejlik potenciál a Tata, Tatabánya felé történő mozgás növekedésében is.

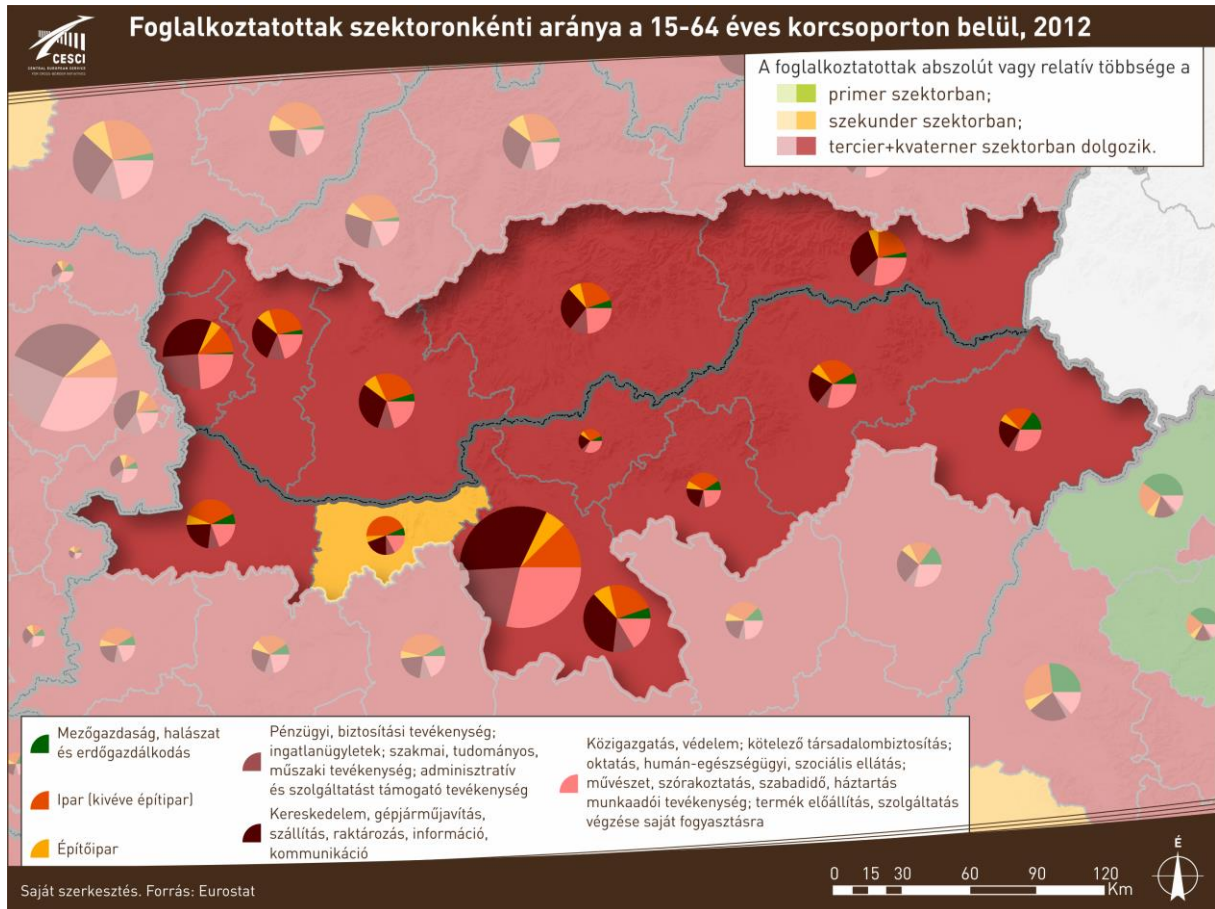
A szlovák oldalon kiemelendő a mezőgazdaság igen alacsony szerepe a foglalkoztatásban. A vidékies kerületek esetében is csupán 3-5% között mozog a mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat nemzetgazdasági ág részesedése a foglalkoztatásban. Ezzel szemben Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a foglalkoztatottak 15%-a ebben az ágazatban tevékenykedik. Megállapítható, hogy Szabolcs-Szatmár-Bereg megye elmaradottsága részben elavult gazdaságszerkezeti jellemzőkre vezethető vissza. Azonban a viszonylag fejlett Győr-Moson-Sopron megyében is a foglalkoztatottak magas aránya, 7%-a munkálkodik a primer szektorban – megelőzve többek között a gyenge gazdasági teljesítménnyel jellemzett Nógrád megyét is.

A szekunder szektor Komárom-Esztergomban a foglalkoztatottaknak majdnem felét (49%), Győr-Moson-Sopron megyében 44%-át foglalkoztatja. Érdekes módon, a szektor részesedése

a foglalkoztatásban a hasonlóan iparosodott szlovákiai kerületekben több százalékponttal alacsonyabb, 35-36% körül mozog. A kevésbé fejlett térségek közül Heves megyében is magasabb volt az ipar foglalkoztatási szerepe (40%), és a kilencvenes években az ipar leépülésével sújtott Borsod-Abaúj-Zemplén megyében is alig alacsonyabb (34%). A mezőgazdaság igen alacsony és az ipar mérsékelten magas foglalkoztatási szerepével párhuzamosan a terciér szektor messze a legjelentősebb foglalkoztató minden szlovákiai térségben; minden kerületben 60%-nál nagyobb arányú a szektor súlya a foglalkoztatásban. A szolgáltatásokon belül a kereskedelem és gépjárműjavítás, logisztika, infó-kommunikáció és szálláshely-szolgáltatás ágazatcsoportja a legnagyobb foglalkoztató (a lenti ábrán sötétlilával jelölve), de az üzleti és tudományos, műszaki tevékenységek és más támogató tevékenységek ágazatcsoportjában is az összes megfigyelt kerületben több mint a foglalkoztatottak tizede érdekelt.

Bár a megfigyelt magyar megyéket is a terciér ágak súlya jellemzi, ám a szektor belső struktúrája más. Mind a négy északkeleti, kevésbé fejlett megyében a közsféra szerepe a legnagyobb a szolgáltatásokon belül, Nógrád megyében az összes foglalkoztatottnak csaknem harmada, Borsod-Abaúj-Zemplén és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében 28-29%-a kötődött a közsférához. A fejlettebb, iparosodottabb északnyugati megyékben a szolgáltatások belső szerkezete hasonló a szlovák kerületekéhez: a kereskedelem és gépjárműjavítás, logisztika, infó-kommunikáció és szálláshely-szolgáltatás ágazatcsoportjának a foglalkoztatási súlya a legnagyobb.

Megfigyelhető, hogy a Pozsonyi kerület (Bratislavský kraj) és Budapest gazdaságszerkezete igen nagy hasonlóságot mutat, noha a magyar főváros esetében a közsféra, valamint a művészet és szabadidő ágazata jelentősebb, míg a szlovák metropolisztérségben az üzleti szolgáltatások súlya nagyobb. Pest megyében a kereskedelmi, logisztikai és kommunikációs szolgáltatások kiemelkedő súlya figyelhető meg; a foglalkoztatottak 36%-a tevékenykedik ezekben az ágazatokban. Ezek a fővárosból való kitelepülésük eredményeként erősödtek meg ebben a megyében.



16. ábra: A foglalkoztatottak ágazati megoszlása a magyar-szlovák határtérségben

Összegezve a határtérség gazdaságszerkezeti tulajdonságait fontos megemlíteni, hogy a szlovák gazdaság ágazati struktúrája fejlettebbnek mutatkozik, és ez az egyes kerületek esetében is érvényes. Magyarország legfejlettebb vidéki megyéiben az ipar a foglalkoztatottak 40-50%-ának ad munkát, Szlovákiában az ipar részesedése egyik kerületben sem éri el a 40%-ot. Emellett Szlovákiában kisebb a mezőgazdaság szerepe is a foglalkoztatásban. Mindezek eredőjeként a terciér szektor messze a legfontosabb foglalkoztató minden kerületben, a szolgáltatásokban tevékenykedik a foglalkoztatottaknak több mint 60%-a. De a terciér szektoron belül is piaci alapon szerveződő kereskedelmi, idegenforgalmi, logisztikai, kommunikációs és további piaci szolgáltatások szerepe emelkedik ki. Ezzel szemben Magyarországon csak Budapest és Pest megye foglalkoztatási szerkezete tekinthető igazán fejlettnak. Bár Nógrád, Heves, Borsod-Abaúj-Zemplén és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében is magas, 50% feletti a terciér szektorban dolgozók aránya, ez főleg a közsféra foglalkoztatási súlyának az eredménye.

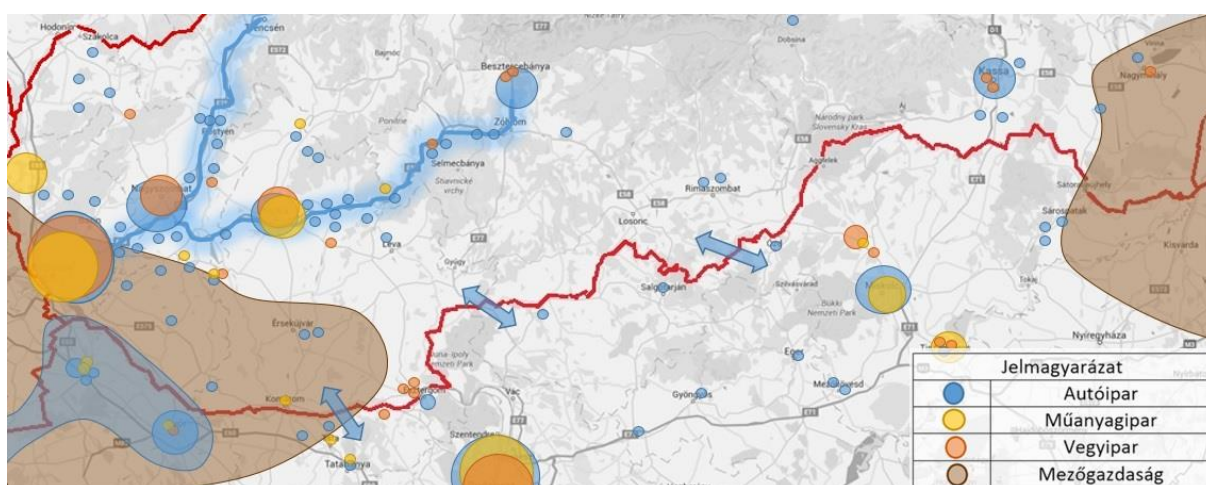
A foglalkoztatási szerkezet magyarázza a gazdasági különbségek egy részét. A szlovák kerületek gazdasági előnye annak (is) köszönhető, hogy az alacsony hozzáadott értéket előállító ágazatokban (pl. mezőgazdaság) kevesen tevékenykednek, és az ipar sem köt le túlzottan nagy munkaerőt. A növekedési potenciált hordozó szolgáltatási ágazatokban is nagyobb arányban dolgoznak, mint a magyar megyékben. A magyarországi térségek közötti különbségek kialakulásában meghatározóbb az ipar szerepe, ugyanis az iparosodottabb megyék jellemzően a gazdaságilag fejlettebbek. Győr-Moson-Sopron megyében és Komárom-Esztergom megyében az ipar foglalkoztatási súlya magas, mindemellett a tercier szektor belső szerkezetében is erősebb a piaci szolgáltatások súlya – a közszférában foglalkoztatottak aránya a szlovák kerületeket is alulmúlja. Ugyanakkor a mezőgazdaság továbbra is relatíve magas, 5-7% körüli munkaerőt köt le az egyébként kiváló mezőgazdasági adottságokkal rendelkező kisalföldi térségekben.

A határon átnyúló infrastruktúrafejlesztések egyik eredményeként a határtérség gazdaságának integrációja várható, ami a megyék közötti eltérések mérséklődését is eredményezheti. Ez különösen a határtérség keleti felén jelenthetne előrelépést, ahol a szlovák oldalon elhelyezkedő Kassai kerület (Košický kraj) magasabb egy főre eső GDP-értékkel, és kedvezőbb gazdaságszerkezettel rendelkezik, mint a szomszédos Borsod-Abaúj-Zemplén megye. Különösen a megye északi részén elterülő, potenciálisan Kassa külső agglomerációs gyűrűjéhez kapcsolódó térségek profitálhatnak a határ átjárhatóságának növeléséből, amelyeket napjainkban jelentős gazdasági és társadalmi elmaradottság jellemez. A Kassai kerület felzárkózását a nagyobb fokú területi gazdaságosság révén támogathatják az új átkelő pontok. Nógrád megye és a Besztercebányai kerület (Banskobystrický kraj) szorosabb integrációja is hozzájárulhat a magyar megye fejlődéséhez, ugyanakkor leszögezendő, hogy a határ közvetlen szomszédságában fekvő szlovákiai járások gazdasági helyzete jóval kedvezőtlenebb a kerület átlagánál. A határ két oldalán fekvő, hasonlóan hátrányos helyzetű térségek fejlesztését közös beavatkozások hatékonyabban mozdíthatják elő, ehhez viszont a fizikai kapcsolattartás elengedhetetlen. A határ menti térségek gazdasági integrációja a két oldal között meglévő strukturális hasonlóságokon és komplementer adottságokon fog nyugodni, amelyek a következő fejezetben kerülnek részletezésre.

1.2.3 Hasonló és komplementer gazdaság szerkezeti adottságok

A megelőző fejezetekben alkalmazott leíró és elemző szemlélet helyett, mellett összehasonlító szemléletben fogjuk a továbbiakban jellemezni a magyar-szlovák határ mentén fekvő határtérséget. Különös figyelemmel fogjuk vizsgálni azokat a gazdasági hasonlóságokat és komplementer adottságokat, amelyek esetében a határon átnyúló együttműködés valódi szervezeti innováció lehet. A határtérség két oldalának azokat a gazdasági, társadalmi struktúráiban fellelhető hasonlóságokat igyekszünk feltárni, amelyek összekapcsolása olyan pozitív externális hatásokat idézhet elő, amelyek a határtérség versenyképességét, termelékenységét javíthatják. A komplementer adottságok alatt egymást kiegészítő jellemzőket értünk, amelyek meglévő aktivitások hatékonyabb elvégzését, vagy új gazdasági tevékenységek megszervezését teszik lehetővé.

A lenti ábra szemlélteti, hogy bizonyos gazdasági ágazatok milyen területi képpel rendelkeznek az ágazatban tevékenykedő vállalkozások lokalizációja alapján.



17. ábra: Ipari és mezőgazdasági szempontból jelentős területek

A továbbiakban ágazatonként részletezzük a gazdaság szerkezeti és területi összefüggéseit, amelyek a határon átnyúló közlekedési igényekre, azok változására is hatással lehetnek.

Autóipar

Magyarországon az érintett térségben található autóipari cégeket az egykori Pannon Autóipari Klaszter (PANAC) és az Észak-magyarországi Autóipari Klaszter (NOHAC) kapcsolja össze. A legjelentősebb központok Budapest mellett a nyugati területeken a Győr – Szentgotthárd tengely mentén helyezkednek el, keleten Miskolc a legfontosabb centrum.

Szlovákiában az autóiipari cégek jellemzően az ország nyugati felében találhatók. Kiemelkedik a Pozsonyt (Bratislava) és Zsolnát (Žilina) összekötő D1 autópálya, valamint a Nagyszombatot (Trnava) és Besztercebányát (Banská Bystrica) összekötő R1 autótút környezete.

Fontos kiemelni, hogy a Land Rover-Jaguar is bejelentette gyárépítési szándékát Nyitrán (Nitra), így várhatóan tovább fog emelkedni a járműiparban érdekelt vállalatok száma Nyugat-Szlovákiában.

Vegyipar

Magyarországon az érintett térségben a vegyipar a főváros mellett Kazincbarcika és Tiszaújváros térségében jelentős.

Szlovákiában a vegyipari cégek jelentős része az ország nyugati és középső részében található. A legjelentősebb központok a vizsgált területen Pozsony (Bratislava), Nagyszombat (Trnava) és Nyitra (Nitra).

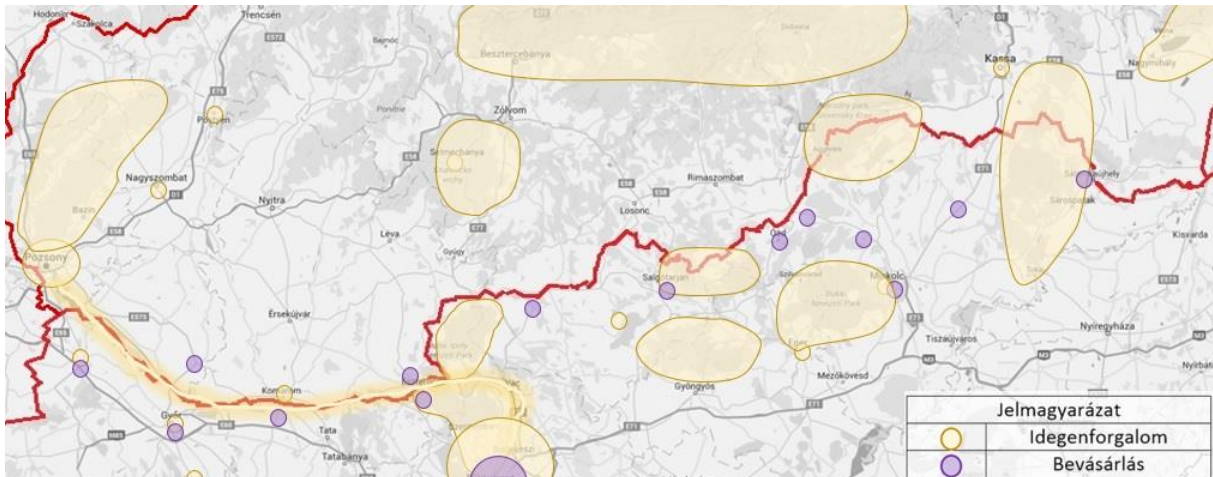
Műanyagipar

Magyarországon a vegyipar Budapest mellett az ország északkeleti részében számottevő. A legjelentősebb központok Tiszaújváros és Kazincbarcika.

Szlovákiában a műanyagipar is az ország nyugati felében koncentrálódik. A legjelentősebb központok Pozsony (Bratislava) mellett Malacka (Malacky) és Nyitra (Nitra).

Mezőgazdaság

A határ menti térségben mezőgazdasági szempontból jelentős terület a Kisalföld a nyugati határszakaszon, illetve keleten a Bodrogek (Medzibodrožie) és a Kelet-szlovákiai síkság. A mezőgazdasági övezetek elhelyezkedése jelentős átfedést mutat a tájszerkezeti adottságokkal; a síkvidéki, termékeny talajtípusokkal jellemezhető térségekben vált meghatározó ágazattá.



18. ábra: Idegenforgalom és bevásárlás

Idegenforgalom

Turisztikai szempontból Magyarországon és Szlovákiában is a fővárosok mellett a történelmi szempontból jelentős települések, a fürdővárosok, és a kedvező természeti adottságokkal rendelkező területek jelentenek vonzó célpontot.

Bevásárlás

A bevásárló-turizmus jellemzően Szlovákia felől Magyarország felé irányul, nagyságát az árfolyamváltozások jelentősen befolyásolhatják. A határ menti városok közül Győr, Komárom, Esztergom, Balassagyarmat, Salgótarján, Ózd, Sátoraljaújhely és Sárosok vonz sok vásárlót szlovák oldalról, de a budapesti agglomerációban is találhatóak jelentős célpontok.

A fenti vizsgálatok alapján elmondható, hogy a legerősebb gazdaságszerkezeti hasonlóság a határtérség nyugati felén mutatkozik. Bár az előbbi fejezetben foglaltak tanúsága szerint Szlovákia gazdasága erősebben szolgáltatás-orientált, az ipar – azon belül is a járműipar – a Pozsonyi, a Nagyszombati és a Nyitrai kerületben (Bratislavský kraj, Trnavský kraj, Nitrianský kraj) továbbra is a meghatározó ágazatok egyike. A szlovák térségek mellett Győr-Moson-Sopron és Komárom-Esztergom megyében is jelentős ágazat a járműipar. Bár az autógyárak dinamizálták a térség gazdaságát, gazdasági kapcsolataik főleg további, a térségbe települt multinacionális cégekkel alakultak ki, hazai cégek csak a második és harmadik körös beszállítók között jelentek meg. A hazai cégek fejlődését elősegíthetik a térségbe érkezett külföldi nagyvállalatok, azonban a technológiai színvonalban mutatkozó eltérés gátolja a vállalkozói szféra integrációját. Valójában a hazai és a multinacionális vállalatok két elkülönülő gazdaságként szerveződnek, amelyek viszonylag gyenge szálakkal kapcsolódnak egymáshoz. A

hazai cégek versenyképességüket a közöttük levő kommunikáció, tudástranszfer segítségével, közös fejlesztések kivitelezésével is tudnák növelni. A cégek hálózatosodása a hasonló gazdasági adottságok miatt határon átnyúló jellegű lehetne, ez pedig a hálózatban felhalmozott tudás és tapasztalat maximalizálásában előnyt jelenthet.

Kiemelkedő gazdasági komplementaritás figyelhető meg Esztergom és Párkány (Štúrovo) között; a magyar város a Suzuki gyár betelepődése óta az ország egyik járműipari központja, azonban a város közlekedési, logisztikai helyzete fejlesztésre szorul. Ezzel szemben Párkány (Štúrovo) logisztikai kapacitása országos viszonylatban is kimagasló, miközben a párkányi papíripar leépülésével csökkent a párkányi teherpályaudvar kihasználtsága. A két oldal szállítási, logisztikai integrációját a Mária Valéria hídon érvényben levő súlykorlátozás akadályozza, ugyanakkor a közeljövőben átadásra kerül egy teherkomp a két város között, ami előmozdíthatja a gazdasági integrációt. Párkány (Štúrovo) térsége emellett a budapesti agglomeráció északi részével is szorosabbra fűzheti kapcsolatait, amihez a vasúti infrastruktúra adott.

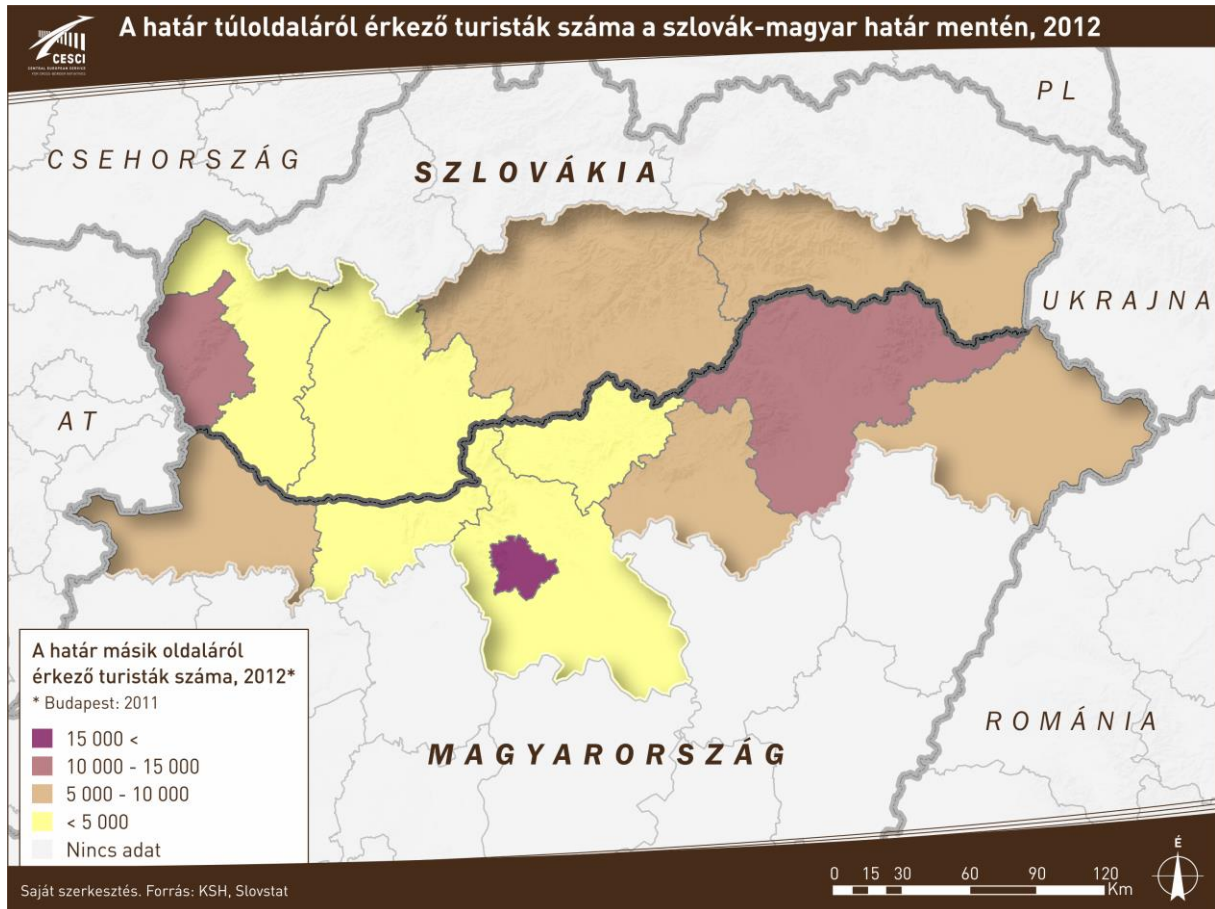
Azonban a tágabb régióban a közúti infrastruktúra fejlesztésre szorul; jelenleg csupán Letkés és Ipolyszalka (Salka) között lehet átkelni az Ipolyon. Egy, a jelenleginél délebbre fekvő átkelő segítségével a Vác és Párkány (Štúrovo) közötti útszakasz hosszát akár 50km alá lehetne csökkenteni a jelenlegi 56km-ről. Budapest agglomerációja az elmúlt évtizedekben egyre inkább kiteljesedett, napjainkban a Dunakanyart, a Börzsönyt és a Nógrádi-medencét is eléri a nagyváros szuburbanizációja. A közúti infrastruktúra fejlesztésével reális elképzeléssé válhat a határ mentén fekvő települések gazdasági és foglalkoztatási integrációja a budapesti metropoliszövezetbe. Tekintettel arra, hogy egész Magyarországon ebben a térségben a legdiverzebb a munkaerőpiac, illetve a munkabérek is itt a legmagasabbak, a munkavállalási célú ingázás további növekedése várható Budapest, illetve – kisebb mértékben – a környező, nagyobb foglalkoztatási potenciállal rendelkező városok irányába (pl. Vác, Dunakeszi, Rétság).

A határtérség középső és keleti részei saját országukon belül periférikus elhelyezkedésűek – ez alól csupán a Kassai-medence képez kivételt Szlovákiában. Kedvező, hogy Magyarország centrumtérsége közel helyezkedik le a határhoz, és a határon átnyúló együttműködések révén az államhatár szlovákiai oldalán fekvő, elmaradottabb térségek is bekapcsolódhatnak a térség dinamikájába. Ugyanakkor a fenti vizsgálat egyértelműen rámutat arra, hogy az említett térségek kimaradnak a centrumtérségek gazdasági hálózataiból. Ennek következménye e

térségek gazdasági elmaradottsága. A helyzet orvoslása érdekében a gazdasági hálózatok érintett térségekre való kiterjesztése, valamint a belső erőforrásokon alapuló helyi hálózatok kibontakozásának támogatása volna előremutató. Előbbi célhoz a térségek külső elérhetőségét átértékelő gyorsforgalmi útfejlesztések, utóbbi célhoz a határ menti perifériák gazdasági integrációját támogató, helyi és térségi léptékű átmenetek járulhatnak hozzá.

A határ középső és keleti szakasza mentén, közvetlenül a határ mentén fekvő térségek közös tulajdonsága, hogy felzárkóztatásukban a lakosság gazdasági aktivitásának növelésére, és a helyi gazdaságok szerkezetváltására van szükség. A térségi fejlesztési programok szinte mindegyike megemlíti a turizmust, mint a határ mentén fekvő, gyengén urbanizált térség felemelkedésének egyik eszközét. A határtérség egyelőre kevésbé van a turisták figyelmének középpontjában. Különösen kevésbé ismertek a határtérség értékei a határ túloldalán élők előtt. A lenti ábra szemlélteti, hogy az egyes megyékbe, kerületekbe mennyi turista érkezett a magyar-szlovák államhatár túloldaláról. Mint látható, a szlovákiai turisták számára a legfontosabb magyarországi célpont Budapest, míg a magyarországiak főleg a Pozsonyi kerületet (Bratislavský kraj) keresik fel. A többi térség közül Borsod-Abaúj-Zemplén megye vonzza a legtöbb turistát. A felkeresett desztinációk az érintett térségeken belül is sok esetben a határ szűkebb értelemben vett környékétől távol esnek; Észak-Magyarországon a leglátogatottabb attrakciók a fürdők, mindenekelőtt a Miskolctapolcai Barlangfürdő, amely a határtól 50 kilométernél is távolabb található. A Besztercebányai kerületben (Banskobystrický kraj) főleg Besztercebányát (Banská Bystrica), Zólyomot (Zvolen) és a kerület hegyvidékeit (pl. Alacsony-Tátra) keresik fel magyarországi turisták.

Meglepő a Komárom-Esztergom megyébe érkező szlovák turisták alacsony száma, hiszen a megye több turisztikailag érdekes helyszíne is a határ közelében található (pl. Esztergom, Neszmélyi borvidék). Neszmély esetében nehezíti a turisztikai potenciál kiaknázást, hogy a községtől távol helyezkednek el a legközelebbi határátkelők.



19. ábra: A határ túloldaláról érkező turisták száma a magyar-szlovák határtérség megyéiben

A határ menti térségeket eltérő turisztikai adottságok jellemzik; beazonosíthatóak jelentős és kevésbé jelentős turisztikai desztinációk, illetve a határtérség néhány természeti és kulturális örökségének turisztikai hasznosítása még nem kezdődött el. Ugyanakkor a fenti ábrán látható, hogy alacsony a határon túlról érkező vendégek száma. Így a turizmus fellendítésének egyik legnagyobb potenciálja a határon túl élők érdeklődésének felkeltésében rejlik. Ez célként fogalmazható meg mind a híres, mind a kevésbé ismert turisztikai célpontok esetében.

A lenti ábra foglalja össze a jelentősebb látványosságok számát a határtérség településein. Olyan természeti és kulturális adottságok számosságát jelöli, amelyek turisták érdeklődését vonhatják magukra. Az ábra tanúsága szerint a határtérség gazdaságilag kevésbé dinamikus középső, illetve keleti részén sűrűbb a turisztikai attrakciók hálózata. Az egyik legfontosabb attrakciótípus mindkét országban a fürdők. Azonban a fürdők vonzereje jelentősen függ a kiépült szolgáltatások minőségétől, amiről a lenti ábra nem szolgáltat információt.



20. ábra: Turisztikai attrakciók a magyar-szlovák határtérségben

Természeti értékekben a határtérség keleti részén elterülő Gömör-Tornai-karszt (Gemersko-Turniansky kras) gazdag; cseppkőbarlangok, egyéb karsztformák, kedvelt kirándulóhelyek teszik vonzóvá a turisták szemében, ami mellé társul Rozsnyó (Rožňava), Betlér (Betliar), Krasznahorkaváralja (Krásnohorské Podhradie) és a gótikus út építészeti emlékei, amelyek a térség történelmi, kulturális örökségének képezik részét.

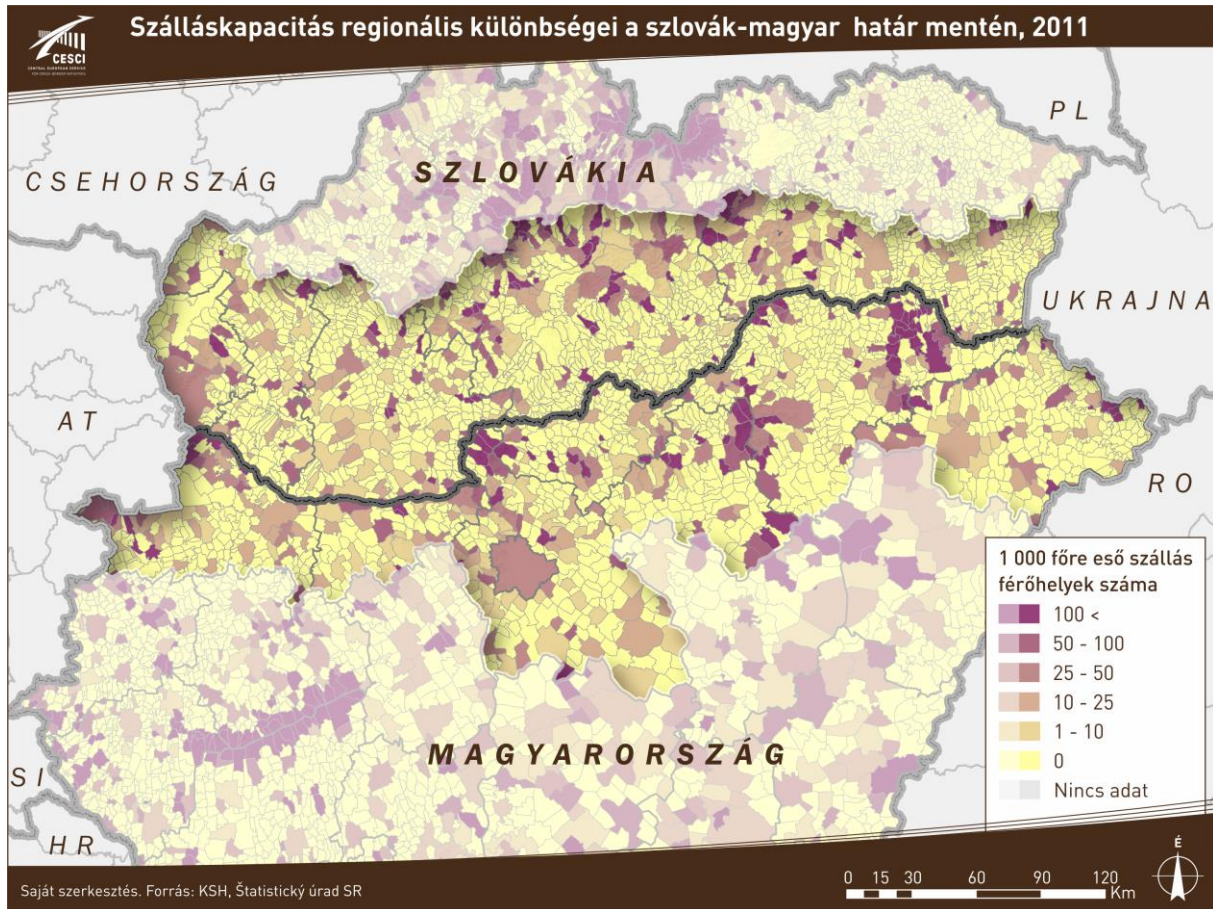
A turisztikai attrakciókon belül legnagyobb számban megjelenő várak, vármok és kastélyok főleg a középhegységi tájakon jellemzőek. Magyarország középhegységeinek elhelyezkedését egészen jól kirajzolják a határtérségben fellelhető kastélyok és várak. De emellett sok kastély fekszik az Ipoly-völgyben is. Állapotuk, látogathatóságuk és ehhez kapcsolódóan turisztikai hasznosíthatóságuk változó.

Speciális határon átnyúló turisztikai lehetőség kínálkozik a határ mentén fekvő borvidékek turizmusát tekintve. Mindenekelőtt a határ által kettészelt Tokaj-Hegyalja borvidék esetében rejlik nagy potenciál, mivel ez a borvidék igen híres minőségi borairól. Ugyanakkor a Duna két partján elterülő Neszmélyi és Dél-Szlovákiai borvidék borturizmusa is fejleszthető. A két

borvidék egységes borturisztikai térségként kezelése napjainkban nem lehetséges, mivel a két térség között körülményes a mozgás, mivel nincs közvetlen közúti kapcsolat.

A szabadidős tevékenységek által generált turizmus a nagyvárosok környékén számottevő. Erről tanúskodik, hogy Pozsony (Bratislava) környékén számos helyen lehet a lovaglást, golfot, horgászatot űzni. Horgásztavak a határtérségben több helyen találhatóak, a magyar oldalon valamelyest nagyobb számban. Vadászterületek – ellentétben az elsőként említett szabadidős lehetőségekkel – a nagyvárosoktól távol fekszenek. A Gömör-Tornai-karszt (Gemersko-Turniansky kras) és az Eperjes-Tokaji- hegyvidék (Slanské-Zemplínské vrchy) vidékein mindkét országban számos helyen van mód vadászatra.

A turisztikai látványosságok mellett hasonlóan fontos a helyben elérhető szolgáltatások kiépültsége, színvonala, hiszen ezek teszik lehetővé, hogy a térségbe érkező turisták pénzt költsenek, és így a turizmus valóban hozzájáruljon a térségi gazdaság fejlődéséhez és a foglalkoztatáshoz. Sajnos jelenleg a határ mentén elterülő térségek többségében ezek a szolgáltatások nem épültek ki teljes körűen. A turizmus szempontjából az egyik legfontosabb szolgáltatás, a szálláshely-szolgáltatás több térségben gyengén kiépült. Összehasonlítva Magyarország és Szlovákia belső térségeivel a határ menti településeken a szálláshelyek száma közepesen alacsony, számos településen nincs is szálláshely-szolgáltatás. Főleg a szlovák oldal kiépültségi szintje gyenge, aminek hátterében az áll, hogy Szlovákián belül főleg a magashegységi térségeket tekintik elsőszámú turisztikai célpontnak. A határtérség magyar oldalán néhány középhegységi térségben egészen kedvező szálláshely-ellátottság mutatkozik. Különösen a Börzsönyben, a Bükkben, az Aggteleki-karszton és a Zempléni-hegységben magas a szálláshelyek száma. A Börzsöny és a Zempléni-hegység (Tokaj-Eperjes- hegyvidék) esetében a szlovák oldalon jóval alacsonyabb a szálláshelyek száma, és a Gömör-Tornai-karszt (Gemersko-Turniansky kras) szlovákiai oldalán (Szlovák-karszt, vagy Slovenský kras) is alacsonyabb, mint Aggtelek környékén.



21. ábra: Az ezer főre eső szálláshelyek száma a magyar-szlovák határtérség településein

A szálláshelyek megoszlása alapján beazonosítható néhány határon átnyúló együttműködési lehetőség. Az előbb említett magyarországi térségekkel szomszédos szlovákiai térségek is rendelkeznek turisztikai potenciállal; a Börzsönnyel szomszédos Ipoly-völgy az ökoturizmus és a kerékpáros turizmus, a Zempléni-hegységgel szomszédos térség a természetjáró turizmus és a borturizmus, az Aggteleki-karszttal szomszédos szlovákiai karszterületek pedig a természetjáró turizmus, a falusi turizmus, illetve Rozsnyó (Rožňava) és Betlér (Betliar), közelségéből fakadóan a kulturális turizmus kibontakozásához rendelkeznek adottságokkal. A turisták határon átívelő mobilitása mérsékli a szálláshelyek hiányából adódó hátrányokat, egyúttal növelheti a határtérségben eltöltött vendégéjszakák számát. Ez különösen a zempléni térségben tűnik relevánsnak, mivel a Tokaj-Hegyaljai borvidék Szlovákiához tartozó részén alig található szálláshelyek – ellentétben a szomszédos magyarországi települések viszonylag széles kínálatával.

A Gömör-Tornai-karszt (Gemersko-Turniansky kras) Magyarországhoz tartozó (Aggteleki-karszt) és Szlovákiához tartozó (Szlovák-karszt, Slovenský kras) része egyaránt kedvelt

célpontja a természetjáró turizmusnak az egyedülálló természeti adottságoknak köszönhetően, ugyanakkor a szlovákiai oldalon a szálláshelykínálat csekélyebb. Mindezek miatt támogatandó a határ menti turisztikai régiók integrációja, és a szolgáltatások – köztük a szálláshely-szolgáltatás – összehangolása.

Mindehhez a határ átjárhatóságának növelése szükséges, mivel a jelenlegi határon átnyúló közutak hálózata ritka és számos esetben nem ösztönzi az érintett térségek közötti mobilitást. Ilyen helyzetben van a zempléni térség, ahol az új átmenetek a határon átnyúló turisztikai régió belső kapcsolatait fejlesztenék, és a szlovák oldal szálláshely-hiányából adódó hátrányt a magyar oldal szálláshely-bőségével lehetne ellensúlyozni. Ezen túlmenően a Tokaji borvidék Szlovákiához tartozó részének több települése (Csörgő (Čerhov), Kistoronya (Malá Trňa)) is rövidebb úton lenne elérhető a közeli nagyvárosokból (pl. Kassáról), ha Csörgő (Čerhov) és Alsóregmec között közúti kapcsolat létesülne.

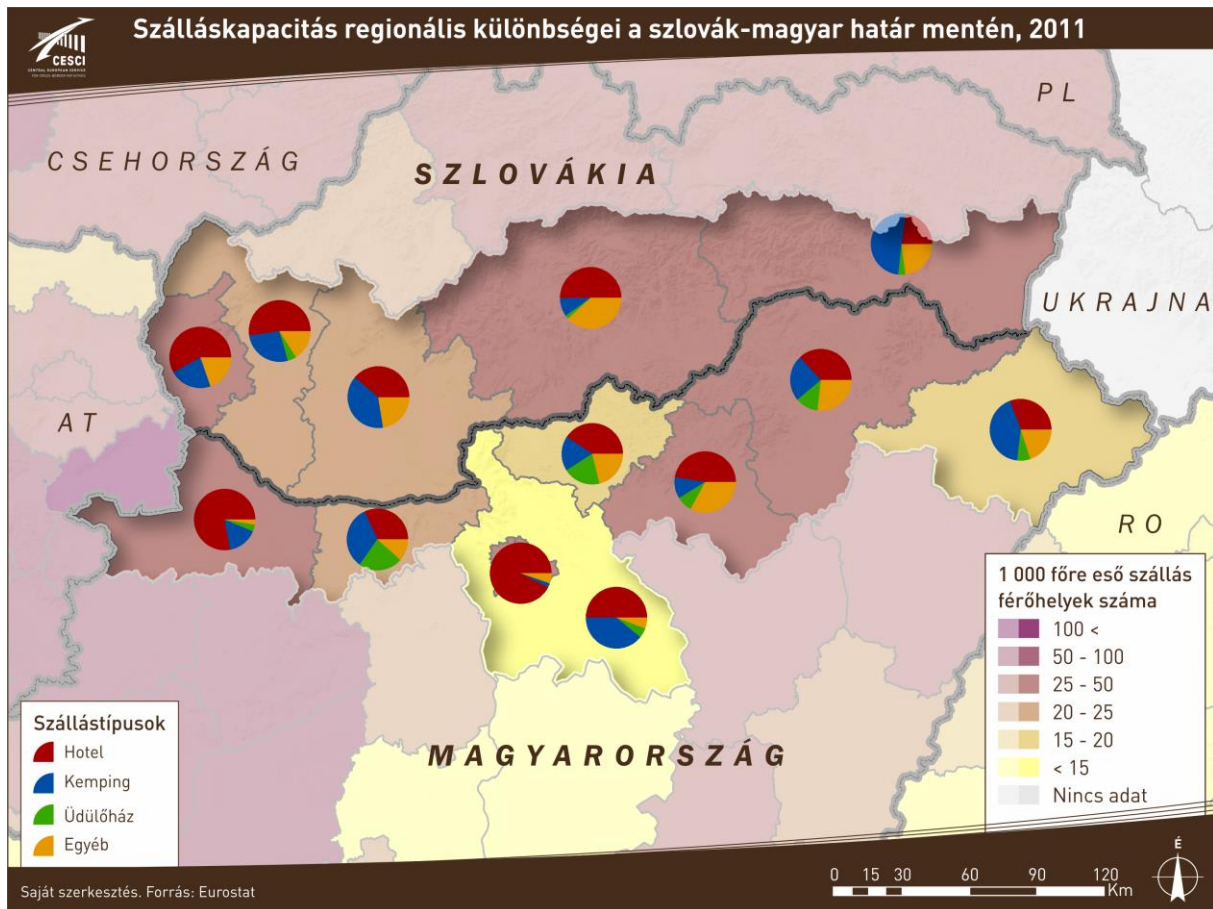
Az Ipoly völgyében a kiváló minőségben megőrződött természeti környezet jelenthet vonzerőt, de emellett a határ két oldalán található további turisztikai desztinációk összekötetése is a térség lehetőségeit növelő beavatkozás volna.

A szálláshelykínálat területi képe alapján a szlovákiai szomszédos térségeknél valamelyest bővebb kínálat jellemző a Komáromi és Tatai járásokban, így a szlovákiai magyarok kulturális központjaként funkcionáló Révkomáromba (Komárno) érkező vendégek kihasználhatják a magyar oldalon található szálláshelyeket is. Ehhez a közúti átmenet adott, ráadásul az új komáromi híd megépülésével a jelenlegi híd mentesülni fog az átmenő teherforgalom nagy részétől.

A Szigetközben és a magyar-osztrák-szlovák hármashatár közelében fekvő településeken tapasztalható jelentős szálláshelykínálat a szomszédos urbanizált térségekből (Pozsony (Bratislava), Győr, Bécs) pihenési, rekreációs céllal érkező turisták számára lehet vonzó, és ez részben a határon átívelő turizmust is intenzifikálhatja. A térség turisztikai funkcióit olyan elemekkel lenne érdemes bővíteni, amelyek illeszkednek a térségbe látogató turisták igényeihez, de a természeti környezet értékeinek megőrzését, ápolását sem veszélyeztetik (pl. kerékpáros turizmus, ökoturizmus és vízi turizmus fejlesztése).

A szálláshelyek minőségéről megyei szinten állnak rendelkezésre adatok. A legtöbb térségben a szálláshelyek többségét hotelek nyújtják, és ez különösen igaz a sok látogatót vonzó

Budapestre és Pozsonyi kerületre (Bratislavský kraj), valamint Győr-Moson-Sopron megyére. Ugyanakkor néhány térségben a kempingszállások jelentősége magaslik ki; a Kassai kerületben (Košický kraj) és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a szálláshelyek többsége kemping, de magas arány figyelhető meg Komárom-Esztergom és Pest megye, valamint a Nyitrai kerület (Nitrianský kraj) esetében is. Komárom-Esztergom és Nógrád megyében az üdülőházak által nyújtott szálláshelyek aránya is relatíve magas.



22. ábra: Szállástípusok megoszlása a magyar-szlovák határtérség megyéiben

A határtérség egyik, gazdasági kohéziót erősítő lépése lehet a két oldal turisztikai kínálatának összehangolása, integrációja. Az attrakciók lokalizációja, valamint a szálláshely-kapacitások területi különbségei alapján kijelölhető néhány határon átnyúló térség, amelyeket turisztikai funkcionális térségekként kezelhetünk.

A határtérség legnyugatabbi szeglete a tágabb térség több nagyvárosához van közel, de mindenekelőtt Pozsony (Bratislava) és Győr szuburbanizációs övezete. A Szigetköz és a Csallóköz (Žitný ostrov) esetében a városból érkező, kikapcsolódni vágyó rekreációs funkciókra épülő turizmust volna érdemes támogatni. A térség természeti adottságait, tájképét

jelentősen meghatározza a Duna által közreölelt fekvés, ami a vízi turizmusban rejlő lehetőségeket sejtet. Ezen túlmenően az ártér természeti értékeinek bemutatására, illetve a folyóhoz kötődő kerékpáros infrastruktúrára ebben a turisztikai régióban is lehet építeni.

Az esztergomi Duna-völgy iránt mérsékelt érdeklődés mutatkozik a határ mindkét oldalán; csupán a fürdővel rendelkező, illetve a kulturális szempontból jelentős településekre (Komárom, Párkány (Štúrovo), Esztergom) érkezik nagyobb számú turista, elsősorban belföldről. A térség többi településein általánosan jellemző, hogy a turisztikai infrastruktúra gyengén kiépült, elsősorban helyi igényeket szolgál ki. A szálláshelyek alacsony száma miatt a térségbe érkező turisták helyben tartása is nehézséget okoz, különösen a szlovák oldali községekben. A térségbe érkező vendégek számának növelését részben a borturizmusra lehetne alapozni, mivel mind a magyar oldalon (Neszmélyi borvidék), mind a szlovákiai oldalon (Dél-szlovákiai borvidék) hagyománya van a borászatnak. A turisztikai integrációt a határátmenetek hiánya gátolja.

Az Ipoly-völgy jelenleg nem jelenik meg önálló turisztikai régióként egyik országban sem, noha a folyó megőrződött természeti értékei, illetve a térség néprajzi, kulturális öröksége olyan potenciálok, amelyek egy határon átnyúló turisztikai brandhez nyújtanak alapot. A turisták szemében növelik a térség vonzerejét az Ipoly-völgy szomszédságában található fürdők (pl. Kemence, Gyűgy (Dudince), Alsósztrégova (Dolná Strehová)), illetve kastélyok, kúriák, amelyek némelyike napjainkban igen leromlott állapotban van. Bár nem várható a tömezturizmus elterjedése az Ipoly-völgyben, a kulturális és természeti örökség iránt érdeklődők mellett az aktív turizmus gyakorlói számára is vonzóvá válhat. E tekintetben fontos kiemelni, hogy az Ipoly több szakaszán tervezik kerékpárutak építését; az Ister-Granum ETT „Kerékpáros paradicsom” megnevezésű projektje keretében Helemba (Chľaba) és Szete (Kubáňovo), valamint Szob és Kemence között fog kerékpárút épülni. A kerékpárút-fejlesztéseket integrálni is lehetne, hozzájárulva a határon átnyúló turisztikai régió egységesüléséhez. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése a tervezett új közúti kapcsolatok kialakításához kapcsolódhat, amennyiben az új Ipoly-hidak úgynevezett kerékpáros-barát utak lesznek. A térség mindkét oldala igen elmaradott, de határon átnyúló turizmusfejlesztési beavatkozásokkal a turisztikai adottságokat magasabb szinten lehetne kihasználni, hozzájárulva a térség gazdasági fejlődéséhez.

A határtérség további határon átnyúló turisztikai térségeként a Gömör-Tornai-karszt (Gemersko-Turniansky kras) jelölhető meg, amelyhez potenciálisan a környező települések is kapcsolódhatnak, diverzifikálva a térség által nyújtott turisztikai szolgáltatásokat. Aggtelek térségébe sok ezer turista érkezik évente, köszönhetően a cseppkőbarlang vonzerejének. Azonban a turizmusból csupán a karsztterület szűk térsége profitál, mivel a turisták többsége nem látogat el a környező települések valamelyikébe. A Gömöri-medence (Gemerská kotlina) keleti, határ által kettévágott térségében a gazdasági növekedés és a foglalkoztatás egyik eszköze lehetne a falusi turizmus felfuttatása. Bár több településen megtalálhatók azok a kisebb-nagyobb attrakciók, amelyek felkelthetik a turisták érdeklődését, változó a térség településeinek felkészültsége turisták fogadásához. Gömörszőlős a térség egyik olyan települése, ahol elkezdett kiépülni a turisztikai infrastruktúra; néprajzi gyűjteményt, egy tanösvényt alakítottak ki, működik a faluban egy gyapjúmanufaktúra, több házat felújítottak. A faluban működő biogazdaság és a Gömörszőlősi Fenntartható Információs Központ a község ökofalu jellegét erősítik. A falu turisztikai potenciáljának kiaknázását a nehéz megközelíthetőség hátráltatja. Jelenleg csak a karsztvidék áll a turisták figyelmének középpontjában, ám más turisztikai ágazatok (falusi turizmus, kerékpáros turizmus) számára is jó adottságokkal rendelkezik a térség. A kerékpáros turizmus fejlesztésével egy új átkelő haszna nem csak az elérhetőség javulásában, turisták mobilitásának növekedésében mutatkozna, az maga is a turisztikai infrastruktúra része lehet.

A határ keleti szakasza kettészeli a Tokaj-Eperjes-hegyvidéket, amelynek magyarországi részét Zempléni-hegységnek, a szlovákiai részét Szalánci-hegységnek (Slánské vrchy) nevezik. A hegyvonulat délies kitétségű lejtőin terül el a világhírű Tokaj-Hegyalja borvidék, amit az államhatár két egyenlőtlen részre vág; a borvidék nagyobb része Magyarországhoz, kisebb része Szlovákiához tartozik. A hasonló tulajdonságok ellenére a turizmus a magyarországi oldalon jóval kiépültebb; a magyar oldalon nagyobb szálláshelybőség áll rendelkezésre, több településen várják a tokaji borkultúra iránt érdeklődőket, emellett Sárospatakon fürdő is működik. A szlovákiai oldal borturizmusát lendítheti fel, ha a határ átjárhatósága javul; így a magyar oldalon kínált szállásokat a szlovák oldalra látogatók is könnyebben ki tudnák használni. Különösen a Tokaj-Hegyaljához tartozó szlovákiai falvakról (pl. Csörgő (Čerhov), Kistoronya (Malá Trňa)) kellene könnyebben megközelíthetővé tenni a zempléni térség bőséges szálláskínálattal rendelkező településeit.

Az imént leírt határon átívelő turisztikai régiók kibontakozását a határ nem megfelelő átjárhatósága több helyen akadályozza napjainkban. A Pozsonyi agglomerációban a szlovák főváros megközelíthetősége kedvező, de hiányoznak a haránt irányú útvonalak, és ez különösen igaz az államhatárra. A Szigetközről, Mosonmagyaróvár térségéről csak Pozsony (Bratislava) vagy Vámoszabadi felé kerülve lehet eljutni a Csallóközre (Žitný ostrov). A határt kijelölő Duna tehát itt markánsan elválasztja a szomszédos térségeket, amit a jövőben célszerű lenne oldani. Mosonmagyaróvár és Somorja (Šamorín) a Pozsonyi agglomeráció két jelentős alközpontja, a térségi integrációval a két város közötti interakciók is gyarapodhatnak. Megjegyzendő, hogy az imént említett két város összekötését két meder, az Öreg-Duna medrének és a Bősi-csatorna medrének keresztezésével lehet megvalósítani. Ez, valamint az Öreg-Duna medrének fokozott védelme korlátozza a közlekedésfejlesztési lehetőségeket a határ ezen szakaszán. Olyan beruházásokra kell fókuszálni, amelyek nem veszélyeztetik a természeti környezet állapotát, és elősegítik annak megőrzését.

A Duna-völgyben a Duna két oldala közötti átjárás napjainkban nehezen, több tíz kilométeres kerülővel oldható csak meg több település esetében. A kohézió előmozdításában egy, a térség egységes turisztikai arculatát támogató új átkelési pont előrelépést jelentene.

Az Ipoly-völgy alsó szakaszának megközelíthetőségét is célszerű volna átkelők sűrítésével fejleszteni. A térség turisztikai arculatához illeszkedve elsősorban kerékpárosbarát-utak kiépítését javasoljuk.

A Gömör-Tornai-karszt (Gemersko-Turniansky kras) területén fut a határ egyik leghosszabb átkelőt nélkülöző szakasza; Aggtelek és Tornanádaska mintegy 42km-en nem található átmeneti pont. A karsztvidék domborzati viszonyai és természetvédelmi státusa nem támogatja az érintett szakaszon újabb átkelő létesítését. Ugyanakkor egy, az Aggtelek–Kecső-Domica (Kečovo) átkelőtől délre kialakítható új határmetszés növelhetné a vidék elérhetőségét, egyszersmind előmozdítaná a gömöri térségbe érkező turisták érkezéséből fakadó előnyök szétterítését. Ennek szükségességét az érintett határ menti térségek gazdasági elmaradottsága nagymértékben indokolttá teszi.

A határtérség keleti részén az Eperjes–Tokaji-hegyvidék (Slánské-Zemplínské vrchy) és a Tokaj-Hegyalja tájegység képezi alapját egy határon átnyúló turisztikai régió kibontakozásának. A turizmus a magyar oldalon jóval kiépültebb, ez többek között a szálláshelyek számából is látszik. A hegyvidék szlovákiai részeinek, valamint Hegyalja Szlovákiához tartozó községeinek

turisztikai lehetőségeit jelentősen átértékelné, ha a magyar oldalon található szálláshelyeket könnyebben lehetne igénybe venni. Ezt néhány új átmenet építésével lehetne elérni. Egy Alsóregmec és Csörgő (Čerhov) között kialakításra kerülő átkelő esetén Hegyalja szlovákiai része rövidebb úton volna elérhető Kassáról, ami szintén támogatná a térségi turizmus fejlődését.

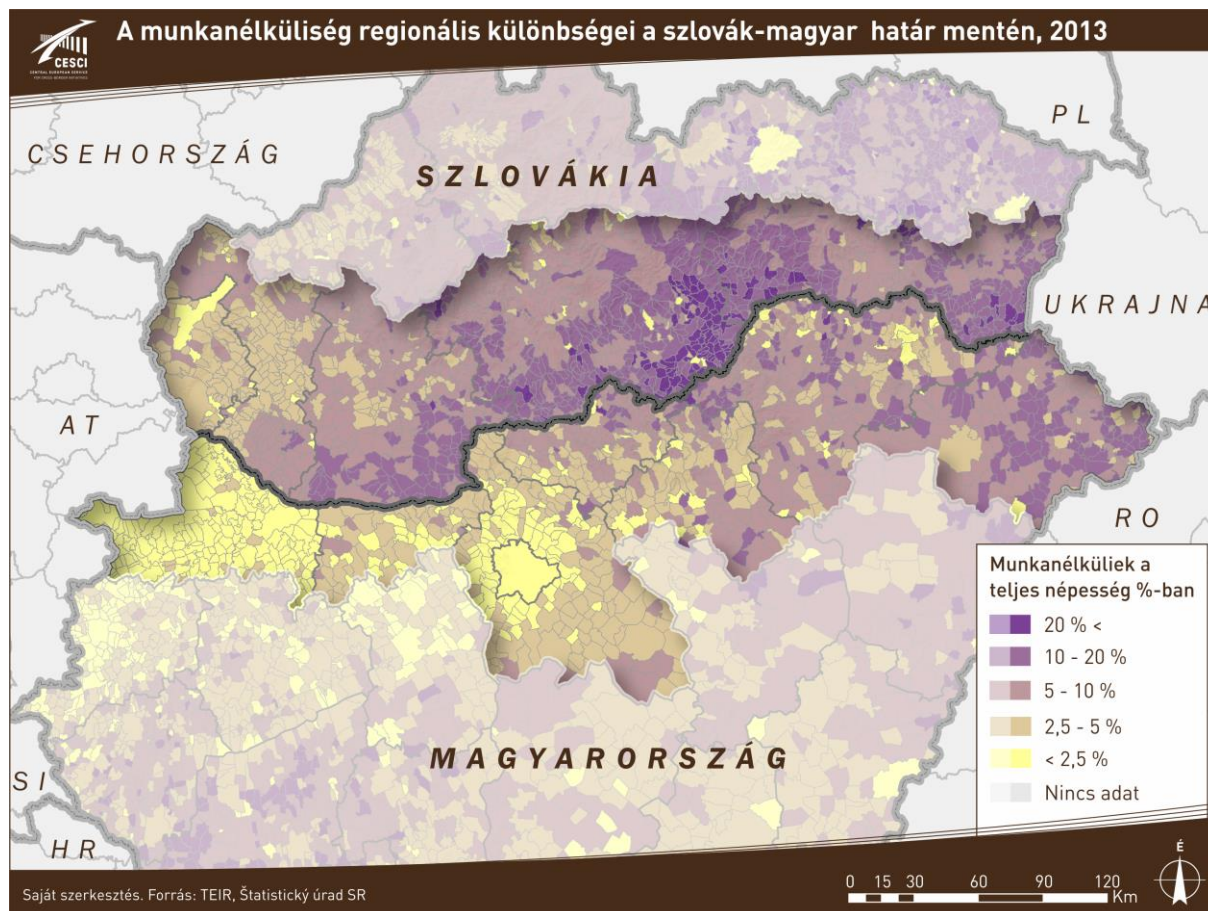
1.2.4 Határon átnyúló munkaerő-migráció, foglalkoztatás

A magyar-szlovák határszakaszt heterogén foglalkoztatási tulajdonságok jellemzik, noha korábban ez a heterogenitás fokozottabb volt a térségben. 2014-ben 3,0% (Győr-Moson-Sopron megye) és 17,2% (Besztercebányai kerület, Banskobystrický kraj) között ingadozott a munkanélküliségi ráta értéke a határtérségben. Noha az ezredforduló óta sokat javult a szlovák kerületek foglalkoztatási helyzete (2000-ben a Nyitrai, a Besztercebányai és a Kassai kerületben (Nitrianský kraj, Banskobystrický kraj, Košický kraj) is magasabb volt a rátaérték 20%-nál), továbbra is a magyar megyékben jellemző alacsonyabb munkanélküliség. A Pozsonyi és a Nagyszombati kerület (Bratislavský kraj, Trnavský kraj) foglalkoztatási helyzetük alapján a magyar megyékhez hasonló; az elmúlt időszakban volt olyan év, amikor a Pozsonyi kerületben (Bratislavský kraj) mutatkozott a legalacsonyabb munkanélküliségi ráta (2%), de 2009. óta a kerület foglalkoztatási helyzete először romló, majd stagnáló pályát járt be.

A magyarországi megyék közül Szabolcs-Szatmár-Bereg (13,6%) és Borsod-Abaúj-Zemplén (11,3%) megye foglalkoztatási helyzete volt a legkevésbé kedvező 2014-ben, de esetükben 2011 óta a ráta jelentősen javult, mintegy 5-6%-pontos csökkenést mutatva. Mindezek mellett továbbra is megállapítható, hogy egy erős kelet-nyugati megosztottság figyelhető meg a határtérségben, ugyanakkor a szomszédos magyarországi és szlovákiai térségek közül rendre a magyar oldalon mutatkozik alacsonyabb munkanélküliség.

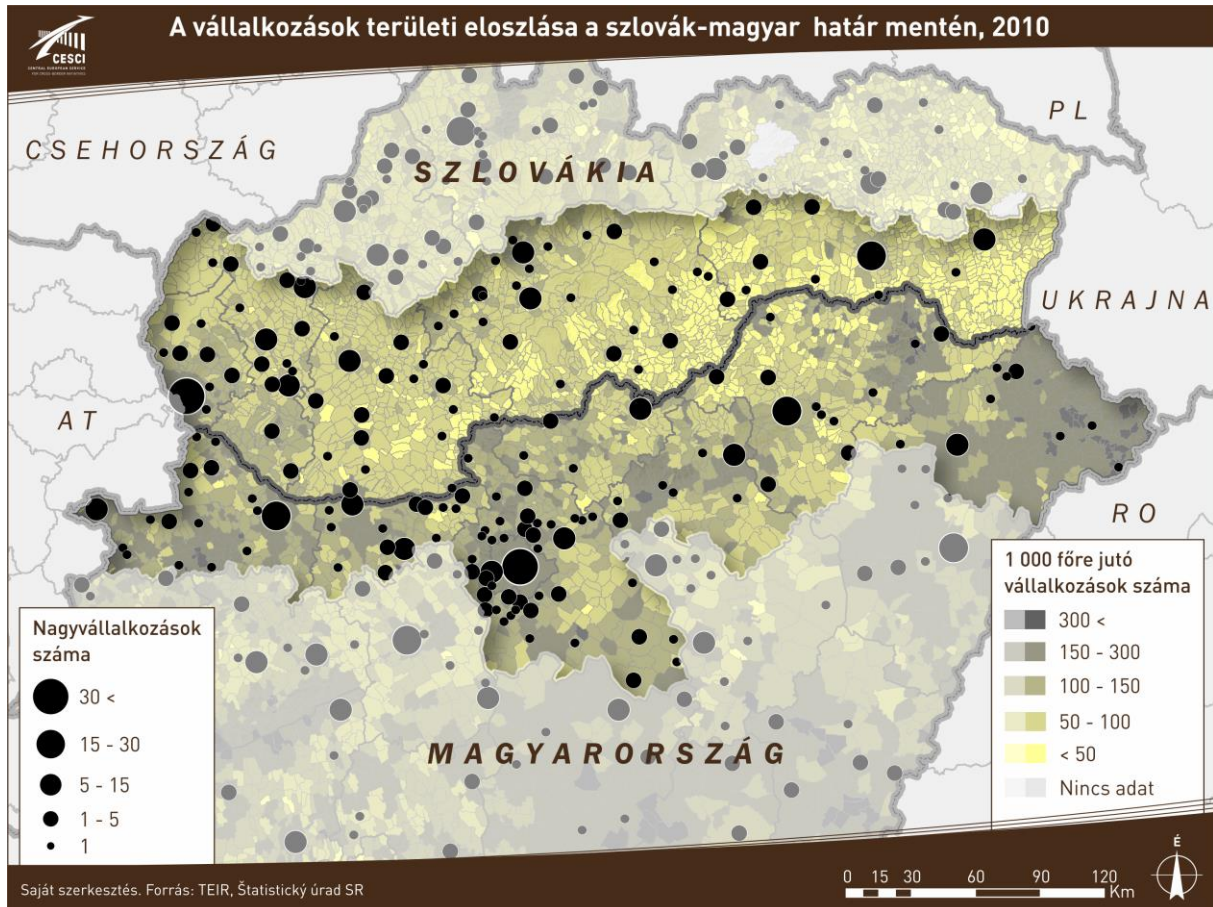
Települési szinten a foglalkoztatási problémáknak egy még kifinomultabb területi képe rajzolódik ki. Módszertani okokból a települések esetében a teljes népesség számához viszonyítottuk a munkanélküliek számát. A fenti ábra tanúsága szerint Szlovákiában a kerületközpontok környezetében jóval kedvezőbb foglalkoztatási helyzet mutatható ki, mint a kerületek periférikus részein. A Nagyszombati kerületben (Trnavský kraj) nem a kerületközponttól, hanem a fővárostól, Pozsonytól (Bratislava) való távolság meghatározóbb, ezért jellemzi Dél-Csallóközt, illetve Szenice (Senica) térségét viszonylag magas

munkanélküliség. A legrosszabb foglalkoztatási helyzet a Besztercebányai és a Kassai kerület (Banskobystrický kraj, Košický kraj) határán fekvő, a kerületközpontoktól távol eső térségekben tapasztalható, de a Kassai kerület délkeleti szeglete (Bodrogköz, Ung-vidék (Medzibodrožie, Použie)) is igen kedvezőtlen helyzetben van. Elmondható, hogy egy erős centrum-periféria jelleg ütközik ki a kerületeken belül, és a határ mentén összefüggő térségeket alkotnak a kedvezőtlen foglalkoztatási adottságú települések. Ehhez hasonló jellegű területi megoszlás a munkanélküliek tekintetében a magyar megyék közül csak Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében figyelhető meg, mivel Nyíregyházán, és szűkebb környezetében az országos átlaghoz közelít a munkanélküliek aránya, ellentétben a megye többi, leszakadó térségeivel. Nógrád és Borsod-Abaúj-Zemplén megyében a határhoz közelebb fekvő településeken rendre magasabb a munkanélküliség, igaz, a turisták által gyakran látogatott Aggteleki-karszt és Zempléni-hegység egyes településein az országos átlagot is alulmúló munkanélküliségi arányszám jelentkezik. Feltételezhető, hogy a turizmus által lekötött munkaerő okoz ilyen kedvező foglalkoztatási helyzetet ezekben a térségekben. Ez pedig alátámasztja turisztikai fejlesztések relevanciáját a kedvezőtlen foglalkoztatási adottságú vidéki térségek esetében. A legkedvezőtlenebb foglalkoztatási helyzet az Ózdi és az Encsi járás településein, valamint a Bodrogköz (magyarországi része) esetében jelentkezett.



23. ábra: A munkanélküliek aránya a magyar-szlovák határtérség településein

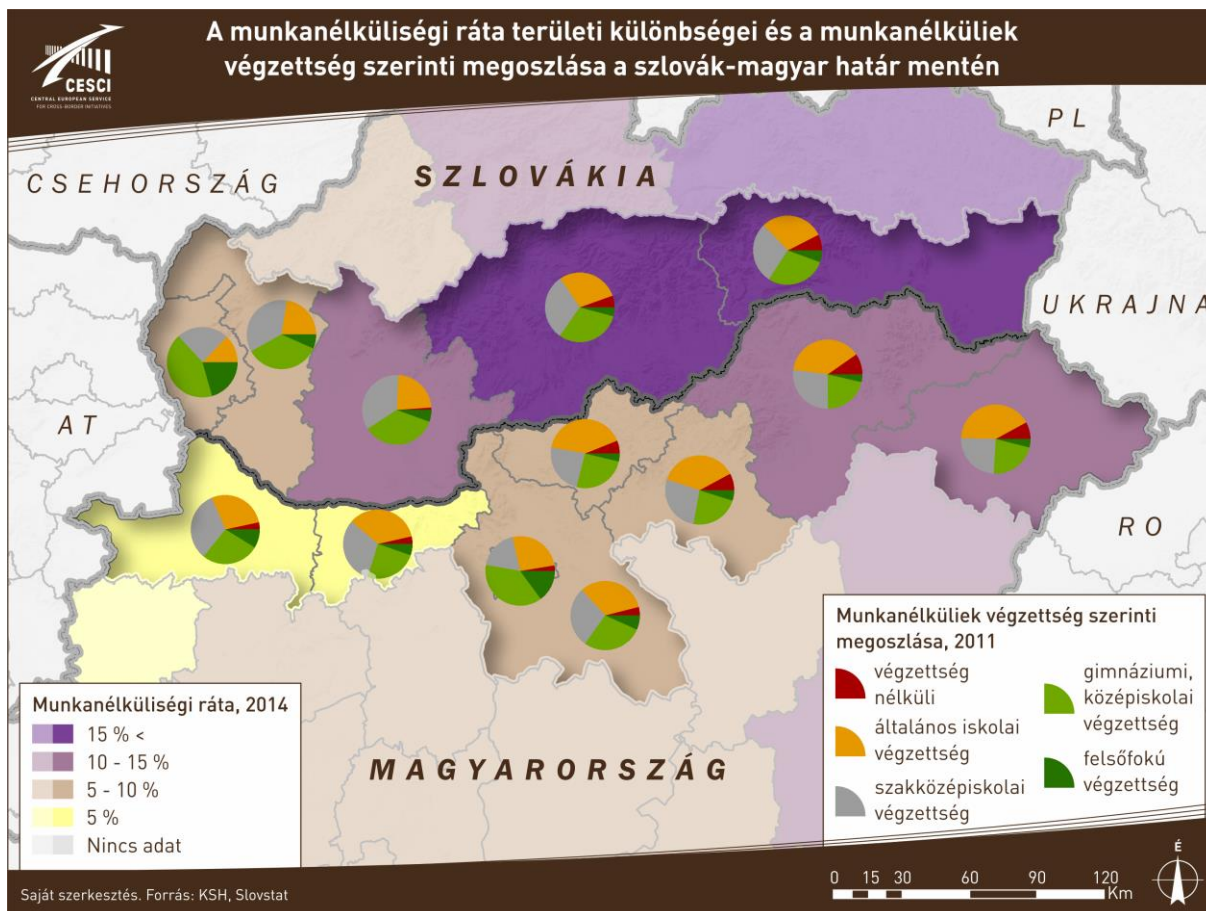
A munkaerőpiac keresleti oldalát a vállalkozások számával modellezzük. Igaz, a vállalkozások jelentős része egyéni vállalkozás, vagy néhány embernek munkát adó mikrovállalkozás, családi vállalkozás, a magasabb vállalkozássűrűséggel jellemezhető térségekben arányosan több álláslehetőség prognosztizálható.



24. ábra: Vállalkozássűrűség a magyar-szlovák határtérség településein

A fentiek alapján látható, hogy összességében a magyar oldal bír nagyobb foglalkoztatási potenciállal. A szlovák oldalon jellemzően magasabb a munkanélküliség, így ha a szlovák oldalon adódik munkalehetőség, azt elsősorban a helyi munkaerő-kínálatból töltik fel. Hátrány a szlovákiai oldalt tekintve, hogy bizonyos térségekben – éppen ahol a munkanélküliek aránya is kimagasló – igen alacsony a vállalkozássűrűség.

Ugyanakkor a munkaerő néhány strukturális jellemzője befolyásolhatja a foglalkoztatás lehetőségét. A képzettség a munkanélküliek legfontosabb strukturális jellemzőjeként tartható számon. Szlovákia kerületeiben a szakközépiskolai végzettséggel, illetve a gimnáziumi végzettséggel rendelkezők teszik ki a munkanélkülieknek több mint felét. A Pozsonyi kerületben (Bratislavský kraj) a gimnáziumi végzettséggel rendelkezők nagyobb súlyt képviselnek a munkanélkülieken belül, emellett a felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya is az egész határtérséget tekintve kimagasló. A magyar oldalon magasabb az általános iskolai végzettséggel rendelkezők aránya a munkanélkülieken belül, különösen a fejletlenebb megyékben.



25. ábra: A munkanélküliek végzettség szerinti megoszlása a magyar-szlovák határtérség megyéiben

Felsőfokú képesítéssel könnyebb elhelyezkedni, a diplomás álláskereső hamarabb talál munkát. Ez különösen igaz a vidéki térségekben, ahol alacsony, 10%, vagy az alatti a diplomások aránya a gazdaságilag aktívakon belül. Az általános vélekedés, miszerint a középfokú végzettséggel rendelkezők közül a szakképesítéssel bírók könnyebben helyezkednek el, az adatok alapján ez nem tűnik igaznak, mivel hasonló arányban keresnek munkát gimnáziumi, illetve szakközépiskolai végzettséggel rendelkezők. Ugyanakkor a nagyvárosi térségekben a gimnáziumi végzettséggel rendelkezők aránya magasabb.

Az alapfokú végzettséggel betölthető állások száma az elmúlt évtizedekben csökkent a két ország munkaerőpiacán – ez tekinthető a leszakadó térségeket érintő foglalkoztatási problémák egyik okozójának. A folyamat a magyarországi térségeket erősebben érintette, de az egyes megyéket eltérő mértékben. A legfeljebb általános iskolát végzettek Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom, valamint Pest megye és Budapest esetében a munkanélkülieknek alig negyedét teszik ki, míg Szabolcs-Szatmár-Bereg és Borsod-Abaúj-Zemplén megyében mintegy felét.

A fentiek ismeretében elmondható, hogy a határ mentén fekvő térségekben általában átlagfeletti a munkanélküliség, és ez a szlovák oldalon hangsúlyosan így van. Másrészt a szlovák oldalon magasabb a szakmával rendelkezők aránya a munkanélkülieken belül, mint Magyarországon. Szakképesítéssel rendelkezők esetében a munkaadó jobban fel tudja mérni, milyen munkafolyamat elvégzését tudja a munkavállalóra bízni, a szaktudás pedig specializáltabb munkavégzést tehet lehetővé. Jellemzően magasabb iskolázottság mellett nagyobb érték állítható elő, ami magasabb jövedelmet jelent. Így a szakmával rendelkező munkanélküliek elhelyezkedése jellemzően egyszerűbb, gyorsabb, mint az alapfokú végzettséggel rendelkezők esetében. A magyarországi térségek esetében hátrány, hogy az állásnélküliek között magasabb arányt tesznek ki az alapfokú végzettségűek, illetve a végzettséggel nem rendelkezők. Ez a foglalkoztathatóságot növelő képzési programok szükségességét támasztja alá. Ugyanakkor felveti annak is a lehetőségét, hogy a hiányzó szakképzett munkaerőt legalább részben határon túlról fedezzék, ahol az adatok fényében nagyobb kínálat mutatkozik szakképesítéssel rendelkező álláskeresőkből.

A foglalkoztatottak ágazat szerinti megoszlását egy korábbi fejezetben ismertettük. Legfőbb tanulsága, hogy Szlovákiában a foglalkoztatás egyre inkább a szolgáltatások felé tolódott el; a mezőgazdaság kevésbé munka-intenzív, és az ipari térségekben sem kimagasló az ágazat foglalkoztatási szerepe. Ugyanakkor a termelő nagyvállalatok jellemzően továbbra is kínálnak nagyobb számú, egyszerűbb feladatokat jelentő munkalehetőséget, amelyek betöltéséhez nem szükséges magas iskolázottság. A magyar oldalon az ipar és a mezőgazdaság foglalkoztatási szerepe egyaránt nagyobb. Kevésbé iskolázott és szakképzett munkaerőt egyaránt alkalmaznak ezekben a szektorokban, ugyanakkor a kínált bérszínvonal szignifikánsan magasabb az iparban. 2014. évi adatok szerint Győr-Moson-Sopron megyében másfélszer nagyobb bérek jellemzők az iparban, míg Nógrád megyében 26%, Borsod-Abaúj-Zemplén megyében pedig 41% a szekunder szektorban dolgozók bérelőnye. Fontos megemlíteni, hogy az utóbbi években a két ágazat közötti bérkülönbségek növekedtek, azaz az iparban dolgozók bére gyorsabb ütemben növekszik, mint a mezőgazdaságban dolgozóké. Ugyanakkor fontos leszögezni, hogy több szolgáltató ágazattal összehasonlítva is kedvező az ipar által nyújtott bérszínvonal; Nógrád megyében például az iparban mutatkozó átlagbéreket 2014-ben csak az információ és kommunikáció, a pénzügy és biztosítás, a közigazgatás és az

oktatás szektoraiban dolgozók bére túlta felül. Néhány más megyében a közsféra béreit is meghaladta az iparban dolgozók keresete.

A középfokú szakképesítéssel rendelkező munkaerő-kínálat viszonylag nagyobb súlya Szlovákiában, illetve az ipari foglalkoztatás nagyobb szerepe Magyarországon egymást kiegészítő tulajdonságok. Magyarországon a gazdaságszerkezeti megfigyelések szerint a vidéki megyékben az ipar képes gazdasági dinamikát adni az adott térségnek. Az aluliparosodott, vagy ipar leépülésével sújtott térségekből (pl. Nagykürtösi járás, okres Veľký Krtíš) várható a munkaerő mobilitása az ipari központok felé. Éppen ezért a Magyarországon található ipari telephelyek megközelítését javító közútfejlesztések előremutatóak lennének.

Az ipar szerepe a határon átnyúló munkaerő-mobilitásban a határtérség kevésbé iparosodott részein is meghatározó. A Kassától délre fekvő Kenyheci Ipari Parkban (Kechnec) napjainkban is mintegy száz magyarországi munkavállaló dolgozik, és az ipari park fejlődésével ez a szám várhatóan tovább fog növekedni. A Kassai-medence határon átnyúló agglomerációvá fejlődésével a város vonzóhatása is erősödhet. Kassa (Košice) helyzetéhez hasonlít a pozsonyi térség fejlődése; a magyarországi településekre kiköltözők miatt Rajka és a környező települések Pozsony (Bratislava) elővárosaivá váltak. A térség integrációja tovább fokozódhat, és megjelenhetnek a nagyvárosok szuburbán zónáira jellemző egyéb funkciók is, amelyekből az érintett települések őslakossága is profitálhat.

A határtérség egyes részein viszont a piacgazdasági átmenetet követő ipari leépülés napjainkig tartó gazdasági válságot idézett elő. Az egymással szomszédos Rimaszombati járás (okres Rimavská Sobota), valamint az Ózdi és a Putnoki járás esetében a válság miatt nehéz beazonosítani azokat az ágazatokat, ahol a két térség együtt tudna működni. Az említett térségekben a gazdaság szerkezetváltása sürgető feladat, és a szerkezetváltást előmozdító kezdeményezések, beavatkozások akár közösen, határon átívelő kooperációban is megvalósíthatók volnának.

A fentiek alapján Pozsony (Bratislava) és Kassa (Košice) térségében jellemzően a szlovák oldal irányába várható a munkavállalási célú ingázás növekedése, míg a határ többi szakaszain a magyar oldal irányába történő mozgás valószínűsíthető. A korábbi fejezetekben ismertetett településhálózati sajátosságok jelentőségét erősítik meg a határon átnyúló foglalkoztatásban rejlő potenciálok. A Magyarország felé irányuló munkaerő-migrációt támogatja, hogy a magyar oldalon alacsonyabb a munkanélküliség, és a magyarországi térségekben a

munkanélkülieken belül nagy csoportot alkotnak a legfeljebb általános iskolát végzettek. Ezzel szemben a szlovák oldalon magasabb arányt tesz ki a középfokú szakmával rendelkezők csoportja. Hangsúlyozandó, hogy a határtérség szlovákiai oldalán élők többsége beszéli a magyar nyelvet, ami szintén előny a magyarországi munkavállalásban. Azonban a Szlovákiából Magyarországra irányuló ingázást a bérszínvonalbeli különbségek mérsékelhetik, mivel Magyarországon – különösen az ország vidéki térségeiben – alacsonyabb bérszínvonal jellemző. Közép-Magyarországon a bérszínvonal jellemzően magasabb, mint a határtérség más térségeiben, emellett a régió foglalkoztatási helyzete is kedvezőbb az átlagosnál.

Különösen nagy potenciál mutatkozik a határon átnyúló foglalkoztatásban a határtérség azon részeiben, ahol a határ két oldalán jelentősen eltér a munkanélküliség mértéke, illetve a kedvezőbb helyzetű oldalon több munkalehetőség kínálkozik. Komárom-Esztergom megye és a Nyitrai kerület (Nitrianský kraj) déli térségei között évekkel ezelőtt megindult a munkaerőpiac integrációja, amit a szlovák bérszínvonal gyorsabb növekedése lassított le. A szlovák oldalon mutatkozó munkaerő-többletre jelenleg potenciálként lehet tekinteni. A Nagykürtösi járás (okres Veľký Krtíš) délnyugati részén elterülő községei központihiányos környezetben helyezkednek el, és kedvezőtlen foglalkoztatási adottságok jellemzik őket. Hasonló a közvetlenül a határ túloldalán fekvő települések helyzete, azonban Magyarország központi térsége felé haladva Rétság és Vác térségének, valamint a budapesti agglomerációnak a foglalkoztatási helyzete jóval kedvezőbb. Szűkebb környezetéhez képest Balassagyarmat foglalkoztatási helyzete is előnyösebb, optimális esetben a város megerősödhet gazdasági központi szerepében – ez pedig a határon átnyúló munkaerő-migráció bővülését eredményezheti.

Az Ipoly völgyében a határon átnyúló integráció a határátkelők ritka hálózata miatt napjainkban csak egy lehetőség, azonban a magyarországi közúthálózatához jól illeszkedő új átkelők előmozdíthatják a munkaerő mobilitását a magyarországi városok irányába. Új átkelők megépülése esetén a Nagykürtösi járás (okres Veľký Krtíš) számos településéről nem Léva (Levice) lenne a legközelebbi, 30 ezer főnél népesebb város, hanem a kedvezőbb foglalkoztatási körülményekkel jellemezhető Vác. A Kassai-medencében, az előbbiekkal ellentétben, a szlovák oldalon található az a térségi központ, amely foglalkoztatási súlyánál fogva fokozhatja a munkaerő határon átnyúló mozgását. A határtérség legkeletibb végén, a Sátoraljaújhegyi járásban kedvező és kedvezőtlen adottságú települések alkotnak egy térséget.

A járásszékhelyre az elmúlt években érkeztek külső befektetők (pl. PrecCast), és amennyiben a városban további vállalkozások jelennek meg, Sátoraljaújhely egy tágabb térség számára válhat foglalkoztatási központtá, beleértve a Bodrogköz (Medzibodrožie) szlovákiai és magyarországi részét egyaránt.

2. A 2014-2020 között megvalósítandó úthálózat-fejlesztési projektek beazonosítása

2.1 Az úthálózat-fejlesztéseknek keretet adó tervezési dokumentumok

A megvalósítandó úthálózat-fejlesztési projektek beazonosításához szükséges áttekinteni a határtérség jövőjének keretet adó fejlesztési stratégiákat, terveket és dokumentumokat. Az egyes dokumentumok értékelésekor érdemes kiemelt figyelmet fordítani arra, hogy a tervezett beavatkozások várhatóan milyen hatást fognak gyakorolni a határtérség kohéziójára. E tekintetben különösen jelentős az INTERREG V-A Szlovákia-Magyarország Határon Átnyúló Együttműködési Program, amely határon átnyúló, közös projektek révén támogathatja a kohézió erősödését a két ország között, és amelynek forrásai a tervezett új átkelők finanszírozási hátterét is nyújthatják.

A közlekedési infrastruktúra fejlesztési irányait mindkét országban egy-egy országos szintű stratégiai dokumentum mutatja be. A határon átnyúló közútfejlesztéseknek ezek a stratégiák is keretet szabnak, így ezek céljainak bemutatása, a közöttük fennálló szinergiák feltárása is releváns vizsgálatunk során.

Az országos szintű közlekedésfejlesztési irányok mellett a határral érintkező megyék és kerületek stratégiai fejlesztési programjait vettük figyelembe, mint a térség jövőjét alakító legfontosabb területi fejlesztési dokumentumok. A stratégiai dokumentumok mellett mindkét országban készültek megyei szintű fejlesztéseket előkészítő operatív programok is. Vizsgálatunkba ugyanakkor – a kohézióvizsgálathoz hasonlóan – a határral közvetlenül érintkező megyéken túlmenően bevontuk a határ közeli fekvésű Heves megyét, valamint a gazdasági súlyából adódóan határon átnyúló térszervező erővel bíró Budapestet is.

Ily módon az alábbi NUTS3 egységek fejlesztési programjait néztük át foglalja magában:

- Borsod-Abaúj-Zemplén megye (Magyarország)
- Budapest (Magyarország)
- Győr-Moson-Sopron megye (Magyarország)
- Heves megye (Magyarország)
- Komárom-Esztergom megye (Magyarország)
- Nógrád megye (Magyarország)

- Pest megye (Magyarország)
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megye (Magyarország)
- Besztercebányai kerület (Szlovákia)
- Kassai kerület (Szlovákia)
- Nagyszombati kerület (Szlovákia)
- Nyitrai kerület (Szlovákia)
- Pozsonyi kerület (Szlovákia)

A megyei programok szabják meg a 2020-ig tervezett területfejlesztési intézkedések irányát. Ugyanakkor egy-egy szűkebb térségre vonatkoztatott fejlesztési elképzelések közelebb lehetnek a helyben élők szükségleteihez, igényeihez. Léteznek olyan alulról szerveződő, a határ mindkét oldalát reprezentáló együttműködési csoportosulások a határtérségben, amelyek célja az adott térség gazdasági és társadalmi adottságainak határon átnyúló eszközökkel történő fejlesztése. Ennek érdekében beazonosítottak olyan területeket, amelyek esetében együtt szeretnének működni, és ezt egy fejlesztési dokumentumban is rögzítették. A tartós határon átnyúló együttműködéseknek új jogi formája az európai területi társulás (ETT). A dokumentumelemzés során az alábbi ETT-k fejlesztési terveit vettük figyelembe:

- Arrabona ETT (győri székhely)
- Rába-Duna-Vág ETT (tatabányai székhely)
- Ister-Granum ETT (esztergomi székhely)
- Sajó-Rima ETT (putnoki székhely).

A fejlesztési dokumentumok háttérrel nyújtanak a kedvező társadalmi és gazdasági hatást biztosító, és fejlődést előmozdító átkelők beazonosításához, ugyanakkor az egyes projektek megvalósíthatóságát nem részletezik. A megvalósíthatóságot meghatározó műszaki, környezeti és költségtényezőket megvalósíthatósági tanulmányok tárják fel, amelyekben a fenti tényezőket egyszersmind az elérhető társadalmi és gazdasági hasznok mértékével is összevetik. A „KÖZOP-hoz illeszkedő projektek határmetszési szakaszainak megvalósíthatósági tanulmány szintű feltárása, azok hálózati hatásainak vizsgálata a magyar-szlovák határszakaszon” megnevezésű projekt keretében a Határok Nélkül Konzorcium 60 rész-megvalósíthatósági tanulmányt készített el különböző átkelőfejlesztések eseteit vizsgálva, illetve egy átfogó megvalósíthatósági tanulmányt az egész határszakaszra. A tanulmányok fontosabb megállapításait szintén kiemeljük ebben a fejezetben.

2.1.1 INTERREG V-A Szlovákia-Magyarország Együttműködési Program

Az Európai Területi Együttműködés célkitűzés programjainak két általános célt kell teljesíteniük: erősíteniük szükséges a területi, gazdasági és társadalmi kohéziót, valamint hozzá kell járulniuk az adott régió és az Európai Unió intelligens, fenntartható és inkluzív növekedéséhez (EU 2020 Stratégia).

A szlovák-magyar program a fentieknek megfelelően négy tematikus célkitűzés teljesüléséhez kíván hozzájárulni, ezekhez illeszkednek beavatkozási prioritások:

- 6. számú tematikus célkitűzés: a környezet megóvása és védelme és az erőforrás-felhasználás hatékonyságának előmozdításával. Cél a határrégió közös természeti és kulturális örökségének összehangolt védelme, fejlesztése és hasznosítása (biodiverzitás védelme; a közös vízgazdálkodás és kockázatkezelés feltételeinek biztosítása; a kulturális, épített örökségi helyszínek felújítása; határon átnyúló turisztikai termékek és szolgáltatások fejlesztése).
 - 6c beruházási prioritás: a természeti és kulturális örökség megőrzése, védelme, elősegítése és fejlesztése.
- 7. számú tematikus célkitűzés: a fenntartható közlekedés előmozdítása és szűk keresztmetszetek megszüntetése a kulcsfontosságú hálózati infrastruktúrákban. Cél a határátkelési pontok sűrűségének növelése, valamint a közösségi és környezetbarát közlekedés és multimodalitás harmonizációjának erősítése a régióon belül, továbbá a kapcsolódó szolgáltatások javítása.
 - 7b beruházási prioritás: a regionális mobilitás fokozása a másodrangú és harmadrangú csomópontok TEN-T infrastruktúrához – többek között a multimodális csomópontokhoz – történő kapcsolásával.
 - 7c beruházási prioritás: környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák kifejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében.
- 8. számú tematikus célkitűzés: a fenntartható és minőségi foglalkoztatás, valamint a munkavállalói mobilitás támogatása. Cél a társadalmi-szociális feltételek javítása

a foglalkoztatottság régióbeli szintjének növelése, továbbá a határon átnyúló munkaerő-mobilitás körülményeinek javítása által (új munkahelyek létrehozása; határon átnyúló munkaerő-piaci információs rendszerek fejlesztése; a határon átnyúló munkaerő-migráció képzési és közlekedési feltételeinek fejlesztése).

- 8b beruházási prioritás: a foglalkoztatásbarát növekedés elősegítése a saját belső potenciál kifejlesztése által, az adott területeket érintő területi stratégia részeként, beleértve a hanyatló ipari régiók átalakítását, valamint az egyes természeti és kulturális erőforrások fejlesztését, illetve az ezekhez való hozzáférhetőség javítását.
- 11. számú tematikus célkitűzés: a hatóságok és az érdekelt felek intézményi kapacitásának javítása és hatékony közigazgatáshoz történő hozzájárulás. Cél a társadalmi kohézió erősítése az intézményközi, településközi és emberek közötti együttműködések révén.
- Kapcsolódó ETE-beruházási prioritás: a hatóságok és az érdekelt felek intézményi kapacitásának és a közigazgatás hatékonyságának javítása a jogi és közigazgatási együttműködés, valamint az állampolgárok és az intézmények közötti együttműködés támogatása révén.

A továbbiakban azon prioritásokat, illetve azokhoz rendelt beruházási prioritásokat, specifikus célkitűzéseket, támogatható tevékenységeket, kiválasztási kritériumokat, valamint indikátorokat vizsgáljuk, amelyek érintik a határon átnyúló közúti infrastruktúra létesítését.

Az 1. prioritási tengelyen (Természet és kultúra) belül helyet kapó 6c beruházási prioritás (a természeti és kulturális örökség megőrzése, védelme, elősegítése és fejlesztése) keretében szerepel a kulturális és természeti örökséghez kapcsolódó helyi bekötőutak megtervezése és megépítése. Az útkapcsolatokat csak abban az esetben lehet e beruházási prioritás alatt támogatni, amennyiben a természeti és kulturális örökséggel kapcsolatos projektek számára kiegészítő beruházásokként fogalmazódnak meg, és az útépités mindenképpen szükséges a projektek hasznának határon túlra való kiterjesztése érdekében. Az útépitési tevékenységeknek továbbá komplementernek kell lenniük a program vagy a nemzeti mainstream programok által finanszírozott beruházásokkal, melyek hozzájárulnak a prioritási tengely tematikus célkitűzéséhez és specifikus célkitűzéséhez, valamint az ÜHG-kibocsátás

csökkentéséhez. Az output indikátorok tekintetében két mutató is releváns; egyrészt a fenntartható turizmus: a támogatott kulturális és természeti örökségi helyszínek, attrakciók látogatottságának növekedése (2023-ra 30 ezer látogatás/év), másrészt az újonnan épített utak teljes hossza (7 km) formájában. A fenntartható turizmushoz rendelt célérték teljesülése érdekében szükséges a kulturális és természeti helyszínek elérésének javítása, ezért az útépitéshez mintegy 9 590 000 € ERFA támogatást rendeltek, a nemzeti hozzájárulásokkal kiegészülve 11 282 000 € összeg lesz költhető kapcsolódó útfejlesztésekre.

A 2. prioritási tengely ösztönzi a legnagyobb mértékben a határkeresztező infrastruktúrák, beleértve a határátkelők építését. A tengelyen belül (A határon átnyúló mobilitás fokozása) szereplő 7b beruházási prioritás (A regionális mobilitás fokozása a másodrangú és harmadrangú csomópontok TEN-T infrastruktúrához – többek között a multimodális csomópontokhoz – történő kapcsolásával) specifikus célkitűzése kimondottan a határátkelők létesítését támogatja (A határátkelési pontok sűrűségének növelése a magyar-szlovák határ mentén). A másodrendű, TEN-T hálózattal és csomópontokkal kapcsolatot teremtő közúti összeköttetésekre összesen 16 690 000 € ERFA-forrást szán e prioritás; a nemzeti társfinanszírozás összegével kiegészülve a teljes pénzügyi keret meghaladja a 19 635 000 €-t.

Az uniós támogatás segítségével elérni kívánt eredmények értelmében növekedni fog a közúti határátkelői infrastruktúra sűrűsége. Továbbá a tevékenységek megvalósításának következményeként csökkenni fog a regionális központokból és alközpontokból kiindulva a TEN-T folyósok eléréséhez szükséges utazási idő, következésképpen a vonatkozó ÜHG-kibocsátás is. A beruházásoknak a programrégiót keresztező TEN-T hálózat törzshálózati és kiegészítő elemeinek városi térségei (másodlagos és harmadlagos csomópontok) között jobb összekapcsoltságot kell eredményezniük. A támogatott tevékenységek között kap helyet a határon átnyúló közutak, hidak, kompok és kapcsolódó infrastruktúrák építése, melyek a TEN-T hálózathoz egyértelmű és közvetlen kapcsolatot teremtenek.

Az elvégezhető tevékenységekkel kapcsolatos vezérelvek értelmében minden tevékenységnek egyértelmű határon átnyúló aspektussal kell rendelkeznie. A nem határmetsző építkezések nem kerülnek támogatásra, hacsak nem egy nagyobb, határon átnyúló fejlesztési program részeit képezik (egy nagyobb, a határ mindkét oldalán megvalósított, határon átnyúló mobilitást ösztönző beruházás), mely program célja a TEN-T hálózat kiszélesítése. A határon átnyúló mobilitást nem igénylő infrastrukturális beruházások nem támogatottak. Az új

összeköttetéseknek rövidebb távolságot és utazásiidő-csökkenést szükséges biztosítaniuk. Minden tervezett projekt TEN-T relevanciáját független szakértőknek kell megerősíteni az alábbi kritériumok alapján:

- a projekt javítja egy harmadlagos csomópont és a TEN-T hálózat közötti összeköttetést,
- összeköttetések, melyek hatékonyan lépik át a határt, vagy melyek új, közvetlen határátkelőket hoznak létre,
- lerövidült utazási idő,
- kölcsönös társadalmi-gazdasági és környezeti haszon, előny,
- összhang a közúti biztonság direktívájával.

A kijelölt programspecifikus eredményindikátor a határátkelők közötti átlagos távolság, km-ben kifejezve. A célérték szerint a 2014-es 21,9-ről 15 km-re csökken az átmeneti pontok közötti átlagos távolság a teljes magyar-szlovák határon. A specifikus célkitűzéshez tartozó output indikátor értelmében 2023-ra az újonnan épített utak teljes hossza a tervek szerint 9 km lesz.

A 2. tengelyen belül (A határon átnyúló mobilitás fokozása) szerepel a 7c beruházási prioritás is (környezetbarát [többek között alacsony zajkibocsátású] és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák kifejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében). Az ehhez tartozó specifikus célkitűzés ugyan a határon átnyúló közösségi közlekedési, valamint logisztikai szolgáltatások fejlesztését szolgálja elsősorban, de lehetőséget ad határátmenetek építésére is. A vízi közlekedés támogatására irányuló célja miatt a magyar-szlovák határon elsősorban kompok üzembe helyezését lehet a 7c beruházási prioritás forrásaiból finanszírozni. Emellett olyan befektetéseket hoz fel példaként, melyek a városi funkciók elérhetőségének javításához járulnak hozzá, kiegészítve a 3. számú prioritási tengelyben megfogalmazottakat, de nem átfedve az ott szereplő tevékenységekkel. Kompok és folyóvízi hajóutak kivitelezésére 5 659 000 € áll rendelkezésre, a nemzeti társfinanszírozással együtt. A program-specifikus eredményindikátor célja a határon átnyúló közösségi közlekedés volumenének növelése 382 849 főről (2013) 450 000-re.

A 3. prioritási tengelyhez (A fenntartható és minőségi foglalkoztatás, valamint a munkaerő-mobilitás támogatása) kötődő 8b beruházási prioritás (a foglalkoztatásbarát növekedés

elősegítése a saját belső potenciál kifejlesztése által, az adott területeket érintő területi stratégia részeként, beleértve a hanyatló ipari régiók átalakítását, valamint az egyes természeti és kulturális erőforrások fejlesztését, illetve az ezekhez való hozzáférhetőség javítását), tevékenységei szintén tartalmazhatnak határon átnyúló útfejlesztést. A kapcsolódó specifikus célkitűzés (A régiók közötti foglalkoztatottsági egyenlőtlenségek csökkentése tekintettel a programrégióon belüli foglalkoztatottság szintjének növelésére) teljesülése is a határ több szakaszán igényli újabb összeköttetések kiépítését.

A prioritási tengelyben támogatott tevékenységek mindegyikének egy integrált területi akcióterv részeként szükséges megvalósulnia. Minden akciótervnek az új munkahelyek létrehozását kell szolgálnia. Az egy projekt keretében támogatható akciók közé az alábbiak tartoznak:

1. foglalkoztatás-növelő célzott intézkedések, helyi potenciálon alapuló termékek és szolgáltatások fejlesztése révén (pl. turizmus feltételeinek javítása, a városi funkciókhoz való hozzáférés javítása),
2. határon átnyúló munkaerő-mobilitást szolgáló kezdeményezések és szolgáltatások,
3. infrastrukturális beruházások, melyek hozzájárulnak meghatározott területek modernizációjához, strukturális átalakulásához és fenntartható fejlődéséhez, továbbá mérhető javulást érnek el a munkaerő-mobilitás tekintetében (kapcsolódó útépitések esetén beleértve a passzív zajcsökkentési megoldásokat is),
4. közös, integrált határon átnyúló foglalkoztatási kezdeményezések elindítása és megvalósítása,
5. foglalkoztatást támogató üzleti szolgáltatások létrehozása, valamint azok infrastrukturális feltételeinek megteremtése,
6. közös oktatási és képzési programok,
7. támogató menedzsmentfunkció felállítása és működtetése az akcióterv megvalósításának időszakára a közös menedzsmentfeladatok ellátása, a projektek koordinálása, a hátrányos helyzetű csoportok megszólítása, az akciótervek előkészítése és megújítása, a jelentések készítése, valamint a kommunikációs tevékenységek elvégzése érdekében.

Az 1. és 2. tevékenység főtevékenységnek minősül, míg a 3-7. pontban szereplők mindegyike támogató (kisegítő) tevékenység. Az útépitések tehát támogató tevékenységnek minősülnek, és fontos leszögezni, hogy azoknak egyértelmű kapcsolata kell, hogy legyen a foglalkoztatási kezdeményezésekkel, azokhoz kötelező hozzájárulniuk.

A kiválasztási alapelvek között az alábbiakat érdemes kiemelni:

- infrastrukturális kezdeményezések, amelyek a határok átjárhatóságát javítják a régió magasabb foglalkoztatottsági szintje érdekében, beleértve az útépitéseket, teljesen előkészített dokumentációval (műszaki tervek építési engedélyekkel),
- minden beavatkozásnak kötelező tisztán határon átnyúló aspektussal rendelkeznie, tehát a közúti infrastruktúra elemeinek ténylegesen keresztezniük kell a határt.

A programspecifikus indikátor alapján a foglalkoztatottság 65,2%-ra kell, hogy nőjön a korábbi 63,2-ről. Az output-indikátorok között kapnak helyet az utak. A program ezen prioritásának keretében 2023-ra mintegy 11 km hosszúságú újonnan épült útnak kell megvalósulnia. Az új helyi bekötőutak számára allokált ERFA-forrás összege 15.350.000 €, ez egészül ki a nemzeti társfinanszírozással, így a prioritáshoz kapcsolódó útfejlesztésekre összesen elkölthető pénzösszeg valamelyest meghaladja a 18 millió eurót.

2.1.2 Szinergiák Magyarország és Szlovákia tervezett közlekedésiinfrastruktúra-fejlesztései között

Mind Szlovákia, mind Magyarország felülvizsgálta az utóbbi években a közlekedési-infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó országos stratégiáját, és új stratégiai dokumentumok kerültek kidolgozásra. A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiát (Magyarország) a Kormány 1486/2014. (VIII. 28.) Korm. határozatával fogadta el, míg a Szlovák Köztársaság Közlekedési Infrastruktúrájának Fejlesztési Terve jelenleg még kidolgozás alatt áll, csak a 2014. júniusban elkészült első fázis tartalmát tudtuk megvizsgálni. A két országot érintő hálózatfejlesztési tervek készítésekor fontos azok illeszkedését vizsgálni a két nemzeti szintű stratégiához. Ugyanakkor elmondható, hogy ezek a stratégiák ország egészére fókuszálnak, és az országos jelentőségű közútfejlesztésekkel foglalkoznak részletesebben. A jelen tanulmányban feltárt helyi jelentőségű kapcsolatokat, átkelő esetében a stratégia elvi megközelítéseihez való illeszkedést érdemes kimutatni.

A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiában (NKS) leszögezik, hogy olyan határkeresztező infrastruktúrafejlesztéseket szabad megvalósítani, amelyek esetében egy-egy új kapcsolat létrehozása, vagy az áteresztő képesség növekedése valódi határon átnyúló fejlesztési hatásokat képes indukálni, gazdasági és társadalmi értelemben egyaránt. Ezen hatások elmaradása komoly területi versenyképességi hátrányt okozhat a határtérségben. Emellett kiemelik a határon átnyúló integrált ipari-logisztikai övezeteket kialakításának szükségességét, amelyek nélkül Magyarország csak a tranzitforgalom úthálózat- és környezetkárosító hatásaiból fog részesülni. Célként fogalmazódik meg az ország közlekedési csomóponti szerepének erősítése, amelyhez elsősorban az ország fejlett autópályahálózata tud hozzájárulni, de az alsóbbrendű hálózat – így potenciálisan az új átkelők is – kiegészítő funkciót tölthet be a cél teljesülésében.

Mindkét Stratégiában hangsúlyozzák a TEN-T hálózat fejlesztésének szükségességét. A magyarországi Stratégia kiemeli, hogy az ország globális szinten kedvező közlekedés-földrajzi helyzetét a TEN-T hálózat fejlesztése tudja előmozdítani. Ezért szükséges fejlesztéseként azonosítja be az autópályák országhatárig történő meghosszabbítását, illetve a megyeszékhelyek becsatornázását a gyorsforgalmi úthálózatba. A szlovákiai Stratégiában a kelet-nyugati irányú D1 autópálya, illetve az észak-déli tengelyek közül a Rzeszów–Kassa (Košice)–Miskolc, valamint a Krakkó–Zólyom (Zvolen)–Budapest közlekedési tengely szükségességét hangsúlyozzák.

A hálózat optimális használatának célja a szlovákiai Stratégiában jelenik meg; ebben jelentős fejlesztési lehetőségek rejlenek a közúthálózat periferiáján, ahol alacsony a hálózati sűrűség. A Stratégia további célkitűzése a magasabb rendű utak elérhetőségének javítása, aminek megvalósulását bizonyos esetekben a határon átnyúló infrastruktúra fejlesztésével lehetne legkönnyebben elérni. E célkitűzések támogató elvi keretet adhatnak határátmenetek létesítéséhez.

A szlovákiai Stratégia leszögezi, hogy a közlekedési lehetőségek és a munkanélküliség között szoros kapcsolat áll fenn. Nevesíti a Rimaszombati (okres Rimavská Sobota), a Nagyrőcei (okres Revúca), a Rozsnyói (okres Rožňava), a Késmárki (okres Kežmarok) és a Kisszebeni, (okres Sabinov) járást, mint munkanélküliséggel leginkább sújtott térségeket és fontos fejlesztési területeket. A magyarországi Stratégiában szintén kiemelten kezelik a periférikus, leszakadással fenyegetett centrumok (pl. Ózd) elérhetőségének fejlesztését.

A magyarországi Stratégiában említésre kerül az átkelők akadálymentesítési programja, amely a Schengeni Övezet belső határain tenné gyorsabbá és biztonságosabbá a határ keresztezését. Ugyanakkor egyik Stratégia sem emeli ki újabb átkelők szükségességét – a TEN-T hálózati elemek határmetszésén túlmenően.

2.1.3 A megyei és térségi fejlesztési dokumentumok közötti szinergiák feltárása

A megyei fejlesztési programok területi scope-ja értelemszerűen az adott megyére koncentrál. Ugyanakkor nem célravezető, ha a megfigyelt területet környezetéből teljesen kiemelve, a külső kapcsolatrendszerek figyelembevétele nélkül értékelik. A megyék országos közlekedési rendszerbe és a településhálózatba való illeszkedését a legtöbb fejlesztési dokumentumban szem előtt tartják, és a 2014-2020 időszakra kidolgozott dokumentumokban az országhatárokon túlmutató relációkat és fejlesztési potenciálokat is feltárták – változó részletzettséggel.

A megyei dokumentumok többségében beazonosítottak fejlesztési tengelyeket, illetve leszakadó térségeket. A relatíve kedvező gazdasági adottságú tengelyek elsősorban közlekedési hálózati elemekhez illeszkednek. Némely esetekben egyértelműen azonosítható a gazdaságélénkítő hatás (pl. Budapest-Pozsony (Bratislava) - Bécs (Wien) tengely), más esetekben ezek főleg potenciálokat hordoznak (pl. Székesfehérvár-Komárom-Nyitra (Nitra) tengely, Hatvan-Salgótarján - Losonc (Lučenec) - Besztercebánya (Banská Bystrica) tengely). A fejlesztési dokumentumokban beazonosított leszakadó térségek e tengelyektől távolabb helyezkednek el, és főként rurális jellegűek.

A legtöbb megyei dokumentumban előkerülő terület, ahol megjelenik a határon átnyúló szemlélet, a turizmusfejlesztés. Komárom-Esztergom megyében a kerékpáros és a vízi turizmust kívánják fejleszteni, amelyek fókuszterülete Komárom, Esztergom, illetve a Dunakanyar térsége. Ez összhangban van a Nyitrai kerület (Nitrianský kraj) Duna menti kerékpáros fejlesztési elképzeléseivel, valamint egybevágh az Ister-Granum térség fejlesztési tervével is, ahol szintén hangsúlyt fektetnek a kerékpáros turizmus fejlesztésére. A Dunakanyar és az Alsó-Ipoly-völgy turisztikai fejlesztése a Pest megyei programban is célként szerepel, elősegítve ezzel a leszakadó Szobi járás felzárkózását. Nógrád megye dokumentuma az ökoturizmust jelöli meg potenciálként, de kerékpárutak építését is tervezik. A határon átnyúló együttműködések szükségességére hívják fel a figyelmet a turizmusfejlesztés területén, amihez többek között a határon átnyúló kiterjedésű Nógrád-Novohrad Geopark

nyújt támogató háttérrel. A megye egyik kiemelt turisztikai fejlesztési célterülete az Ipoly-völgy, ahol a határon átnyúló szemlélet elkerülhetetlen. Az Ipoly mentén több helyi önkormányzat ápol kapcsolatot a határ túloldalán fekvő községgel, akik közös projektek végrehajtását is tervezik, többek között a turizmus területén. Pest és Heves megye esetében a gyógyturisztika és a fürdőfejlesztés jelenik meg legerősebben a turizmusfejlesztésen belül, aminek határon átnyúló hatása is lehet, azonban ezt a dokumentumokban nem emelték ki. A Borsod-Abaúj-Zemplén megyei programban a határon átnyúló tapasztalatcsere és termékfejlesztés jelenik meg a turizmuson belül.

Hasonlóan hangsúlyos határon átnyúló cél a közúthálózat fejlesztése, noha a dokumentumokban érthető módon nagyobb hangsúllyal szerepelnek a megye belső összeköttetéseit fejlesztő beruházások. A Komárom-Esztergom megyei programban az esztergomi teherkompot, az új komáromi hidat és a neszélyi kompot nevesítik, míg Nógrád megye dokumentumában a Hatvan-Salgótarján-Losonc (Lučenec) kapcsolat fejlesztését emelik ki, mivel ez nélkülözhetetlen az érintett urbanizált térség gazdasági tengellyé válásához. A Pest megyei dokumentumban hangsúlyozzák, hogy mérsékelni kell a Szobi járás határ menti fekvéséből adódó hátrányát, amihez az Esztergom-Párkány térség elérhetőségének javítása eszköz lehet. Ez egybevágh Pest megye és a Nyitrai kerület (Nitrianský kraj) azon szándékával, hogy Ipolydamásd és Helemba (Chľaba) között híd létesüljön. A Borsod-Abaúj-Zemplén megyei programban a Domaháza-Gömörpéterfala (Petrovce), a Hidasnémeti-Perény (Perín-Chym), illetve a Percse-Jánok (Janík) összeköttetést részesítenék előnyben.

Az EUROVELO-hálózat által érintett megyék fejlesztési dokumentumaiban megjelenik a hiányzó kerékpáros infrastruktúra megépítésének szándéka, emellett Komárom-Esztergom megye programja a Vág-völgyi kerékpárút megépítését, annak az EUROVELO-hoz való csatlakozását is megemlíti.

A kevésbé fejlett megyék programjaiban (Nógrád megye, Borsod-Abaúj-Zemplén megye, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye) a foglalkoztatás bővítését is kiemelik, ám a beavatkozások nem lennének határon átnyúló jellegűek. Csupán a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei programban említik meg a határon átnyúló klaszterek támogatásának potenciális foglalkoztatás-bővítő hatását. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a megyei „decentrumok” fejlesztésével kívánják növelni a foglalkoztatást a Nyíregyházától távolabb fekvő térségekben. A Kassai kerület Integrált Regionális Operatív Programjának 5. prioritása a munkanélküliség és

szociális kirekesztés csökkentése, amelyhez kapcsolódóan új munkahelyek létesítését, helyi termékek értékesítését támogató térségi hálózatok kialakítását, és a vidéki turizmus fejlesztését tartják szükségesnek. A helyi termékek piacának fejlesztési szándéka hasonlóságot mutat a Sajó-Rima ETT stratégiájának egyik céljával, amely a helyi termék piacok összekapcsolását és fejlesztését kívánja előmozdítani a gömöri térségben.

A foglalkoztatás bővítéséhez kapcsolódó megyei prioritásokban kevésbé jelennek meg a határon átnyúló fejlesztési lehetőségek. Ugyanakkor az Ózd, Putnok, Rimaszombat (Rimavská Sobota) és Tornaľa (Tornaľa) által alapított, és a gömöri térség fejlesztését hívatott Sajó-Rima ETT legjelentősebb stratégiai célja éppen a foglalkoztatás és a foglalkoztathatóság növelésére irányul, és ehhez kapcsolódó határon átnyúló beavatkozásokat azonosít be. A foglalkoztatás bővítésének célja releváns a Besztercebányai kerület (Banskobystrický kraj) esetében is, tekintve, hogy ebben a kerületben a legmagasabb a munkanélküliség egész Szlovákiában.

Győr-Moson-Sopron megye programjában egy önálló prioritást (6. prioritás) dedikáltak a határon átnyúló kapcsolatok elmélyítésére. A határon átnyúló kapcsolatoknak különös jelentőséget kölcsönöz, hogy a megye központi városai (Győr, Sopron, Mosonmagyaróvár) az államhatár közelében fekszenek. A határ menti települések partnerségét hívatott erősíteni az Arrabona ETT is, amelynek stratégiájában többek között a fejlesztési célok összehangolását, közös projektek megvalósítását, valamint a harmonikus város-vidék partnerség megteremtését tűzték ki célul. Ezen kívül Komárom-Esztergom megye esetében is kiemelik, hogy a megye urbanizált térségei erősödő határon átívelő kapcsolatok révén elősegíthetik a szomszédos dél-szlovákiai járások fejlődését is. A dokumentumban hangsúlyozzák a megye két határ menti városának ikerváros jellegét (Komárom a szlovákiai Révkomárommal (Komárno), Esztergom pedig a szlovákiai Párkánnyal (Štúrovo) alkot ikervárost), amelyek kommunikálnak Szlovákia további városai felé is, mindenekelőtt Nyitra (Nitra), illetve Léva (Levice) irányába.

2.1.4 Az egyes átkelőkre készített rész-megvalósíthatósági tanulmányok

Az imént ismertetett koncepcionális és stratégiai szempontok mellett további, egy-egy konkrét projekt megvalósíthatóságát befolyásoló műszaki, környezeti és költségtényezők is keretet szabnak a kedvező határmetszések kiválasztásának. A „KÖZOP-hoz illeszkedő projektek határmetszési szakaszainak megvalósíthatósági tanulmány szintű feltárása, azok hálózati hatásainak vizsgálata a magyar-szlovák határszakaszon” megnevezésű projekt keretében a

Határok Nélkül Konzorcium 60 rész-megvalósíthatósági tanulmányt készített el, amiből 14 meglévő átkelő akadálymentesítését, 46 pedig újabb átkelő létesítésének lehetőségeit vizsgálta. A fentiekén kívül egy átfogó megvalósíthatósági tanulmányt is készítettek az egész határszakaszra.

A tanulmányokban bemutatásra került az egyes projektek várható hatása a forgalom alakulására, illetve az eljutási idő változására. Figyelembe vették a projekt által érintett határtérség társadalmi és gazdasági sajátosságait, és elemezték az átkelő átadásából adódó lehetséges előnyöket is. Ezek mellett a vizsgált helyszínek alapján a várható környezeti hatásokat is felmérték. A helyi, természeti sajátosságok figyelembevételével nyomvonalat jelöltek ki, megjelölve a műszaki kialakítást és a közlekedés tervezését (pl. sebességkorlátozás) befolyásoló tényezőket. A határon átnyúló forgalmi igények jellemzése érdekében a forgalomszámlálások adatait forgalmi adatfelvételek, háztartási kikérdezések és önkormányzati kérdőívek információival egészítették ki. Minden tervezett átmenet esetében készült egy forgalmi modell, amely a projekt megvalósulása esetén a várható forgalom mértékét és irányát prognosztizálja. A rész-megvalósíthatósági tanulmányoknak egy további fontos hozzáadott értéke a költségbecslés, amelyet magyar és szlovák oldalra külön-külön, valamint beruházási elemekként részletezve mutatnak be minden egyes projekt esetében.

A Konzorcium által kidolgozott projekteken kívül 2015-ben rész-megvalósíthatósági tanulmány készült egy csökkentett műszaki paraméterekkel rendelkező híd építéséről Ipolydamásd és Helemba (Chľaba) között, a tanulmányt a Via Futura Kft. készítette el. Ehhez hasonló, csökkentett műszaki paraméterekkel rendelkező átmenetek megvalósíthatóságát vizsgálta egy további tanulmány is öt Ipoly-híd, valamint az Alsóregmec és Csörgő (Čerhov) közti Ronyva-híd esetére, a Pont-Terv kft. gondozásában. A tanulmányokban foglaltak szerint nem minden átkelő esetében van mód a műszaki paraméterek csökkentésére, de ahol igen, ott ez jelentős költségcsökkenést von maga után.

2.2 Közlekedési helyzetértékelés

Magyarország és Szlovákia európai integrációját nagy várakozás előzte meg a határ menti térségekben. A nyugati, illetve a csatlakozó országok közötti határok térségében fekvő települések abban reménykedtek, hogy az EU 2004. évi bővítésével módosulni fog a határok funkciója, ami a térségben élők szabad mozgását és a határ menti térségek fejlődését fogja előidézni.

2004. május 1-vel Magyarország és Szlovákia (további nyolc országgal együtt) belépett az Európai Unióba. Ennek megfelelően Szlovákiának egyetlen szomszédja nem lépett be az európai integrációba, míg a Magyarországgal szomszédos hét ország közül három vált az EU tagjává. A határhosszak tekintetében ez azt jelentette, hogy Magyarország teljes határvonalának fele belső, míg a másik fele külső határként működött ezt követően.

A Miniszterelnöki Hivatal számára 2008-ban készült Varratmentes Európa, a közúti átkelési lehetőségek sűrítésének vizsgálata című anyagból megtudhatjuk, hogy az új határkapcsolatok kialakulásához fűzött remények tekintetében hamarosan kiderült, hogy az integrációs folyamatnak csak egy lépése volt a 2004. május 1-i dátum, de ez még korántsem teremtette meg a jogi-adminisztratív lehetőséget a határkapcsolatok jelentős bővítésére. Bár 2004. május elsején szimbolikus jelentőséggel bírt, hogy megnyílt a Pinkamindszent és Strém közötti átmenet, azonban a biztató kezdetet nem követte hasonlóan dinamikus folytatás.

Mindamellet a határátlépés tekintetében jelentős könnyebbséget hozott a csatlakozás. Az útlevél mellett más személyazonosságot igazoló okmánnyal is lehetővé vált a határ átlépése Szlovénia, Ausztria és Szlovákia irányába. A személyforgalom vonatkozásában további könnyebbséget jelentett, hogy mindhárom relációban „egymegállásos”-sá vált a határátlépés, összességében a közúti forgalom jelentősen gyorsulhatott (a korábban is meglévő határátkelőhelyeken).

A személyforgalomban bekövetkezett pozitív változások mellett az áruforgalomban is változások következtek be, melyek társadalmi megítélése sokkal inkább negatív és Magyarországot teljességgel felkészületlenül érte. A vámhatárok (és korábbi fuvarozói korlátozások) eltörlésével a belsővé vált határvonalakon a nehéztehergépkocsi-forgalom összességében jelentősen, egyes határátlépési pontok esetében pedig drasztikusan megnövekedett. A legkritikusabb helyzet a Baltikum–Lengyelország–Csehország–Szlovákia és

az Adriai-tengeri kikötők közötti forgalom ugrásszerű növekedése miatt Nyugat-Magyarországon alakult ki. A csatlakozást követő egyetlen hónap alatt a rajkai és rédicsi teherforgalom kétszeresére, illetve két és félszeresére növekedett, amely egyetlen hazai útvonalat, a 86. sz. főutat terhelte és terheli azóta is.

Románia 2007. évi, illetve Horvátország 2013. évi csatlakozásával tovább növekedett a belső határok aránya. Napjainkban Magyarország szomszédjai közül csak Szerbia és Ukrajna, Szlovákia szomszédjai közül csak Ukrajna nem tagja az Európai Uniónak.

Az EU 2004. évi integrációja során a Közösségbe belépett tagországok Schengeni Egyezményhez történő csatlakozását sokáig bizonytanságok övezték. Végül erre 2007. december 21-én került sor. Ezt követően megszűnt a határellenőrzés Magyarország és Szlovákia között. Az új helyzetben a határátlépés még egyszerűbbé vált, egyszersmind új határátkelők építési költségei is csökkentek, mivel nem szükséges ellenőrző pontok létesítése. 2007. óta számos új átkelőt adtak át a két ország között (pl. Kéked-Abaújnásd (Trstené pri Hornáde), Hollóháza-Eszkáros (Skároš)), ugyanakkor egy esetben (Sátoraljaújhely és Tótújhely (Slovenské Nové Mesto) között) sor került határatmenet lezárásra is, az átmenő személygépkocsi-forgalomra történő hivatkozással.

Az integrációból adódóan az államhatár két oldala között a forgalom növekedése volt megfigyelhető, amit az újonnan átadott átkelők is támogattak. Azonban a forgalombővülés eltérő módon mutatkozott a határ egyes szakaszain. Illetve beazonosíthatóak olyan határ menti térségek is, ahol a határt metsző forgalom növekedése, és az ebből adódó gazdasági előnyök a határt keresztező infrastruktúra hiánya miatt maradtak el.

2.2.1 A meglévő infrastruktúra-hálózat jellemzése

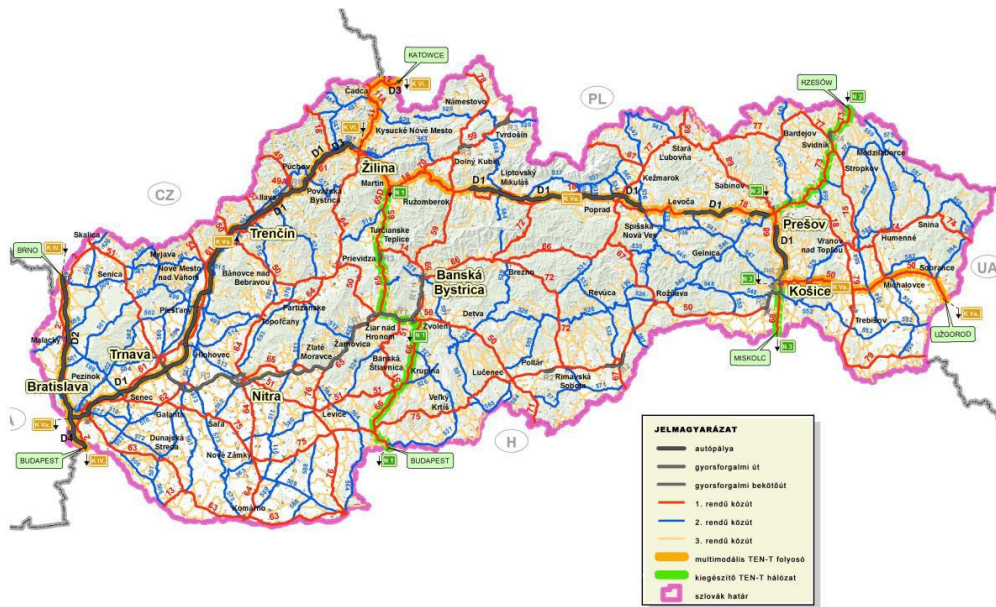
Nagytérségi hálózatok

Közúti közlekedés

Szlovákia fő- és mellékúthálózata sűrű és karbantartott. Az úthálózatot autópályák, autóutak, első- és másodrendű főútvonalak és mellékutak alkotják. A csaknem 18 000 km hosszú közúthálózat megközelítőleg 17 %-át elsőrendű utak teszik ki. Az autópálya használatáért úthasználati díjat kell fizetni.

Az ország úthálózatán belül nagyon alacsony az autópályák, illetve az autóutak aránya. Magyarországról Pozsony (Bratislava) kivételével egyetlen jelentősebb határ menti terület sem közelíthető meg autópályán. Ez az egy a D2 autópályája, ami Csehországot köti össze Magyarországgal.

A magyar M15 autóút folytatásaként a szlovák D2 irányonként 2 forgalmi sávós autópályaként működik. A 2007-ben megépült Sitina alagút megszüntette a pozsonyi átkelési szakasz keltette idővesztéséget, nagyban javítja az északi (csehországi irányú) kapcsolatokat, illetve a Horvátjárfalu (Jarovce) csomópont az A6 osztrák autópályán keresztül a Bécs irányú kapcsolatokat. A Sitina alagúttal együtt elkészült a 80 km hosszú összefüggő autópályája.



26. ábra: TEN-T folyosók Szlovákia területén (forrás: www.cdb.sk)

Megemlítendő még a D1-es autópályája Pozsonytól (Bratislava) Zsolnáig (Žilina) futó szakasza. A D1 autópályája a szlovák fővárost fogja összekötni Zaharral (Záhor) a szlovák-ukrán határon, felfűzve az ország nagyobb történelmi városait, mint Nagyszombatot (Trnava), Trencsént (Trenčín), Zsolnát (Žilina), Poprádot (Poprad), Eperjest (Prešov), Kassát (Košice) és Nagymihályt (Michalovce). A Pozsony (Bratislava) –Zsolna (Žilina) –Kassa (Košice) – Ungvár (Ужгород) vonal része a TEN-T törzshálózatnak. Szlovákia célja, hogy ez a gyorsforgalmi kapcsolat (D1 autópályája) 2020-ig Pozsonytól (Bratislava) az ukrán határig elkészüljön. A keleti szakasz (Kassa–Ukrajna) halad majd legközelebb a tervezési területhez, a periférikus térségben érdemi eljutási időváltozást egyedül ez a szakasz okoz majd.

Az összefüggő D1 autópálya hiányában jelenleg a magyarországi M15-M1-M0-M3-M30-3 útvonal biztosít kedvező eljutást a főváros és a kelet-szlovákiai térség központjaként működő Kassa között. Az utóbbi években Kassamindszent (Valaliky) és Migléc (Milhost') között átadott, 14km hosszú R4 gyorsforgalmi út ehhez a magyarországi útvonalhoz csatlakozik a határnál.

Magyarországon az országos közúthálózat hossza 31 805 km, amelynek 27,5%-a tartozik a főhálózathoz. 2015-ben a gyorsforgalmi úthálózat teljes hossza mintegy 1447 km – míg Szlovákiában csupán 650 km hosszú tesz ki. A sugaras szerkezetű, Budapest központú úthálózatnak három nagyobb tengelye érinti a határtérséget; az M1-M15 Pozsony (Bratislava) felé, az M2-2 Közép-Szlovákia felé, míg az M3-M30-3 Kassa (Košice) felé nyújt kapcsolatot. A három közlekedési tengely közül a pozsonyi tekinthető fejlettnak.



27. ábra: A MOF és az eltűrhető forgalom aránya (%) - 2011

A fenti ábra a közúthálózat szolgáltatási színvonalát jellemzi. A hálózaton viszonylag kevés helyen alakult ki szűk keresztmetszet: a 86. és 85. sz. főutak, kiemelten Csorna közös átkelési szakasza, 84. sz. főút Sopron térségi szakasza egészen a határig, és a főváros környezete.



28. ábra: Relatív Baleseti Mutató - 2010

Jellemzően nem az országos főúthálózati elemeken, hanem inkább a térségi mellékutakon vannak balesetek. Ennek oka lehet a nem megfelelő útállapot, illetve a viszonyokhoz képesti nem megfelelően megválasztott sebesség.

A határ menti térség közútjainak transz-európai hálózatba (Trans-European road network – TERN) való illeszkedését szemlélteti az alábbi térkép:



29. ábra: A térség közúti hálózatának illeszkedése a TERN-be

Kelet-nyugati irányban a magyar oldalon az M1-M3 autópályák jelentenek kapcsolatot, míg a szlovák oldalon az 50. sz. főút jelenik meg európai jelentőségű közlekedési folyosóként, amelyet gyorsforgalmi úttá terveznek fejleszteni (R2). Emellett fontos kelet-nyugati irányú hálózati elem a határtól kicsit távolabb futó D1-es autópálya, amely – a nyomvonalának teljes hosszában történő kiépítése után – fog biztosítani ilyen irányú elérhetőséget. A kelet-nyugati kapcsolatokat kötik össze észak-déli irányban a M15, M2-2-66 és M30-3-R4 útvonal-tengelyek.

Eltekintve az észak-déli irányú kapcsolatok környezetétől, a határtérség nyugati felén a TERN-hálózat magyarországi elemei, míg a középső, illetve keleti felén a szlovákiai elemei fekszenek közel a határhoz. Ennek folyományaként sok határ menti település esetében a legközelebb fekvő felhajtó a határ túloldalán található. A hálózat elérésének javítása sok esetben a határon átnyúló infrastruktúra fejlesztését teszi indokolttá. Példa erre az új komáromi híd, ami az M1 autópálya elérhetőségét fogja javítani a Komáromi járás településeiről. De a jelen tanulmányban vizsgált átmeneti lehetőségek közül az Ipolydamásd-Helemba (Chľaba), a Zabar-Gömörpéterfala (Perovce), illetve az Ózd-Susa – Jéne (Janice) kapcsolat is olyan közúti összeköttetést fog nyújtani, aminek segítségével egy TERN hálózati elem könnyebben lesz

elérhető egy térségi központból. Potenciálisan egy, a magyar-szlovák-ukrán határtérségben kialakításra kerülő új kapcsolat is segítheti az európai jelentőségű hálózat elérését, az M34, M3 autópálya felé.

Kerékpáros közlekedés

Az országos közúthálózat kerékpározhatóságáról, ill. annak egyes elemei mentén meglévő kerékpárforgalmi létesítményekről korlátozott információ áll rendelkezésre. A KKK által üzemeltetett KENYI rendszerből (www.kenyi.hu) zömmel az elmúlt években pályázati forrásokból megvalósult önálló kerékpáros létesítményekről szerezhető be információ.

A korábban a kerékpáros közlekedés szempontjából irrelevánsként kezelt, de a kerékpárforgalmi hálózat szerves részét képező egyéb hálózati elemekről – a KENYI és az OKA integrációjának hiányában – csak korlátozott információ áll rendelkezésre.

2. táblázat: Országos közutak kerékpározhatósága (Forrás: MK Nonprofit Zrt.)

Úttípus	Kerékpár kitiltva
elsőrendű	Mind: 100%
másodrendű	Külterület: 75-80% Belterület: 50-60%
összekötő	Külterület: 10-20%
bekötő	Belterület: 0-5%

2006-ban a KKK jogelőd Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (UKIG) megbízásából elkészült a Duna menti kerékpáros útvonal (EuroVelo 6) nyomvonalterve, ezt követően – annak érdekében, hogy az útvonal végigkerékpározható legyen – kitáblázásra kerültek a már elkészült kerékpáros létesítmények, illetve a hiányzó szakaszok helyett az ideiglenesen használható közúti kapcsolatok.

2011-ben kormányhatározat (1364/2011.) született a nyomvonal központi fejlesztéséről, ezen belül a Rajka–Budapest közötti I. ütem megvalósításáról. Ennek alapján a KKK feladata lett a nyomvonal előkészítésének koordinálása, amelyet a KÖZOP finanszíroz. 2013-ban elkészült a szakasz döntéselőkészítő tanulmánya, ez alapján kiválasztásra került a végleges nyomvonal és elkészült a megvalósíthatósági tanulmány. Ezt követően készülhetnek el a részleges műszaki tervek, amelyek kivitelezését további EU források felhasználásával tervezik.

A slovakiatravels.com szerint a Szlovákiát átszelő, útirányjelző táblával jelölt kerékpáros útvonalak összhossza 5400 kilométer (ebbe beletartoznak a hegyikerékpáros útvonalak is). A

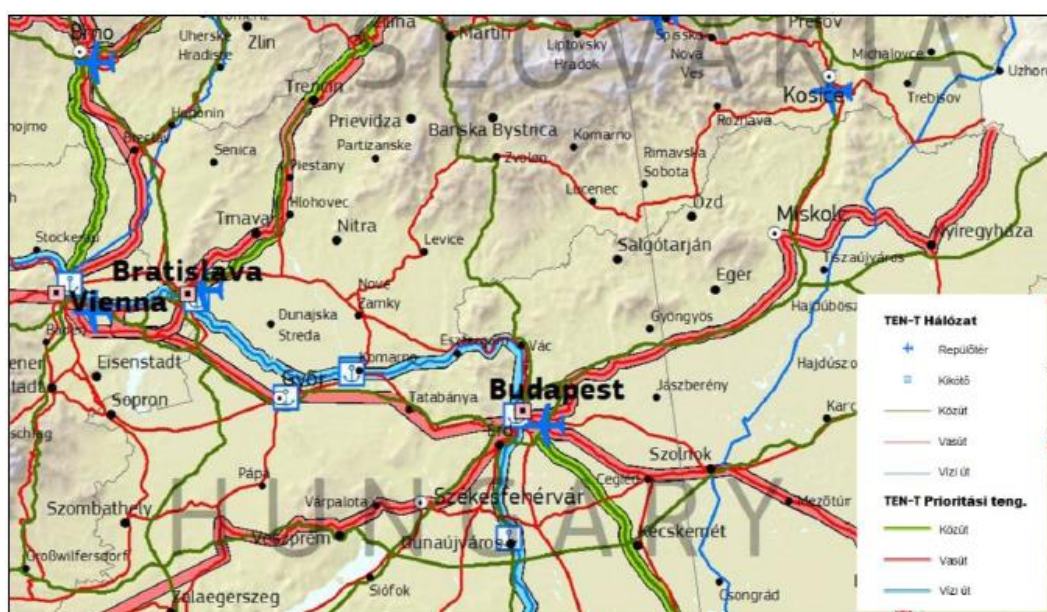
színek szerint négy különböző kategóriába (hosszú távú, párhuzamos, családi túra, rövid túra) szervezett útvonalak elenyésző része önálló – gépjárműforgalomtól elkülönített módon kiépített – kerékpárút.

A szlovák országos úthálózat jelentős szereppel bír a kerékpárforgalmi hálózatban, mivel a széles, burkolt padkával kialakított főútvonalak számos szakaszon elegendő szolgáltatási színvonalat nyújtanak nemcsak a helyi (hivatásforgalmi és szabadidős), de a távolsági (turisztikai célú) kerékpáros forgalom számára is.

A határ menti területeken az egyetlen jelentős kerékpáros útvonal az EuroVelo hálózat 6 sz. útvonala, amely az Atlanti-óceánt köti össze a Fekete-tengerrel. Szlovákiában Pozsony (Bratislava) felől az útvonalat egyrészt a Duna jobb partján Rajka felé, másrészt a Duna bal partján Komáromon keresztül Helemba (Chľaba) irányába jelölték ki. Az útirányjelző táblázás messze nem olyan sűrűségű, mint a magyar oldalon, de Pozsony (Bratislava) és Bős (Gabčíkovo) között jó minőségű és szinte teljesen összefüggőnek tekinthető, kerékpárosbarát útvonal áll a szabadidős célú kerékpáros forgalom rendelkezésére. 2014-ben készült el a Komárom és Karva (Kravany nad Dunajom) közötti szakasz.

Vasúti közlekedés

A vizsgált határ menti térség vasúthálózatának transz-európai kapcsolatait (TEN-T) szemlélteti az alábbi térkép:



30. ábra: TEN-T vasúti hálózat

A magyar oldalon az 1-es (Budapest–Hegyeshalom–Rajka) és 80-as (Budapest–Sátoraljaújhely) vasútvonalak adnak a transz-európai vasúti hálózat részeként kelet-nyugati irányú kapcsolatot. Ehhez a tengelyhez – Bécs felé – kapcsolódik a szlovákiai 120-as vonal.

A vasúti közlekedés *Győr-Moson-Sopron megyét* érintő országos törzshálózati pályái a transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasúti pályák (Bp–Hegyeshalom–oh., Hegyeshalom–Rajka–oh., Győr–Sopron–oh., Szombathely–Sopron–[Ágfalva] oh.), az egyéb országos törzshálózati vasúti pályák (Hegyeshalom–Porpác, Fertőszentmiklós–oh., Győrszabadhegy–Veszprém), valamint a Csorna–Pápa országos vasúti mellékvonal.

Komárom-Esztergom megye vasúthálózata alapvetően a 19. század végén épült ki. Fő vonala a Budapest–Hegyeshalom–Rajka, szárnyvonalak a Budapest–Esztergom, Esztergom–Almásfüzitő, Tatabánya–Pápa, Székesfehérvár–Komárom és a Tatabánya–Oroszlány vonalak. A vasúti közlekedéssel kapcsolatban a legnagyobb probléma a vertikális kapcsolatok hiánya. A megye belső behálózottsága is bőven hagy kívánnivalót maga után (a közelmúltban több szárnyvonalat is bezártak, leépítettek), ennél is nagyobb problémát jelent, hogy közvetlen vasúti kapcsolatot egyedül Komáromnál biztosít az infrastruktúra. Ennek a kapcsolatnak is alacsony a kihasználtsága, személyforgalmat nem bonyolít.

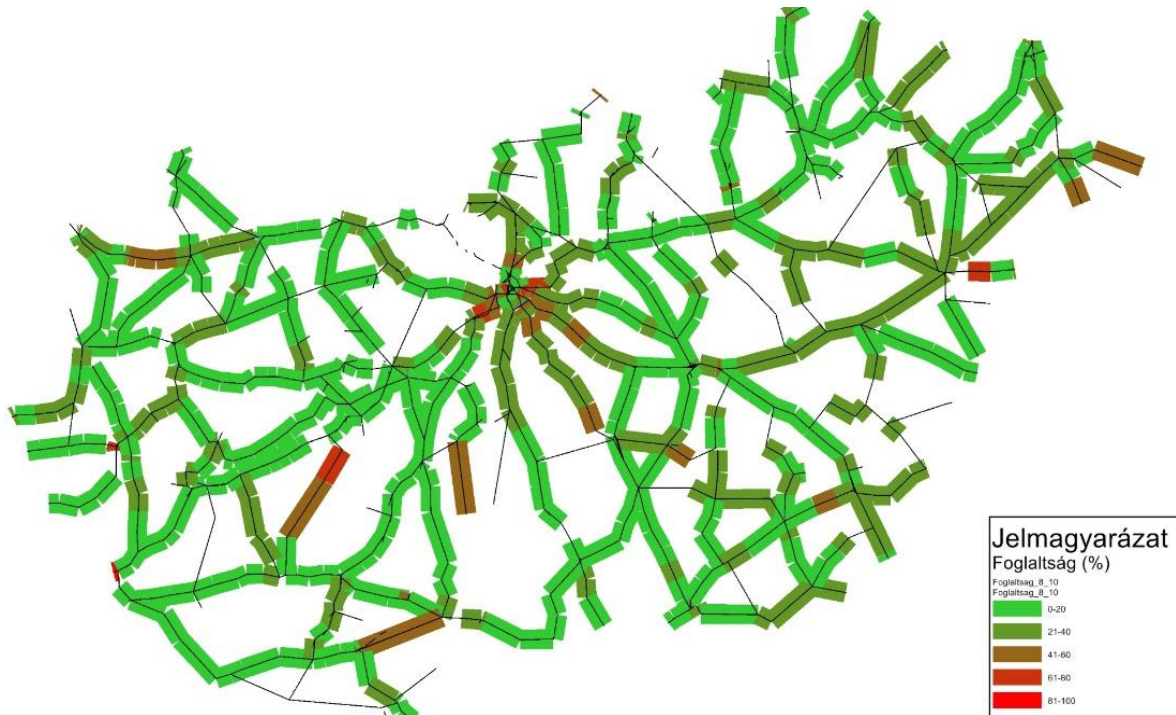
Pest megye vasúti közlekedésének gerincét a fővárosba befutó 11 vasútvonal adja, amelyek közül csak 7 érinti a megye agglomeráción kívüli területeit. A határ menti térség szempontjából megemlítenő a Budapest–Vác–Szob (oh.) és a Budapest–(Rákospalota–Újpest)–Veresegyház–Vácrátót–(Vác) vonalak. A megyén belüli egyéb (nem centrális vezetésű, így kisebb jelentőségű és forgalmú) szárnyvonal a Vác–Balassagyarmat–(Diósjenő–Romhány) és az Aszód–Balassagyarmat–(Ipolytarnóc) vonalak. A vonal magyarországi szakaszán a határátmenet közelében Vácott csatlakozik a Rákospalota–Újpest–Vácrátót–Vác, illetve ágazik ki a Vác–Balassagyarmat helyi érdekű vasút. A szlovák határállomás a Garam és Ipoly menti vasutak, a Párkány-Nána (Štúrovo)–Ipolyság (Šahy)–Korpona (Krupina)–Zólyom (Zvolen) és az abból kiágazó Csata (Čata)–Léva (Levice) vonalaknak. A vasúti határátmenet közvetlen környezetében jelenleg nem üzemel közúti határátkelő. Attól több mint 10 km-re vezet át a Letkés–Ipolyszalka (Salka) átmenet.

Nógrád megye vasútvonalai az országos átlagnál rosszabb állapotban vannak; ha minden szempontot figyelembe veszünk, akkor talán az utolsó helyet foglalják el. A pályák karbantartása folyamatos, de ez csak a szinten tartásra éppen, hogy elég. A jelenleg működő

vonalak a Hatvan–Somoskőújfalu, az Aszód–Balassagyarmat–Ipolytarnóc, továbbá a Börzsöny lábánál, majd az Ipoly völgyében vezetett Vác–Balassagyarmat vasútvonal.

Borsod-Abaúj-Zemplén megye vasútvonalait megyeszékhely-centrikusság jellemzi. A térség domborzati adottságainak köszönhetően az említett két közlekedési alágazat nyomvonalának gerincét alkotó elemek térben nem váltak el jelentősen egymástól, közel párhuzamosan haladva jelentős forgalmú közlekedési folyosókat alkotnak. A megye jelenlegi vasúthálózatának fő elemeit a nemzetközi szinten is jelentős szerepű országos törzshálózati vasútvonalak adják, melyet egyéb országos törzshálózati vasútvonalak és mellékvonalak egészítenek ki. A megye vasúthálózatának egyes részein jelenleg is érződik a jelenlegi országhatár hatása: az egykoron a mai szlovák területek felé megépített, arra orientálódó vasúti kapcsolatokat a Miskolc felé irányuló személy- és áruszállítási igények máig nehézkesen használnak, hiányzik pl. a Miskolc felé haladó deltavágány Bánrévénél (Ózd irányából), és Hidasnémetinél (Szerencs irányából). A transzeurópai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő – a határforgalom szempontjából jelentős – országos törzshálózati vasútvonal a Felsőzsolca–Hidasnémeti–(Szlovákia) vonal, egyéb országos törzshálózati vasútvonal a Miskolc–Bánréve–(Szlovákia), a Bánréve–Ózd, a Mezőzombor–Sátoraljaújhely–(Szlovákia), valamint a Miskolc–Tornanádaska–Hídvégardó–(Szlovákia) vonalak. A vasúti mellékvonalak közül az Eger–Putnok és a Szerencs–Hidasnémeti bonyolít még forgalmat. A megye három, személyforgalom számára is megnyitott keskeny nyomközű vasútjának (Miskolc–Lillafüred–Garadna, Miskolc–Papírgyár–Taksalápa, Pálháza–Kőkapu–Rostalló) szerepe elsősorban turisztikai jellegű, forgalmuk javarészt a nyári hónapokban bonyolódik le.

A következő ábra a magyarországi személyszállítás foglaltságát mutatja.



31. ábra: Országos vasúti személyszállítás foglaltsága a reggeli csúcsidőszakban - 2012

Szlovákia két legnagyobb városa (Pozsony (Bratislava) és Kassa (Košice)) az ország nyugati és keleti szélén található. A távolsági közlekedést emiatt két és fél kelet–nyugati irányú fő vasútvonal határozza meg. Az ország vasúthálózatának hossza 3622 km, melyből 3509 km normál nyomtávú, ebből 670 km 25 kV 50 Hz váltakozó árammal, 758 km 3000 V egyenárammal villamosított. Az ország rendelkezik továbbá még 50 km keskeny nyomtávú vonallal is.



32. ábra: Szlovákia vasúti fővonalai (forrás: www.interrailnet.com)

A vasúthálózat mérete az utóbbi években nem változott, az ország gazdasági eredményei miatt azonban több mellékvonalon is felfüggesztették a személyszállítást. Az előkészítetlen

leállás több helyütt gondot okozott, mert a szintén tőkeszegény, és öreg járatokkal üzemelő autóbussz társaságok nem tudták azonnal pótolni a vonatok kiesését. Egyes vonalakon később újraindult a személyszállítás.

Autóbuszos közlekedés

Nemzetközi viszonylatban Magyarországról a Volánbusz és az Eurolines közösen indít buszjáratokat, melyekkel Európa számos nagyvárosa elérhető. Szintén indít nemzetközi járatokat az OrangeWays is.

A Szlovákia és más európai ország közti személyszállítást az EUROLINES Társaság és néhány magán szállító biztosítja. Nemzetközinek minősül a Pozsonyi Közlekedési vállalat által 2010. október 1-től Pozsony (Bratislava) és Rajka között közlekedtetett 801. számú autóbussz-viszonylata. E két település közötti összeköttetés a Magyarország–Szlovákia Határon Átnyúló Együttműködési Program 2007-2013 támogatásával valósult meg. Ugyanez a program támogatta Nagymegyer (Veľký Meder) és Győr autóbussz összeköttetését is.

Magyarország határ menti autóbussz közlekedésében az alábbi Volán társaságok vesznek részt:

- Kisalföld Volán Zrt. (Győr-Moson-Sopron megye)
- Vértess Volán Zrt. (Komárom-Esztergom megye)
- Volánbusz Zrt. (Pest megye)
- Borsod Volán Zrt. (Borsod-Abaúj-Zemplén megye)

Szlovákiában az autóbussz-közlekedés fejlett, a szolgáltatók a teljes országot lefedik. A legforgalmasabb útvonalakon az utasok szállítását több magántársaság is biztosítja, ami különbség a magyarországi gyakorlathoz képest. A legtöbb autóbussz Pozsony (Bratislava), Nyitra (Nitra) és Kassa (Košice) városából indul.

Vízi közlekedés

Európa egyik legfontosabb vízi közlekedési útvonala a Duna folyam, mely az Európát átszelő Duna–Majna–Rajna víziút része. A víziutak osztályba sorolása szerint a Duna hazai szakasza VI/B és V/C kategóriába tartozik, míg a Mosoni-Duna III és VI/B kategóriába. Győr-Moson-Sopron megyében a Dunán – bár Győr térségében EGB. VI. hajózási osztályba sorolták –, az átlagos vízmélység és a hajózható napok száma messze elmarad az előírttól. Országos szinten a vízi áruszállítás részesedése az összes teljesítményből 4%, ami az elmúlt években nem

változott, azaz a közúti szállítás arányának növekedése a vasúti részarány rovására történt. Ahhoz, hogy a vízi szállítás, kombinált szállítás ezen alacsony részaránya ne csökkenjen, illetve emelkedjen, a hajózási feltételek (kikötőfejlesztés, folyamszabályozás) javítása szükséges. Komárom-Esztergom megye vízi közlekedés szempontjából is kedvező helyzetben van. A budapesti kapcsolat mind személy-, mind teherszállításban kihasználatlan. A Dunán menetrendszerű belföldi hajózás csak Budapesttől északra működik, a nemzetközi hajózás a déli Duna-szakaszt is igénybe veszi. A nemzetközi vízi turistaforgalom az elmúlt években növekedett, a nyári csúcsidekban a főváros nemzetközi hajóállomása túlterhelt. A nemzetközi forgalomban szárnyashajók is közlekednek, de a hajóforgalom nagyon Budapest centrikus, a megye inkább csak a csúc szezon, dunakanyari turistaforgalomból részesedik. A Duna-Majna csatorna megépültével várt jachtforgalom-növekedés nem következett be. Az országon belüli hajóforgalom is turisztikai célú, jelenleg hivatásforgalom a vízi közlekedésben csak Budapesten belül működik. A menetrend szerinti járatok elsősorban a Dunakanyar turisztikai célpontjáiig közlekednek. Az itt levő települések többnyire rendelkeznek hajóállomással, de az idegenforgalom helyi kínálata általában nem elég vonzó a hajóállomások környékén.

A nemzetközi és belföldi teherforgalmú kikötő Budapesten, Csepelen található. A kombinált áruszállítási módokhoz a Csepel-szigeti kikötő kapcsolatai nem kedvezőek, a Pest megyén belüli elérési lehetőségek nem teszik vonzóvá a vízi szállítás még akkor sem, ha ez egyébként gazdaságosabb lenne. Nógrád megye vizei hajózásra alkalmatlanok. Az Ipolyon legfeljebb a vízi túrázás feltételeinek javítását célszerű előirányozni. Borsod-Abaúj-Zemplén megye jelentősebb vízfolyásai közül a Tisza és a Bodrog folyók hajózhatók, ahol azonban menetrendszerű közlekedés nincs. A MAHART és különböző magánvállalkozók igény szerint turisztikai szolgáltatást nyújtanak. A vízparti települések a személyhajó kikötésére alkalmas úszóművekkel rendelkeznek.

A komp- és révátelők közúthálózati hiánypótló elemek, melyek a folyami hidak elégtelen számát csökkentve a hátrányos hálózati szerkezetet és az elérhetőséget javítják. A komp közlekedés biztosítása Győr-Moson-Sopron, Pest és Borsod-Abaúj-Zemplén megyék folyóin jellemzően mélyvezetésű vonszolóköteles, vagy motorral hajtott úszóművekkel történik. Az átkelőket jellemzően az érintett önkormányzatok, ill. az általuk megbízott alvállalkozók üzemeltetik.

Regionális és helyi közlekedés

Győr-Moson-Sopron megye közlekedés-földrajzi szerepét a területén keresztülhaladó TEN-T hálózatok értékelik fel, ugyanakkor e közlekedési folyosók csak részlegesen szolgálják ki az észak-déli irányú, fejlődési potenciállal rendelkező áramlási útvonalakat.

A megye közúthálózatának gerincét az együttesen 84 km hosszú M1 és M15 gyorsforgalmi utak, valamint a 396 km hosszú első-másodrendű főúthálózat képezi. A megye főúthálózatát a Győr központú sugaras szerkezet jellemzi, a 84, 86 és 150 sz. főutak kivételével meghatározóan a megyeszékhely elérhetőségét szolgálják a főutak. Emellett mind a közút-, mind a vasúthálózat alapján fontos közlekedési csomópont Csorna is.

Az országos közutak megyei mellékúthálózata döntően megfelel a megye geográfiai viszonyainak és sajátos településhálózatának. A hálózaton belül több térségi szerepkörű mellékút van (pl. 1401 j., 8419 j.), melyek fontos kapcsolatok hordozója, s mely a főúthálózatra kiemelt ráhordó szereppel bír.

A megyei kerékpáros útvonalak jórészt a Szigetközben, a Fertő-tónál, illetve az osztrák határ mentén épültek ki turisztikai célzattal, de számos kerékpáros útvonal jellemzően a helyi lakosok mindennapi közlekedési igényeit is szolgálja az egyes érintett településeken belül. A kerékpáros közlekedést kerékpárosbarát módon kiszolgáló hálózati elemek a felsoroltakon túl csak elszórtan találhatóak meg a megyében, hálózatba csak kisebb területeken (pl.: Győr, Mosonmagyaróvár belterülete) szerveződnek.

Komárom-Esztergom megye közlekedés-földrajzi helyzetét meghatározza, hogy a megyét keresztezi TEN-T közúti, vasúti és vízi törzshálózata is. A helyi kapcsolatokról elmondható, hogy a régió közutakkal viszonylag jól behálózott, a gépjárművel való közlekedés lehetőségei kielégítőek. Ugyan a szlovák-magyar határszakaszon jelenleg összesen csak két közúti híd ível át a Dunán (Komárom, Esztergom), ezek településhálózati szempontból a legjobb helyen vannak, és ha nehezen is, de képesek ellátni összekötő szerepüket a két állam között.

Az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény által az Országos Kerékpáros Törzshálózat elemeiként meghatározott – és csak egyes szakaszokon kijelölt! - 22 regionális kerékpáros útvonal közül egy érinti a térséget, ez a Duna mentén húzódó EuroVelo 6. A kerékpáros közlekedést kerékpárosbarát módon kiszolgáló hálózati elemek ezen törzsútvonalon sem találhatóak meg végig összefüggően, több szakaszon is csak korlátozottan

kerékpárosbarát (nagy gépjárműforgalmú és magas sebességkorlátozású) ideiglenes nyomvonal van kijelölve. Néhány, határtól távolabbi területen (pl: Tata, Tatabánya belterülete) található részben kerékpárosbarát kerékpárforgalmi hálózat.

Pest megye az ország központi térsége, amely szintén kedvező közlekedés-földrajzi helyzettel rendelkezik. Budapesten a TEN-T közúti hálózat 5 törzshálózati eleme és egy kiegészítő eleme, valamint a vasúti hálózat 5 törzshálózati és 3 kiegészítő hálózati eleme keresztezi egymást, emellett egy jelentős dunai kikötőnek ad helyet; mindezek alapján a magyar főváros egy európai léptékű közlekedési csomópont, ahol mutatkozik potenciál az intermodalitás fejlesztésében. Jelenleg a nemzetközi főútvonalaknak csak egy része autópálya kategóriájú, a főúti szakaszok általában irányonként csak 1-1 forgalmi sávok, így nem felelnek meg az egyre növekvő nemzetközi közúti forgalom – különösen a kamionforgalom – igényeinek. Az M0 autópálya kiépítése óta a tranzitforgalom a belső városrészek érintése nélkül halad át Budapesten, a 405. sz. főúton, illetve a 4. sz. főút települési elkerülő szakaszainak kiépítésével a Románia felé tartó tranzitforgalom nem érint a megyében lakott területet.

A megye közúthálózata az ország közlekedési hálózatához hasonlóan elsősorban sugárirányú, a kör- és haránt irányú útvonalak hiánya itt fokozottabban jelentkezik. Különösen hiányoznak a Dunát áthidaló közúti kapcsolatok. A megye egyes területeirészeinek közúthálózata erősen különböző, változatos képet mutat. A megyének a magyar-szlovák határhoz közel fekvő térségében a hálózat kevésbé fejlett, ami részben a periférikus fekvésnek, részben a középhegységi térszínnek a következménye.

A megye kerékpárforgalmi hálózatát a már korábban kialakított hálózatok alapján fejlesztik tovább. Budapest környezetében a hálózat természetes módon sokkal sűrűbb. A Budapesttől való távolság lényegesen meghatározza a kerékpáros forgalmi igényeket, hiszen a főváros jelentős kiinduló- és célpontja a szabadidős célú kerékpáros forgalomnak. A 22 regionális kerékpáros útvonal közül kettő érinti a térséget. Ezek közül a Felső-Dunamenti kerékpáros túraútvonal (6-os számú EuroVelo): Budapest és agglomerációja és a megye között jelentős kapcsolatot jelent a Duna bal partján, zömmel szabadidős célú forgalmat bonyolít. A részben a 11. sz. főút mentén kijelölt útvonal az EV6 nemzetközi túraútvonal része. Viszonylag jó minőségű és szinte teljesen összefüggően kerékpárosbarátnak tekinthető a kialakítása, Szob és Dunakeszi között. (Az EuroVelo 6 a Duna mindkét partján részben gépjárműforgalomtól elkülönített módon kialakított útvonal a 11. és 2-12. főutakkal párhuzamosan, Verőce és

Dunakeszi között összefüggő a bal parton, a jobb parton Budapest–Szentendre, Tahi–Dunabogdány észak, illetve visegrádi szakaszokkal.)

Nógrád megye állami tulajdonú úthálózatának jelenlegi hossza 944 km, amiből a főutaké 170 km, mely a 2. számú Budapest–Vác–Rétság–Hont elsőrendű főútból, a 21. számú Hatvan–Somoskőújfalu elsőrendű főútból, továbbá a 22. számú Rétság–Salgótarján és a 23. számú Kisterenye–Tarnalelesz másodrendű főutakból áll. Hosszuk és irányuk csak a legszükségesebb elérhetőségeket biztosítják a megye méretéhez, települési viszonyaihoz igazodva. A 774 km hosszú mellékúthálózat elsősorban összekötő utakból és bekötőutakból áll a megye aprófalvas szerkezetéhez igazodva.

A megye kerékpárforgalmi hálózatára is általánosságban jellemző, hogy az elkészült kerékpáros létesítmények többnyire nem alkotnak kerékpárosbarát közlekedési hálózatot. Hiányzik a települések közigazgatási határát túllépő, rendszerben való gondolkodás, valamint a beruházások java része hivatásforgalmi célokat szolgál. Nógrád megyében négy pontszerű kerékpárút épült ki Rimóc, Pásztó, Salgótarján és Nőtincs környékén.

Borsod-Abaúj-Zemplén megyét a TEN-T hálózat gyengén tárja fel; a közúti törzshálózat a megyének csupán a déli részét érinti, ugyanakkor mind a közúti, mind a vasúti hálózat kiegészítő hálózati elemei becsatornázzák a megye központi, illetve északi térségeit az európai közlekedési rendszerbe. A megye közúthálózatának legjelentősebb eleme a M3 Budapest–Hatvan–Füzesabony–Polgár–Görbeháza–Nyíregyháza gyorsforgalmi út. Az elmúlt évtizedben megvalósult autópálya-szakaszok a keleti országrész kapcsolatrendszerét jelentősen javították, valamint az országos és regionális kapcsolatokat terén az addig jelentős forgalmat lebonyolító 3 sz. főút megyét érintő szakaszai is tehermentesültek az átmenő forgalom jelentős részétől.

A megyeszékhely Miskolc gyorsforgalmi úti kapcsolatát az M3 autópályához Igrici térségében kapcsolódó M30 autópálya biztosítja, melynek ütemezett kiépítésével (Emőd, Nyékládháza, Miskolc-dél, majd Miskolc-kelet) a főváros közúti elérhetősége is fokozatosan javult.

A megyét érintő főutak Miskolc térségében kapcsolódnak egymáshoz, közelítően sugaras elrendezésű rendszert alkotva biztosítják egy-egy térség elérhetőségét.

A főúthálózat kiegészítő elemei az ún. térségi jelentőségű mellékutak, melyek műszaki paramétereiket tekintve nem különböztethetők meg az országos mellékutaktól, azonban akár

kistérségeket, akár városokat felfűzve hálózati szerepük vagy forgalmuk alapján a közúthálózati hierarchiában a mellékutak közül kiemelkednek. A megye tekintetében ilyenek például az É-i részen az országhatárral közel párhuzamosan futó nyomvonalak és a cigándi Tisza-híd megközelítését biztosító ÉNY-DK-i irányú közúthálózati elemek.

A megyére kiemelten jellemzőek az egyes települések főúti kapcsolatait biztosító völgyekbe benyúló mellékutak, melyek nem egyszer több települést fűznek fel. Ennek köszönhetően a zsáktelepülések száma igen magas.

Az elmúlt években ebben a megyében is felgyorsult a kerékpárforgalmi létesítmények építésének üteme, egyes településeken hosszabb, összefüggő kerékpárosbarát szakaszok épültek, amelyek azonban többnyire még nem álltak össze hálózattá. Ez alól kivételt jelent a Kassa és Sárospatak közötti kerékpárút, amelynek jelentős része a közúti forgalomtól elkülönítetten épült meg,

Szlovákiában nyugatról keletre haladva a Csallóközt a 63 sz. főút Pozsony (Bratislava)–Dunaszerdahely (Dunajská Streda)–Révkomárom (Komárno)–Párkány (Štúrovo) vonalon szeli át. A Kis-Dunától északra vezet a 75 sz. főút Pozsony (Bratislava)–Galánta (Galanta)–Érsekújvár (Nové Zámky)–Losonc (Lučenec).

Ahogy a határ menti, dél-szlovákiai térség teljes egésze, úgy a főváros, Pozsony sem rendelkezik gyorsforgalmi kapcsolatokkal keleti, dél-keleti irányban. A térség olyan központi városait, mint Dunaszerdahely (Dunajská Streda), Érsekújvár (Nové Zámky) és Komárom, első és másodrendű főutak kötnek a szlovák fővároshoz. A főváros közeli főúti szakaszok túlterheltek, a távolabbi szakaszok kapacitáskihasználtsága megfelelő, ugyanakkor nem biztosítanak megfelelő eljutási sebességet.

A főúthálózat alapvetően úgy épült ki, hogy a települések jelentős része bekötő utakkal kapcsolódik a főutakra. A nagyobb városok terjeszkedése elérte a főutakat, így a dél-szlovákiai térségben számos települési elkerülő szakasz hiányzik (pl. Nagymegyér (Veľký Meder), Révkomárom (Komárno), Párkány (Štúrovo), Ipolyság (Šahy), Léva (Levice), Nagykürtös (Veľký Krtíš) esetében), tovább rontva ezzel az eljutási időt.

A Csallóköz néhány településének közlekedéshálózati helyzete meglehetősen kedvezőtlen. Különösen igaz ez a Bósi-vízcsatorna és az Öreg-Duna között fekvő három községre,

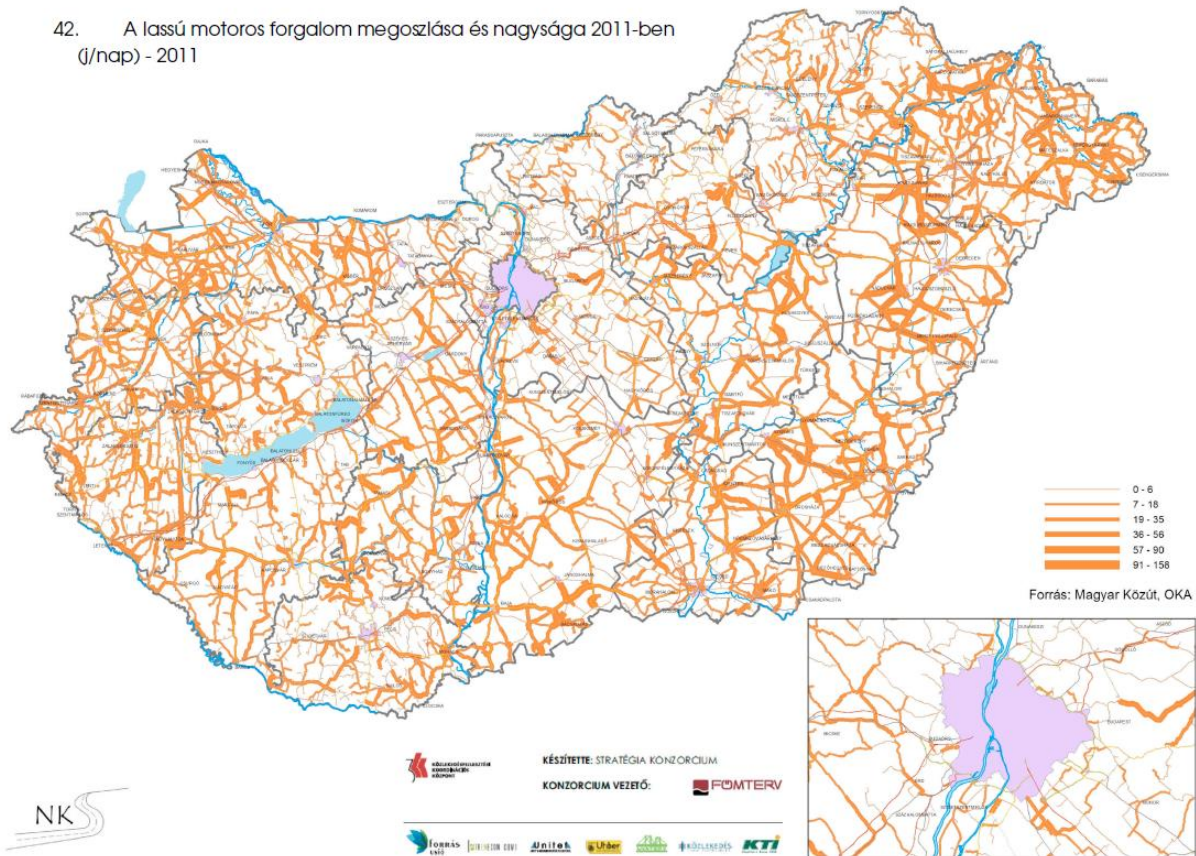
amelyeket a bósi és a dunacsúni vízlépcsőn épült közúton, illetve a Vajka (Vojka) és Keszölcés (Kyselica) között közlekedő kompon lehet megközelíteni. A határ mentén fekvő területet jelenleg Magyarország felől nem lehet közvetlenül elérni.

Szobi torkolatától Ipolytarnóciig a magyar-szlovák határt kisebb-nagyobb eltérésekkel az Ipoly, mint határfolyó alkotja. Szlovákiában e szakaszon is a határ közelében halad a 75 sz. Pozsony (Bratislava)–Érsekújvár (Nové Zámky) –Losonc (Lučenec), majd ennek folytatásaként az E50 sz. európai főútvonal részét is képező 50 sz. (Trencsén (Trenčín)) – Losonc (Lučenec)–Rimaszombat (Rimavská Sobota)–Rozsnyó (Rožňava)–Kassa (Košice) főútvonal. Mindkettő irányonként egy forgalmi sávos főút, szintbeni csomópontokkal. Az 50. sz. főutat a TEN-T hálózat kiegészítő hálózati elemeként gyorsforgalmi úttá kívánják fejleszteni (R2), amelynek az osgyáni (Ožďany) és tornaljai (Tornaľa) szakaszai már el is készültek.

A kelet-szlovákiai térség közúti hálózatát meghatározza, hogy Ukrajna felé kevés számú és kedvezőtlen elhelyezkedésű közúti kapcsolat áll rendelkezésre. A tiszacsernyői (Čierna nad Tisou) vasúti átrakó sem rendelkezik megfelelő közúti kapcsolattal, gyakorlatilag ez – tehát a megfelelő közúti kapcsolatok hiánya – jelent fejlődési korlátot a dobrai logisztikai központ számára is. A szlovák-ukrán határ átjárhatósága a közeljövőben várhatóan módosulni fog a 79. sz. út megnyitásával Csap (Чоп) felé. Ennek eredményeként a Királyhelmece (Kráľovský Chlmec) és Csap közötti út 20 km-re csökkenne a jelenlegi 50km-ről. Királyhelmece (Kráľovský Chlmec) vidékének Kassa (Košice) irányú kapcsolatait nagyban javította a határnyitás és a Hollóháza–Eszkáros (Skároš) átkelő, a határ menti térség napjainkban főleg Magyarország területén keresztül kommunikál a kelet-szlovákiai nagyvárossal.

A következő ábra a lassú motoros forgalom nagyságát mutatja.

42. A lassú motoros forgalom megoszlása és nagysága 2011-ben (j/nap) - 2011



33. ábra: A lassú motoros forgalom nagysága – 2011³

Számottevő lassú motoros forgalom a mezőgazdasági szempontból jelentős területeken jelenik meg. A magyarországi hálózatot mutató ábrán látszik, hogy a térségben a Kisalföldön és a Bodrogközben magas a lassú motoros járművek száma. Szlovákiában is a mezőgazdasági területeken lehet ilyen típusú forgalomra számítani.

Közúti határátmenetek megyénként

Győr-Moson-Sopron megye Szlovákiával 79 km hosszú határszakaszán található közúti határátkelőhelyeken nemzetközi áru- és személyforgalom bonyolódik Szlovákia felé:

Rajka–Rusovce (Oroszvár)

- Az M15 autótút az M1 autópálya és a rajkai szlovák határ közötti jelenleg 2x1 sávós autótútként üzemel. Az M1-es autópályáról ágazik le, és Rajka-Pozsony-Prága-Drezda-

³ Ábra forrása: Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS), 2014

Berlin irányába tart. A magyar határ átlépésére a rajkai államhatár szolgál. Az út folytatása a szlovák D2-es autópálya. Az M15 autóút része az E65-ös és az E75-ös európai folyosónak is. Az M15 – D2 vonal magyarországi szakasza jelenleg félautópályaként működik, kapacitása nem merült ki, ugyanakkor baleseti helyzete kedvezőtlen. Az átlagos napi forgalom 18 094 egységjármű naponta (E/nap), a forgalomnak igen magas hányadát, mintegy felét a tehergépkocsik teszik ki. A határmetsző úton nincs súlykorlátozás.

- A 150. sz. főút a 86. számú főútvonal folytatása az E65-ös nemzetközi főútnak Mosonmagyaróvárt Rajkával, az országhatárig összekötő része. A forgalom nagy részét az elkészült M15 autóút átvette, így 2013-ban az átlagos napi forgalom 3701 E/nap volt. A határmetsző úton 3,5 t súlykorlátozás van érvényben.

Rajka–Čunovo (Dunacsún)

A 1409 j. út Rajkától az országhatárig tart, a szlovák oldalon helyi (önkormányzati) útban folytatódik. Átlagos napi forgalma 424 E/nap volt 2013-ban. Az útszakaszon 3,5 t súlykorlátozás van érvényben.

Vámosszabadi–Medved'ov (Medve)

A 14. sz. főút Győrt köti össze a szlovák országhatárral, ugyanakkor az útvonal szerves folytatása a 81. sz. főútnak. Szlovák oldalon a 13-as főútban folytatódik Nagymegyerig. Az út része az E575-ös útvonalnak. Az országhatáron egy közúti híd teremti meg a kapcsolatot a két ország közúthálózata között, azonban leszögezhető, hogy mind az ártéri hidak, mind a mederhíd állapota kritikus. A 14. sz. főút kedvezőtlen módon, Győr belterületén keresztül kapcsolódik a hazai főúthálózathoz, így az átkelőn tapasztalható 7528 E/nap forgalom (amelynek jelentős része teherforgalom) Győr több lakóövezetét terheli. A határmetsző úton nincs súlykorlátozás.



34. ábra: A híd Vámoszabadi és Medve (Medved'ov) között

Komárom-Esztergom megye Szlovákiával 81 km hosszú határszakaszán jelenleg közúti határátkelőhelyeken súlykorlátozással áru- és személyforgalmat Szlovákia felé, éjjel-nappal lebonyolít:

Komárom–Komarno (Révkomárom)

Komáromot a 13. sz. főút köti össze az M1 autópályával, amely része az E6-ös és az E75-ös európai folyosónak is. Az országhatárhoz kedvezőtlen módon a főút városi, belterületi szakasza vezet. A Dunán átívelő Erzsébet hídon a közlekedés 20 t súly-, 30 km/h-s sebesség- és 4,3 m magasságkorlátozás mellett lehetséges. Az átkelés a szlovák oldalon a I/64 és I/63 sz. utakon – szintén városi, belterületi szakaszon – keresztül kapcsolódik a közúthálózathoz. Az érvényben levő súlykorlátozás miatt a hídon mérsékelt teherforgalom mutatkozik, ugyanakkor a két város közötti kommunikáció erősségére utal a 9767 E/nap forgalom.

Esztergom–Štúrovo (Párkány)

Esztergom a 11. sz. főúton a 111. sz. és az 1111. j. utak elágazásánál helyezkedik el, a Duna jobb partján. Az országhatárhoz a kedvezőtlen vonalvezetésű 11326. j. út vezet, amely részben Esztergom beépített részén halad keresztül. A Dunán átívelő Mária Valéria hídon a közlekedés 3,5 t súly- és 30 km/h-s sebességkorlátozás mellett lehetséges. A híd túloldalán az átkelés a 63. sz. úton Párkány belterületén halad keresztül, majd kedvezőtlen vonalvezetéssel, Párkányt

elkerülve halad Komáromon keresztül Pozsony felé. Az átlagos forgalom 5944 E/nap volt 2013-ban.

Pest megye Szlovákiával 58 km hosszú határszakaszán jelenleg közúti áru- és személyforgalmat Szlovákia felé, éjjel-nappal lebonyolít:

Letskés–Salka (Ipolyszalka)

Letskés felől a 12111. j. úton, míg Salka felől a 564 sz. úton lehet az Ipoly partját megközelíteni. Az út ártéri híddal és Ipoly-híddal keresztezi a folyót és az árteret. A hídon 7,5 t súly- és 4,8 m magassági korlátozás van érvényben. A keskeny hídszélesség miatt a járművek leginkább váltakozó elsőbbségadással tudnak csak a két hídon áthaladni. A műtárgyakon és a határmetsző úton nincs gyalogos járda, sem kerékpárút, a híd állapota kritikus. A magyar oldalon használaton kívül áll a határőrségi előtető és a határőrbódé-sor. 2013-ban az átkelő forgalma napi 1448 Egységjármű volt.

Tésa–Vyškovce nad Ipľom (Ipolyvisk)

A Tésa és Bernecebaráti között vezető 12114 j. út Bernecebaráti külterületén egy rövid szakaszon a Magyarország és Szlovákia közötti államhatáron vezet. Ezen a szakaszon ágazik el egy igen rossz minőségű makadám út, ami az elágazástól kezdve Szlovákia területén halad és beköt az Ipolyvisket (Vyškovce nad Ipľom) a viski vasútállomással összekötő 510031 sz. útba. A határmetsző úton a szlovák oldal felől 3,5 t súlykorlátozás van érvényben. A határon (szlovák területen) nagyobb határőr épület áll, melyet jelenleg laknak. A szlovák határmetsző út Ipolyvisken (Vyškovce nad Ipľom) túl, abba az útba köt be, ami kelet-nyugat irányban összeköti az 564 sz. szlovák utat a 66. sz. úttal. Ez utóbbi Ipolyságnál (Šahy) metszi a magyar-szlovák határt, és magyar oldalon a 2. sz. főútban folytatódik.

Nógrád megye Szlovákiával 168 km hosszú határszakaszán jelenleg közúti határátkelőhelyeken súlykorlátozással, vagy anélkül áru- és személyforgalmat Szlovákia felé, éjjel-nappal lebonyolít:

Hont-Parassapuszta–Šahy-Homok nad Ipľom (Ipolyság-Homok)

A magyarországi 1201 j. út Parassapusztától kb. 2 km-re nyugatra a magyar-szlovák határon vezet. Ezen a szakaszon a kb. 34+800 km szelvénynél keskeny 3,80 m széles aszfaltozott út ágazik el, és keresztezi rögtön a határt. A határ lényegében a kiágazás kezdeténél van. Az út egyenesen Homok belterületébe vezet, ahol a 66 sz. (E77) főútba csatlakozik. Ez azután a

parassapusztai határátkelőn keresztül, a magyar oldali 2 sz. főúton folytatódik. A határmetsző úton 3,5 t súlykorlátozás van érvényben. A határmetszésnél (szlovák oldalon) nagyobb épület áll, melyet laknak.

Hont-Parassapuszta–Šahy (Ipolyság)

A Hont-Parassapuszta nemzetközi közúti határátkelő a 2 sz. főúton és a szlovák oldalon folytatódó 66 sz. főúton éjjel-nappal, súlykorlátozás nélkül biztosítja a két ország közötti határátkelést. A 2 sz. főút és a 66 sz. út együttesen része az európai E77 sz. folyosónak. A 66 sz. út keresztülhalad Ipolyság (Šahy) belterületén. Az átkelőn átlagosan 3562 E/nap forgalom halad át 2013. évi adatok szerint. A határ szlovákiai oldalán a régi határőr épületek állnak. Az épületeket hasznosítják napjainkban. A magyarországi oldalon jelenleg gondot okoz a kamionok parkolása.

Balassagyarmat–Slovenské Ďarmoty (Tótygyarmat)

Balassagyarmaton átvezet a 22. sz. főút, ami délnyugati irányban, Rétságnál csatlakozik a 2. sz. főútba. A határ túloldalán Tótygyarmat az 527. sz. út mentén helyezkedik el, ami észak-dél irányban a térség főútja, és a kelet-nyugat irányú 75. sz. főutat metszi. A határon éjjel-nappal súlykorlátozás nélküli határátkelés lehetséges. Magyar oldalon a határt déli és keleti irányból csak Balassagyarmat belvárosán keresztülhaladva lehet elérni. Nyugati irányból a határmetsző út Balassagyarmat északi elkerülő útján is elérhető. A határ magyar oldalán kihasználatlan kamionpihenő, parkoló épült. A kamionok jellemzően a határnál állnak félre, elfoglalva egy sávot, ami kerékpáros-gyalogos sáv lehetne a jövőben. A határon álló épületeket hasznosítják. Az átlagos forgalom 2250 E/nap volt 2013-ban.

Szécsény-Pösténypuszta–Pet’ov (Petőpuszta)

Pösténypuszta a 2205 j. út mellett kerül el. 2012-ben a falu főutcájának meghosszabbításával és egy új Ipoly-híd építésével a régi híd helyén ismét határátkelési lehetőség nyílt Magyarország és Szlovákia között. Az új út Pösténypusztát köti össze a szlovák oldali Petőpusztával, azon túl csatlakozik a szlovák határ menti 565002 sz. úthoz. Az új hídon – Katalin híd – kétoldali gyalogos járda vezet és 12 t teherkorlátozás van érvényben. A híd szlovák oldalán a hídfőnél teljesen romos, nagyobb épület áll, ami azonban a közlekedést nem zavarja. A kis átmenő forgalom (307 E/nap) a települések életét nem zavarja.



35. ábra: *Ipoly-híd Szécsény-Pöstenypuszta és Petőpuszta (Pečov) között*

Nógrádszakál-Ráróspuszta– Trenč-Rároš (Rárós)

A 2011 év végén átadott Madách hídra a 22103 j. út vezet, amely a magyar oldali 2205 j. utat és a szlovák oldali II/585 sz. utat köti össze. A hídon 12 t teherkorlátozás van érvényben. 2013-ban 178 E/nap forgalom mutatkozott.

Ipolytarnóc–Kalonda (Kalonda)

Ipolytarnóctól a határig a 2205 j. út vezet, és csatlakozik a szlovák oldali II/585 sz. úthoz. A szlovák oldalon az út felett található a régi határellenőrzési pont előtetője, amit az akadálymentesítés érdekében el kell bontani. Az átlagos forgalom 129 E/nap volt 2013. évi adatok szerint. A határmetsző úton 3,5 t súlykorlátozás van érvényben.

Somoskőújfalu–Šiatorská Bukovinka (Sátorosbánya)

A Somoskőújfalu–Sátorosbánya közúti összekötést magyar oldalon a 21 sz. főút, szlovák oldalon a I/71 sz. főút biztosítja. Az egykori határátkelőhely előtetőjét és egyes melléképületeket az akadálymentesítés érdekében el kell bontani. Bár elsőrendű főút vezet az átkelőhöz, annak forgalma mérsékelt; 2013-ban 1969 E/nap volt tapasztalható. A határmetsző úton nincs súlykorlátozás.

Cered–Tachty (Tajti)

A Cered–Tajti közúti összekötést magyar oldalon a 23119 j. út, szlovák oldalon a III/571016 sz. út biztosítja. A 2007-ben átadott határon átvezető úton 202 E/nap forgalom mutatkozott 2013-ban. Az átkelőn 3,5 t súlykorlátozás van érvényben.

Borsod-Abaúj-Zemplén megye Szlovákiával 290 km hosszú határszakaszán jelenleg közúti határátkelőhelyeken súlykorlátozással vagy a nélkül áru- és személyforgalmat Szlovákia felé, éjjel-nappal lebonyolít:

Bánréve–Lenartovce (Lénártfalva)

A Bánréve–Lénártfalva közúti összekötést magyar oldalon önkormányzati út, szlovák oldalon a III/571041 sz. út biztosítja. A határmetsző úton 3,5 t súlykorlátozás van érvényben.

Bánréve–Kráľ (Sajószentkirály)

A Bánréve–Sajószentkirály közúti összekötést magyar oldalon a 26. sz. főút, szlovák oldalon a I/67. sz. út biztosítja. Az akadálymentes átkelés érdekében a szlovák oldalon lévő állagromlott épület és előtető bontására, valamint burkolatfelújításra van szükség. Az átlagos forgalom 2013-ban 1397 E/nap volt. A határmetsző úton 3,5 t súlykorlátozás van érvényben.

Aggtelek–Kečovo-Domica (Kecső-Domica)

Aggtelek és Kecső közúti összekötését magyar oldalon a 26104. j. út, szlovák oldalon a II/587 sz. út biztosítja. Az egykori határellenőrzési pont akadálymentesítése a közeljövőben meg fog valósulni. Az átkelőn 243 E/nap forgalom volt számon tartható 2013-ban. A határmetsző úton 3,5 t súlykorlátozás van érvényben.

Tornanádaska- Host'ovce (Bódvavendégi)

A Tornanádaska és Bódvavendégi közötti átkelő a magyarországi 27. sz. főút és a szlovákiai 050168 j. út határpontja. A határátkelőn 3,5 t súlykorlátozás van érvényben, az ennél nehezebb teherforgalom más határátkelő felé kerül. Ez annak fényében tekinthető előnytelennek, hogy a tornanádaskai mészkőbányából a kassai acélműbe is szállítanak meszet, de a tehergépjárművek nem használhatják az optimális határmetszést az érvényben levő súlykorlátozás miatt. Ez a forgalom méretében is megmutatkozik (335 E/nap).

Büttös–Buzica (Buzita)

A Büttös–Buzita közúti összekötését magyar oldalon a 2624. j. út, szlovák oldalon a III/050184 sz. út biztosítja. A burkolat mindkét oldalon keskeny, cca. 4 m széles. A határmetsző úton 3,5 t súlykorlátozás van érvényben.

Tornyosnémeti–Migléc (Migléc)

A Tornyosnémeti–Migléc közúti összekötést magyar oldalon a 3 sz. főút, szlovák oldalon a I/68 sz. út biztosítja. A két település között lévő közúti határátkelőhely külterületi jellegű útszakaszra esik. A határátkelő akadálymentesítéséhez a szlovák állam területére eső korábbi – az átkelő jelentős szélességében magasságkorlátozást okozó – határépületet el kell bontani. 2013-ban az átlagos forgalom 4601 E/nap volt. A határmetsző úton nincs súlykorlátozás.

Kéked–Trstené pri Hornáde (Abaújnádasd)

A Kéked–Abaújnádasd közúti kapcsolatot magyar oldalon a 37115. j. út, szlovák oldalon a 068024 j. út biztosítja. A 2013-ban átadott határátkelőn 3,5 t súlykorlátozás van érvényben.

Hollóháza–Skároš (Eszkáros)

A Hollóháza–Eszkáros közúti összekötését magyar oldalon a 37124 j. út, szlovák oldalon a III/06821 sz. út biztosítja. A 2006-ban átadott határmetsző úton 3,5 t súlykorlátozás van érvényben. 2013-ban 324 E/nap átlagos forgalom bonyolódott az átkelőn.

Felsőregmec–Michalány (Alsómihályi)

Felsőregmec külterületén egy önkormányzati úton lehet megközelíteni az országhatárt, amelynek folytatása Szlovákiában egy helyi fenntartású út Alsómihályi (Michalany) külterületén, amely az 552011. j. út felé köt be. Az átkelőn 3,5 t súlykorlátozás van érvényben.

Sátoraljaújhely (észak)–Slovenské Nové Mesto (Kisújhely)

A Sátoraljaújhely–Kisújhely közúti összekötést magyar oldalon a 37 sz. főút, szlovák oldalon a I/79 sz. út biztosítja. A vizsgált helyen a 37 sz. és 79 sz. főúton lévő közúti határátkelőhely külterületi jellegű útszakaszra esik. A határátkelő akadálymentesítéséhez a magyar oldalra eső előtetőt el kell bontani, és a határátkelőhely útburkolatát teljes szélességben fel kell újítani. A Ronyva-híd állapota megfelelő. 2675 E/nap forgalom volt tapasztalható átlagosan, 2013. évi adatok alapján. A határmetsző úton nincs súlykorlátozás.

Sátoraljaújhely (városközpont)–Slovenské Nové Mesto (Kisújhely)

A határ mindkét oldalán belterületi (városi) helyi közút funkcionál 2x1 sávval. Az útszakaszon 3,5 t súlykorlátozás van bevezetve.



36. ábra: Ronyva-híd Sátoraljaújhely és Kisújhely (Slovenské Nové Mesto) lakott területei között

Karos–Streda nad Bodrogom (Bodrogszerdahely)

Karos a határ menti 3807 j. út és a határ között helyezkedik el, Sátoraljaújhelytől 12 km-re. A határ túloldalán Bodrogszerdahely fekszik. A két település között 2006-ban épült aszfaltozott összekötő út, ami Bodrogszerdahelyen túl a szlovák 79 sz. útba köt. Az összekötő úton 50 km/h sebességkorlátozás és 3,5 t súlykorlátozás van érvényben. A határon semmiféle épület nem áll. A határmetsző út nyomvonalvezetése személygépkocsiknak megfelel, szélessége a szlovák oldalon egynyomú, de ezen a szakaszon rendszeres közökkel kitérőhelyek épültek. Tekintettel a kis forgalomra a szélesítés nem indokolt.

Pácin–Veľky Kamenec (Nagykövesd)

Pácinról a 38304 j. út vezet az országhatár irányába. A szlovákiai oldalon a határátkelőtől Nagykövesd, illetve a 79. sz. főút irányába a III/55323 sz. megyei út teremt összeköttetést. Az úton 3,5 t súlykorlátozás van érvényben. Az egykori határellenőrzési pont elbontása

megegyezt. Az út szélessége személygépkocsiknak megfelelő, a forgalom pedig mérsékelt (233 E/nap).

Lácacséke–Pribenik (Perbenyik)

Lácacséken a határ menti 3807 j. út halad keresztül, ebből ágazik el a határmetsző 38307. j. út az országhatár felé. Perbenyiken egy helyi fenntartású út köti be az átkelőt a közúthálózatba. A kétsávos út szélessége - figyelembe véve a kis forgalmat (300 E/nap) - elegendő. A határon semmiféle épület nem áll, mivel az átkelőt a Schengeni Egyezmény életbe lépését követően adták át. Az úton 3,5 t súlykorlátozás van érvényben.

Zemplénagárd – Velké Trakany (Nagytárkány)

A Zemplénagárd és Nagytárkány közötti átkelőt 2013-ban adták át, így érthető, hogy az adott évre a becsült forgalma igen alacsony volt (24 E/nap). Magyarországon a 38124. j. úton, Szlovákiában pedig egy helyi úton lehet megközelíteni. Az átmeneti ponton 3,5 t súlykorlátozás van érvényben.

Vasúti határátmenetek a két ország között

Magyarország és Szlovákia között jelenleg hét vasúti határátmeneti lehetőség adott. Az esetleges fejlesztéseket indokolja többek között a határ menti területek növekvő mobilitása; a fővárosok és regionális központok közti kapcsolatok, illetve a határ két oldalán meglévő regionális forgalmak összekötése is.



37. ábra: Vasúti kapcsolatok Magyarország és Szlovákia között

A szlovák-magyar határon MÁV–ŽSR átmenet jelenleg az alábbi viszonylatokban van:

Rajka–Oroszvár (Rusovce)

A magyar–szlovák államhatár nyugati szegmensében fekvő határátmenet a (Bécs–) Pozsony (Bratislava)–Oroszvár (Rusovce)–Rajka–Hegyeshalom (–Budapest), vasúti folyosó része. A vasúti átkelőn napjainkban a személyforgalom szünetel.

Komárom–Révkomárom (Komárno)

Az EU-s és schengeni belső magyar-szlovák határszakaszon fekvő határátmenet a Komárom–Révkomárom (Komárno)–Érsekújvár (Nové Zámky) egyvágányú, villamosított vonalon üzemel. A vasúti átkelőn napjainkban a személyforgalom szünetel.

Szob–Párkány-Nána (Štúrovo)

Az EU-s és schengeni belső magyar-szlovák határszakaszon fekvő határátmenet a Budapest–Szob–Párkány-Nána (Štúrovo)–Pozsony (Bratislava) kétvágányú villamosított vonalán üzemel, amely a TEN-T vasúti hálózatának kiegészítő eleme. A vasúti összeköttetés jelentőségét növeli, hogy a Budapest és Pozsony közötti vasúti forgalom ezen a vonalon zajlik, de emellett a Magyarországról Csehország és Lengyelország irányába tartó vonatok is erre haladnak.

Somoskőújfalu–Fülek (Filákovo)

Az EU-s és schengeni belső magyar-szlovák határszakaszon fekvő határátmenet a (Budapest–) Hatvan–Somoskőújfalu–Fülek (Filákovo)–Losonc (Lučenec)–Zólyom (Zvolen)–Ruttka (Vrútky), a határ környezetében egyvágányú, dízelüzemű fővonalon helyezkedik el. A vasúti átkelőn napjainkban a személyforgalom szünetel.

Bánréve–Sajólenártfalva (Lenartove)

Az EU-s és schengeni belső, magyar-szlovák határszakaszon fekvő átmenet a Miskolc–Bánréve–Sajólenártfalva (Lenartovce), a határátmenet környezetében egyvágányú, dízelüzemű fővonalon helyezkedik el. A vasúti átkelőn napjainkban a személyforgalom szünetel.

Hidasnémeti–Hernádcsány (Čaña)

Az EU-s és schengeni belső magyar-szlovák határátmenet a TINA hálózat részét képező Miskolc–Felsőzsolca–Hidasnémeti–Hernádcsány (Čaña)–Kassa (Košice), egyvágányú, a magyar oldalon 25 kV 50 Hz váltakozó áramnemű, a szlovák oldalon 3 kV egyenáramnemű villamosított fővonalon helyezkedik el. A vasútvonalon mérsékelt személyforgalom bonyolódik le Kassa, illetve magyarországi városok (Budapest, Miskolc) között.

Sátoraljaújhely–Kisújhely (Slovenské Nové Mesto)

Az EU-s és schengeni belső magyar-szlovák határátmenet a (Budapest–) Miskolc–Sátoraljaújhely–Kisújhely (Slovenské Nové Mesto)– Alsó Mihályi (Michalany)–Kassa (Košice)/Mezőlaborc (Medzilaborce) vasútvonalon helyezkedik el. A vasúti átkelők napjainkban a személyforgalom szünetel.

Közúthálózat műszaki állapota

Az alábbiakban az Országos Közúti Adatbank (OKA) szerinti nyilvántartás alapján kerül bemutatásra az érintett megyék közúthálózatának burkolatállapota. A közutak döntő hányada rossz állapotú, és alig található jó burkolatállapotú szakasz. A magyar-szlovák határral érintkező megyék közül Győr-Moson-Sopron megyében kimagasló a rossz állapotú utak aránya. Ellentétben a legtöbb társadalmi-gazdasági mutatóval, a burkolatállapot alapján az északkeleti megyék helyzete kedvezőbbnek tűnik. Ugyanakkor Pest megyében mutatkozott a legjobb minőségű úthálózat; a jó és megfelelő burkolatú utak aránya 19% volt 2012-ben, míg a rossz burkolatú utak aránya az összes megyénél alacsonyabb, 45%.

3. táblázat: A Győr-Moson-Sopron megyei közutak burkolatállapota (forrás: OKA, 2012. augusztus)

Kód	Leírás	Hossz (km)	Arány
	nincs adat	1,6	0,09%
1	jó	45,2	2,57%
2	megfelelő	63,4	3,60%
3	tűrhető	342,1	19,41%
4	nem megfelelő	209,0	11,86%
5	rossz	1100,8	62,47%
	Összesen	1762,2	100,00%

4. táblázat: A Komárom-Eszergom megyei közutak burkolatállapota (forrás: OKA, 2012. augusztus)

Kód	Leírás	Hossz (km)	Arány
	nincs adat	0,0	0,00%
1	jó	4,7	0,53%
2	megfelelő	7,7	0,86%
3	tűrhető	131,7	14,73%
4	nem megfelelő	233,1	26,06%
5	rossz	517,3	57,83%
	Összesen	894,5	100,00%

5. táblázat: A Pest megyei közutak burkolatállapota (forrás: OKA, 2012. augusztus)

Kód	Leírás	Hossz (km)	Arány
	nincs adat	73,2	2,66%
1	jó	276,2	10,03%
2	megfelelő	245,7	8,93%
3	tűrhető	628,1	22,81%
4	nem megfelelő	295,8	10,74%
5	rossz	1 234,1	44,83%
	Összesen	2 753,0	100,00%

6. táblázat: A Nógrád megyei közutak burkolatállapota (forrás: OKA, 2012. augusztus)

Kód	Leírás	Hossz (km)	Arány
	nincs adat	6,0	0,64%
1	jó	45,3	4,79%
2	megfelelő	68,6	7,27%
3	tűrhető	223,1	23,62%
4	nem megfelelő	93,6	9,90%
5	rossz	508,1	53,79%
	Összesen	944,6	100,00%

7. táblázat: A B-A-Z megyei közutak burkolatállapota (forrás: OKA, 2012. augusztus)

Kód	Leírás	Hossz (km)	Arány
	nincs adat	63,2	2,44%
1	jó	99,5	3,84%
2	megfelelő	182,9	7,06%
3	tűrhető	773,5	29,85%
4	nem megfelelő	275,8	10,65%
5	rossz	1 196,0	46,16%
	Összesen	2 590,8	100,00%

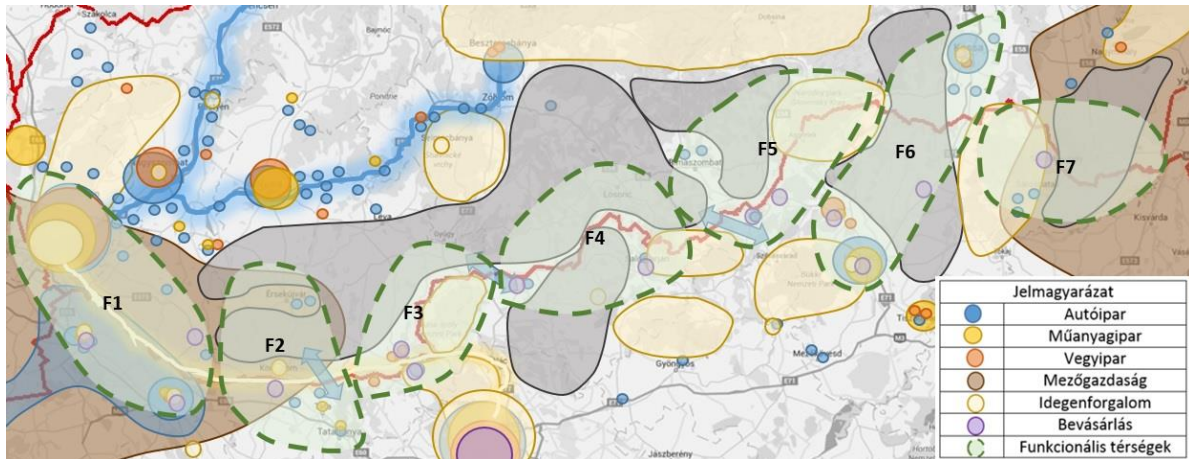
A szlovákiai közutak állapota általában megfelelő, javuló tendenciát mutat. A regionális operatív programokból számos alsóbbrendű út megújult. A hegyvidéki utak – még az országos főutak is – rendkívül kanyargósak, azonban az erre figyelmeztető jelzések hiányosak.

A közutak kitáblázottsága, a különféle közúti jelzések elhelyezésének gyakorisága alacsonyabb, mint Magyarországon. Különösen problémás az egyes, kisebb helységek irányára vonatkozó útjelző táblák elhelyezése. A csomópontok kiépítettsége alacsonyabb, az olyan forgalombiztonsági intézkedések, mint a csomópontok körforgalmúvá történő átépítése, még eléggé kezdeti fázisban van a déli területeken.

2.2.2 A közlekedési igények bemutatása

A korábban ismertetett gazdaságszerkezeti sajátosságok alapján kirajzolódnak olyan határ menti térségek, amelyek – hasonló vagy kiegészítő adottságok révén - egy funkcionális térségként kezelhetőek. A centrumterületek és kapcsolatok összegzésével meghatározhatók egyrészt a kialakult jelentős gazdasági és társadalmi gócpontok és tengelyek vonzáskörzetén kívül eső funkciószegény területek (szürke színnel jelölve), másrészt a hasonló gazdasági szerkezetű és közlekedésileg egybetartozó funkcionális területek:

- F1: Sziget- és Csallóközi funkcionális terület
- F2: Tatabánya-Komárom - Vág-völgye funkcionális terület
- F3: Esztergom - Ipoly-völgye funkcionális terület
- F4: Közép-Ipoly mente - Palócföldi funkcionális terület
- F5: Ózd - Gömöri funkcionális terület
- F6: Miskolc - Kassa funkcionális terület
- F7: Zemplén - Bodroközi funkcionális terület



38. ábra: Funkciószegény területek és funkcionális térségek

A funkcionális térségeken belül a gazdasági igények és a közlekedési kereslet nagyfokú hasonlóságot mutat. Ezek modellezését a „KÖZOP-hoz illeszkedő projektek határmetszési szakaszainak megvalósíthatósági tanulmány szintű feltárása, azok hálózati hatásainak vizsgálata a magyar-szlovák határszakaszon” megnevezésű projekt keretében készült felmérések alapján végeztük el.

Forgalmi adatgyűjtés

A kereslet felmérésére és a jövőbeni igények előrejelzésének megalapozására számos adatgyűjtés, felmérés készült.

A tervezési területen mintegy 100 helyszínen keresztmetszeti forgalmi adatgyűjtés történt. A különböző forrásból származó forgalmi adatokat megfelelő időszaki tényezők és egységjármű szorzók segítségével egységesen Átlagos Napi Forgalom (ÁNF, E/nap) formára alakítottuk át.

A közúti számlálások 2012. október-november hónapokban, mértékadó hétköznapi napokon történtek 6:30 és 17:30 között, helyszínenként minimum 10 órában, 15 perces időtartamokban, a forgalmi irányok, a rendszámok honossága, és 4 járműkategória szerinti bontásban. Az elkészített keresztmetszeti forgalomszámlálások részeként a motorizált módok mellett a kerékpáros közlekedés is a vizsgálat tárgya volt.

A határt átlépő egyéni közlekedők utazási szokásjellemzőinek, áramlási irányainak, motivációinak megismerése a tervezési feladat szempontjából kiemelt jelentőségű, ezért 2012 októberében és novemberében a teljes határszakaszon minden, az országhatárt keresztező burkolt úton közúti megállítósos kikerdezes forgalomfelvétel is zajlott, mely az egyéni közlekedőkre és a kistehergépkocsokra (<3,5t) irányult.

A mintavételi időszak közúti forgalomnagyságai alapján, megfelelő időszaki szorzók alkalmazásával a forgalomnagyságok ÁNF-re kerültek felszorzásra. Így minden helyszínre egy átlagos napi forgalomra vonatkozó forgalmi mátrix készült, melyből vizsgálhatók a forgalmi áramlatok, átlagos utazási távolságok stb.

Háztartási kikérdezések

A felvétel a vizsgálati területet lehatároló 15-15 km-es határsáv területére terjedt ki. Szlovák oldalon helyismerettel rendelkező szakmai szervezetként a helyi kutatói és „field” feladatokat a somorjai (Šamorín) Fórum Kisebbségkutató Intézet végezte, kérdezőbiztosi hálózata és szakértői közreműködésével. Az adatfelvétel 2012 októberében és novemberében történt.

Teherforgalom

A teherforgalmi mátrix előállításához a BestWay Traffic Közlekedésinformatikai és Szolgáltató Kft. által gyűjtött adatok lettek felhasználva. A BestWay elsősorban (de nem kizárólag) a Lambda-Com Group cégcsoport flottamenedzsment és gépjármű-követési információi alapján nyújt adatszolgáltatást, ilyen módon Európában az egyik legnagyobb gépjármű flottát tartalmazó adatbázisából származó Floating Car Data⁴ (FCD) adatok kerültek felhasználásra. A munka során felhasznált FCD adatok 12 hónap vonatkozásában, a vizsgált területet érintő összes járműről tartalmazzák az elérhető információkat. A vizsgált terület a határmenti sáv 30-30 km-es sávjaként került lehatárolásra, Magyarország és Szlovákia irányában egyaránt.

A helyi teherforgalmi áramlatok megismerésére egy úgynevezett telephelyi kikérdezés készült. A telephelyi kikérdezés során a vizsgált terület magyarországi oldalán lévő 627 településen található cégek lettek megvizsgálva. Az adatfelvételre telefonos interjú útján került sor. A telefonos lekérdezéshez 1600 véletlenszerűen kiválasztott cégből 301 cég adott értékelhető információkat.

Eredmények

A gyűjtött információ alapján összeállított honnan-hova mátrix mutatja, hogy az egyes átkelők helyi, vagy nemzetközi jelentőséggel bírnak-e, illetve bonyolítanak-e országon belüli

⁴ FCD - Forgalommal együtt haladó járművek GPS jeladói által sugárzott dinamikus közlekedési és jármű információk, melyek a gépjármű pillanatnyi pozíciójáról, sebességéről és egyéb jellemzőiről szolgáltatnak online, folyamatos adatot.

forgalmat. A határmetszési pontok sűrűsödésével, a schengeni határnyitással jellemzővé vált, hogy egyes határátkelő-párokon országon belüli forgalom bonyolódik, mivel a legrövidebb eljutási távolságot a kétszeri határmetszést tartalmazó útvonal adja, ilyenek:

- Ipolyság (Šahy) – Letkés (szlovákiai belső körzetek közötti forgalom),
- Letkés – Párkány (Štúrovo) (magyarországi belső körzetek közötti forgalom),
- Hollóháza – Sátoraljaújhely (szlovákiai belső körzetek közötti forgalom),
- Aggtelek – Tornanádaska (magyarországi belső körzetek közötti forgalom),
- Pácin – Sátoraljaújhely (magyarországi belső körzetek közötti forgalom).

Jelentős nemzetközi jelentőségű – távolsági forgalmat a felvétel eredményei alapján:

- az M15 rajkai,
- a 2. sz. főút hont-parassapusztai,
- a 3. sz. főút tornyosnémeti,
- és a 37. sz. főút sátoraljaújhelyi átkelési pontja biztosítja.

Pozsony (Bratislava), Győr, illetve Kassa (Košice) elővárosi forgalma bonyolódik az alábbi helyszíneken:

- Rajka – M15 autóút, 150. sz. út, 1409. j. út,
- Vámoszabadi – Medve (Medved'ov),
- Tornyosnémeti – Migléc (Milhost'),
- Hollóháza – Eszkáros (Skároš).

Gyakorlatilag belső városi mozgásnak tekinthető:

- Komárom – Révkomárom (Komárno),
- Esztergom – Párkány (Štúrovo),
- Sátoraljaújhely – Kisújhely (Slovenské Nové Mesto) közötti hidak forgalma.

A többi kapcsolat jellemzően helyi, járási, esetleg megyeközpontok közötti forgalmat bonyolít.

Az átlagos utazási távolság a szlovák-magyar szakaszokon átlépő személygépkocsi-forgalom esetében 111 km.

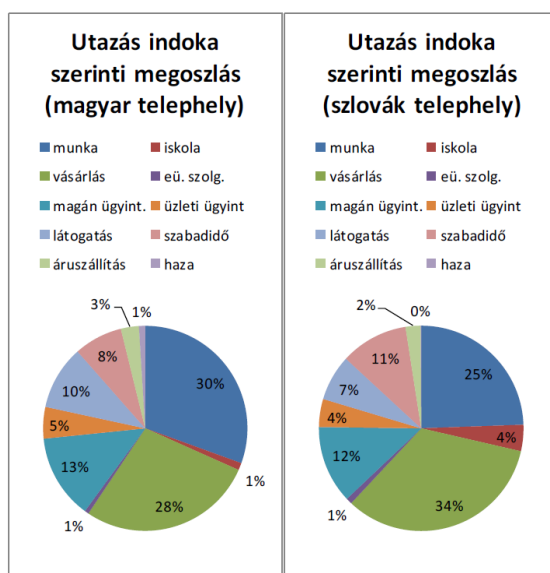
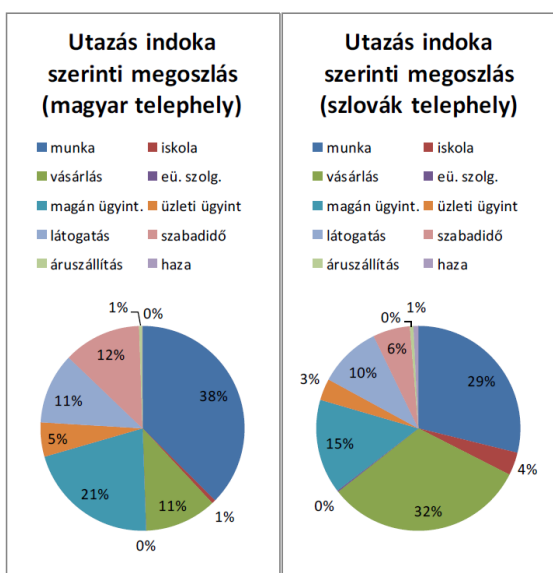
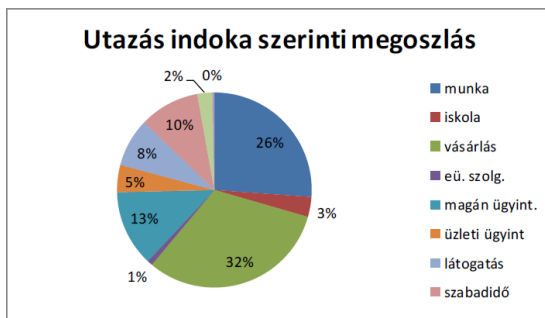
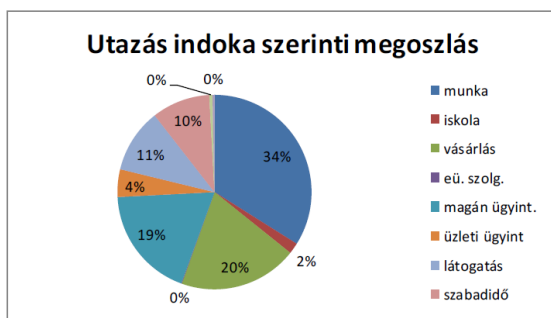
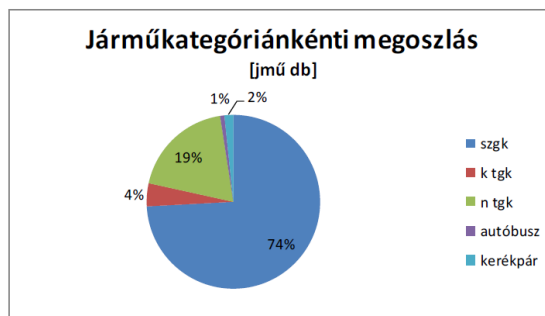
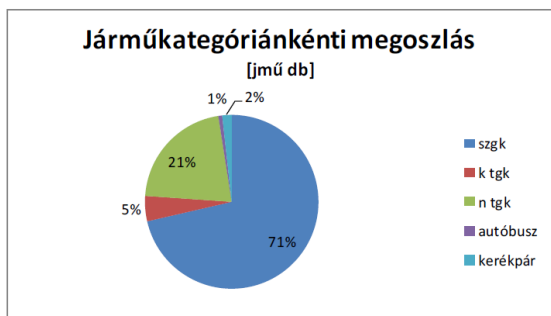
A teljes határszakaszon 78 500 E/nap/2irány forgalom lép át (saját forgalomszámlálásból törvényszerűségi tényezőkkel felszorozva), ebből 35 510 E/nap/2irány értéket ér el a

személygépkocsi-forgalom (D1, személygépkocsi, kistehergépkocsi, mikrobusz, motorkerékpár). Az átlagos személygépkocsi-foglaltság 2,0 fő/ személygépkocsi.

A járműkategóriák szerinti megoszlás közel azonos a két irányban. Járműdarab mértékegységben kifejezve 71% a személygépkocsi, 21% a nehéz járművek aránya.

Irány 1: Szlovákia felé

Irány 2: Magyarország felé



39. ábra: A szlovák-magyar országhatárt átlépő járművek utasainak utazási szokásjellemezői⁵

⁵ Forrás: KÖZOP-hoz illeszkedő projektek határmetszési szakaszainak megvalósíthatósági tanulmány szintű feltárása, azok hálózati hatásainak vizsgálata a magyar-szlovák határszakaszon c. Készítette: HATÁROK NÉLKÜL Konzorcium

Az előző ábra bal oldalán bemutatott diagramok alapján Szlovákia felé a magyarországi telephelyű járművek megkérdezett utasai nagyrészt munka, ügyintézés és szabadidős céllal utaznak. A szlovák telephelyű járművek utasai Magyarország irányába (jobb oldali diagramok) vásárlás, szabadidős tevékenység, illetve ügyintézés céljából utaznak. A munka célú utazások aránya kisebb a szlovák telephelyű utasok esetében, mint a magyar telephely esetében.

A kapcsolódó megkérdezésből kiderült, hogy a szlovákiai telephelyű munkavállalók a magasabb jövedelem miatt jönnek Magyarországra, annak ellenére, hogy az elmúlt években gyorsabb ütemben nőtt Szlovákiában a bérszínvonal, mint Magyarországon. A határon túl dolgozók legnagyobb része az iparban és a szolgáltatásban dolgozik, minimális a közszférában és a mezőgazdaságban munkát vállalók aránya.

A magyarországi határ menti térségben a modal-split kedvezőbb, mint az országos helyközi átlag, és jóval kedvezőbb, mint a Szlovákiában mért érték, az egyéni közlekedés előnye ugyanakkor még így is minden megye esetében kimutatható. A kerékpározás aránya a helyközi közlekedésben igen alacsony, és megyénként nagy szóródást mutat.

Az egyéni közlekedési utazások esetében a munkahelyi, vagy munka célú ügyintézés a leggyakoribb indok, amely Magyarországon ~60%, Szlovákiában ~45%. Közösségi közlekedésben meghatározó utazási indok a munkahely és az oktatás.

2.3 Az úthálózat-fejlesztési projektek várható hatásai

2.3.1 Hálózati illeszkedés bemutatása

A következő ábra a közúti és vasúti TEN-T hálózatot mutatja. A térképen élesen kirajzolódik Budapest és Pozsony (Bratislava) csomóponti szerepe. A magyar-szlovák-ukrán hármas határ térségében is több hálózati elem érhető el, összefüggésben a térség logisztikai és szállítási funkciójával. További központokként Kassa (Košice), Miskolc, Győr, Zólyom (Zvolen) és Lipótvár-Beregszeg (Leopoldov - Šulekovo) tartható számon.



40. ábra: TEN-T hálózati elemek a magyar-szlovák határtérségben

Az F1 és F2 funkcionális térség szlovákiai részén Pozsony (Bratislava) elsőrendű csomópont, a határ mentén kelet felé haladva azonban nincs közúti TEN-T kapcsolat, a terület hálózathoz való csatlakozását a határátmenetek biztosíthatnák. A vasúti hálózat Komáromnál elérhető, de a Magyarországi terület TEN-T vonalakkal ellátottabb. Az F3 térségen tervezett közúti törzshálózati elem halad át, Budapest és Zólyom (Zvolen) érintésével.

Az F4 és F5 területek magyarországi része kapcsolati hiányos, a hálózat elérhetősége a Szlovákia felé vezető határátmenetekkel biztosítható. A Magyarországon haladó elemek és a harmadrendű csomópontok megközelítését az Északi-középhegység elválasztó hatása nehezíti.

Az F6 térség tartalmazza a Miskolc-Kassa tengelyt, amely a közúti és vasúti TEN-T hálózatnak is része. Az F7 térség közúti kapcsolati hiányos mindkét oldalon. A vasúti hálózat eleme a határ mentén halad Szlovákiában.

2.3.2 Az új átmenetek hatása a hálózatszerkezeti hiányokra

Az új átmenetek létesítése iránti igényeket a gazdasági és társadalmi szerkezetből fakadó jelenlegi és távlati (látens) közlekedési kereslet váltja ki. A kereslet rétegzése és nagysága egy térségi kapcsolati mátrixban írható le transzparensen az alábbiak szerint.

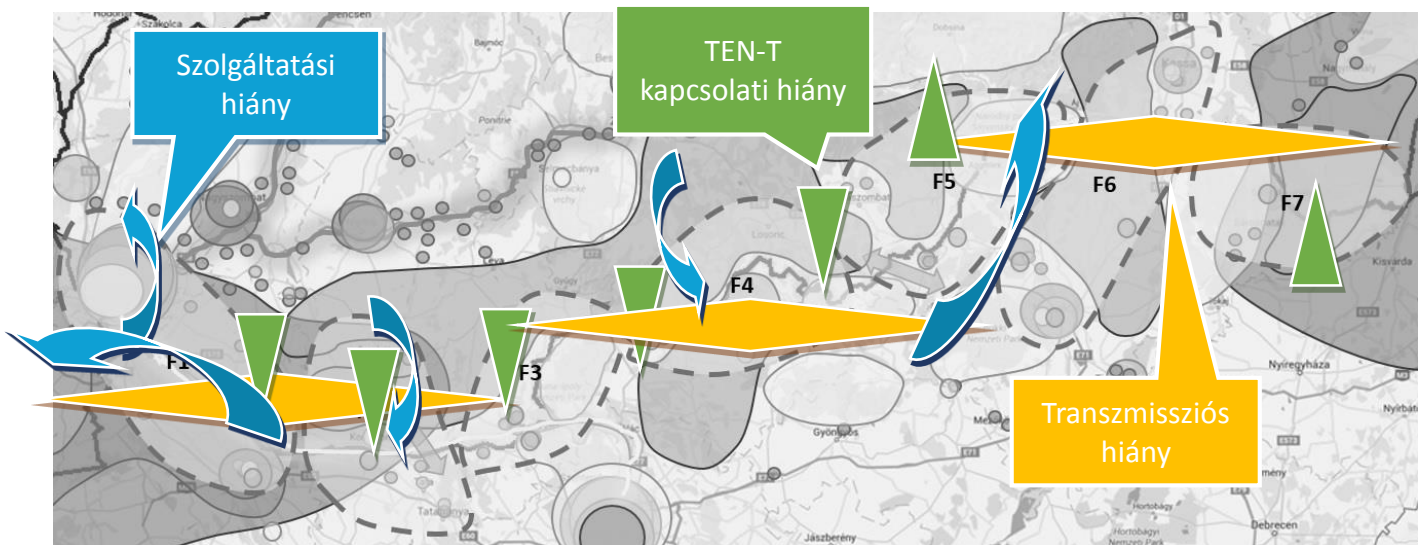
1. vonzástömeg: funkció szerint tipizálva, méret szerint skálázva
2. várható igény: érintett lakosság szerint skálázva

8. táblázat: Térségi kapcsolati mátrix

	Magyarország felé irányulóan					Szlovákiába irányulóan				
	hivatásf.	gazd.	idegenf.	vásárlás	látog.	hivatásf.	gazd.	idegenf.	vásárlás	látog.
F1	HHH/+	GGG/+	I/+	VV/+	LLL/+++	HHH/+	GGG/-	I/+	-/-	LLL/+++
	Győr	Győr	Győr	Győr	M.óvár	Pozsony	Pozsony	Pozsony	Pozsony	Pozsony
	M.óvár	M.óvár	Kisalf.	M.óvár	Rajka					
F2	-/-	G/+	-/-	V/+	LL/++	-/-	-/-	-/-	-/-	LL/++
		Kom.		Kom.						
		Tatab.								
F3	-/+	-/-	I/+	V/+	LL/++	-/-	-/-	-/-	-/-	LL/++
			Eszterg.	Eszterg.						
			Visegrád							
			Börzsöny							
F4	H/+	G/+	-/-	VV/+	LL/++	-/-	-/-	-/-	-/-	LL/++
	Salgót.	Salgót.		Salgót.						
	Balassagy.	Balassagy.		Balassagy.						
F5	H/+	-/-	I/+	VV/+	LLL/+++	H/+	G/+	I/+	-/-	LLL/+++
	Ózd		Aggtelek	Ózd		Rimasz.	Rimasz.	Szlovák-karszt		
				Putnok						
F6	HH/+	GG/-	I/+	VV/+	L/+	HH/+	GG/+	I/+	-/-	L/+
	Miskolc	Miskolc	Miskolc	Kazincb.		Kassa	Kassa	Kassa		
	Kazincb.	Kazincb.	Bükk	Encs						
F7	HH/+	G/+	I/-	V/+	LL/++	-/-	-/-	-/-	-/-	LL/++
	Sátora.	Sátora.	Zemplén	Sátora.						
	Sárosp.									

Az alapján, hogy a határ két oldalán a vállalkozások milyen ágazati megoszlás szerint jelennek meg, következtethetünk a hivatás és gazdasági indokú utazások vonzástömegére és a várható igényre. Ahol a két oldalon együttműködő ágazatok vannak jelen, akkor gazdasági utazásokra számíthatunk. Az egyik oldal gazdasági, ipari dominanciája esetén oda irányuló hivatás indokú forgalom várható.

A keresleti mátrix mentén rajzolódhatnak ki a hálózatszerkezeti hiányok, amelyet az alábbi ábra szemléltet:



41. ábra: Transzmissziós, kapcsolati és szolgáltatási hiányok

Célkitűzés

A funkcióból és a mértékből következik, hogy milyen időbeli javulás elérése a cél, illetve mekkora kapacitású útra van szükség

A munka, iskola célú, napi rendszerességű hivatásforgalmi utazások jellemzően 40 perc alatt maradnak, így relokációs hatásról akkor beszélhetünk, ha legalább ~20 perces javulással ebbe a tartományba, vagy ez alá kerül a vonzással rendelkező település.

A gazdasági kapcsolatok esetében az utazások lényegesen hosszabbak, így a min. 30 perces javulás esetén várható ilyen típusú forgalom megjelenése. (a mikrovállalkozások vonzaskörzete jellemzően 1 óra)

A vásárlásnál is egy órás vonzaskörzettel számolhatunk és 30 perces javulásnál van számottevő forgalomgeneráló hatás.

Az idegenforgalmi szempontból jelentős létesítmények a vonzásukat legerőteljesebben 1,5-2 órán belül elérhető körzetben fejtik ki, így új létesítmények esetén ebből a körből váltanak ki új utazásokat.

A rokonlátogatás esetén a számottevő rövidülés (jellemzően az 50 perc alatti utazási idő elérésekor) várható az éves látogatások számának növekedése.

Ezek tükrében az egyes funkcionális térségekre forgalmi prognózisokat tettünk, arra vonatkozóan, hogy milyen típusú forgalom várható a társadalmi-gazdasági sajátosságok fényében.

- hivatásforgalom/gazdaság → relokációs hatás

Hivatás- és gazdasági forgalomra a kapcsolati mátrix alapján az F1, F6 és F7 térségekben számítunk.

- vásárlás/idegenforgalom → generált forgalom

Vásárlás indokú és idegenforgalmi indokú utazások a mátrix szerint az F1, F5 és F6 térségekben várhatók.

- rokonlátogatás → kismértékű generált forgalom

A látogatás valamekkora mértékben az összes térség esetében utazási indokul szolgál. Kismértékű generált forgalom várható, azonban ezek az utazások kiválthatnak lokális mikrogazdasági élénkülést.

2.3.3 Az elérhetőség javulása⁶

A tervezett határmetsző kapcsolat a szűkebb térség közlekedési hálózatának átrendeződésével, az egyes települések közlekedésföldrajzi helyzetének megváltozásával jár. A földrajzi helyzet megváltozása közvetve eredményezi a társadalmi-gazdasági területi kapcsolatok változását is; ennek egyik eleme a területi kapcsolatok és kommunikáció irányainak változása, másik eleme pedig a kapcsolatok intenzitásának megváltozása.

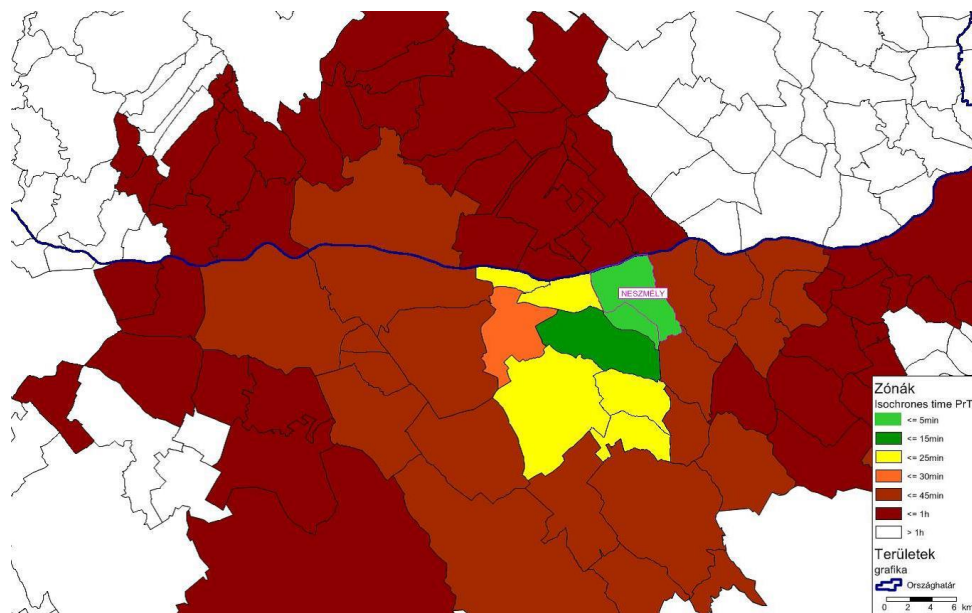
A jelen vizsgálat során beazonosított térségekben jelentősen különböző elérhetőségi viszonyok jellemzőek. Az átkelőkkal ritkán ellátott határszakaszok térségeiben szükséges

⁶ A fejezetben bemutatott ábrák a „KÖZOP-hoz illeszkedő projektek határmetszési szakaszainak megvalósíthatósági tanulmány szintű feltárása, azok hálózati hatásainak vizsgálata a magyar-szlovák határszakaszon” c. projekt keretében készültek a HATÁROK NÉLKÜL Konzorcium gondozásában

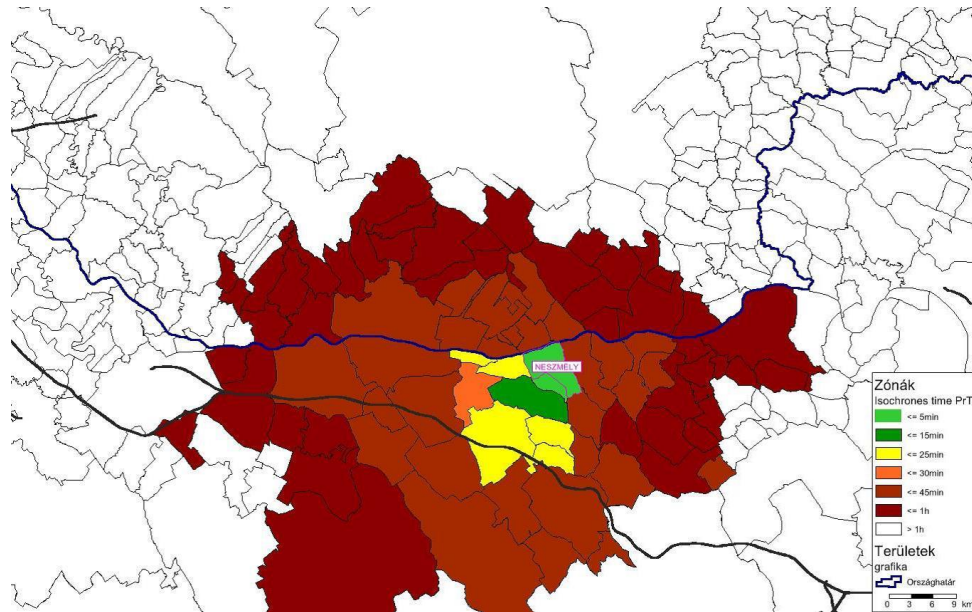
megtenni a leghosszabb utat a határ két oldalán a szomszédos települések között. Ide tartozik a dunai határszakasz, valamint az F4 és F5 funkcionális térségek között futó, 50 km-nél is hosszabb határszakasz.

Az F1 funkcionális térségben északon, Pozsony (Bratislava) térségében több átmeneti lehetőség kínálkozik, ugyanakkor a térség déli részén a határ két oldala szinte kizárólag a Vámoszabadi-Medve (Medved'ov) hídon kommunikál. Ettől keletre, az F2 funkcionális térségben jelenleg az egyetlen átkelési pontot a komáromi Erzsébet híd adja. Ebben a térségben tehát egy-egy kedvezően elhelyezett új átkelő jelentősen, akár 20-30 perccel rövidítheti az elérést a határ két oldala között. E tekintetben a neszmélyi komp elhelyezése optimális; üzembe helyezésével új közúti kapcsolat nyílik a Komárom és Esztergom közötti Duna szakaszon. Neszmély és Dunaradvány (Radvaň nad Dunajom) között a jelenlegi 41 km hosszú táv a töredékére csökken, és a 47 perces eljutási idő is jelentősen mérséklődik; kevesebb, mint 25 perc alatt elérhetővé válik a szomszédos település. Neszmélyen és Dunaradványon kívül a környező települések is közelebb kerülnek egymáshoz időben. Magyarországon Dunaalmás, Dunaszentmiklós, Szomód és Tata, míg Szlovákiában Dunamocs (Moča), Virt, Marcelháza (Marcelová), Madar (Modrany) és Bátorkeszi (Bátorové Kosihy) elérhetősége javul érzékelhetően.

Az elérhetőségi viszonyok átalakulását az alábbi két ábra szemlélteti:



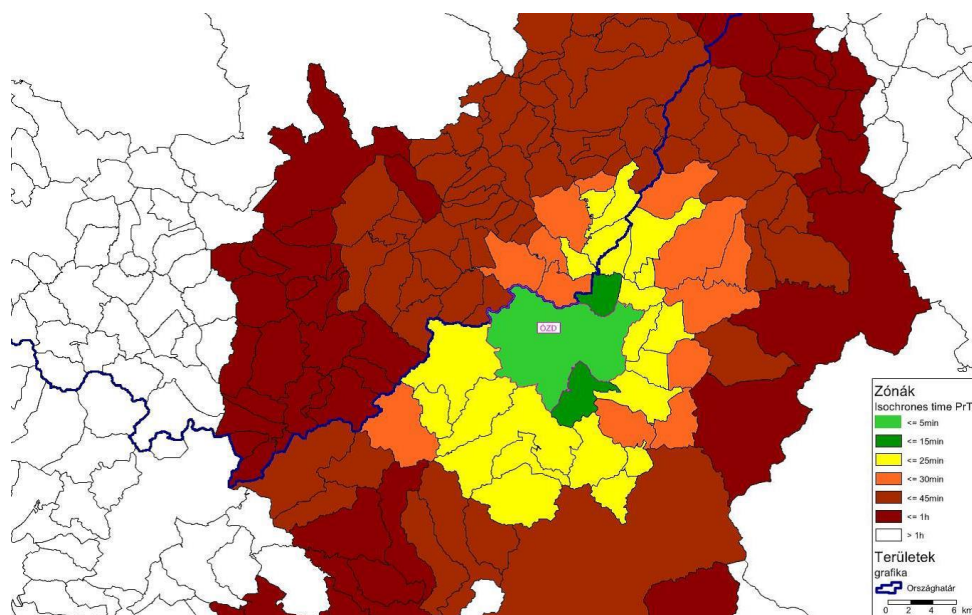
42. ábra: Neszmély közúti elérhetősége (eljutási idő) a komp létesítése előtt



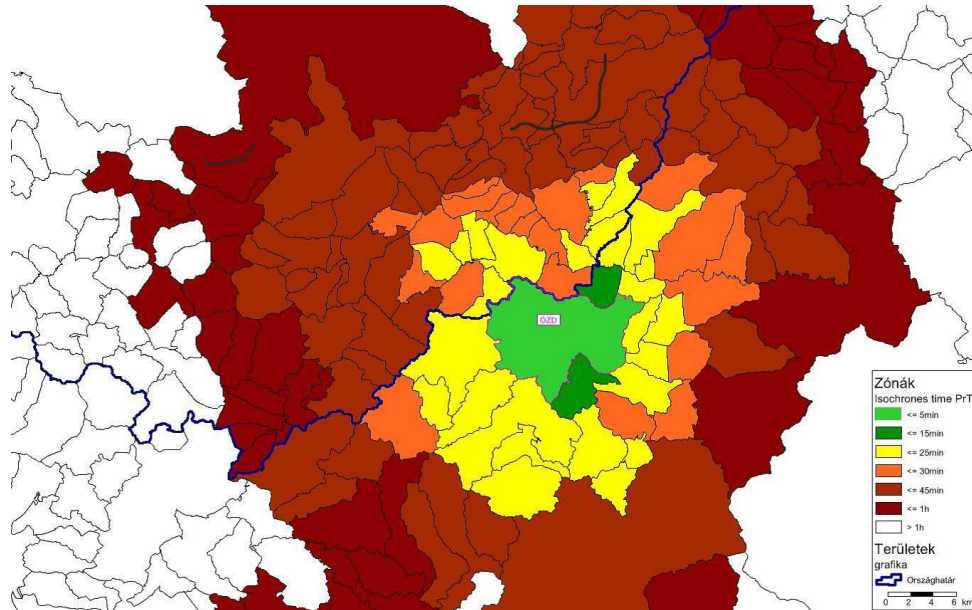
43. ábra: Neszemly közúti elérhetősége (eljutási idő) a komp létesítése után

Az államhatár szárazföldi részén a Cered-Tajti (Tachty) és a Bánréve-Sajólénártfalva (Lenartovce) átkelők közötti szakasz a leghosszabb. Mindkét oldalon jellemző, hogy a határ közvetlen szomszédságában zsákvallak helyezkednek el, amelyek általános elérhetősége – alacsony hálózati bekötésük folytán – kedvezőtlen. Esetükben az elérhetőség javulását a határon átnyúló összeköttetések révén lehetne előmozdítani.

Példa erre az Ózd-Susa városrésze és Jéne (Janice) közé tervezett új átmenet, amely a tárgyalt határszakaszon nyújtana egy újabb közúti átkelési lehetőséget.



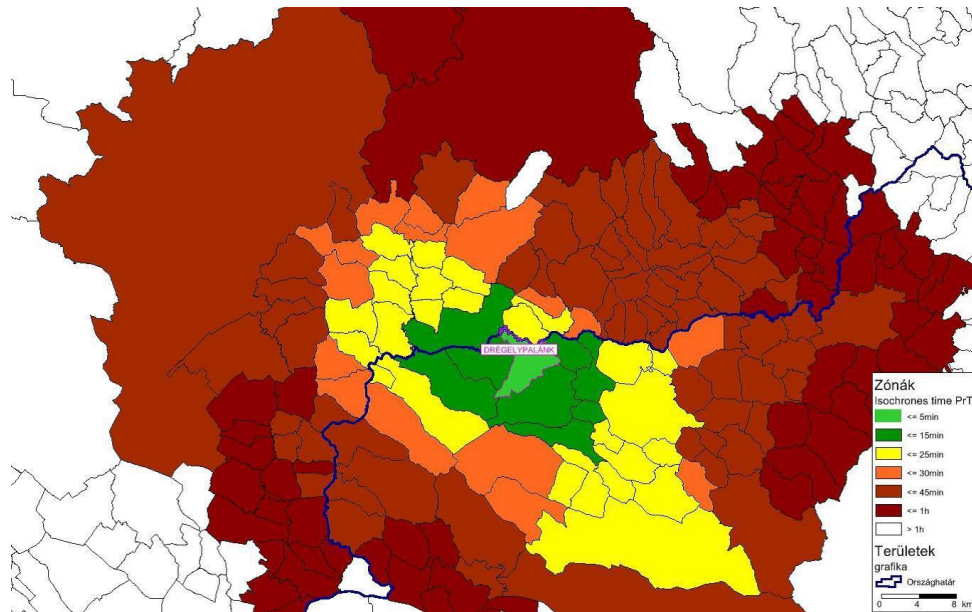
44. ábra: Ózd közúti elérhetősége (eljutási idő) a jénei összeköttetés nélkül



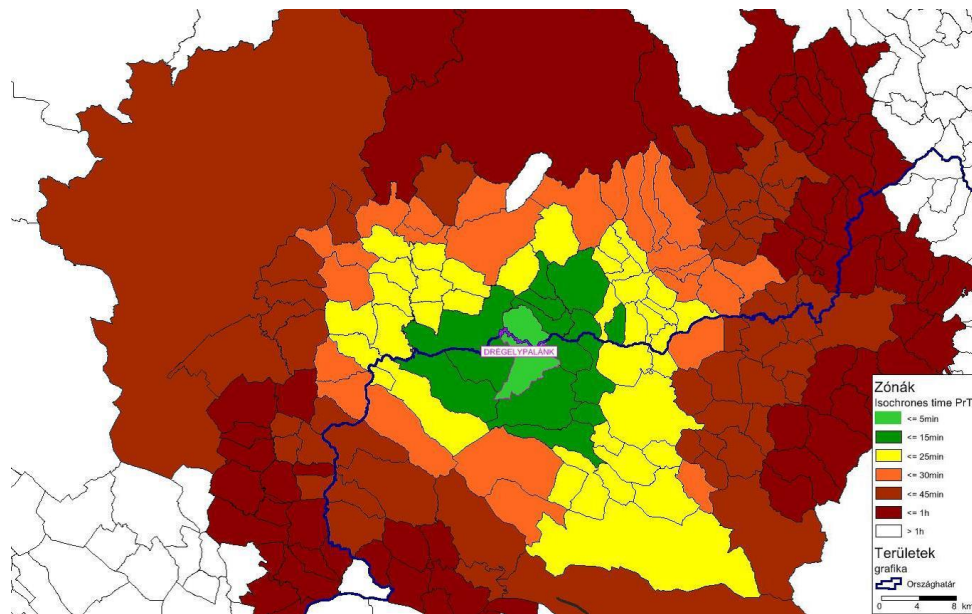
45. ábra: Ózd közúti elérhetősége (eljutási idő) a jánei összeköttetés megépítése esetén

Az országhatárnak jobban átjárható szakaszain is támogatható volna újabb átmeneti pontok létesítése, amennyiben azok bizonyos térségi funkciók megerősödését, és a határtérség integrációját szolgálják. Ahogy korábban ismertettük, a munkavállalási célú ingázások jellemzően 30 km-nél rövidebb utak megtételét jelentik. Ezért az olyan átkelők is fontosak, a határtérség gazdasági felzárkózását elősegítő beruházások lehetnek, amelyek lehetőséget nyitnak a nagyobb foglalkoztatási centrumok rövidebb úton való eléréséhez.

A Drégelypalánk és Ipolyhídvég (Ipeľské Predmostie) közé tervezett átkelő segítségével a több nagyvállalatnak otthont adó Rétsági járás könnyebben lesz elérhető több ezer ember számára a Nagykürtösi járás (okres Veľký Krtíš) délnyugati részéről. Így az elérhetőségjavulás haszna túlmutat a két szomszédos településen, és olyan községek közlekedési viszonyait is érdemben átalakítja, mint Ipolybalog (Balog nad Ipľom), Ipolykeszi (Kosiň nad Ipľom), Inám (Dolinka), Ipolyszécsényke (Sečianky), Kelenye (Kleňany) és Ipolynyék (Vinica).



46. ábra: Drégelypalánk közúti elérhetősége (eljutási idő) napjainkban



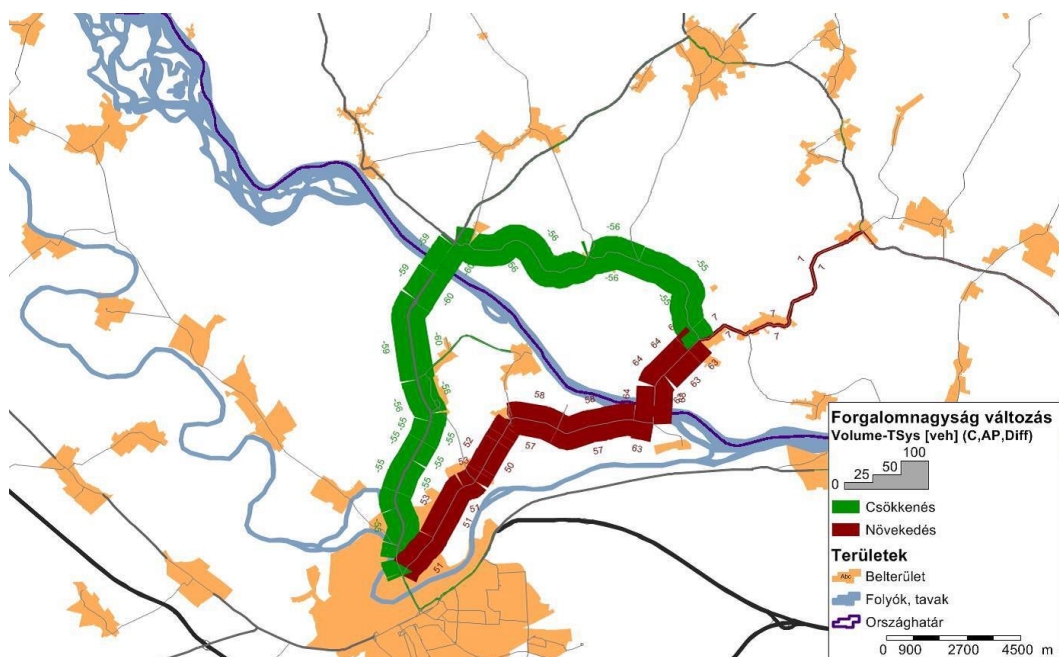
47. ábra: Drégelypalánk közúti elérhetősége (eljutási idő) az ipolyhídvégi kapcsolat megépítése esetén

A keleti fekvésű F6 és F7 funkcionális térségekben az átkelősűrűség átlagfeletti, így itt az elérhetőségi javulások jellemzően csak lokális jellegűek.

2.3.4 Szállítási és közlekedési útvonalak átrendeződése⁷

Az új átmeneti pontok hálózatba illesztésével új közlekedési igények keletkezhetnek, illetve a meglévő közlekedési szokások változása is prognosztizálható.

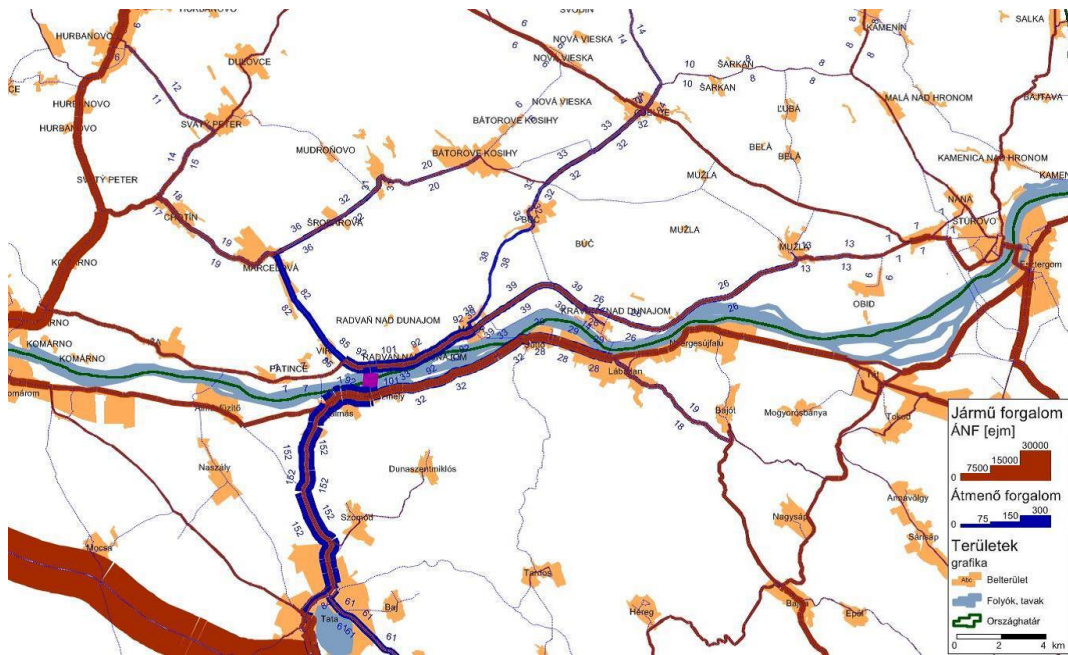
Példa erre a Vének és Csicsó (Čičov) közé tervezett új komp, amely segítségével a határtérség központja, Győr, rövidebb úton válna elérhetővé több szlovákiai községből. A rövidebb út kisebb eljutási időt jelenthet, noha kompok esetében azok menetrendjét célszerű szem előtt tartani az utazás szervezésekor. Az átrendeződő forgalom hatására a Vámosszabadi híd valamelyest tehermentesülne.



48. ábra: A forgalom várható átrendeződése a Vének- Csicsó (Čičov) komp üzembehelyezése esetén

A véneki kompnál nagyobb forgalmat becsülnek a Duna keletebbi pontjaira tervezett összeköttetések esetén. A Neszmély és Dunaradvány (Radvaň nad Dunajom) közé tervezett komp Komárom-Esztergom megye urbanus térségeinek elérhetőségét támogatná számos szlovákiai községből.

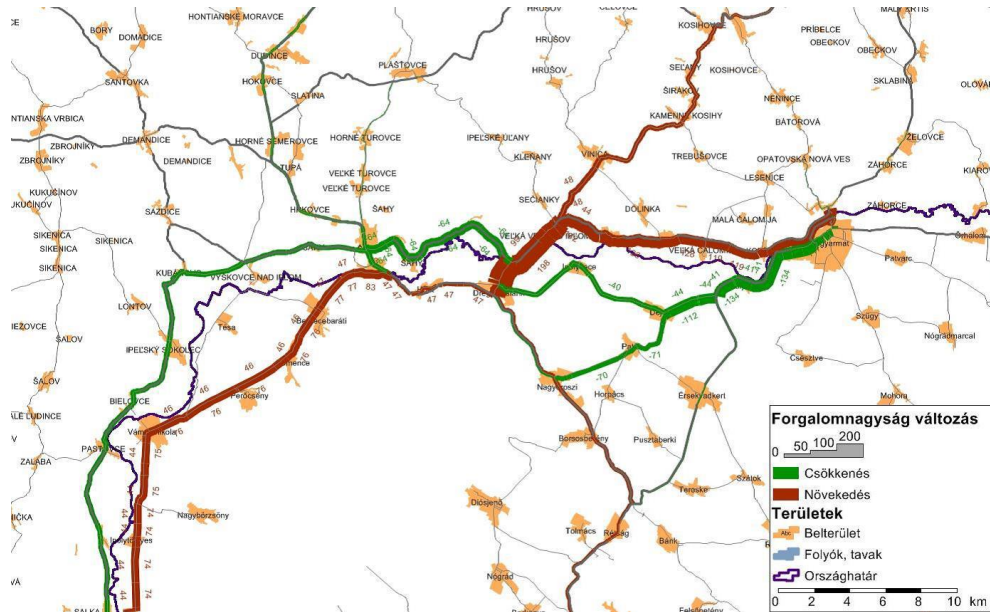
⁷ A fejezetben bemutatott ábrák a „KÖZOP-hoz illeszkedő projektek határmetszési szakaszainak megvalósíthatósági tanulmány szintű feltárása, azok hálózati hatásainak vizsgálata a magyar-szlovák határszakaszon” c. projekt keretében készültek a HATÁROK NÉLKÜL Konzorcium gondozásában



49. ábra: A forgalom várható alakulása a neszményi komp üzembe helyezése után

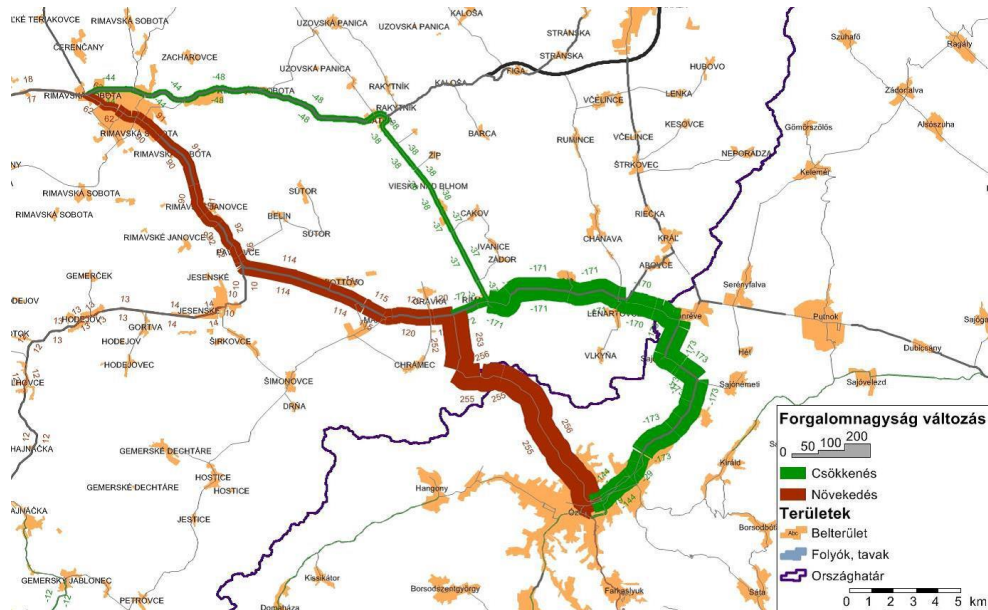
Ahogy a fenti ábra is mutatja, a komp újabb átmenő forgalmat generálna Neszmély és Tata, illetve Tatabánya között. Ez részben abból az új forgalmi igényből adódna, amit a komp fog generálni, ugyanakkor a meglévő forgalom is részben áthelyeződne, csökkentve a komáromi és az esztergomi hidak forgalmát.

A Drégelypalánk és Ipolyhídvég (Ipeľské Predmostie) közötti híd kiépülésével könnyebb lenne az eljutás a szlovák oldalról Rétság, Vác irányába. A jelenleg is létező forgalom emiatt várhatóan áthelyeződne, csökkentve ezzel az Ipolyhídvég (Ipeľské Predmostie) és Ipolyság (Šahy) közötti út forgalmát. A lenti ábra tanúsága szerint emellett az új híd Magyarországon belüli forgalmat is lebonyolítana Balassagyarmat irányába. Mindezek figyelembevételével az új átkelőre napi 400 Egységjármű forgalmat prognosztizálnak, ami távlatban elérheti a 700 Egységjármű/napot.



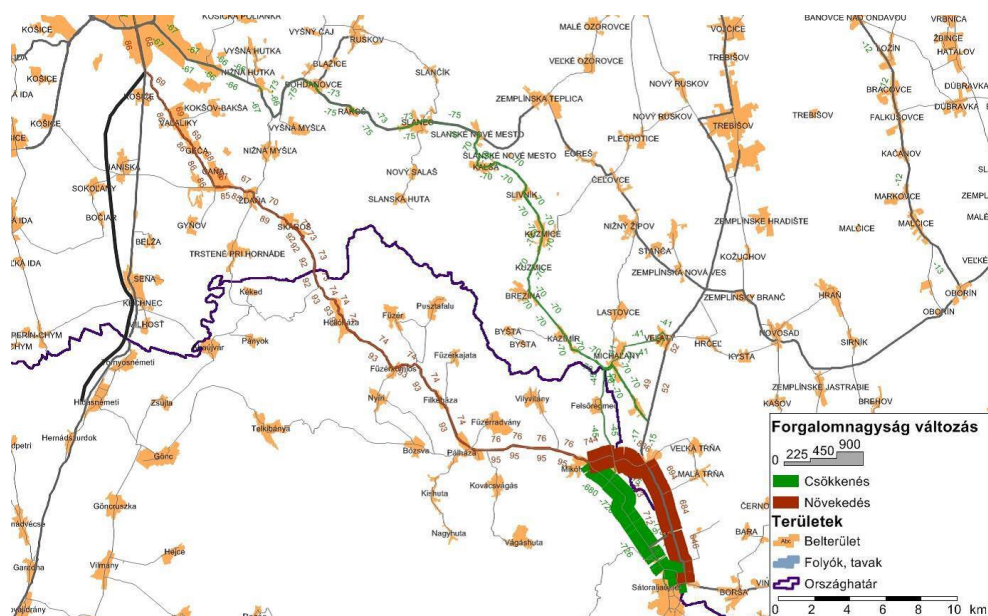
50. ábra: A forgalom várható átrendeződése a Drégelypalánk – Ipolyhídvég (Ipeľské Predmostie) átkelő megépítése esetén

Az előbbinél még komolyabb átrendeződés becsülhető az F5 funkcionális térségben. A térség két központi települése, Rimaszombat (Rimavská Sobota) és Ózd napjainkban Bánrévén keresztül, jelentős kerülővel kommunikál egymással. Ugyanakkor az Ózd-Susa és Jéne (Janice) közötti tervezett út lehetővé tenné, hogy ez a forgalom egy rövidebb úton bonyolódjon le. Az új átmenetre becsült mintegy 500 Egységjármű/nap forgalom főleg a két város közötti kapcsolatokból adódna. A kedvezőtlen társadalmi-gazdasági adottságokkal rendelkező térségben az átkelő újabb fejlesztési potenciálokat nyitna meg, és a térségi gazdaságot is élénkíthetné. A projekt várható hatását mutatja be a lenti ábra.



51. ábra: A forgalom várható áttrendeződése az Ózd-Susa és Jéne (Janice) közé tervezett átkelő átadása esetén

A zempléni térségben (F7 funkcionális térség) tervezett új átkelők várható forgalmát tekintve jelentős heterogenitás figyelhető meg. Míg néhány átkelő esetében száznál is kevesebb Egységjárművet becsülnek naponta, addig más átkelőkön több száz Egységjárművet várnának. Az Alsóregmec és Csörgő (Čerhov) közé tervezett átkelő esetében csaknem 1000 Egységjárműre becsülik a napi forgalmat. Ennek háttérében az áll, hogy az új átkelő rövidebb eljutást biztosítana Kassa (Košice) felé Királyhelmece (Kráľovský Chlmec) térségéből. Ezzel egy időben csökkenne a Sátoraljaújhely-Északi (37. sz. főút) átkelő forgalma.



52. ábra: A forgalom áttrendeződése az Alsóregmec – Csörgő (Čerhov) átkelő átadása esetén

3. A megvalósításra javasolt projektek végleges listája

A magyar-szlovák államhatár – a fentebbi fejezetek tanúsága szerint – egyre inkább hasonló karakterű térségeket köt össze; az államhatár nyugati részén mindkét oldalon viszonylag magas GDP/fővel és alacsony munkanélküliséggel jellemezhető térségek találhatóak, ezzel szemben a határtérség keleti oldalán általánosságban kedvezőtlenebb gazdasági és szociális kilátások mutatkoznak. A határtérség ilyen jellegű megosztottsága az integráció fokozásához ösztönző háttérrel nyújt. Bizonyos határ menti térségekben a két oldal közötti kiegészítő adottságok (komplementaritások) domborodnak ki, többek között a munkaerőpiac tekintetében. Ezen adottságok hatékonyabb kiaknázásához, a hasonló problémák közös megoldásához a fizikai kapcsolattartás elengedhetetlen.

A 679 km hosszú határszakaszon napjainkban 31 átkelő működik, így átlagosan 20,72 kilométerenként található átkelő Magyarország és Szlovákia között. Azonban az átkelők elhelyezkedése meglehetősen egyenlőtlen; a határ egy-egy kitüntetett, 2-3 kilométer hosszú szakaszán akár több átkelési lehetőség is mutatkozik, míg más szakaszokon 30-40 km távolság is előfordul két szomszédos átkelő között. Az alábbi táblázat nyugatról keleti irányba sorolja fel a 2015-ben működő, közúti forgalom által használható határátkelőket a magyar-szlovák határon. A legnyugatabbi átkelők sűrűn helyezkednek el, majd kelet felé haladva már csak több tíz kilométerenként követik egymást az átmeneti pontok. Érdekes, hogy a Duna által kijelölt határrész mellett az Ipoly mentén is átlagosan 20 kilométernél hosszabb szakaszon nincsen átkelő. A leghosszabb határszakasz két szomszédos átkelő között Cered-Tajti (Tachty) és a Bánréve-Sajólénártfalva (Lenartovce) között fut, de igen hosszú a Komárom-Révkomárom (Komárno) és Esztergom – (Párkány) Štúrovo, valamint az Aggtelek – Kecő (Kečovo)-Domica és a Tornanádaska- Bódvavendégi (Hostovce) közötti szakasz is.

A két szomszédos átkelő közötti határszakasz hosszát tekintve átlagosnál hosszabb szakaszokon jelöltek ki lehetséges újabb átmeneti pontokat – ez alól csupán a Somoskőújfalu és Cered – Tajti (Tachty) közötti határszakasz jelent kivételt. Ezek esetében az új átkelő egyik szerepe az átlagosnál rosszabb átjárhatóság mérséklése lenne. A Cered – Tajti (Tachty) és a Bánréve – Sajólénártfalva (Lenartovce) átkelők közötti, 53 km hosszú szakaszon hat újabb lehetséges átmenetet is beazonosítottak, míg a rövidebb szakaszokon 1-4 átkelő tervezete merült fel. Megfigyelhető, hogy az átkelőkkel sűrűn ellátott határszakaszokon is felmerült újabb átmenetek létesítése.

9. táblázat: Határszakaszok hossza a meglévő átkelők között

A 2015-ben működő közúti határátkelőhelyek közötti távolság (km)				Vizsgált új átkelők száma	
1. átkelő		2. átkelő			Távolság (km)
Magyar-szlovák-osztrák hármas határ		Rajka (M15)	Bratislava - Rušovce	1,3	
Rajka (M15)	Bratislava - Rušovce	Rajka (150. sz. főút)	Bratislava - Rušovce	0,3	
Rajka (150. sz. főút)	Bratislava - Rušovce	Rajka (11409. sz. út)	Bratislava - Čúnovo	0,8	1
Rajka (1409. sz. út)	Bratislava - Čúnovo	Dunaremetei komp	Gabčíkovo	32,5	1
Dunaremetei komp	Gabčíkovo	Vámosszabadi	Medveďov	17,4	
Vámosszabadi	Medveďov	Komárom	Komárno	39,6	2
Komárom	Komárno	Esztergom	Štúrovo	49,6	5
Esztergom	Štúrovo	Letskés	Salka	24,7	3
Letskés	Salka	Tésa	Viškovce nad Ipľom	29,8	4
Tésa	Vyškovce nad Ipľom	Hont	Šahy - Homok	8,1	
Hont	Šahy - Homok	Hont-Parassapuszta	Šahy	2	
Hont-Parassapuszta	Šahy	Balassagyarmat	Slovenské Ďarmoty	38,1	4
Balassagyarmat	Slovenské Ďarmoty	Szécsény-Pösténypuszta	Kovácvce-Peťov	25,7	2
Szécsény-Pösténypuszta	Kovácvce-Peťov	Nógrádszakál - Ráróspuszta	Trenč-Rároš	17,7	3
Nógrádszakál - Ráróspuszta	Trenč-Rároš	Ipolytarnóc	Kalonda	9,6	2
Ipolytarnóc	Kalonda	Somoskőújfalu	Šiatorská Bukovinka	29,1	1
Somoskőújfalu	Šiatorská Bukovinka	Cered	Tachty	21,4	
Cered	Tachty	Bánréve	Lenartovce	53,7	6
Bánréve	Lenartovce	Bánréve	Král'	2,6	
Bánréve	Král'	Aggtelek	Kečovo - Domic	25,4	2
Aggtelek	Domic	Tornanádaska	Hostovce	42,7	1
Tornanádaska	Hostovce	Szemere	Buzica	27	3
Szemere	Buzica	Tornyosnémeti	Milhost'	22,2	2
Tornyosnémeti	Milhost'	Kéked	Trstené pri Hornáde	15,8	1*
Kéked	Trstené pri Hornáde	Hollóháza	Skároš	5,2	
Hollóháza	Skároš	Felsőregmec	Michalany	27,7	4
Felsőregmec	Michalany	Sátoraljaújhely (37. sz. főút)	Slovenské Nové Mesto	12,4	1
Sátoraljaújhely (37. sz. főút)	Slovenské Nové Mesto	Sátoraljaújhely	Slovenské Nové Mesto	3,3	1
Sátoraljaújhely	Slovenské Nové Mesto	Karos	Streda nad Bodrogom	10,5	2
Karos	Streda nad Bodrogom	Pácin	Veľký Kamenec	9	
Pácin	Veľký Kamenec	Lácacséke	Pribeník	28,7	2
Lácacséke	Pribeník	Zemplénagárd	Veľké Trakany	9,8	1
Zemplénagárd	Veľké Trakany	Magyar-szlovák-ukrán hármas határ		10,6	1

*Az Abaújvár és Kenyhec közti Hernád-híd építése megkezdődött, további vizsgálata jelen tanulmánynak nem képezi részét.

Leszögezhető, hogy az államhatárt jellemző heterogén átkelősűrűség háttérében az eltérő természeti adottságok állnak; a Duna 4-500 méteres mederszélességével nehezen áthidalható, míg a határtérség keleti felén a domborzati viszonyok nehezíthetik új utak építését. Célszerű volna, ha az új átkelők révén kiegyenlítődés mutatkozna a határ egyes szakaszai között. Ugyanakkor ennél fontosabb az átkelőktől várható gazdasági hatások maximalizálása, valamint a potenciális határon átnyúló város-vidék kapcsolatok előmozdítása.

A területi együttműködésben rejlő igények és lehetőségek, valamint a társadalmi és gazdasági jellemzők (hasonlóságok és komplementaritások) adhatják az új átkelők relevanciáját, azonban figyelembe kell venni a projektek finanszírozhatóságát is. A jelen tanulmányban tárgyalt átkelőket a 2014-2020 időszakra vonatkozó INTERREG V-A Szlovákia-Magyarország Határon Átnyúló Együttműködési Program pénzügyi forrásaiból kívánják megvalósítani, amely határozott keretet szab a támogatható projektek számára. A program három tematikus célkitűzéséhez illeszkedően lehet útfejlesztéseket megvalósítani: természet és kultúra, határon átnyúló mobilitás, valamint a foglalkoztatás bővítése és a munkaerő mobilitása.

A program célrendszerének való megfelelés azért is előremutató, mert azt egy, a magyar-szlovák határtérség társadalmi és gazdasági sajátosságait részletesen feltáró területi helyzetelemzés tanulságaira alapozva alkották meg. Ennek értelmében a programban meghatározott célok, prioritások a határtérségben felmerülő igényekhez illeszkednek, az azokhoz illeszkedő projektek így valószínűsíthetően kedvezően hatnak a térség társadalmi és gazdasági fejlődésére.

Az átkelők térségi relevanciája, földrajzi elhelyezkedése és finanszírozhatósága mellett azok megvalósíthatóságát is szem előtt kell tartani. Szűk keresztmetszetként azonosítható be a területszerzés, ha tervezett út által érintett földterületeket sok különböző tulajdonos birtokolja, és azok között dominálnak a magántulajdonosok. Megvalósíthatósági kockázatot jelent, ha az új átmenet természetvédelmi oltalom alatt álló területet (pl. NATURA2000 terület) keresztez. Ugyanakkor csökkenti egy projekt kockázatát, ha annak építéséhez szükséges valamely engedélyt már megadták. A tervezett kompátmenetek kapcsán olyan szempontokat is be kell emelni, mint a meder mélysége kisvíz és nagyvíz idején, mivel a túl alacsony vízállás ellehetetlenítheti a kompok közlekedését. E kockázati tényezők együttes figyelembevétele mellett értékeltük az egyes projekteket 1-től 4-ig terjedő skálán, ahol (1) értéket a legkevésbé kockázatos, (4) értéket a leginkább kockázatos projektek kaptak.

A projektek várható hatásainak számszerűsítéséhez kidolgoztunk egy multikritériumos értékelést (MCA), ami alapján értékeltük az egyes projekteket négy állandó, és egy-egy tematikus komponens bevonásával. A 4 állandó komponens a következő: *becsült forgalmi kategória, becsült időjavulási kategória, várható regionális fejlesztő hatás, várható lokális fejlesztő hatás*. A három tematikus komponens: *munkaerőmobilitási-hatás, turisztikai relevancia, hálózati szerep (TEN-T hálózat elérhetőségének javítása)*.

A fenti hét komponens szerint osztályoztuk az egyes projekteket 1-től 4-ig terjedő skálán, ahol az 1-es érték a legkedvezőbb, a 4-es érték a legkedvezőtlenebb hatást reprezentálja. A becsült forgalom alapján az alábbi kategóriákba soroltuk az új átmeneteket: napi 1000 Egységjárműt meghaladó forgalom (1), 500-1000 E/nap forgalom (2), 200-500 E/nap forgalom (3), 200 E/nap alatti forgalom (4). Az időjavulást tekintve az alábbi kategóriákat határoztuk meg: 20 percnél nagyobb időmegtakarítás egy, a határ túloldalán fekvő térségi központ felé (1), 20 percnél nagyobb időmegtakarítás a határ két oldala között, de térségi központ elérhetőségét nem javítja (2), 10-20 perc közötti időmegtakarítás (3), 10 perc alatti időmegtakarítás (4). A regionális fejlesztő hatás számszerűsítéséhez figyelembe vettük a határon átnyúló elméleti vonzaskörzeteket, illetve a tudomásunkra jutott fejlesztési elképzeléseket. Abban az esetben kapott kedvező (1) komponensértéket egy projekt, ha annak megvalósulása hozzájárul egy határon átnyúló vonzaskörzet integrációjához, és egyszersmind egy – akár határmetsző forgalmat is generáló – jelentős fejlesztést (pl. ipari park fejlesztése, fürdőfejlesztés) hoz közelebb a határ túloldalán élőkhez. Ha a két krétium közül csak az egyik teljesül, abban az esetben részesült a projekt (2) értékben. Gyengébb regionális gazdasági hatás esetén (3), avagy (4) értéket ítéltünk, az általános gazdasági környezettől függően. A lokális hatások értékelésekor a határ menti települések társadalmi jellemzőit vetettük össze a helyben elérhető települési funkciókkal. Abban az esetben kapott kedvezőbb (1 vagy 2) értéket egy projekt, ha kimutatható volt a határ menti települések összekapcsolásának pozitív hatása a települési funkciók megtartására. Gyengébb komponensértéket (3) ítéltünk egy átmenetnek, ha közvetlen hatást nem tudtunk kimutatni, de a lokális piacok összekapcsolása bizonyos szolgáltatások megmaradásához potenciálisan hozzájárulhat. Amennyiben az átkelő megépítése kevésbé segíti a helyi közösségek megmaradását, (4) komponensértéket kapott.

A tematikus komponensek értékelésekor a kedvezményezett lakosok számát vettük figyelembe, valamint azt, hogy az új átkelő révén lecsökken-e egy turisztikai attrakció vagy

foglalkoztatási központ távolsága egy bizonyos érték alá. A munkaerőmobilitási-hatás esetében azt vizsgáltuk, hogy egy-egy beazonosítható foglalkoztatási központot az adott átkelő mekkora népesség számára tenné 30 km-nél rövidebb úton elérhetővé. A 3000-nél több lakost érintő átmenetek szerepeltek (1) értékkel, az annál kevesebbet érintők (2) értékkel. (3) érték esetében az útrövidülés kevésbé jelentős, (4) érték esetén nincs érdemi változás. A turisztikai relevanciával rendelkező átmenetek esetében azok az átmenetek kaptak kedvező értéket (1 vagy 2), amelyek egy-egy turisztikai szolgáltatást (pl. fürdőszolgáltatás) rövidebb úton tettek elérhetővé. De értékeltük azokat a projekteket is, amelyek egy-egy térség turisztikai potenciálját növelhetik (3). A turisztikailag nem releváns átkelők osztályzata (4).

Közlekedéshálózati szerepük alapján az átmeneteket az alábbi szerint osztályoztuk: TEN-T hálózat része (1), TEN-T törzshálózat elérhetőségét javítja (2), TEN-T kiegészítő hálózat elérhetőségét javítja (3), nem releváns (4).

A közúti átmenetekenél a négy állandó komponens, valamint egy tematikus komponens számtani átlaga adja a skálaértéket. A kompátmenetek esetében a négy állandó komponens és két tematikus komponens (munkaerőmobilitási-hatás, turisztikai relevancia) számtani átlagát vettük figyelembe.

Minden egyes átkelőnél a kohézióvizsgálat alapján határoztuk meg, hogy a három tematikus komponensből melyikhez illeszkedik leginkább. A tematikus komponensek beazonosításakor szempont volt, hogy azok a Szlovákia-Magyarország Interreg V-A Program beruházási prioritásaihoz illeszkedjenek, egy-egy prioritással megfeleltethetők legyenek. Ez annak megítélését is támogatja, hogy az egyes projektek melyik prioritás céljainak teljesülését szolgálják, és hogy az adott projekt mely prioritáshoz rendelt pénzüsszegekből finanszírozható.

Az alábbi táblázat foglalja össze a multikritériumos értékelés eredményeit, valamint az egyes projektekhez meghatározott kockázati kategóriákat.

10. táblázat: A multikritériumos értékelés eredményei, kockázati kategóriák

HU	SK	Funkcionális térség	Skála-érték	Kockázati kategória	
PA1: Természeti és kulturális örökség védelme (IP: 6c)					
61	Gömörszőlős	Neporadza (Naprágy)	F5	2,2	2
78	Alsóregmec	Čerhov (Csörgő)	F7	2,6	3
39	Órhalom	Vrbovka (Ipolyvarbó)	F4	2,8	2
+9	Füzérkajata	Byšta (Biste)	F7	2,8	2
75	Pusztafalu	Brezina (Kolbása)	F7	2,8	2
28	Vámosmikola	Bielovce (Ipolybél)	F3	2,8	3
+6	Szögliget	Hrušov (Körtvélyes)	F5	2,8	3
36	Ipolyszög	Veľká Čalomija (Nagycsalomja)	F4	2,8	3
60	Kelemér	Neporadza (Naprágy)	F5	2,8	2
30	Tésa	Vyškovce nad Ipľom (Ipolyvisk)	F3	3,0	2
27	Vámosmikola	Pastovce (Ipolypásztó)	F3	3,0	2
43	Nógrádszakál	Bušince (Bussa)	F4	3,0	2
76	Vilyvitány	Byšta (Biste)	F7	3,0	3
+8	Pusztafalu	Slanská Huta (Szalánchuta)	F7	3,0	2
29	Tésa	Ipeľský Sokolec (Ipolyszakállos)	F3	3,2	3
25	Ipolytölgyes	Malé Kosihy (Ipolykiskeszi)	F3	3,4	3
23	Letkés-Lelédhídmajor	Leľa (Leléd)	F3	3,4	3
42	Ludányhalászi	Čeláre (Csalár)	F4	3,4	3
44	Nógrádszakál	Muľa (Rárósmúlyad)	F4	3,6	3
47	Ipolytarnóc	Trenč (Tőrincs)	F4	3,6	3
46	Litke	Trenč (Tőrincs)	F4	3,8	3
83	Felsőberecki	Klin nad Bodrogom (Bodrogszög)	F7	3,8	2
PA2: A határon átnyúló mobilitás növelése - a TEN-T hálózat elérhetőségének növelése (IP: 7b)					
33	Hont-Parassapuszta / Drégelypalánk	Šahy (Ipolyság)/Ipeľské Predmostie (Ipolyhídvég)	F3	1,8	3
56	Ózd-Susa	Janice (Jéne)	F5	1,8	2
70	Tornyosnémeti	Milhost' (Migléc)	F6	1,8	3
21	Szob	Chľaba (Helemba)	F3	2,0	3
22	Ipolydamásd	Chľaba (Helemba)	F3	2,2	2

	HU	SK	Funkcionális térség	Skála-érték	Kockázati kategória
18	Esztergom	Štúrovo (Párkány)	F3	2,2	3
55	Hangony	Drňa (Darnya)	F5	2,2	3
+13	Záhony	Čierna (Ágcsernyő)	F7	2,4	3
12	Komárom	Komárno (Révkomárom)	F2	2,4	2
+3	Ózd-Szentsimon	Chrámec (Harmac)	F5	2,4	2
+4	Ózd-Susa	Rimavská Seč (Rimaszécs)	F5	2,4	2
53	Zabar	Petrovce (Gömörpéterfala)	F4	2,6	2
PA2: A határon átnyúló mobilitás növelése - környezetbarát közlekedés (IP: 7c)					
15	Neszmély	Radvaň nad Dunajom (Dunaradvány)	F2	2	2
+11	Lábatlan	Kravany nad Dunajom (Karva)	F2	2,3	2
14	Dunaalmás	Patince (Pat)	F2	2,5	3
+10	Dunaremete	Gabčíkovo (Bős)	F1	2,5	2
11	Gönyü	Klížska Nemá (Kolozs néma)	F1	2,5	2
+1	Almásfüzitő	Iža (Izsa)	F2	3,3	2
+2	Süttő	Moča (Dunamocs)	F2	3,3	2
8	Dunaremete	Gabčíkovo (Bős)	F1	3,5	3
10	Vének	Čičov (Csicsó)	F1	3,7	3
PA3: Fenntartható és minőségi foglalkoztatás és munkaerő-mobilitás (IP: 8b)					
34	Drégelypalánk	Ipeľské Predmostie (Ipolyhídvég)	F3	2,2	2
37	Balassagyarmat-Újkóvár	Koláre (Kóvár)	F4	2,2	2
82	Sátoraljaújhely	Slovenské Nové Mesto (Kisújhely)	F7	2,4	1
87	Nagyrozsány	Veľký Horeš (Nagygéres)	F7	2,8	2
35	Ipolyvece	Balog nad Ipľom (Ipolybalog)	F4	2,8	3
69	Hidasnémeti	Perín (Perény)	F6	3,0	2
49	Karancsberény	Lipovany (Nagyromhány)	F4	3,0	2
89	Dámóc	Biel (Bély)	F7	3,0	2
40	Hugyag	Kováčovce (Szécsénykovácsi)	F7	3,0	2
80	Sátoraljaújhely	Slovenské Nové Mesto	F7	3,0	2

	HU	SK	Funkcionális társég	Skála- érték	Kockázati kategória
		(Kisújhely)			
2	Rajka	Rusovce (Oroszvár)	F1	3,2	2
54	Domaháza	Petrovce (Gömörpéterfala)	F5	3,2	2
77	Felsőregmec	Michalany (Alsómihályi)	F7	3,2	2
86	Pácin	Strážne (Örös)	F7	3,2	2
66	Percse	Janík (Jánok)	F5	3,4	3
57	Sajópüspöki	Vlkyňa (Velkenye)	F5	3,6	1
65	Hidvégdárdó	Chorváty (Tornahorváti)	F5	3,6	1
+7	Viszló	Buzica (Buzita)	F5	3,6	3
67	Kány	Rešica (Reste)	F6	4,0	3

Az első prioritáshoz illeszthető új átkelők közül az F5, az F7, F4 és az F3 funkcionális térségben fekvő projektek szerepeltek a legerősebb értékkel. Ezek olyan térségek, ahol jelentős potenciálok rejlenek a turizmus fejlesztésében. Különösen igaz ez az F5 térségre, amely – a karsztvidéknek köszönhetően – napjainkban is több tízezer turistát vonz, de az F7 térség (Zemplén) is a falusi turizmus egyik legkedveltebb célterülete Magyarországon. Az F3 térségben a Vámosmikola és Ipolybél (Bielovce) közé tervezett átmenet 2,8, a Vámosmikola és Ipolypásztó (Pastovce) közé tervezett átmenet 3,0 skálaértéket kapott. Mindkettő illeszkedik az Ister-Granum ETT térségében, illetve az Ipoly-völgyben támogatott határon átnyúló turisztikai régió kibontakozásához, ugyanakkor az első átmenet lokális hatása nagyobb lenne, és segítené a határ menti település elnéptelenedésének lassításában. Ugyanakkor megállapítható az is, hogy a Vámosmikola - Ipolypásztó (Pastovce) átmenet kevésbé kockázatos. A második prioritáson belül az Esztergom-Párkány (Štúrovo) térségét az észak-déli irányú TEN-T korridorra bekötő, valamint az Ózd térségét a szlovákiai R2 autóútra bekötő projektek jellemzően magas pontszámot kaptak. Ezek mellett viszonylag magas relevanciát mutat az elemzés Záhony és Ágcsernyő lehetséges közúti összeköttetése tekintetében is. A Duna-kompok közül a neszmélyi projekt relevanciája a legmagasabb. A 3. prioritás céljait támogató beavatkozások között az Ipoly átjárhatóságát előmozdító két projekt, illetve Kassa (Košice) és Losonc (Lučenec) elérhetőségét javító projektek szerepeltek kedvezőbb skálaértékkel. A Nagyrosvány és Nagygéres (Veľký Horeš) közé tervezett átkelő fellendülést hozhat a kedvezőtlen foglalkoztatási adottságokkal jellemezhető Bodrogközben

(Medzibodrožie), ha ahhoz további, a foglalkoztathatóságot és a munkaerőpiacot fejlesztő beavatkozások társulnak.

Fontos megemlíteni, hogy az egyes skálaértékek meghatározásakor csak az adott projekt megvalósulása esetén várható hatásokat értékeltük. Több projekt megvalósulása esetén a projektek relevanciája értelemszerűen változhat. Ennek következménye, hogy sok esetben egymással szomszédos projektek hasonló skálaértékkel szerepelnek. Egy-egy új átkelő megépülése a szomszédos projektek ésszerűségét megszüntetheti.

A következőkben mutatjuk be részletesebben azokat az új határátmeneteket, amelyek a határ menti térségek felzárkóztatásában szerepet játszhatnak, figyelembe véve a kohézióvizsgálat és a közlekedéshálózat vizsgálatának megállapításait, valamint az imént ismertetett multikritériumos értékelés eredményeit. Az átláthatóság érdekében a határ rövidebb szakaszait fogjuk kiemelni, és bemutatni a támogathatónak ítélt átmeneteket.

A projektek kiválasztásában két kategóriát határoztunk meg. Kedvező projektnek nevezzük azt a projektet, amely az értékelés szerint a legtöbb gazdasági és társadalmi hasznot hozhatja a térségben, és amely esetében a megvalósíthatósági kockázat sem magas. Hátrасorolt projekt alatt pedig olyan projektet értünk, amely esetében vagy megvalósíthatósági aggályok merültek fel, vagy annak térségi szerepköre napjainkban bizonytalan, de a fejlesztési szándékok ismeretében a későbbiekben meghatározhatóvá válhat. A kategorizálásból kimaradt átmenetek megvalósítása a jelenlegi stratégiai keretek, illetve társadalmi és gazdasági körülmények mellett nem releváns.

3.1 Első szakasz

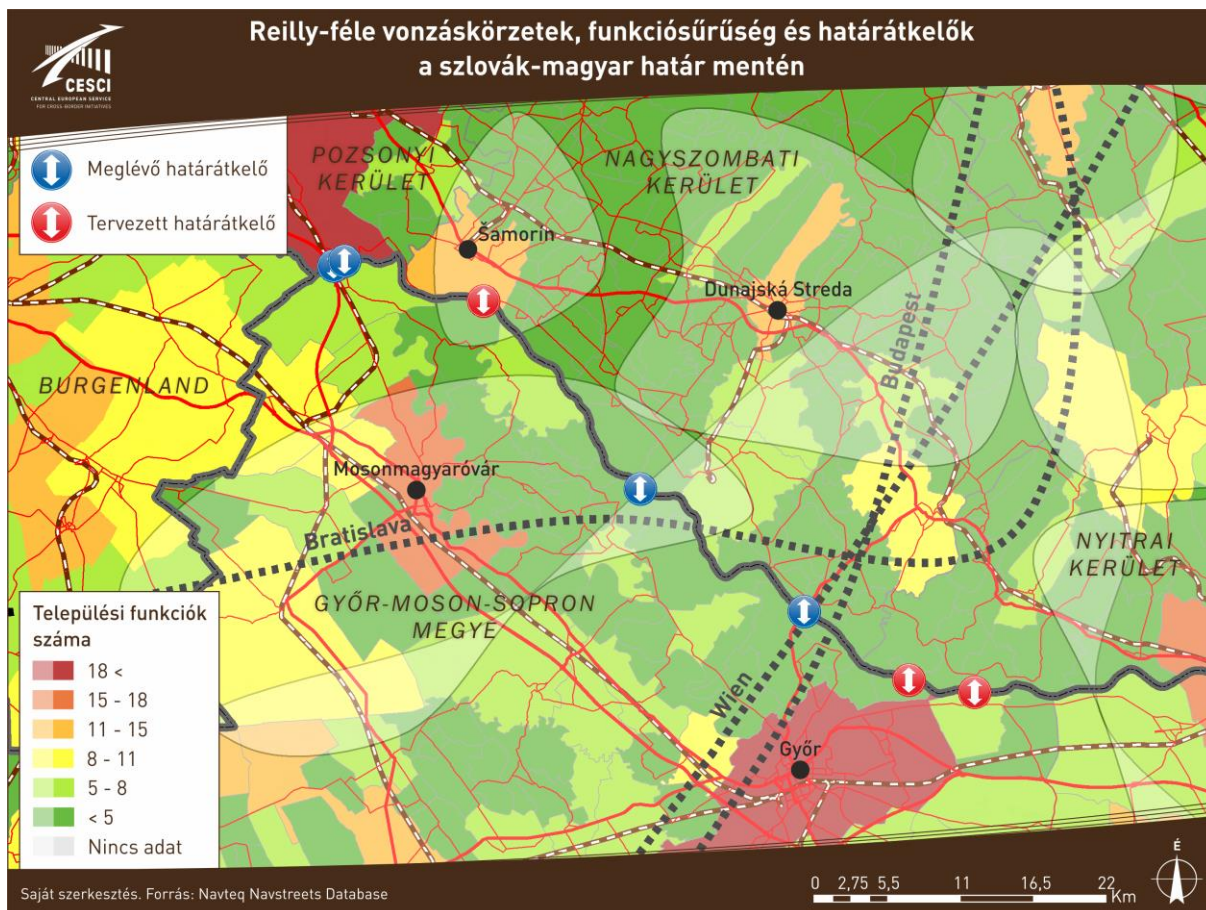
Funkcionális térség: F1: Sziget- és Csallóközi funkcionális terület

Érintett megyék Magyarországon: Győr-Moson-Sopron megye

Érintett kerületek Szlovákiában: Pozsonyi kerület (Bratislavský kraj), Nagyszombati kerület (Trnavský kraj), Nyitrai kerület (Nitrianský kraj)

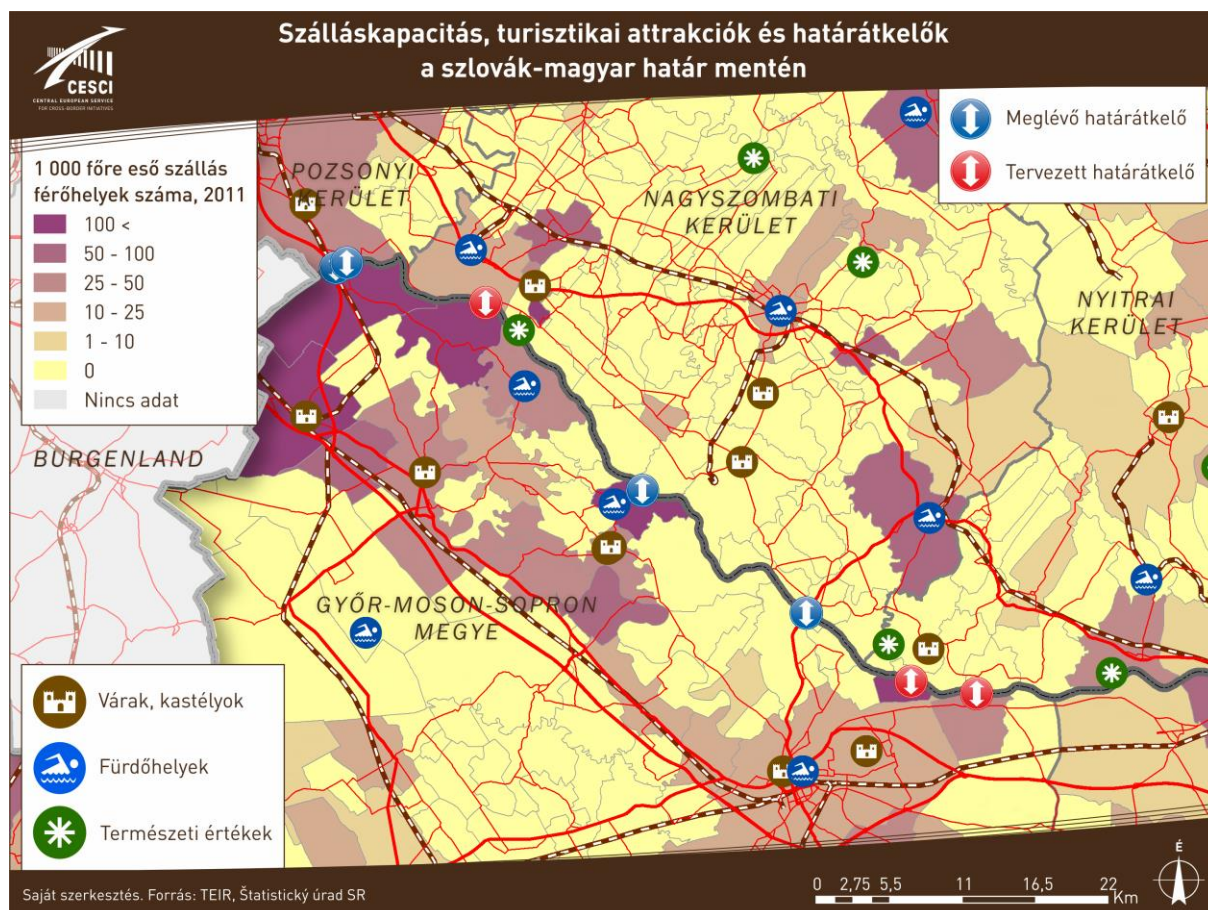
Nyugatról kelet felé haladva, az országhatár első 70 km hosszú szakaszán napjainkban öt határátkelő működik. Az öt átkelő közül három Rajkát köti össze Pozsony (Bratislava) városrészeivel, Vámosszabadi és Medve (Medveďov) között egy Duna-híd, Dunaremete és Bős (Gabčíkovo) között pedig egy komp teremt kapcsolatot. A meglévő átmeneteket tekintve

tehát jelentős koncentráció figyelhető meg Rajka és Pozsony (Bratislava) között, a két oldal közötti kommunikáció igen intenzív ezen a két kilométernél rövidebb határszakaszon. A három átkelő különböző funkciókat lát el; az M15-D2 kapcsolat a tranzitforgalmat, a 150. sz. főút és a 2. sz. főút, valamint az 1409. sz. közút pedig a lokális kapcsolatokat mellett a pozsonyi agglomerációs forgalmat szolgálja.



53. ábra: Városi vonzaskörzetek a megfigyelt funkcionális térségben

Ezt követően csupán két helyen lehet átkelni a határon. Ezek közül a Dunaremete és Bős (Gabčíkovo) közötti kompot is csupán 2013-ban adták át. A rajkai átkelő és a Vámoszabadi-Medve (Medvedov) híd között 50 km hosszú határszakasz fut, amit az új komp egy 32,5 km, és egy 17,5 km hosszú szakaszra oszt. Az átkelőnek ez a ritkasága az egész államhatárt tekintve magas, ami felveti újabb átkelési pontok kialakításának szükségességét. Látható, hogy a határ átjárhatósága igen rossz ezen a szakaszon, noha gazdasági és társadalmi értelemben fejlettnek tekinthető a határ mindkét oldala.

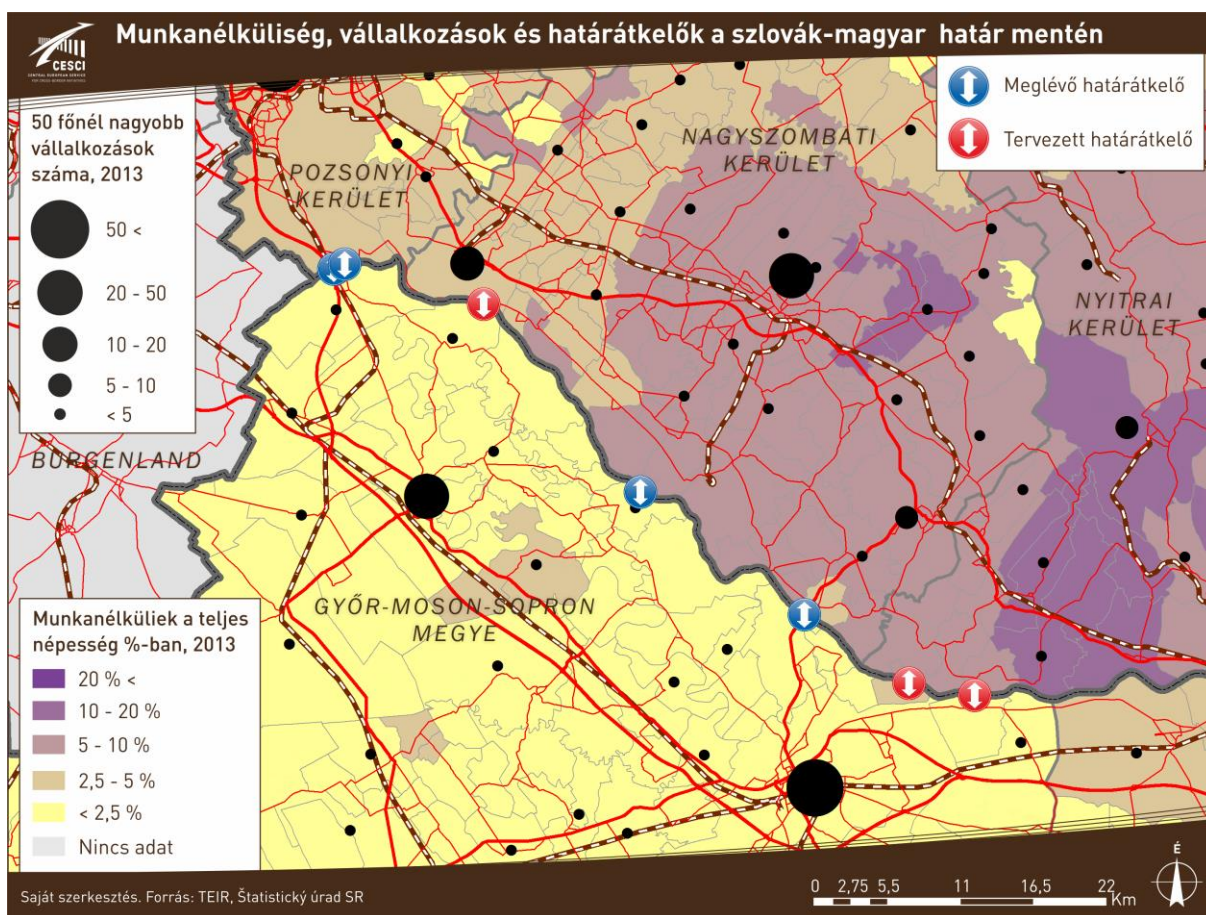


54. ábra: Turisztikai adottságok a megfigyelt funkcionális térségben

A két határ menti táj, a Csallóköz (Žitný ostrov) és a Szigetköz közötti interakció éppen az átkelők hiánya miatt gyenge, és csupán a két tájegység déli, a Városszabadi hídhoz közeli részeire szorítkozik. A határátkelők hiánya gátolja a határ menti települések közötti kommunikációt, noha beazonosítható néhány olyan hasonló adottság, ami határon átnyúló együttműködéshez nyújt alapot. Ide sorolható a Duna-ártér, amely egyedülálló ökológiai értékei miatt természetvédelmi oltalom alatt áll mindkét oldalon. A Szigetköz és a Csallóköz Európa legnagyobb szárazföldi szigetét jelentik, egymáshoz nagyon hasonló, gazdag élővilággal, természeti örökséggel, Közép-Európa legnagyobb ivóvízkészletével. A nagyvárosok közelsége, illetve a természeti környezet vonzereje eredményeként jelentős potenciál rejlik bizonyos turisztikai ágazatokban (zöldturizmus, vízi turizmus, kerékpáros turizmus stb.), amelyek kiaknázásában mindkét oldal érdekelt. A közeljövő egyik, a térséget érintő turisztikai beruházása az EUROVELO 6 európai kerékpáros út kiépülése lesz. Célszerű az ehhez illeszkedő projekteket előnyben részesíteni.

A munkanélküliség a magyar oldalon jelent kisebb problémát. Bár a térség szlovákiai oldalát is egészen kedvező foglalkoztatási viszonyok jellemzik, a határ elválasztó szerepe e tekintetben

jelentős. A Csalóközben Pozsonytól (Bratislava) távolodva egyre magasabb munkanélküliségi arány figyelhető meg. A foglalkoztatás növelésének egyik módja a munkaerő határon átívelő mobilitása lehet, mivel Győr térségében a munkaerőhiány jellemzővéáltalánossá vált az elmúlt években. Különösen a Medve (Medved'ov) és Révkomárom (Komárno) között fekvő községek foglalkoztatási helyzete volna javítandó, és ebben Győr közelsége kedvező adottság. Emellett a határ közvetlen túloldalán, a jelentős logisztikai és feldolgozóipari szerepkörrel jellemezhető Gönyűn is újabb beruházások várhatók, ami újabb több száz munkalehetőséget fog teremteni a térség magyarországi oldalán.



55. ábra: A munkaerőpiac területi jellemzői a megfigyelt funkcionális térségben

Győr és Pozsony (Bratislava) agglomerációi mellett a térségben található járásszékhelyeken (Mosonmagyaróváron, Dunaszerdahelyen) is több közepes és nagyvállalkozás működik, de a funkcionális térség legtöbb községében is működik 1-4 közepes méretű vállalkozás. Ezek kisebb mértékben már napjainkban is vonzanak munkaerőt a határ túloldaláról. Hatékonyabb munkamegosztást tenne lehetővé, ha a munkaerő áramlása előtt az államhatár nem jelentene akadályt (euró használata, eltérő átlagfizetés).

A vizsgált határszakaszon érdemes lenne sűríteni a közúti átmeneteket. Ugyanakkor a Rajka és Dunaremete közötti határszakaszon egy szabványos közúti híd megépítésének költségei túlmutatnak az együttműködési program nyújtotta kereteken, ugyanakkor komp üzembe helyezése pedig az Öreg-Duna bizonytalan és gyakran alacsony vízállása miatt nem célravezető. A térségi szereplők ezért egy kerékpáros hidat kívánnak létesíteni Dunakiliti és Doborgaz (Dobrohošť) között. Ezt a tervezett létesítményt kerékpáros átmenetek között mutatjuk be. A térséget érintő másik átmenetet a hátrasorolt projektként azonosítottuk be.

Hátrasorolt projekt: Gönyű-Kolozsnéma (Klížská Nemá)

Gönyű-Kolozsnéma (Klížská Nemá)

Kapcsolódó projektjavaslat: Környezetbarát közlekedési módok fejlesztése Gönyű és Kolozsnéma (Klížská Nemá) között

Gönyű és Kolozsnéma (Klížská Nemá) között egy dunai kompátmenet létesítéséről rész-megvalósíthatósági tanulmány készült 2014-ben, az átmenet végül nem került a támogatandó projektek közé. A rész-megvalósíthatósági tanulmányban közölt adatok szerint 2024-re 129 egységjármű forgalmat becsülnek a forgalmi modell szerint. A beruházási költségek a tanulmány szerint elérnék az 1,3 milliárd forintot, míg a hasznok értéke 548 millió ft lenne.

A kompkapcsolat létesítésének újragondolását az indokolja, hogy egy német acélipari cég 30 milliárd forint értékű beruházásának köszönhetően mintegy kétszáz új munkahely fog létesülni a Győr-Gönyűi Kikötőben. A kikötőben egy dán acélmegmunkáló vállalat napjainkban is közel 50 főt foglalkoztat. A kikötő tervezett fejlesztései további beruházókat vonzhatnak, így Gönyű egyre jelentősebb foglalkoztatási központtá válhat a jövőben, ami a szlovákiai munkaerő mobilitására is hatást gyakorolhat. Az új komp a határon átívelő munkaerő-mobilitást támogatná Gönyű irányába. A komp foglalkoztatási relevanciáját növeli, hogy a szlovákiai oldalon található települések némelyikén meghaladja a munkanélküliek aránya a teljes lakosság 10%-át.

A hátrasorolt projekt státusz háttérében az a megfontolás áll, hogy a projekt rész-megvalósíthatósági tanulmányában ismertetett beruházási költség igen magas (összevetésképp: mintegy másfélszerese a Neszmélyre tervezett komp beruházási költségeinek). A beruházás várható hatásainak, hasznainak felmérése érdekében monitorozni szükséges, hogy a gönyűi kikötőben működő ipari park munkaerővonzó hatása határon

átnyúló jellegű-e, illetve hogy várhatóak-e a közeljövőben újabb munkahelyteremtő beruházások. Várhatóan 1-2 éven belül látható lesz, hogy van-e relevanciája ennek a kompátmenetnek a 2014-2020 közötti finanszírozási ciklusban.

3.2 Második szakasz

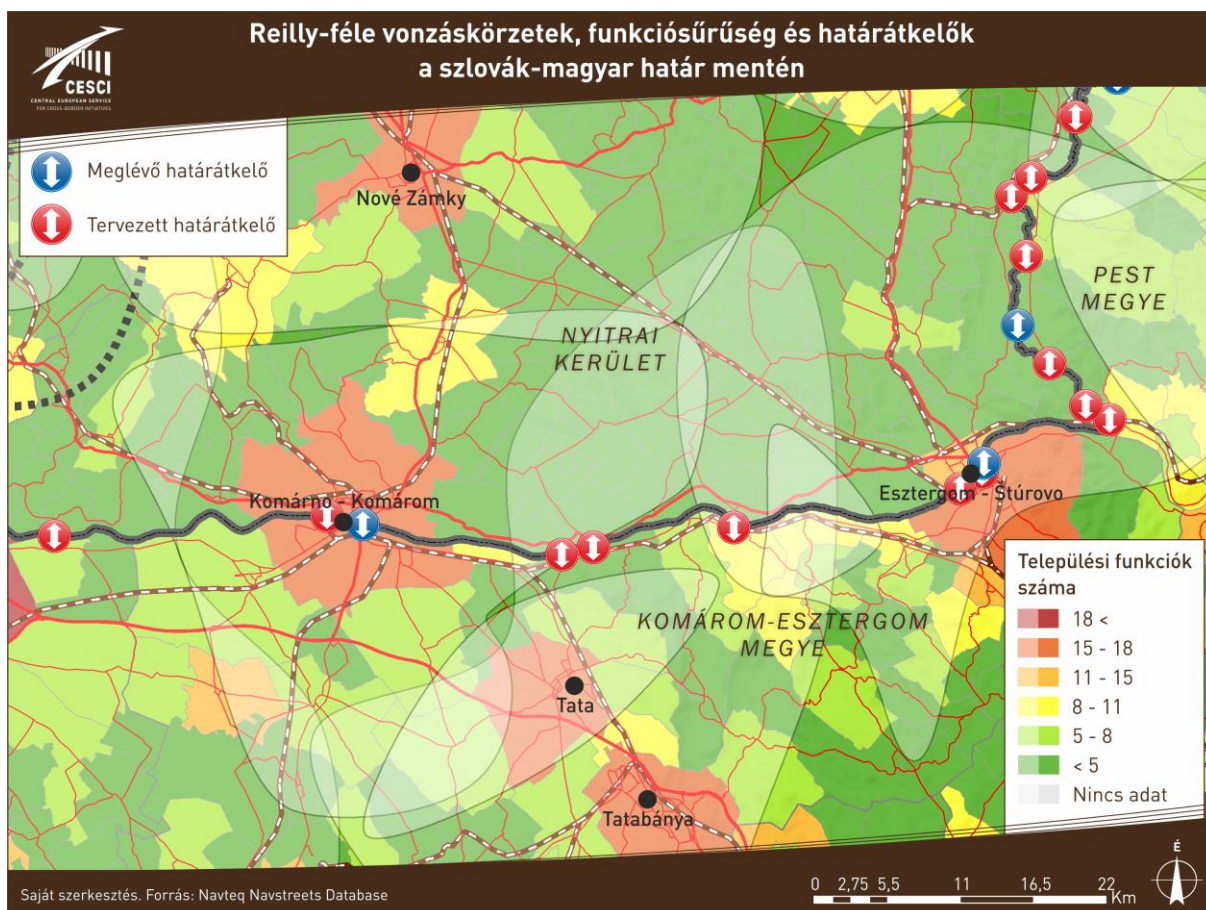
Funkcionális térségek: F2: Tatabánya-Komárom - Vág-völgye funkcionális terület, F3: Esztergom - Ipoly-völgye funkcionális terület

Érintett magyarországi megyék: Komárom-Esztergom megye, Pest megye

Érintett szlovákiai kerület: Nyitrai kerület (Nitrianský kraj)

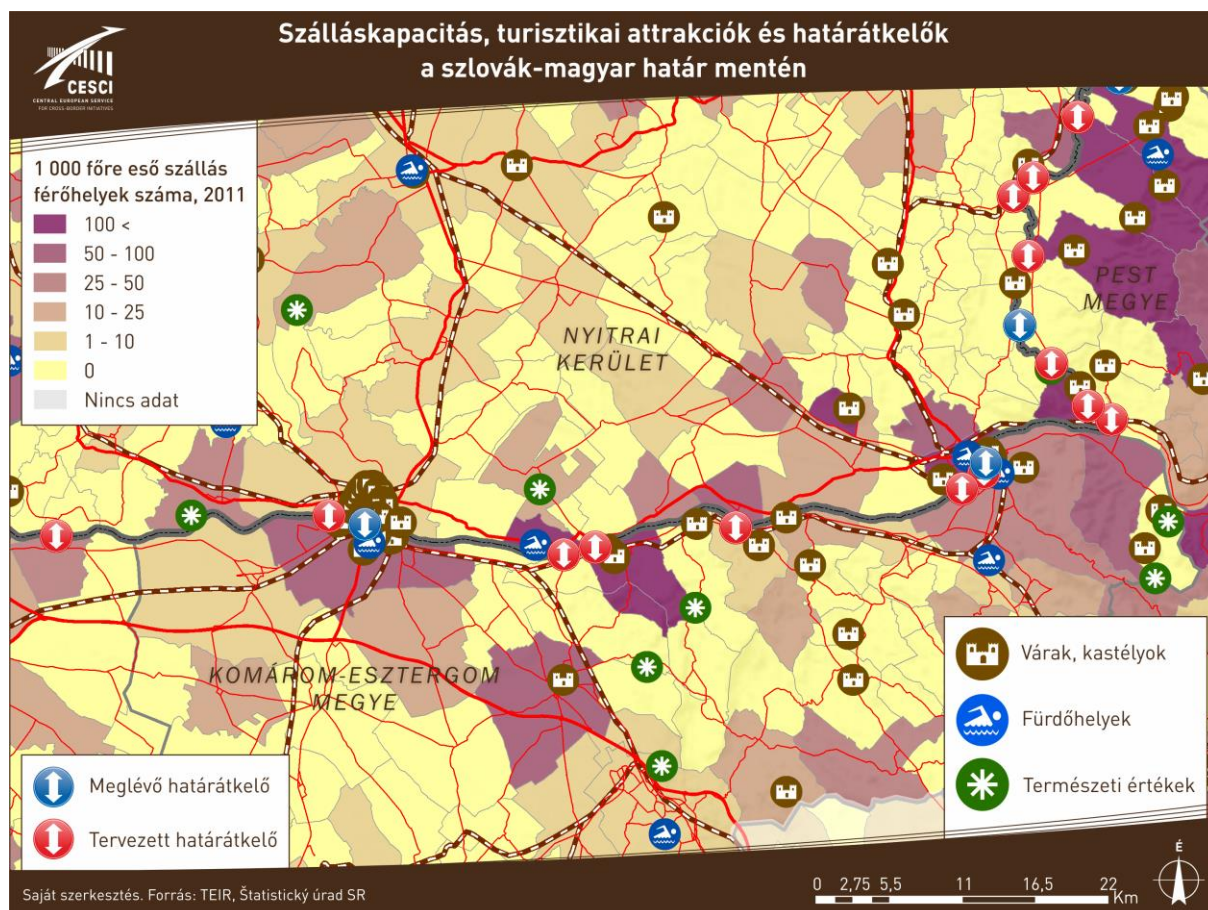
Komárom-Esztergom megye és a Nyitrai kerület (Nitrianský kraj) között is a Duna jelöli ki Magyarország és Szlovákia határát. Ezen a szakaszon jelenleg két határátkelő működik: a Komárom és Révkomárom (Komárno) közötti Erzsébet híd, valamint az Esztergom és Párkány (Štúrovo) közötti Mária Valéria híd. A tervek szerint 2017-ig egy új híd fog épülni Komáromtól nyugatra, a jelen tanulmányban tárgyalt új átkelőkön kívül, a CEF támogatásával. Az új híd tehermentesíteni fogja az Erzsébet hidat az átmenő forgalom jelentős része alól, amely ezután elsősorban térségi és lokális funkciót fog betölteni. A Mária Valéria hídon jelenleg 3,5t súlykorlátozás van érvényben, ami jelentősen mérsékli az áthaladó teherforgalmat. Ugyanakkor a tervek szerint a 3,5 tonnánál nehezebb járművek számára a közeljövőben egy teherkompot fognak üzembe helyezni a két város között, emellett hosszútávon egy új gyorsforgalmi híd építésének ötlete is felmerült.

A jelenleg meglévő és a bemutatott új átkelők a megvizsgált határszakasz két pontjánál koncentrálódnak, amelyeket a határtérség településhálózata, valamint közlekedéshálózata jelöl ki. A határon átnyúló térségi és tranzit-áramlások jelentős része fog a továbbiakban is lebonyolódni a két ikerváros által jelölt átkelési pontokon.



56. ábra: Városi vonzaskörzetek a megfigyelt funkcionális térségben

Ugyanakkor a Komárom és Esztergom közötti, közel 50 km hosszú határszakaszon nem található híd. A Duna egyszerre választja el és köti össze a térség két oldalát. Összekötő szerepe abban fogható meg, hogy ökológiai értékeinek védelme a két ország közös fellépésével érhető el, emellett mindkét ország számára fontos nemzetközi közlekedési folyosóként is számon tartható. Azonban továbbra is meghatározó a folyó elválasztó funkciója az átkelési lehetőségek hiánya miatt. Az elmúlt években üzembe helyeztek egy kompot Lábatlan és Karva (Kravany nad Dunajom) között, amely csak személyszállítást tesz lehetővé, azt is csak a téli időszakon kívül, gépkocsik átkelésére itt nincs mód. A közúti közlekedés szempontjából a határ ezen szakasza továbbra is valóságos gát, amelynek lebontása nem csak a két oldal közlekedéshálózatának összekapcsolása miatt, hanem a foglalkoztatás növekedése és a turizmus kibontakozása szempontjából is előnyös volna.

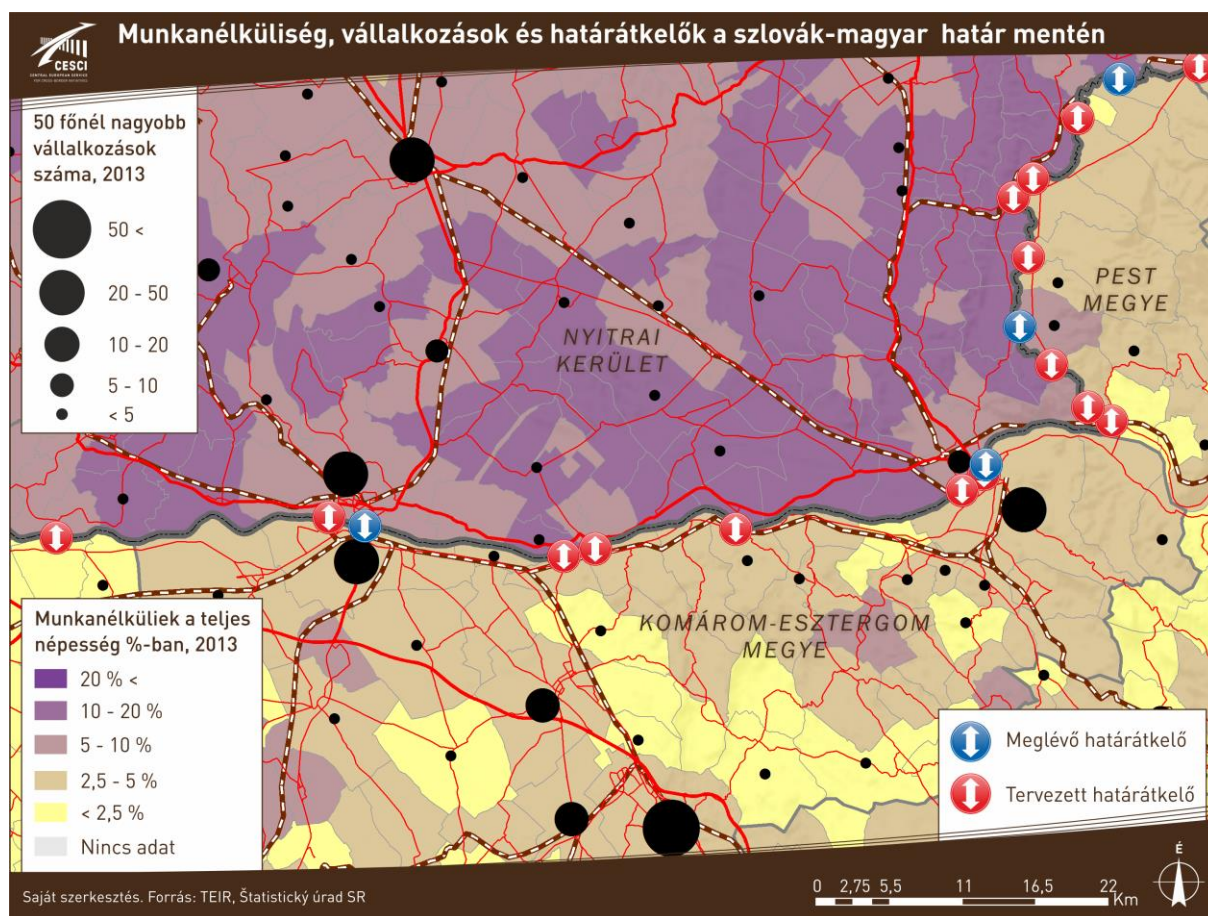


57. ábra: Turisztikai adottságok a megfigyelt funkcionális térségben

Ahogy a fenti ábrán látható, sokszínű turisztikai attrakciók érhetőek el a határ mindkét oldalán, és a szálláshelykapacitások is hasonlóak. A közös turisztikai beavatkozásoknak a borturizmus adhat tematikát, ugyanis a Duna mindkét oldala borvidék. Az Ipoly-völgyben a borturizmus helyett a természetjáró és a kerékpáros turizmus lehet az ágazat húzóereje, ezen kívül a térségben fellelhető kulturális emlékek is előidézhetnek turisztikai keresletet.

A munkaerő-mobilitás növekedését is elősegítheti az új átkelő; a szlovákiai oldalon fekvő községeket közepesen magas munkanélküliség jellemzi, míg az urbanizáltabb magyar oldalon számos munkalehetőség mutatkozik. Viszonylag sok álláslehetőség érhető el a járasszékhelyeken, a közepes és nagyvállalkozások elhelyezkedése alapján a magyarországi járasszékhelyek közül Komárom, Esztergom és Tata is foglalkoztatási központ a határ menti térség számára, míg a szlovák oldalon csupán Révkomárom (Komárno) elemeshető ki e tekintetben. Tatabánya és Érsekújvár központi szerepét a határtól való jelentősebb távolságuk mérsékli. Ezzel szemben a Garam-Ipoly köze Szlovákiában mind a vállalkozói szférát, mind a munkanélküliek arányát tekintve elmaradott. Kedvezőtlen helyzetének oldását a határon átnyúló foglalkoztatási térség kialakulása kezdte mérsékelni, és a térség jövője szempontjából

a folyamat folytatódása lenne előnyös. Az országhatár foglalkoztatási szempontból ebben a két funkcionális térségben is látványosan választja el egymástól a magyar és a szlovák oldalt.



58. ábra: A munkaerőpiac területi jellemzői a megfigyelt funkcionális térségben

A Dunán létesülő új hidak beruházási költségeihez képest jóval olcsóbb megoldás kompátmenetek létesítése. Mivel Komárom-Esztergom megye és a Nyitrai kerület között egy új híd kivitelezését kezdték, illetve egy további híd építését helyezték kilátásba, jelen tanulmányunkban a szűkebb költségvetésű kompátmeneteket vizsgáltuk, térségi relevanciájuk szerint, és jelöltük meg a legkedvezőbb beruházást. A dunai átkelők mellett a térség belső és külső kapcsolatrendszerét az Ipolyt keresztező átmenetek fejlesztési lehetőségeit is megvizsgáltuk, és a térségi kohézió szempontjából előremutató beruházásokat megneveztük.

Kedvező projektek: Neszmély-Dunaradvány (Radvaň nad Dunajom), Ipolydamásd-Helemba (Chĺaba)

Hátrасorolt projekt: Tésa-Ipolyvisk (Vyškovce nad Ipľom)

Neszmély-Dunaradvány (Radvaň nad Dunajom)

Kapcsolódó projektjavaslat: Környezetbarát közlekedési módok fejlesztése Neszmély és Dunaradvány (Radvaň nad Dunajom) között

Bár a dunai határátkelők száma alacsony, azok elhelyezkedése megfelelő a legfontosabb funkcionális kapcsolatok kiépülését tekintve. A három Duna-híd közül kettő határon átnyúló ikervárosokat köt össze, a harmadik híd pedig Győr és a Dél-Csallóköz közötti kapcsolatépítést, a győri agglomeráció határon túli kibontakozását támogatja. 2017-ig el fog készülni a két Komárom keleti kerülőútjához kapcsolódó új komáromi híd, amely tehermentesíteni fogja a meglévő komáromi Erzsébet hidat az átmenő forgalom alól. Az új híd jelentősége a határtérségen túlmutat, az az északi-dél irányú tranzitforgalom gördülékenységét, valamint a magyarországi M1 autópálya könnyebb elérhetőségét fogja támogatni a dél-szlovákiai térségből. Az Erzsébet hídon érvényben levő 20 t súlykorlátozás miatt az ennél nehezebb tehergépjárműveknek jelenleg Vámoszabadi felé kell kerülniük, keresztülhaladva számos lakott területen. Az új hídon nem lesz érvényben súlykorlátozás.

Az INTERREG V-A Szlovákia-Magyarország Együttműködési Program szűk keretei nem nyújtanak lehetőséget újabb Duna-híd építéséhez, azonban kompkapcsolatok létesítésére van mód. A Komárom és Esztergom közötti határszakasz zártságát oldaná egy új, gépjárműszállításra is alkalmas komp üzembe helyezése Neszmély és Dunaradvány (Radvaň nad Dunajom) között. Az említett határszakaszon az utóbbi években Lábatlan és Karva (Kravany nad Dunajom) között létesült egy új komp, azonban ez csak személyszállításra alkalmas.

A kompátmenet relevanciáját támasztja alá, hogy MCA vizsgálatunkban a kompátmenetek közül erre adódott a legkedvezőbb skálaérték. A projekt emellett illeszkedik a térségi fejlesztési szándékokhoz; a Komárom-Esztergom megyei területfejlesztési programban nevesítve szerepel a neszmélyi komp. Mindezek alapján várható, hogy az új átkelő társadalmi elfogadottsága magas lesz.

Az új összeköttetés egy hiányzó kapcsolatot pótolna a két ország közúthálózata között. A határtérség integrációját a magyarországi oldal erősebb urbanizáltsága, valamint a szlovákiai oldal agrárkaraktere és erősen periférikus jellege közötti kiegészítő adottságok is megalapozzák. A gazdasági, foglalkoztatási együttműködések kifejlődéséhez nyújt alapot, hogy a déli oldalon szélesebb munkahely-kínálat mutatkozik, míg az északi oldalon

valamelyest magasabb munkanélküliségi arány figyelhető meg. A magyar oldalon található városok közelebb kerülnek néhány Duna menti szlovákiai községhez, így központi funkcióikat nagyobb lakosság számára nyújthatják.

A határon átnyúló együttműködés egy másik szegmense a turizmus, azon belül is a borturizmus lehet. A Neszmélyi borvidék Magyarország egyik történelmi borvidéke. Ugyanakkor a határ északi oldalán is hagyománya van a szőlőtermesztésnek és a borászatnak; a térség a Dél-Szlovákiai borvidékhez tartozik. A borkultúra elemei Dunaradványban (Radvaň nad Dunajom) a 19. századi nádfedeles borospincék, a Virten minden évben megrendezésre kerülő borverseny, valamint a Bátorkeszin (Bátorové Kosihy) megrendezésre kerülő borfesztivál. A turisztikai attrakciók és rendezvények sikerét a térség jobb elérhetősége is támogatná. A térség turisztikai potenciálját növeli a Paton (Patince) található gyógyfürdő, amely a komp megvalósulása esetén potenciálisan Magyarországról több vendéget fogadhatna.

A foglalkoztatási és turisztikai funkciók mellett Neszmély és Dunaradvány (Radvaň nad Dunajom) települések között a lokális társadalmi kapcsolatok is megélénkülhetnek. A tervezett új átkelő térségi jelentőségét az adja, hogy a Neszmélytől csupán 20 kilométerre fekvő Tatabánya is könnyebben válna elérhetővé a szlovákiai oldalról.

A korábban elkészült rész-megvalósíthatósági tanulmány modellje szerint 2030-ban 413 Egységjármű nagyságú forgalom várható. Ez meghaladja több napjainkban működő határátkelő forgalmát, viszont messze elmarad a magyar-szlovák határ legforgalmasabb átkelőitől (Rajka, Komárom, Esztergom). Előnyös, hogy a Neszmély-Dunaradvány (Radvaň nad Dunajom) rév a tanulmányban felvázolt forgalmi modell szerint mérsékelni fogja a két közeli, jelentős forgalmat lebonyolító közúti híd forgalmát.

Ipolydamásd-Helemba (Chľaba)

Kapcsolódó projektjavaslat: A TEN-T hálózat elérhetőségének javítása Esztergom és Párkány (Štúrovo) térségében

Az Ipoly a Duna egy rendkívül ingadozó vízjárású baloldali mellékfolyója, amely csaknem 140 km hosszú szakaszon jelöli ki az országhatárt Magyarország és Szlovákia között. Kisebb mederszélessége miatt könnyebb áthidalni, ám ez a határátkelők gyakoriságában csak a folyó felsőbb szakaszán mutatkozik meg. A folyó elválasztó szerepét jelzi, hogy a magyarországi 12.

számú főút az Ipolyhoz érve egyszerűen véget ér, az az alacsonyabb rendű 1201. jelű útban folytatódik.

A magyarországi Ipolydamásd és a szlovákiai Helemba (Chľaba) közötti összekötésének terve régóta felmerült, ugyanakkor a jelen tanulmányban vizsgált átkelők között szerepelt a Szob-Helemba (Chľaba) kapcsolat is. Fontos elmondani, hogy MCA vizsgálatunk során utóbbi átmenetre az előbbinél kicsit kedvezőbb érték jött ki. Ennek háttérében az áll, hogy a szobi projekt eggyel jobb időjavulási kategóriába esik, ugyanis Szob elérhetősége több mint 20 perccel javulna a szlovák oldalról. Ugyanakkor leszögezhető, hogy a néhány kilométerrel távolabbra tervezett Ipolydamásd-Helemba (Chľaba) kapcsolat kiépülése esetén is megközelíti az időjavulás a 20 percet. A megvalósíthatósági kockázatokat szemlélve az ipolydamásdi projekt helyzete kedvezőbb, amiben szerepet játszik, hogy ezen a nyomvonalon korábban már kiadtak építési engedélyt Ipoly-híd létesítésére. Az alacsonyabb kockázatok miatt ítéljük az Ipolydamásd-Helemba (Chľaba) projektet támogatandónak a két alternatíva közül.

Az új Ipoly-híd híd megépülése esetén a magyarországi 12. főút tengelye folytatódna a szlovákiai oldalon Párkány (Štúrovo) felé. Ennek eredményeként a jelenleg hálózati periférián fekvő Helemba (Chľaba) zsákfalú helyzete megszűnne, emellett más települések közúthálózati szerepe is ártértékelődne (pl. Szob). Az új híd révén a Szobi járás településeiről könnyebb lenne eljutni számos szlovákiai és magyarországi településre, többek között Párkányra (Štúrovo) és Esztergombra.

Az új híd elősegítené az integrációt abban a határtérségben, amelyben a legfontosabb térszervező város Esztergom. A magyar város környezetében fekvő települések, valamint a Garam és az Ipoly alsó folyásvidékén található települések már évek óta működnek együtt, és igyekeznek elmélyíteni a gazdasági, társadalmi kohéziót a határtérségben. Ennek a térségi együttműködésnek nyújt intézményei keretet az Ister-Granum Európai Területi Társulás (ETT), amelynek 82 tagtelepülése van. Az ETT egyik fejlesztési célja a turizmus, mindenekelőtt a kerékpáros turizmus infrastruktúrájának fejlesztése. Az új híd egyik oldalán kerékpárút kerülne kialakításra. A kerékpárút-építési projektek megvalósulása esetén a híd rendkívül előnyös láncszem lehet, amely kapcsolatot teremtene az Ipoly két oldalán kiépülő kerékpárutak között.

A Szobi járás településeinek fejlődését periférikus fekvésük, és a gazdasági központok nagy távolsága hátráltatja. A járásközpont, Szob lakossága alig 2800 fő, mérsékelt gazdasági súlyát a

Szobi Italgártónak köszönheti, emellett közlekedési csomópontként funkcionál. A térségi gazdaságra azonban nagyobb hatást tud gyakorolni Esztergom közelsége. A közeli fekvés kiaknázásához is szükségesnek látjuk az új híd megépítését.

Ugyanakkor a határtérségnek nem csak belső kapcsolatrendszere újulna meg a tervezett új kapcsolat által, az a kifelé irányuló közúti kapcsolatokra is hatással lenne. Az E77 jelű európai út magyarországi eleme, az M2 autópálya és a 2. számú főút, valamint annak szlovákiai folytatása, a 66. számú főút a TEN-T hálózat eleme. Középtávon az M2 autópálya határig történő megépítésével, valamint az R3 autóút kiépülésével gyorsforgalmi kapcsolattá fog fejlődni ez a makrotérségi jelentőségű észak-déli irányú közlekedési tengely, amelynek elérhetősége Párkány, illetve Esztergom felől jelentősen könnyebbé válna az Ipolydamásd és Helemba (Chľaba) közé tervezett híd által.

A projekt megvalósulását követően jelentős forgalombővülés várható a leromlott állapotú Garamkövesd (Kamenica nad Hronom) és Helemba (Chľaba) közötti közúton, mivel az új híd révén a Dunakanyar körbejárhatóvá válik, jelentősen javítva a térség turisztikai potenciálját. Ezen a szakaszon található egy vasúti felüljáró, ami alatt 3 méternél magasabb jármű nem fér át, ami azonban az átmenetre tervezett 3,5 t súlykorlátozás miatt a beruházás által kedvezményezett járművek számára nem fog szűk keresztmetszetet jelenteni.

A projekt megvalósulása esetében várhatóan olyan magyarországi belső viszonylatok alakulhatnak ki, amelyek kereszteznének szlovákiai területeket; a Szobi járáshoz tartozó települések és Esztergom között a munkavállalási, illetve szolgáltatás-elérési célú utazások száma vélhetően növekedne, a rövidebb eljutás miatt pedig mérséklődnének a Szobi járás periférikus elhelyezkedéséből adódó foglalkoztatási és ellátási nehézségek. Az új kapcsolat fejlesztené Párkány (Štúrovo) és Esztergom kapcsolatát az európai jelentőségű TEN-T hálózatra. Az M2 és R3 alkotta gyorsforgalmi tengely kiépülésével várható, hogy Szlovákián belüli viszonylatok is átrendeződhetnek; a Besztercebányai kerület városai, mindenekelőtt Zólyom (Zvolen) és Besztercebánya (Banská Bystrica) egyszerűbben lesznek elérhetőek Párkányról (Štúrovo) az új híd – és az említett gyorsforgalmi utak – által.

Tésa-Ipolyvisk (Vyškovce nad Ipľom)

Kapcsolódó projektjavaslat: A kerékpáros turizmus határon átnyúló fejlesztése az Alsó-Ipoly-völgyben

Tésa és Ipolyvisk (Vyškovce nad Ipľom) két periférikus elhelyezkedésű község, amelyeket kedvezőtlen elhelyezkedésük miatt sújt gazdasági és foglalkoztatási válság. Jellemző az elvándorlás és a népesség idősödése; Tésa lakossága 2003 óta már nem éri el a 100 főt sem. Hasonlóan a környező településekhez a térség jövője a határ ellégiesedéséből adódó előnyök kiaknázásának hatékonyságától függ. E tekintetben kiemelendő, hogy Tésa, valamint az Ipolyviskkel (Vyškovce nad Ipľom) szomszédos Szete (Kubáňovo) község tagja az Ister-Granum ETT-nek, amely a térség legfontosabb intézményesített határon átnyúló települési együttműködése. Az ETT-tag települések olyan közös fejlesztésekben gondolkodnak, amelyek a határ mindkét oldalának gazdasági kilátásait kedvezően befolyásolják.

Az egyik ilyen jellegű közös kezdeményezés a „Kerékpáros paradicsom” projekt, amelynek keretében az Ipoly mentén Helemba (Chľaba) és Szete (Kubáňovo), valamint Szob és Kemence között kerékpárút épülne ki. A két oldalon futó kerékpárutak végei között az átjárás Ipolyvisk (Vyškovce nad Ipľom) érintésével megoldható volna, azonban az Ipolyvisk (Vyškovce nad Ipľom) felől az országhatár felé haladó út jelenlegi állapotában nem alkalmas sem közúti, sem kerékpáros forgalom számára.

Bár multikritériumos elemzésünk (MCA) eredményei alapján az átkelő támogathatósága közepes, a fent bemutatott kerékpáros fejlesztések miatt relevánssá válhat Ipolyvisk (Vyškovce nad Ipľom) és Tésa között egy kerékpáros-barát közúti kapcsolat. A projekt eredményeként a határ két oldalán kialakításra kerülő kerékpárutak között megszületne az átjárhatóság lehetősége. A határt Ipolyvisk (Vyškovce nad Ipľom) és Tésa között nem az Ipoly jelöli ki, így egy szárazföldi határmetszést volna szükséges fejleszteni, ami alacsonyabb költségeket is jelent.

A projektet hátrасorolt projektként értékeljük. Megvalósítása abban az esetben megfontolandó, amennyiben az imént említett turisztikai beruházás megvalósul. Az új átmenet révén a turisztikai fejlesztés értéke növekedne.

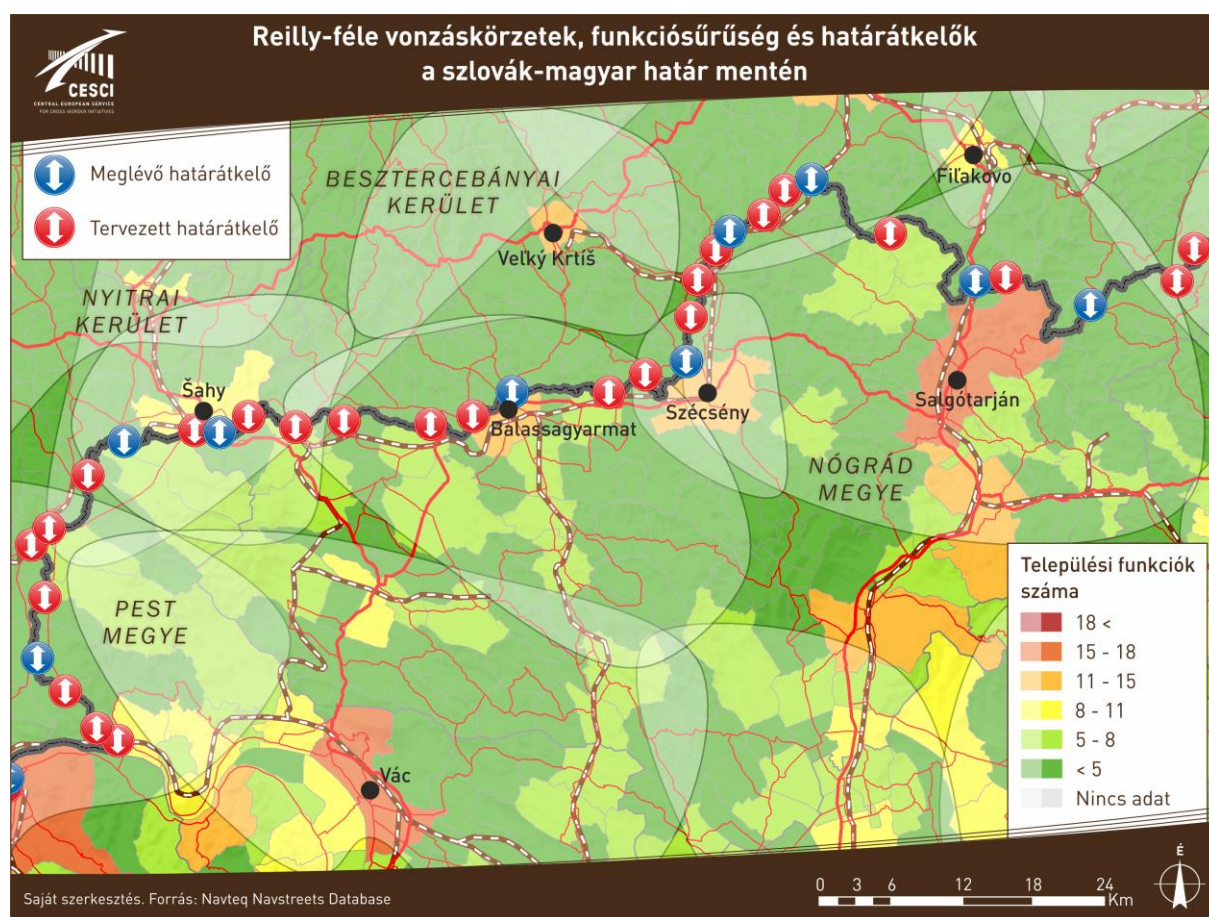
3.3 Harmadik szakasz

Funkcionális térség: F4: Közép-Ipoly mente - Palóc földi funkcionális terület

Érintett magyarországi megye: Nógrád megye

Érintett szlovákiai kerület: Besztercebányai kerület (Banskobystrický kraj)

Az Ipoly gazdaságilag inkább elmaradott térségeket érint. Mindkét oldalon, de főleg a magyar oldalon találhatóak térségükből kiemelkedő gazdasági alközpontok (pl. Rétság, Balassagyarmat, Losonc (Lučenec)), ugyanakkor a térség egészét általában alacsony funkcióellátottság, és kedvezőtlen elérhetőség jellemzi. Ez különösen jellemző a határ közvetlen szomszédságában fekvő községekre, amelyek sok esetben zsáktelepülések.



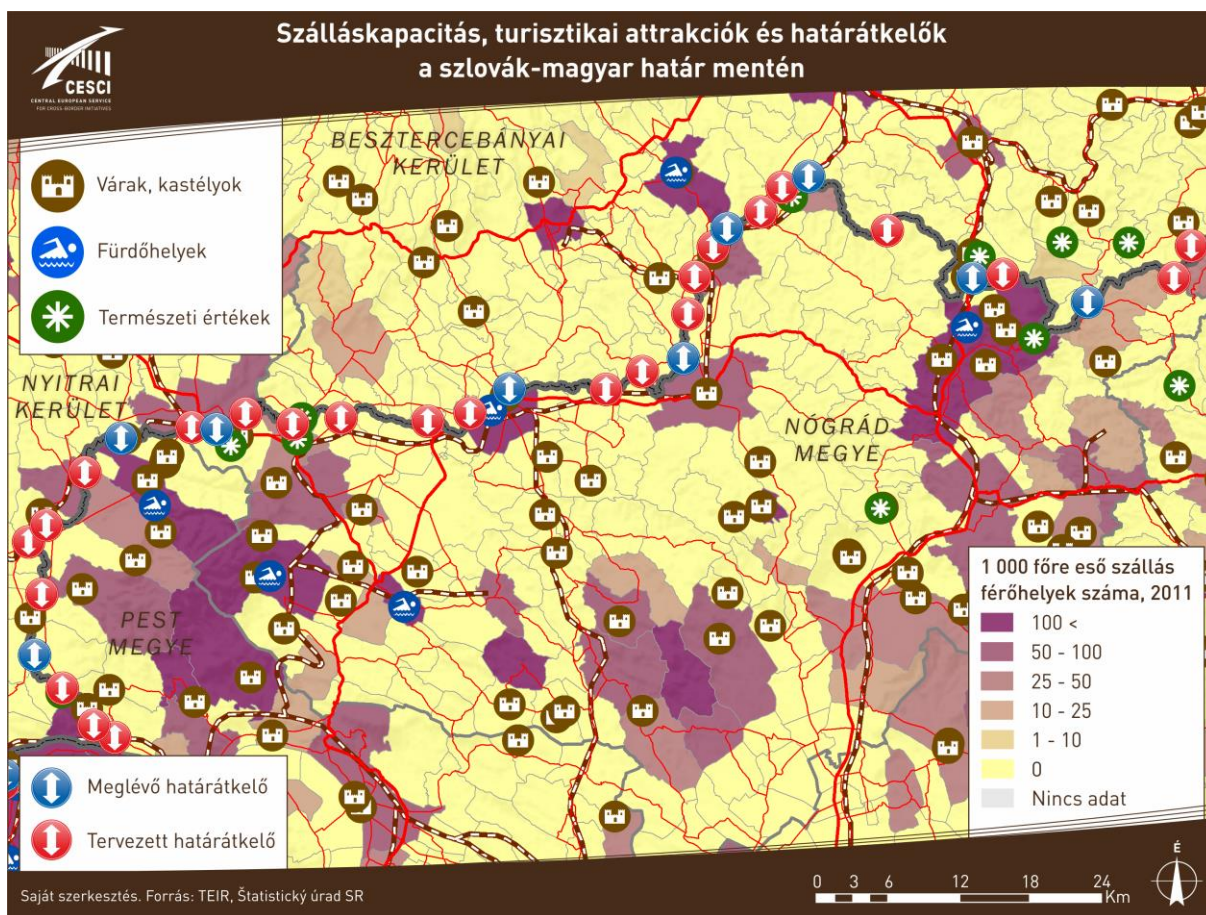
59. ábra: Városi vonzaskörzetek a megfigyelt funkcionális térségben

A határtérség kohéziójának előmozdításához kedvező háttérrel nyújt, hogy a határ mindkét oldalán megjelenik a folyóvölgy természeti és kulturális adottságait hatékonyabban kihasználó turizmus fejlesztésének szándéka. Nógrád Megye Területfejlesztési Programjában kiemelik a turizmus, azon belül is az ökoturizmus kerékpárutak építésével való fejlesztését. A kerékpáros

turizmus fejlesztésének ideális helyszínt tudna nyújtani az Ipoly völgye. Fontos kiemelni, hogy az Ipoly ártere a teljes határszakaszon NATURA 2000 terület, de ezen túlmenően, a folyóvölgy Újkövár és Hont közötti szakasz a Ramsari Egyezmény hatálya alá tartozó terület is egyben. Mindez csak korlátozottan teszi lehetővé és ajánlatossá közúti infrastruktúra kiépítését.

A fentiek mellett meg kell említeni, hogy a határtérség szlovákiai oldalán is jelentős számban élnek magyar nemzetiségűek, akik emellett a magyar oldal lakosságával azonos néprajzi csoportba tartoznak (palócok). A hasonló, és a Kárpát-medencén belül egyedi néprajzi értékek is alátámasztják, hogy az Ipoly térségét egy egységes kulturális, turisztikai régióként kezeljük.

A térség jelenlegi turisztikai kínálata sokszínű; fürdők, várak, kastélyok, természeti értékek, horgásztavak, és egyéb szabadidős lehetőségek lelhetőek fel a funkcionális térségben.

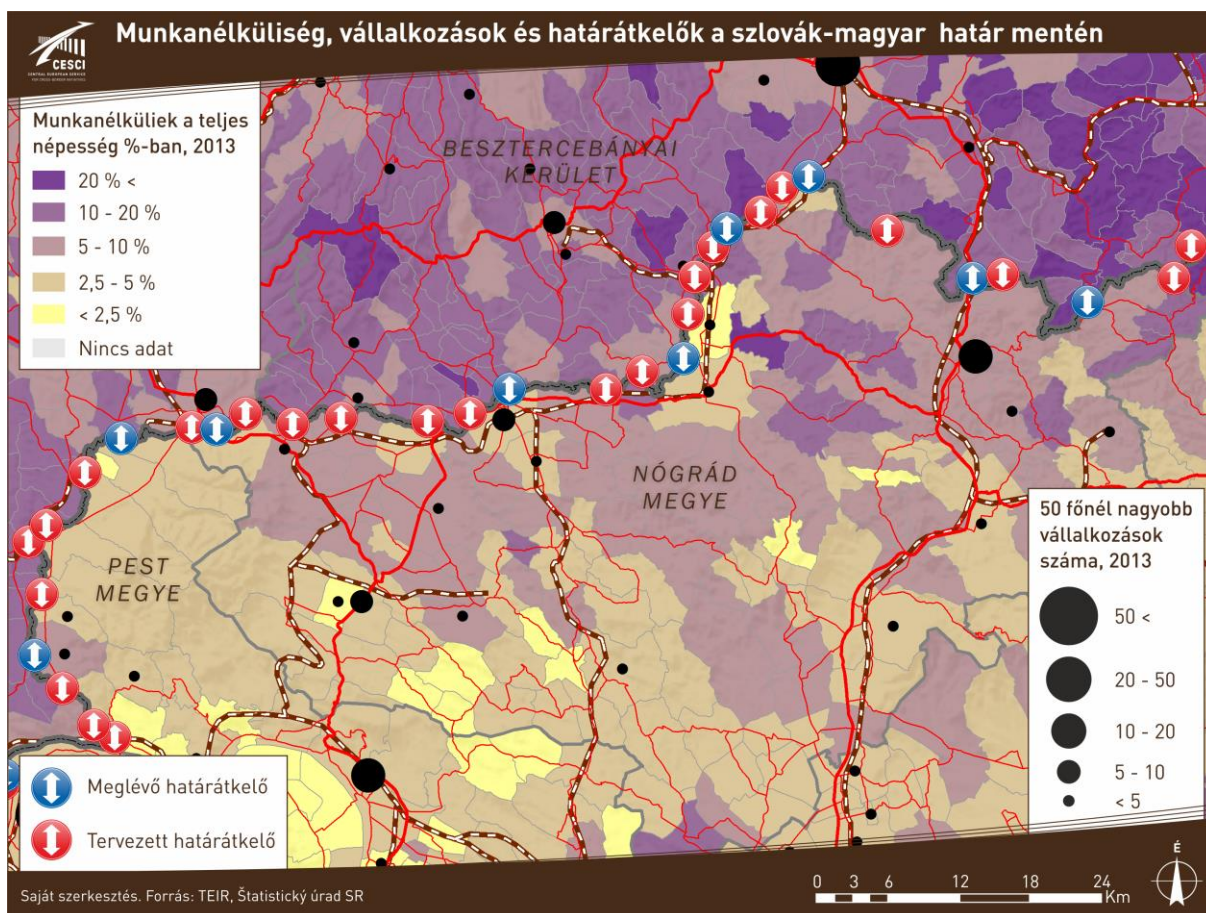


60. ábra: Turisztikai adottságok a megfigyelt funkcionális térségben

A turizmus fejlesztését tehát az Ipoly-völgy természeti adottságai, néprajzi és kulturális öröksége egyaránt alátámasztja. A térségbe tervezett új átkelőknek is támogatniuk kell a turizmus fejlődését, egy határon átnyúló turisztikai régió kialakulását.

A fentiek miatt javasoljuk, hogy a helyi jelentőségű kapcsolatokat ún. kerékpárosbarát-utak kiépítésével valósítsák meg, ily módon ösztönözve a kerékpáros turistákat arra, hogy a térségbe látogassanak. Bizonyos esetekben elegendő lehet kizárólag kerékpáros és gyalogos közlekedést biztosító hidak létesítése is.

Az új átmenetek a turisták mozgásán kívül a munkaerő mobilitását is támogathatják. A térséghez tartozó községekben általánosan jellemző az alacsony foglalkoztatottság, míg a térségi központokat valamelyest kedvezőbb foglalkoztatási helyzet jellemzi. A határtól valamelyest távolodva, Vác és a budapesti agglomeráció településeinek egyre több munkaadó nyújt munkalehetőségeket, amelyek légvonalbeli távolság alapján a határ menti településeken élők számára sincsenek 50 km-nél messzebb. A munkaerő mozgása e foglalkoztatási központok irányába szintén olyan cél, amelyet az új átkelőknek támogatniuk kell.



61. ábra: A munkaerőpiac területi jellemzői a megfigyelt funkcionális térségben

Az észak-déli irányú munkaerő-migráció elsősorban magyarországi célpontokat jelent, de potenciálisan Losonc (Lučenec) is vonzhat magyarországi munkavállalókat. Ezt nyelvismereti

problémák nehezíthetik. A dél-szlovákiai térségben jelentős számban élnek magyarok, és az ő elhelyezkedésük a magyarországi oldalon nem ütközik nyelvi problémákba.

Kedvező projektek: Drégelypalánk-Ipolyhídvég (Ipeľské Predmostie), Balassagyarmat-Kóvár (Koláre), Őrhalom-Ipolyvarbó (Vrbovka)

Hátrасorolt projekt: Zabar-Gömörpéterfala (Petrovce), Karancsberény-Romhánypuszta (Lipovany)

Drégelypalánk-Ipolyhídvég (Ipeľské Predmostie)

Kapcsolódó projektjavaslat: Ipoly-völgyi foglalkoztatási stratégia kidolgozása, megvalósítása

Az Ipolyság és Balassagyarmat közötti, közel 40 km hosszú határszakasz mentén fekvő falvakra mindkét oldalon igaz, hogy a határral párhuzamosan futó közútvonalak mellett csupán néhány, határt nem keresztező útszakasz köti be őket a közúthálózatba. A hálózati összekapcsoltság a magyarországi oldalon valamelyest jobb, és az első és másodrendű főúthálózat is könnyebben elérhető. Ugyanakkor a határt áthidaló infrastruktúra hiánya miatt mindkét oldal hálózati perifériának tekinthető. Különösen igaz ez a szlovák oldalra, ahol az alacsonyrendű utak gyakran zsáktelepüléseken végződnek. Ezeknek az elzárt településeknek a „kinyitását” is szolgálhatják a határt áthidaló új átmenetek.

A térségben fekvő települések periférikus jellege a településeken elérhető funkciókban is érvényesül. Különösen a Nagykürtösi járáshoz (okres Veľký Krtíš) tartozó községek esetében szembeötlő a funkciók alacsony száma. Ugyanakkor a járásszékhely szintén kevés funkcióval rendelkezik, így központi szerepe a térségben gyenge. A funkciókban gazdagabb városok (pl. Léva (Levice), Losonc (Lučenec)) elérése sok településről 50 kilométernél hosszabb, és közel egyórás út megtételét jelenti.

A periférikus elhelyezkedést új határátmenetek kiépítésével lehetne oldani. Azokat az új átmeneteket lenne célszerű megépíteni, amelyek a határ mentiségből fakadó hátrányok enyhítése mellett a magasabb rendű közúthálózat elérhetőségét is előmozdítják. Emellett célul tűzhető ki, hogy a magasabb funkcióellátottságú városok elérhetősége javuljon az új átmenetekkel.

A megfigyelt határszakaszon két átkelési lehetőség felel meg a fenti céloknak; a Drégelypalánk és Ipolyhídvég (Ipeľské Predmostie) közti átkelő a magyarországi 2. számú főút, a Kóvár (Koláre) és Balassagyarmat közé tervezett átkelő a magyarországi 22. sz. főút elérését

támogatja a határ szlovákiai oldalán található, periférikus helyzetű településekről. A magasabb rendű hálózat gyors elérésének következtében a környező városok megközelítése is egyszerűbbé válna. A drégelypalánki határtól 18 kilométerre fekvő Rétság, valamint a 39 kilométerre fekvő Vác elérhetősége jelentősen javulna az Ipoly menti szlovákiai falvakból.

Rétság több szlovákiai munkavállalót vonzhat, mivel az átkelő révén 30 km alá csökken a város közúti távolsága több szlovákiai községből. Vác elérhetőségének javulása szintén ösztönözhet határon átnyúló munkavállalási célú ingázást, emellett a városban elérhető kulturális és kereskedelmi szolgáltatások is kelthetnek új forgalmat. Kiemelendő, hogy Nógrád megye területfejlesztési programjában foglaltak szerint tervezik a Rétsági Ipari Park fejlesztését, ami további befektetések érkezését, és így további álláslehetőségek létrejöttét eredményezné.

A térségi kapcsolatok mellett az átkelő a lokális gazdaságok integrációját is támogatja, emellett turisztikai tartalommal is megtölthető. Mindezek eredménye, hogy a Drégelypalánk-Ipolyhídvég (Ipeľské Predmostie) átkelő esetében adódott az egyik legmagasabb skálaérték MCA vizsgálatunk során.

A projekt kivitelezésekor azonban nem szabad figyelmen kívül hagyni a természetvédelmi követelményeket. Mindkét oldal a madárvédelmi- és az élőhely-védelmi irányelv hatálya alá tartozó terület, emellett a magyar oldal a Duna-Ipoly Nemzeti Park része, és tájképvédelmi célú oltalom alatt is áll. A szlovákiai oldalon az ártér, valamint egy Ipolyhídvégtől keletre fekvő 25 hektáros terület az Ipeľské hony természetvédelmi területhez tartozik. A terület értékes vizes élőhelyei, egyedülálló ökoszisztémája miatt vált védetté.

A Drégelypalánk és Ipolyhídvég (Ipeľské Predmostie) közé tervezett átkelőn 3,5 t súlykorlátozás lenne érvényben, így az átkelő átadása nem járna olyan jellegű forgalomnövekedéssel, ami a természeti környezetet jelentősen zavarná vagy roncsolná. Ellenben lehetőség nyílna a természeti örökség megőrzését támogató ágazatok (pl. turizmus) fejlődésére. A kerékpáros turizmus fellendítése szempontjából kedvező, hogy Drégelypalánk és Ipolyhídvég (Ipeľské Predmostie) között egy olyan út kerül kialakításra, amelyen a súlykorlátozás miatt nem várható a kerékpározást ellehetetlenítő teherforgalom.

Balassagyarmat-Újkóvár-Kóvár (Koláre)

Kapcsolódó projektjavaslat: Ipoly-völgyi foglalkoztatási stratégia kidolgozása, megvalósítása

A Balassagyarmaton található társadalmi, kereskedelmi, kulturális funkcióknak, valamint a városban működő közepes és nagyvállalatok számának köszönhetően központi település. Bár a város népességszáma fogyatkozott az elmúlt két évtizedben, továbbra is jelentős vonzéspotenciállal rendelkezik, vonzaskörzete pedig egyértelműen határon átnyúló jellegű.

A városban két iparterület található; a Nyugati iparterület a 22. sz. főút mellett, Újkóvár városrészben fekszik, míg a Déli iparterület a 2108. sz. út mentén helyezkedik el. Megemlítendő, hogy a 2108. sz. út mentén a szomszédos Szügy közigazgatási területén is található egy iparterület. Ezekben működnek azok a feldolgozóipari cégek, amelyek a legfontosabb munkaadók a térségben, és jelentős számban foglalkoztatnak szlovákiai munkaerőt is.

Balassagyarmat és Tótygyarmat (Slovenské Ďarmoty) között napjainkban is át lehet kelni az államhatáron, a legtöbb szlovákiai munkavállaló ezt használja napi rendszerességgel. Ugyanakkor egy, a város lakott területétől nyugatra kialakításra kerülő új átmeneti pont segítségével a város – és annak központi és foglalkoztatási funkciói – könnyebben elérhetőkké válnának nyugati irányból, az Ipoly túlsópartjáról. A Kóvár (Koláre) és Balassagyarmat-Újkóvár közé tervezett új Ipoly-híd által az Ipoly mentén, illetve a Nagykürtösi járás (okres Veľký Krtíš) délnyugati részén fekvő településekről 10 km-rel rövidebb út vezetne a Nyugati iparterülethez, ami jelentős csökkenést idézne elő az eljutási időket, az utazási költségeket, a CO₂-kibocsátást tekintve is. Az Ipoly-hídra vezető út a magyar oldalon a 22. sz. főúthoz csatlakozna, a kedvező hálózati csatlakozás révén pedig további foglalkoztatási központok (Rétság, Vác, Budapest) is közelebb kerülnének az említett településekhez.

A fentieknek köszönhető, hogy a Drégelypalánk-Ipolyhídvég (Ipeľské Predmostie) kapcsolathoz hasonlóan kedvező skálaérték jelentkezett a Balassagyarmat-Újkóvár-Kóvár (Koláre) közötti átkelő esetében is. A foglalkoztatási hatások miatt a 3. prioritás céljait támogatná a projekt.

A Drégelypalánk-Ipolyhídvég (Ipeľské Predmostie) és a Balassagyarmat-Újkóvár-Kóvár (Koláre) közötti átmenetek kiépülése esetén a magyarországi 2. sz. és 22. sz. főutat lényegesen könnyebb lenne elérni a Nagykürtösi járás (okres Veľký Krtíš) több településéről. Ez a

foglalkoztatási célú ingázás mellett növelheti a bevásárlási, kereskedelmi célú utazásokat, illetve növekedhet a kereslet a kulturális és szabadidős szolgáltatások iránt is, előmozdítva a kedvezőtlen társadalmi-gazdasági adottságú települések felzárkóztatását.

Órhalom-Ipolyvarbó (Vrbovka)

Kapcsolódó projektjavaslat: Vízi és kerékpáros turizmus fejlesztése az Ipoly mentén

Ipolyvarbó (Vrbovka) és Órhalom közlekedésföldrajzi helyzete különböző; Órhalom községet keresztezi a 22. sz. másodrendű főút, emellett vasútállomása is van, ezzel szemben Ipolyvarbó (Vrbovka) zsáktelepülés, a szlovák közúthálózat periferiáján helyezkedik el. Hálózati pozíciója Órhalomnak kedvezőbb, és köszönhetően a két falu között meglévő gyalogos hídnak már napjainkban is mutatkozik mozgás Ipolyvarbó (Vrbovka) felől Órhalom irányába, annak közlekedési funkciói miatt. Ugyanakkor mindkét település esetében hátrány fakad a közöttük futó államhatár alacsony szintű átjárhatóságából.

A két település közül Órhalom funkciógazdagabb; a fentebb említett két funkció mellett néhány olyan további funkciója is van, amely Ipolyvarbóról (Vrbovka) hiányzik (pl. gyógyszertár). Ez szintén indukálhat igényt a határ átlépésére. Ugyanakkor Órhalomnál is fontosabb központi település a tervezett átkelőtől 9 km-re fekvő Balassagyarmat. A város kereskedelmi, foglalkoztatási, és kulturális funkciói fontosak a határ szlovákiai oldalán élők számára is, így a város megközelíthetőségének fejlesztése releváns. A Balassagyarmaton elérhető álláslehetőségeket részben szlovákiai munkavállalók töltik be napjainkban is, de további munkahelyek létesülése esetén előremutató lenne a határon átnyúló hivatásforgalom ösztönzése, csökkentve a határ mentén fekvő falvak munkanélküliségét.

Az új átkelő turisztikai szerepkörrel is felruházható, és vizsgálatunk alapján az átkelő turisztikai funkciója lehet erősebb. A térség fejlődését előirányzó stratégiák kitörési pontként kezelik a turizmust, de ezen túlmenően a helyi önkormányzatok is több közös turisztikai projektet terveznek, többek között az ökoturizmus, a vízi turizmus és a kerékpáros turizmus fejlesztését célozva. E fejlesztések sikeréhez járulhat hozzá az új átkelő.

A projekt esetében fontos megemlíteni, hogy a két érintett település, valamint a környező települések lakossága csekély, a környező falvakkal együttvéve is csupán párezer fő a projekt kedvezményezettjeinek száma. Ezzel összhangban kimagasló forgalom középtávon sem várható, ami meghatározza a tervezett műtárgy releváns műszaki paramétereit is.

Zabar-Gömörpéterfala

Kapcsolódó projektjavaslat: Pétervására elérhetőségének fejlesztése az R2 gyorsforgalmi út irányába

A magyar-szlovák határ mentén futó középhegységi térszín (amelyeket együttesen a magyar szakirodalomban és köznyelvben Északi-középhegységnek nevezünk) településhálózatát jelentősen meghatározzák a domborzati viszonyok; a városok zöme egy-egy folyóvölgyben, avagy egy nagyobb medencében fekszik. A magyar-szlovák határ több folyóvölgyet és medencét szel ketté, ugyanakkor a határ más szakaszai gyengén benépesült hegyvidéki térszínen futnak. Ide sorolható a Zagyva-völgytől keletre fekvő Medves-fennsík, Ajnácskői-hegység (Hajnáčská vrchovina), Zabari-dombság (Baštianska kotlina) és Gömöri-hegyhát (Petrovská vrchovina) kistájak területe, ahol nagyobb település kifejlődését nem támogatták a természeti adottságok. A tájegység hátrányos helyzetét erősíti, hogy közúthálózata alsóbbrendű elemekből áll, és a magasabb rendű hálózat elérése – a domborzati viszonyok miatt – nehézkes. Mindezek következtében nem meglepő, hogy az országhatárnak ezen a részén található a leghosszabb átkelő nélküli szakasz; a Cered-Tajti (Tachty) és Bánréve-Sajólénártfalva (Lenartovce) átkelők között 53 km hosszú a határ.

A térség egyik legfőbb problémája, hogy annak belső összekapcsoltsága is alacsony szintű, ami gátolja közös kezdeményezések, beavatkozások kialakulását. Az átkelők hiánya miatt valójában a két térség alig érintkezik egymással, noha számos hasonló problémával küzdenek. Ugyanakkor a térség felemelkedését tekintve nagyon fontosak azok a kapcsolatok, amelyek a közeli városok, illetve közlekedési tengelyek elérését teszik lehetővé.

A Zabar és Gömörpéterfala (Petrovce) közé tervezett új határmetszés egyszerre támogatná a határ menti települések közötti kapcsolattartást, valamint a térség külső kapcsolatait. A határ magyarországi oldalán fekvő településekről gyorsabban lenne elérhető a szlovák oldal legfőbb közlekedési folyosójaként funkcionáló 50. főút, amelyet gyorsforgalmi úttá (R2) kívánnak fejleszteni, és amely TEN-T hálózati elem is. Ez a kedvező hatás a határtól távolabb elhelyezkedő településeken is érvényesülne. Többek között átértékelné Pétervására közlekedési és térbeli funkcionális helyzetét is, járásszékhely rangú településként, Heves megye északi részén.

Az európai jelentőségű gyorsforgalmi úthálózat közelebb kerülése kedvezően hatna a térség gazdasági potenciáljára, csökkennének az eljutási idők a határ két oldala között. Mindezek

eredményeként a térség leszakadása, a népesség elvándorlása mérséklődne a térségben, és növekedne a kohézió a határtérség magyarországi és szlovákiai oldala között.

Ugyanakkor elmondható, hogy a multikritériumos értékelés során a Zabar és Gömörpéterfala (Petrovce) kapcsolat skálaértéke igen alacsony volt. A CBC Program 2. prioritását, és a 7b beruházási prioritást támogató lehetséges projektek közül ez szerepelt a legkedvezőtlenebb értékkel. Ennek hátterében az áll, hogy a prognosztizált forgalom igen alacsony, és nagyobb település hiányában az átkelő regionális fejlesztő hatása is mérsékeltebb volna, mint a prioritáshoz rendelt többi projekt esetében. Az átkelő TEN-T relevanciája is gyenge, mivel Pétervására megkérdőjelezhető harmadlagos csomóponti szerepe, illetve az R2 autópút bizonytalan kiépülése mellett az M3 autópálya irányába haladó hálózati elemek (21. és 23. sz. főút) a közeljövőben fejlesztésre fognak kerülni.

Karancsberény-Romhánypuszta (Lipovany)

Kapcsolódó projektjavaslat: Foglalkoztatás-bővítés Salgótarján és Losonc (Lučenec) térségében

A Nógrádi funkcionális térség két legnagyobb városa, Salgótarján és Losonc (Lučenec) a térség keleti részén, egymástól csupán 34km-re fekszik. A korábban nehézipari centrumként funkcionáló Salgótarján a piacgazdasági átmenet óta küzd elavult gazdaságszerkezetéből fakadó problémákkal. Losonc (Lučenec) kedvezőtlen helyzete pedig abból adódik, hogy a Szlovákiába irányult befektetések elkerülték az országnak ezen részét. A gazdasági problémák mellett mindkét oldalon olyan társadalmi jelenségek váltak jellemzővé, mint a magas és tartós munkanélküliség, a gazdasági inaktivitás, az elvándorlás, és az elöregedés.

A határtérség gazdasági felzárkózását segítheti, ha magas színvonalú infrastruktúra biztosítja a fizikai kapcsolattartás lehetőségét a határ két oldala között. Megállapítható, hogy a magyarországi 21. sz. főút és a szlovákiai 71. sz. főút alkotta közúti kapcsolat megfelel a célnak. Ugyanakkor a két város vonzáskörzeteiben fekvő községek esetében az imént említett közúti kapcsolat használata jelentős kerülőt jelent. A Karancsberény és Romhánypuszta (Lipovany) közé tervezett átmenet létesülése esetén több mint 20 perccel lenne rövidebb az eljutás a határ két oldala között. Ez utat nyithatna a lokális gazdasági, társadalmi és kulturális kapcsolatok kiépülésének, növelve ezzel a határ menti települések népességmegtartó erejét.

A lokális kapcsolatok mellett több határ menti község elérhetőségi viszonya is átalakulna. Az átkelő átadásával a magyarországi Karancsberényről, Karancslapujtőről és Karancsaljáról Losonc (Lučenec) rövidebb úton lenne megközelíthető. A három magyarországi község lélekszáma közel 5 ezer fő. A projekt jelentőségét az adná, hogy Losoncon (Lučenec) az ipari parkba újabb befektetők fognak érkezni, több mint 200 új munkahelyet teremtve. Ez indukálhat határon átnyúló munkaerő-mobilitást, mivel az említett három magyarországi településről Losonc (Lučenec) 30 km-nél rövidebb úton lenne elérhető az új összeköttetés révén. A szlovákiai települések közül Romhánypusztáról (Lipovany), Fülekpilisről (Pleš) és Mucsényről (Mučín) javulna lényegesen Salgótarján elérhetősége.

A projektet egyelőre hátrасorolt (tartalék) projektként értékeljük. Megvalósulása abban az esetben válhat indokolttá, ha a határtérségben elkezdődik egy foglalkoztatásbővítő akció, aminek sikeréhez az új átmenet hozzá tud járulni.

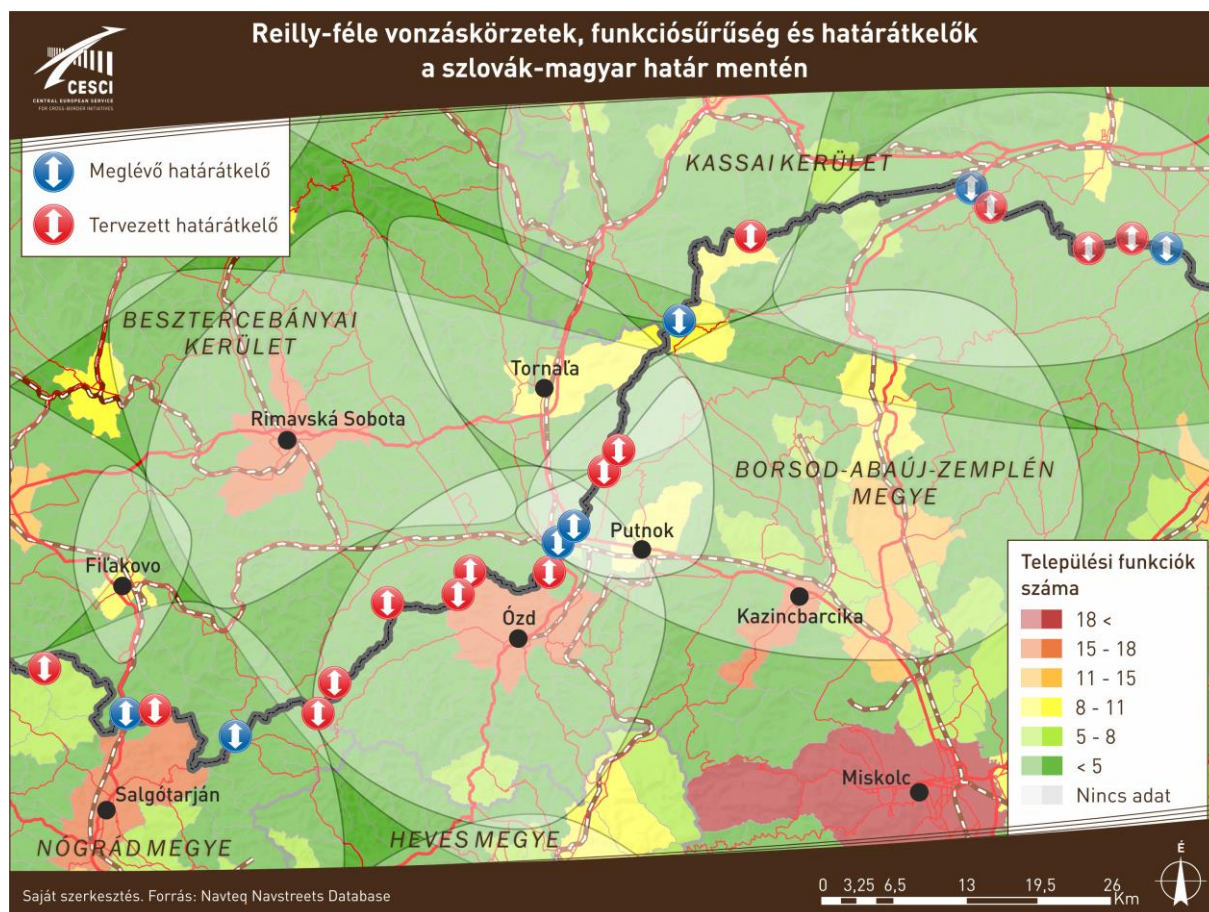
3.4 Negyedik szakasz

Funkcionális térség: F5: Ózd - Gömöri funkcionális terület

Érintett magyarországi megye: Borsod-Abaúj-Zemplén megye

Érintett szlovákiai kerületek: Besztercebányai kerület (Banskobystrický kraj), Kassai kerület (Košický kraj)

A funkcionális terület déli részén helyezkednek el a nagyobb városok, amelyek némelyike határon átnyúló potenciális vonzaskörzettel rendelkezik. Kiemelendő közülük Ózd, amely a Rimaszombati járás (okres Rimavská Sobota) déli részének potenciális térszervező központja. A kisebb városok közül Putnok és Tornalja (Tornaľa) elméleti vonzaskörzete is átteker a határon.

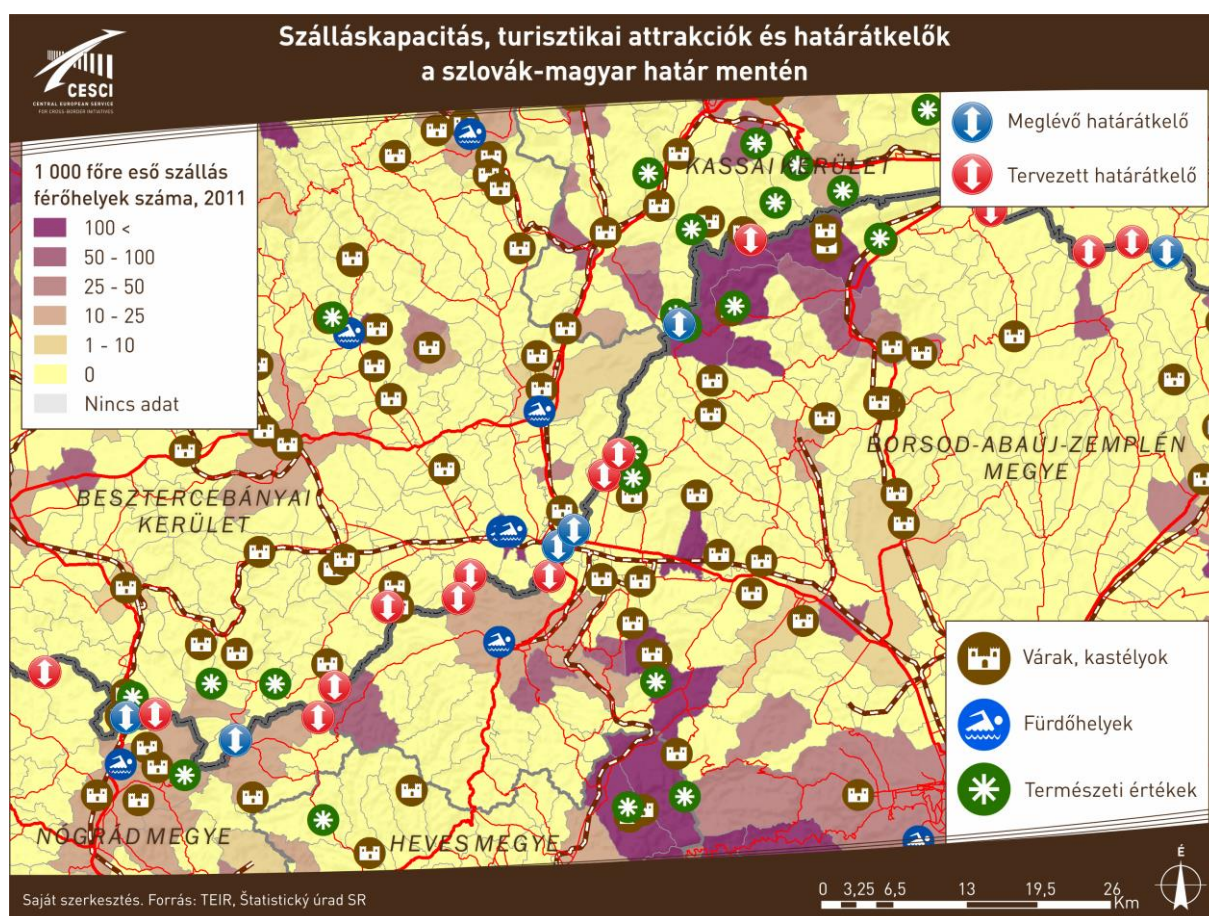


62. ábra: Városi vonzaskörzetek a megfigyelt funkcionális térségben

A határon áttekerő hatásoknak a hiányosan kiépült közlekedési infrastruktúra állja akadályát; a Cered és Bánréve között fut az államhatár leghosszabb (53 km) olyan szakasza, amelyet nem keresztez határátkelő. Ez önmagában felveti újabb átmenetek kiépítésének szükségességét.

Másrészt egy jól pozícionált határmetszés a térség gazdasági központjai közötti áramlásokat is segítheti, aminek eredményeként Ózd és Rimaszombat egy valós gazdasági tengelyt alkothatnak. Ahogy Szlovákia Közútiinfrastruktúra-fejlesztési Stratégiai Tervében is írják, egy-egy térség foglalkoztatási helyzetét jelentősen meghatározza annak elérhetősége, a közúthálózat fejlettsége. E tekintetben előnyös, hogy a Trencsén (Trenčín) – Zólyom (Zvolen) – Rimaszombat (Rimavská Sobota) – Kassa (Košice) vonalon haladó 50. sz. főút a TEN-T hálózat kiegészítő eleme, amelyet gyorsforgalmi úttá kívánnak fejleszteni (R2). Egy új határátkelő révén az ebből adódó előnyök Ózdot is érintenék. Ózd térségében több átkelő létesítésének ötlete is felmerült, amelyek közül az Ózd-Susa – Jéne (Janice) kapcsolat érte el a legmagasabb értéket az MCA elemzés során.

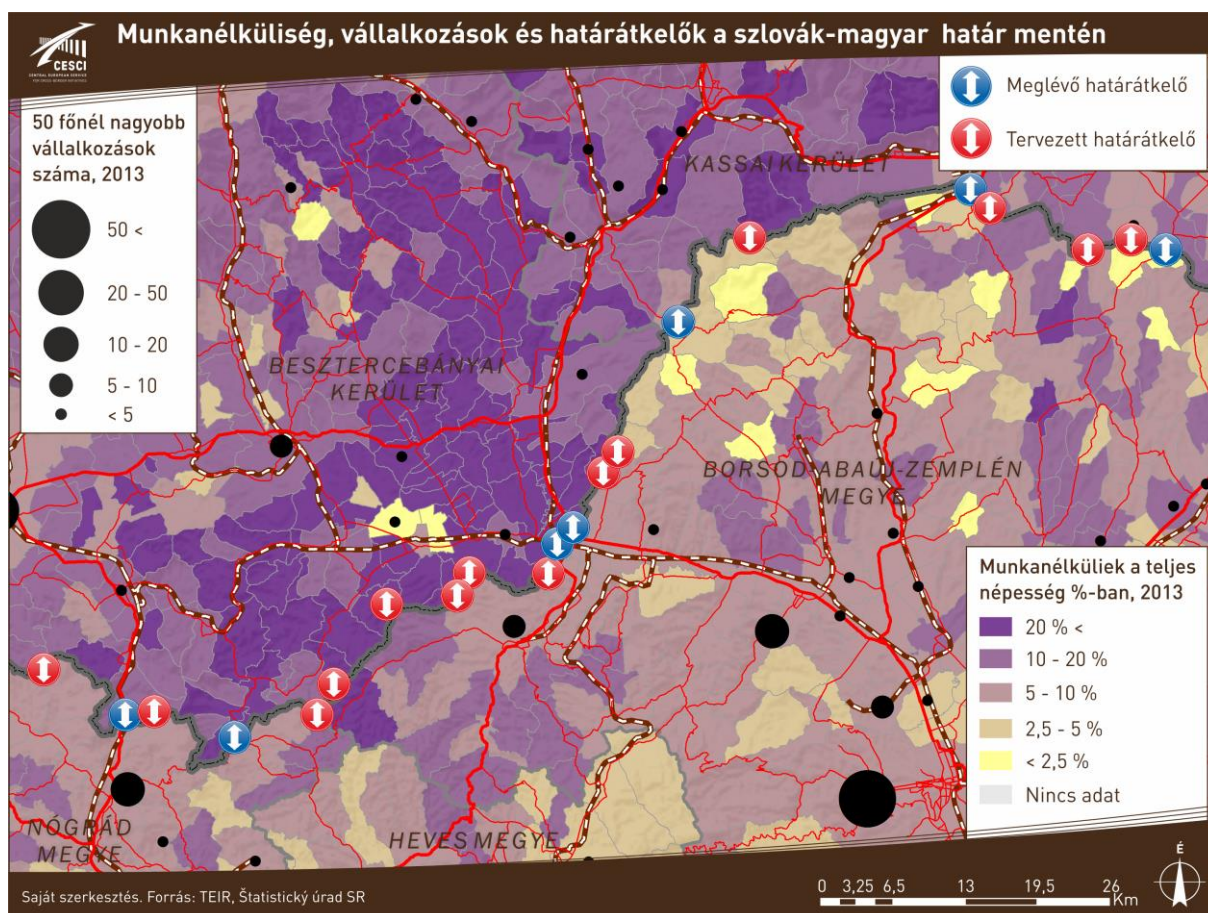
A térség északi részén Rozsnyó és Szepesi központi szerepe emelkedik ki. A magyar oldal központhiányos, így a két szlovákiai kisváros vonzereje is érvényesül a térségben, de emellett Kazincbarcika vonzáskörzete is kiterjed a térségben fekvő aprófalvakra.



63. ábra: Turisztikai adottságok a megfigyelt térségben

A szálláshelyek férő számát tekintve a funkcionális térség északi részén mutatkozik jelentősebb turisztikai aktivitás. Itt található a térség országszerte ismert látványossága, az Aggteleki-cseppkőbarlang, de a karsztvidék további karsztformái is növelik a térség vonzerejét. Aggtelektől délre szinte alig nyújtanak szálláshely-szolgáltatást, noha turisztikai potenciál bizonyos turisztikai ágazatokban itt is beazonosítható.

Az Ózd-Gömöri funkcionális terület mindkét országban a legmagasabb munkanélküliséggel sújtott térségek közé tartozik. Ugyan a térségi központokban működik néhány közepes, illetve nagyvállalkozás, a rendszerváltás előtti szerepét a foglalkoztatásban sem Rimaszombat, sem Ózd nem tudta megőrizni a piacgazdasági átmenetét követően. A legkedvezőbb foglalkoztatási adottságú települések a Gömör-Tornai-karszt vidékén találhatók. E községek többsége 500 főnél kisebb lakosságszámmal rendelkező aprófalu, ahol a foglalkoztatásban jelentős szerepet játszik a turizmus. Bár nem várható, hogy az idegenforgalom a térség egészének foglalkoztatási gondjait megoldja, a határtérség további aprófalvainak gazdasági helyzetét kedvezően tudná befolyásolni.



64. ábra: A munkaerőpiac területi jellemzői a megfigyelt funkcionális térségben

A háromféle megközelítés eredményeként olyan új átmenetek kijelölése tekinthető indokoltnak, amelyek segítik a térségi központok közötti kapcsolatokat és az európai jelentőségű úthálózatra történő rácsatlakozást, megváltoztatják a határ közelében fekvő zsáktelepülések periférikus hálózati helyzetét, támogatják a térség turisztikai lehetőségeinek kiaknázását, valamint elő tudják mozdítani a foglalkoztatás bővülését. E kritériumok szerint két átkelő kiépítése tűnik célravezetőnek, amelyekből egy városok kapcsolatrendszerét, egy pedig a térség rurális részeinek magasabb szintű belső összekötöttségét támogatja.

Kedvező projektek: Ózd–Susa–Jéne (Janice), Gömörszőlős–Naprágy (Neporadza)

Ózd-Susa – Jéne (Janice)

Kapcsolódó projektjavaslat: Ózd infrastrukturális kapcsolatainak fejlesztése Rimaszombat (Rimavská Sobota), valamint a szlovákiai R2 gyorsforgalmi út irányába

Az MCA vizsgálat során igen magas skálaérték adódott az Ózd-Susa – Jéne (Janice) kapcsolatra. Ez annak köszönhető, hogy a határnak ezen a szakaszán alacsony az átkelőssűrűség, a létező átkelők távol helyezkednek el. Emiatt egy új átkelő időjavulási hatása igen magas. Az új összeköttetés előmozdítaná Ózd és Rimaszombat (Rimavská Sobota) térségének integrációját, ami újszerű térségi gazdasági lehetőségeket eredményezne; az elmaradott térségben a nemzeti hálózati főelemeket keresztező, fejlett kapcsolat jönne létre, újabb piacok válnának elérhetővé, vonzóbb gazdasági környezet alakulna ki. A gazdasági fejlesztő hatáshoz hozzájárul, hogy Ózdon számos új beruházás fog megvalósulni a közeljövőben. Ennek eredményeként 1200-1400 új munkahely létrehozását jelzik előre, ami lényegi változást hozna a térség foglalkoztatási helyzetében. Ebből a szlovákiai oldal is profitálna a projekt megvalósulása esetén.

Ózd Susa városrésze, valamint Jéne (Janice) periférikus zsáktelepülések, amelyek hálózati helyzete jelentősen fejlődni fog a tervezett beruházásnak köszönhetően. Az átkelő által gerjesztett átmenő forgalom és újszerű helyi gazdasági adottságok révén a Jénéről (Janice) eltűnt települési funkciók (pl. bolt, esetleg autóbusz megálló) újra megjelenhetnek, működhetnek.

Ózd számos funkciója lesz könnyebben elérhető a Rimaszombati járás (okres Rimavská Sobota) déli településeiről. A legtöbb látogatót vélhetően a város bevásárlóközpontja és

Strandfürdője fogja vonzani, de vélhetően a város munkahelyein, iskoláiban, művelődési intézményeiben is meg fog nőni a Szlovákiából érkezettek száma.

Gömörszőlős-Naprágy (Neporadza)

Kapcsolódó projektjavaslat: Környezetbarát tájgazdálkodás és ökofalu brand építése Gömörszőlős és Naprágy (Neporadza) községekben a természeti és kulturális örökség megőrzése, fejlesztése és népszerűsítése által

A Bánréve-Sajószentkirály (Král'), illetve az Aggtelek- Kecő-Domica (Kečovo) átkelők közötti határszakasz rurális karakterű tájakat választ el, amelyek részben határ menti helyzetük, részben a környező ipari központok leépülése, részben elmaradott gazdaság szerkezetük miatt elmaradott helyzetben vannak a határ mindkét oldalán. A határtérséget szervező kisvárosok számára továbbra is kihívás a gazdaság szerkezet modernizációja, emellett komoly foglalkoztatási gondokkal küzdenek. Ez alól a szlovákiai oldalon Tornaľa (Tornaľa) jelent kivételt, amely az utóbbi években néhány gépipari céget be tudott vonzani, így foglalkoztatási helyzete jelentősen javult. A magyar oldalon pedig (főként sikeres közcélú foglalkoztatási programjának köszönhetően) Putnokon nincs szignifikáns mértékű munkanélküliség. Ugyanakkor a tágabb térséget napjainkban is gazdasági depresszió sújtja, amelynek egyik kitörési pontja a turizmus lehet.

Jelentős térségi potenciál az egész történelmi Gömör régióban, hogy a Gömör-Tornai-karszt (Gemersko-Turniansko kras) jelentős számban vonz turistákat mindkét országban, de különösen Magyarországon. A karsztvidékre érkező turisták zöme keresztülhalad a határtérség több településén, ám nagyon kevés szolgáltatást vesznek igénybe. Sok településen a szolgáltatások kiépültsége is kezdetleges, alacsony színvonalú.

A Gömör-Tornai-karszttól (Gemersko-Turniansko kras) délre Gömörszőlős az egyik olyan település, amely felkészült turisták fogadására; néprajzi gyűjteményt, tanösvényt alakítottak ki, működik a faluban egy gyapjúmanufaktúra és egy biogazdaság, a Fenntartható Információs Központ pedig a turisták eligazodását is segíti. A térség adottságai a falusi turizmuson kívül a természetjáró turizmus és a kerékpáros turizmus kiteljesedéséhez is megfelelőek. Potenciálisan turisztikai vonzereje lehet a Kövecsesen (Štrkovec) található Jansen-kúriának, illetve a Sajószentkirályon (Král') található Jankovich-kastélynak.

A turisták vonzásához elengedhetetlen az elérhetőség javítása. Emellett a határ két oldalán fellelhető attrakciók összeköttetése is fontos a térség turizmusának fejlesztése érdekében. Mindezek annak szükségességét támasztják alá, hogy egy új átkelő létesüljön ezen a határszakaszon.

A turisztikai szerep mellett az új átkelő lokális jelentősége is megemlítendő. Gömörszőlős és Naprágy (Neporadza) testvértelepülések, régóta hagyomány egymás rendezvényeinek látogatása. A két települési közösség közötti kapcsolattartást az új átmenet jelentősen megkönnyítené.

A turisztikai hasznosítás maximalizálása érdekében fontos lenne, hogy az új kapcsolat kerékpárosbarát-út legyen; a lokális és a turisztikai jelentőségű forgalom mellé ne társuljon átmenő forgalom, a teherforgalmat a lokális igényekhez mérten célszerű minimalizálni. Ez pedig lehetővé teszi, hogy az új határmetszés a kerékpárosok számára is vonzó útvonal, a térség települései pedig vonzó célpontok legyenek.

Az átmenő forgalom növekedése azért sem volna előremutató, mivel a Kelemér és Gömörszőlős közötti közút is csupán egy nyomtáv szélességű. Egy hasonló szélességű átmenet a fentebb említett funkciót el tudná látni, azonban átmenő forgalom megjelenése esetén ez a szélesség nem lenne megfelelő. A jelenleg zsákfalú Gömörszőlős turisztikai vonzerejét élénk átmenő forgalom inkább mérsékelné, mint növelné.

Az új átkelő egy ésszerű kapcsolat lesz, amennyiben a térség turisztikai funkcióiban megerősödik. De a helyi turizmus kibontakozásához az új átkelő önmagában csekély. Az átkelő egy komplex turisztikai csomag keretében tudná turizmusfejlesztő funkcióját ellátni, amely a természeti és kulturális örökség megőrzését, fejlesztését, népszerűsítését foglalja magában, és a táji adottságokhoz illeszkedő, környezetbarát gazdálkodási formák térnyerését támogatja. Emellett szükséges a turisztikai szolgáltatások, mindenekelőtt a szálláshely-szolgáltatás fejlesztése, valamint a térség reklámozása és egy térségi turisztikai brand kidolgozása.

3.5 Ötödik szakasz

Funkcionális térségek: F6: Miskolc – Kassa (Košice) funkcionális terület, F7: Zemplén - Bodrogközi funkcionális terület

Érintett magyarországi megye: Borsod-Abaúj-Zemplén megye

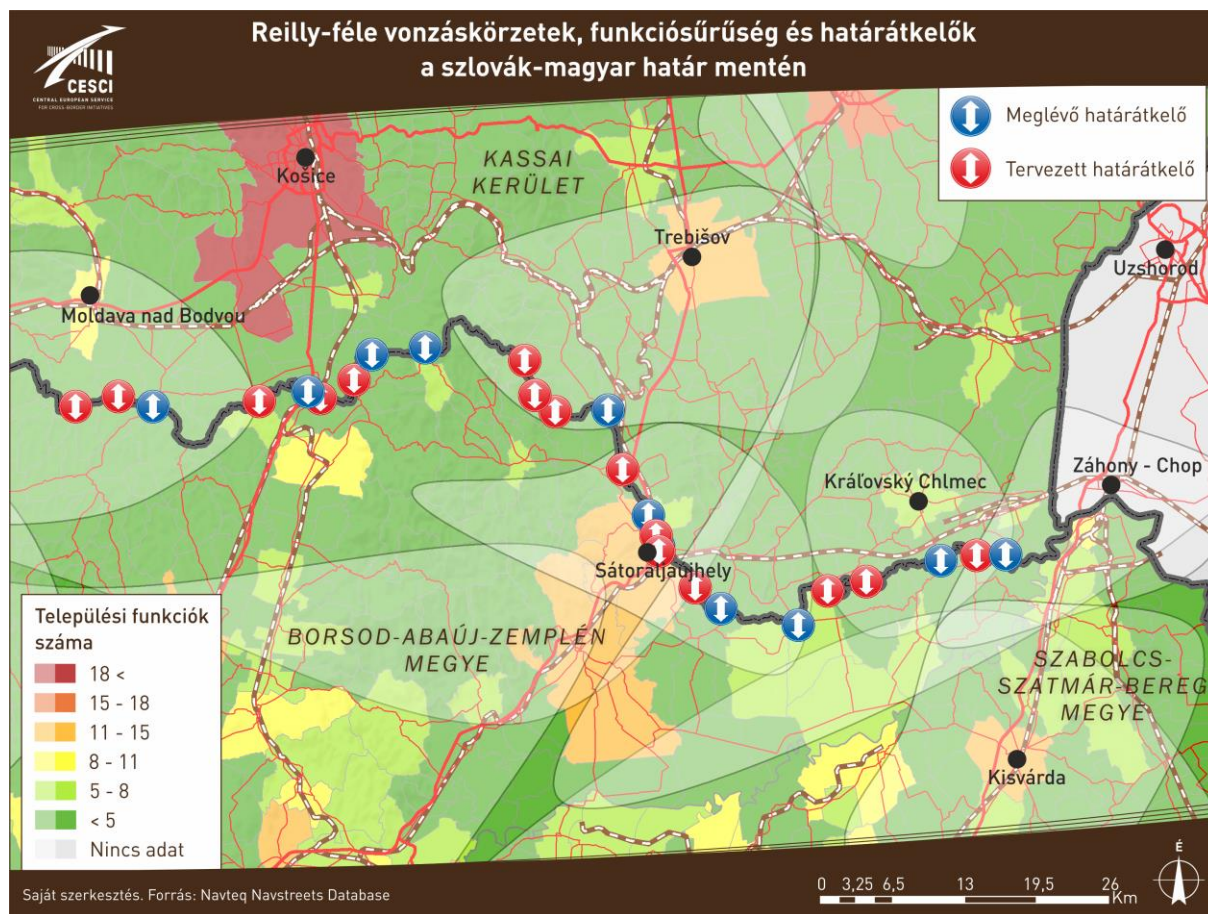
Érintett szlovákiai kerület: Kassai kerület (Košický kraj)

A határszakasz legkeletibb részén két funkcionális térség azonosítható be. Kassa (Košice) és Miskolc, valamint a közöttük lévő kommunikációs csatorna mentén fekvő települések egy, a környező aprófalvas területekhez képest viszonylag urbanizált térséget alkotnak. A tengely kialakulásához kedvező természetföldrajzi háttérrel biztosított a Hernád folyó völgye. A két város 85 km-re fekszik egymástól, a kevésbé fejlett infrastruktúra eredményeként a határon átnyúló kapcsolatok jelenleg csupán közepesen fejlettek, de jelentős potenciált hordoznak.

Ettől keletre fekszik a Zemplén – Bodrogközi funkcionális térség, ahol gyenge térszervező erővel rendelkező kisebb városok, illetve alacsony funkcióellátottságú községek találhatóak. A határtérség szlovákiai oldala erősen kötődik Kassához (Košice), míg a magyar oldalon meghatározó Miskolc szerepe. A két funkcionális térség között jelentős kommunikáció zajlik, ám leginkább a határral „párhuzamosan”, a határt metsző kapcsolatok alulfejlettek, illetve napjainkban alakulnak ki.

A Kassa (Košice) és Miskolc közötti távot az államhatár a Kassához közelebbi negyedelő pontban metszi. Ennek köszönhetően Kassa meghatározó vonzerővel rendelkezik a határ menti területeken, de hatása a határon is átnyúlik. A város szuburbanizációja már elérte a Gönci és az Encsi járás néhány települését, ahol igen olcsón tudnak ingatlant vásárolni a városból kiköltözők. E tekintetben a kassai agglomeráció hasonló fejlődési pályát ír le, mint a pozsonyi agglomeráció, ahol a szuburbanizációs hatások régóta érvényesülnek a magyar oldalon is. Ugyanakkor a két nagyvárosi övezet között lényegi különbség, hogy míg Pozsony (Bratislava) környékén alig járnak át rendszeresen magyarországiak a szlovák oldalra, Kassa (Košice) térségében egyre jelentősebb hivatásforgalom figyelhető meg a nagyváros irányába. Ennek háttérében többek között az áll, hogy a magyar oldal a kassai agglomeráció környékén igencsak központihiányos. A lenti ábra tanúsága szerint még Szepsi (Moldava nad Bodvou) is potenciális központ, mivel a határ menti magyar városok nagyon kis méretűek (Gönc

lakónépessége 2011-ben alig 2148 fő volt), a nagyobb városok pedig a határtól távolabb helyezkednek el.

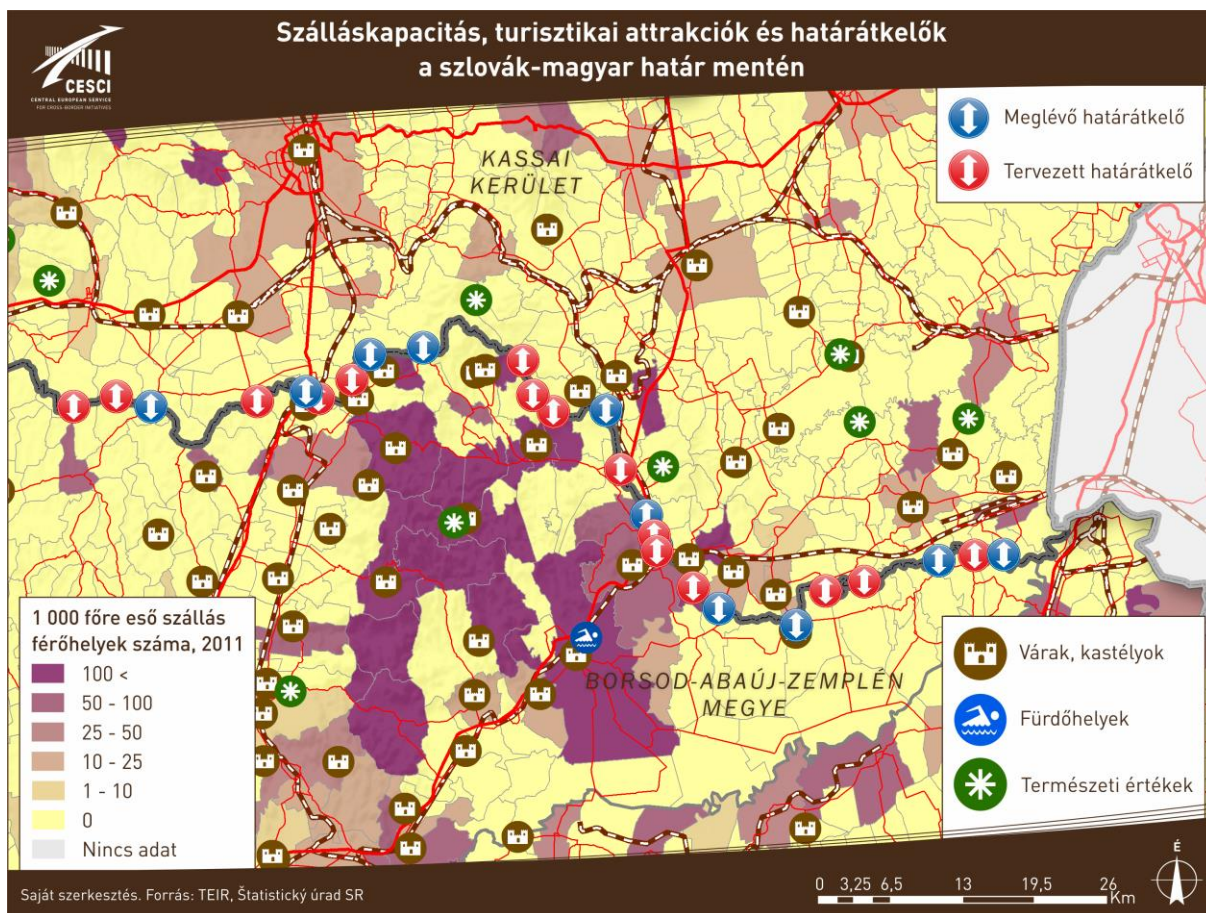


65. ábra: Városi vonzaskörzetek a megfigyelt térségben

A határátkelők létesítésének egyik relevanciáját az adhatja, ha az új átmenet segítségével könnyebben elérhetőkké válnak a határ túloldaláról a legfontosabb foglalkoztatási, kulturális központok. Kassa (Košice) környékén az elmúlt időszakban számos új átkelő épült (Hollóháza, Kéked), illetve Abaújvár és Kenyhec (Kechnec) között az idei évben elkészül egy új Hernád-híd. Leszögezhető, hogy mindhárom új átmenet a határon átnyúló agglomeráció keleti felében (a Hernádtól keletre) épült. A határtérség integrációja ugyanakkor értelmet adhat egy új átmenetnek az előbbiektől nyugatra is. A vizsgált lehetséges új átmenetek közül a Hernádnémeti és Perény (Perín-Chym) közé tervezett átkelő szolgálhatja ezt a funkciót.

A városi vonzaskörzetek határon átnyúló jelegűek a zempléni térségben is. A határtérség legfontosabb városa Sátorajánhely, ahol a rendszerváltás előtt még húszezren laktak, azonban a város lakossága mára 16 ezer fő alá csökkent. A város határ menti fekvése inkább hátráltatta annak fejlődését, ugyanakkor a határok átjárhatóvá válásával átértékelődhet a

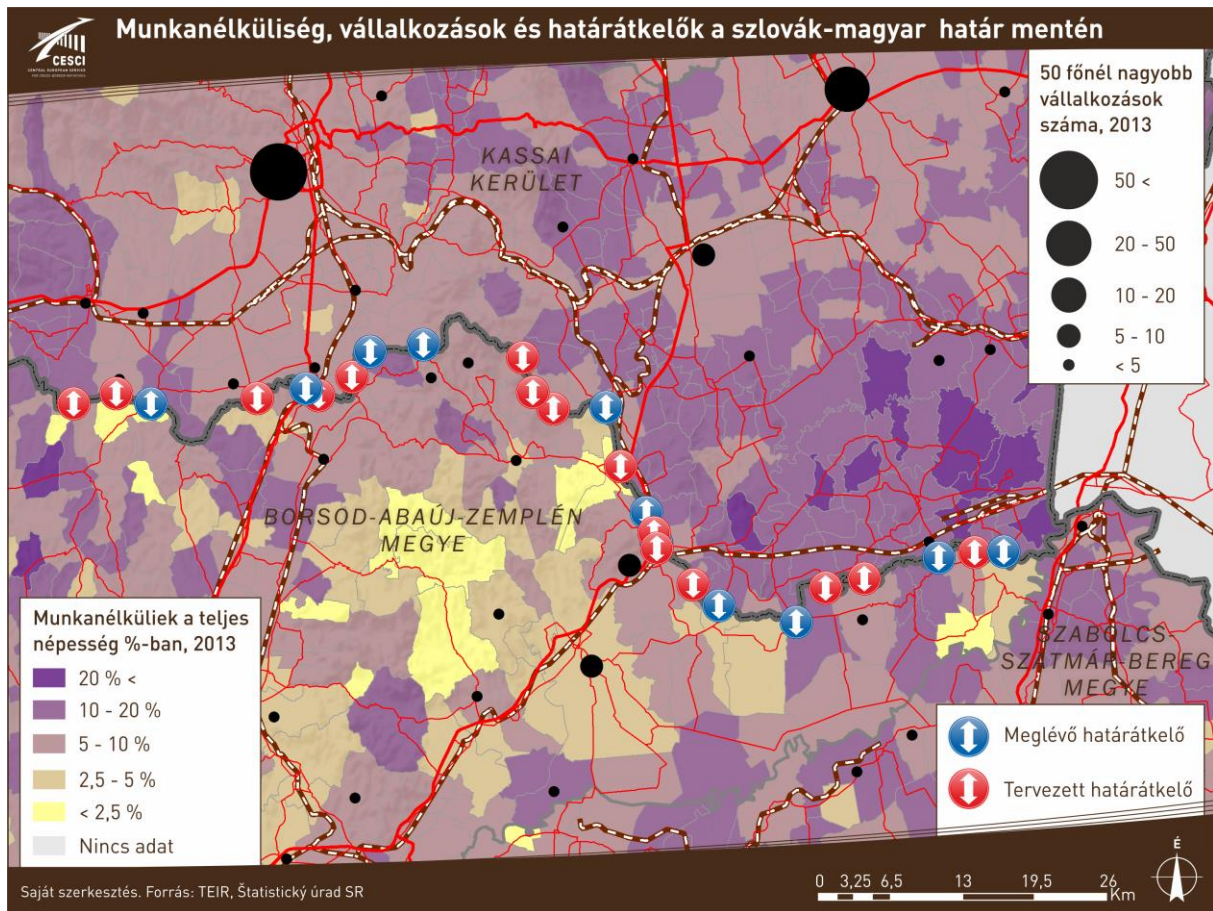
város elhelyezkedése, és akár profitálhat is belőle. Ehhez szükséges a határon átnyúló kapcsolatok megélénkülése. Határon átívelő vonzaskörzettel rendelkezik a Sátoraljaújhelynél kisebb népességű Királyhelmece (Kráľovský Chlmec) is, amely a Töketerebes-i járás (okres Trebišov) második legnépesebb városa. A település Sátoraljaújhelyhez és Sárospatakhoz képest funkciószegény, de Cigándhoz képest központi szerepe meghatározó. Ennek következtében központi funkcióit részben a Bodrogköz magyarországi oldalára is kiterjeszti.



66. ábra: Turisztikai adottságok a megfigyelt térségben

Az F7 térség magyarországi oldala a falusi turizmus egyik legfontosabb célterülete, ugyanakkor ez a fajta turisztikai orientáció a szlovák oldalon szinte teljesen hiányzik. Ez megmutatkozik a szálláshely-kapacitások területi képében is. A funkcionális térség egyik legfontosabb kitörési pontja lehet a turizmus, mivel a térség többféle turisztikai kereslet kielégítését lehetővé tevő tulajdonságokkal rendelkezik. Tokaj-Hegyalja borturizmusának fejlesztésében a határ mindkét oldalán rejlik potenciál. A borturizmus kiépültsége a szlovákiai oldalon alacsonyabb, és az integrációt hátráltatja a névhasználati vita.

Az F6 térségben a szlovákiai oldal turisztikai szerepe erősebb; Kassa (Košice) kulturális öröksége, valamint a barlangjáról és apátságáról híres Jászó (Jasov) vonzza a legtöbb turistát.



67. ábra: A munkaerőpiac területi jellemzői a megfigyelt térségben

A fenti ábra tanúsága szerint Kassán (Košice) és Nagymihályon (Michalovce) több jelentős foglalkoztató koncentrálódik és alacsony a munkanélküliség, míg Királyhelmece (Kráľovský Chlmec) térségében több község, valamint a térség másik városa, Tiszacsernyő (Čierna nad Tisou) magas munkanélküliséggel küzd. Mindeközben a foglalkoztatási potenciál a nagyvállalkozások hiánya miatt alacsony. Hasonló problémákkal szembesül a határtérség magyarországi oldala is; itt a legkisebb a foglalkoztatás területi helyzetének különbsége a határ két oldala között. Mindezek határon átnyúló foglalkoztatási beavatkozások szükségességét vetítik előre, amihez újabb átkelők létesítése is kapcsolódhat. Releváns lehet a munkaerő határon átnyúló mobilitásának növelése, mivel Sátoraljaújhelyen és Sárospatakon viszonylag sok közepes és nagyvállalkozás végez tevékenységet.

Az előbbi két ábra összehasonlítása alapján a foglalkoztatás bővítésében a turizmus is szerepet játszhat; a kedvelt turisztikai célállomások esetében a munkanélküliek aránya

elenyésző. A turisztikai potenciál kiaknázása így a társadalmi-gazdasági fejlődéshez lényegesen hozzájárulhat.

Kedvező projektek: Alsóregmec-Csörgő (Čerhov), Nagyrozvágy-Nagygéres (Veľký Horeš)

Hátrasorolt projektek: Hidasnémeti-Perény (Perín-Chym), Záhony-Ágcsernyő (Čierna),
Füzérkajata-Biste (Byšta)

Alsóregmec-Csörgő (Čerhov)

Kapcsolódó projektjavaslat: A turisztikai infrastruktúra fejlesztése Tokaj-Hegyalja határon átnyúló térségében

Az Alsóregmec és Csörgő (Čerhov) közé tervezett új átkelő egy olyan határszakaszon épülne, ahol már napjainkban is több átmenet üzemel. Mind a két szomszédos településen (Felsőregmec, Sátoraljaújhely) van mód átkelni a határon. Mindez megmutatkozik abban, hogy e projekt csekély időjavulással járna.

Ugyanakkor más tényezők az új átmenet relevanciáját támasztják alá. A vonatkozó rész-megvalósíthatósági tanulmányban feltárt forgalmi modell szerint Sátoraljaújhely északi átkelőjének forgalma jelentős mértékben átkerülne erre az új átmenetre. A sátoraljaújhelyi és hollóházai átkelők jelentős Szlovákián belüli forgalmat bonyolítanak le, mivel Kassa (Košice) és Királyhelmece (Kráľovský Chlmec) térsége között a legrövidebb útvonal e két átkelő érintésével adódik. Azonban az Alsóregmec-Csörgő (Čerhov) átmenet átadása esetén egy rövidebb útvonal jönne létre. Emiatt a rész-megvalósíthatósági tanulmányban mintegy napi 1000 Egységjármű forgalmat becsülnek a projekt megvalósulása esetén. Multikritériumos vizsgálatunkban 500-1000 Egységjármű kategóriával számoltunk a projekt esetében, ami jelentős forgalomnak tekinthető.

A fenti közlekedéshálózati sajátosság mellett a projekt további előnye, hogy az támogatja a határtérség turizmusának fejlődését, a turisztikai integrációt. A szlovákiai oldalon található települések (Csörgő (Čerhov), Nagytoronya (Veľká Trňa)) Tokaj-Hegyaljához tartoznak, amelyek az átkelő segítségével rövidebb úton volnának elérhetők többek között Kassáról (Košice). Ezért az átkelő a borturizmus erősödéséhez kínálna háttérrel. A turisztikai integráció lehetősége abban érhető tetten, hogy a magyar oldalon jóval több szálláslehetőség mutatkozik. Így a Hegyalja szlovákiai részére érkező turisták akár magyarországi településeken is megszállhatnak.

A projekt megvalósíthatósága ugyanakkor közepesen kockázatos, mivel az átkelő létesítéséhez kisajátítandó terület tulajdonszerkezete jelenleg elaprózott és sok a magántulajdonos.

Nagyrozvággy-Nagygéres (Velký Horeš)

Kapcsolódó projektjavaslat: Határon átnyúló vidékfejlesztési program indítása a Bodroghözben a társadalmi befogadást, a foglalkoztatás bővítését és a térségi adottságok hatékonyabb kiaknázását előmozdítva

Nagyrozvággy és Nagygéres (Velký Horeš) kedvezőtlen adottságú települések, amelyeket magas munkanélküliség és fejletlen infrastruktúra jellemez. A gazdasági elmaradottság olyan társadalmi problémákat idézett elő, mint a fiatal és aktív korúak elvándorlása, az elöregedés, a szegénységben élők számának növekedése. A problémák orvoslása érdekében egyre sürgetőbbek lennének olyan beavatkozások, amelyek a munkaerő foglalkoztathatóságát növelik, illetve a vállalkozói szféra megerősödését támogatják.

A két település közül a magyarországi Nagyrozvággy helyzete jobb valamelyest; a községben jelenlevő könnyűipari szaktudás a településen működő kisebb vállalkozásokban részben hasznosul. Emellett 2013-ban a START közfoglalkoztatási program tapasztalataiból kiindulva egy szociális szövetkezetet alapítottak, amely egy varrodát üzemeltet.

A tartósan munkanélküliek, és kevésbé képzettek integrálása a munkaerőpiacra, a könnyűipari termelés fenntartható működtetése, illetve a szociális szövetkezet alapítása olyan tapasztalatok, amelyek a szlovákiai oldalon élők számára is hasznosak lehetnek. Mindez tapasztalatcserét, kommunikációt feltételez a két oldal között. A fizikai kapcsolattartást nehezíti, hogy közúton több mint 20 km hosszú út megtétele szükséges a két község között. Az új átkelő ezt az utat közel negyedére csökkentené. A tapasztalatcsere mellett a munkaerő határon átnyúló mobilitását is lehetővé tenné az új átkelő.

A foglalkoztatási hatások mellett a lokális kapcsolatok megerősödését is előmozdíthatja az új kapcsolat. Ez élénkítően hathat a gazdaságra, fokozhatja a helyi vállalkozások versenyképességét és növelheti a helyben nyújtott szolgáltatások színvonalát.

Fontos kiemelni, hogy a Nagyrozvággy és Nagygéres (Velký Horeš) közé tervezett átmenet szolgálhatja a turisztikai potenciál növelését is. Szőlőtermesztéssel, borászattal foglalkoznak a Bodroghöz (Medzibodrožie) számos településén, és rejlik lehetőség a borkultúrához kapcsolódó kulturális örökség fejlesztésében is.

Mindezek alapján egy olyan komplex vidékfejlesztési akció megvalósulását javasoljuk a tárgyalat átkelő környezetében, amely segíti a leszakadt társadalmi csoportok integrációját, a foglalkoztathatóság növelését, újszerű gazdasági lehetőségeket teremt a helyi vállalkozók számára, és emellett ösztönzi a turizmus kibontakozását is. E térségi célok teljesüléséhez járulhat hozzá az új átmenet is.

Hidasnémeti-Perény (Perín-Chym)

Kapcsolódó projektjavaslat: A versenyképesség fokozása Nagyida (Veľká Ida) határon átnyúló térségében a gazdaságszerkezet diverzifikációja, a határon átnyúló mobilitás fokozása és a lakosság képzettségi helyzetének javítása révén

A Hidasnémeti és Perény (Perín-Chym) közötti átmenetnek közepesen erős relevanciát mutat az MCA vizsgálat során kapott skálaérték, ugyanakkor az F6 funkcionális térségen belüli átkelővel összevetve megítélése kedvezőbb; csupán a jelentős regionális fejlesztési hatással rendelkező M30-R4 gyorsforgalmi kapcsolat esetében volt tapasztalható erősebb relevancia.

Az átmenet mindkét oldala Kassa (Košice) elméleti vonzáskörzetébe tartozik, így a folyamatosan növekedő, agglomerálódó térség belső kapcsolatrendszerét fejlesztené az új átkelő. Lokális hatása Hidasnémeti és Perény (Perín-Chym) települések helyi gazdaságának összekapcsolásából adódna. Hidasnémetin egy turisztikai központot szándékoznak a közeljövőben kialakítani, ugyanakkor az átkelőnek kevésbé turisztikai, mintsem foglalkoztatási relevanciája lenne. Az új átkelő ugyanis lehetőséget adna arra, hogy Hidasnémeti felől könnyebben váljon elérhetővé Nagyida (Veľká Ida), ahol napjainkban is jelentős nehézipari kapacitás működik.

Az átkelő a kassai agglomeráció délnyugati részének összekapcsoltságát növelné. Míg az agglomeráció délkeleti részén több új kezdeményezés vált sikeressé (Kéked-Abaújnádasd (Trstené pri Hornáde), Abaújvár-Kenyhec (Kechnec)), addig a Hernádtól nyugatra nem épült új átkelő.

Füzérkajata-Biste (Byšta)

Kapcsolódó projektjavaslat: A turisztikai infrastruktúra fejlesztése és a falusi turizmus brand népszerűsítése a zempléni térségben

Az F7 funkcionális térség hegyvidéki részein a falusi turizmushoz kapcsolódó infrastruktúra igen fejlett, ám az egyes településeken eltérő mértékben; néhány községben jelentős számú szálláshely, és további szolgáltatások várják a látogatókat, míg más településeknek még a megközelíthetősége is rendkívül kedvezőtlen. Különösen igaz ez a határ közvetlen szomszédságában fekvő zsáktelepülésekre.

Füzérkajata és Biste (Byšta) egyaránt zsáktelepülés, ugyanakkor a tervezett átkelő megépülése átértékelné hálózati helyzetüket. Mindkét község alacsony szolgáltatási színvonalat nyújt lakói számára; a kohézióvizsgálat során figyelembe vett 20 települési funkció közül az összes hiányzik mindkét település esetében. Ez azt jelenti, hogy az alapvető köz-, és gazdasági szolgáltatásokat sem tudják helyben igénybe venni, azokért más településekre szükséges utazni. Különösen Füzérkajata esetében előrehaladott a népesség idősödése, és iskola hiányában nehezen elképzelhető a tendencia megfordulása.

Ugyanakkor MCA vizsgálatunk során viszonylag magas skálaérték adódott. Az átmenet turizmusfejlesztő szerepét abban az esetben töltheti be, ha az átkelő létesítése mellett kiépülnek a turisták fogadásához szükséges szolgáltatások is. A Füzérkajata és Biste (Byšta) közötti összeköttetés növeli a települések elérhetőségét és hozzájárulhat a térség vonzerejének növeléséhez. A falusi turizmus meghonosodásában előnyt jelent, hogy a zempléni térség már napjainkban is kedvelt célpont az ilyen jellegű turisztikai szolgáltatások iránt érdeklődők előtt.

Az új átmenet szerepe a turizmus fellendítése mellett a helyi közösségek megőrződésében fogható meg. A települési funkciók fokozatos megszűnése arra utal mindkét község esetében, hogy a jelenlegi térszerkezetben a települések teljes megszűnése és kiürülése valós veszély. Az új átmenet azonban a helyi piacok összeköttetésével a gazdasági környezetet is valamelyest javítaná, ami segítheti a zsugorodó tendencia megállítását.

A lokális gazdasági hatások, valamint a turizmus fellendítése adják az összeköttetés relevanciáját.

Bár a projekt kockázati értéke alacsony, fontos megemlíteni, hogy az átmenet a két ország Kormánya között 2012. február 27-én aláírt Keretegyezményben nem szerepel lehetséges projektként. Ez a beruházás kiválaszthatóságát megkérdőjelezi.

Záhony-Ágcsernyő (Čierna)

Kapcsolódó projektjavaslat: Logisztikai és szállítványozási lehetőségek fejlesztése a magyar-szlovák-ukrán hármás határ térségében

A Záhony és Ágcsernyő (Čierna) közötti kapcsolat nem került megemlítésre a két ország Kormánya között 2012-ben aláírt megállapodásban, a későbbi egyeztetések során mégis előkerült a Magyarország és Szlovákia közötti Tisza-híd ötlete. A projekt újszerű abban az értelemben, hogy ez lenne az első átkelő, amely közvetlen kapcsolatot nyújt Szlovákia közúthálózata és a Tiszántúl (Szabolcs-Szatmár-Bereg megye) hálózata között.

Az átkelő relevanciáját a magyar-szlovák-ukrán hármás határ térségének speciális funkciója adja. Ebben a térségben a logisztikai és szállítási funkciók évtizedek óta erősek, igaz, az utóbbi években Ukrajna politikai válsága következtében visszaesett az áruforgalom. A kedvezőtlen gazdasági és foglalkoztatási adottságokkal rendelkező térségben egy kitörési pont lehet a logisztikai szolgáltatásokon alapuló gazdasági tevékenységek bővítése, térségi integrációja.

A hármás határ átjárhatósága egyenlőtlen; Ukrajna felől mind Szlovákia, mind Magyarország felé biztosított az átkelés, de Szlovákia és Magyarország között nem. Valójában Tiszacsernyő (Čierna nad Tisou) és Záhony térségei között több mint 80 km-t kell kerülni – noha légvonalban alig 10 km a két város közötti távolság. A teherforgalomnak még ennél is nagyobb kerülőt kell tenni, mivel az érintett útvonalon súlykorlátozás van érvényben.

Az Interreg V-A Szlovákia-Magyarország Együttműködési Programból való finanszírozhatóság lehetőségét az adja, hogy a Vásárosnamény és Záhony közé tervezett M34 autótűt a TEN-T hálózat kiegészítő eleme lesz, aminek elérhetőségét támogatná az új híd Tiszacsernyő (Čierna nad Tisou) és Királyhelmece (Kráľovský Chlmec) felől.

Problémát jelent, hogy a projekt közepesen magas megvalósíthatósági kockázati kategóriába esik. Finanszírozhatósági kockázatot jelent, hogy bizonyítani kell Tiszacsernyő (Čierna nad Tisou) vagy Királyhelmece (Kráľovský Chlmec) harmadlagos központi szerepét annak érdekében, hogy a 2. prioritáshoz rendelt forrásokból a projekt finanszírozható legyen. Politikai kockázatot jelent, hogy korábban a szlovák fél elutasította egy hasonló elhelyezkedésű, gyorsforgalmi híd építésének szándékát – igaz, a jelenlegi tervek nem gyorsforgalmi útfejlesztést jelentene, hanem egyszerű közútfejlesztést. Ezekon túlmenően a

(várhatóan teherforgalmat is bonyolító) híd egy természeti szempontból védett térségben létesülne.

3.6 Kerékpáros átmenetek

A „KÖZOP-hoz illeszkedő projektek határmetszési szakaszainak megvalósíthatósági tanulmány szintű feltárása, azok hálózati hatásainak vizsgálata a magyar-szlovák határszakaszon” megnevezésű projekt III. mérföldkövének keretében 7 lehetséges kerékpáros átkelő megvalósíthatóságát is vizsgálták. Azonban fontos leszögezni, hogy a határ mentén ennél jóval több fejlesztési elképzelés született a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésére. Általában elmondható, hogy a határon átnyúló fejlesztési szándékokon belül jelentős arányt képviselnek a határt keresztező kerékpárutak építése.

Egy-egy határt metsző kerékpárút a lokális kapcsolatokban és a munkaerő mobilitásában mérsékelt szerepet tölthet be, ugyanakkor annak hatása a turisztikai lehetőségekre sokkal jelentősebb lehet. A kerékpárút-építésre irányuló határon átnyúló kezdeményezések is főleg a beruházás turisztikai funkcióját emelik ki. Az Interreg V-A Szlovákia-Magyarország Együttműködési Program turizmusfejlesztésre allokált összegéből finanszírozható kerékpárút építés, ami szintén szükségszerűvé teszi, hogy a támogatottnak ítélt kerékpáros átmenetek turisztikai relevanciája erős legyen.

A lenti táblázat szemlélteti, hogy a funkcióvizsgálat tanulságai alapján mely átmenetek turisztikai relevanciája tekinthető erősnek. Az F1 funkcionális térségben a turisztikai vonzerőt a Duna-ártér természeti értékei jelentik, amelyek kiaknázásának egyik módja a kerékpározásban rejlik. A térség szempontjából előnyös, hogy a Duna mentén futó EUROVELO6 kerékpárút hosszú szakaszon keresztezi a funkcionális térséget. A Rajka és Oroszvár (Rusovce), valamint Dunakiliti és Doborgaz (Dobrohošť) közé tervezett kerékpáros átmenet prognosztizált turisztikai szerepe ennek köszönhetően egyértelmű. Hasonlóan jelentős a Szob-Helemba (Chľaba) kerékpáros átkelő is; illeszkedik az EUROVELO hálózathoz, emellett olyan térségben fekszik, amely sok turistát vonz már napjainkban is (Esztergom környéke, Dunakanyar).

11. táblázat: A feltárt kerékpáros átmenetek

HU	SK	Funkcionális térség	Turisztikai relevancia	Kockázati kategória	
PA1: Természeti és kulturális örökség védelme (IP: 6c)					
7	Dunakiliti	Doborgaz (Dobrohošť)	F1	1	3
20	Szob	Chľaba (Helemba)	F3	1	3
1	Rajka	Rusovce (Oroszvár)	F1	2	2
26	Ipolytölgyes	Malé Kosihy (Ipolykiskeszi)	F3	2	3
+5	Aggtelek	Starna (Sajószárnya)	F5	2	2
63	Szögliget	Silica (Szilice)	F5	2	3
51	Salgótarján-Somoskő	Šiatorská Bukovinka-Hrad Šomoška (Sátorosbánya-Somoskővára)	F4	3	3

A Szob-Helemba (Chľaba) kerékpáros átmenettől északra helyezkedne el az Ipolytölgyest Ipolykiskeszivel (Malé Kosihy) összekötő kerékpáros Ipoly-híd, amely szintén hozzájárulna a térség turisztikai infrastruktúrájának gyarapodásához, de várhatóan kevésbé lenne frekvenciált, mivel nagyobb távolság választja el a Dunakanyartól, és az EUROVELO hálózattal is csupán az Ipoly mentére tervezett kerékpárutak megépülése után érintkezne közvetlenül.

Ugyanakkor az Ipoly mentén, a térség természeti adottságaira tekintettel, számos esetben jobban megfelelne a kerékpáros, mint a közúti átmenetek. Magát az Ipoly-völgyet fel lehetne tárni egy többszöri áthaladást biztosító kerékpárúti infrastruktúrával. Ezt a fejlesztést, össze lehetne kapcsolni a vízi és bakancsos turisztikai adottságok kiaknázásával, valamint a helyi termékek értékesítésével. Ez a turizmusfejlesztési projektcsomag az egész térség számára egy alternatív jövedelemszerzési lehetőséget teremtene, növelve a helyben maradás esélyét. Mind az említett ipolytölgyesi, mind a vámosmikolai, mind a tései és számos attól feljebb fekvő határkapcsolat esetében érdemes volna átgondolni egy ilyen átmenet kialakítását.

Az Aggteleki-karszt, és a tágabb értelemben vett gömöri térség turisztikai kínálatát, határon átnyúló turisztikai régióvá válását támogatná az Aggtelek és Starna (Sajószárnya) és a Szögliget és Szilice (Silica) közé tervezett kerékpárút. Tornalján értesülésünk szerint a fürdő rekonstrukcióját tervezik, az új kerékpárút pedig az attrakciók közötti közlekedéshez nyújtana egy újabb alternatívát. Somoskő várához (Hrad Šomoška) a kerékpárút megépülése esetén

egy újabb módon lehetne eljutni, azonban a projekthez kapcsolódó további fejlesztési szándékról nincsen információnk.

A hét kerékpáros átmenet közül a legmagasabb turisztikai relevanciával bíró Dunakiliti-Doborgaz (Dobrohošť) kerékpáros hidat emeljük ki.

Dunakiliti-Doborgaz (Dobrohošť)

Ezt az átkelőt nem vettük figyelembe a multikritériumos értékelés során, mivel a jelenlegi tervek szerint ezen nem bonyolódna le közúti forgalom. Ugyanakkor leszögezhető, hogy az új átmenet a határnak egy igen nehezen átjárható szakaszának zártságát oldaná. Ezen túlmenően a tervezett kerékpáros híd funkciója is illeszkedik a térség adottságaihoz és fejlesztési lehetőségeihez. Ugyanakkor hosszútávon egy közúti forgalmat lebonyolító átkelő létesítése is indokoltá válhat a határnak ezen a szakaszán.

Bár a jelenlegi helyi törekvések egy kerékpáros híd megépítését szorgalmazzák, de korábban egy komp létesítésének terve is felmerült. Mivel kisvíz idején az Öreg-Duna medrébe jóval kevesebb víz kerül, mint amennyire a komp biztonságos üzemeltetéséhez szükség lenne, a két alternatíva közül a kerékpáros híd alátámasztottabb.

A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése illeszkedne a Duna mentére tervezett EUROVELO 6 európai kerékpárúthoz, összeköttetést teremtve a párhuzamosan futó magyarországi és szlovákiai útszakaszok között. A kerékpáros infrastruktúra támogatná a térség szuburbanizációs funkcióját is, és a hidat vélhetően sok Pozsonyból (Bratislava) vagy Győről érkező kerékpáros turista használná. A híd emellett a lokális és mikrotérségi kapcsolatok kialakulását is segítheti, emellett mérsékelt hivatásforgalmat is szolgálhat. Az új híd segítségével a Mosonmagyaróváron nyújtott szolgáltatások a csallóközi (Žitný ostrov) települések lakosai számára is elérhetőbbé válnának.

A mosoni térség sokat profitálna az új átmenet kiépüléséből. Mosonmagyaróvár helyzete a településhálózatban az osztrák és a szlovák határ megnyitásával jelentősen átalakult; a város egyre inkább a híd szerepét tölti be Magyarország és Ausztria, valamint Magyarország és Szlovákia között, emellett a várost elérte Pozsony (Bratislava) szuburbanizációs folyamata is. A város egyre nagyobb szerepet tölt be nem csak a magyar településhálózatban, de a szlovák térkapcsolatokban is. A város intenzíven kommunikál a szlovák főváros irányába, ugyanakkor a

szomszédos Csallóközi tájegység (Žitný ostrov) felé szinte egyáltalán nem. A kerékpáros híd valamelyest oldaná ezt a zártságot.

A szlovákiai oldalon található települések általános elérhetősége kedvezőtlen, és ez különösen igaz azokra a községekre, amelyeket a Csallóköz (Žitný ostrov) többi településétől a Bősi-csatorna vágott el; állandó kapcsolat csak Bősnél (Gabčíkovo) található, emellett Vajka (Vojka) és Keszölcés (Kyselica) között komp üzemel. A hálózati periféria felértékeli az új átmenet jelentőségét e falvak esetében is.

Az új híd elősegítené az Öreg-Duna környezetének környezetbarát hasznosítását a turizmus fejlesztése által. A két ország közötti határt kijelölő Öreg-Duna teljes ártere NATURA 2000 terület, emellett nemzetközileg jelentős madárvédelmi területként is számon tartják. A szlovák oldalon kialakított Duna-ártéri (Dunajské luhy) Tájvédelmi Terület az ország egyik legfiatalabb természetvédelmi területe, ahol olyan ritka madárfajok is megfordulnak, mint például a rétisas, a kis kócsag és a vörös gém. A zöldszturizmusban érdekelték számára a híd a Duna két oldalán található természeti értékek felkeresését tenné könnyebbé.

Összességében megállapítható, hogy területi szempontból előnyös volna egy új átmenet a Szigetköz és a Csallóköz (Žitný ostrov) északi térségei között. Indokolt lenne egy közúti forgalmat engedő új átmenet létesítése, azonban a kerékpáros híd egy kisebb költségvetésből kivitelezhető beruházás lenne. Az új híd illeszkedne a térséget átszelő EUROVELO-hoz, növelhetné a turizmus szerepét a térségi gazdaságban, és támogatná a határon átnyúló mobilitást.

3.7 A tervezett beruházások hatása az átlagos átkelősűrűsége

A megelőző fejezetekben a tanulmány alapján kiválaszthatónak vélt projekteket társadalmi, gazdasági és közlekedéshálózati hatásai, az programhoz való illeszkedésük, valamint megvalósíthatóságuk szerint elemeztük. Az alábbiakban bemutatjuk, hogy azok megvalósulása milyen hatást gyakorolna átjárhatóságra, az átkelők sűrűségére a határ egyes szakaszain.

A következő táblázat szemlélteti, hogy a beazonosított átmenetek mennyiben fogják megváltoztatni az átkelősűrűséget a határ egy-egy szakaszán. Mint látható, a Hont-Parassapuszta – Ipolyság (Šahy) átkelő, valamint a Balassagyarmat-Tótygyarmat (Slovenské Ďarmoty) közötti határszakaszon került egynél több projekt beazonosításra. A jelen

tanulmányban vizsgált átmenetek mellett a TEN-T hálózat részét képező M2 autópálya – R2 autóút összeköttetését biztosító híd is ezen a szakaszon fog létesülni. Ennek a 38 km hosszú szakasznak az átjárhatósága ezért a jövőben jelentősen fejlődni fog. A beruházások relevanciáját a szlovákiai oldal viszonylag magas munkanélkülisége és elmaradott vállalkozói szférája, valamint a magyar oldal relatív fejlettsége és a várható további foglalkoztatásbővítő beruházások adják.

A Cered-Tajti (Tachty) és Bánréve-Sajólénártfalva (Lenartovce) közötti szakasz a leghosszabb átkelő nélküli határszakasz. Hat pont került kijelölésre, ahol vizsgáltuk újabb átmenetek létesítését. A szlovákiai R2 autóút közelsége miatt két projekt esetében is megalapozott funkció a harmadlagos központok hálózatra való csatlakoztatása. Ezek közül az Ózd-Susa – Jéne (Janice) átkelő erősen alátámasztott, míg a Zabar-Gömörpéterfala (Petrovce) átmenet esetében a hálózati relevancia megkérdőjelezhető a kijelölt központi település (Pétervására) mérsékelt központi szerepe, valamint más, a térséget érintő fejlesztések miatt. Így utóbbi projekt megvalósíthatósága jelentősen azon a felülvizsgálaton fog múlni, amelyen az újonnan tervezett TEN-T bekötések relevanciáját fogják megvizsgálni (TEN-T Audit). Ezért végül jelen tanulmányunkban hátrасorolt projektként szerepeltettük.

A többi határszakasz esetében jellemzően egy-egy új projektet azonosítottunk be meglévő átkelők között. Viszonylag kevés projektet jelöltünk kedvezőnek Kassai kerület (Košický kraj) és Borsod-Abaúj-Zemplén megye között, aminek háttérében áll, hogy esetükben számos új átkelőt adtak át az elmúlt években (Kéked-Abaújnádasd (Trstené pri Hornáde), Hollóháza-Eszkáros (Skároš), Zemplénagárd-Nagytárkány (Veľké Trakany)), illetve az Abaújvárt Kenyheccel (Kechnec) összekötő híd megvalósítás alatt áll.

Összességében látható, hogy az új átkelők megépülése esetén csökkenni fog a különbség a nehezen átjárható, és a könnyen átjárható szakaszok között, ugyanakkor a folyók, mindenekelőtt a Duna által kijelölt szakaszokon továbbra is ritkábbak lesznek az átkelők.

12. táblázat: A támogathatónak ítélt átkelők hatása az átkelősrűség változására

A 2015-ben működő közúti határátkelőhelyek közötti távolság (km)				Vizsgált új átkelők száma	Kedvezőnek ítélt új átkelők száma	Hátrasorolt új átkelők száma	
1. átkelő	2. átkelő		Távolság (km)				
Cered	Tachty	Bánréve	Lenartovce	53,7	6	1	1
Komárom	Komárno	Esztergom	Štúrovo	49,6	3	1	
Aggtelek	Domica	Tornanádaska	Hostšovce	42,7	1		
Vámosszabadi	Medveďov	Komárom	Komárno	39,6	2		1
Hont-Parassapuszta	Šahy	Balassagyarmat	Slovenské Ďarmoty	38,1	4	2	
Rajka (11409. sz. út)	Bratislava - Čúnovo	Dunaremetei komp	Gabčíkovo	32,5	1	1*	
Letkés	Salka	Tésa	Viškovce nad Ipľom	29,8	4		
Ipolytarnóc	Kalonda	Somoskőújfalu	Šiatorská Bukovinka	29,1	1		1
Pácín	Veľký Kamenec	Lácacséke	Pribeník	28,7	2	1	
Hollóháza	Skároš	Felsőregmec	Michalany	27,7	3		1
Tornanádaska	Hostšovce	Szemere	Buzica	27	3		
Balassagyarmat	Slovenské Ďarmoty	Szécsény-Pösténypuszta	Kováccovec-Peťov	25,7	2	1	
Bánréve	Kráľ	Aggtelek	Kečovo - Domica	25,4	2	1	
Esztergom	Štúrovo	Letkés	Salka	24,7	3	1	
Szemere	Buzica	Tornyosnémeti	Milhosť	22,2	1		1
Somoskőújfalu	Šiatorská Bukovinka	Cered	Tachty	21,4			
Szécsény-Pösténypuszta	Kováccovec-Peťov	Nógrádszakál - Ráróspuszta	Trenč-Rároš	17,7	3		
Dunaremetei komp	Gabčíkovo	Vámosszabadi	Medveďov	17,4			
Tornyosnémeti	Milhosť	Kéked	Trstené pri Hornáde	15,8	1	1**	
Felsőregmec	Michalany	Sátoraljaújhely (37. sz. főút)	Slovenské Nové Mesto (79A)	12,4	1	1	
Zemplénagárd	Veľké Trakany	Magyar-szlovák-ukrán hármas határ		10,6			1
Sátoraljaújhely	Slovenské Nové Mesto	Karos	Streda nad Bodrogom	10,5	2		
Lácacséke	Pribeník	Zemplénagárd	Veľké Trakany	9,8	1		
Nógrádszakál - Ráróspuszta	Trenč-Rároš	Ipolytarnóc	Kalonda	9,6	2		
Karos	Streda nad Bodrogom	Pácín	Veľký Kamenec	9			
Tésa	Viškovce nad Ipľom	Hont	Šahy - Homok	8,1			
Kéked	Trstené pri Hornáde	Hollóháza	Skároš	5,2			
Sátoraljaújhely (37. sz. főút)	Slovenské Nové Mesto (79A)	Sátoraljaújhely	Slovenské Nové Mesto	3,3	1		
Bánréve	Lenartovce	Bánréve	Kráľ	2,6			
Hont	Šahy - Homok	Hont-Parassapuszta	Šahy	2			
Rajka (150. sz. főút)	Bratislava - Rušovce	Rajka (11409. sz. út)	Bratislava - Čúnovo	0,8	1		
Rajka (M15)	Bratislava - Rušovce	Rajka (150. sz. főút)	Bratislava - Rušovce	0,3			

* A korábban vizsgált közúti komp helyett kerékpáros híd fog a tervek szerint megvalósulni

** Abaújvár és Kenyhec közötti Hernád-híd építése megkezdődött, további vizsgálata jelen tanulmánynak nem képezi részét.

4. A projektek megvalósítására javasolt ütemezés

A projektek ütemezését több tényező is befolyásolja. Ezek egy része műszaki természetű, más részük finanszírozási jellegű, megint más csoportba sorolhatók a politikai tényezők.

(1) Műszaki tényezők

Az egyes projektek megvalósítását befolyásoló műszaki tényezőket a skálázás során már figyelembe vettük. Ezek: a beruházás előkészítettségének foka (tervezés, engedélyeztetés), a megvalósítás környezeti kockázatai (NATURA 2000-es érintettség), építéstechnológiai kockázatok, területszerzési problémák (sok érintett telektulajdonos).

Ez alapján elmondható, hogy minél kezdetlegesebb fázisban áll a tervezési folyamat, minél nagyobb a környezeti kockázat mértéke, minél bonyolultabb műszaki megoldásokra van szükség, és minél több tulajdonos érintett az adott projekt megvalósításában, annál későbbi megvalósulással (vagy a kivitelezés elmaradásával) kell számolnunk.

Az első körben ebből a szempontból azok a projektek indíthatóak, amelyek már engedélyes tervdokumentációval rendelkeznek, és a tulajdonviszonyok rendezése vagy megtörtént vagy viszonylag kis energia- és pénzráfordítással megtörténhet.

(2) Finanszírozási kérdések

A projektek ütemezését befolyásolja a finanszírozási oldal is.

- a) Egyrészt a megvalósítás időpontja a kiírások megjelenésétől, az egyes felhívások ütemezésétől függ. A szlovák-magyar program első felhívásai 2016 elején jelennek meg. Első körben megnyílik a második prioritási terület, és a 7/b-hez tartozó keretre folyamatosan nyitva is marad, így az ide sorolható projektek megvalósítását akár 2016-ban el lehet kezdeni, de a bonyolultabban előkészíthető pályázatok benyújtására is megfelelő idő áll majd rendelkezésre.

2016 elején ugyancsak megnyílik az 1. prioritási terület (turizmus), valamint a PA2 7/c beruházási prioritásához tartozó projektekkel is lehet pályázni (itt a kompberuházások jöhetnek szóba).

A PA3-ra (8/b) a kiírások 2016 tavaszára várhatóak. Itt kétkörös felhívások fognak megjelenni, és az egyes projektek háttér-dokumentációját a két benyújtási időpont

között ki kell dolgozni. Ez azt jelenti, hogy a foglalkoztatási célú útépítési projektek tervezésére egy év áll majd rendelkezésre. A PA3-ason belül további felhívás várhatóan 2020-ig már nem jelenik meg!

- b) Másrészt az egyes projektek ütemezését befolyásolja a többi program előrehaladása, mivel a PA1 és PA3 keretében az utak csak kiegészítő jelleggel finanszírozhatóak az INTERREG program terhére. Ez azt jelenti, hogy az előző fejezetben jelzett programok keretén belül finanszírozott fejlesztéseket is hozzá kell számítani a határ menti projekt értékéhez. Ehhez pedig szükséges, hogy az adott turisztikai vagy foglalkoztatási jellegű projektek is megvalósuljanak – akár más, nemzeti programok finanszírozási keretéből.
- c) Végül a pénzügyi oldalon olyan tényezőket is figyelembe kell venni, amelyek az adott projekt finanszírozhatóságát érintik: ahol a területszerzés meghaladja az adott programban meghatározott költségvetési arányt, azoknál további források bevonására lesz szükség, ami kiegészítheti a beruházást; ugyanez a helyzet azokkal a nagy költségvetésű projektekkel, amelyek fedezetéhez pl. az INTERREG program nem elegendő.

A finanszírozási oldalról a projektek közül a TEN-T relevanciával bíró beruházások azonnal indíthatóak, és a kompok építését is meg lehet kezdeni már 2016-ban. A foglalkoztatási illeszkedésű projektek esetében a kétkörös rendszer miatt a tervezéseket azonnal indítani kellene, hogy a 2017 eleji beadási időpontra kész dokumentáció álljon rendelkezésre.

A TOP-ból megvalósuló egyoldalú építkezések szintén az első vagy második körben kivitelezhetőek.

A turisztikai érintettségű beruházások esetében biztosítani kell az idegenforgalmi projektek megvalósulását ahhoz, hogy az útépítés költségei elszámolhatók legyenek. Ugyanakkor a dunakiliti kerékpáros híd építése szintén első körben indítható.

(3) Politikai tényezők

Az ütemezést befolyásoló tényezőként azonosítható be a politika támogatottság is.

A két ország kormánya 2012. február 27-én Pozsonyban írta alá azt a megállapodást, amely összesen 90 határon átvezető (már meglévő, valamint tervezett) kapcsolatról és azok forgalmi jellegéről rendelkezik (a Magyar Országgyűlés a megállapodást a 2012. évi XXIV. törvényben ratifikálta).

A két ország miniszterelnöke erre alapozva 2013. július 2-án Budapesten aláírt szándéknyilatkozatában vállalta, hogy 2014 és 2020 között 25 új átkelőt létesítenek. A szándéknyilatkozat mellékletében összesen 60 vizsgálandó átmenet szerepelt, ezek közül 14 már létező. A KÖZOP-3.5.0-09-11-2011-0010 számú projekt keretein belül erre a 60 átmenetre készült rész megvalósíthatósági tanulmány, majd a megyékkel történő egyeztetést követően 2014. március 27-én a két miniszterelnök Szadán szándéknyilatkozatot írt alá a 2020-ig terjedő költségvetési időszak végéig megvalósítandó határátmenetekről. A szándéknyilatkozat összesen már csak 21 új átkelőt tartalmazott. Az azóta eltelt időszakban a témában ezt a dokumentumot tekintették sorvezetőnek, mint amely a politikai szándékokat a legjobban jeleníti meg.

Ugyanakkor a lista nem tartalmaz olyan projekteket, amelyek időközben magas prioritást nyertek (mint pl. az Ipolydamásd-Helemba közötti híd, vagy a Dunakiliti és Doborgaz közötti kerékpáros híd – komp helyett), illetve tartalmaznak olyan projekteket, amelyek létjogosultságát az elkészült szakértői elemzések nem támasztották alá (pl. a Tésa-Ipolyszakállos közé tervezett híd).

A Külgazdasági és Külügyminisztérium munkatársai 2014 és 2015 folyamán több körben egyeztetettek a két kormány érintett minisztériumaival és a megyei önkormányzatokkal, amelyek során a szándéknyilatkozatban szereplő listát felülvizsgálták, és ennek során a támogatott projektek köre tovább szűkült. Jelen pillanatban ezeket lehet politikailag a leginkább támogatott fejlesztésekként beazonosítani.

Mivel a határon átvezető infrastruktúra megépítése a két ország közötti bilaterális megállapodás függvénye, nem lehet eltekinteni a jelenleg érvényben levő egyezmény, valamint a Szadai szándéknyilatkozat tartalmától. Ugyanakkor a megyei és helyi prioritások figyelembevétele is indokolt. Egy átmenet megvalósítása korábban indítható, ha annak politikai elfogadottsága – a fenti tényezőket figyelve – egyértelmű.

(4) Összesítés

A projektek ütemezését műszaki szempontból a skálázásnál alkalmazott kockázati kategória határozza meg. Ennek értékei 1 és 4 között mozognak, ahol az 1-es a legkedvezőbb, a 4-es a legkedvezőtlenebb az ütemezés szempontjából.

Finanszírozási oldalról három ütemet különíthetünk el: az első ütemben a szlovák-magyar INTERREG V-A programon belül indíthatóak a 7/b és a 7/c beruházási prioritáshoz tartozó projektek (összesen 12 és 10 projekt jöhet szóba), valamint a TOP-ból finanszírozható magyar oldali építkezések (ezek listája még nem ismert). A második ütemben valósíthatóak meg a szlovák-magyar együttműködési program akciótervi projektjei (8/b beruházási prioritás, 19 beazonosított potenciális fejlesztés). A harmadik ütemben a turisztikai (6/c prioritás) és egyéb projektek (előbbi kategóriában 24 potenciális projektet sikerült beazonosítani).

Politikai szempontból a kormányzati megállapodásokban és a megyei preferencialistán egyaránt szereplő projekteket kell előre sorolni.

A három tényező szerinti rangsorok egymásra vetítésével adható meg a javasolt projektek ütemezése. A 2. prioritáson belül beazonosított kedvező átmenetek megvalósítása akár 2016-ban megkezdődhet. A prioritás céljához illeszkedő két hátrasorolt projekt esetében a Gönyői Ipari Park fejlődésének monitorozását, illetve a TEN-T felülvizsgálatot követően lehet megkezdeni, várhatóan 2018-2019 folyamán.

Az 1. és a 3. prioritáshoz illeszkedő átkelőket egy nagyobb beavatkozás (akcióterv) keretében lehet kivitelezni, amelyek előkészítése hosszabb időt igényelhet. De a legerősebb relevanciával rendelkező átkelők megépítését várhatóan 2017 során el lehet majd kezdeni. Az Alsóregmec és Csörgő (Čerhov) közötti átkelő megvalósíthatósági kockázata valamelyest magasabb, emiatt ütemeztük a projekt kezdését 2019-re. Az e két prioritáshoz rendelt hátrasorolt projektek megvalósítását a megmaradó pénzügyi források ismeretében, részben további források bevonásával, 2020 után javasoljuk.

13. táblázat: Projektek megvalósításának javasolt ütemezése

Év	Szám	HU	SK	Teljes beruházási költség (€)	IP
2016	56	Ózd-Susa	Janice (Jéne)	3 201 731	7b
2016	22	Ipolydamásd	Chľaba (Helemba)	4 029 000	7b
2016	15	Neszmély	Radvaň nad Dunajom (Dunaradvány)	2 761 474	7c
2017	34	Drégelypalánk	Ipeľské Predmostie (Ipolyhídvég)	1 914 231	8b
2017	37	Balassagyarmat-Újkóvár	Koláre (Kóvár)	4 168 782	8b
2017	61	Gömörszőlős	Neporadza (Naprágy)	4 302 019	6c
2018	87	Nagyrozsólyos	Veľký Horeš (Nagygéres)	4 254 487	8b
2018	39	Órhalom	Vrbovka (Ipolyvarbó)	2 361 875	6c
2018	11	Gönyű	Klížska Nemá (Kolosznéma)	4 273 205	7c
2019	78	Alsóregmec	Čerhov (Csörgő)	3 093 462	6c
2019	53	Zabar	Petrovce (Gömörpéterfala)	8 508 526	7b
2020	49	Karancsberény	Lipovany (Nagyromhány)	3 910 833	8b
2020	+9	Füzérkajata	Byšta (Biste)	3 099 071	6c
2021	+13	Záhony	Čierna (Ágcsernyő)	n.a.	7b
2021	69	Hidasnémeti	Perín (Perény)	3 422 019	8b
2022	30	Tésa	Vyškovce nad Ipeľom (Ipolyvisk)	n.a.	6c

5. Forrástérkép

A tervezett infrastrukturális beruházások fő pénzügyi forrása (a miniszterelnökök által aláírt szándéknyilatkozat értelmében és a számba vehető operatív programok prioritásainak ismeretében) a Szlovákia-Magyarország INTERREG V-A program lesz. Az összesen közel 156 M euró ERFA-támogatással megvalósuló program 4 prioritási területre fókuszál, ezek közül három biztosít lehetőséget határon átvezető közúti infrastruktúra (utak, hidak és kompok) létesítésére, az alábbiak szerint.

14. táblázat: A Szlovákia-Magyarország INTERREG V-A program indikatív pénzügyi allokációs terve

Prioritási tengelyek	ERDF (M EUR)	Nemzeti társfinanszírozás (M EUR)	Összesen (M EUR)	Projekt várható száma
PA 1 Természet és kultúra	55,428	9,781	65,209	170-180
Ezen belül: SPF 6/c	3,116	0,55	3,666	70-80
PA 2 Határ menti mobilitás	34,608	6,107	40,715	18-21
Ezen belül: TEN-T-kapcsolat	16,69	2,945	19,635	3
Ezen belül: logisztika és közösségi közlekedés	17,918	3,162	21,08	15-18
PA 3 Foglalkoztatás	34,608	6,107	40,715	90-100
PA 4 Együttműködés és kapacitásépítés	21,816	3,850	25,666	410-470
Ezen belül: SPF 11	9,35	1,65	10,998	350-400
TA	9,35	1,65	10,998	1
ÖSSZESEN:	155,809	27,496	183,305	689-772

A második prioritási terület kimondottan a határ ment közlekedés fejlesztését célozza, két beruházási prioritás mentén:

- 7/b a regionális mobilitás fokozása a másodrangú és harmadrangú csomópontok TEN-T infrastruktúrához – többek között a multimodális csomópontokhoz – történő kapcsolásával;
- 7/c környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási

útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák kifejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében.

Az első beruházási prioritás olyan útépitéseket támogat, amelyek révén a határ egyik oldalán fekvő, másod- vagy harmadrangú csomópontból a határon átvezető út segítségével rövidül az eljutás a TEN-T hálózathoz. A programon belül olyan projektek megvalósítására kerülhet sor, amelyeket egy független szakértőkből álló, ún. auditáló testület előzetesen TEN-T-relevánsnak ítelt. Az előzetes várakozások szerint 3 ilyen fejlesztés valósulhat meg 2014 és 2023 között (az n+3-as szabálynak megfelelően), amelyekre összesen 16,69 M ERFA-forrás áll rendelkezésre.

A második beruházási prioritás a vízi szállítási kapcsolatok mellett a közösségi közlekedés határon átnyúló integrációját, valamint a logisztikai szolgáltatások közötti harmonizációt szolgálja. Ennek keretében utak építésére elsősorban a kompikötőkhöz kapcsolódóan van lehetőség. A program készítői két ilyen komplementáris fejlesztéshez terveztek be forrást, összesen 2,67 M euró értékű ERFA-kerettel (további 4,8 millió euró áll rendelkezésre belvízi kikötők fejlesztésére).

A direkt módon közlekedésfejlesztési célú prioritási területen kívül a PA1 és a PA3 keretén belül van még lehetőség útépitési projektek megvalósítására (a PA4-es beruházásokat nem támogat). Ugyanakkor az útépités ezekben az esetekben csak kiegészítő jellegű lehet: az adott projekt méretén belül az útépités pénzügyi részesedése nem haladhatja meg az 50%-ot. Az integrált megközelítés lehetővé teszi, hogy a projektelemek értékének összesítésekor ne kizárólag a szlovák-magyar programot vegyék figyelembe a projektgazdák. Ez azt jelenti, hogy a PA1-eshez és a PA3-ashoz kapcsolódó fejlesztéseknél a magyar és a szlovák nemzeti operatív programok támogatásával megvalósított fejlesztések értéke is beszámítható az összesítésbe.

A két prioritási terület egy-egy beruházási prioritást tartalmaz:

- 6/c a természeti és kulturális örökség megőrzése, védelme, elősegítése és fejlesztése;
- 8/b a foglalkoztatásbarát növekedés elősegítése a saját belső potenciál kifejlesztése által, az adott területeket érintő területi stratégia részeként, beleértve a hanyatló ipari régiók átalakítását, valamint az egyes természeti és kulturális erőforrások fejlesztését, illetve az ezekhez való hozzáférhetőség javítását.

Az első beruházási prioritás keretében főként olyan útfejlesztések jöhetnek szóba, amelyek a határ két oldalán meglévő turisztikai infrastruktúra, a látnivalók, a kulturális központok vagy az értékes természeti területek összekapcsolását segítik, akár határon átnyúló, integrált turisztikai desztinációk kialakítását előmozdítva.

A második beruházási prioritás pedig az egyik oldalon meglévő foglalkoztatási problémák megoldásához a másik oldalon meglévő munkahelyek jobb megközelíthetőségét, elérhetőségét biztosító utak, hidak létesítését teszi lehetővé. Itt ugyanakkor az értelmezési keretek tágabbak, mivel a prioritás eleve tartalmazza a hozzáférhetőség javítását, mint célt, míg a 6/c beruházási prioritás kizárólag a természeti és kulturális örökség megőrzését célozza, ahonnan tekintve az útépités akár káros is lehet.

A 8/b beruházási prioritás ERFA-rendelet szerinti definíciója az adott térség endogén erőforrásaira építő, stratégiai megalapozottságú foglalkoztatásfejlesztést támogatja, tehát az utak egy integrált területi célrendszeren belül kaphatnak szerepet. Az együttműködési program szerint az integráltságot akciótervek fogják biztosítani: egy-egy akcióterv 3-8 egymással összefüggő, egymást kiegészítő projektet fog tartalmazni, amelynek eredményeképpen új munkahelyeket kell létrehozni, és erősíteni kell a határon át a munkaerő mobilitását. Az egymást erősítő projektek között kaphat szerepet az útépités, amely itt sem lehet a fő beruházás, hanem kiegészítő szerepet kell játszania a többi fejlesztés összértékéhez képest. A megvalósítással kapcsolatos kockázatokat növeli, hogy az útfejlesztést nem önállóan, hanem több (akár további 7) projekttel összehangoltan kell megvalósítani. Azok az útfejlesztések jöhetnek itt szóba, amelyek a munkahelyi mobilitást, az álláshoz jutást segítik határon átnyúló jelleggel.

A 6/c beruházási prioritás alatt 9,59 millió, a 8/b-n belül pedig 15,35 millió euró ERFA-allokáció szerepel a programban indikatív értéként (ez tehát nem kötelező összeg, csökkenhet, növekedhet az igényeknek megfelelően).

15. táblázat: A teljes program indikatív pénzügyi allokációs terve a közlekedési infrastruktúra-fejlesztések viszonylatában

Prioritási terület és beruházási prioritás	Indikatív ERFA-keret		Beruházási típus
PA1 – IP 6/c	9 590 000 EUR	2°992°080°000 Ft	A határ menti turisztikai infrastruktúra, desztinációk és látnivalók, illetve a

Prioritási terület és beruházási prioritás	Indikatív ERFA-keret		Beruházási típus
			kulturális központok és természetileg értékes területek összekötése
PA1 – IP 6/c	8 915 000 EUR	2 781 480 000 Ft	Bicikliutak és túraösvények kiépítése
PA1 – IP 6/c	4 271 208 EUR	1 332 616 896 Ft	A biodiverzitás védelme és növelése, természetvédelem és zöld infrastruktúra
PA2 – IP 7/b	16 690 000 EUR	5 207 280 000 Ft	A TEN-T kapcsolódást javító útépitések a másod- és harmadrangú csomópontokból
PA2 – IP 7/c	4 810 000 EUR	1 500 720 000 Ft	Folyóvízi kapcsolatok és kompok létesítése (regionális és lokális)
PA2 – IP 7/c	2 670 000 EUR	833 040 000 Ft	Kikötőkhöz, kompokhoz vezető utak építése
PA3 – IP 8/b	15 350 000 EUR	4 789 200 000 Ft	A foglalkoztatási centrumok (elsősorban a városok) elérhetőségét a határon át javító, illetve a határon átnyúló munkerő-mobilitást erősítő utak építése

Mint látható, a program összesen 44 300 000 EUR ERFA-támogatást biztosít a közútépitésre, ezen túlmenően 4 810 000 EUR összeget rendelt kikötők és kompok, 8 915 000 EUR összeget bicikliutak létesítéséhez. A zöld infrastruktúra fejlesztésére szánt 4 271 208 EUR összegből támogathatóak kerékpáros turizmushoz kapcsolódó fejlesztések is, ugyanakkor ez a forrás további beavatkozásokhoz is hozzárendelhető. **Az ERFA-támogatás kiegészül 15%-nyi nemzeti társfinanszírozással, így a közlekedési-infrastruktúra fejlesztésére fordítható indikatív összeg 73 289 656 EUR, azaz 22 866 372 819 Ft.**

A magyar-szlovák határon átvezető infrastruktúra fejlesztéséhez más programok is hozzájárulnak és hozzájárulhatnak. A Connecting Europe Facility Magyarországra és Szlovákiára dedikált forrásainak terhére épülhet meg a két Komáromot összekötő új teherhíd,

közel 100 M eurós beruházással. Ugyancsak a CEF támogatásából kétszer két sávúvá fejlesztik az M15-ös Mosonmagyaróvár és az országhatár közötti és az M2-es Budapest és Vác közötti szakaszát. Az utóbbihoz kapcsolódó szlovákiai útszakasz (R3-as) szerepel a szlovák CEF-keretben is, viszont a nemzeti közlekedésfejlesztési stratégia nem tartalmazza a projektet, ezért nem lehet tudni, pontosan melyik szakasz épülhet meg. Jelenleg a Garamszentbenedek (Hronský Beňadík) és Ipolyság (Šahy) közötti kapcsolatra vonatkozóan folynak előkészítési vizsgálatok. Előfordulhat, hogy itt építkezésre is sor kerül, de erre már nagyon rövid az idő.

A jelzett beruházások elsősorban nem az átkelők sűrítését segítik elő, hanem a meglévő funkcionális bővítését.

A fentiekén kívül meg kell még említeni az M3-as autópálya Vásárosnamény és az ukrán határ között tervezett megépítését, amely befolyásolja a kelet-szlovákiai térség központi településeinek TEN-T kapcsolódását is, mivel a szlovák közlekedésfejlesztési stratégia a D1-es autópályán 2018-as céldátummal csak a Budamér (Budimír) és Magyarböd (Bidovce) közötti szakasz megépítésével számol. A bodrogközi és ungvideki települések számára emiatt a legközelebbi TEN-T kapcsolatot továbbra is az M3-as jelenti majd, főként, ha megépül az M34-es autópálya 38 km-es szakasza Záhony és Vásárosnamény között, amelynek tervezésére a közbeszerzési felhívás 2015. augusztus elején megjelent. Az új útszakasz megépítése a magyar Integrált Közlekedési Operatív Program támogatásából valósul meg, legkésőbb 2020-ig. Egy esetleges, a Bodrogköz kinyitását segítő, nagytárcányi kapcsolat kialakításának csomóponti csatlakozása így az IKOP-ból finanszírozható.

Az IKOP 1. prioritási tengelyén belül további, az országhatárokat elérő, nem CEF-finanszírozású projektek megvalósítására is mód van. A megyeszékhelyeket bekapcsoló, valamint az országhatárt elérő gyorsforgalmi jellegű közúti kapcsolatok megépítéséhez az uniós forrásokon túlmenően 600 milliárd forintnyi kiegészítő támogatást is biztosít a magyar állam. Ezeknek a fejlesztéseknek köszönhetően elkészül a győri északi körgyűrű, a 14-es főúti csatlakozással együtt, amely a vámoszabadi határátkelő forgalmának elvezetését segíti, valamint az Esztergomot az M1-es autópályával összekötő új 102-es gyorsforgalmi út, amely egyben a Párkány (Štúrovo) környéki települések gyorsforgalmi kapcsolatát is javítani fogja.

Jelentősen át fogja rajzolni a térség közúti kapcsolatrendszerét a 23-as és 25-ös főutak tervezett bővítése Bátorfyerénye és Ózd között, mivel az ehhez kapcsolódó határon átnyúló útépitések egyben a gyorsforgalmi kapcsolatokat is javítani fogják. A tervek között szerepel

továbbá az M30-as további fejlesztése is, amelynek az R4-es szlovák autópályához kapcsolódó első, az országhatárt metsző 1,7 km-es szakasza a tanulmány megírásának időpontjában előkészítés alatt állt. Az autópálya Tornyosnémeti és Miskolc közötti szakaszának megépítésével kapcsolatban további információk ekkor még nem álltak rendelkezésre.

Az előbb említetteknel kisebb jelentőségű fejlesztések a szlovák Integrált Infrastruktúra-fejlesztési Operatív Program keretében is megvalósulnak. A programozási ciklus végéig a tervek szerint elkészül az R7-es gyorsforgalmi út Pozsonyt Egyházzgellével (Holice) összekötő szakasza, és kidolgozzák a sztráda Dunaszerdahelyig vezető részének terveit is. Ez a fejlesztés elsősorban a győri térség és a szlovák főváros közötti kapcsolatot javíthatja.

Ugyancsak a ciklus során, a tervek szerint 2021-ig épül meg az R2-es kétszer két sávós kivitelezésben Rozsnyó (Rožňava) és Szádalmás (Jablonov nad Torňou) között.

Mindkét projekt esetében ki kell emelni, hogy a tervezett útépitésekhez határon átvezető infrastruktúra-fejlesztések közvetlenül nem kapcsolhatóak.

Az OP a 6. prioritási területen belül a TEN-T hálózaton kívüli útfejlesztéseket is támogatja, de a határ menti utak nem szerepelnek a célok között.

A szlovák Integrált Regionális Operatív Program elsősorban a másod- és harmadrangú csomópontok TEN-T kapcsolatát tervezi javítani (a kapcsolódó indikátor az eljutási idő rövidülése), a 7. prioritási terület keretein belül. Ezek között a megyei önkormányzatok döntései, preferenciái alapján szerepelhetnek olyanok, amelyek a határ menti fejlesztéseket is támogatják. Főként az újonnan épülő határátmenetek úthálózati kapcsolatainak felújításához vehető igénybe ez a forrás.

Hasonlóképpen van mód a magyar Területi és Településfejlesztési Operatív Program keretein belül a kapcsolódó fejlesztések finanszírozására. Az 1. prioritási tengely mintegy 919 millió euró ERFA-forrást tartalmaz a térségi gazdasági környezet fejlesztése céljából megvalósítandó projektek támogatására. Az 1.3-as intézkedés (*A gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés*) ezen belül külön is célként említi a határátmenetekkel kapcsolatos fejlesztéseket:

„Az intézkedés keretében a TEN-T hálózaton kívüli utak közül az országos közúthálózat alacsonyabb rendű, jellemzően 4-5 számjegyű útjainak és belterületi önkormányzati utak (kivéve mezőgazdasági és erdészeti utak) burkolatának és

alépítményeinek felújítása, fejlesztése támogatható, beleértve a városok gazdasági övezeteit feltáró elkerülő utak, valamint az országhatárhoz vagy határátkelőhelyhez vezető utak kialakítását, fejlesztését is.”

Az intézkedés keretében országosan összesen 340 km újulhat meg, ezen belül a határhoz vezető utak nem kerültek feltüntetésre.

Ugyanilyen beruházások a megyei jogú városok számára elkülönített TOP-os keret terhére is megvalósíthatóak, a 6.1-es intézkedés (*Gazdaságélénkítést és foglalkoztatás-bővítést szolgáló önkormányzati helyi gazdaságfejlesztés*) alatt. Itt az előzővel megegyező elvek alapján 2023-ig 140 km út felújítását, építését tervezi a program. A határtérségben közvetlen határ menti fekvése miatt ez az intézkedés Salgótarján és Ózd esetében lehet releváns.

A TOP-hoz kapcsolódó fejlesztési stratégiák közül a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei a Domaháza-Gömörpéterfala, a Hidasnémeti-Perény, illetve a Percse-Jánok kapcsolatokat nevesíti, a Komárom-Esztergom megyei pedig a neszmélyi kompot. A többi megye (és egyébként a szlovák kerületek) fejlesztési tervei között konkrét projektek nem szerepelnek.

A határ menti útépitések esetében a TOP akkor jelenthet közvetlen finanszírozást, ha az adott útnak a szlovák oldali folytatása a határig kiépítésre került, vagy ma is létezik. Hasonlóképpen használhatóak a TOP-források az Ipoly-hidak építésénél, ahol a hídszerkezet finanszírozható a határ menti programból, a hozzá vezető utat viszont a felek megépíthetik a területi programok terhére.

Az egyes határátmenetek megvalósítása szempontjából kulcsfontosságú lesz a magyar GINOP és a Vidékfejlesztési Operatív Program (főként a LEADER tengely), valamint a szlovák IROP, ugyanis az INTERREG V-A keretében megvalósuló útberuházások kiegészítő jellegéhez (50% alatti finanszírozási részarány) szükség lesz a kapcsolódó fejlesztésekre. Így a határtérségben, a létesítendő útkapcsolatok környékén megvalósuló turisztikai vagy foglalkoztatási, illetve a városi funkciók elérhetőségét érintő beruházások szempontjából a fenti programok forrásait is figyelembe kell venni.

Amennyiben a szlovák-magyar INTERREG V-A program forrásai nem lesznek elegendőek az összes tervezett projekt megvalósítására, a fent említett programok bevonására is szükség lesz. Ez ügyben minél hamarabb meg kell kezdeni a többoldalú egyeztetéseket.