



Az államhatár és a közforgalmú közlekedés kapcsolata a vidéki térségekben

**Dr. Hardi Tamás –
Lieszkovszky József Pál**

Bevezetés

A határok nem csak geopolitikai értelemben létezhetnek, hanem a közforgalmú közlekedési szolgáltatások ellátásának az esetében is. Ezek a határok lehetnek közigazgatási jellegűek, ugyanakkor a természetföldrajzi határok is akadályozhatják az eljutást két végpont között. Jelen tanulmány fókuszában a közforgalmú közlekedést gátló, némely esetben akadályt képező államhatár szerepét ismertetjük, kifejezetten a vidéki térségek szemszögéből.

A határok és a közforgalmú közlekedés

A határ menti területek határon átnyúló közlekedési helyzete rendkívül változó Magyarországon. Mindenképpen külön kell kezelni a Schengeni övezetbe tartozó szakaszokat, ahol 2007 óta nincs megállítási ellenőrzés a határvonalon (kivéve néhány esetet Ausztria irányába), s a határvonal elméletileg bárhol átléphető. A román és horvát viszonylatban két uniós ország határán csak útlevél ellenőrzés van. A szerb és ukrán viszonylat viszont schengeni külső határ, ahol útlevél és

vámellenőrzés is van. Ez utóbbiaknál néha jelentős a várakozási idő, ami nem kedvez a menetrend szerinti forgalomnak.

A távolsági közlekedés a növekvő forgalom miatt egyre nagyobb terheket rótt a határártjárók környékén elhelyezkedő településekre, de az autópályák és elkerülő utak fejlesztésével ez a helyzet némiképp javult. A határtérségek szempontjából fontosabb a regionális határátlépő forgalom helyzete. A schengeni lehetőségek ellenére nem bővültek a határtátlépő útvonalak jelentős mértékben, s ez különösen igaz a folyóvízi határainkra, ahol hidak építésére lenne szükség. Ezek elsősorban forráshiány miatt nem valósultak meg. Jelentősen visszaesett a regionális nemzetközi tömegközlekedés is. Számos vasúti és autóbusz járat megszűnt, s ahol fennmaradt, minősége és az eljutási idő miatt nem versenyképes a személygépkocsis közlekedéssel szemben. Az országok közötti közforgalmú közlekedés létesítésében akadályt képeznek az eltérő műszaki-, engedélyezési és tarifarendszerek; továbbá az is, hogy a közforgalmú közlekedés állami vagy magán kézben található-e (Hardi, 2012).



A közforgalmú közlekedési rendszerek mindenhol szubvencionáltak. Kevés az a viszonylat, ahol a jegyárbevétel biztosítaná az üzemeltetést. Ismeretes, hogy amíg a belföldi vasúti és közúti személyszállítás közszolgáltatás (a menetdíjai és kedvezményei állami támogatást élveznek), addig a határátlépő személyszállítás – beleértve a kishatárforgalmat is – a versenyszféra része, így a menetdíjaknak a teljes önköltséget fedeznie kellene, azaz a nemzetközi műszaki és díjszabási feltételek vonatkoznak rájuk. (Ezzel ellentétben a pozsonyi autóbusz-társaság számára adottak a lehetőségek a határon átnyúló szolgáltatásszervezésre és járatbővítésre). Továbbá a határt átlépő autóbuszjáratok többsége regionális / belföldi forgalomban nem vehető igénybe (mely jelentősen csökkenti a kihasználtságukat), így a kishatárforgalomban felmerülő utazási igényeket sem tudják kielégíteni (Erdősi, 2002; Hardi, 2017).

Az előbbiek ismeretében kijelenthető, hogy egyértelműen szükséges a szabályozási szemléletmód változtatása a határ menti kapcsolatok támogatása érdekében, ami különösen indokolt egy-egy nagyobb város (pl. Pozsony, Nagyvárad) határon átnyúló elővárosi vasúti közlekedésének fejlesztése kapcsán, hiszen a jelenlegi szabályozási környezetben nem elsősorban és kizárólagosan a meglévő határ menti igények alapján kerülnek meghatározásra az üzemelő járatok.

Az elmúlt évtizedben az ETE programok (pl. Magyarország–Szlovákia Határon Átnyúló Transznacionális Program 2007–2013) támogatták a határon átnyúló autóbuszjáratok indítását szlovák–magyar viszonylatban, de a tapasztalatok vegyesek. A határon átnyúló tömegközlekedés helyzetét nehezíti az érintett közlekedési vállalatok érdekeltségének hiánya. Részben sikeresnek mondható a Rajkát Pozsonnyal összekötő autóbusz járat, s 2017 decemberétől hosszú várakozás után beinduló vasúti közlekedés is. Ezek esetében

határon átnyúló agglomerációs közlekedésről beszélhetünk. Más viszonylatokban a magán-szektor veszi át a nemzetközi tömegközlekedés szervezését (autóbusz társaságok, néhol iránytaxik), de ezek a járatok jellemzően a távolsági közlekedést szolgálják

A vasúti határatmenetek helyreállítása viszont különbözik a közúti határátkelők létesítésétől, mivel az esetek többségében nem elég a korábban felszámoltok vágányok újbóli lefektetése: fel kell újítani vagy át kell építeni a csatlakozó vágányokat, fel kell számolni a sebességkorlátozásokat, össze kell hangolni a két ország jelző-, biztosító- és vonatbefolyásoló berendezéseit, valamint biztosítani kell a határátkelő és a csatlakozó vonalak üzemeltetését is (NKS).

S talán, ami a legfontosabb az az, hogy a határon átnyúló személyszállítási szolgáltatásokat (legyen az vasúti vagy közúti) olyan módon kell megszervezni, hogy az mind színvonalában (gyakorosság, eljutási sebesség, jármű komfort), mind pedig árban versenyképes legyen az egyéni közlekedéssel szemben.

A közforgalmú vasúti közlekedés és az országhatár kapcsolata

A II. világháborút követő határváltoztatások számos vasútvonalat keresztülvágtak, melyek közül számos mellékvonal eleve is kis forgalmú volt, periférikus térségben helyezkedett el, s jobbra lokális igényeket szolgált ki. A megmaradt vasúti csomópontok száma csökkent, hiszen el lettek vágva a korábbi természetes központjaiktól (pl. a Baja–Zombor vasútvonal Baja–Gara között üzemelt csak). Nem meglepő, hogy a határhoz vezető szárnyvonalak felszámolása volt az első lépése az 1950-es évek végétől kezdődő mellékvonal-felszámolási folyamatnak (Erdősi 1985, Szabó 2005). Jelenleg Magyarország határain huszonhat

járható vasúti határátlépési lehetőség van, amiből mindössze tizenhaton van menetrend szerinti személyforgalom (NKS).

A regionális jelentőségű vasúti személyforgalom igazán az osztrák–magyar határszakaszon nevezhető fejlettnak, ahol a GYSEV osztrák–magyar tulajdonú vasúttársaság szervezi a forgalmat. Ezen határszakasz mind a hat létező vasúti határatmeneten működik vasúti személyszállítás is. A legintenzívebb kapcsolatok a Sopron környéki vasútvonalakon realizálódnak, azon belül is a Sopron – Bécsújhely vasútvonalon, ahol munkanapi huszonnyolc vonatként lép át a határt (ez ütemes óránkénti vasúti közlekedést jelent reggel 4 és este 11 között, kivéve a reggeli csúcsidőt Ausztria felé, ill. a délutáni csúcsidőt Magyarország irányába, amikor is fél órással követéssel közlekednek a vonatok). Szintúgy sűrű Ebenfurt és Sopronkeresztúr felé is a vasúti forgalom (szintúgy óránkénti vasúti forgalom, reggeli félórás követési időszakkal megtoldva). További két osztrák–magyar határszakaszon (a hegyeshalmi határatmeneten illetve Graz felé) már nem teljesen ütemes formában közlekednek a szerelvények, ugyanakkor munkanapokon mindkét esetben tíz felett van a határt átlépő vonatok száma. Nezsider fele a vasúti kishatárforgalom viszont nem számottevő.

Az osztrák határszakasz mellett még a romániai oldal az, ahol az összes üzemelő vasúti határatmeneten bonyolódik személyforgalom is, igaz távolról sem olyan sűrűséggel, mint Ausztria irányába. Arad irányába; ill. Nagyvárad felé napi öt-öt vonatként lép át a határt; ezek többsége (Arad felé kizárólag, Nagyvárad irányába pedig három vonatként) nemzetközi forgalomban közlekedő intercitély vonat, amelyeket nem kifejezetten a kishatárforgalmi relációban közlekedők számára hozták létre. A további három vasúti határátkelőhelyen keresztül (Érmihályfalva, Nagykároly és Nagyszalonta irányába) kizárólag személy-

vonatok közlekednek, napi néhány alkalommal (pl. Nagykárolyból 9:27-kor és 17:38-kor indul vonat Mátészalka felé). Az eljutás során figyelembe kell még azt is venni, hogy bár Románia uniós tagország, de (még) nem a Schengeni Övezet tagja, így a hazánkba való belépés során útlevelel ellenőrzés történik. Ez a folyamat fizikálisan magán a vonaton zajlik, ennek ellenére a vasúti határátkelő pontokon viszonylag sokat időznek a vonatok, kifejezetten a nemzetközi forgalomban közlekedő szerelvények. Az előbbieket kiegészítve nemcsak hogy kevés vonat jár, hanem egyes szakaszokon nagyon hosszú az eljutás ideje (pl. Debrecen–Nagyvárad között napi egy vonatként közlekedik, ami a 75 km távolságot három óra alatt teszi meg. Összességében a román–magyar határszakaszon kifejezetten alacsony a vasúti átjutási lehetőségek száma, a kishatárforgalomban közlekedő vonatok sem igazodnak feltétlenül az ingázási szokásokhoz (a nemzetközi forgalomban közlekedő vonatokról ez nem is várható el), ennek okán a vasúti közforgalmú közlekedés szinte semmilyen szerepet sem tölt be a határmenti vidéki térségek lakóinak ingázási folyamataiban.

A többi határszakaszon, azaz Horvátország, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia és Ukrajna felé a jelenleg személyforgalomban működő vasúti átjutási lehetőségek száma minimális, holott egyes határszakaszokon jóval több olyan határatmenet van, ahol lenne erre lehetőség (azaz megvannak a sínek, vasúti teherforgalom üzemel). Tipikusan ilyen a magyar–szlovák határszakasz, ahol (a nagy nemzetközi vasúti határátkelőhelyek kivételével) a regionális forgalom szünetel, a hegyvidéken tipikus, hogy a határig járnak a vonatok, s nincs összeköttetés a két oldal között, még akkor sem, ha az infrastruktúra adott. Ilyen kapcsolat volt Somoskőújfalu–Füle, Sátoraljaújhegy–Szlovákújhegy vagy Tornanádaska–Kassa, ahol már évtizedek óta közlekedik vonat.

A horvát határmenti vasúti összeköttetések

megszűnése viszonylag újkeletű: 2012-ben döntött úgy a Horvát Államvasutak, hogy kis kihatás miatt három kishatárfor-galmú viszonylat (Murakeresztúr–Kotor, Gyékényes–Kapronca, ill. Magyarbóly–Pélmonostor) forgalmát megszüntetik. Jelenleg Gyékényesenél csak a napi 1 Budapest – Zágráb között közlekedő AGRAM gyorsvonat halad át, Kotor felé máig nincs személyfor-galom, viszont Pélmonostorra 2018 decembere 9-e óta újra közlekednek a vonatok.

A szlovén-magyar határszakaszon mindig is csak egy vasúti határátmenet üzemelt, amely 1980-2000 között nem is létezett, mivel az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció egyik utolsó áldozataként a vonal forgalmát 1980. október 18-án megszüntették, majd a pályát rövidesen el is bontották. Szlovénia önállóvá válásával újra felmerült a vasúti kapcsolat lehetősége, s igénye, így született döntés az őrségi vasút újjáépítéséről, ami nem teljesen azon a nyomvonalon valósult meg, mint amit megszüntettek. Az új vasútvonalat 2001. május 16-án adták át a for-galomnak. Sajnálatos módon azonban itt is csak napi három vonatpár közlekedik, bár a 2000-es évek elején ennél sokkal sűrűbb volt a kapcsolat, sőt nemzetközi vonat is áthaladt a határon.

A minimális átjutási lehetőségek néhol többé-kevésbé elfogadható munkanapi járat-számmal párosulnak (pl. Csop vagy Párkány felé), más irányokba (pl. a horvát és szerb határszakaszon, ill. Kassa felé) még az elégséges szintet sem érik el. Rádásul ezen vonatok (a pélmonostori összeköttetést leszámítva) szinte kizárólag nemzetközi forgalomban közlekedő szerelvények.

A határon átnyúló vasútfelvezetési lehetőségeket több szakpolitikai dokumentum is említi, azonban a témáról legrészletesebben a Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS), Országos Vasútfelvezetési Koncepciójának

(OVK) helyzetkép c. dokumentumában olvashatunk. Az OVK négy csoportba sorolta az egyes határszakaszokon hiányzó, illetve lehetséges vasúti határátmeneteket a hálózatban betölthető szerepük, illetve a szükséges ráfordítások alapján:

1. Határátmenetek, ahol a vágány megvan, személyforgalomra történő megnyitásuk csupán viszonylag alacsony költségigényű karbantartást igényel.

2. Határátmenetek, melyek megnyitása rövid szakaszon vágányépítést igényel, közepes befektetéssel, esetleg EU támogatással üzembe helyezhetők.

3. Határátmenetek, melyek megnyitása hosszabb szakaszon vágányépítést igényel, nagyobb befektetéssel, esetleg EU támogatással üzembe helyezhetők:

4. Hálózati kapcsolattal már nem rendelkező, helyreállítani nem célszerű határátmenetek, illetve jelentőségüket veszített határmenti deltavágányok.

Az alábbiakban csak azokat a határátmeneteket ismertetjük, ahol az átmenővágány megvan, megfelelő minőségű, így a személyforgalomra történő megnyitásuknak csak „adminisztrációs” akadályai vannak. Ilyen forma csak a szlovák-magyar határszakaszon található: Nógrádszakál–Bussa (Bušince), Ipolytarnóc–Kalonda (Kalonda) viszonylatok, ill. a Hídvégardó–Bódvavendégi (Host'ovce) átmenet. A Nógrádszakál–Bussa ill. Ipolytarnóc–Kalonda (Kalonda) vasúti határátmeneteket jelenleg is használják szlovák teherszállító vonatok, amelyek a nagykürtösi (Veľký Krtíš) bányából származó barnakőszénét szállítják a losonci (Lučenec) feldolgozási helyszínre. A Hídvégardó–Bódvavendégi határátmeneten keresztül jelenleg semmilyen forgalom (még áruforgalom) sem bonyolódik, ugyanakkor a térség (mind a magyar, mind a szlovák oldalának) gazdasági felzárkóztatásának (pl.

Menetrend szerinti vasúti személyforgalommal rendelkező határátlépési szakaszok adatai

Ország	Magyar határoltali település	Szomszédos ország határoltali település	Munkanapi vonat járatpár a határátmeneten keresztül
Ausztria	Hegyeshalom	Nickelsdorf (Miklóshalma)	10,5
	Fertőszéplak	Pamhagen (Pomogy)	5
	Sopron	Baumgarten–Schattendorf (Sopronkertes–Somfalva)	19
	Sopron	Loipersbach–Schattendorf (Lépesfalva–Somfalva)	28
	Sopron	Deutschkreutz (Sopronkeresztúr)	25
	Szentgotthárd	Mogersdorf (Nagyfalva)	11,5
Horvátország	Gyékényes	Koprivnica (Kapronca)	1
	Magyarbóly	Beli Monastir (Pélmonostor)	4
Románia	Lökösháza	Curtici (Kürtös)	5
	Kötegyán	Salonta (Nagyszalonta)	2
	Biharkeresztes	Episcopia Bihor (Biharpüspöki)	5
	Nyírábrány	Valea lui Mihai (Érmihályfalva)	3
	Tiborszállás	Carei (Nagykároly)	2
Szerbia	Kelebia	Subotica (Szabadka)	3
Szlovákia	Rajka	Rusovce (Oroszvár)	4
	Hidasnémeti	Kosice (Kassa)	2
	Szob	Štúrovo (Párkány)	8
Szlovénia	Őriszentpéter	Hodos (Őrihodos)	4,5
Ukrajna	Záhony	Chop (Csop)	8,5

Forrás: menetrendi adatbázisok alapján saját szerkesztés

munkaerőpiaci szempontból) egyik fontos alapja az egykori helyi érdekű vasúti kapcsolat visszaállítása.

A közforgalmú autóbusz közlekedés és az országhatár kapcsolata

A határon átnyúló, kishatárforgalomban is jelentős menetrend szerinti autóbusz közlekedés még a vasúti személyszállításnál is sokkal ritkább és esetlegesebb. A nemzetkö-

zi autóbusz közlekedést Budapest központú távolsági járatok uralják, amelyek regionális forgalomban nem vehetők igénybe. Korábban a vidéki városokból ugyan indultak járatok a szomszédos országok városaiba (pl. Eger–Losonc; Pécs–Eszék) de ezek mára már szinte teljesen megszűntek.

Jelentős és egyben sajátos forgalmat bonyolít le a Pozsony és Rajka közötti agglomerációs autóbuszvonallal ill. Győrből Veľký Meder-re

2. táblázat

Menetrend szerinti autóbusz közlekedéssel rendelkező határátlépési szakaszok adatai

Ország	Magyar határoltali település	Szomszédos ország határoltali település	Heti autóbusz járatpár
Románia	Ártánd	Bors	30
	Méhkerék	Salonta (Nagyszalonta)	1 (csütörtök)
Szerbia	Tompa	Kelebija	7
	Röszke	Horgos	30
Szlovákia	Rajka	Pozsony	100 fölött
	Vámosszabadi	Medved'ov (Medve)	12 (munkanap 2, szombat 2)
	Komárom	Komárno	69 (munkanap 11, hétvégén 7)
	Esztergom	Štúrovo (Párkány)	30 (munkanap 6)
Ausztria	Pornóapáti	Eberau (Monyorókerék)	10 (tanítási napokon 2)
	Bucsu	Oberwart (Felsőőr)	15 (tanítási napokon 3)

Forrás: menetrendi adatbázisok alapján saját szerkesztés

(Nagygye) is közlekedik autóbusz (lásd részletesebben később), továbbá létezik autóbuszos kapcsolat Komárom–Komárno és Esztergom–Párkány (Štúrovo) között is, utóbbi ütemes menetrenddel. Szlovákia további határ menti városaiba ugyanakkor nem indul hazánkbanól menetrend szerinti autóbusz, ami egy olyan hiány, amit mihamarabb orvosolni szükséges. Szerbia felé mind a hazai közlekedési társaságok (pl.: Volánbusz és a DAKK Dél-alföldi Közlekedési Központ), illetve szerb magánvállalkozók (pl. BECEJPREVOZ, SUBOTICA TRANS) is üzemeltetnek járatokat röszkei határátlépéssel napi 2-3 alkalommal, pénteken és vasárnap sűrűbben. Románia irányába a román privatizált viszonyoknak megfelelően számos kisbuszos járat jár, zömmel Budapestről, melyek a határ menti városokban nem állnak meg, így kishatárfogalom szempontjából nem relevánsak. Ugyanakkor 2015 óta létezik egy, a nagyváradi közlekedési vállalat (OTL) által fenntartott, Nagyvárad–Biharkeresztes határon átnyúló „Auchanjárat” is (munkanapokon három, hétvégén hat járatpárral).

Ausztria felé két határátlépésen zajlik autóbuszos közforgalmi kapcsolat, mindkettő vonal járatai csak tanítási időszakban közlekednek, így ez azt jelenti, hogy iskolás gyermek szállítása a fő feladatuk. Az egyik Szombathely és Felsőőr között teremt kapcsolatot (Bucsun keresztül), míg a másik viszonylat járatai szintén Szombathelyről indulnak, s Pornóapáti keresztül Monyorókeréig (Eberau) közlekednek. Sajnálatos módon Horvátország, Szlovénia és Ukrajna határ menti települései hazánkbanól menetrend szerinti közforgalmú autóbusz-közlekedéssel elérhetetlenek.

Összefoglalva: a nemzetközi vasúti és autóbusz forgalom létezik, de az osztrák–magyar viszonylat kivételével kevésbé versenyképes néhol a vonalak rossz minősége, de gyakran a határátlépés körülményessége miatt. A regionális forgalom ma már gyakorlatilag nem létezik, ahol kísérletképpen elindult, gyakran volt bukásra ítélve, részben az érdektelenség, részben a rugalmatlan szabályozás miatt. Az állami cégek kivonultak a regionális nemzetközi forgalomból, s nem léptek helyükre ma-

gán cégek, vagy ahol igen, nem kapcsolódnak a nagy hálózatokhoz.

Példák a határ menti közforgalmú közlekedés fejlesztésére a szlovák–magyar határtérségben, Győr–Moson–Sopron megyében

A szlovák–magyar határtérségben a kiemelkedő határ menti folyamatok ellenére rendkívül rossz a közforgalmú közlekedés, illetve gyakorlatilag hiányzik. A határ nyugati szakaszán Pozsonyból nagyszámban költöznek ki lakosok a magyarországi falvakba, a magyar területek fővárosi agglomerációvá váltak, annak közlekedési kihatásaival együtt, egyre inkább növekszik a közlekedési igény. A határ középső szakasza a Duna folyó sok ágra szakadt szakasza, a Szigetköz területére esik. Itt, a terepviszonyok miatt nincs, s költséges is lenne a szárazföldi összeköttetés biztosítása (híd építése), ezért indokoltnak látszik a vízi közlekedés fejlesztése. A középső szakasz településhálózata falvakból áll, amelyek között nem is prognosztizálható jelentős mozgás. Győr–Moson–Sopron határszakasz keleti része a megyeszékhely, Győr vonzáskörzete, s ebbe a körzetbe a szlovák oldalon elhelyezkedő területek is bele tartoznak. A megyeszékhely és a szlovákiai területek között élénk a kapcsolat, a szlovák oldalról sokáig jártak át munkások a győri gyárakba, de ma is a térség kereskedelmi, oktatási, szolgáltatási központjaként működik a magyarországi város. A közforgalmú közlekedési kapcsolatokat itt sem voltak jellemzőek egy buszjárat 2013. évi beindításáig. A teljes határszakaszra igaz, hogy az egyre növekvő számú határon átnyúló mozgások személygépkocsival valósulnak meg a fejlesztések ellenére is továbbra is minimális a tömegközlekedés súlya, olyannyira, hogy a megvalósult beruházások is fenntarthatatlanul alacsony hatékonysággal működnek.

A nemzetközi vasúti járatok, melyek Budapestről Szlovákia, illetve északi irányba indulnak, nem érintik a megyét, a határt Budapeستől északra lépik át. A megyében Szlovákia irányába csak Rajkánál található vasúti átjárás, ez a vasútvonal az 1. számú Budapest–Bécs vasútvonalról csatlakozik le Pozsony irányába, s áthalad a kiépülőben lévő határon átnyúló agglomeráción, a magyar határt Rajkánál átlépve. Ezen a vasúton regionális forgalomban 2017 decembere óta napi 5 határátlépés van, mely vonatokat csak Hegyeshalom/Rajka és Pozsony között közlekednek. Sajnálatos módon közvetlen vasúti kapcsolat Pozsony és Győr között, a köztük lévő utat a leggyorsabb összeköttetés 64 perc alatt teszi meg. Nemzetközi busztársaságok (pl. Flixbus) járatai ugyan érintik Győr–Moson–Sopron megyét, de ezek nagytávolságú járatok (pl. Budapest–Bécs, Budapest–Berlin), regionális forgalomban nem vehetők igénybe. Vízi közlekedés a határ két oldala között a legutóbbi időig nem létezett.

Éppen ezért a Magyarország–Szlovákia Határon Átnyúló Transznacionális Program 2007–2013 is megpróbált erre a problémára választ találni. A jelen ideig megvalósult és értékelhető beruházások az előző két program periódus során nyertek támogatást. Két autóbusz járat (Pozsony és Rajka között egy elővárosi „számozott” autóbusz járat, valamint egy Győrt Nagymegyerről összekötő helyközi autóbuszjárat) épült ki. Ezeket túl beindult egy kompjárat a Szigetközben, amelynek elsősorban turisztikai jelentősége van. Ezek közül a Rajka–Pozsony közötti buszjárat tűnik fenntarthatónak, míg a másik buszjárat és a kompjárat csekély az érdeklődés. A határon átnyúló autóbusz-járatok előtt sok az adminisztratív probléma. Az egyik legfontosabb, hogy a szabályozás miatt nem szállíthatnak belföldi utasokat, csak határt átlépőket, s emiatt csekély a kihasználtságuk. A Győrt Nagymegyerről összekötő buszjáratot a ritka menetrendje

miatt nehéz hivatásforgalomra használni. A járatok szervezését önkormányzatok vállalták fel, melyeknek finansiális és szakmai kapacitásaik nem elegendők azok működtetéséhez. A vasúti közlekedés beindítását is elsősorban adminisztratív akadályok hátráltatták.

A vasúti közlekedésre vonatkozóan általában igaz, hogy a személyszállításban erősödik a szerepe az Unió fejlettebb országaiban. A támogatások, a kohéziós politika a nagy, kontinentális jelentőségű vonalak fejlesztését támogatják, míg a regionális közlekedés tagállami hatáskör. A nagy agglomerációk kötöttpályás közlekedése kivételével az államok számára inkább teher, mint lehetőség a regionális forgalom fenntartása, s a nemzetközi regionális viszonylatokra ez még inkább igaz. A kormányok és a vasúttársaságok a nemzetközi járatokat nem tekintik közszolgáltatásnak, nem támogatják. Így a meglévők is elhaltak, nemhogy újak keletkeztek volna. Pedig, szakértők megfogalmazása szerint, ha az egyik ország is finanszírozza mellékvonalán a közszolgáltatást a határ előtti utolsó falu állomásáig, meg a másik is a túloldaltól, akkor csupán a két határfalu közötti pár kilométerre nem jut pénz, pedig könnyen lehet, hogy ha átjárnának a vonatok, lenne annyi többletutas, hogy a jegybevételek valójában csökkentenék a támogatási igényt.

A jelentős szuburbanizáció miatt, a személygépkocsi forgalom csökkentése céljából a szlovák félnek is érdekévé vált a regionális vasúti közlekedés Magyarország és Pozsony közötti újraindítása, ami 2017 decemberében meg is történt. Ugyanakkor ez a közlekedés még nem biztosítja a megyeszékhely és a szlovák főváros közötti közvetlen kapcsolatot, mivel Hegyeshalomnál át kell szállni az egyik vonatról a másikra. Szükséges lenne, hogy a GYSEV mellett a MÁV is kapcsolódjék a szolgáltatáshoz, s a ma Rajkáig járó modern vonatait meghosszabbítsa Pozsonyig. A vasúti

példa igazolja, hogy a regionális közlekedés fejlesztése nem is annyira pénzkérdés, mint inkább a szomszédos államok közötti megállapodás és akarat kérdése.

Az autóbusz közlekedés fejlődése szintén lassan halad. A határon átnyúló közlekedés előtt áll legnagyobb kihívás, hogy a két országnak eltérő a közforgalmú közlekedési rendszere. Magyarországon a helyközi és a távolsági autóbusz közlekedést állami cégek bonyolítják, míg Szlovákiában a szektort privatizálták. A nemzetközi, távolsági közlekedésben Magyarországon is részt vesznek nagy nemzetközi cégek, de belföldön utast nem szállíthatnak, csak nemzetközi viszonylatban, s járataik nem alkalmasak a regionális nemzetközi forgalom lebonyolítására.

a) Pozsony–Rajka összeköttetés

A Pozsony–Rajka közforgalmú közlekedési összeköttetésnek a szükségességét egyrészt az adja, hogy Rajka népességének közel fele szlovák nemzetiségű, ill. hogy Pozsonynak a magyar határ felé eső részén megközelítőleg 8000 ezer fő telepedett le az elmúlt tíz évben. Ez a jelentős tömeg naponta ingázik Pozsonyba, munkahelyére ugyanúgy, mint bármely más agglomeráció esetében, s közben egy államhatárt is átlépnek, s nem csak közigazgatási határt A közforgalmú közlekedési szolgáltatás létrehozásának első lépéseit Pozsony Fővárosi Önkormányzat és Rajka Község Önkormányzata közösen tette meg. 2009 és 2010 között a szlovák önkormányzat vezető partnerségével, Interreg projekt keretében létrehozták a 801-es autóbusz járatot, amely Rajka települést köti össze Pozsonnyal (Hardi, 2012). A pozsonyi helyi autóbuszokat működtető busztársaság illetően jellegű tapasztalata már megvolt, mert a korábbi években hasonló, határt átlépő helyi autóbusz járatot indított már az ausztriai Hainburgba, amely hasonlóan a szlovák szuburbán kiköltözés célpontja.

A járat biztosítja a csatlakozást Rajka és Pozsony területén fekvő legközelebbi községek (városrészek) valamint Rajka és Pozsony központja (az új Nemzeti Színház és környéke) között. Továbbá létrejött egy új útvonalon vezető csatlakozás a „dunántúli” Dunacsún, Oroszvár, Horvátjárfalu és Pozsony központja között. Az autóbusz Rajkán több helyen megáll, így a település különböző részein fel lehet szállni. Látható, hogy kezdetektől szlovák oldalon belföldi utazásra is igénybe vehető volt. Korábban a belvárosig (Nemzeti Színház), ma már csak Rusovce vasútállomásig jár a busz. A járat rövidülése ellenére ma jobban használható: a kezdeti egy órás járatsűrűséget ma már csúcsidőben fél órára javították, s a Rusovce végállomás sok átszállási lehetőséget biztosít. A járat bőven kihasználta, így fenntarthatósága nem különbözik a vállalat más, elővárosi vonalain működő járatokétól. Fontos tapasztalat, hogy a járat valós igény kiszolgálására épült. Az elővárosi közlekedés minden főváros előterében lényeges kérdés, nagyszámú, egyirányú utazásra van kereslet. Így természetes, hogy ilyen körülmények között a járat működtetése relatíve rentábilis. A járat útvonalának kiválasztását, majd módosítását a vállalat szakembereinek felmérései előzték meg. A szlovák vállalatnak sikerült megállapodnia a magyar tömegközlekedési társasággal, akinek a magyar oldalon a közszolgáltatás biztosítására, így a megállók használatára koncessziója van.

b) Nagymegyer–Győr összeköttetés

Győr–Moson–Sopron megyében magyar–szlovák viszonylatban működtek autóbusz járatok, de ezek fokozatosan elhaltak, s a menetrendjük nem volt alkalmas a nemzetközi forgalom lebonyolítására, elsősorban a belföldi forgalmat szolgálták ki. A 2000-es évek második felében Győr fontos ingázási célponttá vált a szlovákiai munkavállalók számára, de utazásukat a vállalatok bérelt buszokkal

oldották meg. Az egyéb forgalom (vásárlás, szórakozás, iskolába járás) inkább személygépkocsival oldódik meg. Interreg forrásból 2015-ben létrejött egy kapcsolat Nagymegyer és Győr között (Hardi, 2017). A két város önkormányzata pályázott, a Nagymegyer önkormányzat két autóbust vásárolt, s ezeket átadta egy szlovákiai autóbusz társaságnak üzemeltetésre. A projekt keretében kezdetben napi öt járatpár közlekedett a két város között, ezek száma mára napi két járatpárra csökkent a csekély utasforgalom miatt. Bár a járat sok fontos megállót érint Győrben és a szlovák oldalon is, de belföldön utast nem szállíthat. Nemzetközi viszonylatban csak a diákok használják, magyar oldalról a nagymegyeri fürdő lehetne turisztikai cél, de ez nem gerjeszt forgalmat. A járatok nem biztosítanak átszállási lehetőséget (nem integráltak) a szlovákiai és magyarországi vasúti és autóbusz hálózatba sem, nincsenek benne az internetes menetrendi keresőkben sem. Mindebből látható, hogy az önkormányzati jó szándék nem elég a határon átnyúló, fenntartható közlekedés biztosításához, elsősorban a rugalmatlan, s nem kompatibilis nemzeti rendszerek miatt.

Összefoglalás

A határtérsegek közforgalmú közlekedésének szempontjából kedvezőtlen, hogy nagyon kevés regionális viszonylat létezik, s a törekvések ellenére ezek száma inkább csökkenést mutat, mint növekedést. A határon átvéelő vasútvonalak, mellékvonalak többsége felszámolásra került, illetve szünetel rajtuk a személyforgalom. Valójában a távolsági, nemzetközi vasúti járatok maradtak életben, de ezek sebessége, a határátlépés időigénye még uniós tagállamok között is olyan, hogy regionális forgalomban még akkor sem éri meg őket használni, ha rendelkezésre állnak, ráadásul a menetrendjeik is évről-évre változnak.



Irodalom

A határon átnyúló regionális/lokális közlekedési kapcsolatok fejlesztése nem kerülheti meg a tagállamok és a tagállami, az ilyen típusú tömegközlekedésért felelős vállalatok érdekeltségét. Látható, hogy ezek a szereplők nem érdekeltek a kérdésben, feladatuk az országon belüli ellátás biztosítása. Az érdekeltség tétele nem feltétlenül azt jelenti, hogy nekik kell biztosítani ezeket a kapcsolatokat, hanem azt, hogy az erre vállalkozó szervezetek kezdeményezéseit támogassák, pl. azzal, hogy a hazai hálózatokba biztosítják a bekapcsolódásukat. Így ez számukra is új utasok megnyerését jelenti. Ez mindenképpen feltételezi, hogy a bevezetendő kapcsolatok kiépítését alapos igényfelmérés és hálózati tervezés előzze meg, hasonlóképpen, mint a belföldi járatrendezés esetében, s ne egyedi ötletek alapján dőljön el, hogy hol kerül sor a kapcsolatok kiépítésére.

A kereslet oldaláról ugyanakkor szükséges a marketing tevékenység fokozása. A jelenleg létező kapcsolatok alig ismertek a lakosság előtt, az internetes keresőkbe nem épültek be. Létezésük, menetrendjeik csak egyedi információk alapján ismerhetők meg. A növekvő hivatásforgalom mellett fontos a másik oldal vonzóbbá tétele azok számára is, akik eddig nem utaztak át a határon, s a másik oldalt csak turisztikai céllal keresik fel.

Erdősi F. 1985. A magyarországi normál nyomtávú vasúthálózat megritkításának következményei. Területi Statisztika. 35. 6. pp. 650–660.

Erdősi F. 1992. Magyarország közlekedésének területi problémái. – Földrajzi Közlemények, 40. (116). 1–2. pp. 13–27.

Erdősi F. 2002. Magyarország helyközi/távolsági autóbusz-közlekedésének területi jellemzői. – Területi Statisztika 5. (42.) 4. pp. 359–387.

Hardi T. 2012. Cross-border suburbanisation: The case of Bratislava. In: Csapó, T; Balogh, A (szerk.) Development of the Settlement Network in the Central European Countries : Past, Present, and Future Berlin, Heidelberg: Springer Verlag. pp. 193–206.

Hardi T. 2017. Asymmetries in the formation of the transnational borderland in the Slovak-Hungarian border region. In: Boesen, E; Schnuer, G (szerk.) European Borderlands: Living with Barriers and Bridges New York, London: Routledge. pp. 176–192.

Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS), Országos Vasútfejlesztési Konceptió, Helyzetelemzés, Vitaanyag. 2013

Szabó Sz. 2005. A normál nyomtávú vasúti szárnyvonalak története Magyarországon az elmúlt 50 év tükrében. Közlekedéstudományi Szemle. 55. 5. pp. 187–195.