

Jéger Gábor

### Közlekedés(fejlesztés) kistérségekben

*A közlekedési infrastruktúra állapota és az elérhetőség fontos szempont a terület- és településfejlesztésben is. A közlekedésfejlesztéssel új kapcsolatok is létrejöhetnek, a meglévő kapcsolatok pedig javulhatnak. Így kedvezőbb helyzetbe kerülhet egy adott település vagy kistérség (járás). Az Észak-magyarországi régió az egyik legelmaradottabb régiók egyike Magyarországon. A szerző három kistérség közlekedési infrastruktúráját vizsgálja. Nógrád megyéből a rétsági, Heves megyéből a füzesabonyi, míg Borsod-Abaúj-Zemplén megyéből a szikszói kistérséget hasonlítja össze. Vizsgálja a vasúti és a közúti közlekedést. A vasúti közlekedést fő- és mellékvonalakra, a közúti közlekedést gyorsforgalmi utakra, (autópálya, autótű), valamint főutakra (első- és másodrendű utak). Összegezi a kiépítettséget az adott kistérségben, azt hogy hány települést érintenek a két közlekedési ág különböző szintjei. Egy, már korábban kidolgozott modellt alkalmazva a közúti közlekedést ez alapján pontozza. A vasúti közlekedést egy hasonló elv alapján a szerző által felállított mátrix és pontrendszer alapján értékeli.*

*Kulcsszavak:* közlekedési infrastruktúra, úthálózat-mátrix, vasúthálózat-mátrix  
Jel-Kód: R12, R14

### Bevezetés

Magyarországot az Európai Unió (EU) területi beosztásának megfelelően a NUTS<sup>1</sup> 2-es szinten 7 régióra osztották. Ezek közül az Észak-alföldi és az Észak-magyarországi régiók a legelmaradottabbak, a legszegényebbek (ec.europa.eu/eurostat). E két régió közül az utóbbiból választottam ki három kistérséget<sup>2</sup>, amelyeknek a közlekedési viszonyait, azok jelenét és jövőbeni lehetőségeit mutatom be. Egyúttal megoldási javaslatokat is teszek az adott kistérségek közösségi közlekedésének javítására.

A 2014 elejéig alkalmazott kistérségi felosztás több átalakítás eredményeképpen 2003-ban jött létre (Varga, 2005). A kistérségek alkotják a területfejlesztés legalacsonyabb szintjét (Századvég, 2009). Ez az európai meghatározás szerint a LAU<sup>3</sup> 1-es szint (ec.europa.eu/eurostat).

A három kiválasztott kistérség az Észak-magyarországi régió három különböző megyéjében helyezkedik el. Nógrád megyéből a rétsági, Heves megyéből a füzesabonyi, míg Borsod-Abaúj-Zemplén megyéből a szikszói kistérséget vizsgálom meg. A kiválasztásnál szempont volt, hogy lehetőleg különböző adottságú, eltérő földrajzi környezetben, különböző helyi és helyzeti energiákkal rendelkezzenek a térségek.

A három közigazgatási egység közül a rétsági Balassagyarmat és Budapest viszonylagos közelségében helyezkedik el. A füzesabonyin keresztül halad az egyik legforgalmasabb gyorsforgalmi utunk, az M3-as autópálya, valamint a 80-as számú Budapest – Miskolc – Sátoraljaújhely vasúti fővonal, ezeknek is köszönhetően fontos közlekedési csomópontok vannak a vizsgált területen. A szikszói kistérség déli része Miskolchoz közel található, ezt a területet keresztülszeli a 3-as számú főút, valamint a 90-es számú Miskolc – Hidasnémeti vasútvonal is. A kistérség északi része ettől sokkal kedvezőtlenebb helyzetben húzódik meg a Cserehát dombjai között.

<sup>1</sup>Nomenclature of Territorial Units for Statistics

<sup>2</sup> A kistérségek 2014. február 25.-tel megszűntek, azonban cikkhez felhasználok korábbi kutatási eredményeket is, amelyek kistérségekre vonatkoztak. Jelenleg a LAU1-es szintet a járássok képviselik Magyarországon.

<sup>3</sup> Local Authority Unit

### **Módszerek**

Az infrastruktúrán belül számtalan tényezőt vizsgálható, ezek közül emelem ki a közlekedést, amely az egyik legfontosabb. A közlekedési infrastruktúra megléte ugyanis a legfontosabb alap-infrastrukturális elem (Buday-Sántha, 2007) minden területfejlesztési szinten.

A közlekedési infrastruktúra vizsgálata kiterjed a közút és a vasút vizsgálatára is. Az közút esetében felmérem, hogy milyen típusú/rangú út van jelen, hány települést érint, mekkora azoknak a településeknek és lakosságnak az aránya, amelyet közvetlenül vagy közvetve bekapcsol az országos úthálózatba. Ezen felül vizsgálat tárgyát képezi az is, hogy az ezeken közlekedő autóbuszjáratok milyen elérhetőséget biztosítanak a kistérségek települései és a kistérség központja, illetve a megyeszékhely között. Ugyanezen tényezők felmérése a cél a vasúti közlekedést tekintve is.

Bemutatom a három kistérség közlekedési helyzetét, kiemelve a nehézségeiket, illetve a jövőbeni lehetőségeket. Fontosnak tartom, hogy a három kistérségben tapasztalható különbségek kiváltó okai példaként szolgáljanak, akár a konkrét kistérségek, akár az ország más területeinek szempontjából alkalmazható és használható lehetőségeket fogalmazzak meg.

A közlekedési infrastruktúra állapota és az elérhetőség fontos szempont nem csak az emberek mozgásában és a termékek áramlásában, hanem a terület- és településfejlesztésben is. A közlekedésfejlesztéssel új kapcsolatok is létrejöhetnek, de akár már meglévőket is fel lehet javítani (Szabó, 2010), ezáltal kedvezőbb helyzetbe kerülhet egy adott település vagy kistérség (járás). A három kistérséget egyaránt érintő, közúti és vasúti közlekedés vizsgálata során mindkét közlekedési ágat tovább lehet bontani, ezt meg is teszem. A vasúti közlekedés tekintetében a fő- és mellékvonalakra, míg a közút esetében a gyorsforgalmi utakra (autópálya, autótút), valamint főutakra (első- és másodrendű utak). Megvizsgálom a kiépítettséget az adott kistérségben. Azt, hogy hány települést érintenek a két közlekedési ág különböző szintjei, illetve alkalmazva egy korábbi modellt (Nagy, 2005) a közúti közlekedést ez alapján pontozom, míg a vasúti közlekedést egy hasonló elv alapján általam felállított mátrix és pontrendszer alapján értékelem.

Nagy B. 2005 által készített, összesen 5 útkategóriát elkülönítő közúti pontrendszert vettem alapul a saját besorolás elkészítésekor. A szerző rendszeréből az első négyet vettem át, mivel az ötödik, a „gyalogút, sétány” csoport nem játszik szerepet a közúti közlekedésben. A felhasznált kategóriák;

1. *Gyorsforgalmi út (autópálya, autótút)*
2. *Főút (első- és másodrendű hazai főutak)*
3. *Gyűjtőút (három vagy több számjegyű közutak)*
4. *Helyi út (önkormányzati fenntartású, helyi jelentőségű utak)*

Mint az első ábrán is jól látszik, nem vizsgáltam olyan helyzetet, amikor egy adott út, csak keresztül megy a településeken. Ennek oka, hogy az úthálózatnak, csak akkor van haszna, ha keresztes egy másik utat, ezáltal egyfajta csomópontot alakít ki. Például hiába van egy térségben autópálya, ha nincs lehajtó építve. E mátrix alapján, melyet az első ábra mutat, minden település besorolható és indexálható. Minden esetben a legmagasabb adható indexet vettem figyelembe egy adott település esetében. Így például Füzesabony, ahol települési utak, főutak és gyorsforgalmi út is keresztezik egymást, a legmagasabb 7-es index értéket adtam.

	Autópálya	Fő út	Gyűjtő út	Helyi út
Autópálya	8	7	6	5
Fő út	7	6	5	4
Gyűjtő út	6	5	4	3
Helyi út	5	4	3	2
Utak saját értéke	4	3	2	1

1. ábra: Az úthálózat mátrixa, a különböző szintek indexével  
 Forrás: saját szerkesztés Nagy B. 2005 alapján.

Az így kapott települési indexeket összeadva, elosztva a kistérség településeinek számával kaphatunk egy átlag értéket, amely általánosságban jellemzi a kistérség közötti infrastrukturális ellátottságát. Nagyban pontosítja azonban az eredményt, ha csak az első két kategória által jelölt csomópontokat vizsgáljuk, valamint a kistérség településeinek ezektől való távolságát. Ily módon a távolsággal súlyozott pontértékeket kapunk, amely az előzőhöz hasonló módon jellemzi a kistérség fő- és gyorsforgalmi utakkal való ellátottságát.

Az egyes települések mátrix alapján kiszámított értékét a fő közlekedési utaktól (autópálya, autót, első- és másodrendű utak) való távolságukkal elosztva, az így kapott értékeket adom össze. Majd osztva a kistérség településeinek számával kialakul egy árnyaltabb kép a kistérség közlekedéséről.

Hasonló módon készíthető el az indexálás a vasúti hálózatra is. Itt azonban nem áll rendelkezésemre olyan alapmátrix, mint a közútnál. Szabó L. 2010-ben publikált írásában ugyan felosztja három szintre a vasutat (A, B és C szintek). Ennél pontosabb eredményt kapunk, ha a forgalom jellege szerint osztjuk fel a vasútvonalakat. Korábban erre is volt példa, Bese J. 1974-ben az alábbi felosztást használta a hazai vasútvonalakra;

1. Nemzetközi fővonalak
2. Belföldi fővonalak
3. Mellékvonalak
4. Keskeny-nyomközű vonalak

E beosztás minimális átalakítással alkalmazható napjainkban is. A legfeltűnőbb, hogy a látott négy csoport helyett már csak háromra van szükség, ugyanis a keskeny-nyomközű vasutak szinte teljesen eltűntek a hazai közforgalomból. A legpontosabban az adott vonalon közlekedő vonatok jellege szerint lehet csoportosítani a hazai vasúti vonalakat. Ez alapján háromféle csoportot lehet felállítani;

1. Nemzetközi jelentőségű vonal (IC, EC, EN forgalommal)
2. Országos jelentőségű vonal (gyors- és sebesvonati forgalommal)
3. Helyi (regionális) jelentőségű vonal (csak személyvonati forgalom)

A vasút esetében azonban nem csak a csomópontok kapnak egy indexet, hanem maguk a vonalak is, hiszen a legtöbb hazai településen „csak” keresztülfutnak a vasútvonalak (2. ábra). Ezek nem úgynevezett elágazó állomások, amelyek hasonlóan működnek az autópályák csomópontjaihoz. Itt csak megállóhelyek, állomások<sup>4</sup> találhatóak, amelyek azonban a lakosság szempontjából a legfontosabbak.

<sup>4</sup>A megállóhelyek nem alkalmasak több vonat fogadására, keresztezésére, az állomásokon ellenben több vágány található, mint a nyílt vonalakon, így ott egyszerre több vonat is tartózkodhat.

	Nemzetközi fővonal	Országos fővonal	Helyi vonal
Nemzetközi fővonal	8	4	6
Országos fővonal	4	2	4
Helyi vonal	6	2	3
	4	2	1
	5	1	3
	1	3	1
	5	1	2

2. ábra: A vasúthálózat mátrixa, a különböző szintek indexével  
 Forrás: saját szerkesztés.

A vasútvonalaknál természetesen nem csak azt kell figyelembe venni, hogy egy adott településen keresztül fut-e, hanem azt is, hogy az adott vonalon közlekedő vonatok megállnak-e, illetve milyen vonatok állnak meg. Így például Nagyút állomáson hiába haladnak keresztül nemzetközi vonatok is, azok nem állnak meg, így az elérhető legmagasabb szintet országos jelentőségű vonalként kell értelmezni, ez alapján pedig a mátrix alapján 2 pont adható a településnek. A második ábrán látható mátrix szerint nem csak olyan állomások indexálhatóak, amelyeken két vonal fut össze, hanem gyakorlatilag végtelen számú vonal esetében is működik. Ha három vagy több vonal találkozik egy településen, akkor a mátrix elve alapján a különböző vonalak értéke adódik össze. Ezek alapján lehet kiszámolni például a Füzesabonyi állomás index értékét, amely 7 pont lesz (Budapest-Miskolc vonal 4 pont, Füzesabony-Eger vonal 2 pont, Füzesabony-Debrecen vonal 1 pont).

A vasúti közlekedésre adott értékeket is súlyozhatjuk, azonban más módon, mint a közutas értékeket. Tekintve, hogy a vasúti mátrixban nem kap helyet minden település, így a súlyozott értéket úgy számolom ki, hogy az adott településhez legközelebb eső vasútállomástól milyen messze van a község. Itt is a távolsággal osztom el az állomások pontértékét és így alakul ki a közútihoz hasonló pontszám, amely remélhetőleg pontosabban jellemzi majd a kistérségek vasúti infrastrukturális ellátottságát.

### A pólus – vidék kapcsolat

A pólus – vidék kapcsolat a térszerkezeti kutatások egyik fontos iránya (Szabó P. 2008). Akár globális, akár regionális méretekben nézzük, a centrum – periféria viszonyra jellemző, hogy egy vagy több mutató esetében jelentős különbségek vannak a centrumnak és a perifériának nevezett területek között. Ez az eltérés lehet társadalmi, tudományos-technikai vagy gazdasági is (Tóth J. 2002). Munkám során a kistérségeken belüli viszonyokat illetve a kistérségek esetleges centrum vagy periféria szerepét vizsgálom meg.

A hazai pólusokat vizsgálva megállapítható, hogy országos szinten nézve Magyarország monocentrikus ország (Csomós – Kulcsár, 2009). Budapest jelentősége sokkal nagyobb, mint a sorban utána következő városoké (Debrecen, Szeged, Miskolc), ezért az országos jelentőségű funkciók mind a fővárosba összpontosulnak. Régiókat vizsgálva is megfigyelhető Miskolc jelentős súlya, azonban a többi megyeszékhely és Borsod nagyobb települései (Ózd, Kazincbarcika) minimálisan ugyan, de ellensúlyozzák ezt (Csomós – Kulcsár, 2009).

Az érintett három kistérség közül kettő, a rétsági és a szikszói is olyan területek, amelyek területén a centrum – periféria viszony nem csak a társadalmi és gazdasági változásoknak köszönhetően fejlődött, alakult, hanem a trianoni határok is módosították ezt. Rétság és környezete ugyan napjainkban is Balassagyarmat vonzáskörzetébe tartozik, azonban ez utóbbi város a trianoni határmódosításokkal sokat veszített korábbi jelentőségéből. A szikszói kistérség

esetében az egykori igazi pólus települést, Kassát vágta el a trianoni határ, amelyhez a kistérség északi része földrajzilag is közelebb van, mint a jelenlegi megyeszékhelyhez, Miskolchoz (Hardi, 2008).

A kialakuló új pólus – vidék kapcsolatok az ország belseje felé orientálódtak, így Szikszó és térsége Miskolc felé, Rétságra és környezetére, pedig már Budapest közelsége is jelentős hatással van (Hardi, 2008). Az egyetlen, a vizsgált három terület közül, a füzesabonyi kistérség, ahol megmaradtak a korábbi hierarchikus viszonyok. Ez a város ugyanis már a 18. században is Eger vonzáskörzetéhez tartozott (Fényes, 1851).

A kistérségi központok közül Füzesabony közlekedési csomópont a vasút megépítése óta, a másik két település körzeti központ, majd járási székhely volt, elsősorban mezőgazdasági termeléssel (Vármegyei monográfiák).

Napjainkban a legutóbbi csoportosítás (Beluszky, 1999) három különböző típusba osztja a településeinket;

- Füzesabony – központi szerepkörű (vasutasváros)
- Rétság – városiasodó település (hanyagló tradicionális kisközpont)
- Szikszó – agglomerációs település (lakófunkciójú város)

### **A kistérségek közlekedése**

E fejezetben, alkalmazva a bevezetőben bemutatott indexálási rendszert, jellemzem a kistérségek közlekedési infrastruktúrával való ellátottságát és a környező nagyvárosokból való megközelíthetőségüket. Azoknak a városoknak az elérhetőségét vizsgálom, amelyek tömegközlekedéssel közvetlenül elérhetőek. Ugyanis ezek azok a városok, amelyek hatással lehetnek a gazdasági – társadalmi viszonyokra.

#### ***A szikszói kistérség közlekedése***

A szikszói kistérség hazánk egyik legelmaradottabb térségében az Észak-magyarországi régió, északkeleti részén található. Területe észak-déli irányba elnyújtott, települései a Hernád folyó mentén illetve a Vadász-patak vízgyűjtő területén helyezkednek el. A térség északi része a Cserehát dombjai között megbúvó völgyekben fekszik.

A fő közlekedési utak is az említett vízfolyásokhoz kapcsolódnak. Ennek köszönhetően közlekedési szempontból a kistérség 23 települése közül mindössze kettőnek a helyzete tekinthető jónak. Ez a két település Szikszó és Aszaló. A 3-as számú főútvonal és a 90-es számú Hidasnémeti - Miskolc vasúti fővonal is keresztül halad e két településen. Aszalón megállóhely, Szikszón állomás és megállóhely is található. Az ország közlekedési hálózatába így csak a kistérség déli része tud bekapcsolódni, hiszen az említett főúton és vasútvonalon kívül semmilyen más gyorsforgalmi, egy- vagy kétszámjegyű út nem érinti az itt található településeket. Ezen felül hátrány, hogy ez a közlekedési folyosó is szinte csak tranzitforgalmat bonyolít le, ezzel sem segítve a kistérség fejlődését. Sőt elsősorban a folyamatos kamionforgalom jelentős környezeti terhet ró a 3-as főút által érintett településekre.

A szikszói kistérséghez 23 település tartozik, amelyek közül mindössze egy város, a központ; Szikszó. A térségbe három zsákfalu található, a Hernád menti Szentistvánbaksa, valamint a Cserehátban Nyésta és Gagybátor.

A zsákfalvakra jellemző zártság nem jelenik meg problémaként a kistérség autóbusz közlekedését vizsgálva. Nincsen olyan település, amely közvetlenül ne lehetne megközelíthető Szikszóról, vagy a megyeszékhelyről, Miskolcra. A hatályos volán menetrend szerint ([www.menetrendek.hu](http://www.menetrendek.hu)) a zsákfalvak is átszállás nélkül elérhetőek. Napjában minimum négy közvetlen járat érinti Szentistvánbaksát, Nyéstát pedig három. A legrosszabb ellátottsága Gagybátornak van, ahová mindössze egy közvetlen járat indul Miskolcra, azonban a tőle mindössze két kilométerre lévő Gagyvendégibe is indul naponta három járat.

A tömegközlekedés másik fontos résztvevője a vasút, amelynek mindössze három településen van megállóhelye és/vagy állomása. Ezek közül a legjelentősebb Szikszó, ahol nem csak a személyvonatok állnak meg, hanem a napi két pár Inter City is, amelyek a korábbi Abaúj vármegye székhelye Kassa és a főváros Budapest között közlekednek.

A fővárost ugyan mindössze két közvetlen járat kapcsolja a kistérség központjához, azonban a régió legnagyobb városával, a megyeszékhellyel már napi 13 pár vonat köti össze, ami a reggeli és a délutáni csúcsidőben 1 órás követést, napközben pedig 2 óránkénti vonatközlekedést jelent. Ahhoz ez azonban nem elég, hogy a közlekedési igényeket kielégítse. A napi 29 autóbuszjárat, ami a központ, Szikszó és a megyeszékhely között közlekedik nagyban javítja a kistérség déli részének közlekedési helyzetét.

Minél mélyebbre hatolunk a Cserehát dombjai közé, annál kevesebb lehetőség adódik a tömegközlekedést igénybe venni és akár Miskolcra, akár csak Szikszóra eljutni. Minél északabbra jutunk a Vadász-patak vízgyűjtő területén annál keskenyebb, rosszabb minőségű az úthálózat is.

A korábban ismertetett pontrendszert alkalmazva, meghatározható a kistérség átlagos közlekedési indexe, mind a vasúti, mind a közúti közlekedést tekintve. Az itt futó egyetlen főútvonal a 3-as számú. A kistérségre eső szakasza, amely mindössze Szikszót és Aszalót köti be közvetlenül az országos úthálózatba, valamint Halmaj az a település, amelyen keresztül halad a 3-as út. Ezen településeken kívül Gagyvendégi, Homrogd és Nagykinizs azok a települések, ahol gyűjtőutak találkoznak egymással, ami 3-3 pont, a kistérség többi 18 településén a gyűjtőutakat csak a települések belső úthálózatai keresztezik, így ezen települések közúthálózati értéke a mátrix szerint 2 pont. Ez a kistérség egészére 55 pont, ami a 23 településre elosztva mindössze 2,39 pontot jelent. Ez a bemutatott mátrix alapján alig magasabb érték, mint amit azok a települések kapnak, amelyeken a három vagy több számjegyű utak haladnak keresztül.

Pontosabb képet kapunk akkor, ha a települések pontértékét súlyozzuk a hozzájuk legközelebb eső főúttól mért távolságukkal. Az így kapott érték mindössze 15,95 pont, ami településenként, már csak 0,69 pont (*1. táblázat*).

Ez a szám egy relatív érték, amelynek akkor lesz igazán jelentése, amikor a másik két kistérségre is elvégeztem a számítást. Az mindenesetre látszik, a korábban bemutatott mátrixot figyelembe véve, hogy egy nagyon kedvezőtlen közlekedési helyzetű térségről van szó.

A közúti közlekedéshez hasonlóan elkészítettem a pontrendszert a vasúti közlekedésre, illetve infrastruktúrára is. Ebben a kistérség 23 települése közül mindössze 3 kaphat pontot, ugyanis mint láthattuk ennyit érint a Miskolc – Hidasnémeti vasúti fővonal. E három település közül Aszaló és Halmaj 1-1 pontot ér a mátrixom szerint, mivel itt csak a személyvonatok állnak meg. Szikszó pedig 5 pontot, mert a „Nagyállomáson” az Inter City is megállnak, míg Szikszó-Vásártér megállóhelyen csak a személyvonatok. A kistérség pontértéke így összesen 7. Ez a 23 településre mindössze 0,3 pontot jelent. Érdemesebb azonban a súlyozott értékeket figyelembe venni és az ott eredményként kapott 10,21-gyel számolni, amely alapján valamivel jobb 0,44 pontot ér el a kistérség (*1. táblázat*). Az érték alacsonyossága jelzi, hogy nagy lemaradása van a vizsgált területnek a vasúti közlekedésben.

I. táblázat: A szikszói kistérség közlekedési pontértékei a mátrixok alapján és ezek távolsággal súlyozott értékei

	Közúti mátrix értéke	Távolság a főúttól (km)	Súlyozott közúti érték	Vasúti mátrix értéke <sup>5</sup>		Vasúttól való távolság (km)	Súlyozott vasúti érték
Abaújlak	2	26	0,08	0	4	26	0,15
Abaújszolnok	2	23	0,09	0	4	23	0,17
Alsóvadász	2	5	0,40	0	4	5	0,80
Aszaló	4	1	4,00	1	1	1	1,00
Felsődobsza	2	14	0,14	0	1	14	0,07
Felsővadász	2	20	0,10	0	4	20	0,20
Gadna	2	25	0,08	0	4	25	0,16
Gagybátor	2	31	0,06	0	4	31	0,13
Gagyvendégi	3	28	0,11	0	4	28	0,14
Halmai	4	1	4,00	1	1	1	1,00
Hernádkércs	2	6	0,33	0	1	6	0,17
Homrogd	3	9	0,33	0	4	9	0,44
Kázmárk	2	8	0,25	0	1	8	0,13
Kiskinizs	2	4	0,50	0	1	4	0,25
Kupa	2	16	0,13	0	4	16	0,25
Léh	2	12	0,17	0	1	12	0,08
Monaj	2	13	0,15	0	4	13	0,31
Nagykinizs	3	7	0,43	0	1	7	0,14
Nyésta	2	21	0,10	0	4	21	0,19
Rásonysápberencs	2	14	0,14	0	1	14	0,07
Selyeb	2	18	0,11	0	4	18	0,22
Szentistvánbaksa	2	8	0,25	0	1	8	0,13
Szikszó	4	1	4,00	5	4	1	4,00
<b>Összesen:</b>	55	-	15,95	7	62	-	10,21

Forrás: saját szerkesztés.

#### A füzesabonyi kistérség közlekedése

A füzesabonyi kistérség az Észak-magyarországi régió déli részén helyezkedik el. Heves megye dél-keleti felén, azonban északi része a megye közepéig nyúlik. A három vizsgált kistérség közül, közlekedési szempontból ez a legfrekvenciáltabb terület. A térségen keresztül fut az M3-as autópálya, a 3-as számú főút, valamint a 80-as számú Budapest – Miskolc – Sátoraljaujhely vasúti fővonal is. Ez utóbbi hazánk egyik legforgalmasabb vasútvonala. Füzesabonynál van az egyik végpontja a 33-as másodrendű főközlekedési útnak, amely Debrecenig húzódik. Ebből az útból Dormándnál ágazik ki a Jászberényen és Nagykátán keresztül Budapestig futó 31-es főút. Így tehát egy autópálya, három főút, egy vasúti fővonal és három alacsonyabb rangú vonal is található itt.

Így a kistérség 19 településéből 17-ot érint legalább egy infrastrukturális elem a fentiek közül. A legrosszabb helyzetben Verpelét és Tarnaszentmária vannak, azonban ez a két település sincs 15 kilométernél távolabb a 3-as főúttól.

A legjobb helyzetben azonban azok a települések vannak, amelyek közel fekszenek a vasúthoz és az autópályához is. Ezek közül is kiemelkedik Füzesabony, amely a kistérség, egyben a megye legjelentősebb közlekedési csomópontja. Itt a közúthálózat mellett, az országos vasúthálózat is elágazik, Eger illetve Debrecen felé, amely jelentősen növeli a település értékét. Ezzel a terület legnagyobb közúti és vasúti csomópontja. Nem csak a gyors és a

<sup>5</sup> A második oszlopban a legközelebbi vasúti megállóhely értéke szerepel

személyvonatok, hanem a nemzetközi forgalomban közlekedő Inter Cityk is megállnak a városban.

A képzeletbeli dobogó második helyén lévő terület a Kál – Kápolna – Kompolt alkotta „agglomeráció”, amely az M3-as autópályától a 3-as számú főútig terjed. A kál-kápolnai vasútállomás is vasúti csomópont, azonban a Budapest – Miskolc fővonalból kiágazó mellékvonalak közül, csak Kisköre – Kisújszállás irányába van forgalom, a Recsk – Bátorfyerenye vonalon jelenleg üzemszünet van.

Összesen 12 olyan település van, amely kihasználhatná a vasút adta lehetőségeket, ennyi települést érint ugyanis a vasúthálózat. Ezek közül azonban mindössze 8 olyan van, amely rendelkezik jelenleg is napi személyforgalommal. A két kiemelt település mellett az említett 80-as fővonalon található Nagyút és Szihalom. Előbbiből a megyeszékhely és a kistérség központja mellett Hatvan felé jók az eljutási lehetőségek, utóbbiból Miskolc felé. Ezek egyben Hatvan és Miskolc vonzókörzetének nagyságát is jól mutatják.

A kistérséget érinti még a 108-as Füzesabony – Tiszafüred – Debrecen vasútvonal is, amelyen négy megállóhely található. A vasúti közlekedés 7 állomáson és megállóhelyen kapcsolja be a vizsgált területet a közforgalomba. Ezek közül a Kál-kápolnai állomás két település Kál és Kompolt határán helyezkedik el, az állomás másik névadó települése Kápolna is mindössze egy kilométerre található innen. Így a 7 állomás/megállóhely összesen 9 települést kapcsol közvetlenül az országos vasúthálózatba. Füzesabony mindegyik településről közvetlenül elérhető, míg Szihalom kivételével ugyanez elmondható a megyeszékhelyről Egerről is.

A jó vasúti közlekedési lehetőség ellenére az autópálya bonyolítja le a forgalom jelentős részét. A forgalom jellegére jellemző, hogy főként átmenő forgalom van, ezért maga a kistérség keveset profitál abból, hogy a közúti infrastrukturális ellátottsága kimagaslóan jó. Van ugyan két autópálya csomópont is a területen, amelyek Szabó L. 2010 szerint vonzzák a logisztikai funkciót, azonban ez önmagában nem elég. Füzesabonyban napjainkban is az egyik legnagyobb foglalkoztató a MÁV, a vasúthoz kapcsolódó tevékenységek tehát még mindig fontosabbak, mint amik a közúthálózat fejlesztésével jelentek meg.

A mátrix alkalmazásával a kistérség összevethető a másik két vizsgált területtel is. A közúthálózatot vizsgálva itt található a legmagasabb szintű elem a mátrix rendszerből, ugyanis két autópálya csomópont is található a kistérségben, amelyek főutakhoz kapcsolódnak, így ezek 8-8 pontot érnek. Dormádon a 31-es és a 33-as főutak találkoznak, így két fő út csomópontjaként a település értéke a mátrix szerint 6 pont. Több négy illetve három pontos település is található a kistérségben, amelyek főút és gyűjtőút, vagy két gyűjtőút csomópontjában helyezkednek el. Mindössze kilenc olyan település van, amelyen egy gyűjtőút csak keresztülhalad. Ez önmagában is jó és sűrű közlekedési hálózatra utal. Az így kapott 60 pontot településenként elosztva 3,18-as értéket kapunk, ami megfelel egy főút és helyi út, vagy két gyűjtőút találkozásának. A főutakhoz viszonyított súlyozott érték is magas, 38,48 ami a települések számával osztva 2,03-as értéket ad. Ez háromszorosa a szikszói kistérség értékének. Ez a mutató egy sokkal sűrűbb főúthálózatot feltételez. Ráadásul, a 2. táblázatot megnézve, nincs olyan település a kistérségben, amely 15 kilométernél távolabb lenne a főutaktól és mindössze 3 van, amely minimum 10 kilométerre van a legközelebbi főúttól.

A vasúti közlekedés mátrix szerinti vizsgálata is hasonlóan jó eredményeket ad. A legjelentősebb vasúti csomóponti település a kistérségben Füzesabony (Beluszky P. 1999, Erdősi F. 2009), ahol egy nemzetközi, egy országos és egy regionális jelentőségű vonal kapcsolódik egymáshoz. A vasúttal rendelkező települések közül 3-3 pontot kap a közös vasútállomással rendelkező Kál és Kápolna, továbbá 2-2 pontot Szihalom és Nagyút, amelyek a 80-as fővonalon helyezkednek el és sebes vonatok is megállnak a településeken. Igaz, hogy Szihalomban, csak egy, de ez a vonat biztosítja a közvetlen összeköttetést Budapesttel.

A Füzesabony – Tiszafüred – Debrecen vonalon lévő településeket azonban csak személyvonatok szolgálják ki, így az itt elhelyezkedő települések mindössze egy pontot kaphatnak. Az összesített pontérték 20, ami egy településre vetítve 1,05. Ez az érték a közútihoz

hasonlóan, egy jó vasúti infrastruktúrára utal. Súlyozottan, ez az érték összesítve 24,61 index pont, ami településenként 1,29-es átlagot jelent. Ez annak köszönhető, hogy a kistérség keletnyugati tengelyén és a tengelytől déli irányba is fut vasútvonal, mindössze az észak felé tartó vonalon van üzemszünet. Ennek köszönhetően a vasútállomásoktól legtávolabb eső település (Tarnaszentmária) is mindössze 18 kilométerre van (2. táblázat).

2. táblázat: A füzesabonyi kistérség közlekedési pontértékei a mátrixok alapján és ezek távolsággal súlyozott értékei

	Közúti mátrix értéke	Távolság a főúttól (km)	Súlyozott közúti érték	Vasúti mátrix értéke		Vasúttól való távolság (km)	Súlyozott vasúti érték
Aldebrő	2	5	0,40	0	3	8	0,38
Besenyőtelek	4	1	4,00	0	7	7	1,00
Dormánd	5	1	5,00	0	7	4	1,75
Egerfarmos	2	8	0,25	1	1	1	1,00
Feldebrő	3	7	0,43	0	3	10	0,30
Füzesabony	6	1	6,00	7	7	1	7,00
Kál	6	1	6,00	3	3	1	3,00
Kápolna	4	1	4,00	3	3	3	1,00
Kompolt	2	2	1,00	0	3	1	3,00
Mezőszemere	2	4	0,50	0	2	4	0,50
Mezőtárkány	2	6	0,33	1	1	1	1,00
Nagyút	2	4	0,50	2	2	5	0,40
Poroszló	4	1	4,00	1	1	1	1,00
Sarud	2	10	0,20	0	1	10	0,10
Szihalom	4	1	4,00	2	2	1	2,00
Tarnaszentmária	3	15	0,20	0	3	18	0,17
Tófalu	2	2	1,00	0	3	5	0,60
Újlőrincfalva	2	5	0,40	0	1	5	0,20
Verpelét	3	11	0,27	0	3	14	0,21
<b>Összesen:</b>	60		38,48	20	56		24,61

A vasúti mátrix értékénél a második oszlopban a legközelebbi vasúti megállóhely értéke szerepel

Forrás: saját szerkesztés.

### A rétsági kistérség közlekedése

A kistérség az Észak-magyarországi régió legnyugatibb megyéjében, Nógrádban helyezkedik el, annak is a nyugati részén. Budapesttől alig 50 kilométerre található, ennek ellenére a térség közlekedési infrastruktúrája nem nevezhető jónak. Mindössze egyetlen első rendű főútvonal fut a területen. A vasúthálózat szinte az egész kistérséget elláthatná, azonban a térség közepén keletnyugati irányban futó vasútvonalon jelenleg üzemszünet van. Így csak a nyugati rész tud bekapcsolódni az országos vasúthálózatba.

A kistérség 25 települése közül így mindössze 5 olyan van, ahol menetrendszerinti vasúti közlekedés bonyolódik. Ez a kistérség lakosainak mindössze a harmada számára érhető el közvetlenül. Azonban ezekről a településekről (Berkenye, Nógrád, Diósjenő, Borsosberény, Nagyoroszi) csak váci átszállással juthatnak el Budapestre. Azért Budapest elérhetőségét vizsgáltam ebben a kistérségben, mert a megye vasúthálózatának kialakítása miatt nem jöhet létre közvetlen összeköttetés Salgótarján a megye székhelye és a kistérség települései között. A megyén belül Salgótarján mellett Balassagyarmat a másik meghatározó település, amelyet közvetlenül el lehet érni a kistérségből vasúton.

A kistérség vasúti közlekedésének legfontosabb települése Diósjenő, ahonnan naponta két közvetlen vonat indul Vácra. Ezek a vonatok csak Nógrád és Berkenye községeket érintik (3.

térkép). Borsosberényt és Nagyoroszit a Drégelypalánkra vagy Balassagyarmatra tartó szerelvények kapcsolják be a vasúti közlekedésbe.

Ebben a kistérségben is, a szikszóihoz hasonlóan sokkal nagyobb jelentősége van a közúti közlekedésnek, mint a vasútinak. Autóbuszsal a kistérség legtöbb települése Rétságáról, a központból közvetlenül elérhető. Mindössze egyetlen olyan település van, Legénd amelyre ez nem igaz.

A megye központjából, Salgótarjánból, Rétság nyolc autóbuszjáratral érhető el átszállás nélkül. Ez naponta két óras követést jelent, ami még az elfogadható szintű szolgáltatások közé sorolható. A legjobb elérhetősége Vácnak van, ahonnan Horpács kivételével a többi települést közvetlenül el lehet érni.

3. táblázat: A rétsági kistérség közlekedési pontértékei a mátrixok alapján és ezek távolsággal súlyozott értékei

	Közúti mátrix értéke	Távolság a főúttól (km)	Súlyozott közúti érték	Vasúti mátrix értéke <sup>6</sup>		Vasúttól való távolság (km)	Súlyozott vasúti érték
Alsópetény	2	10	0,20	0	2	13	0,15
Bánk	3	3	1,00	0	1	8	0,13
Berkenye	2	3	0,67	1	1	1	1,00
Borsosberény	4	1	4,00	1	1	1	1,00
Diósjenő	3	7	0,43	1	1	1	1,00
Felsőpetény	3	7	0,43	0	1	13	0,08
Horpács	3	4	0,75	0	1	3	0,33
Keszeg	3	12	0,25	0	2	15	0,13
Kétdodony	3	13	0,23	0	2	6	0,33
Kisecset	2	16	0,13	0	2	10	0,20
Legénd	2	22	0,09	0	2	8	0,25
Nagyoroszi	4	1	4,00	1	1	1	1,00
Nézsza	3	17	0,18	0	2	7	0,29
Nógrád	3	5	0,60	1	1	1	1,00
Nógrádsáp	3	22	0,14	0	2	3	0,67
Nótincs	3	3	1,00	0	1	13	0,08
Ósagárd	2	8	0,25	0	1	11	0,09
Pusztaberki	2	2	1,00	0	1	8	0,13
Rétság	5	1	5,00	0	1	6	0,17
Romhány	3	10	0,30	0	2	8	0,25
Szátok	3	4	0,75	0	1	12	0,08
Szendehely	3	1	3,00	0	4	8	0,50
Szente	2	17	0,12	0	2	5	0,40
Tereske	4	1	4,00	0	1	8	0,13
Tolmács	3	2	1,50	0	1	5	0,20
Összesen:	73	-	30,00	5	37	-	9,58

Forrás: saját szerkesztés.

Ami a közúti közlekedési infrastruktúrát illeti a kistérségen keresztül halad a 2-es számú főút, amiből kiágazik a 22-es út. Azonban ezek mellett is rendkívül sűrű az alsóbbrendű úthálózata, ennek köszönhetően mindössze hét olyan település van, amelyet csak egy állami kezelésű út érint. 14 olyan település van ahol két, harmad vagy alacsonyabb rendű út található (a szikszói kistérségben mindössze 3 volt!). Ezen települések közúti infrastrukturális értéke 3 a korábban felállított mátrix szerint. Tereske, Nagyoroszi és Borsosberény azok a települések, ahol

<sup>6</sup>A második oszlopban a legközelebbi vasúti megállóhely értéke szerepel

a főutakból harmadrendű utak ágaznak ki (4-4 pont). A legmagasabb pontérték (6 pont) azonban Rétságé, amely település határában a 2-es főútból kiágazik a 22-es számú út a megye székhelye Salgótarján felé. Így összesen 73 pontot ér el a kistérség, ami 2,92 pontos átlagot jelent (3. táblázat). Ez mindössze két tizeddel marad el a füzesabonyi kistérség értéke mögött.

A súlyozott pontszám azonban már rosszabb eredményt mutat. A főutakat figyelembe véve, a távolsággal súlyozottan ugyanis mindössze 30 pontot ért el a kistérség, ami településenként mindössze 1,2 pontot jelent. Ebből is az látszik, hogy a harmad vagy alacsonyabb rendű utak azok, amelyek behálózzák a kistérséget.

A vasúti közlekedés sokkal jobb képet is mutathatna, azonban a Diósjenő – Romhány vonalon üzemszünet van, így mindössze öt településnek van vasúti megállóhelye vagy állomása, amiken pedig csak személyvonati forgalom van. A kistérség összpontszáma így mindössze 5. Azonban a súlyozott eredmény ennél sokkal jobb, itt már 9,58 pontot ér el a kistérség. Ez annak köszönhető, hogy a kistérség keleti részén elhelyezkedő települések (pl. Romhány, Alsópetény) közelebb helyezkednek el a Balassagyarmat – Aszód vonalhoz.

Ezen a vonalon pedig sebesvonati közlekedés is van, így magasabb pontértéket kapnak a kistérség keleti részén lévő települések (3. táblázat). Mindezzel együtt is az egy településre eső súlyozott vasúti érték mindössze 0,38, amely alatta van a szikszói kistérség értékének is. Közlekedési szempontból a kistérség erőssége tehát a három – négy – öt számjegyű utakban van, ezek a legfontosabb közlekedési „folyosók”.

#### ***A három kistérség összehasonlítása***

A vizsgált három kistérség eltérő adottságokkal rendelkezik, ennek megfelelően teljesen eltérő a közlekedésük is. A legjobb helyzetben mindenképpen a füzesabonyi van, amely bekapcsolódik az országos vasút- és közúthálózatba éppúgy, mint a gyorsforgalmi úthálózatba. A kistérségben nincs olyan település, amelyről a megyeszékhely ne lenne közvetlenül elérhető. Ugyanez mondható el a szikszói kistérségről is, amelyben szintén nem találunk olyan települést, amely ne lenne közvetlenül megközelíthető a megyeszékhely Miskolcra, vagy Szikszóra, a kistérségi központból. Más a helyzet a rétsági kistérség esetében, ahol Legéndre nem lehet közvetlenül eljutni, és a megyeszékhely, Salgótarján megközelítése is nehézkes. A rétsági kistérség esetében a legfontosabb központ Vác, ahová szinte mindenhol átszállás nélkül el lehet jutni naponta többször is.

A bevezetőben bemutatott és az előző fejezetekben alkalmazott pontrendszer akkor válik igazán használhatóvá, ha a kistérségek eredményeit egymással összevetjük és úgy értelmezzük őket (4. táblázat). A mátrix szerinti és a súlyozott értékekről már első ránézésre is meg lehet néhány dolgot állapítani. Az első az, hogy minél kisebb mértékben tér el egymástól ez a két érték, annál jobb infrastruktúrájú a kistérség. Mivel a súlyozás alkalmával a távolságot vettem alapul, így minél több települést érintenek főutak, minél több helyen van vasúti megálló, annál nagyobb lesz az az érték, amit „1”-gyel kell súlyozni. Ez jól megfigyelhető a füzesabonyi kistérségben, ahol a legkisebb az eltérés a két értékcsoporthoz.

4. táblázat: A kistérségek mátrix szerinti és súlyozott infrastrukturális értékei

	Szikszói kistérség		Füzesabonyi kistérség		Rétsági kistérség	
<b>Mátrix szerinti közúti pontérték:</b>	55	2,39	60	3,15	73	2,92
<b>Mátrix szerinti vasúti pontérték:</b>	7	0,3	20	1,05	5	0,2
<b>Súlyozott közúti pontérték:</b>	15,95	0,69	38,48	2,03	30	1,2
<b>Súlyozott vasúti pontérték:</b>	10,21	0,44	24,61	1,29	9,58	0,38

A kistérségek első oszlopában az összesített értékek, míg a másodikban az egy településre jutó átlagos értékek szerepelnek. Pirossal kiemelve a legmagasabb, feketével a legalacsonyabb értékeket.

*Forrás:* saját szerkesztés.

Mindkét közlekedési ágat vizsgálva a füzesabonyi kistérség végzett az élen, ami nagyban köszönhető az autópályának és Füzesabony vasúti csomóponti (Beluszky, 1999) szerepének. A közúthálózatot tekintve a szikszói kistérség van a legrosszabb helyzetben, mert itt a 3-as főúttól északi irányba gyakorlatilag egymással párhuzamosan futó észak – déli irányú alsóbbrendű utak találhatóak, amelyek között az átjárás kelet – nyugati irányban rendkívül korlátozott. Ezzel szemben áll a rétsági kistérség, ahol az alsóbbrendű úthálózat behálózta az egész kistérséget és a helyi igények kielégítésében, a mindennapokban sokkal nagyobb szerepe van a harmad és alacsonyabb rendű utaknak, mint a főutaknak.

A vasúti közlekedést tekintve a rétsági kistérség érte el a legalacsonyabb értéket (4. táblázat), ami annak köszönhető, hogy a kistérségben csupán személyvonati közlekedés van. Annak ellenére lett utolsó a három kistérség közül, hogy a tőle keletre lévő vasútvonal közvetlenül a kistérség szélén helyezkedik el, alternatívát nyújtva több település számára a vasúti közlekedés igénybevitelére. Meg kell azonban jegyezni, hogy a szikszói kistérség sem ért el sokkal jobb eredményt, azt is csak a napi két pár Inter Citynek köszönheti, amelyek megállnak a városban. Ezek nélkül a vonatok nélkül a vasúti infrastruktúrában is utolsó helyre kerülne, hiszen, mint látható volt az első táblázatban, itt vannak a legnagyobb távolságok a kistérségi központ és a községek között.

### ***Javaslatok a kistérségek közlekedésének javítására***

A három vizsgált kistérség közül a legjobb helyzetben a füzesabonyi van, azonban mint látni fogjuk, itt is könnyen lehetne javítani a közlekedésen. Azonban a könnyen és minden kistérség számára követendő példa a rétsági kistérség lehet, ahol a jól működő közúthálózatnak köszönhetően a települések összeköttetése a legjobbnak mondható.

#### *A vasút lehetséges fejlesztési irányai*

Megfigyelhető, hogy azok a települések, amelyek a vasút közelében fekszenek, rendelkeznek a legmagasabb lakosságsszámmal és a legjobb infrastruktúrával is. Ehhez azonban figyelembe kell venni a rétsági kistérség üzemszüneten kívül lévő vonalát is, amely Rétságot és Romhányt is felfűzi. Látható, hogy a vasútnak mindenképpen népességvonzó szerepe van, egyúttal az is elmondható, hogy a munkaerő a vasútvonalak közelében összpontosul.

Ezért az egyik legfontosabb teendő a kistérségek közlekedésének javítása érdekében, hogy a bezárt szárnyvonalakon újrainduljon a forgalom. Ez a füzesabonyi kistérség jó helyzetét még tovább növelné, valamint bekapcsolná az ország vasúthálózatába – a korábban már említett – Rétságot és Romhányt, a rétsági kistérség két meghatározó települését is. Ha a vasúti hálózat fejlesztéséről beszélünk, akkor mindenképpen lehetőségként meg kell említeni a Romhány – Kiscset – Magyarnándor vonalszakasz megépítését, amellyel lerövidülhetne a Balassagyarmatra történő utazás hossza, valamint megszűnne a Diósjenő – Romhány vonal „zsákvonala” jellege, továbbá Aszód felé közvetlen kapcsolódási pont lenne a Budapest – Miskolc fővonalba. Így több település részesülhetne a vasúti közlekedésben a kistérség pedig már nem csak Vác felől, hanem Aszód felől is megközelíthető lenne. Így hasonló adottságai lehetnének a területnek, mint amilyenek jelenleg a füzesabonyi kistérségnek vannak.

A mellékvonalak újraindítása lehetőség lehet az említett füzesabonyi kistérségben is. Annak ellenére, hogy a legsűrűbb közút- és vasúthálózattal rendelkezik, a meglévő, de üzemen kívüli vonalszakaszokkal közlekedési helyzete még tovább javulna. Ez a Kál-Kápolna vasútállomásáról északi irányba Verpeléten keresztül Kisterenye állomásra futó vasútvonalat jelenti. Ha ezen a vonalon is megindulna a vasúti forgalom, akkor újabb négy település csatlakozhat a vasúthálózatba, így összesen már 14 települést látna el közvetlenül a vasút a kistérség 19 települése közül.

A legrosszabb helyzetben a szikszói kistérség van, ahol csupán néhány településnek van vasútállomása vagy megállóhelye, azonban a bővítésre itt nincs lehetőség. A szikszói kistérség infrastruktúrájának javítása érdekében a közutat kell preferálni és ott minél jobb minőségű úthálózatot és autóbusz közlekedést megvalósítani.

#### *A közút fejlesztésének lehetőségei*

A közúti közlekedés fejlesztésére két alternatíva van. Mindkettőre találunk példát. Az egyik a füzesabonyi kistérség, ahol gyakorlatilag minden irányba főútvonalak húzódnak, amelyek felfűzik a településeket. Ez egy olyan rendszer, amely nem helyi előnyöket jelent, hanem nagyobb, inkább regionális szinten profitálhatnak a települések. Ennek oka, hogy egymással nincsenek kapcsolatban, csupán a főúttal, ahová el kell menni, ahhoz, hogy egy másik településre eljussanak. Ennek a rendszernek a fordítottja figyelhető meg a Rétsági kistérségben, ahol a helyi szinten jól működő alsóbbrendű utak a főszerep, ezek hálózzák be a kistérséget és kapcsolják össze egymással a szomszédos településeket. Ami rendkívül fontos és a közúthálózat fejlesztésénél szem előtt tartandó lenne a többi kistérségben is, köztük a szikszóiban, hogy ne csak egy irányba épüljenek utak.

A szikszói kistérség esetében a vízhálózattal párhuzamosan, a folyás irányba haladnak az utak is. De a rétsági kistérség is rendkívül sűrű vízhálózattal rendelkezik, itt azonban az utak nem követik a vízfolyásokat, azoktól eltérve a vízvázalásokon keresztül is futnak. Ennek eredménye, hogy nem egy olyan észak – déli irányú kapcsolat és közlekedési rendszer alakul ki, mint a szikszói kistérségben, hanem szinte minden szomszédos településről el lehet jutni a másikra. Ez utóbbi az, ami a szikszói kistérségben hiányzik és a belső területek elmaradottságának csökkentéséhez feltétlenül szükség lenne a kelet – nyugat irányú közutak megépítésére is. Természetesen nem elég kistérségi szinten gondolkodni, hanem nagyobb egységekbe kell tekinteni egy – egy térségre. Azonban egy csereháti közlekedésfejlesztésnek az egyik legnagyobb haszonélvezője a szikszói kistérség lenne.

#### **Összegzés**

A három vizsgált kistérség teljesen más adottságokkal rendelkezik. Ennek köszönhetően több pozitívum és negatívum is megfigyelhető volt az elemzés elkészítése során.

Általánosságban a vasúti infrastruktúra vizsgálatokor azt lehet megállapítani, hogy a megállóhelyeknek, állomásoknak nagy szerepe van a lakosság megtartásában, esetleg vonzásában. A vasúti közlekedés lehet az alapja egy jól fejlett közigazgatási egységnek, amelyben az elérhetőségek nem csak helyi szinten, de regionálisan, országosan is jók. Ez pedig hozzáegítheti a területet először a népesség megtartásához, majd a fejlődés beindulásához is.

Ami a közúthálózat vizsgálatát illeti ott a korábban ~~már~~ leírt kettősség figyelhető meg. Pozitívumként kell említeni a rétsági kistérség közlekedési adottságait, ahol a szomszédos települések szinte minden esetben közvetlenül elérhetőek, ezáltal kiterjedt kapcsolati rendszer alakulhatott ki közöttük. Ez segíti helyi szinten a térségi fejlődést. Regionálisan vagy országos szinten azonban szükség van arra, hogy országos főút, vagy főutak hálózzák be a területet, mint a füzesabonyi kistérség esetében. Ekkor már nem csak helyi léptékben beszélhetünk jó lehetőségekről, hanem legalább regionálisan is.

Ahhoz azonban, hogy a korábban bemutatott mátrixok használatával messzemenő következtetéseket és regionális vagy országos érvényű megállapításokat vonhassunk le, szükség van további közigazgatási egységek elemzésére is. Természetesen már a napjainkban használt járási beosztás szerint, amely nem egyezik meg a korábbi kistérségi rendszerrel. Ez utóbbi miatt jelen tanulmányban szereplő vizsgálatokat is aktualizálni kell a kutatás folytatása előtt.

Összességében elmondható tehát, hogy a sűrű alsóbbrendű úthálózat, vagy a főutak jelenléte egyformán előnyös egy térség infrastruktúrájának vizsgálatokor. Nagyon azonban egy

ezek mellett meglévő és élő vasúti kapcsolat jelenthet, amelynek nagy népességmegtartó ereje van, ezáltal a fejlesztés egyik alapja is lehet.

### Irodalom

- BELUSZKY P. (1999): *Magyarország településföldrajza*, Dialóg Campus Kiadó, Budapest
- BUDAI-SÁNTHA A. ET AL. (2007): *Kistérségi fejlesztési esettanulmányok*, PTE Közgazdaságtudományi Kar, Pécs, pp.81-146
- DÖVÉNYI Z. (2010) : *Magyarország Kistájainak katasztere*, MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, p. 875
- ERDŐSI F. (2004): *Európa közlekedése és a regionális fejlődés*, Dialóg Campus Kiadó, Budapest
- ERDŐSI F. (2005): *Magyarország közlekedési és távközlési földrajza*, Dialóg Campus Kiadó, Budapest
- Európai Unióban. In: III. Magyar Földrajzi Konferencia, 2006.09.6-7., Budapest.*
- G. FEKETE É. (2006): Hátrányos helyzetből előnyök? – Elmaradott térségek felzárkózásának esélyei az Észak-magyarországi régióban, *Észak-Magyarországi Stratégiai Füzetek*, III. évf. 1. szám, Bíbor Kiadó
- FÉNYES E. (1851): *Magyarország Geographiai szótára*, reprint Budapest -1984-, Magyar Könyvkiadók Egyesülete, Budapest
- HAJDÚ Z. (2000): A magyar közigazgatási régiók történeti problematikája, Glatz Ferenc: *Területfejlesztés és közigazgatás szervezés*, MTA, Budapest, pp. 91-110
- HAJDÚ Z. (2001): Magyarország közigazgatási földrajza, Dialóg Campus Kiadó, Budapest
- HARDI T. (2008): A határtérség térszerkezeti jellemzői, *Tér és társadalom*, 22. évf. pp. 3-25
- HORVÁTH E. (2007): A földrajzi centrum és periféria lehetséges lehatárolásai, *Tér és Társadalom*, 21. évf. pp. 159-170
- KSH (2010): Népmozgalmi események alakulása az Észak-magyarországi régió kistérségeiben, (2008), *Statisztikai Tükör*, IV. évf. 19. szám
- NEMES NAGY J. (1996): Centrumok és perifériák a piacgazdasági átmenetben, *Földrajzi Közlemények*, 1. sz. pp. 31-48.
- NÉMETH N. (2008): *Fejlesztési tengelyek az új hazai térszerkezetben*, PhD értekezés, ELTE TTK, Budapest-Fonyód
- PAP N. – TÓTH J. (2005): *Terület- és Településfejlesztés II.*, Alexandra Kiadó, Budapest
- SZABÓ P. (2006): A fejlettség makroregionális künségeinek alakulása, Konferencia-CD. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest.
- SZÁZADVÉG (2009): A kistérségi feladatellátás rendszerének eközigazgatási/e-ügyintézési perspektívái, Századvég Alapítvány, Budapest, 104 p.
- TINER T. (2007): Arccal a volán felé?, *Földrajzi Értesítő*, MTA FKI, Budapest, pp. 125-130
- TÓTH J. (2002): *Általános Társadalomföldrajz II.*, Dialóg Campus Kiadó, Budapest
- VARGA I. (2005): A nagyvárosi kistérségek és agglomerációk összefüggései, [www.terport.hu](http://www.terport.hu), kézirat, Pécs, p. 10

Internetes forrás:

[ec.europa.eu/eurostat](http://ec.europa.eu/eurostat)