

**A KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA VÁLTOZÁSAINAK HATÁSA AZ IPOLY-  
VÖLGYÉNEK TÁRSADALMI KAPCSOLATRENDSZERÉRE**  
IMPACT OF CHANGES IN TRANSPORT INFRASTRUCTURE ON THE SOCIAL  
INFRASTRUCTURE SYSTEM OF THE IPOLY VALLEY

**Feketéné Benkó Kata**

PhD hallgató

Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem, Gazdaság- és Regionális Tudományok Doktori  
Iskola

E-mail: dr.feketene.benko.kata@phd.uni-szie.hu

### **Összefoglalás**

A közlekedés egyidős az emberiséggel, a társadalom, technika és közlekedés fejlődése párhuzamosan, egymásra hatva változott. A közlekedés alapvető feladata a helyváltoztatás, avamint gazdasági összekötő kapocs, és közvetítő. Sokáig a közlekedés a kommunikáció egyik csatornája is volt, így nem kérdőjelezhető meg a fontossága. Napjainkban megfigyelhető igazán, hogy annak ellenére, hogy a virtuális tér a kommunikáció szinte minden területét ki tudja pótolni, mégsem tudja a személyes megjelenést, személyes kapcsolatokat helyettesíteni. Ezek hiányában az egymás közötti viszonyok megváltoznak, hiányossá válnak.

A települési külső kapcsolatokat a közlekedési folyosók teszik lehetővé, a folyók által elválasztott területeken a hidakkal összekötött településpárok között a legnagyobb az interakciók száma, amely kihat a társadalmi, ezen belül családi, rokoni kapcsolatokra, de helyi, kereskedelmi és gazdasági körzeteket hoz létre.

Addig, amíg a legtöbb belföldi infrastruktúra fejlesztés során nem feltétlenül szükséges alaposan indokolni és vizsgálni egy új híd építését, addig a határfolyón létesítendő átívelő szerkezetet számos indokkal kell alátámasztani – részben azért, mert ahol egykor híd állt, a társadalom igénye megvan a kapcsolat visszaállítására, de az ehhez szükséges erőforrások nem állnak megfelelő mértékben rendelkezésre. Az egyik legegyszerűbb és leginkább kézfogható a települések között található közúti összeköttetés illetve hiánya miatt jelentős mértékben növekvő többlet út mérőszámmal mutatható ki, a közúthálózati hiány mérőszámával. A mutatószám csupán az utazási többletszükségletet mutatja, nem utal más, esetleg figyelembe vételre számot tartó tényezőre, így önmagában egy nyers adat. A hálózati hiány mutatót az Ipoly folyó esetén történelmi léptékben szükséges vizsgálni: hogyan alakult mintegy egy évszázad alatt ez a szám az egyes települések között.

### **Abstract**

Transport is as old as humanity, and the development of society, technology and transport has changed in parallel and interdependence. The basic task of transport is to change location, as an economic link, and to act as a mediator. For a long time, transport was also a channel of communication, so its importance cannot be questioned. Today, it can be observed that, despite the fact that virtual space can replace almost all areas of communication, it cannot replace personal appearance and personal relationships. In the absence of these, the relations between them change, become incomplete.

Urban external links are made possible by transport corridors, with the largest number of interactions between pairs of settlements connected by bridges in areas separated by rivers,

which affect social, including family, kinship relationships, but create local, commercial and economic districts.

As long as most domestic infrastructure developments do not necessarily require a thorough justification and investigation for the construction of a new bridge, the cross-border structure needs to be supported for a number of reasons – partly because, where a bridge once stood, society needs to restore connectivity, but the resources needed to do so are not adequately available. One of the simplest and most tangible is the significant increase in the number of additional roads due to the lack or lack of road links between municipalities, as a measure of road network shortages. The indicator only shows the additional need for travel, does not refer to any other factor that may be taken into account, so it is a raw data in itself. In the case of the Ipoly River, it is necessary to examine the network deficit indicator on a historical scale: how this number has evolved between municipalities in about a century.

**Kulcsszavak:** közlekedés, fenntartható közlekedésfejlesztés, Ipoly folyó, határ, közlekedéstörténet, híd

**JEL besorolás:** R10, R40

**LCC:** HE323-328

## **Bevezetés**

Az országhatárok történelmi visszatekintésben is gyakran változtak, szinte folyamatosan módosultak, ahogy hazánk területe is folyamatosan változott. Utolsó jelentős határmódosítást a 20. század hozott, amikor Magyarország egyetlen eredeti határa sem maradt meg, az ország területe – jogilag – apróra zsugorodott. Mindezzel együtt határtérséggé váló területeken indult meg a leszakadás a megváltozott körülmények miatt, amelyeken nem csak a térség külső elérhetősége és szolgáltatáshiányos volta mélyíti tovább a lemaradást, hanem a terület belső közlekedési viszonyai konzerválják azt.

Jelenleg lehetőség látszik arra, hogy a természetesen fejlődött térségi kapcsolatok helyre álljanak, azonban ezek inkább lokális jelentőséggel bírnak, csak néhány esetben lehet – legfeljebb – mezoregionális szintű hatást igazolni. A településközi kapcsolatok helyreállítása társadalmi-gazdasági kérdés, és a határtérség tekintetében nincs különbség az osztrák – magyar határ határátlépési pontjainak sűrűségét igazoló helyi igények, valamint a szlovák-magyar határ esetében, vagy bármely határszakasz esetében.

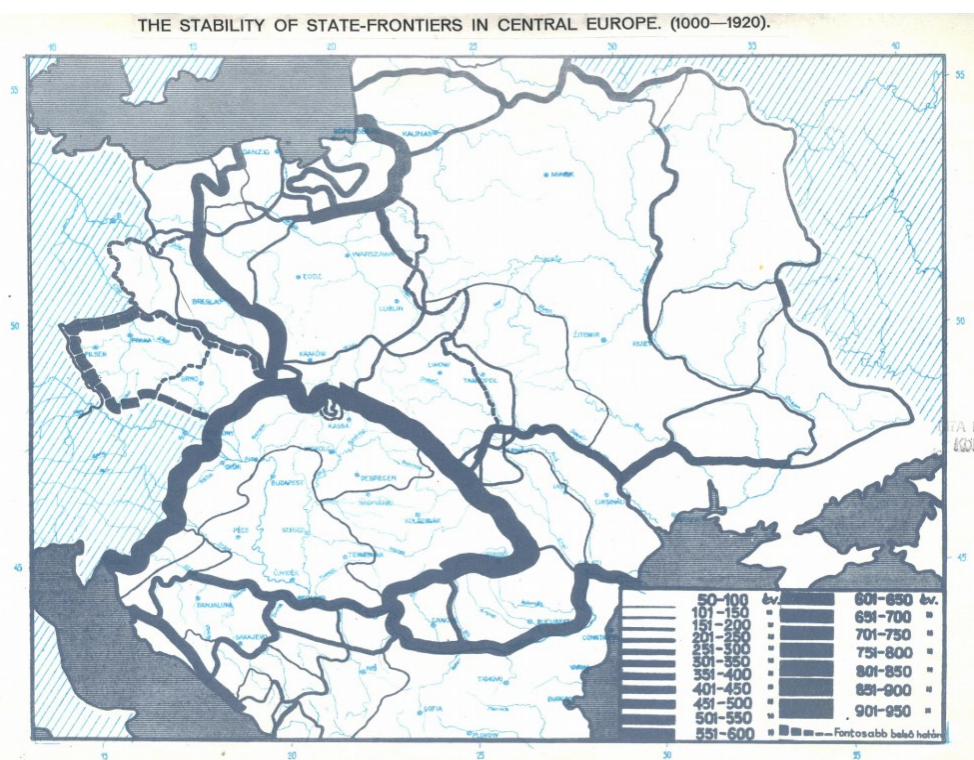
Az országok, vagy nemzetállamok kialakulása hosszú múltra tekint vissza, folyamatos és folytonos háborúk alakították a határokat: kezdetben a jobb élelehetőségek miatt az erősebbek leigázták a gyengébbeket, ekkor még nem voltak állandó és kialakult államok, vándorló csoportok keresték helyüket. Azonban ezeknek a csoportoknak is volt belső szabályrendszerük, amelyhez a csoport tagjai tartották magukat. Később, a középkor időszakában kialakultak az államok, amelyek a letelepedett népcsoportok sikeres területfoglalásából alakultak ki.

Közös a vándorló és letelepedett csoportokban, hogy a csoportokhoz tartozó tagok, később lakosság önként vállalja azokat a szabályokat, amelyek a csoporthoz való tartozás feltételei, ezzel elkezdődik egyfajta alkotmányozás, az államszervezetek kialakulása. A Larousse Enciklopédia (Dévai, 1991) szerint az állam az emberek meghatározott földterületen élő csoportjának közös kormányzattal rendelkező közössége, amely rendelkezik belső és külső szuverenitással. Társadalmi szervezetének önállóságának korlátját a többi állam határozza meg. Az állam feladata az adott társadalmi és gazdasági rend kialakítása, fenntartása, külső védelem biztosítása, társadalom szervezése, irányítása és vezetése. Georg Jellinek, német államjogász megfogalmazása kitűnően illusztrálja az állam alkotórészeit, amelyből egy ország szuverenitása

is levezethető: a három fő alkotórész a szervezett emberi csoport, amely egy meghatározott földrészletet elfoglalt, és ezen működőképes hatalmi szervezetet hozott létre. Ahhoz azonban, hogy ezen ismérvek alapján jogosultsága legyen, szükséges, hogy más államok is elfogadják, azaz az államnak a nemzetközi jog alanyává kell válnia.

Fentiek alapján, és a cikk szempontjából két fontos ismérvet szükséges kiemelni: a határok meglétét, amely elválasztja az államot más államoktól, és a más államok általi elfogadottságot, vagy elismerést feltételezi – azaz szomszédsági viszonyai határozzák meg.

Magyarország Nemzeti Atlasza vizsgálja az államhatárok tartósságát Közép-Európában, megállapítása szerint igazolható a tétel, miszerint a Kárpát-medencében természetes akadályvonalaknak, földrajzi határoknak az államterületek fejlődésére és a politikai határok kialakulására jelentős hatása van. Európában két határ bizonyult tartósnak, ebből az egyiket a Közép-Európában található Kárpátok vonulata jelenti (1. ábra). Az is látható a térképen, hogy a történelem folyamán az Ipoly folyó, mint természetföldrajzi akadály nem volt államhatárként meghatározott, egészen 1947-ig. Számos térkép ábrázolja, kutatás született arról, hogy a legstabilabb államhatár, mint a „Nagymagyarország” és az 1947-es párizsi békeszerződés hatására létrejött „Kismagyarország” területe között igen nagy különbségek vannak, olyan új államhatárokkal, amelyek a történelem során korábban nem voltak határok.



1. ábra: Államhatárok tartóssága Közép-Európában

*Forrás: Rónai, (1945)*

Jelenlegi államhatárainkkal kapcsolatban kritikai elem, hogy a „Trianoni határok” nem vették figyelembe a kulturális, lakossági kapcsolatokat, így néprajzi és történelmi értelemben vett egységeket daraboltak ketté. Az egyik ilyen darab az Ipoly folyó medencéje, amely történelme során területi egységként fejlődött, szoros kapcsolatokat kialakítva. Legszorosabb kapcsolatok a közvetlenül a folyó két partján található települések között alakultak ki, azonban ez járult hozzá a távolabb található falvak és városok összeköttetéseihez is. A völgyben a legkedvezőbb feltételeket nyújtó vonalon alakult ki a főközlekedési útvonal, az egykori 2-es főút. A vízrajzi

hálózatok – mint helyi energiák – meghatározzák a települések elhelyezkedését, azonban a településközi kapcsolatokat a településeket összekötő – közlekedési – infrastruktúra hálózatosodása határozza meg. Az úthálózat és a településközi kapcsolatok fejlődése egymást segítve, kiegészítve, erősítve jelennek meg.

Az Ipoly folyó szélsőséges vízjárású, kisvíz idején alig csörgedezik benne víz, de tangernyi méretűnek látszó vízborítottságot tud produkálni a csapadékosabb időszak során. Minderre vezethető vissza az a legenda, hogy a trianoni határbizottság területbejárása során a folyó éppen áradás alatt állt, így a nagy vízfelület alapján nyilvánították hajózható folyóvá, és ez teremtette meg a lehetőségét annak, hogy határfolyó legyen.

A nagy vízborítottság a mezőgazdaság számára kedvező is lehet, azonban a napi kapcsolattartás akadályát képezheti, mégis már a korai időszakban megvolt az igény a folyó átjárhatóságának biztosítására, a szomszédsági kapcsolatok építésére. Ennek érdekében a legkorábbi időkben gázlókat használtak a közlekedők, majd megjelentek az első hidak. A helyben rendelkezésre álló építőanyagok közül sokáig a fa használata volt elsődleges: könnyen kialakítható szerkezeteket lehetett létrehozni, amelyeket ha az áradás elmosott, gyorsan és könnyen újra lehetett építeni, így az 1950-es évekig minden falunak megvolt a maga hídjá, de ahol a szükség úgy hozta, akár több híd biztosította az átkelési lehetőséget. (Tóth, 2007)

### **Települések közötti kapcsolatok társadalmi igénye**

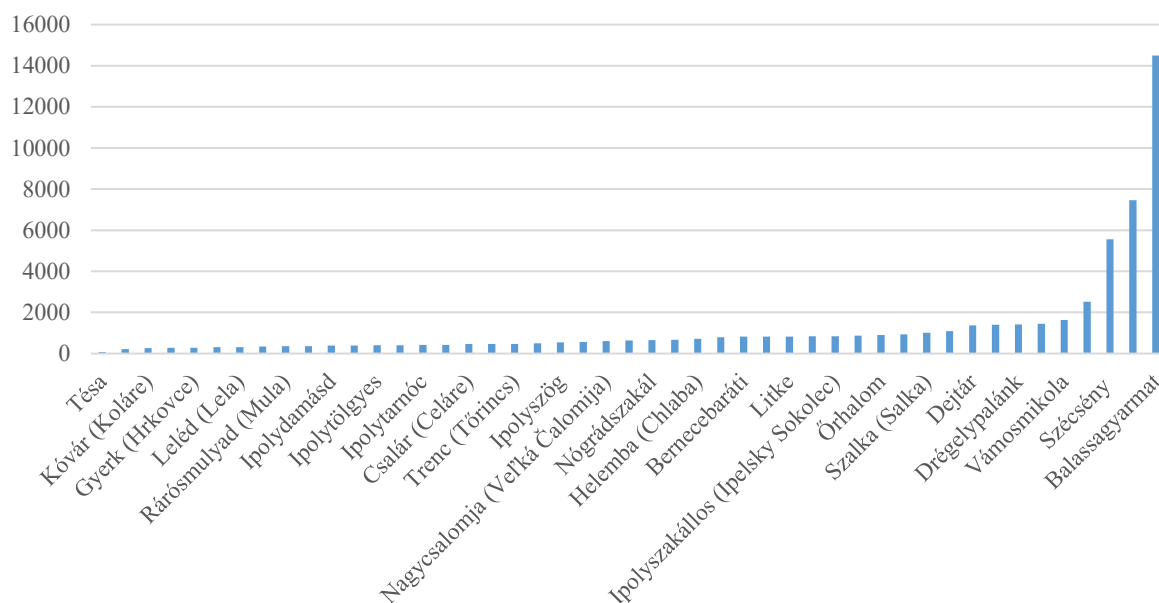
A közlekedés alapvető tulajdonsága a helyváltoztatás vonatkozásában az, hogy eredménye nem kézzelfogható, de társadalmi-gazdasági szempontból vizsgálva része a nemzetgazdaság infrastruktúrájának, ami a társadalmi élet szerveződését is meghatározza. Gazdasági szerepét többek között a munkaerő áramlásban, foglalkoztatás bővítésben és a területi kiegyenlítéshez való hozzájárulásban lehet tetten érni (Nagy, 2018).

A hátrányos helyzetben lévő terület felzárkóztatása, mutatóinak javítása két tényezőtől függ: a térség külső megközelíthetősége, valamint a belső közlekedési rendszere. A települések a földrajzi térben léteznek, egymással különböző intenzitású kapcsolatban állnak, és ezt a kapcsolatot a közlekedéssel alapozzák meg. Napjainkban ugyan egyre nagyobb jelentőségű a virtuális tér használata, azonban várhatóan hosszú ideig nem tudja azt teljes mértékben pótolni. Jelenleg, a világvárvány idején bizonyosodott be igazán, hogy az ember társas természete a személyes kapcsolatokra épül, és nem csupán a mentális egészségre van rossz hatással, ha a személyes interakciók elmaradnak (Miller, 2020.).

Ha elfogadott a tézis, hogy az utak az ember mozgásának lenyomatai, akkor a közúthálózat a motorizált mozgásának lenyomata. Történelmi visszatekintésben a mai Magyarország területén a rómaiak korában is volt néhány jól karbantartott út, amelyek nyoma máig megtalálható, mégis először a 18. században kezdtek hazánkban hosszabb útszakaszokat kiépíteni, amikor a technika és a tudomány elérte a megfelelő szintet. A 19. század végén azonban mindössze 700 km kiépített út létezett Magyarországon, a többi még nem rendelkezett szilárd burkolattal. A korabeli térképeket vizsgálva jól látszik, hogy a szomszédos falvakat földutak kötötték össze, mindegyik falut szinte mindegyik szomszédjával. A falvak közötti kapcsolatokban ezen az alacsony, földúti színvonalon érvényesült az egyensúly: a legrövidebb földutak jelentették általában az időben is legrövidebb utat, és nem volt ez máshogy az Ipoly mentén található települések között sem. (Csonka, 2012)

Az Ipoly völgyét jellemzően az elaprózódott településhálózat jellemzi, törpe- és aprófalvakkal, de középvárosnál nagyobb település sem található. A szlovák NUTS 2 régiók között az érintett

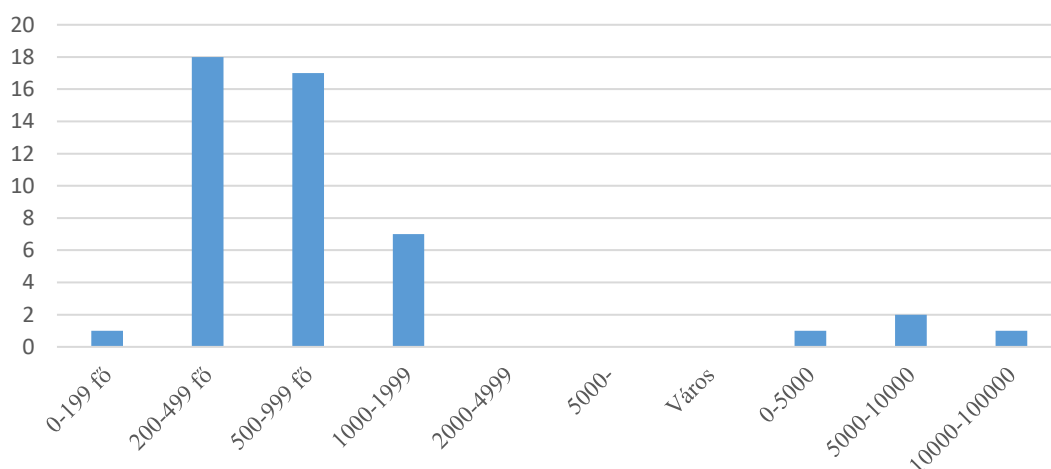
Közép-Szlovákiában a legtöbb város található, de területi eloszlása szerint a nagyobb városok északon helyezkednek el, és a régió déli területén van a legtöbb apró település; a besztercebányai kerületben a 200-499 fős települések jellemzőek. A térségben az ennél kisebb falvak száma is kimagasló, ami az Ipoly mentén a torkolatig kíséri a folyót ezekkel a jellemzőkkel. (Horváth, 2004) Az Észak-Magyarországi régió belül Nógrád megyében is kimagasló a kis- és törpefalvak száma és aránya, a városiasodást a legfeljebb középvárosi szintű népességszámmal jellemezhető városok határozzák meg, ahogy a folyó alsó folyásánál a már a Közép-Magyarországi régióban található Pest megyei településeknél is. A legkisebb település a Pest megyében található Tésa, 80 fő lélekszámmal, a legnagyobb pedig Balassagyarmat, 14 496 fővel, az egyes települések közötti népességszámmegoszlást a 2. ábra szemlélteti.



**2. ábra: Ipoly-parti települések lakosságának megoszlása**

*Forrás: saját szerkesztés (2021)*

Közigazgatási besorolás szerint összesen 4 – ebből 2 nógrád, 1 pest megyei – városi jogállású település található, Szécsény, Balassagyarmat és Ipolyság, és Szob, a többi település község.



**3. ábra: Településkategóriák népességszám szerint**

*Forrás: saját szerkesztés (2021)*

A népességszám alapján kialakított településkategória szerinti megoszlásban kiemelkedik a 200-999 fő közötti települések száma, a teljes településállomány 73%-a, és ebben a 73%-nyi településállományban lakik a lakosság 32%-a. Ezzel szemben a városok aránya 8,5%, amelyben a lakosság 51%-a lakik. Az ezer főt el nem érő településeken az érintett területen lakók 33%-a él. Az adottságok nem kedveznek a forgalmas főközlekedési útvonalak kialakításának, a domborzat a nagy kiterjedésű ipari létesítmények megtelepedésének gátja. A közlekedés kedvezőtlen adottságai hozzájárultak az egészséges vidéki környezet megtartásához, ugyanakkor a helyben élők lehetőségei korlátozottak. A települések között hiányzó kapcsolatok a két parton álló falvakat egymástól elszigetelték, noha a nem államhatárral záródó hasonló nagyságú településeknél általában – a közlekedési igényeknek megfelelően – található hidak.

A megközelíthetőség, átjárhatóság a helyi fejlődéshez, vagy talán a marginalizálódás tüneteinek enyhítéséhez járulhat hozzá, amelynek egyik – napjaink legfontosabbnak tűnő – feltétele a közúti elérhetőség. A településközi kapcsolatok vizsgálata általában a települések közötti alafölé rendeltségi viszony alakulását modellezi, különböző – leginkább gazdasági, kereskedelmi kapcsolatokra alapuló – vonzáskörzetek meghatározásával. Ilyen az 1920-as években az amerikai W. J. Reilly által meghatározott „kereskedelmi vonzástörvény”, ami a térbeli távolsággal és a központok tömegével számol, vagy Christaller a települések népességszámára építi a kapcsolatrendszer modelljét. A vonzáskörzet vizsgálatok nem tartalmazzák a társadalmi igényekre épülő közlekedési igényeket, amelyek sok esetben nem mérhető mutatókkal.

Az Ipoly folyó által elválasztott, közvetlen szomszédos települések közötti közúti kapcsolatok vizsgálata történt meg két szempont alapján. Az egyik szempont a közvetlen összeköttetés vagy annak hiánya, azaz a közúti hálózati hiány mutató, ami a települések légvonalban mért és közúti távolságának hányadosa. Minél nagyobb ez a szám, annál nagyobb a hiány, azaz a természetben közel található települések közúti – legalább a személygépjárművel való biztonságos, kiszámítható – járhatósága jelentős kerülővel lehetséges csak. A településközi kapcsolatok alakulásában természetesen ez is csak egy igen nyers mutató, alapvetően a mikroregionális kapcsolatok meglétének biztosítására alkalmas: a szomszédos, rokoni, baráti kapcsolatok ápolását hivatott sok esetben biztosítani. A közúthálózati hiány feltérképezése nagyon fontos mutató, azonban nem világít rá a települések közötti gravitációs vonzásra, azaz lehet, hogy két kistelepülés között hiányzik a mindennapi rokoni kapcsolatok ápolását elősegítő infrastruktúra hálózat, de az érintett települések között a szálak lazábbak, mindkét település erősebben kötődik egy harmadik központhoz.

Mindezek alapján az Ipoly két partján, egymással szemben található települések közötti úthálózati hiány számítás alapját az képezte, hogy a történelmi térképeken melyik települések között volt híd. A hídhelyek sok esetben változtak, de alapvetően a településpárok állandók voltak. A folyó kanyarulataiból adódóan előfordul, hogy egy település két, a folyó túlsó partján található településsel is közvetlen összeköttetésben volt. A közúthálózati sajátosságok a kísérő területen kis mértékben változtak, a de a fő útvonalak az Ipolyon állandók voltak.

A közúthálózati hiány rangsorolása mellett szükséges lehet további mutatók, jellemzők feltárására, mivel az Ipoly folyó máig az egyik legszélsőségesebb vízjárással jellemezhető folyónk, ami a csapadékosabb időjárás esetén igen nagy területet tud vízborítottsággal ellátni, így a fejlesztési döntésekhez más szempontok figyelembevétele is szükséges. A vízborítottság néhány deciméter mélységű, ami arra elég, hogy gépjárművel ne lehessen átjárni, és a közlekedést gátolja – ahhoz azonban kevés, hogy a jelenlegi műszaki előírásoknak megfelelő hidak építése településpáronként indokolt legyen. Éppen ezért szükséges vizsgálni a közúthálózati hiány mutató mellett az egyedi sajátosságokat, amelyek röviden bemutatásra kerülnek. A vizsgálódás az érintett településen lakók individuális tereinek megismerésén túl a



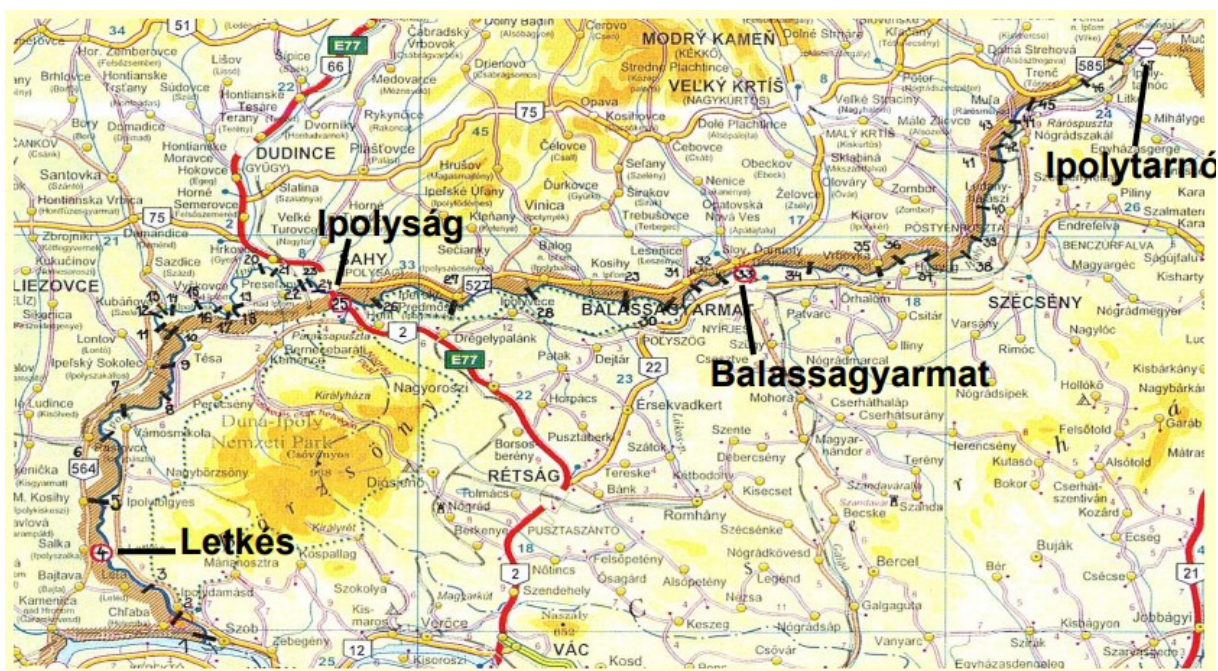
telephelyelméletek gyakorlati megvalósulására is alapoz, így többek között a centrum és „periféria” vagy város és vidék kapcsolatára, amelyet az államhatár megvonása jelentősen torzított. Mindezek alapján a mutatók alaposabb vizsgálata szükséges egy-egy helyen az összeköttetés indokoltásának feltárása érdekében, mivel a településhálózati adottságok jelentősen eltérnek, illetve a folyószakasz jellemzők miatt a híd építése is eltérő feltételekkel bír.

A folyó jelenlegi szakaszjellemzőit tekintve szerint három fő szakaszra lehet osztani, a forrástól lényegében a határfolyóvá válásig - a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság Vízirajzi Osztálya szerint Losoncig – tartó szakaszon vízrajzi szempontból „felsőszakasz jelleggel” megállapítható, hogy az érintett 88-kmes szakaszon 17 híd szolgálja ma is a közlekedők igényeit. Az átlagos hídsűrűség itt 5 folyókilométer/ híd. Az elmúlt évtizedekben ez nem változott, a történelmileg alakult, fejlődött tendenciáknak megfelelően helyezkednek el a hidak. A folyó „elválasztó jellege” nem szembetűnő az átjárhatóság miatt, illetve „egyszerű” nemzeti vízként funkcionál.

A középső szakasz Ipolyságig tart – ezen a szakaszon végig határfolyó az Ipoly, majd az alsó szakasz egy része – Ipolyság és Ipolyszakállos között 31 km hosszban – nem, majd Ipolyszakállostól a Duna torkolatáig újra az államhatárt jelöli ki.

#### Az Ipoly hídjellemzői 1945-ig

Az Ipolytarnóc – Szob közötti szakaszon, ahol jelenleg határfolyó az Ipoly, az 1945-ös adatokat megelőzően, tehát „természetesen kialakult állapotban” összesen 47 híd volt, ezek nyoma legtöbb helyen a mai napig látható (Sitku, 2007), azonban a határfolyó szakaszon az elmúlt évtizedig mindösszesen 3 közúti átkelőhelyen lehetett közlekedni – Balassagyarmat, Ipolyszalka-Letkés, Helemba – Ipolydamásd –, illetve további 2 vasúti híd állt. Az Európai Unió csatlakozás lehetőségeit kihasználva megindult építkezések hatására lassan, de kezd újra élővé válni a határtérség a hídállomány növekedésének hatására:



4. ábra: Az Ipolyon állt egykori hidak helyei

*Forrás: Sitku (2007.)*

Fentiek alapján a határszakasz jellemzőkkel rendelkező Középső- és Alsó-Ipoly- szakasz átjárhatóságának egykori hídsűrűsége 2,6 km, azaz átlagosan 3 km-enként található volt egy híd, bár szükséges megemlíteni, hogy ezeknek a hidaknak túlnyomó többsége a helyi lakosság szükségleteit kiszolgáló fahíd volt. A kor technikai feltételeinek és közlekedési igényeinek megfelelő állandó szerkezetek, amelyen leginkább gyalog, esetleg lovaskocsival közlekedtek, és amelyek egy-egy nagyobb áradást követően gyorsan újra építhetők voltak. A kiemelt közlekedési igények alapján néhány helyen erősebb, masszívabb szerkezetű hidakat emeltek, ezek közül legkorábban Ipolyságnál épült korszerű, a kor legmagasabb technikai tudását tükröző kőhíd, a források szerint 1266-ban. A híd a török megszállás alatt elpusztult, azonban 1769-ben újjáépítették.

Poltárnál szintén található egy – a források szerint török korban épült – kőhíd, amely sokáig szolgálta a főút forgalmát, azonban 1992-ben új vasbeton hidat létesítettek a kőhídhoz közel, a közlekedők igényei szerint az egykori híd megóvása érdekében, értékmentés gyanánt.

Nógrádszakál – Rárós esetében 1791-ben készült el a boltozott híd, amelyet később elbontottak, és helyette acélhidat emeltek. 1894-ben Hugyagnál és Pösténypusztánál acél szerkezetűre építettek át két hidat, mivel a 2. számú Budapest – Kassa útvonalon kiemelkedő forgalom volt, ami igényelte a korszerű, szilárd és erős szerkezetet – de ezen az útvonalon állt a nógrádszakáli híd is. Balassagyarmaton 1900-ban, Letkésnél 1903-ban épült acélszerkezetű híd. (Tóth, 2007) A történelmileg kialakult hidak azonban nagyon sokáig összekötő szerepet az Ipoly mentén található települések között és regionális kapcsolatok kis részeiként egyaránt szolgáltak.

Az Ipolyság környékén található mintegy 30 km-es nem határvízként funkcionáló Ipoly-szakasz és ráeső hídszám – 6 db – kiemelésével a 30 km-re 5 km/híd esik, ami akkor nyer értelmet, ha a jelenlegi meglévő állapot bemutatásra kerül: a jelenlegi 124,3 km Ipoly szakaszon Szobnál vasúton, illetve Letkésnél közúton lehet átkelni az Ipoly folyón a Börzsöny lábánál, szárazföldi közúti átkelőhely Hont – Parassapuszta, így az Ipoly átkelési pontjainak számbavételénél nem szükséges figyelembe venni, a 2-es út határmetszésénél található a pont, ahol az Ipoly kilép határszakasz jellegéből. A folyásiránnyal szemben haladva Balassagyarmaton található határátlépési pont. Újjáépített híd a 2007-2013 közötti Európai Unió költségvetési ciklus keretében megvalósult Szécsény – Pösténypuszta valamint Nógrádszakál – Rárós közötti híd, így jelenleg összesen 4 helyen lehetséges átlépni az országhatárt. Ez 30 km-enkénti átlagos hídsűrűséget eredményez. Fentiek alapján elmondható, hogy ahol az Ipoly nem határfolyó, a hídsűrűség nagy, határfolyó szakaszokon viszont ritka.

Az infrastruktúra megsemmisítése nem csupán a közlekedést akadályozta meg, hanem további kedvezőtlen fejlődési irányokat indukált: egyik pillanatról a másikra váltak települések zsáktelepüléssé. Természetesen több közülük nem a klasszikus zsáktelepülés, mivel csak a közúthálózat szakadt meg, viszont a vasút az Ipoly folyóval párhuzamosan fut, így az országhatáron belül maradt településekkel a kapcsolat megmaradt, viszont a folyó túlpartjával teljesen megszűnt. Ez vezetett ahhoz, hogy a két part települései a fizikai közelség ellenére elkezdtek távolodni, megszűntek a közösségi kapcsolatok. A Középső-Ipoly mentén kimagasló azon települések aránya, ahol a határtelepüléssé válás egyben periféria helyzetet teremtett, a fejlődést akadályozva vagy hátráltatva. Mindez az 1940-50-es évek közlekedésfejlesztési stratégiájának is eredménye, amikor a határtérség közúthálózat fejlesztése elmaradt, noha ebben az időszakban még két sajátos gazdálkodási forma jelen volt.

Az ősi gazdálkodási forma, a szélsőséges vízjárású folyók mentén kialakult fokgazdálkodás nyomai a mai napig láthatók a folyó mellett található vizimalmok maradványaiban. Ezek a vizimalmok egyrészt energiát termeltek a folyóból, másrészt a búzát nem lehetett messzire



szállítani gazdaságosan, így volt olyan település, amelyiknek több malma is volt – többek között ilyen volt Szécsény.

A fokgazdálkodás másik előnye volt a vízjárás ingadozásának mérséklése és az árterületek vízháztartásának kiegyenlítése, amely a mezőgazdaság számára igen kedvező lehetőségeket teremtett.

Az államhatár meghúzása a magyar-szlovák határszakaszon is életre keltette a kettős birtokosság intézményét, azaz a tulajdonosok egy rövid ideig – mindössze néhány évig – a határon túlra szakadt birtokukra annak művelése céljából átjárhattak. A II. világháború után tehát a még megmaradt kapcsolatok miatt a hidak – helyi igények alapján – helyreállításra kerültek, de a térséget elkerülte az országot jellemző helyreállítási

### A közúthálózati hiány mutató

Az egymással szomszédos települések között a lakosság kapcsolatot tart. Optimálisan a legrövidebb járható úton közlekednek - ha nincs valamilyen akadály, ez a légvonalban mért távolsághoz közelítő hossz. Abban az esetben, ha akadály merül fel, akkor az akadály leküzdését a legrövidebb kerülő úton oldja meg a lakosság; számos esetben ezeken a kerülő utakon a kis forgalom miatt nincs is kiépített út, hanem a mezőgazdasági munkák során használt erősített földutak használatosak napjainkban is. A közúthálózat ezeken a területeken nem kiépült, igény szerint használatos, az Európai Unió belül is kimagasló az úthálózaton belül a burkolattal nem rendelkező úthálózat aránya. A legegyszerűbb kapcsolatok kialakítására, fenntartására alkalmas ugyan a földút-hálózat, de nem korszerű. (Csonka, 2012)

Az utak fejlesztésének szempontrendszer és prioritásai komplex vidékfejlesztési szemlélettel vizsgálható, hiszen egy útszakasz felújításából vagy szilárd burkolattal való ellátásával nem kizárólag a mezőgazdaság profitál, hanem újraélednek régóta nem használt faluközi kapcsolatok, és új szociális, társadalmi, igazgatási, ellátási lehetőségek nyílnak meg a mikrotérségben. Éppen ezért minden pozitív és negatív externáliával együtt nehezen mérhető esetleg számszerűsíthető egy-egy útszakasz felújításának hatása, és nem értékelhetők az útszakaszok önmagukban, hanem szerepüket a tervezett, kiépülő hálózatban elfoglalt pozíciójuk szerint is kell vizsgálnunk

A közúthálózati hiány mutató pedig a napjainkban alpinfrastruktúra elemnek minősülő, burkolattal rendelkező, a mindennapi – személy és teheráru szállítási igényeket kielégítő – közlekedés feltételeinek megfelelő közutak hálózati hiányát fejezi ki a két település közötti légvonalban mért távolság és a ténylegesen a közlekedést biztosító távolság hányadosaként. (Juhász, 2021) A közúthálózati hiány mutató képlete:

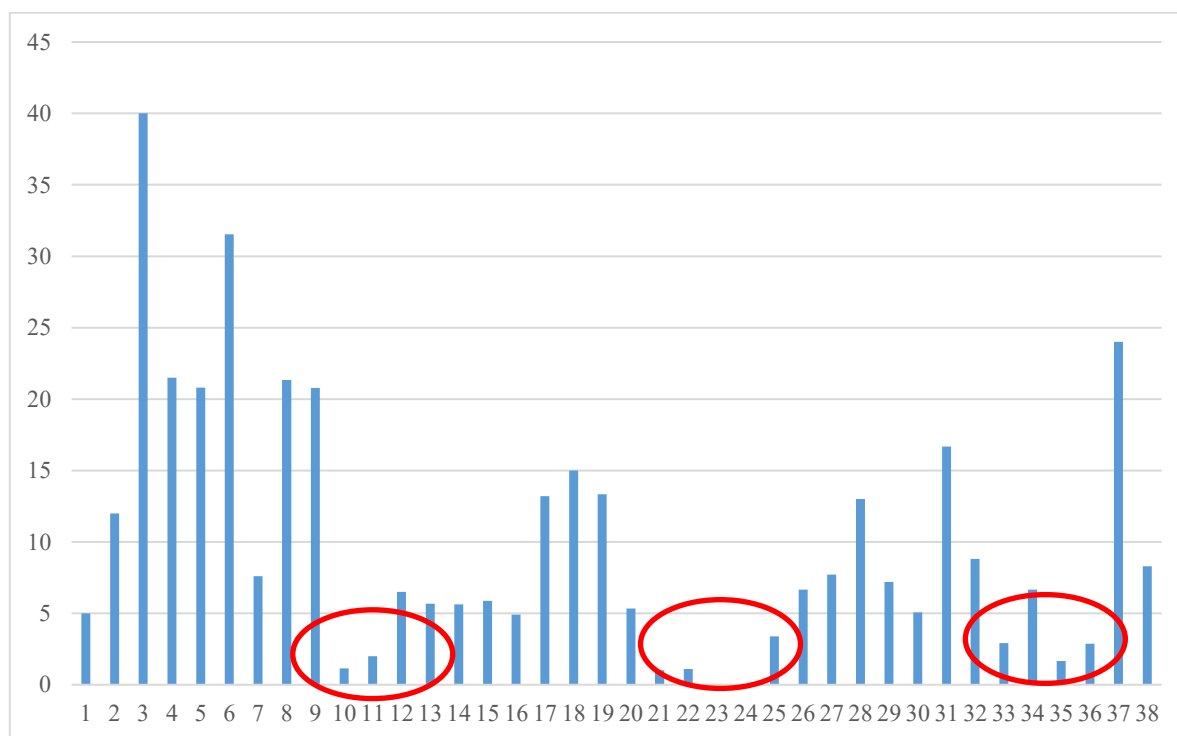
$$\text{Közúthálózati hiány} = \frac{\text{a két település közúton mért távolsága}}{\text{a két település légvonalban mért távolsága}}$$

Nem fejezi ki azt, hogy a települések között mennyire szoros, vagy mennyire lenne szoros a kapcsolat, és önmagában nem prognosztizál várható forgalmat sem. Az Ipoly folyó esetén ezt nem is lehet megtenni, mivel a jelenleg közlekedési lehetőség hiányában nem létező forgalom nagyságát nem lehet mérni, és jósolni is kevésbé. Az elmondható, hogy a közlekedésre a helyi igény markánsan megjelenik, de az nem, hogy a meglévő vagy megépítendő közúthálózatot a közvetlen szomszédos és a távolabbi települések mennyire fogják igénybe venni. A jelenlegi helyzetben sem elvárható, hogy a két néhány száz lelkes szomszédos település lakossága a kapcsolattartás céljából 40-50 km távolságot utazzon. A közúthálózati mutatót a történelmi

visszatekintés során az adott kornak megfelelő igényekre válaszoló hídszerkezet vizsgálatával történt függetlenül annak anyagától, az azon fő közlekedési eszközt használoktól, mivel az elmúlt néhány évtized motorizációja hívta életre a közút „létfontosságát”. Jelen tanulmányban azok között a települések közötti viszonyok feltárása történt meg, amelyek között egykor – a történelem folyamán hosszabb ideig – állt híd, azaz a közlekedés valamilyen módon közvetlenül biztosítva volt.

A hidak közül legnagyobb számban a fából készített szerkezetek biztosították a helyi lakosság számára a közlekedés lehetőségét, azonban a nagyon forgalmú útvonalakon kő-, majd vasbetonból készült hidak álltak. Az „eredeti” állapotot, a híd minőségét nem figyelembe véve, csak az átjárhatóság biztosítását vizsgálva a közúti hiányosság értéke „1” lenne, mivel a települések között a légvonal és a közúti elérhetőség – az földrajzi adottságok és a kor közlekedési lehetőségeinek való megfelelés függvényében – közel azonos lenne. Az „eredeti” állapot az I. világháborúig stabil, ezt követően az 1950-es években kialakult új határookra tekintettel vizsgált a közúthálózati hiány, amelyet a 5. ábra szemléltet. A diagram kék oszlopai a közúthálózati hiányt jelzik, kiugróan magas értékekkel bír a középső-szakasz felső szakaszrészre – Ipolytarnóc és Szécsény között.

A 2010-es évekig, amikor Magyarország Európai Unió csatlakozása során jelentős forrásokkal rendelkezett a területi kiegyenlítődés érdekében a felzárkózásra, az úthálózati hiány mutató az 5-6. ábrán látható módon alakul: az Ipoly-völgy középső szakaszán az úthálózati hiányosság mutató igen magas értéket mutat, ami azt jelenti, hogy a szomszédos településeken élőknek 20-40 km-es utat kellett megtenni annak érdekében, hogy az amúgy légvonalban mindössze pár száz méteres távolságot legyőzzék közúton. A diagramon jól látszanak azok a helyek, ahol a közúti átkelés biztosított, - 10-es számmal Balassagyarmat – valamint az Ipoly szlovák szakasza, továbbá az alsó szakaszon található letkési híd.

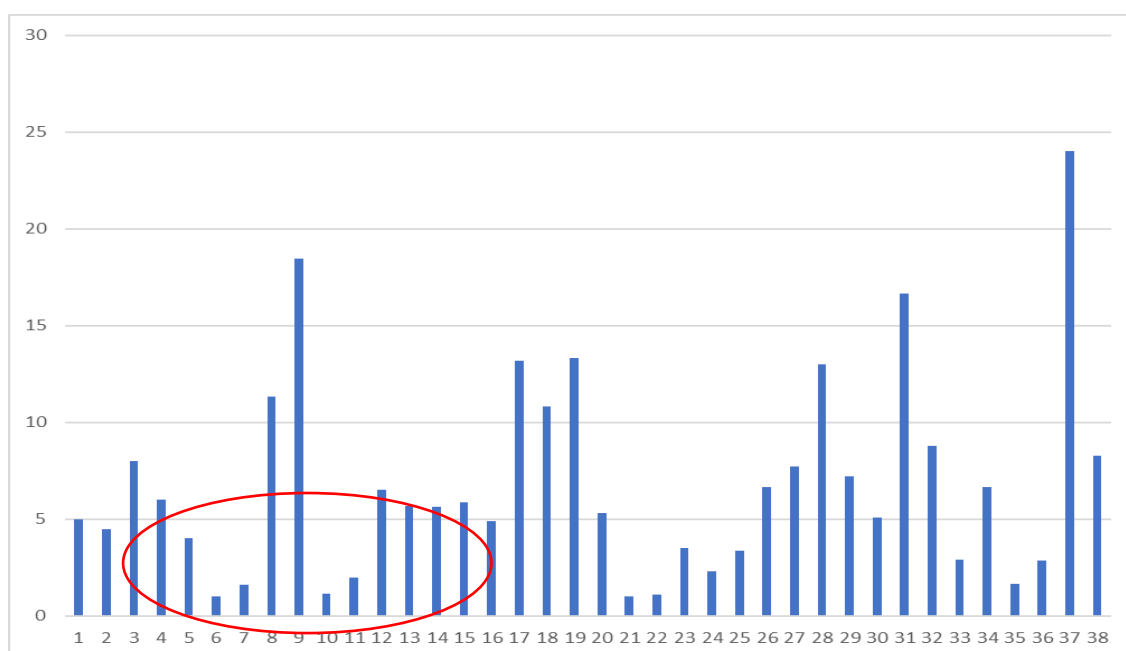


**5. ábra: Közúthálózati hiány mutató az Ipoly-menti települések vonatkozásában az Európai Unió csatlakozást megelőzően**

*Forrás: saját szerkesztés (2021)*

Igen jól beazonosíthatók azok a helyek, ahol közúti átjárhatóság biztosított. Az Európai Unió csatlakozást követően infrastruktúra építésre rendelkezésre álló források, valamint a jog adta lehetőségek hatására megindultak azok az építkezések, amelyek nagyobb részt a helyi lakosság szempontjából fontosak. Egy-egy híd megépítése közvetlen kimutatható gazdasági hasznot nem feltétlenül hoz, viszont jelentősen hozzájárul a perifériára szorult vidék népességmegtartó képességének javításával a lakosság elvándorlásának mérséklésében, illetve a dél-szlovák területeken lakó magyar lakosság megtartásában, a vidék felértékelődésében. Minderre tekintettel elsősorban – ahogyan egykoron is – a települések közötti kapcsolatok ápolásához járulnak hozzá az összeköttetések, amelyek végülis a vidék diverzifikációját segítik elő.

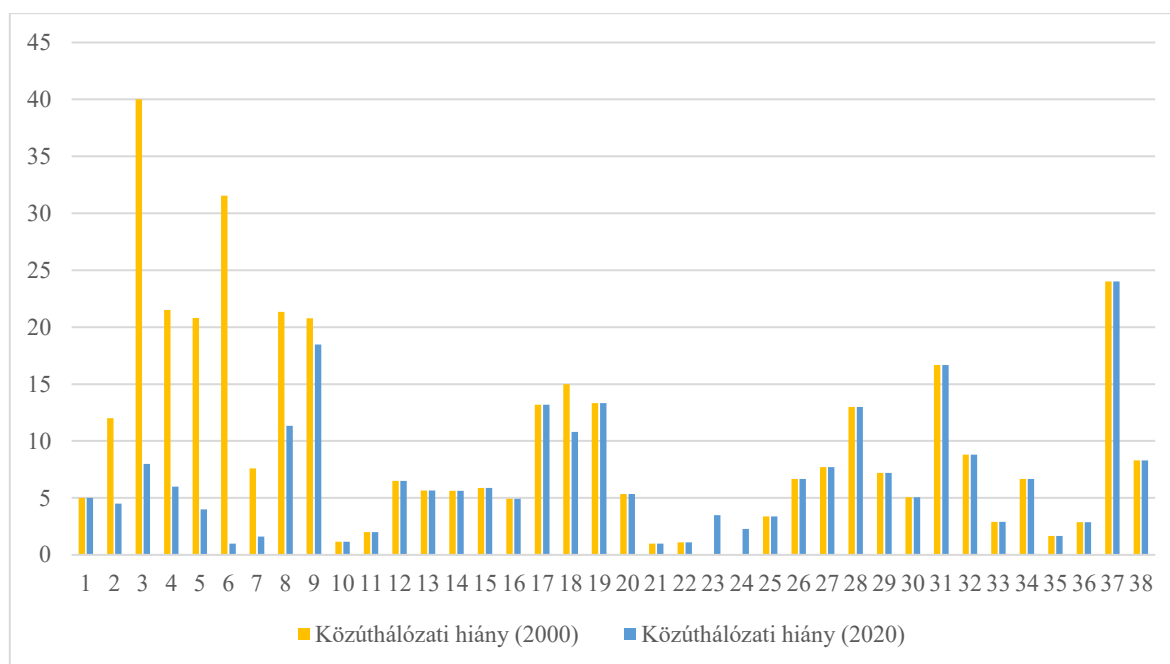
A 2007-2013-as költségvetési ciklus forrásaiból alulról jövő kezdeményezésként valósult meg a Szécsény (Pösténypuszta) – Kovacovce (Petovo) (Szécsénykovácsi (Pető)) valamint Nógrádszakál (Rárós) – Busince (Mula) (Bussa (Mulyad)) közötti közúti kapcsolat, amely az alábbiak szerint módosította a településpárok közötti elérhetőségét, amely az 5. ábrán látható.



**6. ábra: Közúthálózati hiány értéke napjainkban, az egykori hídhelyek figyelembe vételével**

*Forrás: saját szerkesztés (2021)*

A 7. ábrán a 2000. évi és 2020. évi állapotot összehasonlítva látszik az, hogy a hidak szerepe több település esetében módosították az elérhetőségi időket, illetve leolvasható, hogy érzékelhető különbségeket lokálisan jelentenek. Ritkán esik szó arról, hogy az infrastruktúra hálózat sajátosságára tekintettel egy esetleges útzár esetén a hidak megléte az elkerülést segíti elő. Nem kizárólag katasztrófa helyzet – árvíz, baleset – esetén van jelentősége, hanem olyan lehetőségeket rejt magában, ami a turisztikai szolgáltatások perspektíváit nyitja ki: esetleges kerékpáros verseny, ami útlezárással járhat, futó- vagy egyéb szabadidő eltöltési lehetőség.



**7. ábra: Az Ipoly mentén a településpárok közúthálózati hiány mutató változása 2000 bázisúvra vonatkoztatva**

*Forrás: saját kutatás alapján saját szerkesztés (2021)*

A 7. ábra 1-10 oszlopai tartalmazzák a 2007-2013. európai uniós költségvetési ciklus forrásaiból megépült két híd eredményeit, jól látható, hogy a megépült létesítmények a közlekedési távolság csökkenéséhez jelentősen járultak hozzá. Megjegyzendő, hogy a fejlesztés során előtérbe került jogos szakmai megfontolások alapján az egykor is kiemelt jelentőségű, nagy forgalmú hidak helyreállítása. Az érintett, egykori főútvonal újra járhatóvá tétele napjainkban is helyben a településpárok számára jelenthet segítséget, de még akkor is hordoz regionális jelentőséget, ha az elmúlt évtizedekben kényszerűségből az új határokhoz való igazodás miatt a kapcsolatrendszer átalakult. Feltételezhető, hogy ha rendelkezésre állnak azok az elemek, amelyek természetesen alakultak ki az évszázadok folyamán, a korábbi kapcsolatok is – a természetes eltérésekkel – újra helyre állhatnak.

Megjegyzendő, hogy ezen a szakaszon az Ipoly mellett található több olyan település, amely a különféle szempontok szerint meghatározott kormányzati felzárkózó települések közé tartozik; illetve Szécsény járás mutatói alapján bekerült a 33 leghátrányosabb térség közé.

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

Ságújfalu. Az Új Roma Stratégiával (2019–2030) összefüggő feladatok meghatározásáról szóló 1426/2019. (VII. 26.) Korm. határozat Ipoly-parti települést nem nevez meg.

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

### **Következtetések**

Az Ipoly völgyében található, zömében kis települések lakossága számára a kapcsolattartás feltételét jelenti az elérhetőség, az átjárhatóság. Átmeneti jelleggel a legtöbb településen ezt megoldották, de a folyó kiszámíthatatlan vízjárása, az árvizek sodrása az egyszerű szerkezeteket elmossa, illetve azokon a közlekedés korlátozott és nem biztonságos, viszont egyértelműen utal arra, hogy a lakosságnak igénye van a személyes kapcsolattartásra.

A megépítés előtt álló, hiányzó közúti kapcsolatok az elérhetőségi időt jelentősen csökkentik, valamint a megtett utat, ami hozzájárul az élénkebb kapcsolattartáshoz és a rövidebb utazások a károsanyag-kibocsátást mérsékelik. A vidék sokszínűségének fenntartásában kulcsszerepet kap az elérhetőség és átjárhatóság biztosítása.

Napjainkban is komoly viták folynak az Ipoly hidak építése kapcsán, amelyek közül hangsúlyos szerepet kap sok esetben a létjogosultságot megkérdőjelező felvetések, de ezen túlmenően az is, hogy a rendelkezésre álló forrásokból hol szükséges először visszaállítani a közúti átjárhatóságot. Hangsúlyozandó, hogy nem az a kérdés, hogy hol szükséges, hanem az, hogy milyen sorrendben, illetve milyen jelenlegi és várható igényekkel. A sorrendiség több tényező vizsgálatától is függ, azonban a közúthálózati hiány mutató további tényezőkkel való finomítása rá tud mutatni a logikai sorrendre.

Tekintettel arra, hogy az Ipoly hidak a határszakaszon minden esetben külterületen találhatóak – ami nem csak azért alakult így, mert határfolyó, hanem a korábbi áradásokra tekintettel az épületek az ártértől minél messzebb épültek, a települések így alakultak ki – a külterületi utak fejlesztésének szempontrendszerével és prioritásainak komplex vidékfejlesztési szemléletével kell vizsgálni, hiszen egy útszakasz meglétéből itt sem kizárólag a mezőgazdaság profitál, hanem és annál sokkal fontosabb, hogy újraélednek régóta nem használt faluközi kapcsolatok. A megváltozott körülmények mentén új szociális, társadalmi, igazgatási, ellátási lehetőségek nyílnak meg a térségben. A pozitív és negatív externáliák vizsgálatával együtt nehezen mérhető, esetleg számszerűsíthető egy-egy útszakasz kiépítésének, felújításának, határközi kapcsolat újjáépítésének hatása, nem értékelhetők az útszakaszok önmagukban, hanem szerepüket a tervezett, kiépülő hálózatban elfoglalt pozíciójuk szerint is kell vizsgálni.

A belföldi közúti közlekedés fejlesztései során kiemelt figyelmet szentel a mindenkori politika az autópályák építésének, a főúthálózat fejlesztésének, addig az attól távolabb eső, vidékies jellegű térség elmarad, a szükséges karbantartás, fenntartás sem minden esetben az elvárható mértékű. A határtérség úthálózatát tekintve az elmaradás ettől jóval nagyobb mértékű, mivel az már a múlt század közlekedés fejlesztései során elmaradt. A közúthálózat fejlesztés hiányából is adódóan tovább folytatódik az itt található falvak nagy részének elöregedési és fogyási folyamata, itt is érzékelhető, hogy egyre több falu kell egy-egy intézmény vagy szolgáltatás gazdaságos fenntartásához és hol a személyzet, hol a jármű, hol pedig az igénybevevők kénytelenek a falvak között utazni – esetenként nagy kerülőkkel, ami felveti a rövidítő utak



kiépítését. Ha a szerveződő falvak között azonban természeti gát akadályozza a közlekedést, akkor ott nem tud kialakulni jó együttműködés. A térségnek lehetőséget nyújthat a jobb munkahelykínálat, a tömegközlekedés-szervezés, az idegenforgalomba vagy termelőláncba bekapcsolódás esetleg egy jobban fejlődő település növekvő vonzereje, ami felveti fel egy-egy településközi út kapcsolat helyreállítását és a híd visszapépítését, az életkörülmények, a népeségmegtartó erő javításával. Ha belföldi forgalomban nagy számban használnak településközi forgalomra önkormányzati utakat, száraz időben földutakat is, és – az erdészet hallgatólagos hozzájárulásával – még kiépített erdészeti utakat is, méginkább szükség van a települések között visszaépített egykori kapcsolatokra, amelyek nem csak időmegtakarítást jelentenek, hanem a felhasznált benzin a családok számára pénz, a környezet irányába – jelentős – károsanyag-kibocsátás megtakarítást jelentenek, a települések érdekében viszont a vidék felértékelődését, a lehetőségek palettájának mind szélesebbre nyitását.

### Irodalomjegyzék

1. Dévai M. (1991). Magyar Laorusse Enciklopédia. Budapest: Akadémiai Kiadó ISBN 963 05 5856 4.
2. Horváth Gy. (2004). Dél-Szlovákia - A Kárpát Medence régiói 2. Budapest - Pécs: Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja - Dialóg Campus Kiadó ISBN 963 9052 33 7
3. Nagy, Z. (2018). Közlekedéscsoporthajz. Budapest: Akadémiai Kiadó ISBN: 978 963 454 304 6, DOI: 10.1556/9789634543046
4. Rónai A. (szerk) . (1945). Közép - Európa Atlasz. Balatonfüred: Államtudományi Intézet.
5. Tóth, E. D. (2007). Hidak Nógrád megyében. Salgótarján - Eger: Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, ISBN 978 963 06 3051 1.
6. Arcanum, A. K. (2021. február 2.). Magyar Királyság (1819–1869) - Második katonai felmérés. Österreichisches Staatsarchiv, Ausztria. Forrás: <https://mapire.eu/hu/map/secondsurvey-hungary/?layers=5&bbox=2129097.427959444%2C6110993.211521397%2C2201827.2603727896%2C6133924.320006951>
7. Arcanum, A. K. (Szerk.). Habsburg Birodalom - Kataszteri térképek (XIX. század). Letöltés dátuma: 2021. 02 02, forrás: <https://mapire.eu/hu/map/cadastral/?layers=3%2C4&bbox=2166265.9887731713%2C6123795.516895306%2C2175357.2178248395%2C6126661.905456>
8. Bakó G. (2021. február 2.). Távérzékelési technológiák és térinformatika online, a szolgáltatók és felhasználók online folyóirata 2013/1. Forrás: ISSN 2062-8617: <https://www.rsgis.hu/RS&GIS-2013-1-3.html>
9. Czigler, L. (2017.). A fokgazdálkodás visszaállításáért. Országépítő - Építészet-Környezet-Társadalom, 45-49. pp.
10. Csonka B. (2012. május 31). A mezőgazdasági utak tényfeltáró elemzése - Tanulmány. Budapest: Földmérési és Távérzékelési Intézet.
11. Európai útvonaltervező. (2021. 02 16). Forrás: [www.utvonalterv.net](http://www.utvonalterv.net)
12. Google Earth. (2021. 02. 16.). Forrás: [www.googleearth.hu](http://www.googleearth.hu)
13. Juhász M. (2021. február 18.). Galvani vita: amire egy új Duna-híd való, abban az albertfalvai a jobb. Forrás: 444.hu: <https://444.hu/2021/02/18/galvani-vita-amire-egy-uj-duna-hid-valo-abban-az-albertfalvai-a-jobb>
14. Miller, G. (2020. március 24.). A társas távolságtartás véd a fertőzés ellen, de fel kell készülnünk emberi hatásaira. Forrás: Magyar Tudományos Akadémia:

[https://mta.hu/mta\\_hirei/a-tarsas-tavolsagtartas-ved-a-fertozes-ellen-de-fel-kell-keszulnunk-emberi-hatasaira-110477](https://mta.hu/mta_hirei/a-tarsas-tavolsagtartas-ved-a-fertozes-ellen-de-fel-kell-keszulnunk-emberi-hatasaira-110477)

15. Sitku, L. (2007. október 8.). Hidak a magyar-szlovák határon - Új Ipoly-hidak megvalósításának lehetősége. Beszámoló a 3. Hídműhely Szimpóziumról, Eger.

*Hivatkozott jogszabályok*

1. „Felzárkózó települések” hosszú távú programjának megalapozásáról szóló 1404/2019. (VII. 5.) Korm. határozat
2. Magyarország egyes területei közötti gazdasági egyenlőtlenség csökkentése érdekében szükséges fejlesztési programcsomagról szóló 1403/2019. (VII. 5.) Korm. határozat
3. A „Felzárkózó települések” és a gazdaságélénkítő program folytatása érdekében teendő további intézkedésekről szóló 1186/2020. (IV. 28.) Korm. határozat
4. Az Új Roma Stratégiával (2019–2030) összefüggő feladatok meghatározásáról szóló 1426/2019. (VII. 26.) Korm. határozat