

## KELETI KAPU ÉS ELSZIGETELTSÉG<sup>1</sup>

### Az elzártság kérdése és a határon átnyúló kapcsolatok esélyei az északkelet-alföldi határ mentén

#### (THE EASTERN GATE AND SEPARATION)

#### (The Question of Separation and Opportunities of Cross-border Connections in the Northeast Great Hungarian Plain)

DANCS LÁSZLÓ

#### *Változások a határok mentén*

Az, hogy egy adott terület az államhatár mentén fekszik, önmagában nem jelent szükségyszerűen hátrányt a társadalmi–gazdasági fejlődésre, sőt bizonyos esetekben (pl. Nyugat-Európában) kifejezetten előnyös is lehet. Ám Trianon óta az Északkelet-Alföldön a határmentiség mind a mai napig elmaradottságot jelentett. Elsősorban azért, mert ezek a területek kevésbé integrálódnak az ország gazdasági életébe, alig tudnak bekapcsolódni a területi munkamegosztásba, másrészt a határ mentének ma alig van kapcsolata a szomszédos országokkal, a határon túl fekvő városokkal. A határok elválasztó szerepe még ma is erőteljesebben érvényesül, mint a valós nemzeti érdekeket hatékonyan szolgáló összekötő (híd) szerep. A határok annyira áhított spiritualizálódása Kelet-Közép-Európában jelenleg is inkább csak kívánt cél, mintsem valóság.

Az északkelet-alföldi határszél ma is egyike az ország leginkább elmaradott térségeinek. Ezt a 10–20 km széles sávot a megyeközpontok gyenge vonzása, fejletlen infrastruktúráis állapotok, rossz elérhetőség, nagy volumenű munkanélküliség, a cigány lakosság magas aránya és kedvezőtlen természeti adottságok (gyenge termőképességű talajok, ár- és belvízveszély) jellemzik. A jelenlegi helyzet kialakulását elsősorban történeti–politikai okok idézték elő nyolc évtizeddel ezelőtt. Az Alföld északkeleti részének politikai államhatárai – az ország más határaival egyetemben – történelmi léptékkal mérve rövid múltra tekintenek vissza. Az 1920. június 4-én aláírt Trianoni békeszerződés értelmében a korábban – Horvátországgal együtt – 325 411 km<sup>2</sup> területű és 20 886 484 fős népességű Történelmi Magyarország helyett egy új, mindössze 93 073 km<sup>2</sup> területű és 7 990 202 fős népességű ország jött létre. A trianoni határok nem tisztelték sem az etnikai határokat, sem pedig az organikusán kialakult centrum–periféria kapcsolatokat. A határ túloldalán rekedt városi központok elvesztése miatt a határ menti területek lettek a határmódosítások igazi kárvallottjai a piaci, gazdasági, társadalmi, kulturális kapcsolatok megszakadásával.

A második világháború után Kelet-Közép-Európa országai a Szovjetunió érdekszférájába kerültek, ami a határok megerősítéséhez és elválasztó szerepének növekedéséhez vezetett. A határmenti területek tehát méginkább a perifériára szorultak: a határközeli városok fejlesztése lelassult, a határ menti zónába való bejutáshoz sokszor még belföldi utazás esetén is útlevélre volt szükség, a korábban évszázados kapcsolatban álló területek és települések csak igen bonyolult módon – felsőbb szintek (főváros) tudtával és engedélyével – léphettek kapcsolatba egymással. A KGST létrejötte után az együttműködő tagállamok sokkal intenzívebb kereskedelmet folytattak a Szovjetunióval, mint egymással, ami szintén hozzájárult az államhatárok menti izoláció fokozódásához.

Az 1980-as évek végén Kelet-Közép-Európát is elérte a politikai változások szele, ami a Kárpát-medence országaiiban is a határon átnyúló kapcsolatok kiszélesedésének lehetőségét hozta magával. A szakértők a határok elválasztó szerepének csökkenését és a gazdasági kapcsolatok élénkülését várták az új politikai folyamatoktól, de a valóság nem igazolta az optimista várakozásokat. A határátkelőhelyek száma növekedett ugyan a térségben, de ez a határok átjárhatóságában nem hozott számottevő változást. Az északkelet-alföldi határszél – melynek vizsgálata 119 településre terjedt ki az ukrán és a román államhatár mentén – gazdaságát igen súlyosan érintette a rendszerváltás következményeként a külgazdasági orientáció megváltozása, a keleti piac fizetéképtelenné válása miatt ugyanis a határ mente elveszítette a fő gazdasági profilját jelentő mezőgazdaság termékeinek felvevőpiacát. A szomszédos határrégiók közötti kereskedelem még mindig gyenge, kevés a vállalkozások száma. A szomszédos államok egyes vezetői – a határon túl élő nagy létszámú magyar kisebbség miatt – még napjainkban is sokszor országuk területi egységét fenyegető elszakadási törekvéseket látnak Magyarországgal közeledésében, ezért a határon átnyúló kapcsolatok kialakítása nehézkes.

### *A határon átnyúló kapcsolatokat befolyásoló infrastruktúra állapota*

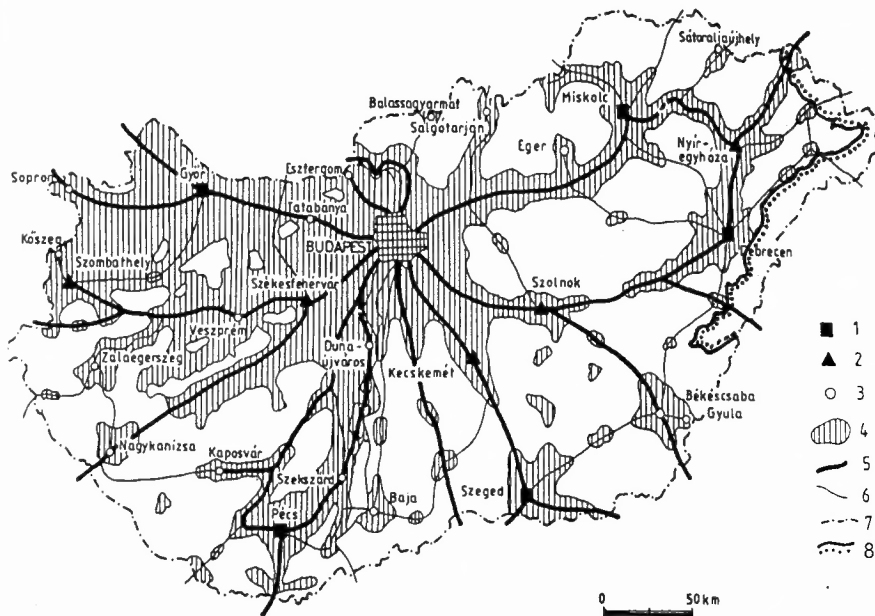
A trianoni döntések következményeként nemcsak a határ túloldalán rekedt területekkel szakadtak meg az új határok közé szorított ország határ menti térségeinek kapcsolatai, hanem a települések egymás közötti együttműködései is nagyon körülmenyessé váltak. Az első világháborút megelőzően – a mezőgazdasági termékek elszállítására – az Alföldön is kiépült egy jól megtervezett, nyugat-európai színvonalú vasúthálózat. A vasút – vonalvezetésében jelentősen különbözve a már korábban kialakult vízi és közúti szállítási útvonalaktól – teljesen átformálta az ország-rész térszerkezetét.

Az Alföld, de különösen az alföldi határ mente térszerkezetére erősen rányomta bélyegét a trianoni határmegvonás által, hogy az Alföld és az azt határoló hegyvidék találkozásánál kialakult vásárvárosokat és az őket összekötő országos jelentőségű térszerkezeti tengelyt a határon kívül helyezte. A döntés elvágtá az északkelet-alföldi határszél településeit természetes vonzásközpontjaiktól és az elérhetőség szempontjából is rendkívül kedvezőtlen helyzetet teremtett a határszélén.

Az Északkelet-Alföld térszerkezetére elsődlegesen az a jellemző, hogy meghatározóak a centrumrégiót (Budapestet) a külföldi központokkal összekötő országos térszerkezeti vonalak. A régió legfontosabb térszerkezeti tengelye a Budapest–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza–Záhony–Kijev között húzódó folyosó. Ebből ágaznak ki az egyéb fontos országos és regionális térszerkezeti vonalak. Közülük a legjelentősebb és a legjobban kiépített a Nyíregyháza–Miskolc és a Püspökladánytól leágazó Berettyóújfalú–Nagyvárad felé vezető országos tengely. Jelentősek még a Debrecen–Füzesabony, a Debrecen–Tiszaújváros–Miskolc, a Debrecen–Békéscsaba, a Nyíregyháza–Vásárosnamény–Munkács, valamint a Debrecen–Mátészalka–Szatmárnémeti térszerkezeti vonalak (1. ábra.).

### 1. ÁBRA

*Az északkelet-alföldi határ mente Magyarország térszerkezetében  
(Northeast Great Hungarian Plain in the Spatial Structure of Hungary)*



*Jelmagyarázat:* 1. Regionális központ. 2. Növekedési pólus. 3. Megyei növekedési centrum. 4. Urbanizált térségek. 5. Országos térszerkezeti tengely. 6. Regionális térszerkezeti vonal. 7. Országhatár. 8. Az északkelet-alföldi határ menti térség.

*Forrás:* Süli-Zakar (1994) ábrája nyomán, részben átszerkesztve.

Az alapvető probléma az, hogy az országos térszerkezeti tengelyeken kívül az egyéb térszerkezeti vonalak ritkák vagy fejletlenek, illetve szűk az áteresztőképességük. Ebből adódóan az Alföld északkeleti részének az országon belül csak a fővárossal megfelelő a kapcsolata. Igen gyenge az összeköttetés a Dél-Alfölddel (a felújított 47-es út terem kapcsolatot) és a dunántúli régiókkal, mely utóbbi területekkel a kapcsolat szinte kizárólag csak Budapesten keresztül biztosítható. A térszerkezet szempontjából a térségben igen fontos lenne a sokat vitatott déli autó-

pálya megvalósítása és a tervek szerint az országhatárt a térségben elérő M3-as mielőbbi befejezése.

A határ menti sávot érintő jelentős térszerkezeti vonalak kivétel nélkül a külföldi kapcsolatokat erősítik, a határszél településeinek egymás közötti összeköttetése továbbra is igen gyengék. A határ mente közlekedési infrastruktúráját vizsgálva megállapítható, hogy többségében négy számjeggyel jelzett közúti mellékutak és vasúti mellékvonalak találhatók itt.

A közúti infrastruktúrát illetően szembeötlő, hogy csak két nemzetközi főút, az E573 (Budapest–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza–Záhony–Kijev) és az E60 (Püspökladány–Berettyóújfalu–Nagyvárad) érinti a határ mentét. Ezenkívül mindössze három két számmal jelzett útvonal, a 48-as (Debrecen–Nyírábrány), a 49-es (Mátészalka–Csengersima) és a 41-es (Nyíregyháza–Beregszász) halad keresztül a vizsgált határszélén. Ezek az utak azonban kivétel nélkül határátkelőkhöz vezetnek és nincsenek számottevő hatással a határ mente többi településének megközelíthetőségére. A megyeszékhelyek közötti elérhetőségét vizsgálva látható, hogy az északkelet-alföldi határszél településeiről igen időigényes megközelíteni a megyeszékhelyeket.

A Hajdú-Bihar megyei határszél települései közül Komádi térsége (különösen Újiráz) van a legrosszabb helyzetben, amit egyrészt a földrajzi távolság indokol, másrészt viszont az, hogy innen négy számjegyű mellékutak segítségével lehet csak kijutni a Debrecenbe vezető 47-es főútra. Az elérhetőség szempontjából a megye-centrum közelsége miatt jó helyzetben van a Debrecentől keletre eső hajdú-bihari határszél, melynek települései 30–45 perc között érhetők el. A határszél szabolcs-szatmár-beregi szakaszának elérhetősége a megyeszékhelytől való nagyobb távolság miatt még nehezebb. Itt a Szatmári-síkság településeinek elérése útközi nehézségekbe, ezek többségének elérhetősége ugyanis meghaladja a 90 percet, sőt egyes határszéli települések (pl. Kishódos, Nagyhódos, Méhtelek, Magosliget, Garbolc) nem érhetők el két órán belül.

A szatmári és a beregi határszél településeinek elzártságát fokozza, hogy a Szamoson és a Tiszán kevés az átkelési lehetőség. A Tiszán csak Vásárosnaménynál, míg a Szamoson Csengernél és Tunyogmatolcsnál lehet hídon átkelni. Ezenkívül a Tiszán két helyen (Aranyosapáti–Tiszaadony és Tiszamogyorós–Lónya között), a Szamoson pedig három helyen (Olcsva–Olcsvaapáti, Szamosszeg–Panyola között, valamint Szamossályinál) autókompok segítik az átkelést.

A vasúti elérhetőség tekintetében igen jellemző, s meglehetősen lehangoló körülmény, hogy a határszél 119 települése közül mindössze 28 érhető el vasúttal. Ennek a hátrányos helyzetnek az okai is a trianoni határmódosításokban keresendők. Az I. világháború előtt a térségben két vasúti fővonal épült ki. Az egyik Budapest–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza–Miskolc–Kassa, a másik vonal pedig Gyula–Nagyvárad–Szatmárnémeti–Beregszász–Sátoraljaújhely–Kassa városokat kötötte össze. A trianoni békeszerződés értelmében a határ a két fővonal között húzódik. Ez a helyzet lehetetlenné tette ezen vasúti vonalak közötti – a századelőn még el nem készült – összekötő mellékvonalak megépítését, így az északkelet-alföldi határszél

– összekötő mellékvonalak megépítését, így az északkelet-alföldi határszél településeinek jó része vasút nélkül maradt.

Ami a megyeszékhelyek vasúti elérhetőségét illeti, természetesen a nagyobb távolságra levő határ menti települések igen hátrányos helyzetben vannak. A rossz vasúti elérhetőség azonban nem csak a távolsággal, hanem a vasútvonalak minőségével is magyarázható. A legkedvezőbb helyzetben a Budapest–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza–Záhony és a Nyíregyháza–Miskolc villamosított fővonal mentén elhelyezkedő települések vannak (a térségben egyébként csak ezek villamosított vasútvonalak). A villamosított fővonalon elhelyezkedő Záhony átlagos elérhetősége például 60 perc, a csak kisvasúton megközelíthető – nagyjából azonos távolságra fekvő – Balsa eléréséhez viszont még a legrövidebb elérési idő alapján is több mint 90 percre van szükség. A határszél vasúton való gyors megközelíthetőségének esélyeit tovább rontja, hogy a legtöbb település eléréséhez legalább egy átszállásra is szükség van (pl. Komádi és Körösszakál vasúton Debrecenből csak Békés megyén keresztül és legalább két átszállással közelíthető meg).

Az Északkelet-Alföldön a határon átnyúló kapcsolatok fejlődésének és bővítésének gátat szab a határátkelőhelyek alacsony száma és csekély áteresztőképessége is. Különösen igaz ez a térségben a magyar–román határszakaszra, ahol a jóval rövidebb magyar–ukrán szakasz öt átkelőjével szemben mindössze három határállomás működik. Közúton a legutóbbi időkig az egész hajdú-bihari és szabolcs-szatmárberegi határszélen csak két nemzetközi, a személy- és a teherforgalom számára egyaránt igénybe vehető átkelő üzemelt: Záhony az ukrán, Biharkeresztes–Ártánd pedig a román szakaszon, 2000-től azonban Csengersima PHARE támogatással átalakított határállomása a teherforgalom számára is elérhető lesz. Ezen kívül Románia irányába csak egy (Nyírábrány), Ukrajna felé pedig négy közúti kishatárátkelő üzemel, melyeket csak a két szomszédos ország állampolgárai vehetnek igénybe. A közeljövőben a hajdú-bihari román szakaszon tervezik egy új átkelő létesítését Létavértesnél.

Vasúton négy határátkelőhely áll a vizsgált határszakaszon a személy- és teherforgalom rendelkezésére. Ágerdömajornál csak kishatárforgalom van, de Záhony, Nyírábrány és Biharkeresztes–Ártánd átkelőhelye nemzetközi. A határon átnyúló gazdasági kapcsolatok számára hatalmas potenciális lehetőséget kínál a Záhonyban és térségében – a FÁK országokban használt széles nyomtávú vasútvonalak miatt – az elmúlt évtizedekben kiépült 21 millió tonna kapacitású átrakodókörczet, amely ma jórészt kihasználatlan (Baranyi 1999a).

### *A határon átnyúló kapcsolatok települési szinten*

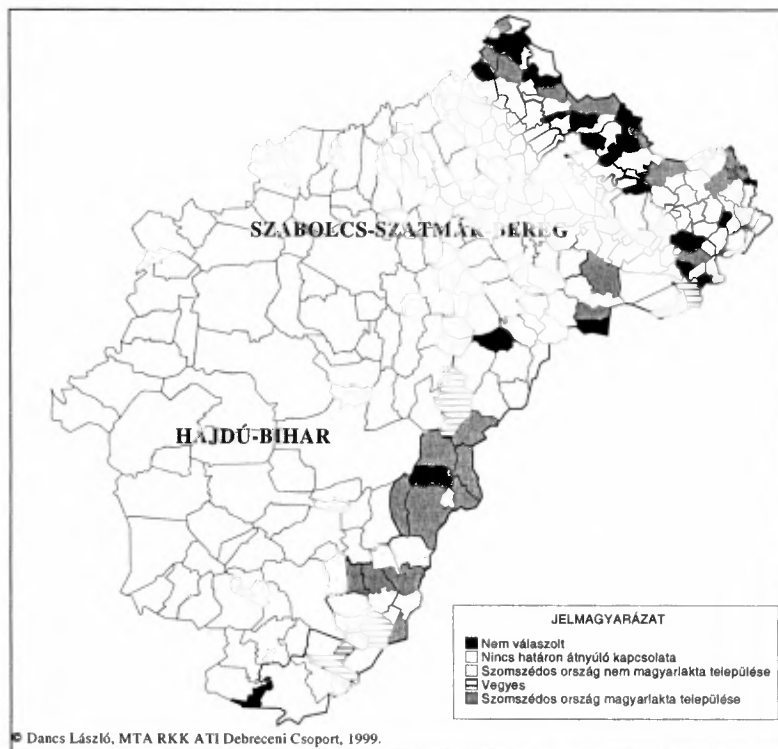
Az Északkelet-Alföld határ menti települései számára is megnyílt a lehetőség a határon átnyúló kapcsolatok felvételére és fejlesztésére az 1980–90-es évek fordulójának politikai enyhülési folyamatai után. A határszélen készített 119 településre kiterjedő kérdőíves felmérés tanúságai szerint azonban Magyarországnak ezen a fertályán még ma sem igazán élénke az ilyen típusú kapcsolatok, holott a határszél

periférikus települései számára egy potenciális kitörési lehetőséget kínálnak. A 119 önkormányzatnak kiküldött kérdőívre 95 településről érkezett értékelhető válasz, melyek szerint az önkormányzatok mindössze 31%-a (30 település) tart fenn valamilyen kapcsolatot 53 határon túli helységgel, ami messze elmarad a határközeli fekvés alapján elvárható értékektől (2. ábra).

A határszéli községek és városok többsége a szomszédos ország valamely – döntően magyarlakta – közeli településével áll – elsősorban kulturális (34 esetben), testvér-települési (30 esetben), sport (19 esetben), valamint oktatási és vallási – kapcsolatban. A településközi kontaktusok jellege hasonló az osztrák–magyar határ mente településeinek egymás közti kapcsolataihoz. Egy vizsgálat szerint ugyanis a nyugati határszélen is elsősorban kulturális, oktatási és sport jellegű önkormányzati kapcsolatok dominálnak, azzal a különbséggel, hogy ott nagyobb szerephez jutnak az infrastrukturális és gazdasági együttműködések (Nárai 1999). Nem szabad azonban figyelmen kívül hagyni, hogy a keleti „végeken” a helyi gazdaság jóval gyengébb lábakon áll, és az önkormányzatoknak talán nagyobb (közvetítő) szerepet kellene vállalniuk a határon átnyúló gazdasági kapcsolatok fellendítésében.

## 2. ÁBRA

*Az északkelet-alföldi határ mente településeinek határon átnyúló kapcsolatai  
(Cross-border Connections of Settlements in the Northeast Great Hungarian Plain)*



*Forrás:* Saját szerkesztés.

A kérdőíves felmérés tanúsága szerint a 95-ből mindössze négy magyar település folytat gazdasági–kereskedelmi jellegű együttműködést hat határon túli helységgel: Záhony Ágcsernyővel és Csappal; Körösszakál Meresti-vel; Körösszegapáti Vascau-val; Nyíraczád Küküllődombóval és Székkal. A határszél gyenge gazdasági és kereskedelmi kapcsolatait aligha ellensúlyozhatja a térségben igen élénk „határon átnyúló vásárlás” (feketekezelés, ital-, üzemanyag- és cigarettacsempészet), amiben a határsáv túloldalán a romló gazdasági körülmények között feketekezelésre kényszerülő beutazók is aktívan részt vesznek. A gazdasági kapcsolatokhoz viszonyítva a térségben a munkaerő-piaci együttműködés helyzete még kedvezőtlenebb. Magyar munkavállalás a szomszédos országokban szinte egyáltalán nem fordul elő, sokkal gyakoribb viszont a mezőgazdasági idénymunkák alkalmával a határ mente magyar oldalán az ukrán és a román fekete munka (*Balcsók* 1999).

A települések „érdektelenségét” mutatja, hogy a válaszadók közül 67 (71%) a nem kielégítő kapcsolatok javítása, illetve a nem létező együttműködések létesítése érdekében semmit sem tett, 17 település (18%) pedig jelenleg keresi a megoldást illetve a kapcsolatok kialakításának lehetőségeit. Mindössze 11 helyen (11%) próbáltak tenni valamit az előrejutás érdekében közös rendezvények szervezésével (pl. Csaolc, Nagyecsed, Nyíraczád, Körösszegapáti) és pályázatok benyújtásával (pl. Barabás és Csenger).

Figyelemre méltó, hogy a kérdőívet visszaküldők közül senkinek sincs környezetvédelmi célú együttműködése a határon túli szomszédos településekkel. Ez két dologra utalhat: a környezeti problémák és veszélyek hiányára, illetve arra, hogy az ilyen jellegű együttműködésekre nincs meg a közös igény és akarat. Bár kétségtelen, hogy a határszakasz magyar oldalán nincs jelentős környezetet veszélyeztető szennyező forrás, de a román és ukrán oldalról – elsősorban a különböző folyóparti nagyvárosok és bányavidékek felől – a Felső-Tisza vízrendszerén át a határ menti területek potenciálisan veszélyeztetettek (*Baranyi* 1999b). Ezt sajnos a 2000. év elején bekövetkezett súlyos cianid és nehézfém-szennyeződés is alátámasztotta már.

A települési önkormányzatok határon átnyúló kapcsolatairól elmondható, hogy azok leginkább a kultúra, az oktatás–művelődés és a sport területén élők, sokszor pedig csak a protokoll szintjén mozognak. Fejlesztésük mindenképp indokolt, még akkor is, ha a térség periférikus fekvése és gazdasági elmaradottsága megnehezíti a kapcsolatok kiépítését.

A térség országhatáron átívelő együttműködéseinek fejlesztéséhez nagyban hozzájárulhat a *Kárpátok Eurorégió*. Az 1999-ben megalakult, 14 milliós népességet magában foglaló interregionális szövetség megalakulása óta tett néhány sikeres kezdeményezést a határ menti infrastruktúra megújításában, állandó határon átnyúló programok születtek, javult az információáramlás a térségen belül stb. Az eredményesebb együttműködés érdekében jött létre 1994-ben a Kárpátok Eurorégió Fejlesztéséért Alapítvány, melynek feladata, hogy anyagi és technikai segítséget nyújtson a helyi önkormányzatok és civil szervezetek által támogatott projekteknek, elsősorban a falusi településeken élő emberek életminőségének a javítását szorgal-

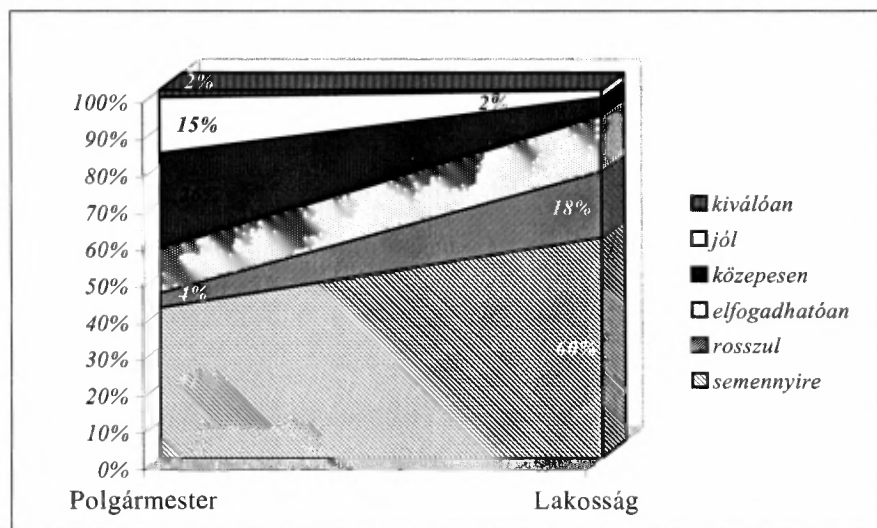
mazva. A biztató kísérletek ellenére a Kárpátok Eurorégió eredményességét hátráltatja annak nehézkes, távolról sem hatékony működése. A szervezet területi nagysága, etnikai sokfélesége, valamint az eltérő társadalmi és gazdasági adottságok számos problémát vetnek fel. A részt vevő országok eltérő szinten állnak társadalmi–gazdasági rendszerük átalakításában, eltérő a kezdeményezés – a nemzetiségi problémákkal szoros összefüggést mutatva – politikai támogatottsága, a tagországok többségében máig túl erős a centralizáció, hiányoznak a megfelelő működést biztosító pénzügyi kondíciók stb. (Rechnitzer 1999).

Az öt ország (Magyarország, Lengyelország, Románia, Szlovákia, Ukrajna) tagrégiói határon átnyúló kapcsolatainak elmélyítésére irányuló kísérletek ma még inkább elvi lehetőséget, mintsem gyakorlati eredményeket jelentenek. Ezt támasztják alá a kérdőíves felmérés eredményei is, melyekből kiderül, hogy a válaszadó települések 57%-a egyáltalán nem ismeri a Kárpátok Eurorégiót, működését 40% jónak, míg három település (Nagykereki, Nyírlugos, Tuzsér) – mindenekelőtt a térségben egyáltalán nem érzékelhető ténykedése miatt – kedvezőtlennek tartja.

Arra a kérdésre, hogy mennyire ismerik a települések vezetői a Kárpátok Eurorégió céljait mindössze 15% válaszolta, hogy jól, 2% (Tiszakerecsény és Pocsaj) pedig, hogy kiválóan. Még rosszabb a helyzet, ha a lakosságot vizsgáljuk, közülük ugyanis a polgármesterek véleménye szerint 60%-ban egyáltalán nem ismertek az Eurorégió céljai (3. ábra).

### 3. ÁBRA

*Mennyire ismerik a határ menti települések a Kárpátok Eurorégió céljait?  
(To What extent the Aims of Carpathian Euroregion Are Known?)*



Forrás: Kérdőíves vizsgálat adatai, MTA RKK ATI Debreceni Csoport, 1999.

A határ menti települések és különböző szervezetek 1996 óta pályázatok útján igénybe vehetik az Európai Unió PHARE CBC segítségnyújtási programját, de az a vizsgált térségben csak a magyar–román határszakaszon elérhető. Az 1996-os és



1997-es évben magyar–román PHARE CBC Program keretében az Északkelet-Alföld határai mentén 20 együttműködést elősegítő projekt nyert támogatást a csengersimai határátkelőhely fejlesztésétől a „Határon Túli Magyar Színházak X. Fesztiválján” át a határ menti térségek eurokonform mezőgazdasági szaktanácsadási rendszerének kiépítéséig. De hasonlóképpen nyert pályázatot a Határ menti Bihari Települések Területfejlesztési Társulása a 2000-ben Biharkeresztesen, immár harmadízben megrendezésre kerülő „Bihar–Bihar Expó” határ menti kiállítás és vásár lebonyolítására is.

Az északkelet-alföldi határ menti térség hagyományos elmaradottsága a rendszer-váltás óta sem csökkent. A perifériára szorult határszéli települések sem a belföldi, sem a külföldi tőke számára nem jelentenek igazi vonzó tényezőket. A történeti előzmények hatására (pl. megkésett fejlődés, Trianon) fejlődött határ mente szegényes természet-, gazdaság- és település-földrajzi adottságokkal rendelkezik, az infrastruktúra terén elmaradottság jellemzi. A döntően mezőgazdasági alapanyagok termelésére alapozott egyoldalú gazdaságszerkezettel jellemezhető települések a keleti piacok összeomlása után, a fizetőképes felvevőpiactól nagy távolságra kerültek, krónikus tőkehiánnyal és súlyos foglalkoztatási gondokkal küszködnek. Az északkelet-alföldi határ mentén folytatott vizsgálatok eredményei alapján úgy tűnik, hogy a politikai rendszerváltás óta nyitottabbá váló határok előnyeit e határszél települései ma sem tudják igazán kihasználni, a határon átnyúló kapcsolatok fejlődése még gyerekcipőben jár, inkább csak egy lehetőség, mint valós eredmény.

A határon átnyúló kapcsolatok fejlődését ma már Európai Unió programok és különböző szervezetek (pl. Kárpátok Eurorégió) is segítik, de ezektől sem lehet önmagukban csodát várni. A határszél településeinek saját, belső erőforrásaira támaszkodva, a határ menti fekvésből származó előnyök lehető legjobb kihasználásával kellene a fejlődésük felgyorsításához és elszigeteltségük felszámolásához vezető kiutat megtalálniuk. Ám a jelenlegi helyzetben a kilábalás esélye külső segítség (állami és más tőkebevonás) nélkül elképzelhetetlen, ugyanis az elzártság feloldásához vezető infrastruktúra-fejlesztésekhez és nagyberuházásokhoz hatalmas – a térség településein előteremthetetlen – pénzeszközökre van szükség. Ahhoz, hogy a keleti határ a jövőben az összekötő híd szerepét töltsse be a szomszédos országok felé, a jelenleginél jóval szorosabb összefogásra és körültekintőbb, a határ menti perifériák érdekeit jobban figyelembe vevő tervezésre van szükség.

### Jegyzet

<sup>1</sup> A tanulmány az OTKA által támogatott T013943. számú kutatási program keretében készült.

### Irodalom

Baranyi B. (1999a) A „Keleti Kapuk” – vállalkozási övezetek a határmentén. Az *Északkelet-Alföld határ menti területeinek helyzete – a felzárkózás lehetőségei és esélyei*. Az MTA Stratégiai Kutatások, Új környezeti, gazdasági települési és társadalmi folyamatok az Alföldön című alprogram 2. tudományos rész-jelentése. II. kötet – Baranyi B. (szerk.), Debrecen, MTA RKK ATI Debreceni Csoportja. 445–460. o.

- Baranyi B. (1999b) A „periféria perifériáján” – a határ mentiség kérdőjelei egy vizsgálat tükrében az Északkelet-Alföldön. – *Tér és Társadalom*. 4. 17–44. o.
- Balcsók I. (1999) Sokasodó gondok és szerény esélyek az északkeleti határment munkaeöpiacán. Az *Északkelet-Alföld határ menti területeinek helyzete – a felzárkózás lehetőségei és esélyei*. Az MTA Stratégiai Kutatások, Új környezeti, gazdasági települési és társadalmi folyamatok az Alföldön című alprogram 2. tudományos részjelentése. I. kötet – Baranyi B. (szerk.), Debrecen, MTA RKK ATI Debreceni Csoportja. 204–268. o.
- Nárai M. (1999) A határ mente, mint élettér (A határmentiség jelentősége az emberek életében). *Elválaszt és összeköt – a határ*. – Nárai M.–Rechnitzer J. (szerk.), Pécs–Győr, MTA Regionális Kutatások Központja. 129–158. o.
- Rechnitzer J. (1999) Határ menti együttműködések Európában és Magyarországon. *Elválaszt és összeköt – a határ*. – Nárai M.–Rechnitzer J. (szerk.), Pécs–Győr, MTA Regionális Kutatások Központja. 9–72. o.
- Süli-Zakar I. (1994) Debrecen és Kelet-Magyarország (Egy regionális központ és a regionalizmus országunk keleti részén.) *Tanulmányok Debrecen városföldrajzából I.* Debrecen, KLTE Társadalomföldrajzi Tanszék. 7–22. o.

## THE EASTERN GATE AND SEPARATION

### The Question of Separation and Opportunities of Cross-border Connections in the Northeast Great Hungarian Plain

LÁSZLÓ DANCs

The cross-bordering situation does not necessarily cause a handicap for a land's social-economic development, moreover it can be an advantage in certain cases (such as in Western-Europe). Up till now, the cross-border situation equals with depression in the dictionary of the people of Northeast Great Hungarian Plain. The approximately 10–20 km wide lane is highly separated and underdeveloped concerning its infrastructure; difficult to reach; it has high rate of unemployment and Roman population. However it has opportunities to become an Eastern Gate of the country. A cross-border state can provide good opportunities for the settlements to dissolve its separation. It can also raise its social–economic status, as soon as they are able to recognise their inherent advantages, as well as being able to dissolve hindrances of the prosperity of cross-bordering connections coming from their present state.