



TRIANONTÓL SCHENGENIG: TURIZMUS ÉS HATÁRON ÁTNYÚLÓ TERÜLETI INTEGRÁCIÓ A BARANYA-HÁROMSZÖGBEN

¹Wittmann Tamás✉, ²Merza Péter, ³Pap Norbert

¹PhD-hallgató, Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar, Földtudományok Doktori Iskola;
mail.tamas.wittmann@gmail.com, ORCID: 0009-0009-3697-1195

²Adjunktus, Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Menedzsment és Vezetéstudományi Intézet;
merza.peter@ktk.pte.hu, ORCID: 0009-0003-2879-9336

³Egyetemi tanár, Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar, Földrajzi és Földtudományi Intézet –
Szentágotthai János Kutatóközpont, Történeti és Politikai Földrajzi Kutatási Centrum;
pnorbert@gamma.ttk.pte.hu, ORCID: 0000-0001-8243-4213

ABSZTRAKT

Közép- és Kelet-Európa posztoszocialista határ menti régióit hosszú időn át geopolitikai fragmentáció, hiányos infrastrukturális kapcsolatok és gazdasági periferezálódás alakította. A Magyarország, Horvátország és Szerbia találkozásánál fekvő Baranya-háromszög geopolitikai feldaraboltsága és a hatarakadályok közelmúltbeli megszűnése miatt különösen releváns az esettanulmány. Horvátország 2023-as schengeni csatlakozása és az M6–A5 autópálya-kapcsolat 2025-ös megvalósulása jelentősen javította a térség elérhetőségét. Kutatásunk azt vizsgálja, hogy e változások megteremtik-e a turizmuson alapuló, határon átnyúló reintegráció feltételeit. A vegyes módszertan geopolitikai és térbeli elemzést, GIS-alapú elérhetőségi modellezést, kérdőíves felmérést (n = 60), tizenkét félig strukturált interjút és TOWS-elemzést foglalt magában. Az eredmények szerint a fizikai és adminisztratív akadályok nagyrészt megszűntek, az integrált, határon átnyúló turisztikai desztináció kialakítása azonban elsősorban az intézményi koordinációtól és a stratégiai fejlesztési keretektől függ. A kérdőív mérsékelten pozitív helyi attitűdöt jelzett a turizmus, a határon átnyúló együttműködés és az infrastrukturális fejlesztések iránt, a korrelációk pedig arra utalnak, hogy a lakosok ezeket a regionális fejlődés összefüggő elemeiként érzékelik. Az örökség-, öko-, kerékpáros, bor- és gasztronómiai turizmus reális lehetőséget kínálhat arra, hogy a Baranya-háromszög periférikus határtérségből a Duna-régió versenyképes turisztikai desztinációjává váljék.

Kulcsszavak: Baranya-háromszög, geopolitikai reintegráció, határon átnyúló együttműködés (CBC), Schengen-térség, turizmusfejlesztés

Benyújtva: 2026. július 25.

Befogadva: 2026. szeptember 13.

Publikálva: 2026. október 12.

Ez a mű a Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 nemzetközi licence-feltételeinek megfelelően használható fel.

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



FROM TRIANON TO SCHENGEN: TOURISM AND CROSS-BORDER TERRITORIAL INTEGRATION IN THE BARANJA TRIANGLE

¹Tamás Wittmann✉, ²Péter Merza, ³Norbert Pap

¹PhD student, University of Pécs, Faculty of Sciences, Doctoral School of Earth Sciences;
mail.tamas.wittmann@gmail.com, ORCID: 0009-0009-3697-1195

²Assistant professor, University of Pécs, Faculty of Business and Economics, Department of Management and
Leadership; merza.peter@tkk.pte.hu, ORCID: 0009-0003-2879-9336

³Full professor, University of Pécs, Faculty of Sciences, Institute of Geography and Earth Sciences –
Szentágotthai Research Centre, Research Centre of Historical and Political Geography;
pnorbert@gamma.ttk.pte.hu, ORCID: 0000-0001-8243-4213

ABSTRACT

For decades, post-socialist border regions in Central and Eastern Europe have been shaped by geopolitical fragmentation, discontinuous infrastructure networks, and economic peripheralization. The Baranja Triangle, located at the intersection of Hungary, Croatia, and Serbia, constitutes a particularly relevant case study due to its history of geopolitical fragmentation and the recent removal of border-related barriers. Croatia's accession to the Schengen Area in 2023 and the completion of the M6–A5 motorway connection in 2025 have significantly improved the region's accessibility. This research examines whether these changes have created the conditions for tourism-based cross-border reintegration. The mixed-methods approach combined geopolitical and spatial analysis, GIS-based accessibility modeling, a questionnaire survey (n = 60), twelve semi-structured interviews, and TOWS analysis. The results indicate that physical and administrative barriers have largely been removed; however, the development of an integrated cross-border tourism destination depends primarily on institutional coordination and strategic development frameworks. The survey revealed moderately positive local attitudes toward tourism, cross-border cooperation, and infrastructure development, while the correlations suggest that residents perceive these factors as interconnected components of regional development. Heritage, ecotourism, cycling, wine, and gastronomic tourism may offer viable opportunities for transforming the Baranja Triangle from a peripheral border region into a competitive tourism destination within the Danube region.

Keywords: Baranja Triangle, geopolitical reintegration, cross-border cooperation (CBC), Schengen Area, tourism development

Received: 25 July 2026

Accepted: 13 September 2026

Published: 12 October 2026

This open access article may be used under the international license terms of CC BY-NC-ND 4.0.

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



1. Bevezetés

A Baranya-háromszög (horvátul: Baranja) Horvátország északkeleti periferiáján, Magyarország, Horvátország és Szerbia hármashatárának térségében helyezkedik el. A régiót északon a magyar-horvát szárazföldi államhatár, keleten a Duna, délen és délnyugaton pedig a Dráva határolja. Napjainkban a terület Pélmonostor (Beli Manastir) városát és nyolc községet foglal magában. Földrajzi helyzete – amelyet két jelentős folyó ártere és az alföldi domborzat jellemez – alapvetően meghatározza természeti adottságait és társadalmi-gazdasági fejlődési pályáját egyaránt. A 245 méter magas Báni-hegy (Bansko brdo) és környezete kedvező feltételeket biztosít a szőlőtermesztés és a borturizmus számára.

A térség fejlődését a 20. század során alapvetően meghatározta, hogy több országhatár találkozásánál fekszik. A határváltozások, a politikai instabilitás és a gazdasági marginalizáció tartós regionális elszigeteltséghez vezettek, amely a jelentős népességcsökkenéshez és a gazdasági stagnáláshoz is hozzájárult.

A posztszocialista országok más határ menti térségeihez hasonlóan a Baranya-háromszög is különösen sérülékenynek bizonyult a népességfogyás és a gazdasági visszaesés folyamataival szemben. Az elmúlt években a turizmus fejlesztése e kedvezőtlen tendenciák ellensúlyozásának egyik legfontosabb eszközévé vált. Az Európai Unió által támogatott, határon átnyúló együttműködési (CBC, *cross-border cooperation*) programok – különösen az Interreg – új lehetőségeket teremtettek a periférikus térségek számára gazdasági helyzetük erősítésére, olyan transznacionális partnerségek révén, amelyek átlépik a politikai határokat (Tóth et al., 2020; Nemes & Happ, 2024). A Baranya-háromszög esetében a Duna és a Dráva olyan természetes tengelyt alkot, amely összekapcsolhatja a határ két oldalán található turisztikai attrakciókat, és alapot teremthet a vízi turizmus, a kerékpáros útvonalak és más tematikus kezdeményezések, mindenekelőtt a borturizmus térségi fejlesztéséhez. Az elmúlt években a régió geopolitikai helyzete jelentősen megváltozott: Horvátország 2023. január 1-jei schengeni csatlakozása, valamint a magyar M6 és a horvát A5 autópálya 2025. októberi összekapcsolása új közlekedési és gazdasági perspektívákat nyitott a határon átnyúló együttműködések előtt.

E fejlemények még rendkívül frissek, ezért a tudományos szakirodalom mindeddig nem vizsgálta a Baranya-háromszögre gyakorolt hatásaikat. A jelenlegi helyzet így egyedülálló lehetőséget kínál egy korábban geopolitikai elszigeteltséggel jellemezhető térség gazdasági és turizmuson alapuló reintegrációjának vizsgálatára.

Jelen kutatás célja annak vizsgálata, hogy a schengeni csatlakozás és az új közlekedési infrastruktúra fényében reális lehetőség-e a Baranya-háromszög integrációja egy turizmusfejlesztésen alapuló, tágabb, határon átnyúló regionális keretbe. Emellett azt is vizsgálja, hogy kialakítható-e a térségben a helyi adottságokra épülő, fenntartható turisztikai gazdaság.

2. Elméleti keret

A vasfüggöny lebontását megelőzően Kelet-Európa határ menti térségeinek gazdasági fejlődését az elégtelen beruházások és a határon átnyúló együttműködések (CBC) korlátozott volta hátráltatta (Tóth et al., 2020). E körülmények gyakran periferizálódáshoz és elvándorláshoz vezettek (Lang, 2015). A keleti blokk országainak európai uniós csatlakozását követően azonban a strukturális különbségek mérséklését célzó programok új lendületet adtak e térségek fejlődésének (Wastl-Walter, 2009).

Bár az Európai Unió lakosságának jelentős része határ menti térségekben él, e régiók gazdasági teljesítménye továbbra is elmarad az európai átlagtól; ennek következtében a 2014–2020-as programozási időszakban jelentős, mintegy 6,6 milliárd eurónyi forrást különítettek el fejlesztéseikre (Európai Bizottság, 2017).

Hasonló területi különbségek különösen markánsan jelennek meg a Duna mentén, ahol egymás mellett helyezkednek el jelentősen eltérő gazdasági fejlettségű régiók, így a makroregionális együttműködés alapvető keretet jelent a területi egyenlőtlenségek mérsékléséhez és az összehangolt fejlődés előmozdításához (Hardi, 2012).

A turizmus a határon átnyúló együttműködések egyik legszélesebb körben alkalmazott eszközévé vált, különösen a közös történelmi örökséggel rendelkező térségekben (Studzieniecki & Mazurek, 2007; Kozak & Buhalis, 2019). Ez a megközelítés ugyanakkor az állami koordináció új formáit teszi szükségessé (Zaitseva et al., 2016). Timothy (2000) szerint maga a határ önálló utazási motivációs tényezőként is működhet, míg Ryden (1993) arra hívja fel a figyelmet, hogy több nemzetállam területén való egyidejű jelenlét sajátos turisztikai élményt teremthet. A Baranya-háromszög esetében Matznetter (1979) tipológiája szerint a határ menti turisztikai térségek integrációjának legmagasabb szintjét az jelenti, amikor a határ két oldalán fekvő desztinációk egységes turisztikai régióvá kapcsolódnak össze. Ebben különösen fontos szerepet tölthetnek be az olyan, helyi erőforrásokra épülő alternatív turizmusformák, mint az ökoturizmus, a vidéki turizmus vagy a borturizmus, amelyek alkalmasak a határ két oldalán található települések és attrakciók összekapcsolására. Ugyanakkor a periférikus térségekben a sikeres határon átnyúló turisztikai integráció feltétele, hogy az érintett területek saját országuk turisztikai rendszerén belül is stabil pozíciót tudjanak kialakítani (Tóth et al., 2020; Nemes & Happ, 2024). A Baranya-háromszög esetében ezért az alapvető kérdés nem csupán az, hogy a határ két oldalán fekvő desztinációk integrálhatók-e, hanem az is, hogy e térségek turisztikai bázisa önmagában kellően megerősíthető-e egy működőképes, határon átnyúló desztináció kialakításához.

A társadalmi innováció meghatározó szerepet játszik a határon átnyúló együttműködésekben. A periférikus és rurális térségekben a helyi társadalmi tőke és identitás erősítésén, a közösségi részvétel ösztönzésén, valamint a helyi gazdaság diverzifikálásán és új foglalkoztatási lehetőségek megteremtésén keresztül járulhat hozzá a turizmus versenyképességéhez és fenntarthatóságához (Marton et al., 2021; Pentz, 2023). A helyi közösségek és a turisták közötti interakció emellett közelebb hozhat egymáshoz eltérő kultúrákat, ezáltal hozzájárulva a társadalmi kohézióhoz és a békés

együttéléshez (Michalkó et al., 2018). Erre példaként szolgál a Veszprém–Balaton térség hálózatalapú fejlesztési modellje (Lőrincz et al., 2023).

A turisztikai innovációk jellemzően összetett hálózati együttműködések – többek között turisztikai desztinációmenedzsment (TDM)-szervezetek és klaszterek – keretében jönnek létre (Nagy, 2022; Nagy & Aubert, 2025), amelyekben a fogyasztók az együttalkotás (co-creation) mechanizmusain keresztül aktívan részt vesznek a turisztikai élmények alakításában (Marien & Papp, 2024).

A nyitott végű élményinnovációkon túl (Hoarau-Heemstra, 2011; Nagy, 2014) a Baranya-háromszög fejlődését jelentős mértékben alakíthatják az okosdesztináció-koncepciók (smart destination) és a digitalizáció is (Marinac et al., 2025). Az innovációt nemcsak a verseny és a technológiai fejlődés ösztönzi, hanem a közsféra támogatása is (Hall & Williams, 2008). Végül az alternatív turisztikai formák – például az ökoturizmus (Szabados & Merza, 2023) – térnyerése jelentős kitörési lehetőséget jelenthet a régió számára (Csapó & Marton, 2010). E megközelítések a határon átnyúló térségekben különösen nagy jelentőségűek, mert a turisztikai kínálatot nemcsak földrajzi távolságok, hanem eltérő intézményi, igazgatási és piaci környezetek is fragmentálják. Egy közös desztináció kialakításához ezért nem elegendő az attrakciók fizikai összekapcsolása: olyan tartós hálózati kormányzásra van szükség, amely összehangolja a szolgáltatókat, önkormányzatokat és turisztikai szervezeteket, közös arculatot és termékfejlesztési irányokat alakít ki, valamint biztosítja az együttműködések folytonosságát az egyes projektek lezárulta után is. Ez a Baranya-háromszög esetében különösen fontos, mivel a közös turisztikai tér még kialakulóban van.

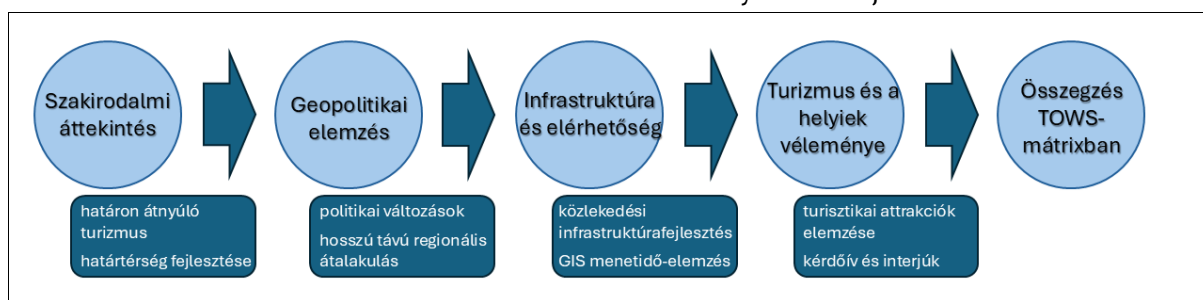
A korábban zárt határ menti térségek turizmusvezérelt fejlesztésének bevált gyakorlatait figyelembe véve a Baranya-háromszög számára értékes tapasztalatokkal szolgálhat az osztrák–szlovén–magyar hármashatár térsége. E régióban számos helyi kezdeményezés fokozatosan a turisztikai ágazathoz kapcsolódó, európai uniós társfinanszírozású vidékfejlesztési programmá fejlődött.

E kezdeményezések nemcsak a határ menti periferizálódás fokozatos mérsékléséhez járultak hozzá, hanem a térség szélesebb értelemben vett társadalmi-gazdasági felértékelődéséhez is. A Baranya-háromszög fejlődését meghatározó tényezők nagymértékben hasonlítanak az Őrségben és a Fertő tó térségében megfigyelhető adottságokhoz, ahol a fejlesztési stratégiák a jó állapotban fennmaradt természeti és kulturális tájra, a helyi hagyományokra és az ökológiai fenntarthatóság elveire épülnek. Az európai uniós finanszírozású kezdeményezések közül az „Iron Curtain Cycling” a térséget és helyi látnivalóit nemzetközileg látható kontextusba és turisztikai termékekbe integrálja (EuroVelo, 2025). A „From Mill to Mill” nevű projekt a meglévő örökségi értékekre építve hoz létre új turisztikai attrakciókat (Interreg Slovenia-Hungary Program, 2025), míg az olyan programok, mint a „PaNaNet+”, a korábban fragmentált természeti értékeket nemzetközileg látható turisztikai termékekbe kapcsolják össze, és a határon átnyúló együttműködés révén előmozdítják a környezettudatosságot és a fenntarthatósági szemléletformálást (Interreg V-A AT-HU Program, 2025).

3. Módszerek és források

Kutatásunkban azt vizsgáltuk, hogy a geopolitikai változások és a közlekedési infrastruktúra átalakulása milyen hatást gyakorolt a Baranya-háromszög turisztikai potenciáljára. Elemeztük továbbá a határon átnyúló együttműködések szerepét a térség turisztikai ágazatában, értékeltük a turizmus jelenlegi formáit és azok fejlesztési lehetőségeit, valamint feltártuk a helyi lakosság turizmussal és határon átnyúló együttműködésekkel kapcsolatos attitűdjeit (1. ábra). A kutatás során vegyes módszertani megközelítést alkalmaztunk. A térbeli elemzésekhez QGIS 3.40 („Bratislava”) szoftvert használtunk, amelynek segítségével feltérképeztük a Baranya-háromszög és közvetlen környezetének turisztikai attrakcióit, továbbá vizsgáltuk a térség közlekedési infrastruktúráját és elérhetőségét. Az utazási időn alapuló elérhetőségi elemzéshez a TravelTime API és a QGIS együttes alkalmazásával, az aktuális közúthálózati adatok alapján útvonal- és izokrónszámításokat végeztünk.

1. ábra: A kutatás módszertani folyamatábrája



Forrás: saját szerkesztés

A turizmussal, a határon átnyúló együttműködésekkel, az M6 és A5 autópályák összekapcsolásával, valamint Horvátország schengeni csatlakozásával kapcsolatos helyi vélemények feltárására kvantitatív kérdőíves vizsgálatot végeztünk. Másodlagos forrásként a releváns tudományos szakirodalmat és az Európai Unió határon átnyúló együttműködési programjainak dokumentumait használtuk. A kérdőívet online, a Google Forms felületén tettük közzé. A részvétel önkéntes és anonim volt. A kutatásban való részvétel feltétele a 18. életév betöltése és a Baranya-háromszögben való lakóhely volt. Az adatgyűjtés részben Facebook-hirdetések, elsősorban pedig hólabda-mintavétel segítségével történt. Bár ez a módszer alkalmas a nehezen elérhető populációk megszólítására, fontos módszertani korlátja, hogy eltér a klasszikus reprezentatív mintavétel elveitől; ezért az eredmények nem általánosíthatók a teljes népességre (Atkinson & Flint, 2001).

A kérdőív két részből állt: az első demográfiai adatokat gyűjtött, míg a második a válaszadók gazdasági helyzetének megítélésére, a határon átnyúló együttműködések, a turizmus és a közlekedési infrastruktúra fejlesztése közötti kapcsolatokra, valamint a tényezők megélhetésükre és a Baranya-háromszög fejlődésére gyakorolt vélt hatásaira irányult. A kvantitatív adatokat Jamovi 2.6.44 statisztikai szoftverrel elemeztük, leíró

statisztikai eljárások, valamint nemparaméteres összehasonlító (Mann–Whitney-féle U-próba) és korrelációs (Spearman-féle rangkorreláció) módszerek alkalmazásával.

A kérdőíves minta alacsony elemszámának ($n = 60$) ellensúlyozására tizenkét félig strukturált interjút készítettünk a térségben eredményeink pontosítása érdekében. Az interjúalanyok a helyi szereplők sokféle csoportját képviselték, köztük mezőgazdasági termelőket, vállalkozókat, oktatásban dolgozókat, valamint a helyi község és civil szféra képviselőit. A mintában szerepelt továbbá borász, önkormányzati képviselő, kulturális és gasztroturisztikai rendezvények szervezői, valamint egyházi és közösségi szereplők is, ami lehetővé tette a turizmussal kapcsolatos vélemények többféle társadalmi és gazdasági nézőpontból történő feltárását. Végül a különböző forrásokból származó eredményeket TOWS-mátrixban szintetizáltuk, hogy azonosítsuk a térség legfontosabb fejlesztési lehetőségeit és kihívásait.

4. Eredmények és elemzés

4.1 Geopolitikai elemzés: a történeti-politikai változások hatása a turisztikai potenciálra

A Baranya-háromszöget története során számos geopolitikai változás alakította, amelyek napjainkban is hatással vannak demográfiai folyamataira, etnikai összetételére, gazdasági helyzetére és turisztikai potenciáljára. A tágabb Duna régióban az ilyen történeti megszakítottságok nem tekinthetők kivételesnek. A térség történetében ismételtén váltották egymást a politikai határok változásai, a birodalmi struktúrák és a geopolitikai konfliktusok által meghatározott fragmentációs és reintegrációs időszakok (Hardi, 2012). A magyar állam 1000. évi megalapításától 1541-ig a mai Baranya-háromszög területe a Magyar Királyság fennhatósága alatt állt, az ezt követő mintegy 500 év során azonban hat különböző államalakulat uralma alá került. Csak a 20. században öt alkalommal változott a terület állami hovatartozása.

E mozgalmas történelmi múlt jelentős történeti örökséget eredményezett, miközben az etnikai struktúra folyamatos átalakulása napjainkig fennmaradó kulturálisan sokszínű tájat hozott létre.

- 1000–1541 – A Magyar Királyság időszaka.

A mezőgazdasági prosperitás és a településhálózat fejlődése hosszú távon megalapozta a térség agrárhagyományait és kulturális örökségét. Ebben az időszakban alakultak ki a mai településszerkezet történeti gyökerei, a Báni-hegy térségét pedig már ekkor is borvidéki jellegű volt.

- 1541–1687 – A török hódoltság időszaka.

A térség katonai-logisztikai jelentőségét I. Szulejmán Eszéket és Dárdát összekötő hídja, az eszéki erőd, a régió áthaladó hadiút, valamint a mohácsi csata (1526) helyszínének közelsége is bizonyítja, amelyek jelentős örökségturisztikai értéket képviselnek. A délszláv népesség betelepülése és a református közösségek megerősödése napjainkig meghatározza a térség etnikai, kulturális és vallási sokszínűségét.

- 1687–1920 – A Habsburg Birodalom és az Osztrák–Magyar Monarchia időszaka.

A Bellyei uradalom modern mezőgazdasági nagybirtokként való működése, valamint a templomépítések és az infrastrukturális fejlesztések jelentős épített örökséget hagytak maguk után. E korszak agrár- és történeti öröksége napjainkban is potenciális turisztikai erőforrást jelent.

- 1920–1991 – A Szerb–Horvát–Szlovén Királyság, a Magyar Királyság és Jugoszlávia időszaka.

A határváltozások, a jugoszláv földreform, valamint a közlekedési infrastruktúra hiányából fakadó elzártság tartósan hátráltatták a térség fejlődését. Az elszigeteltséget tovább mélyítette, hogy 1948 és 1953 között a magyar–jugoszláv határ hidegháborús frontszakasszá vált (Bali & Matucza, 2021). A hatvanas évektől a közlekedési kapcsolatok fokozatosan javultak, azonban a Baranya-háromszög rurális és agrárjellege a jugoszláv iparosítás és urbanizáció időszakában továbbra is periférikus helyzetet eredményezett. Ugyanakkor a multietnikus társadalom és a jugoszláv korszak kulturális lenyomatai sajátos identitást hoztak létre, amely a kortárs turisztikai kínálatba is integrálható. Ennek egyik példája a jugónosztalgia, amely a múlthoz való sajátos viszonyt, az egykori szocialista Jugoszlávia pozitív, idealizált vonásai iránt érzett keserédes nosztalgiát jelenti, és amelynek jelenléte napjainkban is kimutatható a térségben (Gallup, 2017).

- 1991–1998 – A háborús évek.

A szerb–horvát konfliktus, az elvándorlás és a gazdasági összeomlás súlyos károkat okozott a terület általános és turisztikai infrastruktúrájában. A következmények ugyanakkor ennél jóval szélesebbek voltak: a lakosság elmenekülése, a munkahelyek számának visszaesése és a korábbi állami mezőgazdasági felvásárlási rendszer szétesése a családi gazdaságokat is súlyos válságba sodorta (Végh et al., 2021). A háborús időszak így tovább mélyítette a Baranya-háromszög demográfiai és gazdasági perifériára kerülését. A környéken lezajlott jelentősebb összecsapások helyszínei azonban a háborús emlékezet és az ismeretterjesztés fontos színtereivé válhatnak.

- 1998-tól napjainkig – A független Horvátország időszaka.

A Baranya-háromszög 1998-as békés reintegrációját követően az ország politikai nyitása és későbbi európai uniós csatlakozása új fejlődési kereteket teremtett. A 2008-as gazdasági válság ugyanakkor újabb kivándorlási hullámot indított el, amelyet az európai uniós csatlakozást követő szabad munkaerő-áramlás tovább erősített (Végh et al., 2021). A 2015-ös migrációs válság idején a magyar–horvát határ ismét átmenetileg szigorúbb ellenőrzés alá került, ezért a 2023-as schengeni csatlakozás nem pusztán közlekedési könnyebbséget, hanem a határrezsim történeti léptékű átalakulását is jelentette. A közlekedési infrastruktúra további fejlődése, különösen az M6–A5 autópálya-kapcsolat megvalósulása számottevően javította a térség elérhetőségét, és új lehetőségeket nyitott a határon átnyúló gazdasági, kulturális és turisztikai kapcsolatok számára.

4.2 A turizmus szempontjából releváns infrastrukturális fejlesztések

A trianoni békeszerződést követően a Baranya-háromszög 1920-ban a Szerb–Horvát–Szlovén Királysághoz került (Hajdú, 2011; Bali & Matucza, 2021; Végh et al., 2021). A térség ezt követően tartós marginalizálódási folyamatba került, amihez hozzájárult a korábban egységes Baranya vármegye és a Bellyei uradalom felosztása (Székely, 2014; Végh et al., 2021), a jugoszláv földreform következtében átalakuló birtokszerkezet, a magyar és német földbirtokos réteg politikai-gazdasági szerepének visszaszorulása, valamint a közlekedési kapcsolatok folyamatos romlása (Bali & Matucza, 2021). A Baranya-háromszög 1941-ig szerb közigazgatás alatt állt – a Vajdaság, Bácska, majd a Dunai Bánság részeként –, azonban a központi területek felé nem rendelkezett megfelelő közlekedési kapcsolatokkal (Hajdú, 2011; Végh et al., 2021). A térség közlekedési sérülékenységet fokozta, hogy a 20. század közepéig folyamatos szárazföldi kapcsolata lényegében csak a magyarországi Baranyával volt, miközben dél és kelet felé a Dráva és a Duna átkelési lehetőségeinek hiánya erősen korlátozta kapcsolatait. A trianoni határváltozás ezért nem egyszerűen egy közigazgatási átrendeződést jelentett: a Baranya-háromszög olyan államalakulathoz került, amelynek belső területeihez közlekedési szempontból csak korlátozottan kapcsolódott, miközben korábbi északi kapcsolatai államhatáron túlra kerültek. Ez a sajátos térszerkezeti helyzet hosszú távon hozzájárult funkcionális zsákhelyzetének a kialakulásához. Figyelemre méltó, hogy ekkor a térségben egyetlen közúti vagy vasúti híd sem vezetett át a Dunán. A horvát területek felől 1962-ig kizárólag az északi vasúti híd biztosított kapcsolatot, amelyen közúti forgalom is zajlott, tovább erősítve a térség jelentős elszigeteltségét.

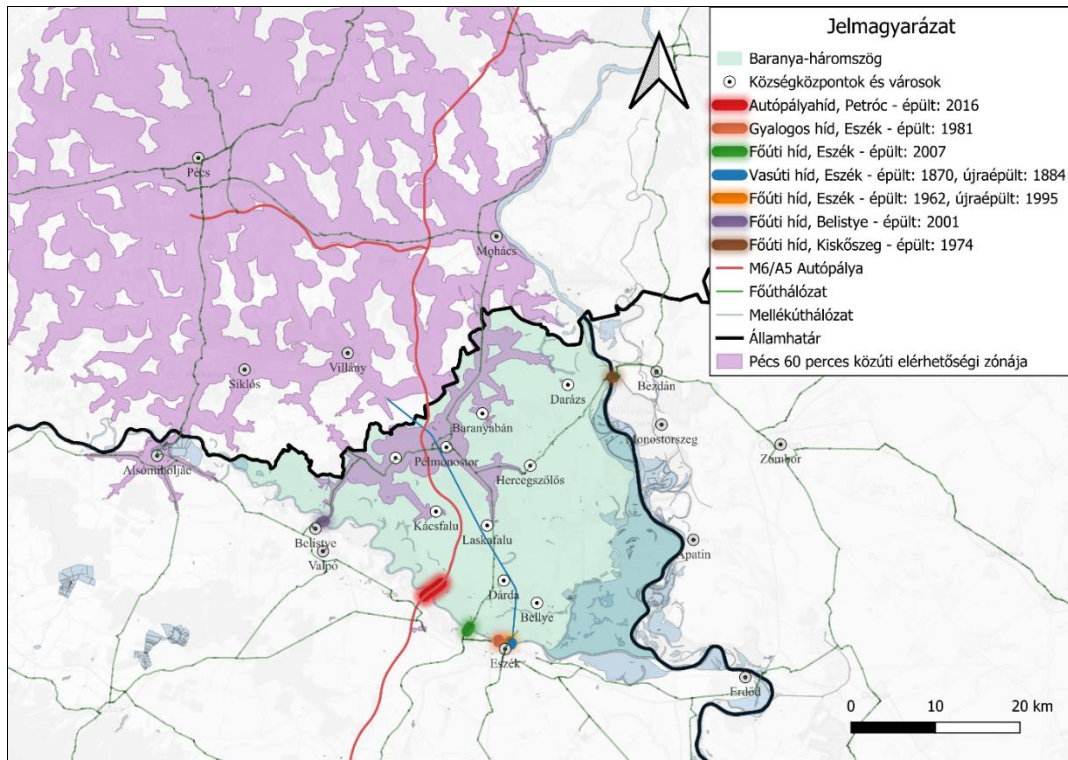
Az elzártság oldódását meghatározó infrastrukturális beruházások indították el. A Dráván át a horvát területek felé vezető első közúti hidat 1962-ben építették meg Eszéken (Osijek), majd 1974-ben Kiskőszegnél (Batina) a Dunán is híd létesült a szerb területek irányába (Végh et al., 2021). Horvátország függetlenné válását követően az állam meghatározó szerepet játszott a közlekedési kapcsolatok további javításában. Stratégiai jelentőségű közúti hidak épültek a Dráván Belistye (Belišće) térségében 2001-ben, valamint Eszék közelében 2007-ben. Petróc (Petrijevci) közelében 2016-ban autópályahíd készült el a Dráva felett (Pirisi & Reményi, 2008; Végh et al., 2021).

Bár a 2015-ös európai menekültválság átmenetileg szigorúbb határellenőrzést és fokozott megfigyelést eredményezett a horvát–magyar határon, Horvátország 2023. január 1-jei schengeni csatlakozása végül lehetővé tette a teljesen szabad mozgást ezen a határszakaszon.

A határellenőrzés megszűnése, valamint az Vc korridor részeként 2025 októberében összekapcsolt M6 és A5 autópályák együttesen jelentősen javították a Baranya-háromszög elérhetőségét. GIS-alapú utazásiidő-elemzésünk izokrón térképe alapján Pécs, a magyarországi regionális turizmus egyik központja, immár 60 percen belül elérhető Pélmonostorról. Emellett a Baranya-háromszög nyolc községközpontja közül öt – Baranyaszentistván (Petlovac), Baranyabán (Popovac), Kácsfalu (Jagodnjak), Hercegszőlős (Kneževi Vinogradi) és Laskafalu (Čeminac) – ugyancsak a Péctől számított

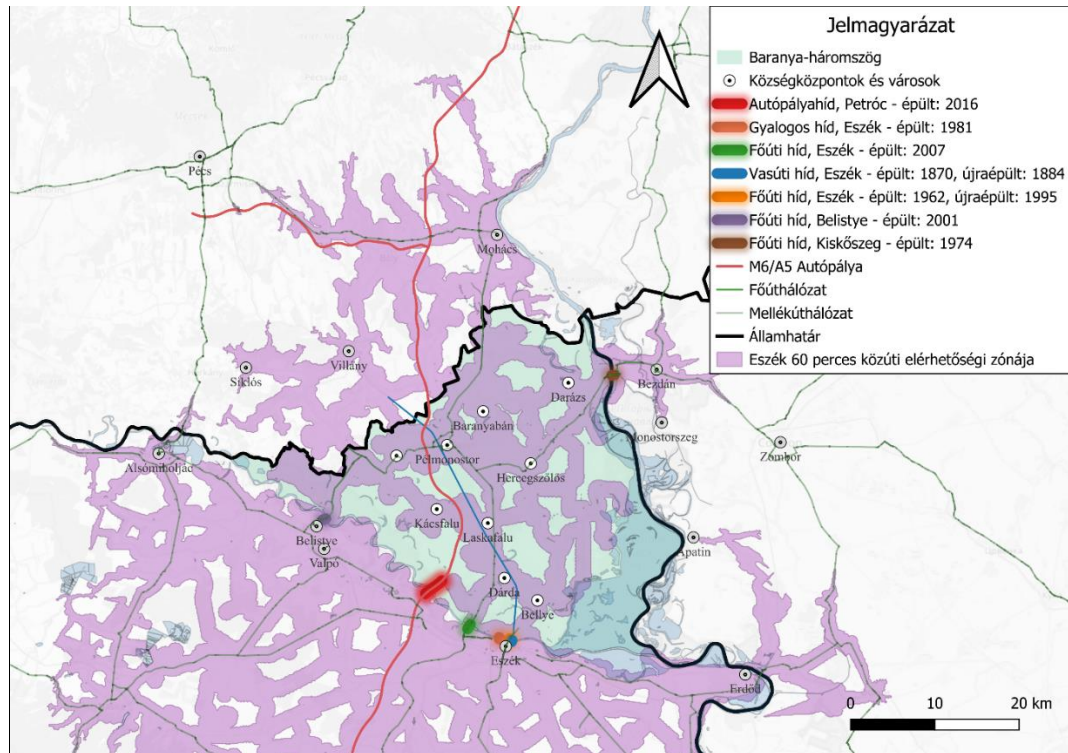
60 perces utazási időn belül helyezkedik el (2. ábra), miközben Eszék szintén jelentős központ maradt a térségben (3. ábra).

2. ábra: A Baranya-háromszög közúthálózata és Pécs elérhetősége



Forrás: saját szerkesztés

3. ábra: A Baranya-háromszög közúthálózata és Eszék elérhetősége



Forrás: saját szerkesztés

Ez alapvető változást jelent. A fegyveres konfliktusok időszakában a határ teljes mértékben átjárhatatlan volt. Még a jugoszláv–magyar politikai szembenállás időszakában is jelentős akadályokat képeztek az adminisztratív korlátozások. A jelenlegi helyzet – amely az elmúlt száz év legnyitottabb határviszonyait eredményezte – elsősorban nem az infrastrukturális fejlesztéseknek, hanem az adminisztratív intézkedéseknek és a határrezsím alapvető átalakulásának köszönhető. Ez egyben rámutat az izokrón alapú elemzés egyik fontos korlátjára is: a 2025-ben létrejött autópálya-kapcsolat olyan kiindulási helyzetre épül, amelyben a korábbi politikai válságok idején a magyar határ átlépése és ezen keresztül a térség megközelítése egyáltalán nem volt lehetséges.

Horvátország euróövezeti csatlakozása jelenleg nem tekinthető a Baranya-háromszög turizmusfejlődése elsődleges hajtóerejének, mivel a térség a szomszédos magyarországi területekkel funkcionálisan összekapcsolódó határon átnyúló egységet alkot, Magyarország euróbevezetése pedig a közeljövőben nem várható. Az euróövezethez való csatlakozás ugyanakkor a nyugat-európai látogatók számára átláthatóbbá és könnyebben összehasonlíthatóvá teszi az árszínvonalat. Mivel a Baranya-háromszögben a turizmushoz kapcsolódó árak általában továbbra is alacsonyabbak, mint Horvátország nagy részén és Nyugat-Európában, ez növelheti a térség vonzerejét, és rövid távon mérsékelt növekedést eredményezhet az eurózónából érkező beutazó turizmusban.

4.3 Intézményi kapcsolatok elemzése: a határon átnyúló együttműködések szerepe a Baranya-háromszög fejlesztési és területi kohéziós folyamataiban

Az elmúlt két évtized társadalmi-gazdasági változásai – különösen Magyarország és Horvátország európai uniós, majd Horvátország 2023-as schengeni csatlakozása – az elmúlt száz év legkedvezőbb geopolitikai és pénzügyi feltételeit teremtették meg a magyar–horvát határ mentén fekvő Baranya-háromszög számára. Ez a kedvező helyzet két pilléren nyugszik. Egyrészt az 1970-es évektől kialakított intézményes testvértelepülési kapcsolatokon, másrészt az Európai Unió külső határai mentén megvalósuló együttműködések ösztönző kezdeményezéseken (például a 2002-es Külső Határok Kezdeményezésén), valamint az Interreg-programok folyamatosan növekvő finanszírozásán.

4.3.1 Intézményi és testvértelepülési együttműködések

Az 1970-es évektől kialakított testvértelepülési és intézményi kapcsolatok – például Mohács és Pélmonostor 1970-ben, Pécs és Eszék 1973-ban, Baranya vármegye és Eszék-Baranya megye 1995-ben létrejött együttműködése, valamint a Pécsi Tudományegyetem és a Josip Juraj Strossmayer Egyetem 2024-ben megújított kapcsolata – elsősorban társadalmi és kulturális jelentőséggel bírnak, gazdasági hatásuk korlátozott (Reményi, 2008; Pámer, 2019). A kisebb települések közötti testvérkapcsolatok hosszabb távon elősegíthetik a gazdasági közeledést, ugyanakkor deklarált politikai szándék hiányában a projektalapú együttműködések jelenleg továbbra is korlátozottak.

Az intézményi kapcsolatok jelentőségét ezért nem kizárólag az általuk közvetlenül létrehozott gazdasági eredmények alapján érdemes értékelni. A testvértelepülési, megyei és egyetemi együttműködések hosszabb távon olyan bizalmi és kapcsolati infrastruktúrát hozhatnak létre, amelyre később projektalapú vagy gazdasági együttműködések épülhetnek (Gonda & Horváth, 2024). Ugyanakkor a kisebb települések korlátozott pénzügyi és szakmai kapacitása miatt ezek önmagukban ritkán képesek térségi léptékű fejlesztést generálni; ehhez magasabb területi szintű koordináció és tartós intézményi háttér szükséges.

4.3.2 Szervezeti alapú együttműködések

- Duna–Dráva–Száva Eurorégió (kb. 1998–2010).

Felülről szerveződő kezdeményezés volt, amely meghaladta a térség akkori intézményi érettségét és erőforrásait, ezért „elszalasztott lehetőségként” értékelhető (Síkfi, 2011). A schengeni csatlakozást megelőző időszakban nem volt képes érdemben mérsékelni a térség periférikus helyzetét, és nem eredményezett számottevő társadalmi-gazdasági hatásokat.

- Pannon EGTC (Európai Területi Társulás) (2010–napjainkig).

Az európai uniós jogi keretek között működő szervezet az alulról és felülről szerveződő megközelítéseket ötvözi, és a határ menti megyék, valamint más térségi szereplők közös érdekeit képes intézményes formában megjeleníteni. Tevékenysége jelenleg elsősorban projektalapú (pl. CBJointStrategy, UPSCALE DDS, Amazon of Europe Biketrail, Pannon Future Forest), de ennél szélesebb koordinációs szerepre is alkalmas lehet. Jelentősége abban áll, hogy nem kizárólag egy-egy település vagy projekt érdekeit képviseli, hanem olyan területi szintet kapcsol össze, amelyen a turizmus, a közlekedés, a környezeti értékek és a gazdaságfejlesztés közös problémái együttesen kezelhetők. Rövid és középtávon ezért potenciálisan a térség legfontosabb közös fejlesztési szervezetévé válhat. Ehhez azonban szükség lenne arra, hogy a projektfinanszírozáson túl tartós stratégiai koordinációs szerepet töltsön be, és a két megyei szintű, valamint a nemzeti kormányzati szereplők bevonásával egy integrált, határon átnyúló fejlesztési program kialakítását is segítse (lásd később a TOWS-mátrixot).

4.3.3 Az Európai Unió társfinanszírozásával megvalósuló Interreg-programok releváns eredményei a Baranya-háromszögben

- 2004 előtt (Phare CBC és Interreg III Szlovénia–Magyarország–Horvátország).

A programok elsősorban a kapacitásépítésre és kísérleti projektekre összpontosítottak; a jelentős infrastrukturális szükségletek ellenére a „puha” fejlesztéseket részesítették előnyben. Ez feszültséget teremtett a programlogika és a periférikus térségek helyi igényei között: miközben jelentős fizikai kapcsolati hiányok álltak fenn, a támogatások elsősorban kapcsolatépítést és intézményi kompetenciafejlesztést finanszíroztak. E korai programok ezért fontos alapokat teremtettek a későbbi

együttműködésekhez, közvetlen térszerkezeti és kohéziós hatásuk azonban korlátozott maradt.

- 2007–2013 – IPA CBC (52 millió euró, 164 projekt).

A Baranya-háromszög szempontjából a legjelentősebb projekt a „De-Mining” kezdeményezés volt. A turizmus területén Pécs és Eszék között is megvalósultak együttműködések, ezek azonban nem eredményeztek érdemi területi kohéziós hatásokat.

- 2014–2020 – Interreg V-A (60 millió euró).

A program Baranya-háromszögre gyakorolt területi relevanciája alacsony volt; a projektek elsősorban kulturális jellegűek voltak, illetve a kerékpáros és vízi turizmus fejlesztésére irányultak, főként a nagyobb központokban, Pécsen, Eszéken és Mohácson.

- 2021–2027 – Interreg VI-A (58 millió euró).

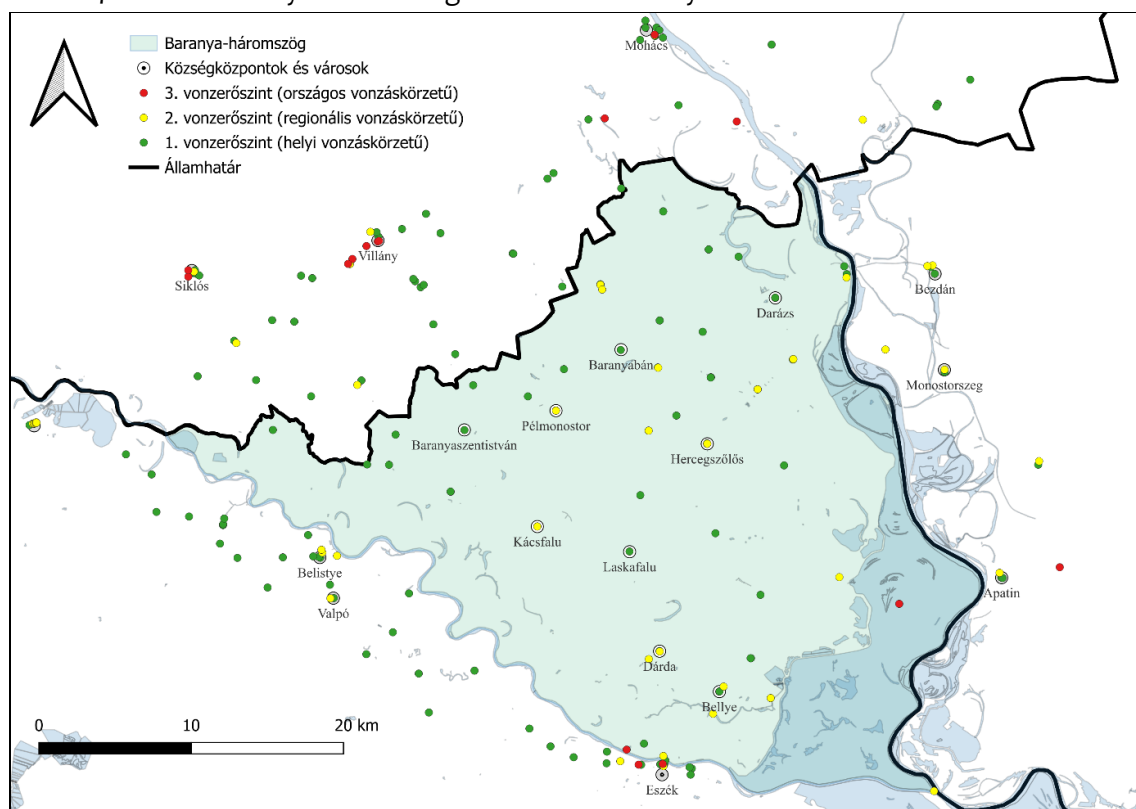
A programot késői indulás és erős pályázati verseny jellemzi. A jelentősebb projektek közé tartozik az Amazon of Europe kerékpáros útvonal fejlesztése – többek között az eszéki látogatóközpont bővítésével és siklósi infrastrukturális beruházásokkal –, valamint a Mohácsot, Belistyt és Eszéket összekapcsoló közös projektek. Az interregionális és transznacionális Interreg-programok (Danube, Central) szintén elérhetők, összetettségük miatt azonban nehezen hozzáférhetők, és jelenleg marginális finanszírozási forrást jelentenek a térség számára. Az egyes programozási időszakok összevetése arra is rámutat, hogy a rendelkezésre álló források növekedése önmagában nem eredményezett automatikusan erősebb területi kohéziót. A projektek jelentős része a nagyobb központok – mindenekelőtt Pécs, Eszék és Mohács – intézményeihez kötődött, miközben a Baranya-háromszög kisebb településeinek közvetlen bevonása korlátozott maradt. A projekt alapú finanszírozás emellett időben szakaszos együttműködésekkel ösztönöz, ezért a létrehozott kapcsolatok és turisztikai termékek fenntarthatósága külön intézményi menedzsmentet igényel. A következő fejlesztési szintet ezért nem egyszerűen több pályázati projekt, hanem az egymástól elkülönülő kezdeményezések közös térségi stratégiába rendezése jelentheti. Ahhoz, hogy a Baranya-háromszög fejlődésében valódi léptékváltás következzen be, integrált fejlesztési programokra van szükség. Ezeket a helyi szereplők bevonásával, a részérdekeken túllépve kell előkészíteni, és stratégiai módon kell kihasználniuk a schengeni térség akadálymentes fizikai és jogi környezetét, valamint a Pannon EGTC koordinációs kapacitását, különösen a bor-, az öko-, a vízi és az örökségturizmus területén.

4.4 Attrakcióelemzés: a turizmus formái és fejlesztési lehetőségeik a Baranya-háromszögben

A turizmus, mint a határon átnyúló együttműködés és a regionális fejlődés eszközének szerepe az Európai Unión belül folyamatosan erősödik (Bujdosó et al., 2015). A Baranya-háromszög esetében Horvátország schengeni csatlakozása és a határellenőrzés megszűnése kedvező feltételeket teremtett a határon átnyúló turisztikai együttműködések számára. A horvát–magyar határon átnyúló együttműködési projektek keretében támogatott turisztikai hálózatokat – például a zöldutakat és különböző

tematikus turisztikai útvonalakat – eredetileg a társadalmi innováció előmozdítása és a szomszédos térségek „jó gyakorlatainak” gyors átvétele érdekében hozták létre (Szabó et al., 2014; Csapó et al., 2015). E kezdeményezések többsége azonban később megfelelő menedzsment hiányában megszűnt, bár egyes elemeik napjainkban is fennmaradtak. A turizmus sem a Baranya-háromszögben, sem Dél-Baranyában nem rendelkezik kiemelkedő jelentőséggel, ugyanakkor a térség számottevő fejlesztési potenciállal bír (4. ábra). Megítélésünk szerint egy összehangolt fejlesztés révén létrehozott közös, határon átnyúló turisztikai desztináció versenyelőnyt és nagyobb nemzetközi vonzerőt biztosíthatna a térség számára.

4. ábra: A Baranya-háromszög és közvetlen környezetének turisztikai attrakciói



Forrás: saját szerkesztés

A régió erős beágyazottsága a magyar társadalmi-kulturális hagyományokba, mérhető ösztönző tényezőt jelenthet a Magyarországról érkező beutazó turizmus számára, különösen akkor, ha a turisztikai termékeket stratégiai módon összekapcsolják a magyar oldalon található közeli, kiemelt desztinációkkal, így Pécs városával, a Villány–Harkány turisztikai térséggel és Moháccsal. E potenciál elsősorban a közös kulturális örökségből és történelmi kapcsolatokból fakad, nem pedig a térségben jelenleg élő magyar nemzetiségű népesség viszonylag alacsony létszámából. A Baranya-háromszög turizmusának vizsgálata arra is rámutat, hogy a regionális turizmus fejlesztése széles körű, többszintű együttműködést igényel (Marton et al., 2016). A desztinációfejlesztés ezért nem merülhet ki az egyes attrakciók létrehozásában vagy korszerűsítésében: szükség van a turisztikai

szolgáltatások, a közlekedési és látogatói infrastruktúra, a marketing, valamint a helyi és térségi szereplők tevékenységének összehangolására is. Ezzel párhuzamosan biztosítani kell a természeti és kulturális erőforrások fenntartható hasznosítását, a helyi közösségek érdekeinek érvényesítését és a térség egységes turisztikai arculatának kialakítását. A határ menti perifériák sajátossága, hogy korábbi zártságuk bizonyos természeti és kulturális értékek fennmaradásához is hozzájárulhatott; a schengeni nyitást követően ezek a korábban nehezebben hozzáférhető erőforrások közös, határon átnyúló turisztikai termékek alapjává válhatnak.

Mindazonáltal a jelentős támogatások ellenére elsősorban a kirándulóforgalom növekedése figyelhető meg, miközben a turisták és a vendégéjszakák száma továbbra is igen alacsony (Zsibók & Egyed, 2024). A Baranya-háromszög turisztikai termékportfóliója sokszínű. Elsősorban a szabadidős turizmushoz kapcsolódik, és – a kulturális turizmus kivételével – nagyrészt természeti erőforrásokra épül. A határ mindkét oldalán azonos terméktípusok jelennek meg, az ezek közötti együttműködés azonban korlátozott, a határon átnyúló együttműködési projektek keretében létrejött partnerségek pedig jellemzően nem maradnak fenn a kötelező projektfenntartási időszakon túl. E termékek összehangolt fejlesztése és egy közös, határon átnyúló desztináció kialakítása teremthetné meg a térség egyedi értékajánlatát, amely a nemzetközi piac érdeklődését is felkeltheti (Spiegler et al., 2023).

A térség turisztikai termékei három fő kategóriába sorolhatók:

- A közös történelmi múltra és örökségi értékekre épülő kulturális turizmus.

A határ menti térségeket gyakran közös történelem, identitás, kultúra, hagyományok és vegyes népesség-összetétel kapcsolja össze (Varga et al., 2025). Ez a megállapítás a vizsgált térségre is nagymértékben érvényes. A Duna mente már a római kortól kezdve fontos katonai útvonalnak számított, és több történelmi korszak örökségi értékei is megtalálhatók a határ mindkét oldalán (például a limes és az oszmán kori emlékek). Ezekre építve a kulturális turizmus tükörprojektek révén is fejleszthető. Főbb résztermékei a következők.

- Örökségturizmus

A térségben jelentős régészeti örökség koncentrálódik, és része a római dunai limes kulturális tájának, amelynek egyes szakaszait 2021-ben felvették az UNESCO világörökségi listájára. A Kiskőszeg–Ilok szakasz (Ad Militare–Cuccium) ugyanakkor továbbra is jelölés alatt áll, és jelenleg csak marginális szerepet játszik a regionális turizmus fejlesztésében. A régészeti maradványok többsége továbbra is mezőgazdasági területeken található, jövőbeli bemutatásuk időzítése és formája pedig egyelőre bizonytalan. Hosszabb távon ezek a helyszínek a térség kulturális turisztikai kínálatának fontos elemeivé válhatnak, kiegészítve a meglévő természeti és kulturális attrakciókat. A „Roman Emperors and Danube Wine – A European Cultural Route” ugyancsak további, jelenleg még alulhasznosított lehetőséget jelenthet a régió szélesebb nemzetközi örökségturisztikai hálózatokba történő integrációjára.

- Sötét turizmus

A térség történeti örökségének jelentős része katonai konfliktusokhoz és határváltozásokhoz kapcsolódik. A mohácsi csata 500. évfordulója különösen erős aktualitást ad ennek a turisztikai terméknek, de a fejlesztési lehetőség nem korlátozódik egyetlen emlékhelyre. A mohácsi csatátér, az oszmán kori hadtörténeti emlékek, valamint a 20. századi konfliktusokhoz kapcsolódó helyszínek együttes értelmezése olyan, határon átnyúló örökségi hálózat kialakítását teszi lehetővé, amely a történeti ismeretterjesztést és a megemlékezést kapcsolja össze. Az egyes helyszínek összehangolt bemutatása és közös marketingje nemzetközi szinten is felismerhető tematikus kínálatot teremthet.

- Fesztiválturizmus

A térség fesztiválkínálata sokszínű, szinte minden településen rendeznek valamilyen gasztronómiai eseményt. Ezek jelenleg elsősorban helyi és regionális vonzerővel rendelkeznek. A programok összehangolásával és közös marketingtevékenységgel nagyobb érdeklődés válhatna elérhetővé. A szellemi kulturális örökség részeként jegyzett mohácsi busójárás a fesztiválturizmus zászlóshajó rendezvénye, és jelentős vonzerőt gyakorolhat a Baranya-háromszög turizmusára is.

- Aktív- és ökoturizmus.

Az aktív- és ökoturizmus területén különösen kedvező lehetőségek kínálkoznak a határon átnyúló fejlesztések számára.

- Kerékpáros turizmus

A térség infrastrukturális adottságai kedvezőek. Két EuroVelo-útvonal, az EuroVelo 13 és az EuroVelo 6 növeli a régió nemzetközi láthatóságát. A látogatói infrastruktúra fejlesztése és a célzott marketing ösztönözheti a határ menti térségek kerékpáros turistáit a régió felfedezésére. Az elektromos kerékpárok terjedésével a célcsoport az idősebb korosztály irányába is bővül, amely számára a Baranya-háromszög kedvező úti célt jelenthet.

- Gyalogos turizmus / zöldutak

Határon átnyúló együttműködési projektek keretében két zöldút jött létre, a Baranya Zöldút és az Ormánság Zöldút. A helyi erőforrásokra épülő fejlesztések hatékonyak lehetnek, megfelelő menedzsmentszervezetek hiányában azonban turisztikai és vidékfejlesztési szerepük korlátozott marad.

- Ökoturizmus

A fejlesztések meghatározó szereplői a Duna–Dráva Nemzeti Park és a Kopácsi-rét Natúrpark. A korábbi határon átnyúló együttműködési projektek erős szakmai együttműködést alapoztak meg, a határ mindkét oldalán kialakított ökoturisztikai kínálat pedig innovatív, és jelentős érdeklődést váltott ki.

- Bor- és gasztronómiai turizmus.

A Baranya-háromszög jelentős szőlészeti és borászati hagyományokkal rendelkezik (Tarnai, 2025). Erre, valamint a térség gazdag gasztronómiai kultúrájára építve egyedi turisztikai kínálat alakítható ki. A bor mellett fontos helyi értéket képvisel a fűszerpaprika, a kulen, valamint a térség hal- és vadételei. A halételek közül különösen a csiptetős ponty

és a csúzai halászlé emelhető ki. A térség többnemzetiségű múltja a gasztronómiai hagyományokban is megjelenik, így a különböző nemzetiségek ételkultúrája szintén a turisztikai kínálat részét képezheti. A helyi gasztronómiai és borászati rendezvények – például a kulenfesztivál, a paprikafesztivál, a kopácsi halfőző rendezvények és a vörösmarti bormaraton – fejlesztése és összehangolása szélesebb körű vonzerőt eredményezhet.

4.5 A helyi társadalom támogató attitűdje a turizmussal és a határon átnyúló együttműködési programokkal kapcsolatban

Kérdőíves vizsgálatunk célja annak feltárása volt, hogy a Baranya-háromszög lakossága miként viszonyul a turizmushoz, a határon átnyúló együttműködésekhez, Horvátország schengeni csatlakozásához, valamint az M6–A5 autópálya-kapcsolat várható hatásaihoz, mind az egyéni életkörülmények, mind pedig a térség egészének fejlődése szempontjából.

- A minta jellemzői.

A kérdőíves vizsgálatban összesen 60 fő vett részt (30 nő, 50,0%; 30 férfi, 50,0%). A válaszadók átlagéletkora 45,3 év volt (22–67 év). A legmagasabb iskolai végzettség tekintetében 2 fő (3,3%) legfeljebb általános iskolai végzettséggel, 3 fő (5,0%) szakiskolai végzettséggel, 7 fő (11,7%) gimnáziumi érettségivel, 16 fő (26,7%) szakközépiskolai vagy technikumi végzettséggel, míg 32 fő (53,3%) felsőfokú vagy annál magasabb végzettséggel (főiskolai, egyetemi vagy doktori fokozattal) rendelkezett. Amint azt a módszertani fejezetben is jeleztük, a hólabda-mintavétel nem eredményez a Baranya-háromszög teljes népességére nézve reprezentatív mintát, amely korlát az iskolai végzettség szerinti megoszlásban is tükröződik. A részvétel önkéntes jellegéből adódóan valószínűsíthető, hogy a turizmus, a határon átnyúló együttműködések, valamint a közlekedési és gazdasági fejlesztések iránt nagyobb érdeklődést mutató személyek magasabb arányban vettek részt a felmérésben, ami magyarázhatja a felsőfokú végzettségű válaszadók felülreprezentáltságát.

- Leíró eredmények.

A válaszadók egy 7 fokú Likert-skálán adták meg válaszaikat (1 = legrosszabb, 7 = legjobb). A leíró statisztikai elemzés alapján a válaszadók összességében mérsékelten pozitívan értékelték a Baranya-háromszög fejlődését (átlag = 4,42), miközben saját jelenlegi gazdasági helyzetükkel kapcsolatban viszonylagos elégedetlenséget fejeztek ki (átlag = 3,87). A turizmus Baranya-háromszögre gyakorolt hatását mérsékelten pozitívan értékelték (átlag = 5,03), ugyanakkor a turizmus saját anyagi helyzetükre gyakorolt hatását kedvezőtlenebbül ítélték meg (átlag = 3,67). A turizmus fejlesztésétől várt előnyök közül, a válaszadók leggyakrabban a helyi infrastruktúra fejlődését ($n = 35$; 58,3%), a munka- és üzleti lehetőségek bővülését ($n = 34$; 56,7%), a települési környezet javulását ($n = 33$; 55,0%), valamint a kulturális és közösségi élet élénkülését ($n = 32$; 53,3%) emelték ki.

A horvát–magyar és horvát–szerb határ mentén megvalósuló határon átnyúló együttműködések térségre gyakorolt hatását a válaszadók mérsékelten pozitívan értékelték (átlag = 4,28), míg saját életminőségükre gyakorolt hatásukat közepesnek ítélték (átlag = 3,98). A határon átnyúló együttműködésekkel kapcsolatos legfontosabb

várakozások a kulturális és közösségi élet élénkülésére ($n = 33$; 55,0%), a társadalmi kapcsolatháló bővülésére ($n = 31$; 51,7%), a munka- és üzleti lehetőségek javulására ($n = 29$; 48,3%), valamint a helyi infrastruktúra fejlődésére ($n = 26$; 43,3%) irányultak.

Összességében a válaszadók Horvátország schengeni csatlakozását és az M6–A5 autópálya-kapcsolat megvalósulását inkább pozitívan értékelték a Baranya-háromszög fejlődése szempontjából (átlag = 5,20), míg saját életkörülményeikre gyakorolt hatásukat mérsékeltén pozitívnak ítélték (átlag = 4,58).

A leggyakrabban várt hatások között a helyi infrastruktúra fejlődése ($n = 30$; 50,0%), a munka- és üzleti lehetőségek bővülése ($n = 21$; 35,0%), a szolgáltatások elérhetőségének javulása ($n = 19$; 31,7%), a társadalmi kapcsolatháló bővülése ($n = 18$; 30,0%), valamint a helyi lakosság mindennapi életminőségének általános javulása ($n = 18$; 30,0%) szerepelt.

- A nemek közötti különbségek elemzése.

A leíró statisztikai elemzést követően megvizsgáltuk, hogy kimutathatók-e nemek közötti különbségek a Likert-skálás tételekre adott válaszokban. Mivel az adatok nem minden esetben feleltek meg a normalitás feltételeinek, a Mann–Whitney-féle U-próbát alkalmaztunk. Az eredmények egyik vizsgált tétel esetében sem jeleztek statisztikailag szignifikáns különbséget a férfiak és a nők válaszai között (minden esetben $p > 0,05$), a hatásméretek pedig alacsonyak voltak, ami arra utal, hogy az attitűdök nemek szerinti eltérései csekélyek.

- Korrelációs elemzések.

Végül Spearman-féle rangkorrelációs elemzéssel vizsgáltuk a változók közötti összefüggéseket. Az eredmények közepes és erős pozitív korrelációkat mutattak a turizmusfejlesztés, a határon átnyúló együttműködések, a közlekedési infrastruktúra fejlesztése és Horvátország schengeni csatlakozása egyéni, illetve térségi hatásainak megítélése között ($\rho \approx 0,42$ – $0,69$; $p < 0,001$).

Összességében az eredmények arra utalnak, hogy a válaszadók percepciójában a turizmus fejlesztése, a határon átnyúló együttműködések, a közlekedési infrastruktúra javulása és a schengeni csatlakozás szorosan összekapcsolódó tényezőkként jelennek meg mind az egyéni életkörülmények, mind pedig a Baranya-háromszög gazdasági és társadalmi fejlődésének megítélésében.

A félig strukturált interjúk tapasztalatai megerősítették ezeket az eredményeket. Az interjúalanyok hangsúlyozták, hogy a térség gazdasági profilja továbbra is elsősorban mezőgazdasági jellegű, míg a turizmus jelenleg kiegészítő szerepet tölt be. Ugyanakkor több válaszadó is kiemelt olyan potenciális erőforrásokat, amelyek a jövőbeni turizmusfejlesztést támogathatják, köztük a kulturális fesztiválokat és közösségi rendezvényeket, a borturizmust, valamint a térség gazdag történelmi és kulturális örökségét.

Az interjúk alapján a helyi szereplők mindent összevetve ígéretes fejlődési lehetőségként tekintenek a turizmusra, amely ugyan jelenleg még nem meghatározó gazdasági ágazat, hosszabb távon azonban hozzájárulhat a Baranya-háromszög gazdasági szerkezetének diverzifikációjához.

5. Elemzés: A Baranya-háromszög külső és belső környezeti tényezőire épülő fejlesztési TOWS-mátrix

1. táblázat: A Baranya-háromszög külső és belső tényezőire épülő fejlesztési mátrix (TOWS-mátrix)

	Erősségek	Gyengeségek
Lehetőségek	SO-stratégiák (az erősségek kihasználása)	WO-stratégiák (a gyengeségek ellensúlyozása)
1. Európai uniós és nemzeti fejlesztési források (pl. Interreg CBC/Danube/Central, RRF stb.). 2. Klímaadaptáció, zöld átállás és a megújuló energiaforrások hasznosítása. 3. Kulturális és turisztikai fellendülés (Mohács 2026 megemlékezések, Pécs Európa Kulturális Fővárosa címének öröksége, valamint a szelíd turizmus – bor-, kerékpáros, öko- és vízi turizmus – iránti növekvő kereslet). 4. Egységes schengeni térség (Horvátország–Magyarország).	1. Nemzetközi vonzerővel rendelkező közös örökségturisztikai termékek kialakítása a legfontosabb attrakciók összekapcsolásával (pl. Zsolnay Kulturális Negyed Pécsen, mohácsi busójárás, Mohács 500 megemlékezések, eszéki Tvrđa), európai uniós finanszírozású programok révén. 2. Nemzetközi vonzerővel rendelkező integrált bor-, gasztronómiai, öko- és kerékpáros turisztikai termékek fejlesztése (pl. Villány–Siklós Borút és Szlavónia összekapcsolása; Amazon of Europe kerékpáros útvonal; Kopácsi-rét–Béda-Karapancsa ártéri természetvédelmi térség). 3. A határon átnyúló logisztikai csomóponti funkció közös fejlesztése – mohácsi híd és kikötő + Eszéki repülőtér (Pécs–Pogány repülőtér, „Vajdaság Mosolya” autópálya stb.).	1. Közös érdekérvényesítés a hiányzó közlekedési kapcsolatok megvalósításáért a periférikus helyzet mérséklése érdekében (pl. az M60 autópálya összekapcsolása a horvát A13-mal, vajdasági autópálya-fejlesztések, a pécsi repülőtér korszerűsítése). 2. Közös szakképzési programok indítása az elvándorlás mérséklésére, magas hozzáadott értékű helyi termékek – elsősorban élelmiszeripari termékek – előállításának ösztönzésével, a Pécsi Tudományegyetem, az Eszéki Egyetem és a szakképzési központok bevonásával. 3. Közös „Smart-Eco” digitális ökorégió kialakítása – Eszék–Pécs központú digitális platform létrehozása az 5G és az okosturisztikai technológiák alkalmazásával.
Veszélyek	ST-stratégiák (az erősségek védelme)	WT-stratégiák (a veszélyek minimalizálása)
1. Elvándorlás, a népesség elöregedése. 2. Klímaváltozás (aszályok, villámárvizek stb.). 3. Verseny a horvát tengerparttal és a Balatonnal (kedvezőbb árú turizmus). 4. Geopolitikai feszültségek (határforgalom, migráció).	1. Transznacionális horvát-magyar és helyi, települési szintű ifjúságmegtartó programok indítása – Pécs–Eszék startupinkubátor létrehozása és támogatott lakhatási programok bevezetése közsféra-részvétellel. 2. Önálló, közös „Baranya-háromszög” ökoélmény- és szelídturizmus-márka létrehozása és népszerűsítése, amely magában foglalja többek között a Villány–Szlavónia borturizmust, a Kopácsi-rétet, a mohácsi ártéri területeket és a kerékpáros turizmust. 3. A kikötői infrastruktúra további fejlesztése – a kirándulóhajók kikötőinek bővítése Mohácson, Kiskőszegen és Eszéken; ártéri kikötők fejlesztése.	1. Közös horvát-magyar demográfiai paktumprojekt kialakítása – állami részvétellel megvalósuló támogatások és ösztönzők bevezetése a népességcsökkenés mérséklésére. 2. Klímaadaptációs és katasztrófavédelmi paktum létrehozása – horvát-magyar állami és megyei szintű megállapodás az ártéri területek árvízvédelmére és az aszálykezelésre.

Forrás: saját szerkesztés

6. Következtetések

Horvátország schengeni csatlakozása és az M6–A5 autópálya-kapcsolat megvalósulása lehetővé tette, hogy a Baranya-háromszög ismét betöltse történeti kapcsolati szerepét a Duna észak–déli tengelye mentén, és túllépjen az elmúlt évszázadban kialakult periférikus zsák helyzetén. A 20. század birodalmi átrendeződései, konfliktusai és fizikai határlezárásai után a fizikai és politikai akadályok lebontása történelmi jelentőségű reintegrációs lehetőséget teremt. E lehetőség kihasználása azonban nem automatikus.

Eredményeink azt mutatják, hogy a javuló autópálya-kapcsolatok és a schengeni nyitás önmagukban nem oldják meg a tartós elszigeteltségből fakadó társadalmi-gazdasági problémákat; ezek a felzárkózás szükséges, de nem elégséges feltételeit jelentik. A meghatározó tényező a geopolitikai reintegráció intézményi menedzselése.

Ehhez az EGTC-hez és az Interreg-programokhoz kapcsolódó együttműködési keretek megerősítésére, az állami, megyei és helyi szintek összehangolt kormányzására, valamint egy integrált, határon átnyúló fejlesztési program megvalósítására van szükség, amely a részérdekeken túlmutató közös célokat fogalmaz meg. A turizmusfejlesztési program gyakorlati pillére egy közös térségi márka kialakítása, a határon átnyúló marketing folyamatos fenntartása, valamint a helyi önkormányzatok, turisztikai szolgáltatók, szakmai és civil szereplők intézményes bevonása lehet. Ez biztosíthatná, hogy az együttműködés ne kizárólag időszakos projektekhez kötődjön, hanem tartós desztinációmenedzsmentté fejlődjön.

A helyi társadalom mérsékelten pozitív és támogató attitűdje – amely a 7 fokú skálán jellemzően 4–5 közötti értékekben jelent meg –, valamint a félig strukturált interjúk tapasztalatai arra utalnak, hogy a határon átnyúló együttműködésekre épülő turizmusfejlesztési kezdeményezések társadalmi legitimitással rendelkeznek. Ugyanakkor a lakosság kézzelfogható eredményeket vár a munkahelyteremtés, a vállalkozási lehetőségek bővülése, az infrastruktúra fejlesztése és az életminőség javulása terén. A korrelációs eredmények azt mutatják, hogy a lakosok a turizmust, a határon átnyúló együttműködések, a schengeni csatlakozást és az M6–A5 autópályát egy közös fejlődési pálya egymást erősítő elemeiként érzékelik, ami kedvez a komplex, több elemből álló turisztikai stratégiák elfogadottságának.

A TOWS-mátrix és empirikus eredményeink elemzése egyértelműen a sötét turizmust, a kerékpáros hálózatok bővítését, a borturizmust és az ökoturizmust azonosítja olyan, helyi adottságokra épülő fejlesztési irányokként, amelyek reálisan illeszkednek a Baranya-háromszög sajátosságaihoz. E turisztikai formák összekapcsolása egy fenntartható és diverzifikált turisztikai modell kialakítása felé mutat, amely részben mérsékelheti az elvándorlás és a népesség elöregedésének hatásait, még ha az alapvető demográfiai és strukturális problémákat teljes mértékben nem is képes ellensúlyozni. A Baranya-háromszög jövőbeli sikere azon múlik, hogy képes-e a geopolitikai nyitottságot és az infrastrukturális fordulópontot közösen megfogalmazott, határon átnyúló jövőképpé és hatékony intézményi együttműködési keretké alakítani. A turizmus történetileg új, ugyanakkor gyorsan integrálódó funkcióként jelenik meg a térség gazdaságában és

önképében. A Duna felé orientált kapcsolati szerep „visszanyerése”, valamint az intelligens, örökségközpontú desztinációfejlesztés együttesen jelöli ki a régió hosszú távú fejlődési pályáját Trianontól Schengenen át a jövő felé.

Köszönetnyilvánítás

A tanulmány az OTKA K 146585 számú, „Magyarország és a Nyugat-Balkán” című projekt és a Pécsi Tudományegyetem támogatásával készült.

Kutatási előzmény

Jelen tanulmány Wittmann Tamás, Gonda Tibor, Merza Péter és Pap Norbert *From Closed Border to Tourism Destination: The Baranja Triangle's Transformation from Trianon to Schengen* című, a *Geojournal of Tourism and Geosites* folyóiratban 2026-ban megjelent tanulmányának kutatási eredményeire épülő, kibővített és átdolgozott magyar nyelvű változata.

Irodalomjegyzék

- Atkinson, R. & Flint, J. (2001). Accessing hidden and hard-to-reach populations: Snowball research strategies. *Social Research Update*, 33: 1–4.
- Bali, L. & Matuczka, B. (2021). A délszláv „nemzetállam” viszonya a magyar nemzetiséghez különös tekintettel a Drávaszögre és a Muravidékre. *Mediterrán Világ*: 1–9.
<https://real.mtak.hu/130169/>
- Bujdosó, Z., Dávid, L., Varga, D., Zhakupov, A., Gyurkó, A., & Péntzes, J. (2015). Tourism development and cross border cooperation in the Hungarian-Romanian border region. *Geojournal of Tourism and Geosites*, 2 (16): 154–164.
- Csapó, J. & Marton, G. (2010). The role and importance of spa and wellness tourism in Hungary's tourism industry. *Czech Journal of Tourism*, 6 (1): 3–12. DOI: 10.1515/cjot-2017-0003
- Csapó, J., Szabó, G., & Szabó, K. (2015). From eco lodges to Baranya Greenway: Innovative rural tourism product brands in South Transdanubia. *Acta Geographica Universitatis Comenianae*, 59 (2): 203–217.
- Gallup (2017). *Balkans: Harm from Yugoslavia breakup?* Public opinion poll data, Gallup News.
- Gonda, T. & Horváth, A. (2024). A civil szervezetek szerepe a határon átnyúló tudástranszferben a turizmus szervezeti megújítása érdekében. *Polgári Szemle*, 20 (1–3): 130–146. DOI: 10.24307/psz.2024.0812
- Hajdú, Z. (2011). A Baranya-háromszög területi-közigazgatási integrálásának kérdései Jugoszláviában: 1918–1945. *Közép-Európai Közlemények*, 4 (3–4): 81–90.
- Hall, M. C. & Williams, A. M. (2008). *Tourism and innovation*. London: Routledge. DOI: 10.4324/9780203938430
- Hardi, T. (2012). *Duna-stratégia és regionális fejlődés*. Budapest: Akadémiai Kiadó.

- Hoarau-Heemstra, H. (2011). *Innovation in the experience economy: An open-innovation framework for nature-based tourism experience*. Paper presented at the OLKC conference, Hull, UK.
- Kozak, M. & Buhalis, D. (2019). Cross-border tourism destination marketing: Prerequisites and critical success factors. *Journal of Destination Marketing & Management*, 14: 100344. DOI: 10.1016/j.jdmm.2019.100392
- Lang, T. (2015). Socio-economic and political responses to regional polarisation and socio-spatial peripheralisation in Central and Eastern Europe: A research agenda. *Hungarian Geographical Bulletin*, 64 (3): 171–185. DOI: 10.15201/hungeobull.64.3.2
- Lőrincz, K., Szabó, M., & Agárdi, I. (2023). „Semmi különös? A Bakony ékkövei” társadalmi innováció és hálózatos együttműködés a VEB2023 programban. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 8 (1): 41–56. DOI: 10.15170/TVT.2023.08.01.03
- Marien, A. & Papp, A. (2024). A turisztikai szolgáltatásokkal való fogyasztói elégedettség és lojalitás kapcsolata a value co-creation folyamatában. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 9 (3): 7–27. DOI: 10.15170/TVT.2024.09.03.01
- Marinac, A., Budić, H., & Ergović, A. (2025). Spatial conditionality of tourism supply with a focus on smart destinations: The case of Croatia and the European perspective. *Geojournal of Tourism and Geosites*, 61 (3): 1952–1958. DOI: 10.30892/gtg.61352-1562
- Marton, G., Raffay, Z., Prisztóka, Gy., Raffay, Á., & Kiss, R. (2016). A Dráva-mente, mint határmenti, periférikus tér turizmusfejlesztésének problémái. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 1 (2): 34–48.
- Marton, G., Raffay, Z., Varga, S. K., Barcza, A., & Gonda, T. (2021). Specific problems of tourism development in the Hungarian areas of the Dráva regions. *Podravina: Časopis za Multidisciplinarna Istraživanja*, 20 (39): 179–191.
- Matznetter, J. (1979). Border and tourism: Fundamental relations. In: *Tourism and borders: Proceedings of the meeting of the IGU Working Group - Geography of Tourism and Recreation*. Frankfurt: Institut für Wirtschafts- und Sozialgeographie der Johann Wolfgang Goethe Universität, pp. 61–73.
- Michalkó, G., Kenesei, Z., Kiss, K., Kolos, K., Kovács, E., & Pinke-Sziva, I. (2018). Társadalmi innováció a turizmus kontextusában. *Turizmus Bulletin*, 18 (1): 45–54. DOI: 10.14267/TURBULL.2018v18n1.5
- Nagy, G. & Aubert, A. (2025). A turisztikai térségek hálózatteremtő szereplőinek elemzése. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 10 (1): 7–26. DOI: 10.15170/TVT.2025.10.01.01
- Nagy, K. (2022). Értékteremtés és társadalmi innovációs kompetenciák a kulturális útvonalak együttműködési rendszerében. In: *Marketingkaleidoszkóp 2022*. Miskolc: Miskolci Egyetem, pp. 91–118.
- Nagy, K. (2014). A turisztikai innovációk sajátosságai. In: *Marketingkaleidoszkóp 2014*. Miskolc: Miskolci Egyetem, pp. 59–72. DOI: 10.13140/2.1.2538.3204
- Nemes, N. & Happ, E. (2024). Possibilities of creating cross-border tourist destinations in East-Central Europe. *Geojournal of Tourism and Geosites*, 55 (3): 1066–1075. DOI: 10.30892/gtg.55308-1280

- Pámer, Z. (2019). Magyarország és Horvátország határon átnyúló együttműködésének vizsgálata a két ország területi kormányzási rendszerének tükrében. *Tér és Társadalom*, 33 (2): 149–166. DOI: 10.17649/TET.33.2.3148
- Pentz, M. (2023). A vidéki örökségi értékek innovatív turisztikai hasznosítási lehetőségei a tematikus utak segítségével. *Területfejlesztés és Innováció*, 16 (1): 23–33. DOI: 10.15170/terinno.2023.16.01.03
- Pirisi, G. & Reményi, P. (2008). Corridor V/C – Infrastructural development = regional development? A possible Hungarian perception. In: *Utjecaj prometa na regionalni razvoj: Traffic influence of the regional development*. Koper: Univerza na Primorskem, pp. 69–74.
- Reményi, P. (2008). A Nyugat-Balkán kapuvárosai. A Pécs–Eszék várospár. In: *Magyarok a Kárpát-medencében*. Szeged: SZTE, pp. 367–376.
- Ryden, K. C. (1993). *Mapping the invisible landscape: Folklore, writing, and the sense of place*. Iowa City, USA: University of Iowa Press. DOI: 10.17077/0003-4827.9949
- Síkfői, T. (2011). Duna-Dráva-Száva Eurorégió: A mellőzött lehetőség. *Európai Tükör*, 16 (1): 60–66.
- Spiegler, P., Nagy, D., & Egyed, I. (2023). Opportunities for the touristic utilization of heritage values in Baranya county along the Croatian-Hungarian border. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok* 8, (3): 99–117. DOI: 10.15170/TVT.2023.08.03.07
- Studzieniecki, T. & Mazurek, T. (2007). How to promote a cross-border region as a tourism destination – the case study of the bug Euroregion. *Tourism Review*, 62 (1): 34–38. DOI: 10.1108/16605370780000160
- Szabados, Y. & Merza, P. (2023). A hozzáférhető turizmus – kitekintő Baranya vármegye turisztikai kínálatának elérhetőségére. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 8 (4): 49–62. DOI: 10.15170/TVT.2023.08.04.03
- Szabó, G., Csapó, J., & Szabó, K. (2014). The Baranya Greenway as thematic tourism product and regional brand in cross-border cooperation. *Geographica Timisiensis*, 23 (2): 27–38.
- Székely, A. B. (2014). A megmaradás krónikása. In: *Drávaszög és Szlavónia*. Pilisvörösvár: Muravidék Baráti Kör Kulturális Egyesület, pp. 22–29.
- Tarnai, A. (2025). A drávaszögi borászat és borturizmus fejlődése a 20. század második felétől napjainkig. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 10 (3): 27–45. DOI: 10.15170/TVT.2025.10.03.02
- Timothy, D. J. (2000). Borderlands: An unlikely tourist destination? *IBRU Boundary and Security Bulletin*, 8 (1): 57–65.
- Tóth, B., Vida, G., Lados, G., & Kovács, Z. (2020). The potentials of cross-border tourism development in the Lower-Tisa valley. *Geojournal of Tourism and Geosites*, 28 (1): 360–375. DOI: 10.30892/gtg.28128-475
- Varga, T., Csóka, L., Kiss, R., Raffay, Z., & Marton, G. (2025). The role of festivals in tourism in the Drava region. *Podravina: Časopis za Multidisciplinarna Istraživanja*, 24 (47): 98–110.

- Végh, A., Pap, N., & Reményi, P. (2021). Hidak nélkül – a Dráván túl: A baranyai államhatár jelentősége. In: *Elfolyó és elfogyó vizeink nyomában. Vízproblémák Közép-Európában és a Balkánon*. Pécs: Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar, pp. 73–98.
- Wastl-Walter, D. (2009). Borderlands. In: *International encyclopedia of human geography* 1. Amsterdam: Elsevier, pp. 332–339. DOI: 10.1016/B978-008044910-4.00760-4
- Wittmann, T., Gonda, T., Merza, P., & Pap, N. (2026). From closed border to tourism destination: The Baranja Triangle's transformation from Trianon to Schengen. *Geojournal of Tourism and Geosites*, 67 (3): 1926–1935. DOI: 10.30892/gtg.67309-1821
- Zaitseva, N. A., Korneevets, V. S., Kropinova, E. G., Kuznetsova, T. Y., & Semenova, L. V. (2016). Cross-border movement of people between Russia and Poland and their influence on the economy of border regions. *International Journal of Economics and Financial Issues*, 6 (4): 1690–1695.
- Zsibók, Zs. & Egyed, I. (2024). Az alapozó gazdaság, mint kitörési pont a periférián: helyzetkép Baranya vármegye turisztikai ágazatáról. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok* 9, (3): 28–49. DOI: 10.15170/TVT.2024.09.03.02

Online források

- Európai Bizottság (2017). *My region, my Europe, our future: Seventh report on economic, social and territorial cohesion*. Publications Office of the European Union, Luxembourg. https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion7/7cr.pdf/ (2026.07.01.)
- EuroVelo (2025). *EuroVelo 13 – Iron Curtain Trail*. <https://en.eurovelo.com/ev13/> (2026.07.01.)
- Interreg Slovenia-Hungary Program (2025). *From Mill to Mill project*. http://www.si-hu.eu/2127/p2_from-mill-to-mill_home/ (2026.07.01.)
- Interreg V-A AT-HU Program (2025). *PaNaNet+ – Cross-border ecological network in the Austrian–Hungarian border region*. <https://www.interreg-athu.eu/hu/pananetplus/> (2026.07.01.)