

A járási rendszerre való áttérés és a regionális közlekedésszervezés új kihívásai Hajdú-Bihar megyében

Bói Loránd

KTI Nonprofit Kft. Északkelet-magyarországi Közlekedésszervező Iroda, Debrecen
boi.lorand@kti.hu

ÖSSZEFOGLALÁS

A történelmi hagyományokkal bíró járási közigazgatási szint bevezetése által az államigazgatási szolgáltatások integrált módon, az állampolgárok számára elérhető közelségben lesznek igénybe vehetők. A települések közigazgatási illetékesség szerinti lehatárolásának – kistérségi rendszerhez képest megjelenő – módosulásával és az új típusú szolgáltatások járásközpontban való megjelenésével várhatóan a lakosság utazási igényei is módosulnak majd. A tanulmány a módosuló utazási igények motivációjának, várható mennyiségének és előrelátható irányainak feltárásával foglalkozik Hajdú-Bihar megye példáján keresztül. A lehetséges változások és a szabályozási környezet által biztosított eszközök segítségével a szükségesnek ítélt közlekedésszervezési beavatkozások is bemutatásra kerülnek.

Kulcsszavak: közigazgatás átalakítása, regionalitás, közösségi közlekedés, közlekedésszervezés

SUMMARY

The re-establishment of historical district government offices in the Hungarian public administration system will ensure the availability of the provided public services on an integrated, citizen-friendly level. Reorganising of district borders and changing the district centres as well the settlement new administration services in the central cities will predictable restructure the citizens public transport attitudes. This study deals with the motivation, quantity and direction of the possible modifications on the public transport demand in Hajdú-Bihar County. The study goals to present the possible public transport organising interventions, and to find a balance between the changing demand and the regulation provided public transport instruments.

Keywords: public administration restructuring, regionalism, public transport, transport organising

BEVEZETÉS

A járási rendszer 2013. január 1-től történő bevezetésével egy új – ám a magyar közigazgatás történetében már hagyományokkal bíró – szint jön létre Magyarország államigazgatásában. A rendszer koncepciója szerint a jövőben az államigazgatási tevékenységek, szolgáltatások döntő többségét minden magyarországi állampolgár számára elérhető közelségben veheti igénybe (Net 1.). A járási hivatalokban és a megnyíló kormányablakokban így számos olyan igazgatási szolgáltatás is megjelenik majd, amelyet korábban csak a megyei közép szinten, vagy a körzetközpontként funkcionáló településeken – szakigazgatási területenként elkülönülten – lehetett igénybe venni. Így a járásközpontokban egy olyan integrált közigazgatási szolgáltatási szint alakul ki, amely a korábbi kistérségi, körzetközponti szolgáltatásokhoz képest jelentősebb vonzó hatást gyakorolhat az illetékességi területhez tartozó lakosok számára.

A térségen belüli eljutásokkal foglalkozó szakirodalom egységesnek mutatkozik abban a tekintetben, hogy egy régió külső közlekedési kapcsolatai mellett kiemelkedő szerepe van a régió belüli megfelelő intraregionális közlekedési hálózat rendelkezésre állásának és fejlettségének. A régióközpontok és alközpontok vonzásterületükről történő elérhetősége, valamint az alközpontok közötti interakciók biztosítottasága a régió gazdasági és társadalmi életét és a lakosság életminőségét befolyásoló tényezők (Erdősi, 2002; Fleischer, 2004). Hajdú-Bihar megye településeinek közösségi közlekedésben betöltött szerepével, kapcsolathálóival, a vonzásközpontok hivatásforgalmi ellátottságával és a kistérségi központok elérhetőségével is részle-

tesen foglalkoznak tanulmányok (Pálóczi és Pénez 2011, 2012). Ezek azonban a járási rendszer sajátosságait, a kistérségi rendszertől eltérő új illetékességi területeket és hatásköröket még nem vehették figyelembe. A térségi vonzást gyakorló Hajdú-Bihar megyei járásközpontok közösségi közlekedési ellátottsági vizsgálatának, a lehetséges regionális közlekedésszervezési beavatkozások feltérképezésének aktualitását adja a tény, hogy az új személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvény a közösségi közlekedési szolgáltatások részeként definiálja a közigazgatási szolgáltatásokhoz való hozzáférés biztosítását is.

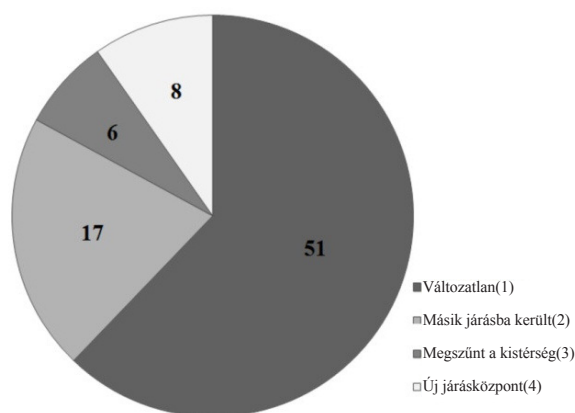
A JÁRÁSI TERÜLETI LEHATÁROLÁS VÁLTOZÁSAI A KISTÉRSÉGI RENDSZERHEZ KÉPEST HAJDÚ-BIHAR MEGYÉBEN

Hajdú-Bihar megyében napjainkban kilenc többcélú kistérségi társulás működik. A járási rendszer kialakulásával megszűnő, vagy átalakuló társulásoknak jelenleg a közös intézményfenntartásban és területfejlesztési feladatok ellátásában van szerepük. A létrejövő tíz járás feladata – a jogszabályoknak megfelelően – alapvetően államigazgatási és közigazgatási funkciók ellátása lesz. Mivel az Ötv. alapján újrászerveződő új önkormányzati társulások gyakorlati és igazgatási okokból kifolyólag várhatóan a járási területbeosztásnak megfelelően alakulnak ki, a járásközpontok vonzásközponti szerepükben egyesítik majd az új közigazgatási és a korábbi kistérségi funkciókat is. Így a kistérségi és járási szintek az elérhetőség és a közlekedésszervezés szempontjából egymással összevethető területszervezési egységnek tekinthetők.

Az utazási irányokban a közigazgatási átalakítás eredményeként megjelenő módosulások előrejelzésének szempontjából kiemelkedő jelentősége van a települések besorolásában bekövetkezett változások áttekintésének.

Megyei szinten tekintve – a kistérségi besoroláshoz képest – a legfontosabb változásokat a polgári kistérség teljes megszűnése, a hajdúnánási és nyíradonyi járások létrehozása, valamint a korábbi Létavértesi központú Derecske-Létavértesi kistérség esetén a járási székhely Derecskére történő helyezése jelenti. A helyi önkormányzatok szintjét megvizsgálva a Hajdú-Bihar megyében található 82 település jelentős hányadát, 31 települést érint valamilyen módon az átalakítás. A módosult besorolásnak – a járási központ vonzásközponti szerepe alapján – három fajtáját lehet elkülöníteni (1. ábra).

1. ábra: A járási besorolással kapcsolatos változások típusai



Forrás: saját szerkesztés

Figure 1: Types of changes regarding the new governmental district borders

Unchanged(1), Moved in new district(2), Former district disposed(3), New district centre(4), Source: own edition

Az első esetben a korábbi kistérségi központ járásközponttá válik, de az adott település másik járásba kerül át. A második esetben a kistérség és a kistérségi központ is megszűnik, és az adott település az újonnan kialakult járáshoz és annak járásközpontjához kerül. A harmadik esetben a kistérség település összetételében nincs jelentős változás, de a korábbi kistérségi központ helyett új város veszi át a járásközponti feladatot. Az első típusú módosulások azon része, ahol csak a korábbi kistérségi határok lettek kis mértékben módosítva (Hajdúsámson besorolása a Debreceni járásba vagy Nádudvar átsorolása a Hajdúszoboszlói járásba) önmagában várhatóan nem fog jelentős változásokat okozni a települések életében. Amennyiben azonban a település olyan újonnan kialakított járásba kerül, melynek központja korábban nem volt kistérségi központ (a Nyíradonyi járás összes települése esetén), vagy a település új járásának központja a korábbi kistérségi központtól eltérő település (a Berettyóújfalui kistérségből a Derecskei járáshoz került települések esetében) a vonzási viszonyok átrendeződésére lehet számítani. Hasonló a helyzet a második és harmadik típusú módosítások által érintett önkormányzatok (Derecske-Léta-

vértesi kistérség települései és a megszűnt Polgári kistérség települései) esetében is.

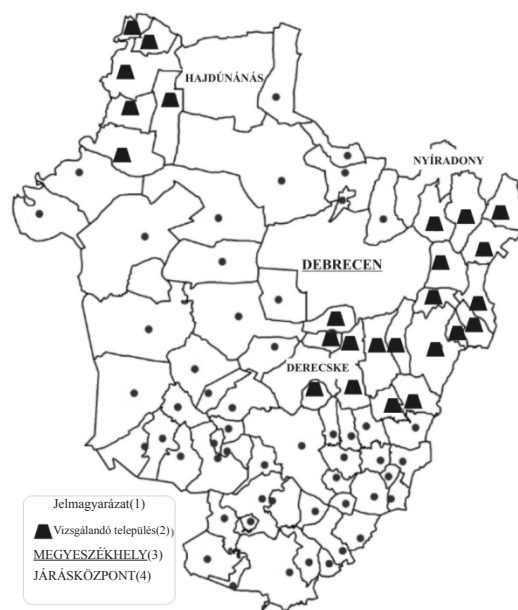
A JÁRÁSKÖZPONTI FUNKCIÓK HATÁSAI A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI IGÉNYEKRE

A közösségi közlekedés szempontjából a lehetséges beavatkozási területet tehát azok a térségek jelentik, ahol a közigazgatási rendszer átszervezése várhatóan a kistérségi lehatároláshoz képest a vonásközpont és az érintett települések között fennálló kapcsolatrendszerben átrendeződést okozhat (2. ábra). Az átrendeződés mértéke azonban szorosan összefügg a járásközpontokba kihelyezett államigazgatási és egyéb szolgáltatások típusával és azok igénybevételének lehetséges intenzitásával is. A járásközpontokban található járási hivatalokban, illetve azok kirendeltségeiben intézhető ügyekkel kapcsolatban a 218/2012. (VII. 13.) Korm. rendelet iránymutatást:

- gyámügy és gyermekvédelem,
- építésügy és építésfelügyelet,
- állategészségügy és élelmiszerbiztonság,
- földhivatali és ingatlannyilvántartási ügyek,
- munkaügyi kirendeltségek szolgáltatásai,
- népegészségügyi szolgáltatások,
- okmányirodai ügyek,
- kormányablakban intézhető ügyek.

A felsorolt szolgáltatásokat megvizsgálva megállapítható, hogy azok egy része korábban a településen intézhető ügytípus (pl. építésügy, gyámügy és gyermekvédelem), más része pedig kistérségi vagy körzetközponti szinten megoldható ügy (földhivatal, munkaügyek) volt. A széles ügycsoportot érintő kormányablakban történő ügyintézés azonban eddig többnyire csak a megyeszékhelyeken volt elérhető.

2. ábra: A járási lehatárolás változásai által érintett települések



Forrás: saját szerkesztés

Figure 2: Municipalities affected by the changes of the district borders

Legend(1), Examined municipality(2), District principal town(3), County principal town(4), Source: own edition

A vonzasközponti viszonyok átrendeződése ezek alapján az alábbiak szerint várható:

- Az utazási igényekre gyakorolt hatás tekintetében a korábban a településeken intézhető ügyek járási szintre helyezése lehetne a legjelentősebb tétel, hiszen ezek egy része (például segélyezési ügyek) havi, heti vagy adott esetben akár heti többszöri ügyintézésrel jár együtt. A járási rendszer kialakításával egyidejűleg azonban a települési ügysegédi rendszer is létrejön majd, amelynek segítségével a korábbi szolgáltatások települési szinten is igénybe vehetők maradnak. Így a változás hatása várhatóan elhanyagolható marad, sőt az ügysegédek révén akár olyan szolgáltatások is települési szinten lesznek elérhetőek, amelyekért korábban a kistérségi vagy körzetközpontba kellett utazni. A járásközpontba történő utazások számát csak a bonyolultabb ügyek növelik majd csekély mértékben.
- A kistérségi rendszer alatt a kistérségi székhelyen vagy körzetközpontban elérhető közigazgatási szolgáltatások esetén sem várható jelentős változás az utazások tekintetében. Ez annak köszönhető, hogy a körzetközpontokban és kistérségi székhelyeken működő szolgáltatások (például okmányiroda) előreláthatóan továbbra is megmaradnak a jelenlegi településeken is, még abban az esetben is, ha a járásközpont új település lesz. A többi szolgáltatást egységesen a járásközpontban lehet majd integrált formában igénybe venni, ami az ellátandó új ügytípusok alapján az új központhoz kerülő településeknél is csak kismértékű többletutazással járhat majd együtt.
- A kormányablakban történő ügyintézés járási székhelyen való igénybevételi lehetőségének hatása kettős. Azon településeknél melyek járási székhelye nem változik, az intézkedés a megyeszékhelyre történő utazási igényeket csökkenti, a megtett utazás hossza és ideje az állampolgár számára lerövidül. Új járási székhelyet kapó települések esetén a járásközpont irányába többlet utazási igények generálódnak, de várhatóan csak azoknál a településeknél, ahol a járásközpont megközelíthetősége jobb, mint a megyeszékhelyé. Ez esetben nem csak az eljutási időket és távolságokat kell figyelembe venni, hanem azt is, hogy a megyeszékhelyeken a közigazgatási szolgáltatások igénybevétele egyéb tevékenységekkel is (munkába, vagy iskolába járás, bevásárlás, szabadidős tevékenységek) összekapcsolható. Így az államigazgatási szolgáltatások megyeszékhelyen történő igénybevétele az utasok többsége számára – még jó járásközponti közösségi közlekedési ellátottsága mellett is – vonzó maradhat.
- A járási rendszer kialakításával kapcsolatosan rövidtávon várhatóan egyetlen típusú hivatásforgalmi utazási igény jelentkezik majd. A települési feladatok csökkenésével az azt végző tisztviselők egy része is a járási hivatal állományába kerül majd át. Az érintettek bizonyos hányada pedig valószínűleg fizikailag is a járási székhely településén végzi majd a napi munkáját. Ez azzal jár együtt, hogy a járás településeiről a korábbi önkormányzati dolgozó járási tisztviselők napi munkába járási igényének kielégítését biztosítani szükséges.

Különösen érdekes a kormányablakban dolgozók helyzete, hiszen az ő speciális munkaidejük a kormányablak 8–20 óráig tartó nyitva tartása miatt a hagyományos műszakos vagy normál munkarendhez képest eltérő utazási igényeket generálhat. Megoldandó feladatként jelentkezhet továbbá a településekre kijáró ügysegédek utazásának biztosítása is, bár ebben az esetben megfelelő szervezéssel a települési fogadóórák az érvényben lévő menetrendhez igazíthatóak.

KÖZLEKEDÉSSZERVEZŐI KIHÍVÁSOK ÉS LEHETSÉGES MEGOLDÁSOK

A járási funkciók közösségi közlekedési igényekre gyakorolt hatásainak elemzése alapján megállapítható, hogy a járási rendszer kialakítása és egyes települések számára új központ kijelölése jelentős mértékű és rendszeresen jelentkező utazási igényt várhatóan nem generál. Közlekedésszervezési szempontból azonban mégis szükséges foglalkozni a kérdéssel, mivel az alapellátás biztosítása jogszabályban előírt feladat, illetve mert a járásközpontok funkcióihoz a jövőben valószínűsíthetően újabb, jelentősebb utasforgalmat generáló feladatok is társulnak majd.

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. júliusában hatályba lépett 2012. évi XLI. törvény 26–28§ határozza meg a személyszállítás biztosításának módját és az alapellátás szintjét. A jogszabály szerint az érintett önkormányzatokkal egyeztetve a személyszállítási közszolgáltatások tartalma:

- alapvető életszükséglethez tartozó kereskedelmi szolgáltatásokhoz való hozzáférés;
- munkába járás, oktatási, nevelési intézményekbe való eljutás;
- közigazgatási és egészségügyi szolgáltatásokhoz való hozzáférés;
- egyéb célú utazások biztosítása.

A közszolgáltatások mennyiségének – munkanapi szinten kötelező, egyéb időszakban irányadó – minimuma a törvény szerint:

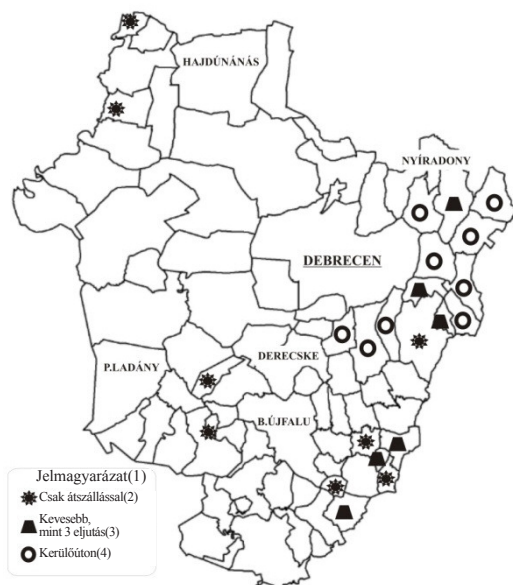
- település és a gyakorlatban kialakult vonzasközpontja között közvetlenül;
- település és a megyeszékhely között legfeljebb egy átszállással;
- település és főváros között legfeljebb két átszállással, napi három eljutási lehetőség.

A járási rendszerre való áttérés és a járásközpontok vonzásának vizsgálata tehát a szabályok alapján a közigazgatási szolgáltatásokhoz való hozzáférés szempontjából indokolt. A jelentkező utazási igények várható volumene pedig a napi három közforgalmú eljutás meglétének áttekintését teszi szükségessé. Tekintettel arra, hogy az előírások csak a gyakorlatban kialakult és ezért a járásközpontokkal nem feltétlenül egybeeső vonzasközpontok esetében teszik kötelezővé a három közvetlen eljutás biztosítását, jogilag elegendő lenne annak vizsgálata, hogy az adott település és a járásközpont között létezik-e három bármilyen minőségű eljutás. Ha azonban figyelembe vesszük azt, hogy a személyszállítási közszolgáltatások tartalmi elemeihez kapcsolódó átalakítások – például az államhoz kerülő közoktatási intézményeket felügyelő tankerületek kialakításánál is – a járási keretek alapján véve zajlik, a

járasközpont akár gyakorlatban kialakult vonzasközponttá is válhat például a közoktatásban részt vevők szempontjából. Ezért a jövőbeli közlekedésszervezési problémák előrejelzése érdekében nem elegendő a jogszabályban előírt minimumfeltételek teljesülésének vizsgálata. Az elemzés tehát arra terjed ki, hogy Hajdú-Bihar megye települései és az adott járasközpont között – a MÁV-START Zrt. és a HAJDÚ VOLÁN Zrt. 2011/12. évi menetrendje alapján – munkanapokon három ügyintézésre alkalmas időpontban rendelkezésre álló közvetlen és nem kerülő úton történő eljutási lehetőség biztosított-e.

Az a tény, hogy az adott járasközpont munkanapokon valamilyen módon a megye minden településéről három alkalommal elérhető, alátámasztja azt, hogy a járási lehatárolás elkészítésekor a közösségi közlekedés szempontjait is figyelembe vették. A közvetlen eljutások vizsgálata során már árnyaltabb képet kapunk (3. ábra).

3. ábra: A vizsgálati kritériumoknak nem megfelelő települések



Forrás: saját szerkesztés a 2011/12. évi közforgalmú menetrend alapján

Figure 3: Municipalities without satisfying the examined criteria Legend(1), Connections with interchange(2), Less than 3 connections(3), Connection with detour(4), Source: own edition based on the public transport schedule 2011/12

A megye 82 települése közül 23 esetben nem teljesül a vizsgálati feltételek valamelyike. Ezek közül csak 15 eset tudható be a járási rendszer bevezetésével kapcsolatos változásoknak. A Püspökladányi járás két, a Berettyóújfalui járás hat változások által nem érintett településéről nem biztosított a kritériumban szereplő számú közvetlen eljutás a járasközpontba. Megjegyzendő, hogy a két járás lakossága számára a gyakorlatban kialakult vonzasközpont és a járasközpont ugyanaz a város, Püspökladány, illetve Berettyóújfalu. A járási közigazgatás bevezetésével kapcsolatos változások három térséget érintenek. A Nyíradonyi járás járasközponton kívüli települései közül egyikről sem biztosított a három közvetlen eljutási lehetőség. A járási székhely-

re azonban a megyeszékhelyen keresztül, jelentős kerülő úton, átszállással bőséges eljutási kínálat van, napi két közvetlen autóbuszos kapcsolat csak Nyíradony és Nyíracsad között létezik. A Hajdúnánási járás esetében két településről csak átszállással lehet a járasközpontot elérni. Az átszállás éppen a korábbi kistérségi központként funkcionáló Polgáron történik. Vegyes képet mutat a Derecskei járás esete. A járáshoz tartozó települések többsége számára, köszönhetően a 47. számú főút és a 106. számú Debrecen-Nagykerek vasútvonal mentén fekvő települések jó közúti és vasúti ellátottságának, az új járasközpont Derecske jól megközelíthető. A fennmaradó települések esetén viszont a megyeszékhely elérhetősége bővebb kínálatot mutat, mint a járasközponti eljutások. Különösen érdekes Létavértes helyzete, melynek korábbi kistérségi székhelyként az új járasközpontba csak egy közvetlen eljutási lehetősége lesz, a további utazások Sárádon keresztül átszállással biztosítottak. Megjegyzendő még, hogy az esetek több mint felében az eljutási lehetőségek hiányossága a magyar-román határtérségben található perifériális helyzetű településeket érinti.

A konkrét közlekedésszervezési problémák bemutatása a közigazgatási átszervezésben érintett egy-egy település példáján keresztül történhet. Az alapellátás körében megoldandó eljutások közül a Berettyóújfalui kistérségből a Derecskei járásba kerülő Pocsaj esetében a munkába és iskolába járás szempontjából kialakult vonzasközpontokat, Debrecen és Berettyóújfalu az érintettek megfelelő közlekedési kínálat mellett tudják elérni. A járási rendszer kialakítása sem jelent további feladatot: Pocsaj és Derecske között a 106. számú vasútvonalon munkanapokon 4:00 és 19:00 között oda irányba 10, vissza irányba 7:55 és 23:14 között 7 eljutási lehetőség kínálkozik. Ez az ellátási szint a járási központban most megjelenő és később telepítendő alapellátást érintő funkciók mindegyikének elérését biztosítja. Ha az egészségügyi szolgáltatások igénybevétele érdekében lehetőségét nézzük más képet kapunk. A kisebb, elsősorban látogatáshoz köthető utasforgalmat generáló fekvőbeteg ellátás tekintetében egyes szakterületek Debrecenben, más ellátások Berettyóújfaluban vehetők igénybe. Az ehhez kapcsolódó eljutások szintén megfelelően biztosítottak. A járóbeteg szakrendelések – tekintettel a beutalási kötelezettség hiányára – azonban a Berettyóújfalui járás központjában, a megyeszékhelyen és a Derecske-Létavértesi kistérség korábbi központjában Létavértesen nemrégiben létesült egészségügyi járóbeteg központban egyaránt igénybe vehetők. Ezek közül a létavértesi intézménybe történő eljutás Pocsajból közvetlenül nem megoldott. Közlekedésszervezési beavatkozás jelenleg itt sem indokolt, de amennyiben a járóbeteg szakellátók esetében járási alapú területi ellátási kötelezettséget vezetnek be a jövőben az eljutás biztosítása itt is szükségessé válik.

A Polgári kistérségből az új Hajdúnánási járásba kerülő Folyás településnél – a közigazgatási szolgáltatások szempontjából – fordított a helyzet. A korábbi kistérségi központ Polgár munkába és iskolába járás, egészségügyi ellátás és közigazgatási szolgáltatás igénybevétele céljából is jól megközelíthető autóbusszal. Oda irányba 4:48 és 20:48 között átlagos munkanapon 12, vissza irányba 06:48 és 22:53 között szintén 12 eljutási lehetőség kínálkozik. Az új járasközpont Hajdúnánás

azonban jelenleg csak polgári átszállással érhető el. Mindez pillanatnyilag csak kisebb mértékű közlekedésszervezési beavatkozást, a csatlakozások összehangolását indokolja, a járásközpontba telepített új rendszeres utasforgalmat generáló funkciók azonban további lépéseket tehetnek szükségessé.

KITEKINTÉS

A járási rendszer kialakításának Hajdú-Bihar megyei következményeit áttekintve elmondható, hogy a jelenlegi közösségi közlekedési hálózat és a szolgáltatók által nyújtott kínálat a járásközpontok elérhetőségét az odatelepített közigazgatási szolgáltatások igénybevételét lehetővé teszi, a jogszabályi előírásoknak eleget tesz. Jelentősebb közlekedésszervezési beavatkozások csak akkor válhatnak indokolttá, ha a járásközpontokba újabb, jelentősebb utasforgalmat generáló funkciók (oktatási intézmények, munkahelyek) kerülnek. Ez különösen a gazdaságosság szempontjait figyelembe véve igaz, mivel a jelenleg rendelkezésre álló autóbusszos és vasúti eszközök többletkapacitása nagyobb utasforgalom mellett állítható be hatékonyan, amelyet a jelenleg előre jelezhető többletigények nem támasztanak alá. Közlekedésszervezői szempontból tehát az lenne

ideális, ha az új járási lehatárolás a járásközpontba telepített funkciók járási szintű centralizációjával járna együtt, és az alapellátással kielégítendő szolgáltatások túlnyomó része hosszú távon a járásközpontba kerülne. Ennek hiányában a járások különböző településeink igénybe vehető szolgáltatások, valamint az új, vonzásközpontként korábban nem funkcionáló járásközpontok által generált kisszámú és rendszertelenül jelentkező utazási igények kielégítésére az igényvezérelt szolgáltatások kisebb kapacitású eszközök alkalmazása melletti bevezetése lenne alkalmas. Az ilyen szolgáltatások kereteit a közforgalmú személyszállítás jogi szabályozása a közösségi tulajdonú falu-, tanyagondnoki és iskolabuszok közszolgáltatásba történő bevonásával törvényi szinten teszi lehetővé. A részletszabályok és finanszírozási feltételek kidolgozásáig azonban ilyen közlekedésszervezési eszköz alkalmazása nem tekinthető reális lehetőségnek.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A publikáció elkészítését a TÁMOP-4.2.2/B-10/1-2010-0024 számú projekt támogatta.

A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósult meg.

IRODALOM

- A Kormány 218/2012. (VII. 13.) Korm. rendelete a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról. Magyar Közlöny. 2012/107. 18287–18373.
- Erdősi F. (2002): Gondolatok a közlekedés szerepéről a régiók/városok versenyképességének alakulásában. Tér és Társadalom. 16. 1: 135–159.
- Fleischer T. (2004): Kistérségi fejlődés, közlekedés, fenntarthatóság. Közlekedéstudományi Szemle. 54. 7: 242–252.
- Net 1: <http://www.kormany.hu/hu/dok?source=3#!DocumentBrowse>
- Pálóczi G.–Pénzes J. (2011): A közösségi közlekedési rendszer térinformatikai vizsgálatának módszerei Hajdú-Bihar megye példáján – Az elmélet és a gyakorlat találkozása a térinformatikában II. Konferenciakötet. Debreceni Egyetemi Kiadó. Debrecen. 443–450.
- Pálóczi G.–Pénzes J. (2012): Térinformatikai módszerek Debrecen autóbusszal való elérhetőségének vizsgálatában – Az elmélet és a gyakorlat találkozása a térinformatikában III. Konferenciakötet. Debreceni Egyetemi Kiadó. Debrecen. 287–294.
2011. évi CLXXXIX. törvény Magyarország helyi önkormányzatairól. Magyar Közlöny. 2011/161. 39436–39479.
2012. évi XLI. törvény a személyszállítási szolgáltatásokról. Magyar Közlöny. 2012/52. 8831–8864.

