

PÉCSI TUDOMÁNYEGYETEM

Közlekedésföldrajzi vizsgálatok Pécsvárad környékén

Kiss Balázs

Geográfus MSc

PTE TTK

Témavezető: Dr. Dövényi Zoltán

PTE TTK Földrajzi Intézet, Társadalomföldrajzi és
Urbanisztikai Tanszék



2013

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés	1
2. A témaválasztás indoklása	4
3. A kutatás módszertana.....	10
4. Szakirodalmi áttekintés.....	15
5. Eredmények	18
6. Összegzés, következtetések.....	33
7. Irodalomjegyzék.....	36
8. Ábrák, táblázatok jegyzéke.....	38
9. Függelék	39
10. Diplomamunka tématerv.....	45

1. Bevezetés

A közlekedés és vele együtt a tömegközlekedés vitathatatlanul a gazdaság egyik legfőbb alappillére, megfelelő működése a térbeli munkamegosztás legfőbb fundamentuma, ám mégsem csak „mozgásba hozott gazdaság” (ERDŐSI, 2005). Emellett a tömegközlekedésnek különösen nagy, sok esetben kizárólagos szerepe van a rurális jellegű, elaprózott településszerkezetű, kedvezőtlen körösszetételű, elmaradott területeken, ahol a lakosság jelentős része alacsony jövedelemmel rendelkezik, így nem engedheti meg magának egy autó fenntartásának költségeit. Ezért számukra létfontosságú a funkcionális hierarchiában falujuk, városuk felett elhelyezkedő települések – most még kistérségi, január 1.-től járási központok, megyeszékhelyek, a főváros, esetleg alapfokú szolgáltatásokat, munkahelyeket kínáló falvak - lehetőleg minél jobb elérhetőségét biztosító közösségi közlekedési rendszerek használata. Kiemelendő a céltelepülések közül a megyeszékhely, mivel sok esetben a járási központ – kicsi mérete, fejletlensége, rossz munkaerőpiaci helyzete miatt - nem képes elég munkahelyet kínálni. Annál is inkább, mivel a piaci helyzet romlásával a térben nem egyenlő eloszlású versenyelőnyök mentén differenciálódik mind a gazdasági szereplők eloszlása, mind a munkaerőpiaci lehetőségek helye. Így elég valószínű, hogy egy - ebből a folyamatban kifolyólag - hátrányos területen élő munkavállalónak ingáznia kell, vagy ha már korábban is ingázott, akkor ennek költségeit kell csökkentenie ahhoz, hogy meg tudjon élni (a munkavállalói szegénység elkerüléséhez). Emellett a megyeszékhely olyan kiemelt szolgáltatási központ, ahol a kiskereskedelem, az oktatás, az orvosi ellátás magas fokú szolgáltatási helyei koncentrálnak.

Másik oldalról vizsgálva a drága, közpénzen fenntartott közfogalmú közlekedés gyakorta alacsony hatásfokkal működik, sok a feleslegesen (vagy feleslegesen tűnő módon) fenntartott kapacitás és a már említett területek ellátása is igen alacsony szintű, hiányos. Sajnálatosan a napi politika oltárán igazolható szakmai megfontolások nélkül áldoznak fel példának okáért akár helyi szinten jelentős vasútvonalakat is. Ráadásul sokkal inkább gesztusképpen, mint az amúgy szakmai fórumokon is tárgyaltan kétséges megtakarítás reményében (DANKA, 2012.). Ebben a szorításban a közösségi közlekedés évről-évre egyre nehezebben

tudja ellátni feladatait, nemhogy fejleszteni is tudna; fontos társadalmi szempontok sikkadnak el, szorulnak háttérbe szigorú pénzügyi megfontolásokból.

Aligha vitatható, hogy ez a közlekedőket egyre inkább a személygépjármű-használat felé – vagy a munkanélküliségbe - terelő rendszer felülvizsgálatra szorul, de legalábbis kutatásra érdemes, már csak társadalmi fontosságáért is. Nem kétséges, hogy meg kell vizsgálni a lehetőségeit ahhoz, hogy legalább jelenlegi részarányát megtarthassa. Az egyéni közlekedéssel való verseny megkívánja, hogy a szolgáltatás színvonala egyre magasabb legyen és ezzel párhuzamosan mennyiségi növekedésre is szükség van a differenciáltabb igények kielégítéséhez. Annál is inkább el kell mozdulni ebbe az irányba, hiszen nagyon sok értekezés született már a személygépjárművek káros hatásairól az üvegházgázok kibocsátásától az emberéleteket veszélyeztető balesetekig. Ezeknek az amúgy externális, így közvetlen anyagi kárt csak az utóbb említett esetben okozó problémáknak a kezelése az élhető jövő egyik záloga és nem utolsó sorban az Európai Unió is elkötelezte magát ennek érdekében (viszont a Fehér Könyv nem rendel célokat a vidéki közlekedéshez). Ezzel ellentétes irányba hat, hogy főleg a szegmentált, aprófalvas településszerkezetű területeken ennek hatékony, minden igényt kielégítő megszervezése gyakorta túl nagy nehézségekbe ütközik. Továbbá Magyarország sem a gazdasági fejlettség, sem a motorizáció terén nem éri el a régi tagállamok szintjét, így érthető, hogy a közlekedési alágazatok támogatásában, fejlesztésében között kiemelt részaránnyal szerepel például az autópálya-fejlesztés ügye, ami már több nagy tőkeberuházást vonzott hazánkba (pl.: a dunaújvárosi gumibroncs-gyár) és a továbbiakban is ugyanilyen eredményeket várnak tőle. Ez azonban nem jelentheti azt, hogy a többi alágazat el kell, hogy maradjon a fejlesztések tekintetében, mi több, folyamatos küzdelmet kell, hogy vívjon a meglévő – már így is számos helyen egészen minimális - kapacitásainak fenntartásához. Téves az az elképzelés, hogy a közösségi közlekedésre elköltött pénz pazarlás – a hozzáadott érték nem csak a térbeli, hanem a társadalmi mobilitás is; hosszú távon mindkettő bevétel-növekedéssel jár az állam számára.

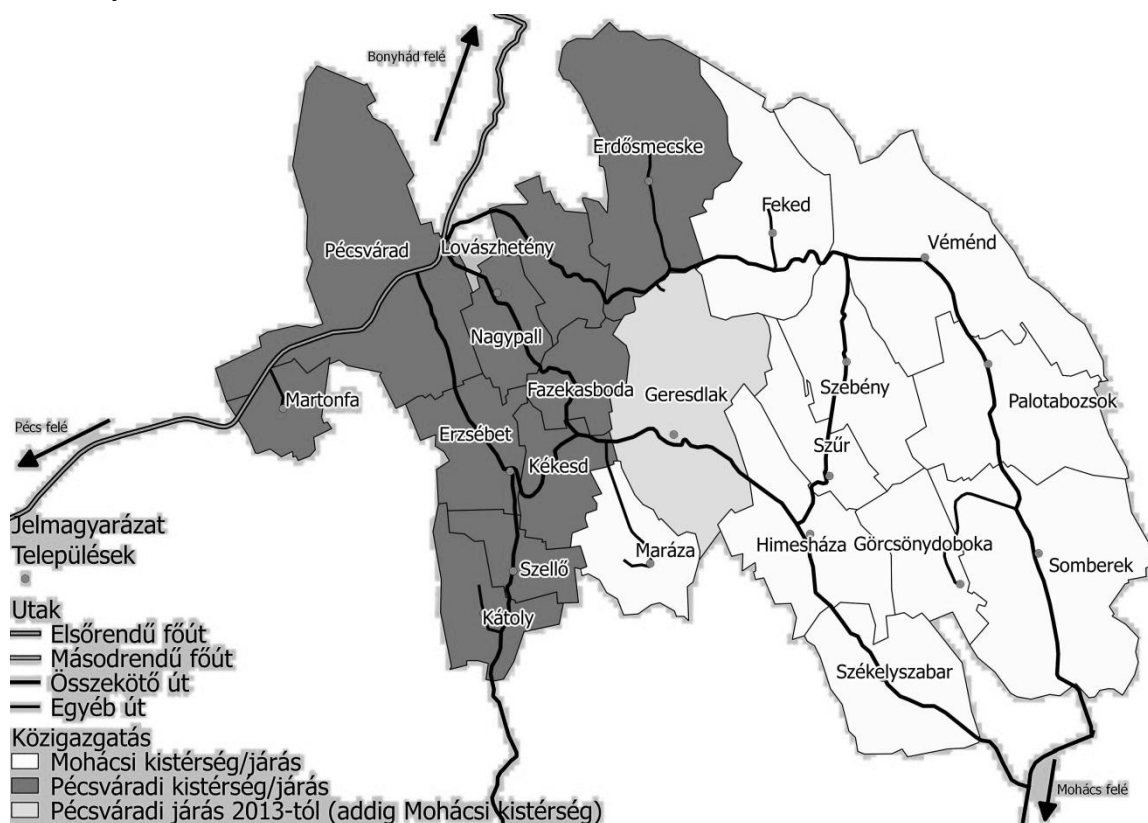
Azért, hogy a meglévő kapacitások jobb kihasználásával, egyfajta szolgáltatói szemlélet kialakításával jobban lehessen ellátni egy adott terület lakosait, érdemes megismerni a jelenlegi kínálatot – tehát a menetrendet, az adott csoport közlekedési

igényeit és véleményét -, erre alapozva lehet csak megfelelő, a különböző igényeket kielégítő változásokra, fejlesztésekre javaslatot tenni.

Jelen dolgozat tárgyát nem képezi gazdasági-pénzügyi jellegű elemzések készítése, elvégre ez egy közlekedésföldrajzi munka, de igyekszünk e szempontokat is figyelembe venni, kellő megszorításokkal. Nem tudunk azonosulni azzal a szemlélettel, amely a közlekedést egy vállalat szemszögéből értékeli, mivel a tömegközlekedés társadalmi érdek, annak fenntartása és fejlesztése a szolidaritáson alapul. Viszont nem lehet nivellálni sem a költségvetés korlátait, ezért bár alapvetően szívesen invesztálnánk gondolatban jelentős összegeket a tömegközlekedés fejlesztésébe, a realitások talaján állva mégsem tesszük.

2. A témaválasztás indoklása

Jelen közlekedésföldrajzi vizsgálat földrajzi keretének alapja a Baranya megye keleti részén fekvő pécsváradi kistérség, melynek települései a következők: Apátvarasd, Berkesd, Erdősmecske, Erzsébet, Fazekasboda, Hidas, Kátoly, Kékesd, Lovászhetény, Martonfa, Mecseknádasd, Nagypall, Óbánya, Ófalu, Pécsvárad, Pereked, Szellő, Szilágy, Zengővárkony. A közigazgatási reform ezt az összeállítást némileg átrendezte, ugyanis Berkesd, Pereked és Szilágy kiváltak a kistérségből és a pécsi járáshoz fognak tartozni, míg Geresdlak a pécsváradi járáshoz került. (kormany.hu).



1. ábra. A vizsgált terület közigazgatási beosztása. Forrás: saját szerk.

A kutatási terület nem fedi le teljesen a pécsváradi járás területét, de túl is nyúlik rajta. Ugyanis fontos szempont volt a vizsgálat földrajzi keretének lehatárolásakor, hogy olyan egységet képezzen közlekedésföldrajzi szempontból, ahol a menetrend megváltoztatása nem gyakorol jelentős hatást a közlekedési rendszer egészére (más, a térségen kívüli településeket nem érint), illetve a menetrend megváltoztatása során a területet érő változások hatással vannak annak

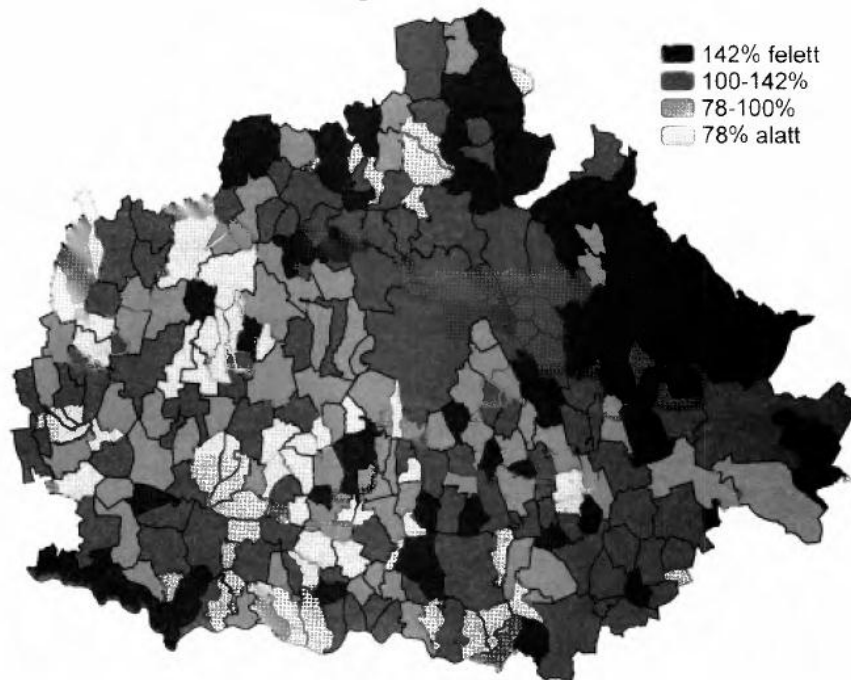
egészére, tehát célszerű egységként vizsgálni azt. Így el lehet kerülni olyan közlekedéstudományi mérnöki módszertan használatát, mely meghaladná egy pusztán közlekedésföldrajzi munka kereteit. Ezért azokat a településeket nem vontuk bele a kutatásba a pécsváradi járásból, melyekről Pécs autóbusszal ugyan Pécsváradon keresztül érhető el, de ezek a járatok Pécsváradra is a 6. számú főútvonalon érnek el (Apátvarasd, Mecseknádasd, Hidas, Ófalu, Zengővárkony). Ugyanezért nyúlik túl a célterület a pécsváradi járáson: azokat a településeket, melyek ebbe az úthálózat alapján lehatárolható közlekedésföldrajzi mikrotérsgbe tartoznak, szintén be kellett vonni a vizsgálatba. Ezért a mohácsi járásból Himesháza, Maráza, Szűr, Szebény, Feked, Véménd, Palotabozsok és Görcsönydoboka is a kutatás fókuszába kerültek. A közigazgatási járások értelemszerűen nem fedik a közlekedés szervezésének – és kutatásának – célszerű területi határait. A menetrendi elemzés során a településeknek ezt a halmazát azzal finomítottuk, hogy azok a települések adják a vizsgálat körét, ahonnan Pécs a leggyorsabban és a legrövidebb útvonalon Pécsváradon keresztül közelíthető meg autóbusszal. Ez alátámasztotta a fent ismertetett hipotézist, így a vizsgálat körét végül Pécsváradon kívül Erzsébet, Kékesd, Kátoly, Szellő, Nagypall, Fazekasboda, Lovászhety, Erdősmecske, Martonfa, Maráza, Geresdlak, Himesháza, Görcsönydoboka, Szűr, Szebény, Palotabozsok, Véménd, Székelyszabar és Somberek adta (1.ábra).

A választás különösen indokoltá válik annak fényében, hogy a Pécs-Pécsvárad (-Bátaszék) vasútvonalon fokozatosan szüntették meg a személyközlekedést (legutoljára 2009. dec. 13.-tól Pécs és Pécsvárad között), mely a térség vasúti kapcsolatát biztosította, így ez a térség napjainkra teljesen vasút nélkül maradt. Földrajzi tényezőként külön szükséges kiemelni a térség aprófalvas településszerkezetét, mint sajátos nehézséget a közlekedés hatékony szervezésében. A 20 vizsgált településből ráadásul négy zsákfalú. Bár ezt a területet a tartós munkanélküliség nem sújtja olyan mértékben, mint például az Ormánságot, így sem beszélhetünk kiemelkedő foglalkoztatottsági mutatókról. A vizsgálat tárgyának kijelölése során célként tűztük ki azt is, hogy ne egy jól ismert, közismerten hátrányos helyzetű területet válasszunk, ugyanis az talán még több előfeltevést implicált volna a dolgozat eredményei kapcsán.

Külön sajátossága ennek a földrajzi egységnek, hogy Baranya megyében itt a legmagasabb az öregedési index, amit a szakirodalom (KERESZTES, 2008) a németajkú lakosság magas és a roma lakosság alacsony részarányának tulajdonít.

A **Hiba! A hivatkozási forrás nem található.** kartogramon szemlélteti az öregedési index pontos területi disztribúcióját. Ennek következménye, hogy így a közlekedés szervezése további sajátos kihívásokkal néz szembe a fent említett korcsoport utazási igényeinek megfelelően. Bár az idősebbek jóval kevesebbet utaznak, ezek a helyváltoztatások még inkább eloszlanak a nap folyamán, mint a munkahelyre, vagy iskolába járók jól lehatárolható mozgásai. Megfordítva ez azt is jelenti, hogy ezeken a településeken fajlagosan kisebbek az utazási igények, ami ha a tömegközlekedés leépítését vonja maga után, beláthatatlan következményekkel járhat.

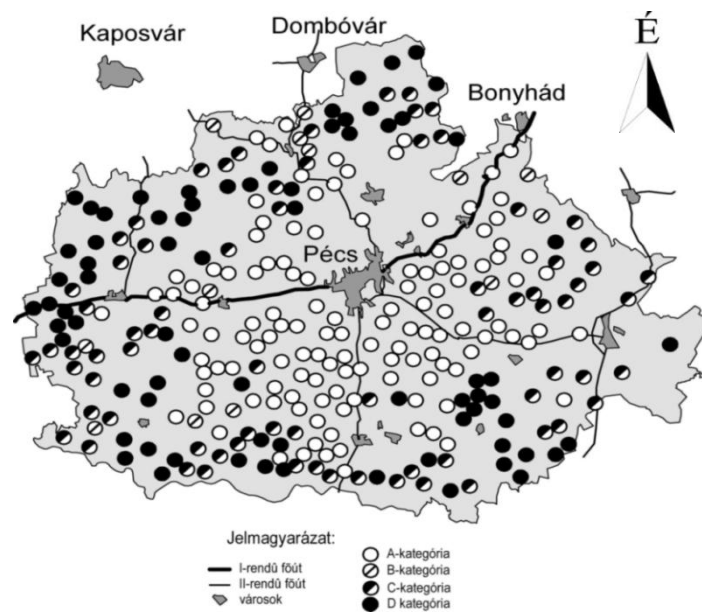
*Az öregedési index értékei (60 év felettek lélekszáma / 14 év alatti korosztályba tartozók száma) településenként, Baranyában
(Ageing Index in Settlements – Inhabitants Older than 60 Years / Inhabitants Younger than 14 Years)*



2. ábra.: Az öregedési index Baranyában. Forrás: KERESZTES L. (2008)

Az ingázási lehetőségek Baranya megyében meglehetősen vegyes képet mutatnak, tükrözve az infrastruktúra állapotát, a szolgáltatás minőségét. Mivel a településhálózat igen nagyszámú elemből áll, ezért az úthálózat is hosszú a népességhez viszonyítva, tehát fajlagosan kevesebb pénz jut a fenntartására. Bár a

vizsgált települések nagy része egy korábbi dolgozatban nem kapott rossz minősítést utazási lehetőségeire (KERESZTES, 2008)(3.ábra), kutatásuk ugyanolyan fontos, mint a hátrányosabb helyzetű perifériáké, ráadásul a problémák hasonlóak, csak kissé más köntösben. Ugyanis bár itt a megyeszékhely elérhetősége jobb, mint például az Ormánságé, de ez a tömegközlekedést tekintve csak egy-két eljutási lehetőséget jelent legjobb esetben. Így sajátos, hogy két forgalmas főútvonal árnyékában, azoktól mindössze legfeljebb 15 km-re mennyire megváltoznak a lehetőségek.

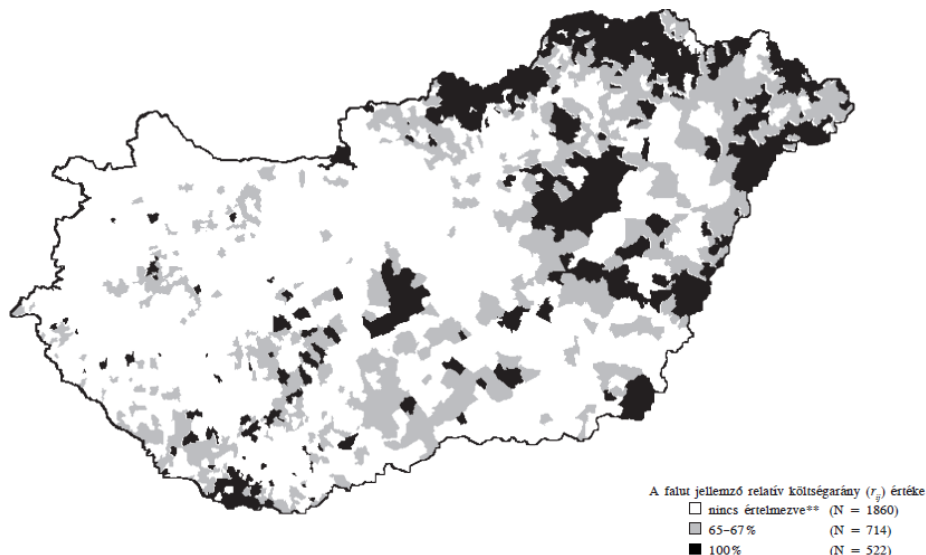


3. ábra.: Pécs elérhetősége a napi ingázók szempontjából, településenként. Forrás: KERESZTES L. (2008)

Ezen kívül nem elhanyagolható tényezőt jelent a nagyvárosi (pécşi) munkaerőpiac elérhetőségének magas költségvonzata sem, ami főleg az alacsony végzettségű lakosokra ró jelentős esélyhátrányt (4. ábra), ami érvényes a vizsgált területre is, ugyanis a távolság miatt is igen magasak a tömegközlekedéssel való ingázás költségei. Lehetőségeik alakításában igen nagy szerephez jut a tömegközlekedés.

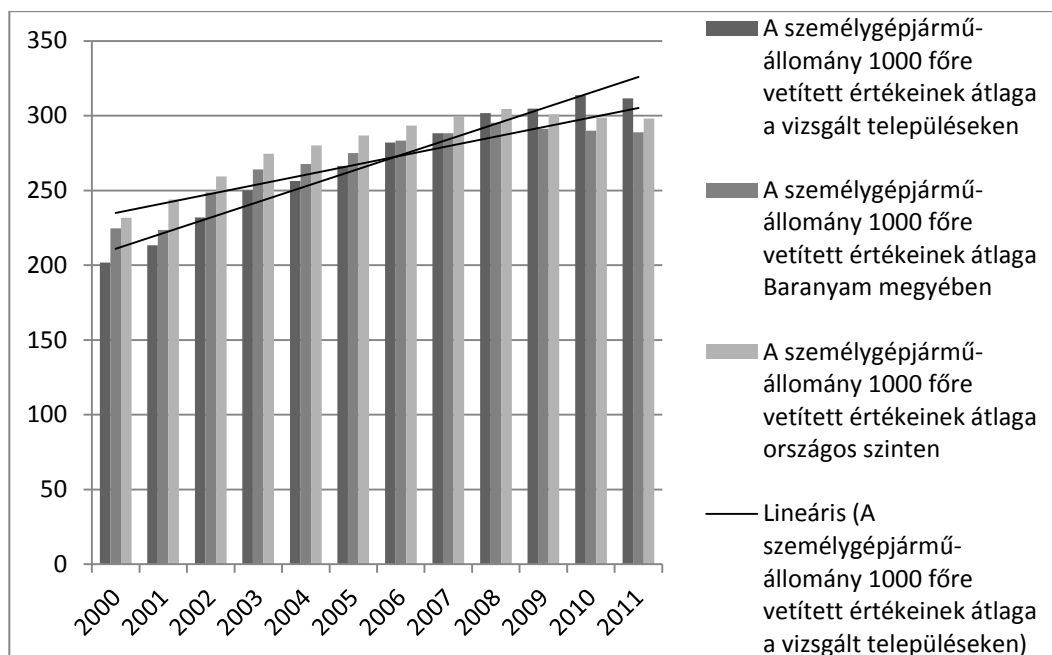
A vizsgált településen a személygépjármű-állomány 1000 lakosra jutó fajlagos mutatójának átlagát 2000 és 2011 között az 5. ábra szemlélteti. Jól látható, hogy 2000 óta folyamatos emelkedést mutat ez a mutató, de ez már a mostani gazdasági

válság előtt megtorpant és azóta 2011-től már csökken is. A másik sajátossága a mutatónak, hogy az 2008 után rendre meghaladja mind az országra, mind a Baranya megyére számított értékeket, amit nagy valószínűséggel a tömegközlekedési szolgáltatás elégtelen voltának tulajdoníthatunk.



4.ábra. Az ingázási szempontból legkedvezőtlenebb falvak területi elhelyezkedése.

Forrás: KERTESI G. (2000)



5. ábra.: A fajlagos személygépjármű-ellátottság időbeli alakulása. Forrás: KSH adatai alapján saját szerk.

Nem utolsó sorban érdemes felemlíteni a 2001-es népszámlálás ingázási adatsorát, mely jóllehet elavultnak tekinthető, de mégiscsak az egyedüli településszintű adatforrást jelenti. A vizsgált településeken összesen 4964 aktív munkavállaló élt és 2563 volt ezek közül az ingázó, ebből 1044 kistérségen belül (tehát Pécsváradra, vagy Mohácsra), 1020 pedig kistérségen kívülre ingázott, ami nagy valószínűséggel Pécset jelenti.

3. A kutatás módszertana

Első lépésként a www.menetrendek.hu internetcímen elérhető honlapon található hivatalos buszmenetrendből adatbázist építettünk, mely tartalmazza a vizsgált települések és Pécs viszonylatában a hétköznapi közlekedő járatok indulási és érkezési idejét, a menetidőt, a megtett út hosszát, a viszonylatot, az esetleges átszállásokat, az átszállás idejét és helyét, valamint az érintett település nevét. Mivel minden egyes település esetében kiírtuk a menetrendet, ezért az adatbázisban egy adott buszjárat annyiszor szerepel, ahány települést érint. Azonban ezeket a többszöröződések nem szüntettük meg az adatbázis szűrési szempontjai miatt. Az adatbázis vizsgálata során ugyanis kiszűrtük azokat a buszjáratokat, melyek igénybevétele az utasok számára feltételezhetően vállalhatatlan idő- és pénzületi költségeket jelenthetnek. Így azok a buszjáratok, melyek esetében az utazási hossz jelentős mértékben eltér a legrövidebb viszonylattól (ez komoly pénzületi többletköltséget jelent, még bérletes utasnál is), illetve melyek a legrövidebb viszonylathoz képest legalább 20 perccel hosszabb menetidővel közlekednek, az adatbázisból eltávolításra kerültek. Ezért maradt meg minden eleme az adatbázisnak, ugyanis egy mohácsi - Pécsvárad-Mohács viszonylatú buszról való - átszállás esetén csak a Mohácshoz közelebbi településeknek volt megfelelő így is Pécs elérhetősége. Az átszállások hosszát a válogatásnál nem vettük figyelembe, ugyanis értelemszerűen, ha annak ideje növelte az elfogadható szint fölé az utazási időt, akkor az így eleve kizárta az adott járatot, ellenkező esetben (a várakozás több volt, mint 20 perc, ám a menetidő növekedése nem) figyelembe kellett venni azt, hogy mivel nem volt hosszabb az összes menetidő, ezért valószínűleg az utas vállalni fogja az várakozási időt. Az adatbázis szerkezetét a 6. ábra mutatja.

Ez a menetrendi vizsgálat felveti a szükségességét a közigazgatási határok közlekedési szempontból való vizsgálatának, pontosabban a mohácsi járás néhány településének a helyzete sajátos kérdésekhez vezethet. Ha ugyanis a kutatásba a mohácsi járásból bevont településekről még gyakrabban is közlekednek a buszjáratok Pécsvárad felé, tehát egyszerűbb eljutni, akkor felvetülhet, hogy a járasok határait célszerű lehet közlekedési szempontok alapján felülvizsgálni.

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
Indulási idő	Érkezési idő	Menetidő	Menetidő órában kifejezve	Távolság	Átlagsebesség	Busz viszonylata	Busz viszonylata (átszállás)	Átszállási idő	Átszállás helye	Érintett település
4:05	5:17	72	1,2	33,8	28,16666667	Himesháza-Pécs				Himesháza
4:10	5:17	67	1,16666667	31,6	28,29850746	Himesháza-Pécs				Szellő
4:18	5:17	59	0,98333333	33,6	34,16949153	Himesháza-Pécs				Geresdlak
4:29	5:17	48	0,8	27,3	34,125	Himesháza-Pécs				Fazekasboda
4:34	5:17	43	0,71666667	23,3	32,51162791	Himesháza-Pécs				Nagypall
4:40	5:17	37	0,61666667	20	32,43243243	Himesháza-Pécs				Pécsvárad
4:53	5:17	24	0,4	12,7	31,75	Himesháza-Pécs				Martonfa
3:50	5:19	89		48		Somberek-Pécsvárad	Mecseknádasd-Pécs	6	Pécsváradon át	Somberek
3:57	5:19	82		42,4		Somberek-Pécsvárad	Mecseknádasd-Pécs	6	Pécsváradon át	Palotabozsok
4:03	5:19	76	1,26666667	38,8	30,63157895	Somberek-Pécsvárad	Mecseknádasd-Pécs	6	Pécsváradon át	Véménd
4:10	5:19	69	1,15	33,3	28,95652174	Somberek-Pécsvárad	Mecseknádasd-Pécs	6	Pécsváradon át	Feked
4:19	5:19	60	1	27,5	27,5	Somberek-Pécsvárad	Mecseknádasd-Pécs	6	Pécsváradon át	Erdősmecske
4:32	5:19	47	0,78333333	25	31,91489362	Somberek-Pécsvárad	Mecseknádasd-Pécs	6	Pécsváradon át	Lovászhetény
4:49	5:19	30	0,5	20	40	Mecseknádasd-Pécs				Pécsvárad

6. ábra. A készített adatbázis szerkezete. Forrás: saját szerk.

Az adatbázis adatai alapján több térképet készítettünk QGIS segítségével. Alapvetően Pécs elérhetőségét helyeztük a vizsgálat középpontjába, mivel azon kívül, hogy többféle központi funkcióval is rendelkezik, munkalehetőségek és oktatás terén is jóval szélesebb palettát kínál. Éppen azért is érdemes vizsgálni ezt, mivel feltételezhetően jelentős eltérés mutatkozik az utazási lehetőségek terén még szomszédos falvak esetében is attól függően, melyik járásba tartoznak.

A kutatás tárgyának történetét is be kell mutatni, mert ezek ismerete lényeges az adott struktúra kialakulásának, az abban szerepet játszó hatótényezőknek és körülményeknek, a jelenlegi helyzet megismerésében. Ezt követi a választott célterület általános ismertetése, gazdasági-fejlettségi, munkaerőpiaci, szociális-társadalmi viszonyaira való kitüntetett figyelemmel, kutatásterülettől függően. Ehhez mindenképp hozzá kell fűzni a területi sajátosságok országos mutatókkal való összehasonlítását a területi egyenlőtlenségek feltárása érdekében. Az itt leírandó tulajdonságok a következők lehetnek: az alapvető demográfiai adatok (népesség száma és korösszetétele, területi és települési viszonylatban egyaránt), az iskolázottsági mutatók, a munkaerőpiaci sajátosságok (aktívak, munkanélküliek száma és ezek és a demográfiai mutatókkal képzett mutatószámaik) és a gazdasági bemutatása, például a helyi vállalkozások számával. A közlekedési infrastruktúrát is érdemes lehet értékelni. Ezeket a jellemzőket többféle – települési szintű – számmal is lehet jellemezni: az út- és vasúthálózat hossza és minősége, állapota. Ezen kívül a tömegközlekedés intenzitását útvonalak és járatsűrűség szerint érdemes kartogrammal ábrázolni.

A minőségi összetevőket is fontos számba venni; ilyen a menetrend szerinti járatok száma az egyes településeken, a személygépjárművel való fajlagos ellátottság, adatok rendelkezésre állása esetén a járművek pontossága, zsúfoltsága

(kérdőíves adatfelvétel alapján), utazási idő. A közlekedési lehetőségek bemutatására a Bennett-féle mutatószám alkalmas, mely több paraméter egyesített bemutatására alkalmas. Az adott adatsor (jellemzők) maximumának százalékában fejezzük ki a sokaság összes többi elemét, majd ezek súlyozatlan számtani átlagát képezve minden egyes településre megkapunk egy 0 és 100 közötti mutatószámot, melyet szintén kartogramon ábrázolunk. A Bennett-féle mutatószám képlete a következőképpen néz ki:

$$BEN_{ij} = \sum_{i=1}^n \frac{\frac{x_{ij}}{x_{i\max}} * 100}{n}$$

ahol i= az i-dik település indexe

j= a j-dik mutató indexe

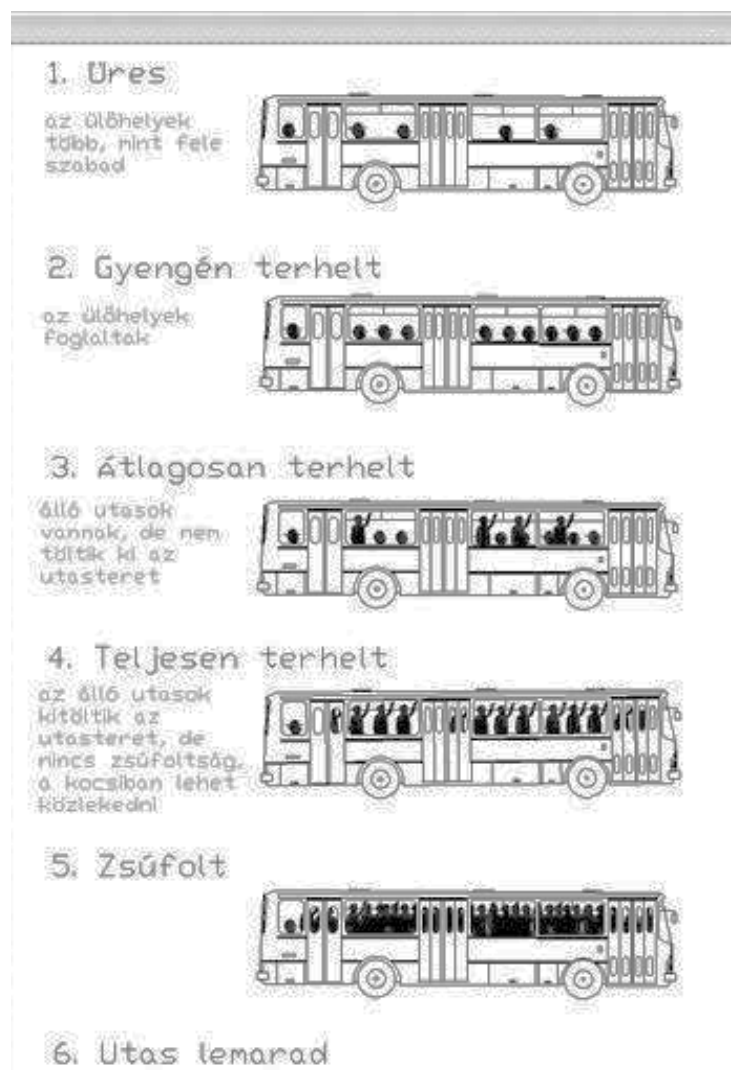
n= a vizsgált települések száma

x= az adott mutató értéke

A Bennett-féle mutatószámhoz a következő jellemzőket használtuk fel: fajlagos személygépkocsi-ellátottság, a Pécsre közlekedő buszjáratok száma a megtisztított menetrend alapján, átlagos menetidő Pécsre (ennek a reciprokával számoltunk).

Emellett 2012 szeptemberében egy utasforgalom-számlálást is végeztünk. Mivel nem volt lehetőségünk minden buszra felszállni és pontosan megszámolni az utasokat, ezért egy speciális módját választottuk a forgalomszámlálásnak. A megállóban tartózkodó személy az 7. ábra alapján kategorizálja a jármű terheltségét. Felveszi a fel- és leszálló utasok számát, a viszonylatot, a pontos érkezési és indulási időt. Alapvetően a csúcsidőszakok terheléséről vannak részletes adatok.

Az utasszámlálást kiegészítve kérdőíves felmérést is végeztünk az utazókkal. A megkérdezettek száma tekintettel a korlátozott erőforrásokra mindössze 104 fő, de mivel eleve a legkönnyebben elérhető alanyok véleményét kértük, ezért a reprezentativitásra való törekvés nem szerepelt a célok között. Mivel a helyszín, a buszmegálló viszonylag speciális - nagyon kevés idő van a kérdőív kitöltésére -, ezért célszerűnek látszott minél kevesebb és minél könnyebben megválaszolható



7. ábra. Az utasszámlálás módszertana. Forrás: FÜLÖP et al., 2006.

kérdést feltenni. Ezért és a kicsi létszám miatt a demográfiai adatoknál csak az életkort és a nemet vettük fel, ti. értelmezhető mennyiségű településszintű adat nem született, de végzettség szerint sem lehetett érdemileg osztályozni a válaszokat. A kérdőívben megkérdeztük az utasoktól az utazás célját, amit 5 megadott csoport szerint kategorizáltunk (1. munka, 2. iskola, 3. ügyintézés, 4. vásárlás, 5. egyéb), valamint megkértük a válaszadókat, hogy a buszközlekedést értékeljék bizonyos szempontok szerint. Ennek keretében egy egytől hatig terjedő Likert-skálán kellett osztályozniuk a menetrend megfelelőségét, a buszok pontosságát és a busz által nyújtott kényelmet. Választásunk azért esett a hat értékű Likert-skálára, mert így elkerülhető, hogy a válaszadó, mintegy „menekülő útvonal” gyanánt középértéket válasszon, ugyanis mindenképpen el kell döntenie, hogy inkább jó (4), vagy inkább rossz (3) a megkérdezett szempont. A mintavételi eljárás a lehetőségek szűk volta miatt nem kifinomult, az egyszerűen elérhető alanyok kiválasztása a megállóban zajlik.

Ezzel azonban a közlekedésből valamilyen módon kiszorult (munkanélküliek, idősek) lakosok véleménye nem kap hangot, ezért az érintett települések közül négyet választva interjút készítettünk a polgármesterekkel, esetleg jegyzővel, illetve az általuk ajánlott személlyel. Itt a mintavételi eljárás – a polgármester esetleges elfoglaltsága miatt – az ún. „hólabda” módszer, mikor is nem előre meghatározott személyekkel készítjük el az interjút, hanem az eredetileg kijelölt interjúalanyok helyett (ha ők valamilyen oknál fogva nem vállalkoznak az interjú elkészítésére, például mert hosszadalmasnak gondolják) az ő ajánlásuk alapján választunk interjúalanyt. Az interjúban az alany részletesen kifejtheti gondolatait a térség közlekedési lehetőségeiről és az általa vélt ok-okozati összefüggésekről (például a munkanélküliséggel kapcsolatban), valamint a javaslati is nagyon fontosak.

4. Szakirodalmi áttekintés

A közlekedésföldrajzban a legalapvetőbb szerző Erdősi Ferenc. Munkássága átfogja a közlekedésföldrajz minden ágát és külön figyelmet szentel a vidéki térségek közlekedési lehetőségeinek is. Jelen kutatásnak is az egyik alapvetése, hogy községeink utazási igényeinek legnagyobb részben saját megyeszékhelyük felé összpontosul (természetesen ezzel vannak ellentétes vélemények, például FLEISCHER, 2004), mivel azok mind a szolgáltatások, mind a munkalehetőségek terén a legszélesebb kínálatot biztosítják. Szintén fontos számunkra az a következtetés is, hogy a vidéki térségekben élők nagy része nem tud személygépjárművet igénybe venni utazásai lebonyolításához, így fokozott figyelmet kell szentelni a tömegközlekedésnek. Az autóbusz-közlekedéssel kapcsolatban felhívja arra figyelmet, hogy a gazdaságtalan járatok megszüntetése itt is már elkezdődött, főleg azért, mert a VOLÁN-társaságok járműparkja nem képes alkalmazkodni az új kihívásokhoz; egyszerűen túl nagyok ahhoz a buszok, hogy gazdaságosan üzemeltethetők legyenek. Azt is megállapítja továbbá, hogy fennáll annak veszélye, hogy a közforgalmú közlekedés bizonyos területekről akár teljesen kivonulhat, mert az érintett területek kiszolgálása egyszerűen túl nagy költségekkel jár. Nyitva hagyja a lehetőséget arra vonatkozóan, hogy a falvak akár maguk oldják meg a személygépjárművel nem rendelkező lakosaik szállítását a falubusz segítségével. Ez viszont véleményünk szerint állami támogatással és adott falvak társulásával kellene, hogy párosuljon, amire kicsi az esély. Feltehetően az állam a VOLÁN-társaságok által végzett személyszállítást preferálja, szakmai és pénzügyi okok miatt, valamint azért is, mert a falvak együttműködése szakértelem hiányában elég alacsony hatásfokon működne.

A buszok gazdaságosabb üzemeltetésére több lehetséges megoldás is létezik, a legelőremutatóbb ezek közül kisebb kapacitású buszok beszerzése lenne. Bár a reggeli csúcsidőben a járatok egy jelentős része szinte teljesen tele van, míg a napközbeni járatok alacsony kapacitás-kihasználtsággal üzemelnek, ráadásul nagy követési idővel is. Több országban alkalmaznak ezért kistelepülésekre közlekedő

járatok esetén átlagosan 20-25 fős kisbuszokat, melyek könnyen variálható utastérrel rendelkeznek és akár teherszállítási célra is igénybe vehetők. Vegyes áru- és személyszállítási feladatokat láthatnának el költséghatékonyan és a rugalmasan alakítható belső térnek köszönhetően az üzemeltető szinte bármilyen más különjárat feladatát is elláthat ezekkel a járművekkel. (SZIGETI, 2006).

Tanulságos Szabó Szabolcs cikke is (SZABÓ Sz., 2006), melyben egy Dombóvár környéki példán keresztül mutatja meg, hogy a kistelepüléseken akár egy-két hétvégi járat kiesése is óriási gondot okozhat. Sajátos helyzetben vannak azok a települések, melyek a jelentősebb foglalkoztatási központ közelében vannak, de mivel nem egy közlekedési ütőér mentén fekszenek, ezért árnyékhelyzetbe kerülnek. A szerző javaslatai szerint a Skóciában működő önkéntes iránytaxi-rendszer bevezetését, a falugondnoki szolgálatot mutatja be, hozzátéve, hogy ezekre akár Európai Unió forrás is nyerhető lenne. A probléma jellegére utal az, hogy az általa megkérdezett civil szervezetek képviselői is megelégednének az eddig megszüntetett járatok visszaállításával.

Szabó Szabolcs doktori dolgozata (SZABÓ Sz., 2009) kiválóan összegzi a közlekedésföldrajzban alkalmazható kutatási módszereket, valamint a helyközi autóbusz-közlekedéssel kapcsolatban is igen alapos elemzést nyújt.

„A települések térbeli lefedettsége a közösségi közlekedés szempontjából megoldott. Az időbeli lefedettség ugyanakkor kritikán aluli, ha az egyéni közlekedéssel állítjuk szembe (objektív megközelítés); de megfelelő, sőt jó színvonalú, ha a rendelkezésre álló forrásokat figyeljük (szubjektív megközelítés).” (Bajmóczy et al., 2003)

A jelenlegi közlekedési megoldások fenntartása egy önmagába zuhanó spirált hoz létre, melynek két oldala a járatszámcsökkentés és az ebből fakadó utasszámcsökkenés. A járműpark kihasználtsága a szuboptimális szinttől is messze van, ráadásul a vasút térbeli, a busz pedig megfelelő időbeli lefedettséget nem képes produkálni. Erre kínál megoldást az alágazati munkamegosztás, azzal a kitételrel, hogy nem szabad tűzzel-vassal erre kényszeríteni az utast, hiszen a háztól-házig való közlekedést preferálják, így aki teheti, átpártol az egyéni közlekedésre. Az alágazati, vagy akár a buszjáratok közötti (átszállóhelyre való ráhordás) munkamegosztás egyetlen nagyobb hibája az átszállás, amit az utasok 6 ok miatt nem igazán szeretnek:

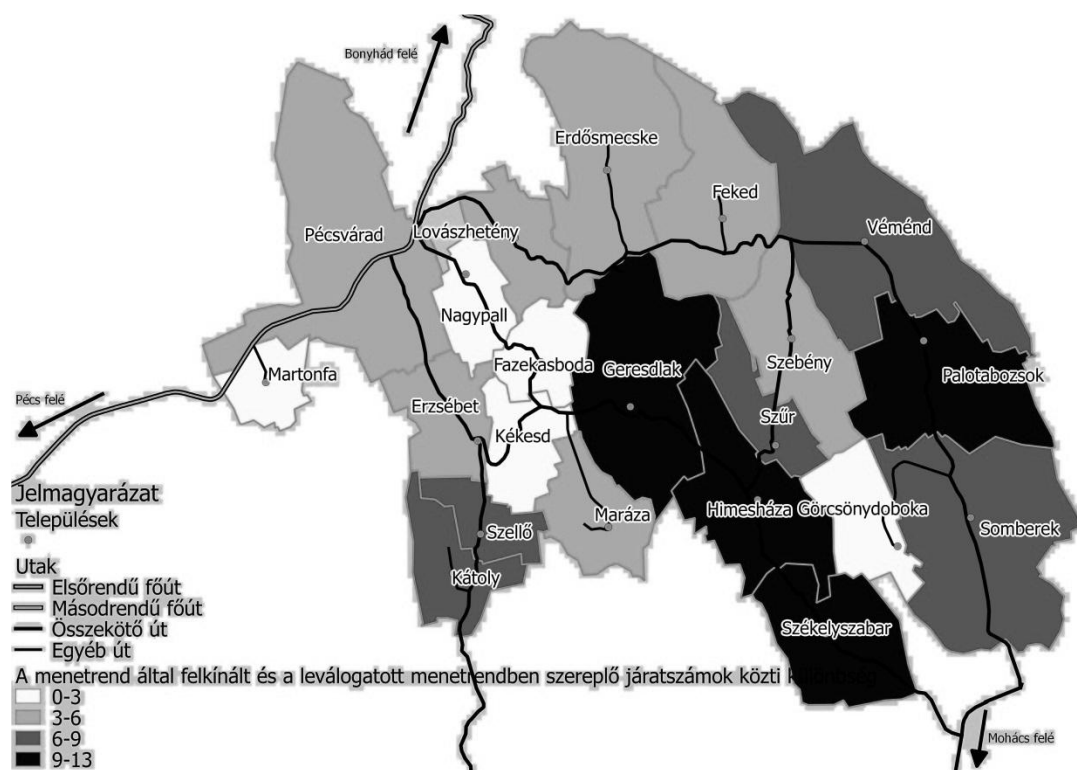
1. a csatlakozási idő 5 percnél lényegesen nagyobb lehet (ez jelen kutatásban a lehetőségek 83 százalékára igaz)
2. sokszor egyáltalán nincs csatlakozás (45 percen belül)
3. félelem a helytelen járművel való utazástól a rossz utastájékoztatás miatt
4. bizonytalanság az ülőhely megléte felől az új járművön, az alulméretezett ülőhelykínálat miatt (jelen esetben az átszállások nagy része Bonyhád-Pécs, Szekszárd-Pécs viszonylaton közlekedő járatokra történik)
5. hosszú gyaloglási utak
6. díjszabási eltérések miatti ráfizetések (itt: Mohácson át történő utazás)

Ezért az a törekvés, hogy a jelenlegi járműparkot jobban ki lehessen használni azáltal, hogy Pécsváradon átszállásra kényszerítjük az utasokat, több megoldandó kérdést is felvet. Egyrészt az átszállási időket minimalizálni kell, viszont az átszállási lehetőségeket akár országos viszonylatú járatokra is biztosítani kell (aminek a hosszú távon utazók nem fognak örülni). Másrészt korszerű, elektronikus utastájékoztatási rendszert kell kialakítani Pécsváradon. Az első feltételt is nehéz teljesíteni, mivel ha egy Budapest-Pécs buszjárat utasainak Pécsváradon várakozniuk kell, az érthető módon szül elégedetlenséget körükben. A második esetében a beruházás költségvonzata lehet problémaforrás.

Az oktatási vonzaskörzeteket Baranya megyében Polák Attila mutatta be szakdolgozatában (POLÁK, 2011). A kutatási terület iskoláskorú lakosai döntően Pécsvárad és Mohács oktatási vonzaskörzetébe tartoznak, ez akár indokolható a rossz közlekedési lehetőségekkel. Az országos viszonylatban is jól teljesítő középiskolákba, gimnáziumokba lehetséges, hogy emiatt nem jutnak el. Ugyanis az eredményesebb, színvonalasabb iskolákba (leginkább gimnáziumok) akár nagyobb időbeli ráfordítás árán is eljárnak a tanulók, de nyilván egy bizonyos időbeli ráfordítás felett ez már nem válik lehetővé. A másik lehetőség a kollégium igénybevétele, de azt fontosnak tartjuk hozzátenni, hogy ezek gyakran alacsony műszaki színvonallal bírnak és valószínűleg erősítik az elvándorlási hajlandóságot, mivel tulajdonképpen állandó lakhelyként funkcionálnak.

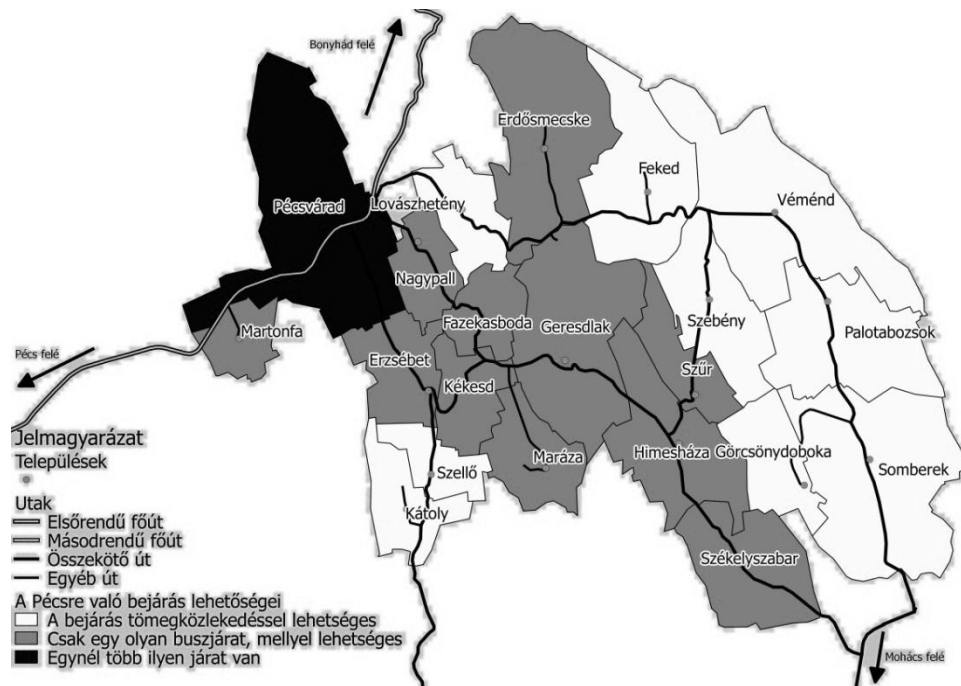
5. Eredmények

Összesen 256 lehetőség adódik eljutni Pécsre, ha a buszjáratok által érintett minden települést egynek számolunk. Az adatbázis tisztítása után, vagyis az utasok számára irreális idő- vagy pénzbeli többletköltségekkel igénybe vehető járatok adatbázisból történő kivétele után azonban már csak 128 reális lehetőség marad (8.ábra). Akad olyan település – Geresdlak -, amely esetében a menetrendi kereső által felkínált 14 lehetőségből csak 4 felelt meg az általunk felkínált kritériumoknak, de a térbeli rendje e legnagyobb különbséget mutató településeknek igen sajátos. Ezek olyan települések, melyek esetében a menetrendi kereső számos olyan járatot is felkínált, amik Mohácson keresztül közlekednek, illetve azt is mutatja, hogy a mohácsi járás e területéről eleve nehezebb eljutni Pécsre és nem csak azért, mert távolabb van Pécstől.



8. ábra. A menetrend által felkínált és a leválogatott menetrendben szereplő járatszámok közti különbség (Pécs viszonylatában). Forrás: menetrendek.hu alapján saját szerkesztés.

Ez már jelentősen árnyalja a képet, ugyanis bár az elvi lehetősége annak, hogy a tipikus – 8 órás, 8 és 16 óra közötti – munkavállalás, illetve a tanulás a térség foglalkoztatási és oktatási központjában, Pécsen történjen, mindenhol fennáll, de a megadott feltételekkel szűkített menetrend alapján egyáltalán nem lehetséges Szébény településről. Több másik településen további kényelmetlenségek forrása lehet, hogy ha van is olyan busz, amivel lehetséges a reggeli eljutás, a buszok vagy túl hamar érkeznek célállomásukhoz (jellemzően 7 óra előtt), így kényszerítve hosszú várakozásra az ingázókat, vagy már nem marad elegendő (a buszjárat akár pár perces késése esetén) idő a munkahely, vagy az oktatási intézmény elérésére (ezek a buszok jellemzően 7 óra 40 perc után érkeznek Pécsre). Ilyen módon nehezül az ingázás Erdősmecske, Feked, Göröcsöndoboka, Kátoly, Palotabozsok, Somberek és Véménd településeken is (9.ábra).

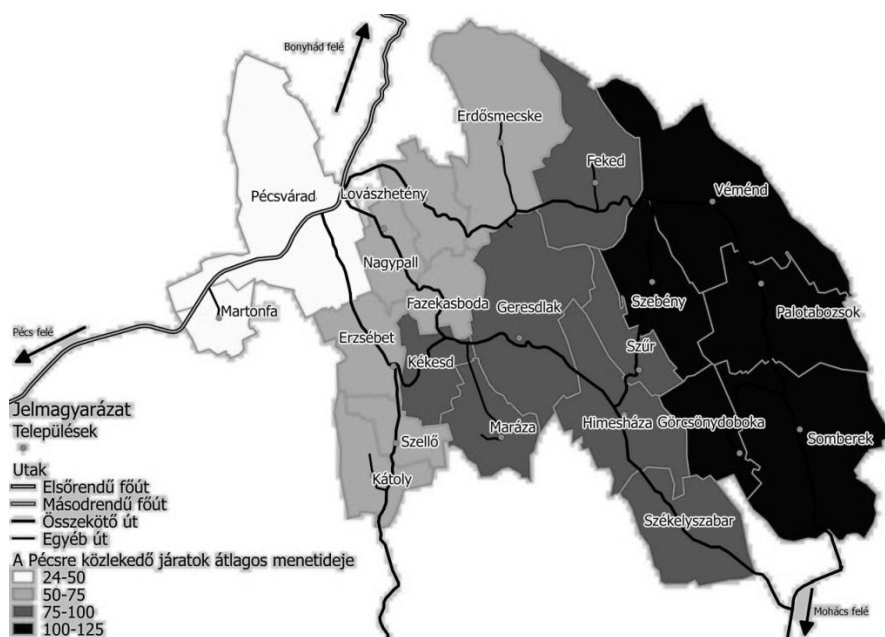


9. ábra. A bejárási lehetőségek térbeli megoszlása a vizsgált területen. Forrás: menetrendek.hu alapján saját szerkesztés.

A többi település esetében (ez az előbb említettekre is igaz) az atipikus munkavállalás lehetőségei szűkülnek be jelentősen, ugyanis a megfelelő buszjáratok csak Pécs kora reggeli elérhetőségét teszik lehetővé, a délelőtti eljutási lehetőségek száma igencsak korlátozott. A délutáni eljutás pedig már csak Erzsébetről, Kékesdről és Pécsváradról lehetséges, így tömegközlekedéssel a kultúra és a szórakozás pécsi rendezvényeinek és intézményeinek látogatása szinte lehetetlen a

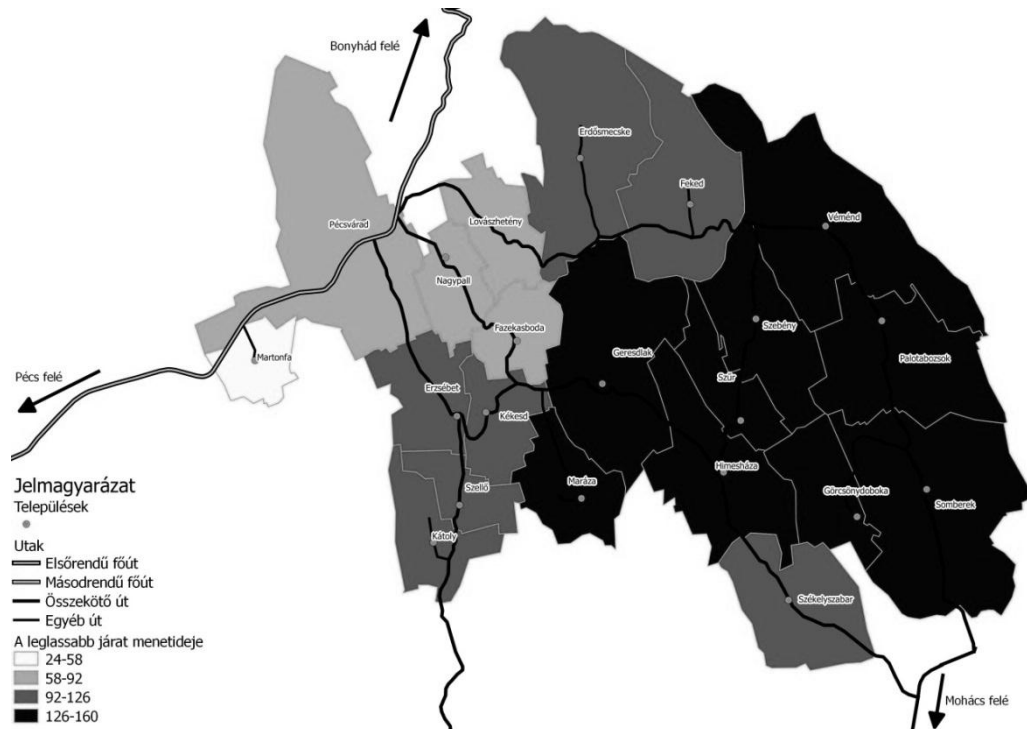
térség lakói számára. Az útvonalakat elemezve elmondható, hogy a bejárást mohácsi és szederkényi átszállással viszonylag nehéz megoldani, mert nincs olyan buszjárat, mely nem okozna idő- vagy pénzbeli többletköltséget az utazóknak. Ez azt jelenti, hogy a vizsgált területről Pécs megközelítése csak Pécsváradon keresztül lehetséges elfogadható módon.

Nagyon fontos, hogy a menetrend nem használja ki teljes mértékben az átszállási lehetőségeket: bár Pécsváradról Pécsre egy hétköznapi 41 buszjárat indul, a lehetséges pécsvárad-i átszállások száma ehhez képest csak 11. Mivel a területről Pécsváradon keresztül vezet a legrövidebb és a leggyorsabb út, ezért célszerűnek tűnik egyrészt a meglévő csatlakozások jobb összehangolása – ez csak a vizsgált terület buszmenetrendjét érinti, a hálózat többi része érintetlenül maradhat. Csak azzal, hogy az érintett járatok pécsvárad-i érkezési, vagy indulási idejét a csatlakozásokhoz igazítjuk, csaknem kétszeresére lehet növelni az átszállással érintett lehetőségek számát és felével az összes (veszteség nélküli) eljutási lehetőségek mennyiségét. Emellett fontos lenne akár több csatlakozási lehetőséget létesíteni a megyeszékhely jobb elérhetősége érdekében. Az átlagos menetidők tükrözik azt, hogy ezek a problémák mennyire halmozódnak a távolság növekedésével (10. ábra)

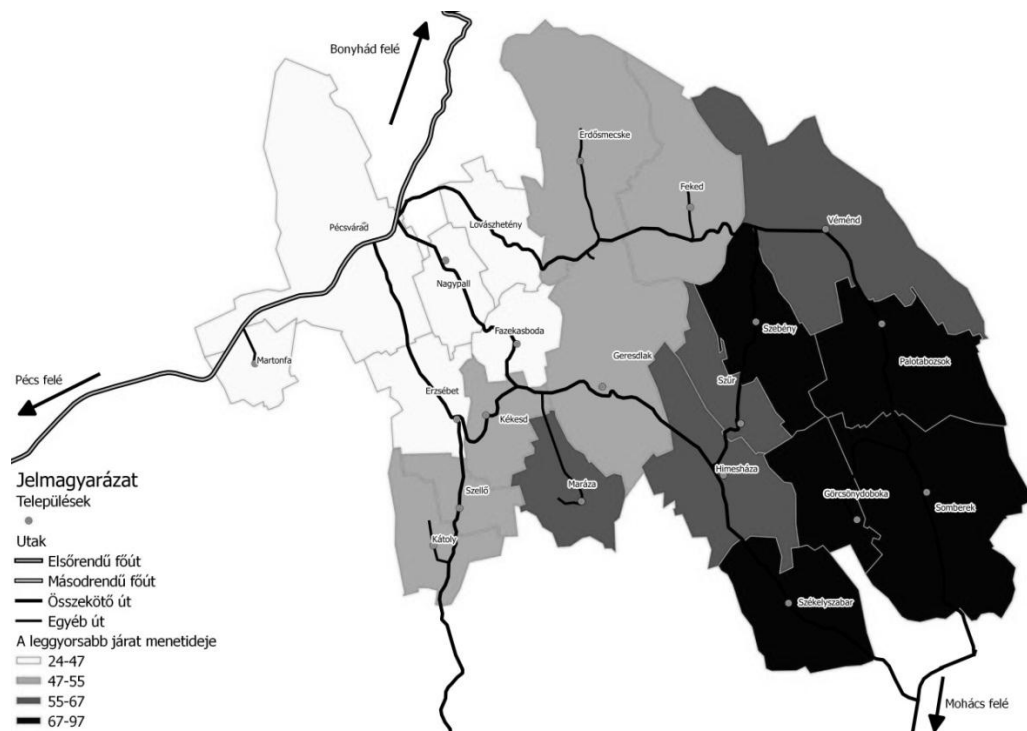


10. ábra. A Pécsre közlekedő járatok átlagos menetideje. Forrás: menetrendek.hu alapján saját szerkesztés.

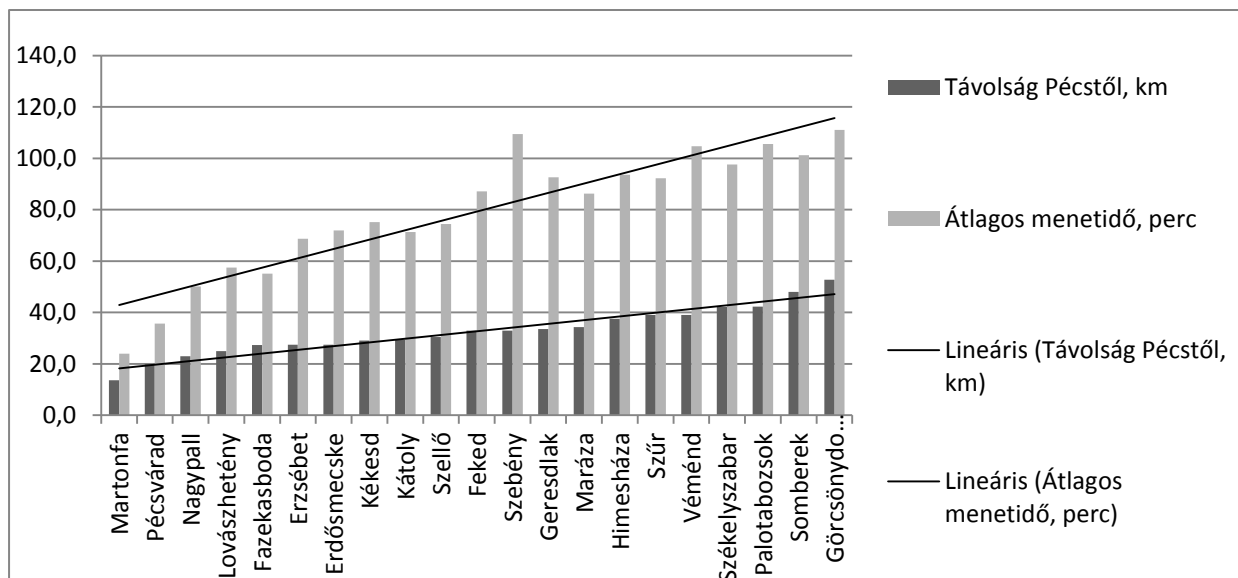
Ezt még ki lehet egészíteni azzal, ha bemutatjuk a leglassabb és a leggyorsabb járatok menetidejét is (11. és 12. ábra), valamint a Péctől való távolság és a menetidő kapcsolatát is (13. ábra).



11. ábra. A leglassabb járat menetideje településenként, perc. Forrás: saját szerk.



12. ábra. A leggyorsabb járat menetideje településenként, perc. Forrás: saját szerk.



13. ábra. A Pécsre való eljutás menetideje a Pécstől való távolság függvényében.

Forrás: menetrendek.hu alapján saját szerkesztés.

A hazajutási lehetőségek elemzése kevésbé egyszerű feladat, mert itt jóval differenciáltabb igények lépnek fel annak függvényében, hogy az adott utas iskolából, munkából tér haza, esetleg ügyeit intézte. A legegyszerűbb a tipikus munkahelyen dolgozók igényeit lehatárolni, nekik egy nagyjából délután fél 5 környékén induló járat felel meg leginkább - ha nem túlórának és nincs valami elintéznivalójuk még Pécsen. A megtisztított menetrendben a felkínált lehetőségek száma 254-ről 125-re apad, ami azt jelenti, hogy Feked, Görcsönydoboka, Palotabozsok, Somberek, Szűr és Véménd lakossága Pécsen nem tud munkát vállalni, ugyanis a legutolsó elfogadható buszuk délután 4 óra előtt indul Pécsről. Ez feltehetőleg arra kényszeríti őket, hogy akkor is vállalják a busszal való utazást, ha az több pénzbe kerül, vagy több időbe telik utazás. Tehát ha élnek a lehetőséggel, az az életminőségüket csökkenti azzal, hogy indokolatlanul sokat vesz el a diszkreccionális idejükből.

Az iskolásoknál nehezebb az igények meghatározása, mert aszerint, hogy 5, 6 vagy 7 órájuk van, már eleve különböznek az igényeik, de még az iskolák is a város különböző pontjain találhatók, ráadásul nyilván többen is részt vesznek iskolaidő utáni foglalkozásokon (zeneiskola, tánc, sport). Így tulajdonképpen délután fél 1-től akár este 8 óráig is jelentkezhet igényük arra, hogy hazajussanak, tevékenységeik időbeli eloszlásától függően. Általánosságban elmondható, hogy azok a diákok, akik busszal utaznának és nem Pécsváradon laknak, nem tudnak a városban

maradni fél négy – fél hat után (településenként differenciált). Ez azt jelenti, hogy vagy le kell mondaniuk az iskolaidő utáni foglalkozásokon való részvételről, vagy vállalniuk kell, hogy sokkal több időt töltsenek utazással, mintha egy közvetlen járatral jutnának haza. Nem célja a munkának az ilyen jellegű értéktétel, de nem feledkezhetünk meg arról, hogy az amúgy is leterhelt gyermekeknek így már alig marad ereje arra, hogy a házi feladatot elkészítsék.

A célt egyértelműen ki lehet jelölni: annak érdekében, hogy a vizsgált települések lakói számára a gyakoribb és jobb elérhetőség biztosított legyen, célszerű több járatot indítani a lakóhelyükről Pécsváradra, illetve indokolt esetben – ha az utasszám meghaladja azt az értéket, amelyet még át lehet terhelni egy olyan buszra, melyen már eleve utaznak – külön Pécsvárad-Pécs járatokat lehet a menetrendbe illeszteni. Ez fordítva még inkább igaz, feltétlenül szükséges Pécsről délután 4 után még legalább egy járat indítása a településekre, vagy a megfelelő csatlakozás biztosítása. A menetrend megfelelő időbeli elosztásával biztosítani lehetne a jelenleginél sokkal gyakoribb és főleg az igényekhez jobban igazodó menetrendi lehetőségeket.

Az átszállással igénybe vehető járatokat is elemeztük, igaz itt azok a járatok is szerepelnek, melyek a fentebb említett módszerrel már kikerültek a ténylegesen igénybe vehető járatok köréből. A járatokat elemezve kiderül, hogy 163 lehetőségből 81 esetben a várakozási idő hosszabb 15 percnél. Kiépített és szél ellen megfelelően védett megállóhelyek hiányában viszont még 10 perc várakozás is jelentősen csökkenti az utazási komfortot zord, téli időjárás esetén. 19 esetben a várakozási idő 3 perc, vagy annál kevesebb, ami felveti azt a lehetőséget, hogy egy távolsági járat nem fog várni a „falujáró” buszra, hanem a menetidejét betartani igyekezvén inkább elhagyja az állomást.

Pécsről átszállással eljutni a környék falvaiba szintén hasonlóan nehézkes: 149 átszállási lehetőségből csak 80 biztosít 15 perc, vagy annál rövidebb várakozási időt, de ennek több, mint a fele hosszabb 10 percnél. Jellemző, hogy a Pécsváradról Mohácsra induló buszok sokkal később indulnak Pécsváradról, mint ahogy a Pécs felől érkező buszok beérkeznek, 37 csatlakozási lehetőségből mindössze 12 rövidebb 15 percnél, van olyan csatlakozás, melyre 48 percet kell várni.

Mindkét irányban számos olyan átszállási lehetőséget is találtunk, melyeknél az átszállási idő 0 perc volt, ezek az effektív menetrendben már nem szerepelnek.

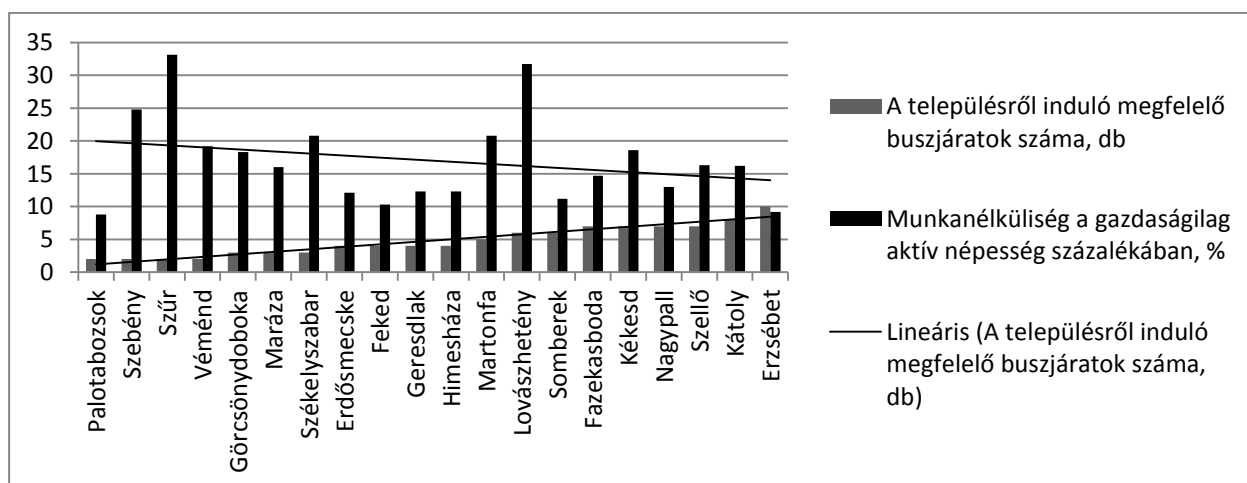
A vizsgált terület sajátossága, hogy az a 6. számú főút és 57. számú másodrendű főút (alapvetően az autópálya ezeken a településeken a Pécsre való bejutáshoz nem tud hozzájárulni) között helyezkedik el és összeköti egymással Pécsváradot és Mohácsot. A két város között naponta Pécsváradról 9, Mohácsról 7 járat indul közvetlenül. Ezek sok esetben biztosítják az érintett falvak Pécsre, ill. Pécsről való eljutását, ám ez igen esetleges, a csatlakozás sem mindig igazodnak. Az is nehezíti a csatlakozást, hogy a két város közötti út négyféle útvonalon is bejárható. Egyrészt Székelyszabar – Himesháza – Geresdlak (–Maráza) – Fazekasboda – Nagypall, másrészt Székelyszabar – Himesháza – Geresdlak (–Maráza) – Kékesd – Erzsébet, harmadsorban Székelyszabar – Himesháza – Szűr – Szebény (–Feked – Erdősmecske) – Lovászhetény és utolsóként említve Somberek – Palotabozsok – Véménd (–Feked – Erdősmecske) – Lovászhetény útvonalon. Ami azt jelenti, hogy ahhoz, hogy a vizsgált terület összes településéről biztosítani lehessen a csatlakozásokat, legalább kétszeresére kell emelni a járatszámot és egyenlően elosztani a négy útvonal között. Ez cserébe hozzájárulna egyrészt mindkét város elérhetőségének javításához és a Pécsre, ill. Pécsről való utazás is jelentősen könnyebb lenne.

Az átszállásokra jellemző, hogy – a Pécsváradon át közlekedők – főleg olyan járatokra szállnak át, melyek nagyobb távolságot tesznek meg. Ez azért lehet problematikus, mert ha a személyszállítási törvény változásával előnyben részesítik a 100 km feletti viszonylatokon a jegyvásárlókat, illetve hátrасorolják a bérlettel utazókat, akkor előfordulhat, hogy e buszok magas kihasználtsága esetén lemaradnak a buszról a vizsgált területen élő ingázók. Ennek messzemenő következményei lehetnek a bejárás biztonságára megfelelő menetrendi intézkedések hiányában (ti. az átszállóknak Pécsvárad-Pécs viszonylatú járatok kell indítani). Ezen túlmenően a pénteki napokon ezeket a buszjáratokat igénybevevők nagy száma (kollégisták, egyetemisták) szintén az utasok közötti konfliktusokhoz vezethet.

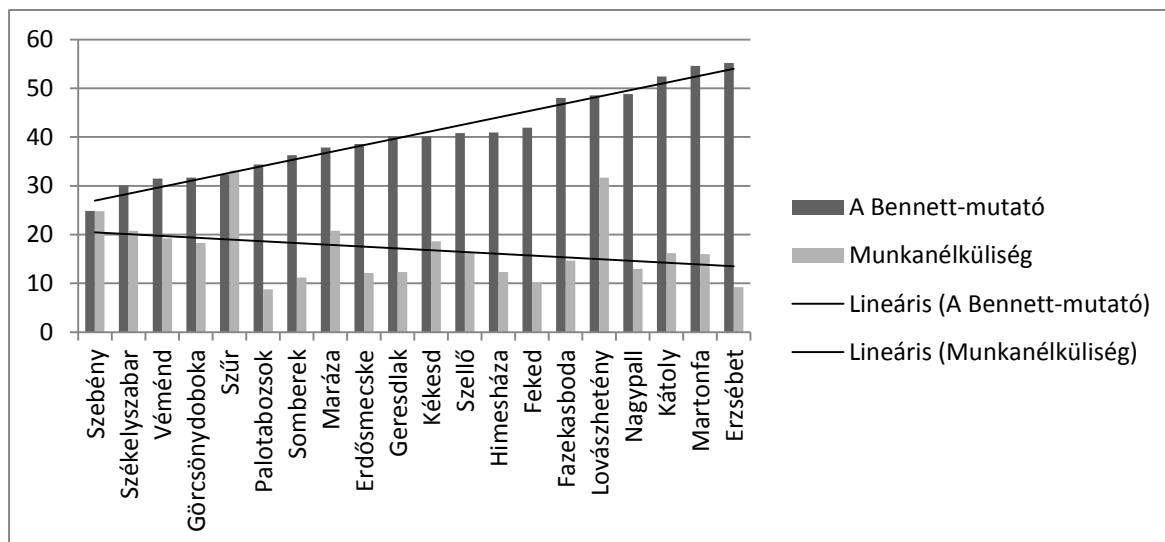
A buszjáratok száma és a településeken tapasztalható munkanélküliség közötti korreláció csak 0,35, ami mindössze közepesen erős közvetlen kapcsolatot mutat a két tényező között, ám a két jellemző 13. ábrán látható tendenciája jól szemlélteti az összefüggés irányát. Nyilvánvaló módon nem az ingázásra megfelelő buszjáratok száma az egyetlen tényező, amely befolyásolja a munkanélküliséget.

A mutatószám számítások Pécsváradot szándékosan nem vettük figyelembe, mivel jelentős népességszáma és lényegesen jobb közlekedési lehetőségei miatt erősen torzította volna a mintát és így nem lett volna kimutatható összefüggés a két szám között. Ez az összefüggés amúgy sem túl magas, csak -0,3 a korrelációs együttható, ami azt jelenti, hogy a közlekedési lehetőségek nem önmagukban nem annyira fontosak a munkanélküliség alakulásában. Ez nem jelenti azt, hogy a közlekedés elhanyagolható lenne, például Martonfa és Palotabozsok nélkül (Palotabozsokon a megyeszékhelytől való távolsága és a rossz közlekedési lehetőség mellett is igen alacsony a munkanélküliség, Martonfa pedig az alacsony menetidővel érdemelte ki jó mutatószámát) már -0,64 a korrelációs együttható, ami már közepesen erős kapcsolatot feltételez a mutatók között. A Bennett-mutatót a leválogatott menetrendben szereplő járatok száma, az átlagos menetidő (ami tk. a távolságot mutatja Pécstől) és a fajlagos személygépjármű-ellátottság alapján számítottuk ki, tehát csak a közlekedéssel kapcsolatos tényezőket vettük figyelembe. Itt jegyeznénk meg, hogy nem szerepel Mohács elérhetősége tényezőként, ahogy eddig sem, minekutána az nem volt a dolgozat célja. Későbbi kutatásokban mindenképpen szeretnénk tovább pontosítani a munkán azzal, hogy Mohács elérhetőségével javítjuk a mutató pontosságát. A Bennett-mutató és a munkanélküliség összefüggését a 15. ábra mutatja.

A megoldás keresésére mutat rá az a tény, hogy azokon a településeken, melyeken rosszabbak a tömegközlekedési lehetőségek, de mégis alacsony a munkanélküliség, ott magasabb a 1000 főre vetített vállalkozássűrűség.



14. ábra: A vizsgált települések közlekedési ellátottsága és a munkanélküliség közötti összefüggés. Forrás: saját szerk.



15. ábra. A Bennett-mutató és a munkanélküliség viszonya. Forrás: saját szerkesztés.

A továbbiakban célunk bemutatni annak a négy interjúnak az eredményét, melyet a falvak polgármestereivel (ill. egy esetben a falugondnokkal) végeztünk. A falvak rossz elérhetőségének ismeretében úgy döntöttünk, hogy az interjúalanyokat telefonon kérdezzük meg. A kérdéssor nem volt túl hosszú, mindössze 7 kérdést tartalmazott. Ezt a válaszadótól függően kiegészítettük egy, vagy két kérdéssel, melyeket indokolt volt feltenni. Az interjúk időben 5-8 percet vettek igénybe, a beszélgetésről a megkérdezettek beleegyezésével hangfelvételt készítettünk, melyből utána írásos jegyzőkönyvet készítettünk. A kérdések a következők voltak:

1. Hogyan értékelné a település tömegközlekedési lehetőségeit?
2. Milyen a közeli városok elérhetősége (Pécsvárad, Mohács)?
3. Milyen Pécs elérhetősége?
4. Hányan veszik igénybe a tömegközlekedést? Milyen az összetétele az utazóknak?
5. Milyen javaslatokat tenne a tömegközlekedés javítására?
6. Ezeknek a javaslatoknak próbáltak érvényt szerezni bármilyen fórumon?
7. Önöket keresték ezzel kapcsolatban?

Az interjúalanyokat úgy választottuk ki, hogy mind a mohácsi, mind a pécsváradai járást képviselje kettő-kettő megkérdezett. A pécsváradai járásból

Geresdlak és Erdősmecske polgármesterével, a mohácsiból Görcsönydoboka falugondnokával és Himesháza polgármesterével beszélgettünk. Az alanyok szívesen válaszoltak a kérdésekre, örültek, hogy van, aki érdekel a településük helyzete. A válaszok azonban árnyalt képet festenek a tömegközlekedésről: van, ahol fontosnak találják a tömegközlekedés fejlesztését, van, ahol inkább az utak felújításával segítenék a lakosságot az autóval való kényelmesebb közlekedés érdekében.

A következőkben kérdésenként mutatjuk be és értékeljük a megkérdezettek válaszait a feltett kérdésekre. Az első kérdésre adott válaszában mindenki közepesnek, vagy gyengének nevezte a közlekedési lehetőségeket. Leginkább a járatszámokkal elégedetlenek az érintettek, de azt is említették, hogy a járatszámok évek óta csökkenek. Felmerült az is, hogy az utolsó busszal is már késő délután hazaérnek az utasok, tehát aki azt nem éri el, az haza sem tud jutni. További problémát jelent az átszállás is, illetve inkább a hosszú várakozási idők, illetve a csatlakozás teljes hiánya. A települések közül egyedül Erdősmecskén járt korábban vonat (1997 márciusáig), de nagy szükség lenne rá, sokan vették igénybe ingázásra a polgármester elmondása szerint (ehhez járul hozzá, hogy Erdősmecske zsáktelepülés).

A közeli városok elérhetősége kapcsán érdekes sajátosság, hogy Erdősmecskét leszámítva Mohács felé jobbak a tömegközlekedési lehetőségek. Ez érthető egyrészt azért, mert Mohács járási központ és sok szolgáltatást vesznek igénybe ott a (járáshoz tartozó) települések lakói, de mégiscsak Pécsváradon keresztül érhető el Pécs a leggyorsabban.

Ennél sajátosabb, hogy Geresdlak már a pécsváradi járás része és így is Mohács elérhetősége jobb (tömegközlekedéssel), pedig Pécsvárad közelebb is van a településhez. Problémát jelent az is, hogy van, ahol csak egy közvetlen járat közlekedik munkanapokon Pécsre (Görcsönydoboka esetében, de ez nem kivételes eset). Alapvetően Pécsvárad elérhetősége nem annyira fontos, mivel nem sok munkahely található ott, vagy Mohácsra többen járnak, de a Pécsre való eljutás feltételei meglehetősen rossznak találtattak (és még Görcsönydoboka esetében is hosszabb mohácsi átszállással Pécsre utazni).

A megyeszékhely elérhetőségével kapcsolatban az interjúalanyok arról számoltak be, hogy Pécsre még így is viszonylag sokan járnak, sok a diák és sok a

dolgozó, de a buszközlekedés hiányosságai miatt jellemzően – a himesházi polgármester elmondása alapján – inkább többen, közösen utaznak autóval (főleg a munkavállalók). Ez a kényszer hátrányosan érinti a dolgozni szándékozókat, mivel akinek nincs közös utazásra lehetősége, nem biztos, hogy tud Pécsen munkát vállalni, például részmunkaidő, vagy több műszak miatt. Olyan település is van, ahol a tipikus nyolcórás műszakot sem lehet tömegközlekedéssel megoldani.

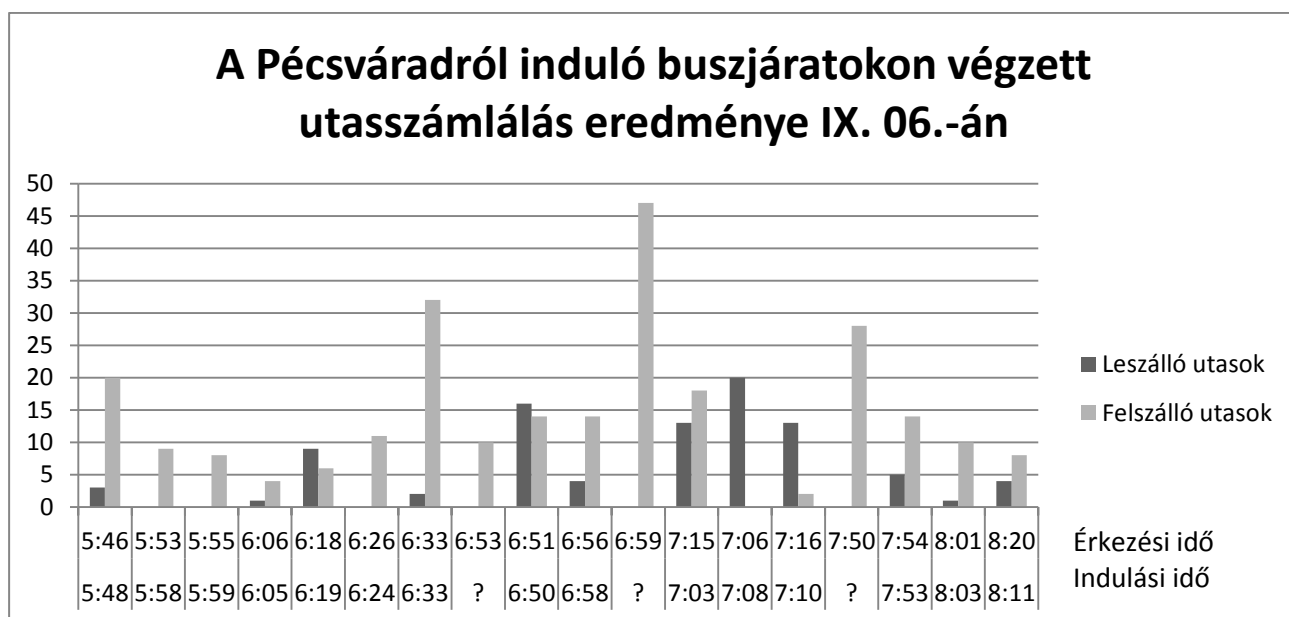
A javaslatok a hiányosságok enyhítését célozzák. A legfontosabb talán a járatszám-növelés lenne. Alapvetően a munkavállalók problémáit tükrözik a válaszok. A legfőbb ezek közül az, hogy a több műszakos munkavállalás nem lehetséges a tömegközlekedők számára, de például a hétvégi munkavállalás is ellehetetlenül számukra. A másik fontos akadály a csatlakozások esetlegessége, a buszjáratok közötti összhang hiánya, de az utak állapota is hagy maga után kívánnivalót. A települések próbálnak saját lehetőségeikhez mérten megoldást keresni erre a helyzetre, jellemző például a falugondnoki szolgáltatás kialakítása, amelynek keretében az időseket tudják eljuttatni a közeli városokba, ahol ők igénybe vehetik a szakorvosi ellátást, vagy bevásárolhatnak.

Mivel ma már a tömegközlekedés sajnos nem prioritás, ezért nem igazán keresik a települések a kapcsolatot a Pannon Volán Zrt.-vel, de talán azért sem, mert nem bíznak a buszközlekedés javulásában. Érdekes módon a busztársaság megkereséséről számolt be a geresdlaki polgármester, aki elmondta, hogy járatmegszüntetés előtt felkeresik őket, hogy fejtsék ki véleményüket – mégis megszüntetik a buszjáratokat.

Az interjúk azt mutatják, hogy a tömegközlekedés vidéken lassabban veszít a jelentőségéből, éppen ezért nemhogy csökkenteni, inkább bővíteni kellene a kapacitásokat a mai munkaerőpiac kihívásainak függvényében. Az érem másik oldalát a leépítések miatt a tömegközlekedéstől való elfordulás képezi. A válaszok jól mutatják, hogy a lakosság képes másik megoldást találni a rosszul teljesítő buszjáratok helyett, főleg ha egyre differenciáltabb igényekkel rendelkeznek, melyeket már csak személygépjárművel képesek kielégíteni. Ennek ellenére mindig lesznek olyanok, akiknek erre nincs lehetősége, számukra a buszközlekedés jelenti az egyetlen reális alternatívát. Talán az a legvalószínűbb, hogy ők erős versenyhátrányba kerülnek, így a tömegközlekedés kudarca statisztikailag nem mutatható annyira szembetűnően. A települések inkább más megoldásokat

keresnek ennek a hátránynak leküzdésére (például a közmunkaprogram) és inkább a belenyugvás jellemzi őket, hiszen egy olyan helyzettel állnak szemben, mellyel ők egyenként nem képesek mit kezdeni.

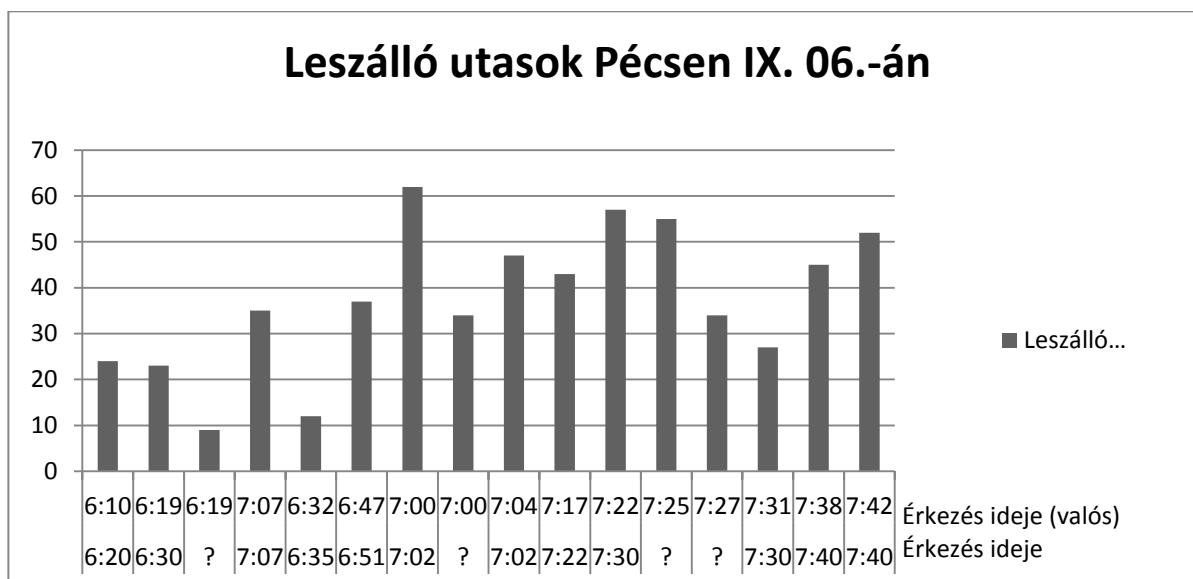
Az utasszámlálás eredményeiről szólva, először is meg kell jegyeznünk, hogy sajátos módon több járat közlekedett a Pécsvárad-Pécs útvonalon, mint amennyi a menetrendben szerepelt (a diagramon ezeket kérdőjellel jeleztük). Így szerencsére némileg enyhült a zsúfoltság, de így is akadt olyan járat, amely nem tudta elszállítani az összes felszállni szándékozó utast. Az itt bemutatottnon kívül végeztünk ugyanezekben a járatokon még kettő utasszámlálást, melyeknek hasonló eredményei a függelékben találhatók meg (21., 22. ábra) (A pécsvárad felvételt sajnos nem tudtuk megismételni). Jellemző, hogy Pécsváradra már szinte teljesen tele érkeznek meg a buszok, így az ottani buszmegállóban váró utasok gyakran megvárják a következő buszjáratot.



16. ábra. A Pécsváradról induló járatokon (Pécsváradon) végzett utasszámlálás eredménye IX 06.-án. Forrás: saját szerk.

A kérdőívek kiértékelése kapcsán – mivel inkább az utasszámlálást kiegészítő tevékenységről van szó – nincs lehetőség településszintű adatok bemutatására, de a meglevő adatok is szemléletesek (ha nem is reprezentatívak). A 18. ábra szemlélteti, hogy a válaszadók többsége fiatal (0-20 éves korcsoportba tartozik) és az idősök

közül viszonylag kevesen utaznak. Érdeemes hozzátenni, hogy az utasok nagy részét csúcsidőben kérdeztük meg, ezért ennyire alacsony az idősebbek aránya.



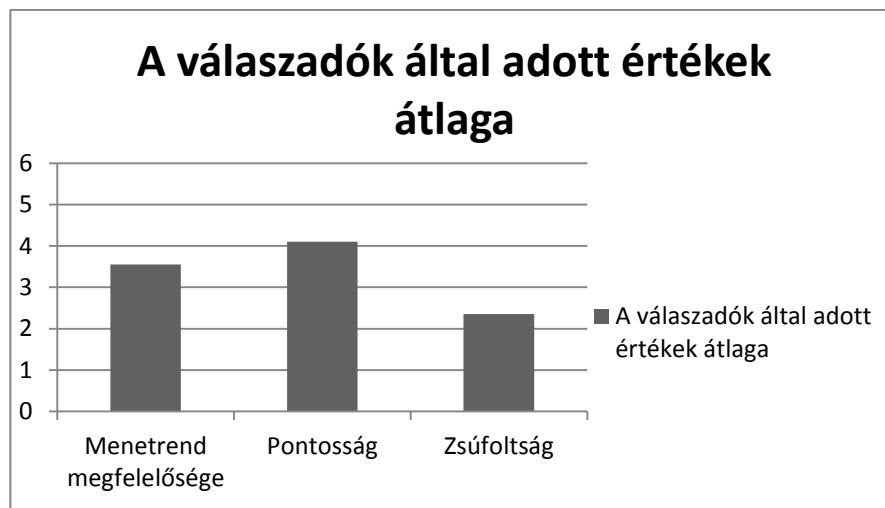
17. ábra. Leszálló utasok száma Pécsen IX. 06.-án. Forrás: saját szerkesztés.



18. ábra. A válaszadók száma korcsoport szerint, db. Forrás: saját szerk.

A korcsoportok eloszlásával jól korrelál az utasok úticél szerinti disztribúciója. Ennek megfelelően a legtöbben munkába és iskolába való eljutáshoz veszik igénybe a buszközlekedést és viszonylag kevesen vannak, akik Pécsre járnak bevásárolni, vagy ügyeket intézni, ezeket általában helyben (Pécsváradon, vagy Mohácson) is meg tudják oldani.

A válaszadókat megkértük, hogy értékeljék 6-os Likert-skálán a buszközlekedést 3 szempontból. Azért nem volt lehetőség pontosabb, több paramétert érintő benchmarking-jellegű felmérésre, mert a megállóban jellemzően nem tartózkodnak sokat az utasok, de mivel attól félnek, hogy hamarosan megérkezik a járat, amire várnak, amúgy sem válaszolnak szívesen hosszadalmas kérdéssorokra.



20. ábra. A válaszadók által adott értékek átlaga. Forrás: saját szerk.



19. ábra. A válaszadók száma úticél szerint, db. Forrás: saját szerk.

Alapvetően a pontosság terén volt a legkevésbé kifogásolható a VOLÁN-járatok teljesítménye. Viszont a másik két paramétert már kevésbé értékelték jónak a megkérdezettek, a legnagyobb problémát a csúcsidőszakban tapasztalható zsúfoltság jelenti, ezt alátámasztják az utasszámlálás eredményei is, volt olyan járat,

amiről lemaradt utas. Jellemző, hogy egyik jellemzőt sem értékelték „jónak”, vagy „nagyon jónak”, a pontosság is az „inkább jó” kategóriába esik az utasok megítélése alapján.

6. Összegzés, következtetések

A menetrendi elemzés legfontosabb tanulsága, hogy az ingázási lehetőségek a megyeszékhely felé ugrásszerűen nehezülnek a Pécestől való távolsággal párhuzamosan. A mohácsi járás számos településéről már nem is lehet tipikus munkahelyen (8 órás munkaidő, 8-tól 18 óráig) Pécsen munkát vállalni, mert tömegközlekedéssel nem oldható meg a bejárás, és az iskolába járás is csak akkor lehetséges, ha kollégiumi szálláson lakik a tanuló. Várakozásaink ellenére azonban ez a településeken tapasztalható munkanélküliséggel nincs szoros összefüggésben, mivel Mohács elég munkahelyet, szolgáltatást tud nyújtani a járás lakói számára, illetőleg a vállalkozássűrűség szinte pont fordított mintázatot mutat a rossz közlekedési lehetőségekkel. Viszont az a pár település, melyek a legrosszabb közlekedésföldrajzi helyzetben vannak (például Szebény), magas munkanélküliséggel jellemezhető.

A menetrend kapcsán viszont nagyon komoly hiányosság és sokat segítené az adott terület lakosain, ha a csatlakozások jobban össze lennének hangolva, ezt az interjúkban is említik. Ugyanis Pécs felé a hétköznapiakon igénybe vehető 256 menetrendi lehetőség nagy része azért nem reális alternatíva az utasok számára, mert rengeteget kell várni a buszokra. Ez ugyanígy tapasztalható a Pécs felől érkező buszok esetében is. Ráadásul hozzátennénk azt is, hogy az ilyen menetrendi változtatások nem érintenék más települések buszközlekedését a térségen kívül. Sajnos az idei, december 8.-i menetrendváltozás sem hozott javulást ezen a helyzeten.

A kérdőíves felméréssel kapcsolatban elmondható, hogy a menetrend nyilvánvaló hiányosságai ellenére az utasok megítélése a buszjáratok számával kapcsolatban nem annyira rossz. Ez azt jelenti, hogy bár kevés járat közlekedik, de mégsem a járatok számának növelése a legfontosabb intézkedés, amit tenni kell. A legnagyobb nyomást az utasforgalmi adatok és a kérdőívek alapján a csúcsidőszakok utasterhelése gyakorolja a rendszer egészére, mivel elég zsúfoltak a buszjáratok. Sajátos módon azonban talán ez az egyik legkevésbé egyszerűen megoldható probléma, ugyanis ehhez úgy kellene pótlólagos buszokat vásárolni, hogy mellette nem lehet kivonni az öreg és élettartamukon bőven túl járó

járműveket a forgalomból. A buszok pontossága viszonylag jó értékelést kapott és ezt alátámasztják az utasforgalmi felvétel adatai, a buszok többnyire a menetrendben meghirdetett érkezés előtt egy-két perccel értek Pécsre.

Az eddigiekkel némiképp ellentétes az interjúk felemás eredménye, miszerint az interjúalanyok egy részének elmondása szerint a lakosság nagyrészt így is ki tudja elégíteni mobilitási igényeit. Ezt általában többen összefogva, autóval teszik meg. Vannak települések (például Erdősmecske), ahol az idősödő lakosság segítésére falugondnoki szolgálatot hoztak létre. Az alanyok másik része amellet érve, hogy a rossz közlekedési lehetőségek hozzájárulnak ahhoz, hogy a többműszakos, hétvégi munkavállalás nagyon nehezzé válik a tömegközlekedést igénybevevők számára, illetve a Pécsen való munkavállalás ugyancsak nehézségekben ütközik. A megszüntetett vasútvonal szintén hozzájárult a térség tömegközlekedési nehézségeinek mélyüléséhez.

Összefoglalásképpen azt mondhatjuk, hogy a kutatás eredményei azt támasztják alá, hogy a tömegközlekedési kapacitások csökkenését az aktív korú lakosság jó eséllyel ki tudja védeni, de ennek ára van. A kevésbé jól képzett, vagy idős emberek mobilitási lehetőségei szűkülnek, amin csak közösségi szerepvállalással (például: falugondnoki szolgálat) lehet segíteni valamennyit. Ez egyben azt is jelenti, hogy a közlekedés költségei az államról a településre szállnak át, ami akár lehetőséget teremthetne arra, hogy a szubszidiaritás elve érvényesüljön, de inkább kényszerhelyzetnek és kiútkeresésnek tűnik a jelenlegiek alapján ez a helyzet. Jól jelzi a tömegközlekedés jelenlegi formájának kudarcát, hogy bár inkább leépítésre lenne szükség, a reggeli csúcsidőben szinte alig tudják elszállítani az utasokat, illetve, hogy nem tudják összehangolni a csatlakozásokat.

A legfontosabb teendő a csatlakozások jobbá tétele lenne tehát, mert így az effektív menetrendi kínálat nélkülül növekedne, hogy új buszokat kellene vásárolni. Ezen kívül a kérdőívek és az interjúk alapján csak a csúcsidei kapacitások növelése lenne szükséges, de ennek, mint korábban írtuk, igen kicsi az esélye. Alapvetően a településeken tapasztalható munkanélküliség és a tömegközlekedés között nem tudunk erős összefüggést kimutatni.

További kutatási irányként a Mohács felé közlekedő buszok menetrendjének elemzését, a menetrend változtatására való javaslattétel vizsgálatát, illetve a helyi lakosokkal történő interjúkészítést ajánljuk.

Ezúton szeretném megköszönni Dr. Dövényi Zoltán Tanár Úrnak építő segítségét, támogatását és az interjúalanyoknak a válaszadást.

7. Irodalomjegyzék

1. ÁFSZ - Állami Foglalkoztatási Szolgálat (2012): Településsoros munkanélküliségi adatok.
2. Antal D. (2004): A mellékvonalak lehetőségei az új európai szabályozási környezetben. In: Közlekedéstudományi Szemle, LIV. évf., 11. szám, pp. 402-412.
3. Bajmócy P.- Illés T.- Németh E.- Sipos T.(2003): A közösségi közlekedés ellátási rendszerének újragondolása a vidéki (aprófalvas) térségekben. In: Gondolatok a közösségi közlekedés lehetőségeiről. Természet Ébredése Társulat, Orosháza. pp. 5-14.
4. Danka L. (2012): Mi mennyi a mellékvonalakon? Mi indokolta a mellékvonali személyszállítás szüneteltetését?. In: Sínek világa. LV. évf., 1.szám, pp. 19-23.
5. Erdősi F. (2000/a): Európa közlekedése és a regionális fejlődés. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest-Pécs. p. 640.
6. Erdősi F. (2000/b): Fenntartható-e a motorizált közlekedés? In: Magyar Tudomány. XLV. évf., 12. szám, pp. 1453-1466.
7. Erdősi F. (2002): Magyarország helyi/távolsági autóbusz-közlekedésének területi jellemzői. In: Területi Statisztika. V. évf. 4. szám pp. 359-387.
8. Erdősi F. (2005): Magyarország közlekedési és távközlési földrajza. Dialog-Campus Kiadó, Budapest-Pécs. p. 504.
9. Fleischer T. (2004): Kistérség, fejlődés, közlekedés, fenntarthatóság. In: Közlekedéstudományi Szemle. LIV. évf., 7. szám, pp. 242-252.
10. Fülöp G. – Horváth B. – Prileszky I. - Szabó L. (é.n.):Közforgalmú közlekedés I., Széchenyi István Egyetem, egyetemi jegyzet, p. 185.
11. Fülöp G. – Horváth B. – Prileszky I. - Szabó L. (é.n.):Közforgalmú közlekedés II., Széchenyi István Egyetem, egyetemi jegyzet, p. 187.
12. EU Közlekedéspolitikai Fehér Könyv
13. Keresztes László Lóránt – Járasi Ferenc (2006): A vasút szerepe a Baranya megyei falusi lakosság munkaerő-piaci mobilitásában. In: Közlekedéstudományi Szemle, LVI. évf., 1. szám, pp. 29-35.
14. Kertesi G. (2000): Ingázás a falusi Magyarországon – Egy megoldatlan probléma. In: Közgazdasági Szemle, XLVII. évf., 10. szám, pp. 775-798.

15. Kovács L. (szerk.)(1996): Magyar vasúttörténet. Közlekedési Dokumentációs Kft., Budapest. 452 p.
16. Szabó Sz. (2009): A szociál-közlekedésföldrajz vizsgálati lehetőségei Magyarországon. Doktori értekezés. ELTE TTK FFI Társadalom- és Gazdaságföldrajz Tanszék. 181 p.
17. Szabó Sz. (2006): A helyközi autóbusz-közlekedés aktuális problémái. In: Földrajzi Értesítő, LV. évf., 3.-4. szám, pp. 321-332.
18. Szigeti D (2006): A regionális közösségi közlekedés korszerű lehetőségei. In: Közlekedéstudományi Szemle, LVI. évf., 6. szám, pp. 215-221.
19. Tiner T.: Arccal a Volán felé? A mellékvonalak megszüntetésének közlekedésföldrajzi következményei. In: Földrajzi Értesítő, LVI. évf., 1.-2. szám, pp. 125-130.

8. Ábrák, táblázatok jegyzéke

1. ábra. A vizsgált terület közigazgatási beosztása. Forrás: saját szerk.
2. ábra.: Az öregedési index Baranyában. Forrás: Keresztes L. (2008)
3. ábra.: Pécs elérhetősége a napi ingázók szempontjából, településenként. Forrás: KERESZTES L. (2008)
4. ábra. Az ingázási szempontból legkedvezőtlenebb falvak területi elhelyezkedése. Forrás: KERTESI G. (2000)
5. ábra.: A fajlagos személygépjármű-ellátottság időbeli alakulása. Forrás: KSH adatai alapján saját szerk.
6. ábra. A készített adatbázis szerkezete. Forrás: saját szerk.
7. ábra. Az utasszámlálás módszertana. Forrás: FÜLÖP et al., 2006.
8. ábra. A menetrend által felkínált és a leválogatott menetrendben szereplő járatszámok közti különbség (Pécs viszonylatában). Forrás: menetrendek.hu alapján saját szerkesztés.
9. ábra. A bejárási lehetőségek térbeli megoszlása a vizsgált területen. Forrás: menetrendek.hu alapján saját szerkesztés.
10. ábra. A Pécsre közlekedő járatok átlagos menetideje. Forrás: menetrendek.hu alapján saját szerkesztés.
11. ábra. A leglassabb járat menetideje településenként, perc. Forrás: saját szerk.
12. ábra. A leggyorsabb járat menetideje településenként, perc. Forrás: saját szerk.
13. ábra. A Pécsre való eljutás menetideje a Péctől való távolság függvényében. Forrás: menetrendek.hu alapján saját szerkesztés.
14. ábra: A vizsgált települések közlekedési ellátottsága és a munkanélküliség közötti összefüggés. Forrás: saját szerk.
15. ábra. A Bennett-mutató és a munkanélküliség viszonya. Forrás: saját szerkesztés.
16. ábra. A Pécsváradról induló járatokon végzett utasszámlálás eredménye. Forrás: saját szerk.
17. ábra. Leszálló utasok száma Pécsen. Forrás: saját szerkesztés.
18. ábra. A válaszadók száma korcsoport szerint, db. Forrás: saját szerk.
19. ábra. A válaszadók száma úticél szerint, db. Forrás: saját szerk.
20. ábra. A válaszadók által adott értékek átlaga. Forrás: saját szerk.

9. Függelék

1. Interjú Himesháza polgármesterével

a. Hogy értékelné települése tömegközlekedési lehetőségeit?

Közepes osztályzatot tudnék adni rá. Egy tömegközlekedési lehetőség van, a Pannon Volán buszjáratai. Vasútvonalunk nincs, a buszjáratok egyre ritkábban járnak.

b. Hogy értékelné a közeli városok (Pécsvárad és Mohács) elérhetőségét?

Mindkettő város egyforma távolságra van, mindkettő egyformán elérhető. Mohács elérhetősége érdekesebb lehet, a járási központokat kialakították, Mohácshoz tartozunk, ott van minden ellátás, amit a lakosság igénybe tud venni. Nem ismerem pontosan a buszmenetrendet, de Mohács felé sűrűbben járnak a járatok. Autópálya-lehajtónk sajnos nem lett. Alapvetően a legfontosabb települések Mohács és Pécs. Pécsváradon nem igazán vannak munkalehetőségek, sokan járnak viszont Pécsre dolgozni, van közvetlen járat Pécsre is, az egyetemen, illetve más munkahelyeken dolgoznak, meg Mohácson. A legnagyobb munkáltató az önkormányzat a településen.

c. Sokan veszik igénybe a buszjáratokat Pécs irányába?

Igen, főleg diákok és akik dolgozni járnak, valamint nyugdíjasok, akik mennek vásárolni, ügyeket intézni.

d. Mohácsra vagy Pécsre járnak többen?

Mohácsra járnak többen.

e. Milyen az arányuk?

Mohácsra többen járnak a közelsége miatt, ott el tudnak intézni mindent, ott az okmányiroda, a kórház, a betegellátás. Az jár Pécsre, aki ott akar bevásárolni, vagy olyan ügyet kell intéznie, amit csak ott lehet, vagy ott dolgozik, jár iskolába.

f. Milyen javaslatokat tenne a tömegközlekedés javítására?

Jó kérdés, mert a Pannon Volán a járatok megszüntetésekor a gazdaságtalan üzemre hivatkozik, de én azt gondolom, hogy a tömegközlekedés nem is lehet nyereséges. Nagyon jó megoldás lenne, ha építettek volna autópálya-lehajtót és akkor nem esne ki a település a vérkeringésből és talán munkahelyek is települhettek volna. Közelebb lenne Pécs, nem lenne létfontosságú, hogy a buszjáratokkal utazzunk, könnyebb lenne, hogy mindenki beérjen a munkahelyére, a gyerekek iskolába tudjanak járni.

g. Tehát a tömegközlekedés helyett inkább a közúthálózat fejlesztését tartják szükségesnek?

Szerintem a legtöbben, akik tehetik, személyautóval közlekednek. Aki Pécs felé jár dolgozni, van aki busszal jár, de nagyon gyakoriak a szövetkezések, összefognak ketten-hárman és akkor már autóval közlekednek, a cég, ahol dolgoznak, megtéríti nekik ezt az összeget. Korábban, mielőtt polgármester lettem, én is autóval jártam be Pécsre, általában ketten, ketten-hárman mentünk Pécsre. Akinek nincsen lehetősége, az rá van kényszerülve a buszra, a buszjáratokra.

h. Volt olyan fórum ahol próbáltak tenni ez ügyben?

Ha igény merülne fel, akkor mindenféleképpen tennénk lépéseket, de most is volt közmeghallgatás - minden évben van falugyűlés -, de nem merült fel ez a gond, én azt gondolom, hogy ez valamilyen szinten megoldott, vagy megoldja magának mindenki, ahogy tudja. Ami kapcsán szeretnénk lépni, az a településen áthaladó út felújítása. Ezzel kapcsolatban összefogtunk az érintett településekkel, megkeressük az országgyűlési képviselőt, mert ez az út katasztrofális állapotban van. Sokat lendítene a helyzetünkön, ha ez az út fel lenne újítva és a közlekedés gyorsabbá válhatna. Elégge el van hanyagolva ez az útszakasz, mivel az autópálya-építés során több ezer tonna árut mozgattak meg az építkezéshez. Még diák voltam, amikor ez az út utoljára felújításon esett át.

2. Interjú Görcsöndoboka falugondnokával

a. Hogyan értékelné Görcsöndoboka tömegközlekedési lehetőségeit?

Közepesnek.

b. Milyen a közeli városok elérhetősége?

Mohács elérhetősége hétköznap jó, hétvégén rossz, Pécs elérhetősége Mohácson keresztül elfogadható, de csak egy közvetlen járat van hajnalban.

c. Mohács és Pécs között melyikre utaznak többen?

Mohácsra természetesen többen, aktív dolgozók (50-60 fő), nyugdíjasok és a diákok is. A középiskolások egy része Mohácsra, egy része Pécsre, az általános iskolások Somberekre járnak.

d. Milyen javaslatokat tenne a tömegközlekedés javítására?

A hétfégi tömegközlekedést kellene javítani, például aki többműszakos munkarendben dolgozik, mint nővér, az nem tud eljutni a munkahelyére és haza sem tudnak menni. Hétközben nagyjából elfogadható, de a hétfégi járatok nincsenek megoldva. Mivel a járási hivatalok jan. 1.-től létrejönnek, ezért inkább Mohács felé lesz nagyobb mozgás.

e. Próbáltak érvényt szerezni ennek a fejlesztési igénynek?

Nem, mert a hétköznapi közlekedéssel – ami fontosabb – azzal meg vagyunk elégedve.

f. Önöket kereste valaki ezügyben?

Nem.

3. Interjú Geresdlak polgármesterével

a. Hogyan értékelné Geresdlak tömegközlekedési lehetőségeit?

Nagyon gyérek a közlekedési lehetőségek, egyre kevesebb a járat, amit nem tartok jónak. A településen a tömegközlekedést egyedül a busz jelenti, vonat nem jár erre. A buszközlekedés véleményem szerint nem jó, kevés a buszjárat.

b. Milyen a közeli városok elérhetősége?

Most jelenleg úgy tűnik, Mohács fele jobb az elérhetőség. A Pécsvárad-Pécs vonal sokkal kevesebb lehetőséget kínál. Még így is sokan veszik igénybe a tömegközlekedést (Pécs irányába), sokan járnak dolgozni. Többen is járnának

Pécsre dolgozni, de ehhez túl ritkán járnak a buszok. Ez hátrányosan érinti a munkavállalók lehetőségeit, erősnek látom ezt az összefüggést. Ezt tapasztalni is lehet, például a hölgyek vonatkozásában is, akik el tudnának helyezkedni áruházakban, bevásárlóközpontokban, de nehezen tudják megoldani tömegközlekedéssel.

c. Milyen javaslatokat tenne a tömegközlekedés javítására?

A legfőbb problémát abban látom, hogy a munkaidő már nem olyan behatárolt, mint régen, amikor nagy termelőüzemekben tömegesen foglalkoztatták az embereket. Inkább a kereskedelemhez, szolgáltatásokhoz kellene igazodni, de sajnos ezt a menetrend egyáltalán nem támogatja, esetlegesnek tartom a buszok indulási idejét.

d. Próbáltak érvényt szerezni ennek a fejlesztési igénynek próbáltak érvényt szerezni?

Van kapcsolat a VOLÁN és az önkormányzat között, ha van valamiféle járatszámszökkentés, járat-átcsoportosítás, akkor kikérjük a véleményünket. Ilyenkor elmondjuk a véleményünket, de nem igazán van hatása.

e. +1. Van összefüggés a közigazgatási váltásnak a tömegközlekedéssel?

Mohács fele még mindig jobb a tömegközlekedés, de nem mindegy számunkra, hogy 25 km-re kell járni ügyet intézni (Mohács), vagy csak 12-re (Pécsvárad). Viszont örülnék, ha ez a tömegközlekedésben is megjelenne ez a váltás, több járat indulna Pécsvárad felé.

4. Interjú Erdősmecske polgármesterével

a. Hogy értékelné Erdősmecske tömegközlekedési lehetőségeit?

Gyenge, kevés a járat hétköznapi, de szombat délután után már legközelebb már csak hétfő reggel van járat. A legnagyobb problémának azt látom, hogy a legutolsó busz már negyed hétkor eljön Pécsváradról és aki addig nem ér ki Pécsről Pécsváradra, vagy Bonyhádról, az gyakorlatilag nem tud hazajutni azon napon. A másik probléma az, hogy Pécsváradon át kell szállni, tehát azokhoz a buszokhoz, amik innen mennek, nincs hozzájuk csatlakozás, vagy akkor azokra várni kell.

Amikor az én gyerekeim jártak Pécsre iskolába, akkor autóval vittem be őket Pécsváradra, hogy el tudjanak jutni Pécsre iskolába. Ez annyiban változott, hogy most már van reggel csatlakozás, de a többenél nagyon sokat kell várni Pécsváradon. Vagy ha valaki csak Pécsváradig megy, akkor is legalább három órát ott kell töltenie, mire haza tud jutni, mert nincs hazafele busz. Erre találtuk ki a falugondnoki szolgálatot. A falubusszal szoktuk az idősebb embereket Pécsváradra eljuttatni orvoshoz, a gyerekeket iskolába, óvodába, ezzel próbálunk segíteni ezen a semmilyen helyzeten.

b. Hányan veszik igénybe a tömegközlekedést?

Az az igazság, hogy nagyon kevesen, az idősek nem utaznak olyan sokat, a fiatalabbak pedig inkább összebeszélnek és többen összefogva elmennek autóval, mert nem tudnak hazajutni, hiszen este nincs busz. Ezért inkább mindenki autóval jár. Harminc éve költöztem ide, akkor még járt a vonat, Pécsről közvetlenül el lehetett jutni vonattal Szegedre. Igaz, hogy az csak lassított itt Erdősmecskénél, de nagyon sokan jártak be vele dolgozni. Sajnos mára már teljesen elöregedett a falu, 80%-a idős, a fiatalabbak próbálják kocsival megoldani a közlekedést. Mi meg falubusszal próbáljuk megoldani a közlekedést. Természetesen nem teljesen ingyen, valamennyi kilométerpénzt szedünk nagyobb fuvarok esetében.

c. Milyen javaslatot tenne ön a tömegközlekedés javítására?

Nagyon jó lenne, ha a csatlakozások jobban lennének megoldva, ne egy napba teljen eljutni Pécsre és vissza.

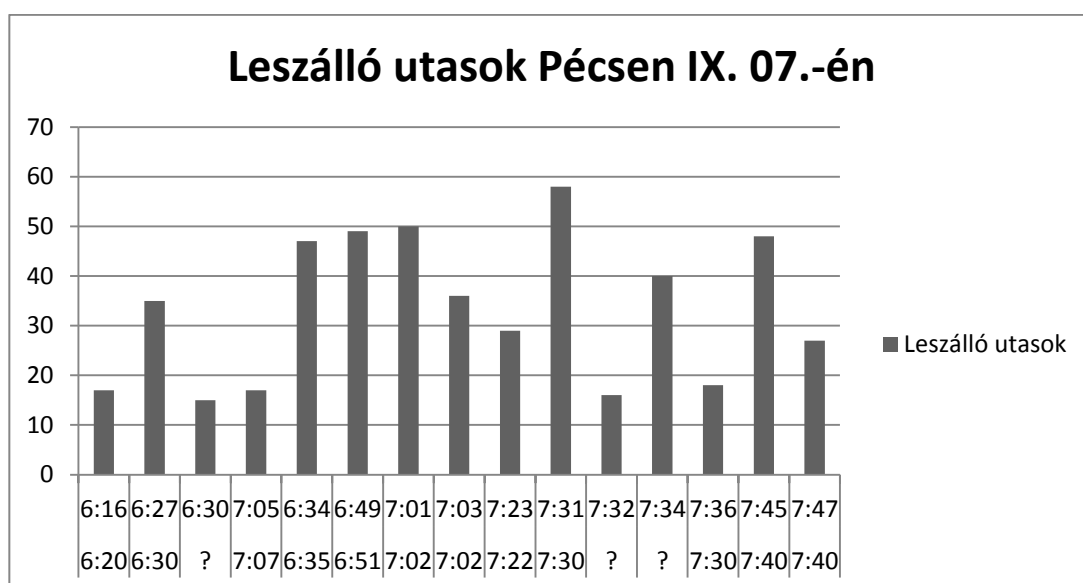
d. Volt olyan fórum, ahol ennek megpróbálták érvényt szerezni?

Nem kerestük a VOLÁN-t, mert még csak fél éve vagyok polgármester, de nem bízik a javulásban, mert már jó ideje rossz a helyzet és nem is kerestek minket a közlekedéssel kapcsolatban.

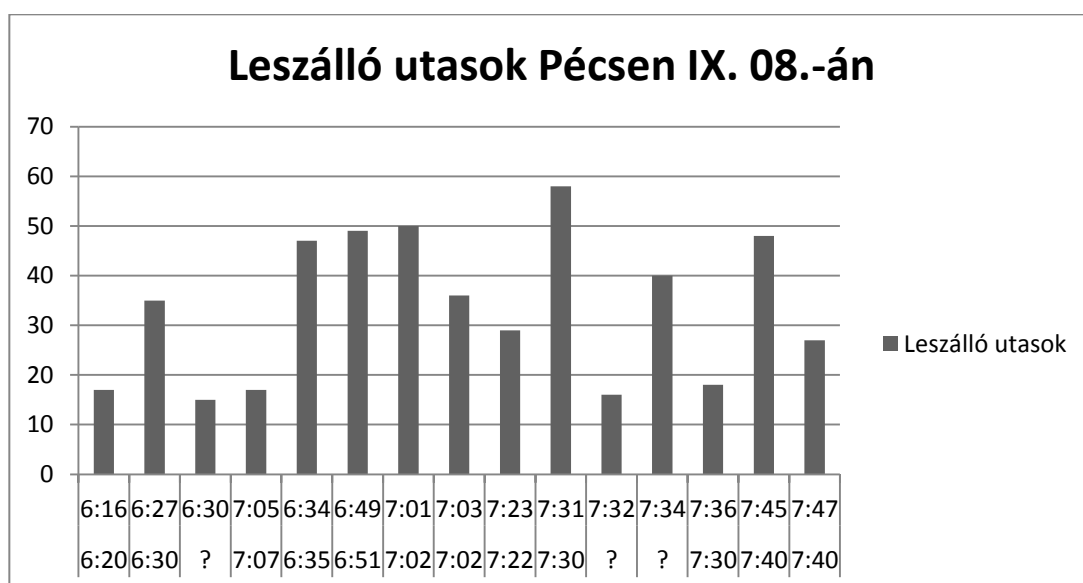
e. Van összefüggés a munkanélküliség és a tömegközlekedés között?

Nem hiszem, mert be lehet jutni Pécsre, csak sokáig tart, de alapvetően az a baj, hogy vidékieket eleve nem szívesen vesznek fel dolgozni.

Az utasszámlálások eredménye (IX. 07., IX. 08.)



21. ábra. Leszálló utasok Pécsen IX. 07.-én



22. ábra. Leszálló utasok Pécsen IX. 08.-án

10. Diplomamunka tématerv

Diplomamunkámmal ezt a kutatást kívánom kibővíteni, így azonos földrajzi területen végeznék elmélyültebb szociál-közlekedésföldrajzi kutatásokat. A menetrend elemzését kiterjeszteném Mohácsra is, mivel a kutatás során kiderült, hogy fontos foglalkoztatási központként funkcionál a térségben, így elérhetősége legalább annyira fontos, mint Pécsé.

Szeretném meghatározni az ehhez hasonló közlekedésföldrajzi jellegű mikroterek lehatárolásának általános szempontrendszerét, módszertanát.

Másik elemként részletesebb interjúkat készítenék a helybéli lakosokkal, melynek keretében megkérdezném őket arról, hogy miként látják egyéni esélyeik alakulását a közlekedési lehetőségek tükrében. Nem csak a napi ingázók állnának a kutatás fókuszában, hanem olyanok is, akik valami oknál fogva nem utaznak rendszeresen.

Szeretnék továbbá szakmai szervezetek képviselőivel, mindekelőtt a Pannon Volán Zrt. a témában kompetens munkatársaival egy hosszabb interjút készíteni a fentebb ismertetett munkára építve. A VOLÁN mellett civil szervezetek álláspontját is szeretném megismerni ugyanilyen módon.

Természetesen felhasználnám a jelenlegi munka meglevő eredményeit is, a menetrendet pedig az esetleges változások függvényében frissíteném.