

PhD értekezés tézisei
Földtudományok Doktori Iskola
Témavezető: Dr. Erdősi Ferenc egyetemi tanár

**A személyközlekedés, mint a munkaerőpiaci
(területi) alkalmazkodás eszköze Baranya megye
falvaiban**

Keresztes László Lóránt

Pécsi Tudományegyetem
Természettudományi Kar
Pécs, 2008

Doktori program címe: Földtudományok Doktori Program
Vezetője: Dr. Tóth József
egyetemi tanár, a földrajztudományok doktora
PTE TTK Földrajzi Intézet,
Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék

A doktori témacsoport címe: A munkaerőpiac területi problémái
Vezetője: Dr. habil Tésits Róbert
egyetemi docens, PhD
PTE TTK Földrajzi Intézet,
Regionális Földrajzi Tanszék

Tudományága: kommunikációföldrajz

Témavezető: Dr. Erdősi Ferenc
egyetemi tanár, a földrajztudományok doktora
PTE TTK Földrajzi Intézet,
Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék

1. Bevezetés

Baranya megye településhálózatának struktúrája, elaprózottsága sokévszázados örökség. A termelési eszközök fejlődése, az egyre nagyobb mértékű iparosodás-iparosítás, a szocialista évtizedek politikájának egyéb velejárói (pl. a kollektivizálás) hatására a falvakban élők tömegei hagyták el az agrárszektor. A lakó- és munkahely területi egysége egyre kevésbé állt fenn. A településrendszerre minden korábnál erőteljesebb nyomás nehezedett, minek hatására a változások is radikálisak voltak. E változások a migrációban, a települések demográfiai folyamataiban követhetők nyomon. A lakosság és a munkahelyek térbeli elhelyezkedése közötti eltéréstől eredő feszültséget az egyre nagyobb méreteket öltő ingázás enyhítette. A politikai rendszerváltozás után a kis lélekszámú falvak háttérbe szorítását célzó, többé-kevésbé hivatalos szándék ugyan megszűnt, de a piacgazdasági viszonyok között, a foglalkoztatási lehetőségek beszűkülésével, a vidéki térségekben működő nagyobb gazdasági egységek (munkahelyek) felszámolásával a településrendszerre nehezedő nyomás bizonyos szempontból tovább erősödött. A megváltozott körülményekhez e rendszer (természetéből fakadóan) csak korlátozott rugalmassággal képes reagálni.

A foglalkoztatottság és munkanélküliség területi eltéréseinek növekedése tehát ma jelentős társadalmi problémákat okoz, a kialakult válságterületek helyzete állandósult. A felerősödő területi differenciálódás eredményeként egyértelműen megkülönböztethetünk dinamikus fejlődő, stagnáló és végleg leszakadni látszó térségeket. A falvak helyzetét ma elsősorban a munkaerőpiaci helyzet differenciálja (BELUSZKY P. – SIKOS T. T. 2007). A nagyobb számú munkalehetőséget kínáló foglalkoztatókat vonzani nem képes, munkalehetőséget csak lakói töredékének nyújtani tudó, ugyanakkor a jelentősebb foglalkoztatási központoktól távol fekvő kistelepülések lakossága (az aktív korúak) leküzdhetetlen hátrányt szenved, ami jórészt lakóhelyük földrajzi fekvésével, a közlekedés hiányosságaival magyarázható. Ennek megfelelően a települések földrajzi fekvéséből eredő helyzeti energiája, illetve az ennek (is) kifejeződéseként értelmezhető, és a lakók szempontjából értékelhető térlegyőzési képesség nagyban meghatározza a munkaerő térbeli mobilitását, a lakosság e szempontból értelmezhető területi alkalmazkodóképességét, így a települések (térségek) jövőjét.

A kiszolgáltatott munkaerőpiaci helyzethez való területi alkalmazkodás, illetve a jelentős területi különbségek mérséklésének egyik lehetősége ma is a fizikai értelemben vett

kommunikációban, a távolság leküzdésében rejlik. A lakóhelytől távoli munkavállalás biztosít lehetőséget arra, hogy egy település lakói helyben élve munkajövedelemhez jussanak, elkerülve a kényszerű elvándorlást, vagy a szociális segélyektől való függő helyzetbe kerülést. Az ingázás feltétele – a dolgozó igényeinek, képességeinek és képzettségének megfelelő munkalehetőség esetén – a települések közötti közlekedési kapcsolatok kielégítő szintje. A területek közötti munkaerő-áramlás hordozója, a közlekedési rendszer jelenlegi állapota ugyanakkor sok esetben nem teszi lehetővé a hatékony térlegyőzést, ezáltal a helyi munkaerőpiacok zártságának feloldását. A megye elaprózott településhálózata, az egy irányból megközelíthető zsáktelepülések nagy száma a közösségi közlekedési szolgáltató vállalatokra különösen nehéz feladatot ró. Ezeknek a feladatoknak a vidéki lakosság alacsony mobilitása, kedvezőtlen demográfiai szerkezete miatt a mai rendszerben hatékonyan nem tudnak (időnként nem is akarnak) megfelelni a szolgáltatók. A közösségi közlekedés kínálatában mutatkozó hiányokat a költségekre igen érzékeny vidéki munkavállalók kevésbé tudják egyéni módon szervezett (bizonyos távolság felett lényegesen drágább, és környezeti szempontból sem kívánatos) közlekedéssel pótolni. Ez különösen igaz a több szempontból is hátrányos helyzetű területeken. A foglalkoztatottság (ezáltal a lakosság mobilitásának) kedvezőtlen alakulása, a piaci szemlélet e téren is növekvő befolyása, az állami szerepvállalás forrásainak szűkülése a gazdaságtalanul működő közösségi közlekedés kínálatának folyamatos – bizonyos esetekben elkerülhetetlen és érthető, máskor ésszerűtlen, és csak üzemgazdasági okokkal magyarázható – csökkenéséhez vezet. (Elég csak a vasúti mellékvonalak néhány esetben indokolt, sokszor viszont elhibázott döntésen alapuló felszámolására gondolnunk).

A térlegyőzés lehetőségei nagyban befolyásolják tehát az egyes vidéki települések, településcsoportok fejlődőképességét, ezek hiánya a perifériára szorulást erősíti vagy konzerválja. A közlekedési elérhetőség javítása – akár a rendszer átszervezésének árán is – így kulcsfontosságú a vidéki térségekben élők számára. A térlegyőzés lehetőségeinek bővülésétől (illetve annak fenntartásától) várható el, hogy biztosított legyen jelenlegi munkahelyek megtartása, illetve, hogy egyre többeknek legyen módja ingázóként munkát vállalni. Szintén (részben) ettől várható, hogy a falvak lakóhelyértéke, népességmegtartó ereje megmaradjon, illetve ideális esetben növekedni tudjon, a jelentős területi eltéréseket csökkentésére esély mutakozzon. A településrendszer fejlődésére rendkívül erőteljes hatást gyakorló közlekedési rendszer átszervezése halasztást nem tűrő feladat tehát. E feladatot

nem lehet ugyanakkor pusztán a közlekedési vállalatok oldaláról, csupán üzemgazdasági szempontokat figyelembe véve megoldani. A közlekedési rendszer átszervezésének megalapozását a munkaerőpiaci folyamatok, és a munkaerő területi mozgásának ismeretében, a lakóhelyüktől távol munkát vállalók – mint a közlekedési lehetőségek szintjére leginkább érzékeny sokaság – igényeinek fokozott figyelembevételével kell megtenni. Törekedni kell a jelentős forrásokat felemésztő infrastrukturális fejlesztések irányának ésszerű meghatározására, előtérbe kell helyezni az egyes területek társadalmi-, gazdasági- és természeti adottságainak leginkább megfelelő, főképpen szervezés útján megvalósítható elképzeléseket. Mindezek alapján kijelenthető, hogy a közlekedési rendszer fejlesztését célzó lépések megtervezésének megalapozásában, illetve a már megfogalmazott (részben a gyakorlatba is átültetett) elképzelések várható (vagy már látható) hatásainak értékelésében a geográfiának – mint tértudománynak – fontos szerepet kell vállalnia.

2. Célkitűzések

A közlekedési elérhetőség kérdéseit, annak területi jellemzőit feltárni hivatott, térségi- vagy országos mintán végrehajtott vizsgálatok megállapításai bizonyos korlátok között érvényesíthetők Baranyára is, de a helyi viszonyok feltérképezéséhez, a foglalkoztatási központok (nagyobb városok) elérhetőségének vizsgálatához, valamint a közlekedési alágazatok szerepének pontosabb megismeréséhez részletesebb, helyi kutatásokat kell végezni.

Baranya szinte a határaival megegyező, összefüggő aprófalvas térséget alkot. A településhálózat jellege tehát kevésbé előnyös a jelenlegi, még kevésbé a jövőbeni várható foglalkoztatási struktúrának (itt elsősorban a munkahelyek fokozódó területi koncentrációjára gondolok). A településrendszerre erőteljes nyomás nehezedik, ami annak korlátozott rugalmassága miatt jelentős társadalmi feszültségeket okozott (és okoz). A nagyobb számú foglalkoztatónak munkát adó városok közelébe való költözésnek jelentős korlátai vannak, a megyeszékhely többlet-munkaerőigénye sem szívhatja fel a jelenleginél lényegesen nagyobb számú munkavállaló munkaerő-kínálatát (az erre való törekvés sem indokolt természetesen). Ez akkor sem történhetne meg, ha a térlegyzés képessége korlátlan volna. Az ingatlanárak jelentős eltérése is korlátozza a migrációt, így a megyében kiterjedt, egyre súlyosabb társadalmi problémákkal küzdő depressziós területek alakultak ki, melyek társadalmi és gazdasági helyzetük tekintetében folyamatosan távolodnak az átlagtól.

E negatív folyamatokat lassíthatja, illetve a hátrányos helyzetű területek további kiterjedését korlátozhatja az ingázás lehetőségének fenntartása (kiterjesztése) és javítása, aminek egyik fontos feltétele a közlekedési rendszer fejlesztése, szükség esetén az átalakítása. A térlegyzési képességek növelése által lehetőség nyílna arra, hogy a fejlettebb térségek pozitív hatásukat a mainál nagyobb mértékben terjesszék ki a kedvezőtlen helyzetű térségekre. Szintén a kommunikáció lehetőségeinek jelenleginél jobb szintre való bővítése ad lehetőséget arra, hogy a hátrányos helyzetű térségek humán erőforrásainak fejlesztésébe történő befektetések kedvező hatásai érvényesüljenek. Véleményem szerint a már káros mértékű területi eltérések szintjének ilyen módon történő csökkentése, a problémákkal küzdő periférikus térségek kiterjedésének visszaszorítása (vagy növekedésének lassítása) a közösségi közlekedésre költött többletforrások mértékénél jelentősebb megtakarításokat (szociális kiadások csökkenése, a kisebb mértékű környezeti károkozással összefüggő kiadáscsökkenés, stb.) jelenhetnek.

Mindezen gondolatok alátámasztására, tehát végső soron a közösségi közlekedés jelen körülmények (aprófalvas térség, alacsony foglalkoztatottság, stb.) közötti versenyképességének, versenyképesebbé tételének megértéséhez értekezésemben elsőként arra a kérdésre keresem a választ, hogy a közlekedési rendszer mai állapotában valójában mennyiben teszi lehetővé a napi munkavállalással kapcsolatos helyközi utazásokat. A közlekedési perifériákat a napi ingázók szempontjából kívánom feltérképezni. Vizsgálom, hogy a lakosság egyéni közlekedési eszközökkel való ellátottsága mennyiben tudja kompenzálni a tömegközlekedés hiányzó lehetőségeiből eredő hátrányokat. Értékelni és ábrázolni kívánom a munkaerőpiaci lehetőségekhez való területi alkalmazkodó-képességet. Mindezt össze kívánom vetni a foglalkoztatási helyzet alakulásával, és a településrendszer jellemzőivel, annak változásával. Szólni kívánok a közlekedési hálózat átszervezhetőségének fontosságától, a településrendszer sajátosságai és a tömegközlekedési szolgáltatás fenntartása közötti összefüggéseket keresve. Szintén szót kívánok ejteni arról, hogy a településrendszer jövőbeni alakulása milyen feladatokat vet fel a közlekedési szolgáltatások fenntartása területén.

A hasonló célból végzett korábbi kutatási munkákban a közlekedési elérhetőség regionális vizsgálatára az általam megfogalmazottaktól eltérő célokból, és más megközelítésben került sor. Jelen kutatásban a vizsgálatok elvégzését szintén települések szintjén tartottam fontosnak, hiszen ez ad lehetőséget arra, hogy a települések (ebből a

megközelítésből vizsgált) helyzeti energiáit feltárjuk, ezáltal bemutathassuk, hogy az adott településeken élők milyen alapfeltételekkel indulnak a folyamatosan élesedő „munkaerőpiaci versenyben”. Szintén a települések szintjén folytatott vizsgálatok biztosítanak lehetőséget arra, hogy a megyében mutatkozó területi eltéréseket a kellő részletességgel térképezzük fel.

Értekezésemben elsősorban a napi ingázás lehetőségeivel foglalkozom, hiszen a munkahelyre heti rendszerességgel (vagy nagyobb időközönként) történő utazás általában a leginkább eldugott kistelepülésről is megoldható. Ezekben az esetekben tehát nem a lakóhely földrajzi fekvése a meghatározó szempont, így a területi alkalmazkodás képességét (a heti ingázók szempontjából) sem lenne célszerű települések szintjén értékelni.

Véleményem szerint a napi ingázás (szerepének, lehetőségeinek), és a közlekedési lehetőségeinek együttes, összetett vizsgálata azért is indokolt, mert a közlekedési kínálatra a napi ingázók sokkal érzékenyebbek, mint az egyéb célból közlekedők. A diákok esetében szintén igen fontosak a napi térlegyzés lehetőségei, az ő esetükben ugyanakkor egy képzési intézménye való felvétel általában nem a közlekedési lehetőségek függvénye. A diákoknak lehetősége van kollégiumi elhelyezésre, legtöbbször előre tervezhető a napi „munkaidejük”, a munkavállalóknak ugyanakkor nem minden esetben. A tanulók esetében a lakóhely és a képző intézmény közötti utazás költségeit garantált kedvezmények csökkentik. Mindezekből az következik, hogy a diákok térlegyzési képességének alakulása lényegesen kisebb hatást gyakorol a települések fejlődőképességére, a településrendszer formálódására, annak sajátosságai pedig e lehetőséget éppen az ő esetükben korlátozza kevésbé, mint az ingázók esetében.

A napi közlekedés lehetőségeinek nem csak a meglétét, hanem a közlekedés minőségét, és az egyes falvakból gazdaságosan elérhető központi települések jelentőségét (munkaerőpiacának keresleti oldalát) is vizsgálni kell. A települések jövőjére társadalmuk átalakulásán át ugyanis erőteljes hatással van, hogy lakóik mely központi települések lokális munkaerőpiacára tudnak „betörni” munkaerő-kínálatukkal (munkabérek alakulása a munkaerő kereslet-kínálat egyensúlyának megfelelően, keresett szakmák körének nagysága, munkahely kiválasztásának lehetősége, szellemi foglalkozású ingázók elhelyezkedésének lehetőségei, stb.)

2.1.1. Céljaim összefoglalva:

- Vázlatosan bemutatom, hogy az elmúlt évtizedek során, illetve a rendszerváltás óta eltelt időszakban a napi ingázás milyen szerepet töltött be a megye falusi munkavállalóinak munkajövedelemhez jutásában, illetve ennek lehetőségei milyen hatásokat gyakoroltak a települések fejlődésére, a településrendszer alakulására.
- A közlekedési elérhetőséget a lakóhelyüktől távol munkát vállaló, vagy vállalni szándékozó vidéki lakosok oldaláról, települési szinten vizsgálom.
- Feltárom, hogy a megye egyes településein (az adatfelvétel időpontjában) a munkát helyben nem találók számára milyen volt a területi alkalmazkodás képessége, és ez miként függött össze a földrajzi fekvéssel.
- Megvizsgálom, hogy az egyes közlekedési ágazatok miként veszik ki részüket a lakók napi ingázásának kiszolgálásában, ehhez az egyes ágazatok – figyelembe véve a megye településrendszerének sajátosságait – milyen lehetőségeket kínálnak, és milyen a közöttük lévő összhang.
- A kutatási eredményekre hagyatkozva következtetéseket fogalmazok meg a közlekedési elérhetőség alakulásának településrendszert formáló közvetlen, és közvetett hatásaival kapcsolatban. Értékelni kívánom a közlekedési szempontból periférikus területeket érő (és kimutatható) hátrányokat.
- Szót kívánok ejteni a közlekedési rendszer átszervezhetősége, és a munkaerő területi mobilitásának fokozhatóságával kapcsolatban. A kutatási eredményekre hagyatkozva kívánom indokolni az átszervezés fontosságát, illetve meghatározni annak prioritásait.

3. *Kutatási módszerek*

A vizsgálatok módszereit részben a tanulmányozott szakirodalomból megismert kutatói tapasztalatok figyelembevételével választottam ki, részben a helyi sajátosságoknak megfelelően egyéni vizsgálati eljárásokat (pl. számításokat) is alkalmaznom kellett. Kutatómunkám legjelentősebb részét a statisztikai adatok gyűjtése és elemzése, valamint az azok alapján végzett számítások jelentették, de fontos ismereteket szereztem a készített interjúk, és a helyszíni bejárások alkalmával is. Fontosnak tartottam, hogy értekezésem ne

csak adatgyűjtésen és számításokon alapuló elméleti fejtegetések sorozata legyen. Gyakorlatias megközelítésre és szemléletre törekedtem, ennek megvalósítása érdekében az elemzésekhez felhasznált adatok összegyűjtése, és a konkrét elemző munka megkezdése előtt (és közben) igyekeztem gyakorlati oldalról megismerni a témakör fontosabb problémáit, kutatási területem (Baranya megye) e szempontból fontos helyi jellegzetességeit. Első lépésként így a vizsgált problémakör egyes elemeit átlató szakemberekkel és döntéshozókkal készítettem interjúkat. A készített interjúk alanyai között volt a *Kispad Alapítvány* korábbi vezetője. Ezen interjú alanyának kiválasztásakor elsődleges szempont volt, hogy a baranyai kistéleplésen élők problémáit kiválóan ismerő, a falusi élet nehézségeit (ott élőként) átérző, ugyanakkor azokról a kutató objektivitásával beszámolni tudó személyre essen a választás. A megkeresett személy tevékeny részt vállalt a falugondnoki szolgálat megszervezésében, fenntartásában, és rendszeresen konzultál a falugondnokokkal (akik kiválóan ismerik az általuk kiszolgált településeken élők legfontosabb gondjait, a szállításukban is fontos szerepet vállalnak), részt vesz azok évente szervezett, tapasztalatcserével egybekötött továbbképzésében..

Az összefüggések vizsgálata és megértése előtt ismernem kellett a közlekedési szolgáltató vállalatok szempontjait is. A megye közlekedési infrastruktúrájának, a közösségi közlekedés kínálati oldalának megismeréséhez a megyében működő főbb közlekedési vállalatok vezető munkatársaival, illetve tanácsadóival találkoztam 2004-ben és 2005-ben. Ezek a személyek között volt a Pannon-Volán Rt. (akkori) forgalmi igazgatója; a Magyar Államvasutak Zrt. vezető tanácsadó munkatársa; a MÁV Zrt. Pécsi Igazgatóságának személyforgalmi osztályvezetője; a Pécsi Közlekedési Zrt. személyforgalmi és kereskedelmi igazgatója. A közlekedési szakértőkkel készített interjúk tapasztalatai rendkívül jól felhasználhatóak voltak, melyek során az általuk képviselt szervezet oldaláról is megismertem a szolgáltatások fenntartásának problémakörét. (Ugyanakkor el kellett vonatkoztatnom szervezetük iránti elkötelezettségüktől, amely jól megmutatkozott egyes stratégiai kérdésekről kialakított homlokegyenest ellenkező véleményükben.) Szintén a gyakorlati megközelítést szolgálták a helyszíni bejárások, adatgyűjtések., utasszámlálások, utasokkal és vasúti dolgozókkal készített interjúk.

A vizsgálataimhoz felhasznált adatokat több forrásból gyűjtöttem. Ezek közül a legjelentősebb a Központi Statisztikai Hivatal Interneten keresztül elérhető adatbázisa volt. Felhasználtam továbbá az Állami Foglalkoztatási Szolgálat települési részletességű

kimutatásait, melyek kitűnően használhatók voltak a gazdasági változások nyomon követésére, hiszen éveken keresztül azonos formátumban, rendszeresen frissítve kerültek közlésre. A településrendszer egyes jellemzőinek megismerésére felhasználtam a lakásállomány adatait (megszűnt, épített lakások száma), az infrastrukturális ellátottság adatait, valamint a személygépkocsi ellátottság települési részletességgel rendelkezésre álló adatait (*Baranya megye statisztikai évkönyve 1996 és 2005 közötti számai*).

A vidéki térségekben élők közlekedési lehetőségeinek bővítésével kapcsolatos nemzetközi tapasztalatok áttekintéséhez a megfelelő projectek tapasztalatait bemutató dolgozatokat az Interneten keresztül értem el. A közlekedési elérhetőség értékelése során felhasználtam az Interneten elérhető menetrendi adatbázisokat, valamint a menetrendi tájékoztató kiadványokat.

Vizsgálataim során túlnyomórészt települési részletességű adatok felhasználásával végeztem számításokat. A közlekedési lehetőségek értékelését elvégeztem a megye falvaira vonatkozóan a közösségi autóbusz-közlekedés, és a vasúti közlekedés kínálati oldala alapján egyaránt. Az egyes települések esetében azt vizsgáltam, hogy a különböző jelentős foglalkoztatási központok elérhetősége a reggeli munkakezdekskor hány órakor és mennyi idő alatt lehetséges (azokban az esetekben amikor ez elviekben megoldható.) Vizsgáltam továbbá a munkaidő lejártakor a visszainduló járatok rendelkezésre állását, menetidejét. A kapott eredmények szerint kategóriákba soroltam a településeket, e kategóriákat pedig kartogram segítségével ábrázoltam. A települések lakosságának munkaerőpiaci területi alkalmazkodó-képességet szintén számítások segítségével vizsgáltam. A közlekedési elérhetőséget jellemző értékek és a területi alkalmazkodó-képességet reprezentáló értékek közötti kapcsolat vizsgálata (korrelációs számítás) hozzájárult a következtetéseim megfogalmazásához.

A települések lakosságának munkaerőpiaci területi alkalmazkodó-képességet szintén számítások segítségével vizsgáltam. E számításokhoz településenként rendelkezésre álló adatokat használtam (a helyben lakó aktív korúak számát, a helyben lakók és dolgozó számát és a napi ingázók számát).

A települések földrajzi fekvésének, és a területi alkalmazkodási képesség kapcsolatának vizsgálata során térinformatikai módszereket is felhasználtam. A számításhoz digitális térképeket, az azokat kezelő CAD szoftvert, illetve az ebben a szoftveres környezetben futó, saját készítésű (LISP nyelvű) segédprogramokat használtam.

4. *Eredmények összefoglalása*

Értekezésemben egy kiválasztott területi egység (Baranya megye) tekintetében, egy meghatározott sokaság (lakóhelyüktől távol munkát vállalók) szemszögéből vizsgáltam a térlegyzés képességeit, és az azt meghatározó tényezőket. A napi ingázást nem demográfiai kategóriaként vizsgáltam, hanem a munkaerőpiaci lehetőségekhez való területi alkalmazkodás eszközeként tekintettem rá.

► Az értekezésben Baranya megye példáján át bemutattam és rendszereztem az aprófalvas térségekben tipikusan előforduló közlekedési és térlegyzési problémákat, a falvak közlekedési ellátottsága, illetve a közlekedési szolgáltatások nyújtása oldaláról egyaránt. A falusi munkavállalók területi mobilitásának problémája felől közelítve bemutattam a közlekedési ellátottság és a társadalmi-gazdasági fejlődés közötti legfontosabb összefüggéseket, elsősorban a napi ingázók (a falvakban élő munkavállalók döntő többsége) oldaláról. Megfogalmaztam a közlekedésfejlesztés problémakörének e szempontból értelmezett prioritásait.

► Bemutattam, hogy jelenleg, és az elmúlt néhány évtized során a napi ingázás milyen szerepet tölt, illetve töltött be a megye falusi munkavállalóinak munkajövedelemhez jutásában, és ez milyen hatást gyakorolt a települések fejlődésére, a településrendszer formálódására. A rendelkezésre álló statisztikai adatok alapján végzett, a munkához jutás és a napi ingázás lehetőségeinek feltárására irányuló vizsgálat eredményei azt mutatják, hogy a minél kisebb egy adott település lélekszáma, a falvakban átlagosan annál kevesebb helyi munkalehetőség adódik, és általában a kisebb lélekszámú falvak lakóinak adódik kevesebb lehetősége az ingázásra. A munkanélküliek aránya az aktív korú lakosságoz viszonyítva ezzel párhuzamosan a kisebb településeken átlagosan magasabb. A legkisebb lélekszámú, és fogyó népességű falvakat éppen a periférikus, több szempontból is hátrányos térségekben találjuk legnagyobb számban. A munkanélküliség rátájának települési bontásban történő vizsgálata jól kimutatta a fontosabb településektől való távolság, illetve a kedvezőbb- és a hátrányos térségben való fekvés hatását, így a közlekedésfejlesztés jelentőségét.

► A napi ingázással kapcsolatban rendelkezésre álló statisztikai adatok alapján bemutattam, hogy melyek a megye legnagyobb munkaerővonzással rendelkező települései, és melyek a legnagyobb munkaerő-kibocsátók. E vonzásközpontok szerepének jobb megvilágítása érdekében a megye minden településére vonatkozóan, települései részletességű adatok alapján vizsgáltam a területi alkalmazkodás képességének eltéréseit A

kapott eredmények alapján térképet szerkesztettem. Az eredmények értékelése és térképi ábrázolása alkalmas volt arra, hogy a napi ingázás lehetőségeinek területi eltérését részletesen vizsgáljam. Láthatóvá vált a megyeszékhely többlet munkaerő-kereslete által keltett hatások szétterjedése. Szintén érzékelhetővé vált a közlekedési infrastruktúra jelentősebb elemeinek szerepe, az ezeken összpontosuló magasabb szintű közlekedés szolgáltatások hatása, és képet kaphattunk a reális ingázási távolságokról. A számítások lehetővé tették a megyeszékhelyen kívüli foglalkoztatási központok (Mohács, Beremend, Bóly, Szentlőrinc, Szigetvár, stb.) szerepének pontosabb megítélését is. Vizsgálható volt továbbá a szomszédos megyékben fekvő, Baranya településeire jelentősebb munkaerőpiaci vonzást gyakorló települések jelentősége is. A vizsgálat kimutatta a megyeszékhely dominanciáját, jó megközelíthetőségének pozitív foglalkoztatási hatásait.

A megyeszékhely foglalkoztatási szempontból igen erőteljes központi szerepe rávilágít a megye vidéki térségeinek fokozott munkaerőpiaci érzékenységre. A központ fejlődése, dinamikája egyben e térségek fejlődésének, illetve inkább a visszafejlődés elkerülésének záloga. Amennyiben a Pécssett összpontosuló vállalatok és szervezetek munkaerő-kereslete jelentősen csökken, az legalább annyira súlyos csapás a vidéken élőkre nézve, mint a megyeszékhely munkavállalói szempontjából. E tény is aláhúzza a megyeszékhelyen kívüli foglalkoztatási központok erősítésének fontosságát.

► Bemutattam a legjelentősebb közlekedési pályák (6-os sz. I.-rendű főút, az 57-es ill. 58-as számú főutak, valamint a Dombóvár-Pécs vasúti fővonal Szentlőrinc és Pécs közötti szakasza) szerepét e hatások közvetítésében. Megmutatkozott az a távolság, amellyel a fontosabb közlekedési folyosók által biztosított nagyobb közlekedési teljesítmény, az e folyosókon összpontosuló közösségi közlekedési szolgáltatások megnövelik az általuk feltárt települések lakosságának területi alkalmazkodóképességét.

► A dolgozatban az egyes közlekedési ágazatokat külön is értékeltem a naponta ingázó munkavállalók közlekedési lehetőségei szempontjából. A megyében élő, és munkahelyükre naponta ingázók helyváltoztatásában a hétköznapi minden települést ellátó közösségi autóbusz-közlekedésnek van kiemelt jelentősége. Pécs elérhetőségének kiemelkedő szerepe van a megye településeinek fejlődőképességében. Összességében a baranyai falvak közül 140 település (a faluállomány 48%-a) esetében áll rendelkezésre jó, vagy még megfelelő módon az autóbusz-közlekedés a megyeszékhelyre történő napi ingázáshoz. A fennmaradó 149 falu közül ugyanakkor 73 esetében még a hagyományos

munkarendben közlekedők sem számíthatnak arra, hogy autóbusszal közlekedjenek a munkahelyükre. A megye településrendszerének jellegéből fakad, hogy a fontosabb településeket összekötő járatok szolgálják ki az ezeket összekötő útvonal által érintett falvak sokaságát. Ha az utazó célpontja nem a jelentős települések egyike, illetve a célpont távolabb fekszik a fontosabb járatok által bejárt útvonalaktól, akkor elképzelhető, hogy autóbusszal nem megoldható az utazás (illetve csak túlzottan nagy időráfordítás árán.) Ha egy településről Pécs a korareggeli órákban jól megközelíthető (és menetidő is elfogadható), akkor a legtöbb esetben átszállással más, jelentősebb településekre is tovább lehet utazni. Sok esetben ugyanakkor a megyeszékhelyre is kénytelenek betérni azok, akik más városokba igyekeznének, így ezzel nemcsak további időt veszítenek, hanem az utazási költségek is növekednek.

A kistérségi központok közlekedési csomópontként funkcionálnak. Előfordul ugyanakkor, hogy még a kistérségi központ sem érhető el egyes településekről megfelelően. A közösségi autóbusz-közlekedés a fontosabb főútvonalak mentén lehetőséget biztosít a megyehatárt átlépő ingázásra. A Baranyához közelebb fekvő városok munkaerőpiaci vonzása ennek köszönhetően kiterjed a megye településeire, sőt a kisebb földrajzi távolság esetén néhány esetben e városok vonzása dominál. E települése közül kiemelkedik Kaposvár, Dombóvár és Bonyhád.

► Bemutattam, hogy a megyeszékhely vasúti megközelíthetőségének irányai közül a napi ingázásban Szentlőrinc felől érkező forgalomnak van kiemelt jelentősége, mely részben betudható az autóbusz-közlekedéshez képest alacsonyabb eljutási időnek. Az utazási iránti kereslet e vonalakon a napi ingázás oldaláról megfelelő, mégsem alakulhatott ki zökkenőmentesen elővárosi jellegű forgalom, elsősorban az egyvágányú pálya miatt. Ezen a vonalon a városokból (Szigetvárról, Szentlőrincről, valamint Sellyéről) Pécsre ingázók jelentős száma miatt a vasúti közlekedésnek a jövőben a mainál is fontosabb szerepet kell szánni.

A napi ingázásban, a falvak ellátásában szintén kiemelt jelentősége van a Sellye-Szentlőrinc mellékvonalnak. A mellékvonal legfontosabb szerepe elsősorban Sellye városkörnyékének, az itt található, többségében kedvezőtlen helyzetű települések lakosságának kiszolgálása a városok felé történő napi ingázásban. E vonalon bonyolódó személyforgalomban kiemelt jelentősége a Pécsre irányuló ingázásnak és a tanulók iskolába

járásának van. A közlekedési kereslet más megyei mellékvonalakhoz viszonyítottan kielégítőnek tekinthető.

► A falusi munkaerő napi ingázásában a személygépkocsit használók aránya igen erőteljesen növekszik. Megállapítható, hogy az egyéni közlekedés alkalmazása, azaz a személygépkocsival való közlekedés egyre erősebb konkurenciát jelent a tömegközlekedés számára. A nagyobb munkanélküliség mellett az adott községekben rendre alacsonyabb a személygépkocsi-ellátottság. A motorizáció változását tekintve szintén a legnagyobb munkanélküliséggel sújtott településeket találjuk sereghajtó pozícióban. Az alacsonyabb munkanélküliségi rátával rendelkező falvakban élőknek tehát több lehetősége nyílik megfelelő mennyiségű személygépkocsi üzemeltetésére. A közlekedési infrastruktúra fontosabb fizikai elemeivel valló ellátottság, és a személygépkocsi ellátottság között szoros kapcsolat fedezhető fel a megye falvai esetében. Ez különösen a nagyobb városokhoz közel fekvő települések esetében igaz. Ezekben a településeken az 1000 főre jutó személygépkocsi száma a megyei szinten legmagasabb kategóriában van, annak ellenére, hogy a tömegközlekedési kínálat (járatgyakoriság, menetidő, stb.) az átlagosnál lényegesen jobb. A kis ingázási távolságok esetén ugyanakkor a közösségi közlekedés egyre kevésbé versenyképes a jelenlegi rendszerben.

A hazai vidéki térségekben az alacsonyabb személygépkocsi-ellátottság miatt nincs elegendő lehetőség az egyéni közlekedés alkalmazására, ugyanakkor a szintén az alacsony bérszintek miatt a közösségi közlekedéshez képest lényegesen költségesebb egyéni közlekedés alkalmazásának kényszere a lakosság számára aránytalanul nagyobb terhet jelent

5. A vizsgálatok eredményeire alapozott fontosabb következtetések:

► A közösségi közlekedési ellátottság értékelése nem szorítkozhat az összeköttetések irányainak, és a napi járatszámok vizsgálatára, hiszen az önmagában nem minden esetben fejezi ki a távoli településeken munkát vállalók, vagy vállalni szándékozók közlekedési lehetőségeit, valamint a közlekedési lehetőségek hiányának valós társadalmi-gazdasági következményeit.

► Az elaprózott településrendszerű térségekben (a jelen helyzetben) nem lehetséges a közösségi közlekedés fenntartása jelentős dotáció nélkül. A közlekedés fenntartásáról szóló döntéseket megalapozó költségelemzés során ugyanakkor figyelembe kell venni:

- a közösségi közlekedéssel rosszabbul ellátott térségek lakóinál jelentkező utazásiköltség-növekményeket, amely a lakók munkajövedelmét, vásárlóerejét, így a helyi gazdaságok egységei által előállított termékek/szolgáltatások iránti kereslet csökkenését jelentik;
- az utazási lehetőségek beszűkülésével (az utazások költségesebbé válásával) a csökkenő foglalkoztatottságot, a szociális kiadások ez okból történő növekedését;
- a költségtakarékosság okán megszüntetett közlekedési járatok helyettesítésére kijelölt szolgáltatásokat nyújtó vállalatnál jelentkező költség-növekedést (ami szintén növekvő – de semmiképpen nem csökkenő – állami kiadásokat eredményez);
- a csökkenő szolgáltatási színvonalú közösségi közlekedés mellett egyre erőteljesebben növekvő egyéni közlekedés által okozott további keresletcsökkenést, így romló kihasználtságot, az ezekből adódó növekvő fogyasztóiár-kiegészítést, többletköltségeket;
- nem utolsó sorban az egyre erőteljesebb egyéni közlekedés által okozott nagyobb környezetkárosítás miatt növekvő társadalmi költségeket.

► Az egyes foglalkoztató szervezetek munkaerő iránti kereslete szorosan összefügg a költségtényezőkkel. A munkabér és közterhei mellett az alkalmazással kapcsolatos döntés meghozatalánál figyelembe kell venni a munkavállaló munkahelyre való bejutásának költségeivel kapcsolatos kötelezettségvállalásokat is. Ha egy vidéki munkavállaló alkalmazásával kapcsolatos (alacsonyabb elvárt munkabérrel összefüggő) bérköltség-megtakarítás összege alacsonyabb, mint a munkáltató által fizetendő utazásiköltség-hozzájárulás, és ezt a költségnövekedés nem ellensúlyozza a munkavállaló magasabb képzettsége, a munkáltató (megfelelő alternatív jelölt esetén) elállhat a foglalkoztatástól. A vizsgálati eredmények alapján kijelenthetjük, hogy az utazási költség tekintetében a napi ingázók (illetve munkáltatóik) számára lényegesen kisebb terhet jelentő közösségi közlekedési ellátottság döntően meghatározza a periférikus vidéki térségekben élők elhelyezkedési esélyét, és ez megmutatkozik a statisztikai adatokban is.

► A munkavállalók oldaláról vizsgálva a kérdést, a személygépkocsival történő ingázás esetében a napi közlekedés költségeinek növekedését, és a gépkocsi fenntartásának költségeit is számba kell venni a remélt jövedelem megítélésénél (az ingázásról szóló döntés meghozatalánál). Az egyének számára még éppen elviselhető közlekedés költségek

mértékét állandónak tekintve az ebből az összegből megtehető ingázási távolság lecsökken, így szűkül azon települések köre, melyeken a munkavállalás számításba jöhet. A munkaerőpiaci vonzást jelentő központi településektől való távolság növekedésével egyre inkább csökken a személygépkocsi hivatásforgalom szempontjából értékelhető hatékonysága, hiszen a távolsággal arányosan növekszik a közösségi közlekedési tarifákhoz mért közlekedési-költség többlet, ami a helyi adottságokat figyelembe véve bizonyos szint felett már vállalhatatlan. Az ilyen kedvezőtlenebb fekvésű településeken élők tehát nagyobb mértékben szorulnak rá a tömegközlekedésre, illetve annak nem megfelelő szintje esetén kevésbé képesek azt egyéni közlekedéssel pótolni.

► A közösségi közlekedési szolgáltatás iránti (helyenként) alacsony kereslet nem kizárólag a vidéki lakosság alacsony mobilitása okozza. A menetrendek kialakításának hibái bizonyos esetekben igen jelentősen csökkentették az egyes járatok megfelelőségét (ellentétes irányú járatok hiánya a munkaidő lejárta után, stb.). Szintén kevés történt a párhuzamos közösségi közlekedés (VOLÁN és falubuszok) felszámolására, a menetrendek összehangolására. A vasúti- és az autóbusz-közlekedés összehangolásával, az autóbusz ráhordó-funkciójának erősítésével növelhető lenne a járatok kihasználtsága, kevesebb veszteség finanszírozásáról kellene gondoskodni a központi forrásokból. Ráhordó funkciót ugyanakkor a személygépkocsi is elláthat, gazdaságosabb közlekedést biztosítva a dolgozóknak. A tömegközlekedés e gazdaságosabb rendszerben történő üzemeltetése csak akkor valósulhat meg, ha lesz működőképes, igényeknek megfelelő tömegközlekedési gerinchálózat, aminek használata – az alacsonyabb menetidő és nagyobb járatgyakoriság okán – a mainál vonzóbb lenne az egyénileg közlekedők számára is.

► A Pécsi agglomeráció szerepe a továbbiakban is erősödni fog, a népesség koncentrációja folytatódik. A jobb munkaerőpiaci lehetőségekkel bíró lakosság koncentrációja nyomán a napi ingázók további erőteljes koncentrációja is bekövetkezik. A lakóhelyek és munkahelyek közötti viszonylag kisebb távolság miatt az egyéni közlekedés által kínált rugalmasabb és kényelmesebb helyváltoztatással szemben nem minden esetben állhat a közösségi közlekedés relatív olcsósága, kis távolságok esetén olcsóbb is lehet a személygépkocsival való közlekedés. A közösségi közlekedés versenyképességének megőrzése érdekében tehát igen fontos az egységes (elővárosi és városi viszonylatokban is használható) bérletek bevezetése, és a járatok menetrendjének maximális összehangoltsága.

A szomszédos megyében fekvő városok közösségi közlekedési elérhetőségét a menetrendek elemzése szerint nehezíti a megyék szerint működő Volán-társaságok közötti együttműködés hiánya (illetve a rivalizálás megléte). Ez különösen szembetűnő Dombóvár rossz elérhetőségében. Mindez aláhúzza a regionális közlekedési szövetség, és a regionális szinten szervezett közösségi közlekedés fontosságát a közösségi közlekedés versenyképességének növelése, és a vidéki térségek közlekedési kiszolgáltatásának javítása terén.

► A jelentősebb foglalkoztatási központok szerepének hangsúlyozása mellett meg kell jegyezni, hogy ezek többlet munkaerőigénye messze alatta marad a vidéki térségek munkaerő feleslegének. Ennek megfelelően számukra a kistérségi foglalkoztatási központok jelentősége fog növekedni (természetesen a foglalkoztatáspolitikának cselekedni kell annak érdekében, hogy ez bekövetkezessen). A közösségi közlekedésnek tehát nem csak a centrum-periféria, azaz a kistelepülés-nagyváros viszonylatban jelentkező mobilitást kell majd kiszolgáltatnia, hanem a mainál jobb lehetőségeket kell kínálni e mikroközpontok eléréséhez is, melynek alapja egy, a helyi igényekhez rugalmasan igazodó, kistérségi közlekedési szolgáltatás lehet.

► A közép- és hosszú távú ingázás esetében (a településrendszer sajátosságaiból adódóan) az átlagsebesség (és az eljutási idő) a távolsághoz képest erőteljesebben növekszik. A közösségi autóbusz-közlekedés pedig (mint azt láthattuk) általában csak a centrum-periféria viszonylatban, a jelentősebb települések közötti kommunikációt biztosító útvonalak mentén megfelelő, és a járatok iránya miatt is kevésbé alkalmas a mikroközpontok elérésére. Mivel az elszórtan elhelyezkedő település csoportok, és a zsáktelepülések ellátásának javítása, valamint a keresztirányú közlekedés lehetőségeinek megteremtése nem mehet a centrum-periféria irányú közlekedés rovására (elviselhetetlenül megnövekedő utazási idő, utasok tömegeinek felesleges buszoztatása, stb.) más megoldást kell keresni. Ezek alapján arra a következtetésre juthatunk, hogy a centrum-periféria irányú, tehát az egyes központok közötti forgalmat biztosító közlekedést (gerinchálózat) szét kell választani a zsákfalvakat, és egyéb kisebb település csoportokat ellátó közlekedéstől (ráhordó funkció). A két közlekedési szolgáltatás közötti kapcsolatot megfelelő minőségű váróhelyeken történő átszállás biztosíthatná. Ezáltal megnövelhető lenne a megyeszékhely ingázási vonzáskörzete, javulhatna a mikroközpontok elérhetősége, jobb lenne a periférikus helyzetű kistelepülések közlekedési ellátottsága.

A közösségi közlekedés fenntarthatóságának és kínálatának növelése érdekében elvégzendő fontos feladatok közé kell sorolni továbbá az egységes bérletek bevezetését az elővárosi-jellegű közlekedésben; új összekötő utak építését az autóbusz-útvonalak lerövidítése érdekében; a vasúti- és autóbusz-menetrendek összehangolását, és az autóbusz ráhordó szerepének erősítését.

► A közösségi közlekedési szolgáltatásának gazdaságilag egyre nehezebb a fenntartása. A közlekedési kínálat csökkenése, a nem kellően (és nem megfelelő vizsgálatokra alapozva) kidolgozott közlekedéspolitikai intézkedések helytelensége oda vezethet, hogy az egyéni közlekedés szerepe a napi ingázásban tovább fog növekedni, ezzel párhuzamosan tovább erősödik az egyéni közlekedésre való ráutaltság. Nem lehet helyes – még közgazdasági érelemben sem – az a megközelítés tehát, hogy a periférikus térségekben működő közösségi közlekedés szolgáltatások fenntartását, jövőjét üzemgazdasági szinten kezelve, a veszteség minimalizálásának céljával alakítsuk, hiszen az ellátatlanság tovagyrűző hatásai a szociális kiadások oldalán kiadásnövekedést eredményeznek, valamint igen nehezen visszafordítható folyamatokat indukálnak. A kiegyenlítettebb térségi fejlődés elérésének nem elégséges, de szükséges feltétele a közforgalmú közösségi közlekedés átszervezése, és ellátásának javítása. Véleményem szerint kijelenthető, hogy a hátrányos helyzetű vidéki térségek lakosai számára a közösségi közlekedési szolgáltatások fenntartása és fejlesztése rendkívül fontos (preventív) foglalkoztatáspolitikai eszköznek tekinthető.

6. *Eredmények hasznosításának lehetőségei*

Megítélésem szerint az értekezésben bemutatott kutatási eredmények felhasználhatók a regionális közlekedési szövetség kialakítása során. Az értekezésben igyekeztem hangsúlyozni a működőképes, és a lehető leggazdaságosabban működő közösségi közlekedési rendszer kialakításának, fenntartásának fontosságát, ezen belül is azt, hogy a lakóhelytől távoli munkavállalás a lehető legnagyobb mértékben biztosítva legyen. Ennek bizonyításához Baranya megyére kiterjedő kutatásokat végeztem, ám a vizsgálatok tapasztalatai érvényesek más, hasonló területi adottságokkal rendelkező térségekre is.

7. Publikációk az értekezés témájában

- KERESZTES L. L.** 2004: A személyközlekedés, mint a munkaerőpiaci alkalmazkodás eszköze Délnyugat-Baranya falvaiban. In: TÓTH J. – TÉSITS R. (szerk.): Innovációk a térben – a társadalmi kommunikációtól az intézmények megújulásáig. PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola, Pécs, pp. 43-60.
- KERESZTES L. L. – JÁRÁSI F.** 2006: A vasút szerepe a Baranya-megyei falusi lakosság munkaerőpiaci mobilitásának kielégítésében. Közlekedéstudományi Szemle, 2006/1. pp. 29-35.
- KERESZTES L. L.** 2006: Munkaerőpiaci lehetőségek és a területi alkalmazkodás Baranya falvaiban. Humánpolitikai Szemle, 2006/7-8. pp. 41-54.
- KERESZTES L. L.** 2006: Közlekedési ellátottság Baranya megye törpefalvaiban. In: BARANYAI G. – TÓTH J. (szerk.): Földrajzi tanulmányok a pécsi doktoriskolából V. PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola, Pécs, pp. 231-240.
- KERESZTES L. L. – JÁRÁSI F.** 2006: Tanulmány egy baranyai mellékvonalról. Sínek Világa 2006/3-4. pp. 28-32.
- KERESZTES L. L.** 2006: A munkaerőpiaci (területi) alkalmazkodás képessége Baranya megye falvaiban. Modern Geográfia, 2006/1. 13 p.
<http://www.moderngeografia.hu/tanulmanyok/munkaeropiac/keresztesll.pdf>
- KERESZTES L. L.** 2007: Falusi ingázók és célpontjaik – Baranyában. Tudásmenedzsment. Közlésre elfogadva.
- KERESZTES L. L. – TÉSITS R.** 2007: Regional labour market adaptation potentials in Baranya county villages. Geografski Vestnik. 79-2, 2007, Zveza Geografskih društev Slovenije, Ljubljana. Megjelenés alatt.
- KERESZTES L. L.** 2007: A helyközi autóbusz-közlekedés szerepe a napi ingázók kiszolgálásában – Baranya példáján. In: KOPÁRI L. – TÓTH J. (szerk.): Földrajzi tanulmányok a pécsi doktoriskolából VI. PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola, Pécs. pp. 197-205.
- KERESZTES L. L. – TÉSITS R.** 2007: The study of the possibilities of daily commuting in an Underdeveloped Hungarian County. In: Kryńska E. (ed.) 2007: Labour market, unemployment. Uniwersytet Łódzki, Łódź, 2007. pp 26-40.
- KERESZTES L. L. – TÓTSIMON P.** 2007: Változó településrendszer, és a vidéki közforgalmú közlekedés fenntartásának kérdései – Baranya megyében. Tér és Társadalom. 2007/2. pp. 85-93.
- KERESZTES L. L.** 2008: Public Transportation of rural commuters: Studies in Hungarian Geography. Modern Geográfia. 2008/4. 10 p. (Megjelenés alatt)

