
GYORS TÉNYKÉP

VÁLTOZÓ TELEPÜLÉSRENDSZER ÉS A KÖZFORGALMÚ KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FENNTARTÁSÁNAK KÉRDÉSEI BARANYA MEGYÉBEN

(Changing Settlement Network and the Issues of the
Maintenance of Public Transport in Baranya County)

KERESZTES LÁSZLÓ LÓRÁNT – TÓTSIMON PÉTER

Kulcsszavak:

közforgalmú közlekedés településrendszer Baranya megye

A tanulmány Baranya megye esetében a településrendszer változása és a közforgalmú közösségi közlekedés fenntarthatósága közötti kapcsolatot tárgyalja. Szó esik az aprófalvas vidéki térségek lakosságának alacsony mobilitásáról, az egyéni közlekedés szerepéről, az elővárosi jellegű közlekedés jelentőségének várható növekedéséről, illetve ezekkel összefüggésben a közösségi közlekedés jövőbeni kihívásairól.

Bevezetés

Országunk településrendszere természeténél fogva folyamatos változásban van. E változások irányának nyomon követése, az azokat meghatározó körülmények és hatások felismerése biztosít lehetőséget számunkra, hogy a jövőbe tekintve felkészüljünk a térszerkezet alakulásából eredő kihívásokra. Ilyen kihívásnak tekinthető a helyközi közösségi közlekedési szolgáltatás fenntartása, különösen azon ritkán lakott, kedvezőtlen helyzetű vidéki térségekben, melyek pozitív jövője e nélkül nehezen képzelhető el. A szolgáltatás fenntartása a vidéki lakosság alacsony mobilitása, az utazási igények – időben és térben – elszórt jelentkezése az elaprózott településrendszerű Baranya jelentős részén gazdaságosan (a fogyasztói ár költségvetési forrásból való kiegészítése nélkül) jelenleg is megoldhatatlan feladat. A rendszerváltást követő években a vidéken élő, városokba ingázó foglalkoztatottak ezrei veszítették el munkahelyüket, így a közösségi közlekedés iránti keresletben jelentkező drasztikus csökkenést a kínálat visszafogásának kellett követnie. A falvak és városok közötti, nem munkával (hanem bizonyos városi szolgáltatásokkal) kapcsolatos közlekedési igények is összességében csökkentek a rendszerváltás óta (Erdősi 2000). Az ezt követő évtizedben a vidéki lakosság munkához jutási lehetőségeiben, illetve ennek hatására a falvak fejlődőképességében korábban is megmutatkozó

eltérések tovább mélyültek, e folyamatok településhálózatot alakító hatása felerősödött. A kedvezőtlen demográfiai változások, illetve a munkaerő-piaci helyzet alakulása gyakorolta és gyakorolja a legnagyobb hatást a mobilitás mértékére, jelentkezésének területi alakulására, így leginkább ez határozza meg (a felgyorsult motorizáció mellett) a közlekedési szolgáltatások iránti kereslet mértékét.

Írásunkban a megye településrendszerének változását a rendelkezésre álló statisztikai adatok alapján tekintjük át. E rövid értékelésre hagyatkozva következtetéseket fogalmazunk meg a településrendszer jövőbeni (várható) alakulásának hatásairól, elsősorban a városkörnyékek, illetve a periférikus vidéki térségek közösségi közlekedésének fenntarthatóságával való összefüggéseit keresve.

A vizsgálati szempontjainknak leginkább megfelelő statisztikai adatok kiválasztásához át kell tekinteni, mely tényezők határozzák meg leginkább a lakosság mobilitását, helyváltoztatás iránti igényét. A személyközlekedés iránti kereslet túlnyomórészt a hivatásforgalomból, tehát a napi ingázók és a naponta utazó diákok helyváltoztatási igényéből származik. A foglalkoztatási lehetőségek változása mellett át kell tekinteni a települések népmozgalmi mutatóit, elsősorban a lakosság korösszetételének változását, a migrációt, illetve ezzel összefüggésben a (fiatalabb, tehát nagyobb mobilitással rendelkező) népesség területi koncentrációját. A rendelkezésre álló adatok közül célszerű tehát megvizsgálni a lakásépítések számának települési szintű alakulását, továbbá a települések lakosságszámának és korstruktúrájának változását (amit az öregedési index használatával tartottunk célszerűnek).

Meg kell jegyeznünk, hogy a közösségi közlekedés iránti kereslet alakulásában fontos szerepe van az egyéni közlekedési eszközökkel való ellátottság változásának. Ennek értékelésére ugyanakkor e rövid dolgozatban nem vállalkozhatunk, hiszen a személygépkocsi ellátottság települési szintű adatainak (változásának) ismerete önmagában nem adhat alapot pontos becslésre arra vonatkozóan, hogy a jövőben a lakosság egyes rétegei milyen mértékben lesznek képesek és hajlandók az általuk birtokolt személygépkocsikat a napi ingázás eszközévé tenni.

Baranya megye településrendszerének változása

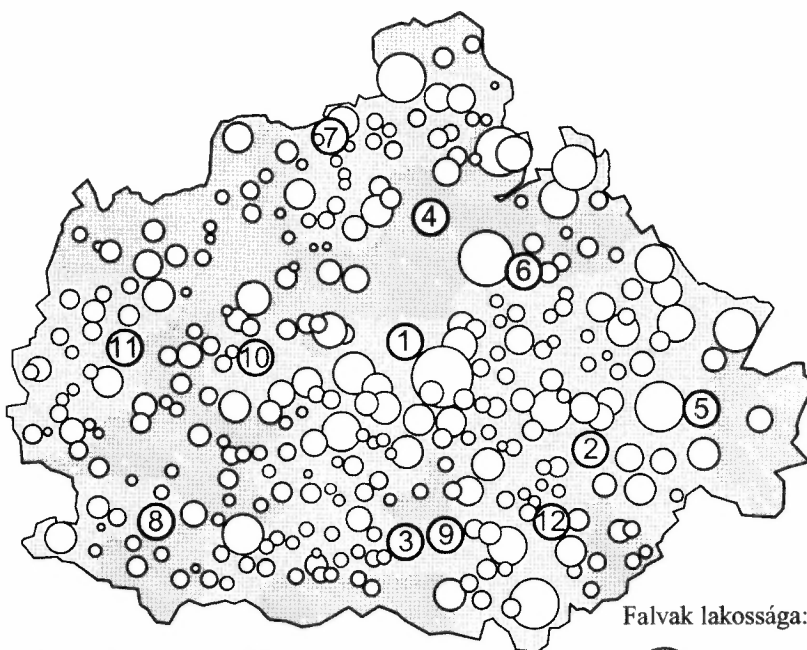
Az aprófalvak (értelmezésünkben az 500 fő alatti települések) közé tartozik az ország településállományának közel egyharmada (32,7%), az e falvakban élő lakosok száma 278 ezer fő (2003). A folyamatos elvándorlás és népességvesztés nyomán az aprófalvak száma egyre növekszik, hiszen mind több kisfalu veszít népességéből, és kerül át e településkategóriába. A kistelepülésekre az átlagosnál lényegesen öregebb korstruktúra jellemző, ennek következtében a népmozgalmi mutatók rosszabbak, alacsony a munkaképes korúak aránya, magas az idős népesség eltartottsági rátája, kiugróan magas az öregedési index értéke (Kovács 2004). Baranya megyében a településrendszer formálódását meghatározó tendenciák megegyeznek az ország más, hasonló jellegű térségeiben megfigyelhetőkkel, ugyanakkor megfelelő részletességű (kistérségek, illetve települések szintjén végzett) vizsgálatok a sajátosságokra is rávilágítanak.

Településrendszerének mai képe (1. ábra) alapján Baranya az ország leginkább elaprózott, legsűrűbb texturájú térségei közé sorolható. Mai, 4429 km²-es területén a 12 város mellett 289 – jogi értelemben vett – falu osztozik. (E szám ugyanakkor nem tükrözi hűen a megye településrendszerének elaprózottságát, hiszen – és ez a közlekedési szolgáltatás szervezése szempontjából fontos tényező – a különálló, lakott belterületek száma lényegesen magasabb.)

A 2004-as adatok szerint a falvak átlagos lélekszáma kevéssel haladja meg az 500 főt, 204 falu lakosságszáma ugyanakkor nem éri el ezt az értéket, 67 település lélekszáma pedig a 200 főt sem. (A 200-nál kevesebb lakóval rendelkező települések száma 1970-ben 32, 1990-ben 60 volt.) Hazánkban a falvak átlagos lélekszáma Baranyában a legalacsonyabb, és e megyében található a legtöbb, 500 főnél kevesebb lakóval rendelkező település, e szempontból megelőzve Vas, Zala és a jóval nagyobb területű Borsod-Abaúj Zemplén megyét.

1. ÁBRA

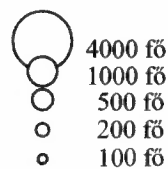
Baranya megye falvai, a lakók száma szerint (2003)
(Villages of Baranya County, by the Population in 2003)



Falvak lakossága:

Városok számmal jelölve:

- | | | |
|-------------|---------------|------------------|
| 1 - Pécs | 5 - Mohács | 9 - Siklós |
| 2 - Bóly | 6 - Pécsvárad | 10 - Szentlőrinc |
| 3 - Harkány | 7 - Sásd | 11 - Szigetvár |
| 4 - Komló | 8 - Sellye | 12 - Villány |

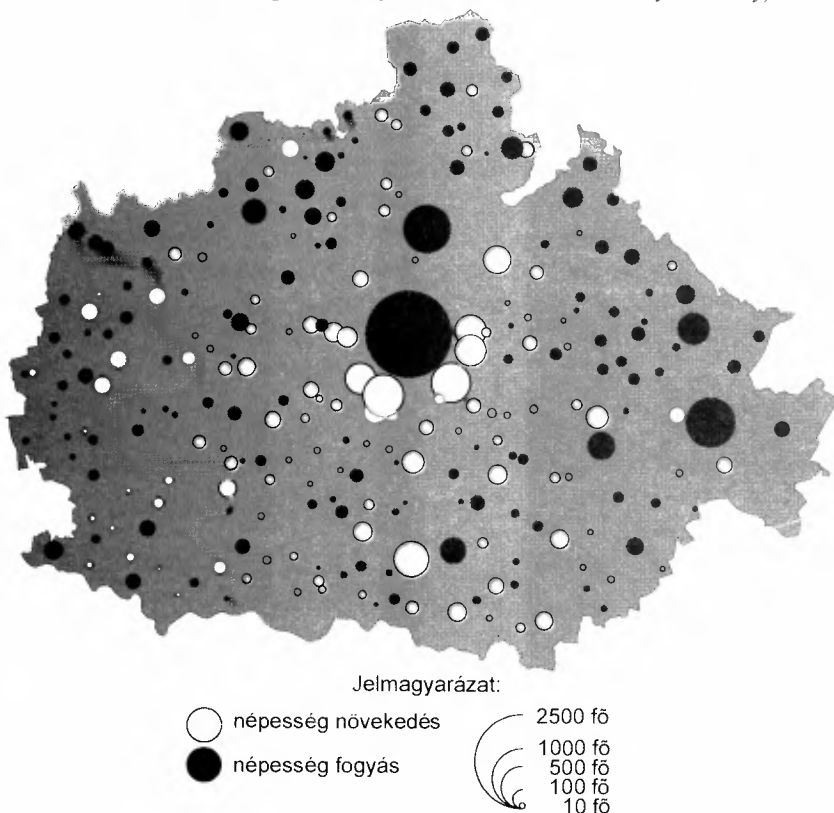


Forrás: Saját szerkesztés.

Baranya településrendszerének változása a múlt század utolsó harmadában volt a legradikálisabb (ebben a lakosság megyén túltra, illetve a megyeszékhelyre történő vándorlásának volt elsődleges szerepe), de a rendszerváltás óta is jelentős népességváltozás, és települések közötti átrendeződés figyelhető meg (2. ábra). A rendszerváltás óta a belső vándorlás mértéke csökkent, jelentősége elsősorban a megyeszékhely és annak agglomerációjába tartozó települések között jelentős (elsősorban ez utóbbiak javára).

2. ÁBRA

*Baranya megye településeinek népességváltozása 1992 és 2002 között –
a 10 fő, illetve e feletti eltérést mutató települések
(Changes in the Population of the Settlements in Baranya County)*



Forrás: Saját szerkesztés.

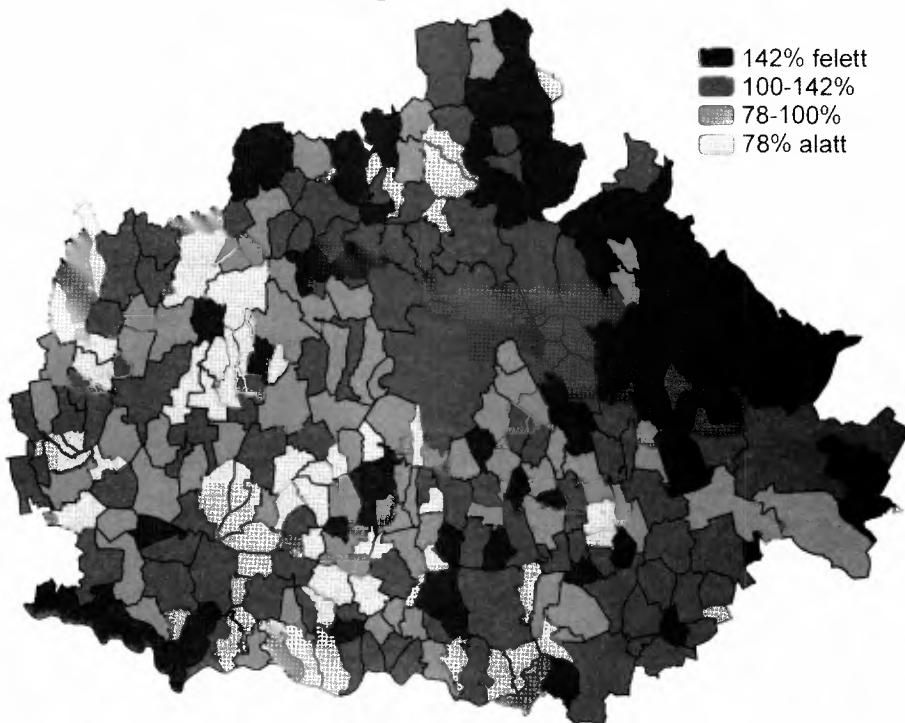
Az országos tendenciáknak megfelelő folyamatok, a népesség fogyása, a korösszetétel romlása (öregedése) a Dél-Dunántúlon az országosnál is kedvezőtlenebb (KSH 2005b). A települések népességének korösszetétel szerinti változása területenként jelentős eltéréseket mutat. A jelentősebb népességszám-változás, és a lakosság korszerkezetében történő (és várható) változások – melyet az öregedési index

települési szinten ábrázolt értékeivel szemléltetünk (3. ábra) – alapján következtethetünk a megye legfontosabb demográfiai folyamataira.

3. ÁBRA

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)



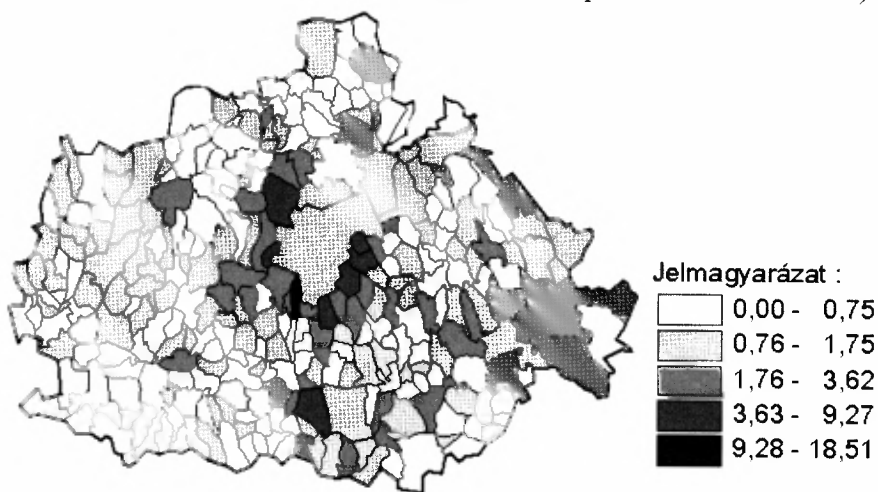
Forrás: Saját szerkesztés.

A megye településeinek 58%-án az öregedési index 100% feletti értéket mutat, 63 településen pedig a 150%-ot, további 21 esetében pedig a 200%-ot is meghaladja (Pécsdevecser esetén 286%, Hásságyon 300%, a legrosszabb mutató – 595% – pedig Feked esetében adódott). Az ábrán látható, hogy a megye északkeleti- és északi területein, elsősorban a Pécsváradi és Mohácsi kistérségekben, ott is leginkább a jelentősebb arányú német kisebbség által lakott településeken okoz az átlagosnál is súlyosabb problémát a népesség korösszetételének változása (öregedése). E területek ellentétéeként, a megye délnyugati területein (elsősorban a Sellyei kistérség keleti felén) a települések fiatalodó korstruktúrát mutatnak, ami összefügg az e településeken nagyobb számban élő roma lakosság magasabb természetes szaporulatával.

Az új építésű lakások számának vizsgálata (4. ábra) kitűnő lehetőséget nyújt arra, hogy az egyes térségek, illetve települések prosperitását, fejlődőképességét összehasonlítsuk. Ebben a KSH Pécsi Igazgatósága által készített kimutatás (KSH 2005a) főbb megállapításaira is hagyatkozhatunk. Ebből megtudjuk, hogy az elmúlt másfél évtizedben az új lakások építése a dinamikusan fejlődő térségekben volt jelentős, mely szorosan összefügg a népesség koncentrációjával. Baranyában elsősorban a Pécsi és a Siklói kistérség emelkedett ki a lakásépítések tekintetében. E két kistérségben a meglévő lakásállomány tizede épült ebben az időszakban, szemben a Sellyei, Komlói és Sásdi kistérségekkel, melyekben az 5%-ot sem éri el ez az arány. Az adatok jellemzik a térségekben élők lakásfogyasztását, mely összefüggésben van a beruházási képességekkel, illetve az utóbb említett térségek eliminálódó vonzerejével (KSH 2005a). A lakásépítések koncentrációja Baranyában igen erős, főleg Pécs közvetlen térségére összpontosul. A megyeszékhely közigazgatási határain belüli jelentős lakásépítés mellett az agglomerációs folyamatok erősödése mutatkozik meg ebben. A települések szintjén megmutatkozó jelentős eltéréseket a 2. ábra szemlélteti.

4. ÁBRA

*Az 1000 főre jutó 1990–2004 között épített lakások évi átlaga
(Yearly Average of Flats Built between 1990 and 2004 per Thousand Inhabitants)*



Forrás: KSH 2005a.

Az ábrán a pécsi agglomerációba tartozó települések népességvonzó hatása mellett láthatóvá válnak a népességet leginkább kibocsátó, illetve legkevésbé vonzó térségek és települések. (Az épülő lakások alacsony száma természetesen jelzi a települések lakosságának jövedelmi helyzetét is, így ez olyan településeken is alacsony marad, ahol a népesség száma ugyan növekszik, ám ezzel párhuzamosan csökken a jobb anyagi helyzetű lakók aránya.)

A helyközi közösségi közlekedés fenntarthatósága

Az áttekintett folyamatok alapján képet alkothatunk Baranya jövőbeli településhálózatáról. E jövőképnek megragadhatjuk azon részeit, amelyek a lakosság mobilitásával leginkább összefüggésben vannak. A megfigyelt folyamatokból arra következtethetünk, hogy a Pécsi agglomeráció (mint településformáció) szerepe a továbbiakban is erősödni fog, a népesség koncentrációja folytatódik. Ennek forrását a vidéki lakosság mobilabb, képzettebb (így Pécsen munkát találó), jobb anyagi helyzetű rétegeinek e településekre való költözése, illetve a városból (élhetőbb környezetet keresve) kiáramló családok jelentik. Egyre kevésbé elhanyagolható a lakótelepi lakások fenntartásával járó anyagi terheket vállalni nem tudó, így olcsóbb (vidéki) otthont kereső kiköltözők száma is. A jövőbe tekintve arra számíthatunk tehát, hogy az agglomeráció településein egyre nagyobb számban koncentrálódó, fiatalabb korszerkezetű, képzettebb, tehát munkához nagyobb eséllyel jutó, és nagyobb mobilitással rendelkező lakosság helyváltoztatási igényei által egyre nagyobb jelentősége lesz az elővárosi jellegű közlekedésnek (ide értve az egyéni közlekedést is). Ez ugyanakkor veszélyt is hordoz magában. A jobb munkaerő-piaci lehetőségekkel bíró lakosság koncentrálódása (és ezzel párhuzamosan a vidéki térségek egyre romló korösszetétele) nyomán a napi ingázók (és az ő városi iskolákba „ingázó” gyermekeik) további erőteljes koncentrálódása 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 – különösen az ingázó munkavállalók szempontjából – a helyközi bérletárakat figyelembe véve olcsóbb is lehet a személygépkocsival való közlekedés. Ezekben az esetekben az egyénileg szervezett tömegközlekedés (vállalati buszok) alkalmazására is több lehetőség adódhat. A közösségi közlekedés versenyképességének megőrzése (és növelése) érdekében tehát igen fontos az egységes (elővárosi és városi viszonylatokban is használható) bérletek bevezetése, és a járatok menetrendjének maximális összehangoltsága.

A jelenlegi helyzetben a közösségi közlekedés versenyképességét csökkenti, hogy a Pécsi agglomeráció települései esetében is viszonylag alacsonynak tekinthető a járatgyakoriság (hétfvégéken különösen), így a közlekedők sokszor kényszerből veszik igénybe a személygépkocsijukat.

Szentlőrinc nem számít térsége foglalkoztatási központjának, a város Pécs agglomerációs településének tekinthető. Nagyszámú ingázó (munkavállaló és tanuló egyaránt) érkezik a megyeszékhelyre, az ő kiszolgálásukban döntő szerepe a közösségi közlekedésnek van. A településrendszer változásának tendenciái is arra utalnak, hogy a lakosság mobilitásának térbeli jelentkezésében a (Szigetvár–)Szentlőrinc–Pécs viszonylatnak a jövőben tovább erősödő szerepe lehet. Ennek megfelelően célszerű lenne az autóbusz-közlekedés és a vasút párhuzamos kínálatát jobban összehangolni, illetve a zökkenőmentes elővárosi jellegű vasúti közlekedés infrastrukturális feltételeit megteremtteni (második vágány megépítése).

A megye további városainak jövőbeni szerepét vizsgálva Siklós–Harkány, és Mohács esetében figyelhető meg (az új lakások építése alapján) kisebb mértékű népességkoncentráció. Ennek jövőbeli alakulását természetesen nagyban meghatározza majd az említett városok munkaerő-piaci viszonyainak alakulása, munkaerővonzó képességük változása. E területeken fokozottabban fennáll a veszélye annak, hogy az egyéni közlekedés tovább erősíti pozícióját a közösségi közlekedéssel szemben.

Külön szót kell ejteni a vidéki térségekről, különösen a gyors változásban lévő külső és belső perifériákról. E tekintetben ugyanakkor figyelembe kell venni a falusias területek jellemző demográfiai folyamataiban megfigyelhető jelentős területi eltéréseket. Az átlagosnál is gyorsabban öregedő korszerkezetű falvak esetében a foglalkoztatottak és az iskolába közlekedő gyermekek arányának további csökkenése várható. Elkerülhetetlennek látszik néhány falu esetében a demográfiai erózió további erősödése is. A lakosságukat ilyen okokból gyorsan vesztő, előregedő lakossággal rendelkező falvakban megfigyelhető, hogy városokban élők (főleg pécsiek), illetve külföldiek (németek, hollandok) vásárolnak ingatlanokat. Ők az utazási igényeiket várhatóan a jövőben is egyéni módon fogják kielégíteni. A fiatalodó korszerkezetű, de perifériákon elhelyezkedő falvakban jellemző a több szempontból is hátrányos társadalmi helyzetű csoportok (főleg romák) számarányának erőteljes növekedése (mely folyamat a jövőben várhatóan felgyorsul). E településeken a szinte kilátástalan foglalkoztatási helyzet további romlására is fel kell készülni. Mindkét esetben a lakosság mobilitásának további csökkenése, a helyváltoztatási igények még inkább elszórt jelentkezése várható.

A városok és falvak közötti, nem munkával kapcsolatos közlekedési igények is erőteljesen összefüggenek a lakosság demográfiai szerkezetének változásával. Az egészségügyi ellátás iránt (melynek intézményei továbbra is a városokban vannak) az időskorú lakosságnak fokozottabb az igénye, esetükben ugyanakkor az ingyenes közlekedés lehetősége sem generál jelentős magáncélú forgalmat (Erdősi 2000).

A közösségi közlekedési ellátás feladása a leginkább kedvezőtlen adottságú vidéki térségekben sem fogadható el, hiszen a leghátrányosabb helyzetű társadalmi csoportok kevésbé lesznek képesek egyéni közlekedéssel kiváltani a közösségi közlekedés hiányzó kínálatát. E települések, településcsoportok esetében a mai, rendkívül rossz kihasználtsággal és egyre ritkuló járatgyakorisággal közlekedő, sok utas befogadására alkalmas autóbuszok helyett az igényekhez rugalmasan alkalmazkodni tudó közösségi közlekedési szolgáltatást kell szervezni. E rendszernek képesnek kell lenni arra, hogy a nyári hónapok jobb foglalkoztatási lehetőségeihez kapcsolódó növekvő mobilitásnak is meg tudjon felelni (ami hétköznapokon a diákok csökkenő helyváltoztatási igényével párosul). Az ilyen módon ellátott mikrotérségek esetében ugyanakkor a közlekedési igények felmérésének és a járatszervezésnek helyben kellene történnie. Az ilyen kistérségi, rugalmas közlekedési rendszerek kidolgozásakor azonban körültekintőnek kell lenni, maximálisan figyelembe kell venni a helyi adottságokat. (A fejlettebb európai országok ritkán lakott vidéki térségeit ellátó, sok esetben hatékonyan üzemelő közlekedési rendszerek adaptálása nem minden esetben lehet indokolt az eltérő társadalmi-gazdasági körülmények okán.)

A települések lakosságának munkaerő-piaci lehetőségekhez való területi alkalmazkodó képessége (Keresztes 2006) és a településrendszer alakulásának összefüggései közötti kapcsolat vizsgálata ismét aláhúzza a lakóhelytől távoli munkavégzés képességének a településrendszer alakulására való hatását. Az egyes foglalkoztatási központok (különösen a megyeszékhely) szerepének hangsúlyozása mellett ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy ezek többlet munkaerőigénye messze alatta marad a vidéki térségek munkaerő feleslegének. A vidéki és városi lakóingatlanok árának eltérő ütemű változása egyre inkább megnehezíti az elvándorlást. A növekvő lélekszámú városkörnyéki lakossággal szemben – azok lakóhelyének kedvezőbb közlekedéscímrajzi pozíciója miatt – a vidéken élők lehetőségei az e központokon való elhelyezkedésre tovább fognak szűkülni. Ennek megfelelően számukra a kistérségi foglalkoztatási központok jelentősége fog növekedni (természetesen a foglalkoztatáspolitikának cselekedni kell annak érdekében, hogy ez bekövetkezessen). Ha ennek megteremtése igen nehéz is, bízunk kell abban, hogy a hátrányos helyzetű térségekben található vidéki központok (Baranyában pl. Sellye, Vajszló) mai (esetenként gyér) foglalkoztatási képessége nem csökken tovább, illetve ideális esetben növekedni fog. Ez esetben arra kell felkészülni, hogy az ezek munkaerő-piaci vonzáskörzetében fekvő kistelepülések ingázóinak sokkal inkább e települések lesznek majd a célpontjai. A közösségi közlekedésnek tehát nem (csak) a periféria-centrum, azaz a kistelepülés-város viszonylatban jelentkező mobilitást kell majd kiszolgáltatnia, hanem a mainál jobb lehetőségeket kell kínálni e mikroközpontok eléréséhez is. (Melynek alapja szintén egy, a helyi igényekhez rugalmasan igazodó, kistérségi közlekedési szolgáltatás lehet.)

Irodalom

- Erdősi F. (2000) A közlekedési hálózat korszerűsítése, és a magyar vidék perspektívái. – Hahn Cs. (szerk.) *A területfejlesztés hazai feladatai az ezredfordulón és az információs társadalom*. Hazai Tér- és Területfejlesztő KFT., Budapest. 180–189 o.
- Keresztes L.L. (2006) A munkaerőpiaci (területi) alkalmazkodás képessége Baranya megye falvaiban – *Modern Geográfia*. 1. (<http://www.moderngeografia.hu>)
- Kovács T. (2004) Aprófalvainkról – illúziók nélkül – *Területi Statisztika*. 2. 125–136. o.
- KSH (2005a) *Lakásépítések a Dél-Dunántúlon 1990–2004*. Központi Statisztikai Hivatal Pécsi Igazgatósága, Pécs.
- KSH (2005b) *A Dél-Dunántúl főbb népmozgalmi mutatói 1990–2004*. Központi Statisztikai Hivatal Pécsi Igazgatósága, Pécs.