

## A helyközi autóbusz-közlekedés aktuális problémái

SZABÓ SZABOLCS<sup>1</sup>

### Abstract

#### Current issues of coach lines in Hungary

At present almost all Hungarian settlements are accessible by coach services, however, operation of this transport network may cause difficulties, first of all in peripheral regions with small villages. Accordingly, the idea has arisen that coach traffic should be rationalized in a way similar to the railway service. These peripheral regions are located typically in most underdeveloped parts of Hungary, for that reason number of personal cars per 1000 inhabitants of these settlements is rather low; and public transport facilities are deficient here as well. The spatial mobility of population of these regions are highly limited due to poor accessibility by public transport facilities, which hinders commuting to work and in some cases adversely influences shopping habits of the local people. The quality of life of the local residents is also being deteriorated. This case study focuses on the problems caused by alteration of coach line schedules in a backward region (in the neighbourhood of Dombóvár).

### Bevezetés

Magyarországon a helyközi közúti tömegközlekedés hálózata<sup>2</sup> csaknem egy évszázaddal később épült ki, mint a vasúthálózat. A szilárd burkolatú főutak, majd alsórendű utak hálózatának létrejöttét követően a közúti tömegközlekedés (távolsági és helyközi autóbusz-közlekedés) egyre nagyobb szerepet játszottak a településközi kapcsolatok fenntartásában, majd a tömegközlekedésnek ez a területe a vasúthálózat racionalizálásával egyes térségekben át is vette a vasút szerepét. Ma már a települések döntő többsége elérhető menetrend szerint közlekedő autóbuszjáratokkal.

Az utóbbi évtizedekben azonban, elsősorban a periférikus helyzetű aprófalvas térségekben, egyre nagyobb nehézségekkel lehet csak működtetni e hálózatot, ezért a helyközi autóbusz-közlekedésben is felmerült – a vasúthálózathoz hasonlóan – a hálózat

<sup>1</sup> ELTE TTK, Általános Gazdaságföldrajzi Tanszék. Budapest, Pázmány Péter sétány 1/a. szabosz@ludens.elte.hu

<sup>2</sup> A tömegközlekedés és a közforgalmú közlekedés kifejezéseket jelen esetben szinonimaként alkalmazzuk, bár a tömegközlekedés szűkebb fogalom (BERCZIK A. 2003).

racionalizálásának gondolata. Mivel e területek jellemzően az ország legelmaradottabb térségei, a lakosság közlekedési lehetőségeinek beszűkülését figyelhetjük meg, mivel az egyéni közlekedés magasabb fajlagos költségei miatt a személygépjárművel való ellátottság jóval alacsonyabb az országos átlagnál.

Az utazási igényeknek nem megfelelő közlekedési lehetőségek korlátozzák az érintett térségek lakosságának térbeli mozgását, ami munkavállalási és vásárlási szokásaikat is befolyásolja, de az alapvető szolgáltatásokat sem tudják kielégítő módon elérni. Mindez értelemszerűen hatással van az ott élők életminőségére is. Kérdés az, hogy a jövőben milyen változások várhatóak a jövőben, és hogyan lehet megoldani e problémákat.

## Előzmények

A hazai személyszállítás szerkezete az utóbbi másfél évszázadban többször is átalakult. A magyar vasúthálózat kiépülése (bár kezdetben kétségtelenül az áruszállítási igények kielégítése volt a fontosabb) a közlekedési szokásokat alapvetően megváltoztatta, az aktivitási hatótávolság<sup>3</sup> megnövekedése révén. A közutak ekkor elsősorban a rövid távú utazások terén játszottak jelentős szerepet. A közúti közlekedést akadályozta a földutak időszakos járhatatlansága is.

A szilárd burkolatú közúthálózat alapjait csak a 19. sz. végén, ill. a 20. sz. elején fektették le. A pormentesített úthálózat a falvakat összekötő földutak fejlesztésével kezdett kiépülni, vagyis történelmi nyomvonalon haladt, és így kezdetben az infrastruktúra hiányos térségek kimaradtak a fejlesztésből (FRISNYÁK S. 1999). Az első világháborút megelőző évben azonban már 28 000 km közút<sup>4</sup> volt Magyarországon, aminek csupán 4%-a volt pormentesített (kő-, aszfalt-, és keramit-burkolatú), 54%-a makadámút és 42%-a földút. A kőzúzalékkal épített utak azonban ekkorra már elavultnak számítottak, mert az egyre növekvő számú személygépjárművek, a szekerekkel ellentétben, már nem tömörítették, hanem tönkretették a makadám és földutakat (FRISNYÁK S. 1999). Országos viszonylatban a korszerű pormentes burkolattal rendelkező utak az 1970-es években már többségben voltak. Mára már a kb. 30 000 km hosszú úthálózat több mint 95%-a ilyen borítású.

A folyamatosan kiépülő burkolattal ellátott úthálózat adta lehetőségek kihasználásával az 1910-es években sorra indultak a távolsági járatok, a posta szervezésében (1910: Károlyváros – Plitvicei tavak, Szabadság-hegy – János-hegy, Soroksár – Alsónémedi; 1911: Kassa, Igló és Bártfa környéke). Ezek azonban részben idényjellegűek voltak, másrészt nem alkottak összefüggő hálózatot.

A szervezett, menetrendszerű helyközi autóbusz-közlekedés 1927-ben indult el Magyarországon, a Magyar Kir. Államvasutak Autóközlekedési Rt.

<sup>3</sup> „A kiindulópont és a cél közötti különbség a térbeli mozgás során...” (BERÉNYI I. 1997. 108 p.)

<sup>4</sup> Ebben nincsenek benne a községi utak java részét képező dűlőutak, amelyek hossza ekkor kb. 45 000 km volt (FRISNYÁK S. 1999).

szervezésében (MAVART, majd később MÁVAUT – Magyar Államvasutak Autóbusz Üzeme néven)<sup>5</sup>. A MAVART már az első évben 20 vonalból álló, összesen 1138 km hosszú hálózatot alakított ki. Természetesen az autóbusz-közlekedésnek azon térségekben volt jelentősége, ahol nem volt rentábilis az elöregedett vasútvonalak felújítása. 1933-ban együttműködési szerződést írtak alá a Magyar Posta Autóbusz Üzemével, majd a MATEOSZ-szal (Magyar Teherfuvarozók Országos Szövetsége), így gazdaságosabban lehetett szervezni a személyszállítást és áru fuvarozást az egész ország területén. Az autóbusz-közlekedés személyforgalmon belüli részesedésének növekedéséhez a vasúti szárnyvonalak felszámolása is hozzájárult. 1959–1982 között kb. 700 km normál nyomközű, és kb. 1200 km keskeny nyomközű vasúti szárnyvonalat számoltak fel, a forgalmat pedig közútra terelték. Bár az átterelés kapcsán a menetjegyek ára növekedett, de az autóbusz-megállók kedvezőbb fekvése miatt a ez az utazási forma részben komfortosabbnak bizonyult (A kisforgalmú... 1977).

A helyközi tömegközlekedés szervezésében fontos változás volt, amikor a már említett MÁVAUT 1961-ben egyesült az 1949-ben létrehozott Teherautó Fuvarozási Nemzeti Vállalattal (TEFU), így létrejött az Autóbusz-közlekedési Vállalat (AKÖV), majd még ebben az évben elkezdődött a megyei AKÖV-ök szervezése. 1968-ban újabb átszervezés következett, ekkor alakult meg az Autóbusz-közlekedési Tröszt, és így a megyei és fővárosi leányvállalatok közös irányítás alá kerültek. A vállalat 1970-ben vette fel a mai napig is használatos „Volán” nevet. 1984-ben önállósodtak a megyei Volán vállalatok, majd egyes megyei vállalatok tovább darabolódtak (pl. a Mátra Volán Vállalatból jött létre az Agria, a Hatvani, és a Mátra Volán Vállalat, de hasonlóként járt a Veszprém megyei társaság is, ahol jelenleg a Balaton, a Bakony és a Somló Volán működik). A Volán Tröszt nevét 1989-ben Volán Egyesülésre változtatták, majd az ezt követő években az egyes tagszervezetek részvénytársaságokká alakultak. Jelenleg 58 Volán társaság létezik, bár ezek között találunk személyszállítással (24 közszolgáltatási feladatként<sup>6</sup> helyközi személyszállítást végző társaság és 4 helyi tömegközlekedési társaság) és áruszállítással foglalkozó cégeket is (pl. a Közép-Európa legnagyobb és legmodernebb flottájával rendelkező Waberer's Holding Rt. is a Volán Egyesülés tagja) (Volán Évkönyv, 2004).

A Volán társaságokon kívül természetesen van még néhány önkormányzati, ill. magántulajdonban lévő közlekedésszervező<sup>7</sup>, de ezek országos viszonylatban nem meghatározóak.

<sup>5</sup> A MAVART, a Magyar Postával ellentétben, nem csak személyszállítással, hanem áruszállítással is foglalkozott.

<sup>6</sup> 62./1996. sz. Országgyűlési határozat alapján.

<sup>7</sup> BKV Rt, 4 db többségében, és 20 db teljes mértékben települési önkormányzati tulajdonú részvénytársaság, 6 db helyközi koncessziós magántársaság (JÁMBORNÉ A.E. 2004).

## A Volán Egyesülés szerepe napjaink helyközi tömegközlekedésében

A Volán Egyesülés napjainkban fontos, és megkerülhetetlen szereplője a helyközi tömegközlekedési piacnak. 3132 települést érintenek a tagszervezetek járatai, és ezek majd' kétharmadában nincs vasútállomás. Összességében a tömegközlekedésen belül az utasszám alapján 69,2%-os (egyéb autóbusz társaságok<sup>8</sup> további 9,2%), az utaskilométer alapján pedig 42,7%-os (egyéb autóbusz társaságok további 11,3%) részesedéssel bír, de az egy utas által átlagosan megtett távolság jóval elmarad a vasúthoz képest.

A Volán társaságok teljesítménye helyközi viszonylatban, éves szinten hozzávetőlegesen 0,5 milliárd utas és 9 milliárd utaskilométer volt az utóbbi években (1. táblázat). A helyközi személyszállítás a Volán társaságok teljes személyszállítási teljesítményének 34,7%-a, a megtett utaskilométernek pedig a 65,1%-a. A teljes autóbusz-állomány 73,6%-a vesz részt a helyközi személyszállításban, vagyis ennek ellátása az elsődleges feladatuk. Helyzetüket alapvetően meghatározza az a tény, hogy a személyközlekedésen belül a közforgalmú közlekedés aránya az utóbbi évtizedekben folyamatosan csökkent (2. táblázat). Különösen jelentős ezen belül az autóbusz-közlekedés folyamatos visszaszorulása, bár nemzetközi viszonylatban Magyarországon még mindig magas az autóbusszal megtett utaskilométer egy főre jutó értéke (ERDŐSI F. 2000). Mint látható, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (továbbiakban GKM) várakozásai szerint a közforgalmú közlekedés visszaszorulása a jövőben is folytatódik. Mindez több okra vezethető vissza:

A személygépjárművek száma folyamatosan növekszik, mára már meghaladja a 2,8 milliót, és ennek megfelelően egyre többen választják ezt a kényelmesebb és rugalmasabb közlekedési módot. Mivel az ezer főre jutó személygépjárművek számát tekintve még jelentősen le vagyunk maradva a nyugat-európai országoktól<sup>9</sup>, a jövőben az egyéni közlekedés további térnyerése prognosztizálható.

A Volán társaságok járműállománya rossz állapotban van, ami az utasok komfort-érzetét rontja, és ez további utasszám-csökkenéshez vezet. A menetrend hiányosságai miatt egyre többen fordulnak el kényszerűségből a buszközlekedéstől.

Ez utóbbi két problémakör alapvetően a Volán társaságok kedvezőtlen gazdasági helyzetével magyarázható. A gazdaságossági kényszer a közlekedésszervezőt arra ösztönzi, hogy a meglévő járműállományt a lehető legjobban kihasználja, vagyis csak akkor és ott közlekedjenek, ahol és amikor megfelelő számban van utas, és így a férőhely kihasználtság magas. A társaságok több

<sup>8</sup> Ezen túlmenően 16 országba közlekednek nemzetközi járatok, de ez nem tárgya a vizsgálatnak.

<sup>9</sup> Nyugat-Európában jellemzően 400–500 szgk/1000 lakos.

1. táblázat. A menetrend szerint helyi és helyközi személyszállítást végző Volán társaságok legfontosabb adatai, 2003\*

Társaság neve	Központja	Fontosabb teljesítmény- és állománymutatók			
		Szállított utasok száma, millió fő	Helyi és helyközi utaskilométer, millió ukm	Helyközi forgalomban közlekedő autóbuszok száma, db	Foglalkoztatottak száma, fő
Agria Volán Rt.	Eger	43,5	401,2	199	712
Alba Volán Rt.	Székesfehérvár	86,0	766,0	364	1324
Bakony Volán Rt.	Pápa	21,4	270,7	149	545
Balaton Volán Rt.	Veszprém	37,0	338,6	176	651
Bács Volán Rt.	Baja	10,0	156,1	97	330
Borsod Volán Rt.	Miskolc	70,7	885,1	503	1989
Gemenc Volán Rt.	Szekszárd	37,0	468	254	926
Hajdú Volán Rt.	Debrecen	131,0	789,2	356	1296
Hatvani Volán Rt.	Hatvan	6,0	102,0	65	181
Jászkun Volán Rt.	Szolnok	53,3	450,7	242	630
Kapos Volán Rt.	Kaposvár	25,7	373,8	230	815
Kisalföld Volán Rt.	Győr	100,6	1092,8	–	1811
Körös Volán Rt.	Békéscsaba	37,9	435,6	223	813
Kunság Volán Rt.	Kecskemét	45,2	429,4	239	639
Mátra Volán Rt.	Gyöngyös	14,0	297,5	151	391
Nógrád Volán Rt.	Salgótarján	40,6	349,4	225	799
Pannon Volán Rt.	Pécs	36,3	530,3	332	1166
Somló Volán Rt.	Ajka	18,5	254,4	147	515
Szabolcs Volán Rt.	Nyíregyháza	67,1	527,2	315	1179
Tisza Volán Rt.	Szeged	86,6	477,7	405	1486
Vasi Volán Rt.	Szombathely	38,5	408,8	227	835
Vértesszőlős Volán Rt.	Tatabánya	60,9	657,8	325	1064
Volánbusz Rt.	Budapest	102,0	2104,0	986	3436
Zala Volán Rt.	Zalaegerszeg	64,9	596,1	321	1167
Összesen:		1234,7	13162,4	6531	24700
ebből helyközi	–	509,0	9181,0	5116	–
Csak helyi közlekedéssel foglalkozó társaságok <sup>1</sup>	Kaposvár	19,7	67,1	43	117
	Miskolc	108,2 <sup>2</sup>	417,8 <sup>10</sup>	203	1238
	Pécs	95,3	346,2	165	474
	Szeged	0 <sup>16</sup>	0 <sup>16</sup>	0 <sup>16</sup>	316

\*A Volán Évkönyv 2004. adatai alapján szerk.: SZABÓ SZ. 2005.

<sup>1</sup> Kaposvári, Miskolci, Pécsi, és Szegedi Közlekedési Rt.

<sup>2</sup> Csak az autóbusszal szállított utasokat számolva.

2. táblázat. A személyszállítás szerkezetének változása Magyarországon, 2003 (%)  
(utaskilométer alapján)

Közlekedési eszköz	1980	1990	2000	2015*
személygépjármű	40	58	60	64–70
autóbusz	45	27	26	16–20
vasút	14	13	11	8–12
repülő	1	2	3	6–8

\*a GKM által elkészített különböző forgatókönyvek legalacsonyabb és legmagasabb értékei.

Forrás: GKM 2003

település esetében, főleg a kistelepülésekben, csak a GKM által előírt minimális közlekedési ellátást igyekeznek érvényesíteni menetrendjükben<sup>10</sup>. A közlekedésszervezők gazdálkodását korlátozza az a tény is, hogy a GKM az árhatalóság szerepét is betölti, vagyis nem szabadárú szolgáltatásról beszélünk. Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. Tv. úgy rendelkezik, hogy a tevékenység nyeresége biztosított legyen, ez valójában az antiinflációs és szociális törekvések miatt nem valósul meg. Problémát okoz az is (a vasúthoz hasonlóan), hogy a kedvezményes menetjeggyel, ill. díjmentesen utazók után járó menetdíj-kiegészítést (2004. évi XXXIII. Tv.) nem a valós utazások után, hanem a fizető utasok után országosan egységes átlagkulcs alapján kapják (JÁMBORNÉ A.E. 2004).

A közeljövő nagy kérdése, hogyan valósul meg a Volán társaságok privatizációja? Ennek többféle változata is elképzelhető:

a) Amennyiben magántulajdonba kerülnének, valószínűleg csak akkor maradhatnának meg a gazdaságtalanul üzemeltethető járatok, ha az állam teljes mértékben rendezné a menetdíj-kedvezmények után járó árkiegészítést, vagyis az eladásból származó egyszeri nagy bevételt az állam növekvő kiadásai követnék. Az előnyök közé sorolható azonban a járműpark megújítása, amire a gazdaságos üzemeltetés kényszere fogja rábírní az új tulajdonost.

b) Amennyiben a Volán társaság által kiszolgált települések önkormányzatai vennék meg a társaságokat (feltehetően jelképes összegért), akkor a már meglévő járatok mindenképpen megmaradnának, de a járműpark felújítására nem lenne elegendő forrásuk. Valószínűsíthető az is, hogy a sokszereplős tulajdonosi szerkezet miatt folyamatos viták kísérnék a társaságok működését.

c) Ha azon települések kapnák meg a társaságokat (feltehetően szintén jelképes összegért), amelyekben a társaságok központja fekszik, akkor várható

<sup>10</sup> A 2004. évi XXXIII. Tv. szerint a helyközi autóbusz közlekedés biztosítása állami feladat, így a menetrendet véső soron a minisztérium fogadja el, de a minisztérium kénytelen alkalmazkodni a közlekedésszervező igényeihez.

a gazdaságtalan helyközi járatok számának csökkentése, és a helyi közlekedés biztosításának előtérbe kerülése.

A sok bizonytalanság miatt egyelőre nincs napirenden a privatizáció, a legfrissebb hírek szerint 2006-ig biztosan nem kerül rá sor. Ezt bizonyítja az is, hogy 2004 végén az ÁPV Rt. a Volán társaságok 6 MdFt-os tőkeemeléséről döntött, amelynek nagyobb része új járművek beszerzését szolgálja.

### Esettanulmány

Az előzőekben vázolt problémák megvilágítása érdekében érdemes megvizsgálni egy konkrét esetet is. A Tolna megyei Gemenc Volán Rt. a 2004 december 12-én életbe lépett új menetrendjében<sup>11</sup> módosította a Dombóvár és Várong között közlekedő buszjáratok menetrendjét. Az intézkedés Alsóhetény (közigazgatásilag Kapospula része), Lápafő, Nak és Várong községek lakosságát érintette érzékenyen, mivel az érintett útszakaszon átmenő forgalom gyakorlatilag nincs, és a környékbeli városok közül csak Dombóvár érhető el közvetlen járatral. Az elmúlt években az egyes önkormányzatok felvetették közvetlen kaposvári járatok indításának a lehetősége is, de a Kapos Volán Rt. különböző közlekedéstechnikai és szervezési okokra hivatkozva ezt nem tartotta kivitelezhetőnek.

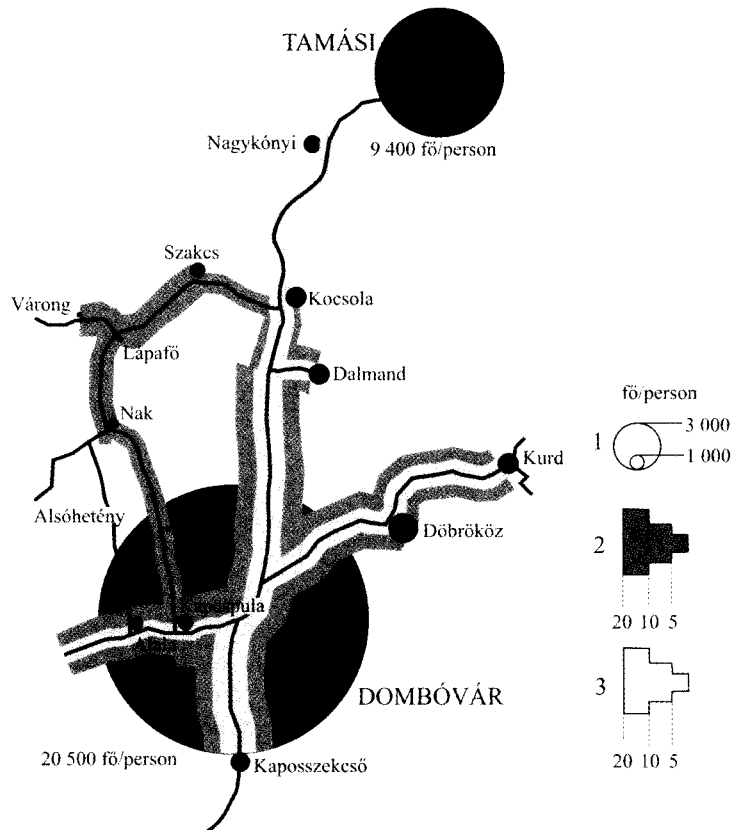
A menetrend megváltoztatása azért váltott ki ellenérzést az érintett lakosság, a civil szervezetek és az önkormányzatok körében, mert az új menetrendben már nem szerepelt a korábban szabadnapokon Dombóvárról, valamint Várongról induló 2-2 járat. Ezen kívül a hétfégi járatok nem a szokásos útvonalon (Várong–Nak–Alsóhetény–Kapospula–Dombóvár), hanem Szakcs és Dalmand felé járnak, ami időben is sokkal hosszabb, és a menetjegy is drágább (kb. 50 Ft-tal). Ez az új útvonal különösen Alsóhetény lakosságát sújtja, mert így hétfégén Alsóhetényből nem indulnak buszok Dombóvárra (1. ábra).

Mindez érzékenyen érintette az említett települések lakosságát, mivel három műszakban és hétfégén is dolgozók munkába járása tömegközlekedéssel szinte lehetetlenné vált<sup>12</sup>, valamint a hétfégén a Dombóvárra utazni szándékozók (piacra, kórházba stb.) közlekedési lehetőségei is romlottak.

A Gemenc Volán arra hivatkozik, hogy az utasszámlálások szerint nincs igény a kérdéses járatokra, a gazdaságos üzemeltetéshez pedig legalább 50%-os kihasználtság szükséges (3. táblázat). A helyi civil szervezet azonban ezt kétségbe vonja, szerintük az ingyen utazó nyugdíjasokat nem veszik figyelem-

<sup>11</sup> A Gemenc Volán Rt. a módosítás előtt tájékoztatta az érintett polgármestereket, de azok azt nem értették meg, így a változásokkal csak 2005. dec. 12-én szembesültek. (Kovácsné Grúber Marianna szóbeli közlése alapján.)

<sup>12</sup> Kb. 10 emberről lehet szó (Kovácsné Grúber Marianna szóbeli közlése alapján.)



1. ábra. Hétköznapi és vasárnapi autóbuszjárat gyakoriság az említett viszonylatokban, mindkét irányban. – 1 = népességszám; 2 = hétköznapi; 3 = vasárnapi járatgyakoriság (A 2004. évi Volán menetrend és a 2001. évi Népszámlálás alapján szerk.: SZABÓ SZ. 2005)

Frequency of scheduled bus services on workdays and Sundays in both directions in relations mentioned – 1 = population; 2 = frequencies on workdays; 3 = on Sundays (On the basis of Volán time tables 2004 and National Census 2001 ed. by SZABÓ, SZ. 2005)

be a kimutatásaikban<sup>13</sup>. A szolgáltató azonban ragaszkodik a gazdaságossági elvekhez, amely alapján a menetrend változtatás lehetőséget teremtett arra, hogy a hétvégi menetrendet a korábbi 2 helyett 1 busszal tudja kiszolgálni.

A helyiek a kihasználtság növelése érdekében kisebb méretű autóbuszok vásárlását ajánlják. Ezt azonban a szolgáltató elutasítja, mert bár a kisebb jármű beszerzési ára és üzemanyag fogyasztása alacsonyabb, de az üzemeltetés bérköltségei ugyanakkorák. Ezen kívül a hétköznapi járatok kihasználtsága általában meghaladja egy kis méretű autóbusz befogadóképességét, vagyis

<sup>13</sup> Kovács Lajosné szóbeli közlése alapján.



3. táblázat. A 2004. december 12-én életbe lépett új menetrendben már nem szereplő járatok utasforgalmi adatai (fő)

	Dombóvár 7 <sup>25</sup>	Dombóvár 16 <sup>00</sup>	Várong 5 <sup>40</sup>	Várong 17 <sup>45</sup>
2004. 9. 18	13	–	17	–
2004. 9. 19	–	–	20 (az első utas Szakcsnál jelentkezett)	–
2004. 10. 16	8	–	14	–
2004. 11. 06	17	8	14	12
2004. 11. 07	–	–	10 (az első utas Szakcsnál jelentkezett)	–

Forrás: Gemenc Volán Rt.

az adott vonalakon vegyesen kellene a kis és nagy járműveket közlekedtetni, ami a szolgáltató szerint szintén gazdaságtalan lenne.

A fokozódó lakossági és önkormányzati tiltakozás hatására 2005. jan. 27-én Kapospulán egyeztető értekezletet tartottak az érintett önkormányzatok és a Gemenc Volán képviselőinek részvételével, de megegyezés nem született. Abban megállapodtak, hogy közösen a GKM-hez fordulnak, hogy mint a szolgáltatás megrendelője kérje a megszüntetett járatok visszaállítását. A korábbiakban már említett 2004. évi XXXIII. Tv. szerint ugyanis a szolgáltatás megrendelője ez esetben a GKM, és így a veszteséges járatok önkormányzati támogatásának lehetősége is megszűnt. Korábban ezen az útvonalon a Gemenc Volán 3 járat esetében kért támogatást a járatok működtetéséhez, bár ez mindösszesen évi 70 eFt bevételt jelentett. Az önkormányzatok furcsállják azt is, hogy nemrég nyertek pályázati pénzt a Kapospula–Nak–Lápafő útvonal felújítására (nagyjából 600 mFt-ot), amelynek pont a közlekedési lehetőségek javítása volt a fő célja.

Összességében tehát megállapíthatjuk, hogy az alapvetően hátrányos helyzetű térséget igen kedvezőtlenül érintette a járatsűrűség csökkentése, hiszen az új menetrend a személygépkocsival nem rendelkezők hétfégi mozgását nehezíti, és néhány esetben akár a munkavállalási lehetőségeket is befolyásolja. Az ingázási adatokat vizsgálva megállapíthatjuk, hogy mindhárom településen magas arányban élnek ingázók, különösen magas az arányuk Lápafőn (73,8 %), de Nakon is a munkavállalók kb. harmada (28%) ingázó (2001. évi Népszámlálás... 2002). Ráadásul a térség igen magas munkanélküliségi rátával jellemezhető. A Dombóvári kistérségben a regisztrált munkanélküliek aránya eléri a 14%-ot (Tájékoztató... 2004), de a kistérség É-i részén fekvő településeken még ennél is magasabb. A kistérség hátrányos helyzetét mutatja, hogy a 91/2001. (VI. 15) sz. Kormányrendelet a területfejlesztés kedvezményezett térségei közé sorolta (társadalmi-gazdasági szempontból elmaradott kistérségként), és a 64/2004. (IV. 15) sz. Kormányrendeletben is ebben a kategóriában található.

Ez utóbbi rendelet szerint a kistérség ugyan nem tartozik a területfejlesztés szempontjából leghátrányosabb helyzetű 48 kistérség közé, de Lápafő, Nak és Várong is a 235 leghátrányosabb helyzetű település közé lett besorolva. Tehát ezek a települések halmozottan hátrányos helyzetűek, társadalmi-gazdasági és infrastrukturális szempontból elmaradottak, ill. magas munkanélküliségi rátával jellemezhetőek.

Fontos megjegyezni azonban azt is, hogy egy nagyon jól szervezett, és nagy járatsűrűséget biztosító menetrend is legfeljebb csak a jelenlegi fejlettségi színvonal szinten tartását biztosíthatná. Az életminőség javításában azonban jelentős szerepet játszhat a környező települések, és így az egyes szolgáltatások elérhetősége. Erre utal az is, hogy még a civil szervezetek is megelégednének a megszüntetett járatok visszaállításával, vagyis voltaképpen kevés pénzből megoldható problémáról van szó, bár kétségtelen, hogy országos viszonylatban már jelentős összeget tenne ki a hasonló helyzetben lévő települések problémáinak a kezelése. Emellett fontos kérdés az, hogy ha a jövőben megvalósul a privatizáció, akkor e veszteséges szolgáltatások az új tulajdonos hogyan, és milyen formában fogja biztosítani.

### **Alternatív közlekedési módok alkalmazásának lehetőségei a helyközi tömegközlekedésben**

Hosszabb távon mindenképpen el kell gondolkodni az alternatív közlekedési rendszereket kiépítésén, mert a jelenlegi rendszer jól láthatóan nem képes kezelni a problémákat.

A hátrányos helyzetű térségek közlekedési lehetőségeinek javítására megoldást kínálhat az iránytaxi. Ennek lényege az, hogy egy diszpécserközpont összegyűjti az igényeket, és megszervezi a járművek útvonalat, valamint érkezési és indulási idejét. Működhet vállalkozási alapon, amikor is a szolgáltatás szervező vállalkozó a rendelkezésére álló járművekkel szervezi meg a személyszállítást. Ám mindez civil szervezetek szervezésében is megvalósulhat, amely szervezetek egyéb (jellemzően szociális) tevékenységgel is foglalkozhatnak.

Ennek sok országban már jelentős hagyományai vannak, mint pl. a Skóciában működő VABS (Voluntary Action Badenoch & Strathpey). Ebben az esetben a szolgáltatást otthonról szervezik a diszpécserok, maga a szolgáltatás pedig önköltségi áron vehető igénybe. A szolgáltatónak egy adatbázist kell kialakítani, ahol a személygépkocsival vagy mikrobusszal rendelkező, és személyszállítást vállaló lakosok adatait tárolják, majd az igényeknek megfelelően szervezik a személyszállítást. Ez a megoldás skót viszonylatban gazdaságosabbnak bizonyult, mint a vasúti szárnyvonalak üzemeltetése (CSANÁDY D. et. al. 2003). Ez a szociális alapú személyszállítás elsősorban az elmaradott

(rurális, határmenti) térségek közlekedésében lehet fontos. Lehetőséget biztosít az iskolások, az idősek, az ingázó munkavállalók, a gyermeket nevelő háziasszonyok, de akár a turisták közlekedésének javítására is (DEVECSERI G.–NYÍRI Sz. 2000). Persze kérdéses az, hogy magyarországi viszonyok között működtethető-e ez a rendszer, figyelembe véve az emberek hozzáállását. Ez utóbbi azonban véleményem szerint megfelelő felkészítéssel alakítható.

Magyarországi viszonylatban a falugondnoki rendszer rendelkezik jelenleg ehhez a szolgáltatáshoz szükséges infrastruktúrával és humán erőforrással. A falugondnoki program keretében támogatják az alacsony lélekszámú (500 fő alatt) települések mikrobusz beszerzését, és azok üzemeltetését a falu igényeinek megfelelően (a falugondnokokról az 1993. évi III. Tv. rendelkezik). Ezeket a járműveket nem csak szociális célra lehet használni, hanem egyéb (piaci alapú) személyszállításra is bérbe lehet venni. Napjainkban 800 településen van falugondnok, és az utóbbi években kialakult a tanyagondnoki rendszer is. (SZANYI É.–KEMÉNY B. 2003). Hasonlóként szolgálja a hátrányos helyzetű tanyasi térségek ellátásának javítását a 2002-ben indított tanyavédelmi program, amelynek keretében mobiltelefont kaptak a Kecskemét környéki tanyákon élő rászorultak, és így a telefon segítségével elérhetővé vált számukra a mezőőr vagy a tanyagondnok, akik így segíthetnek a tanyán élők ellátásában. A falugondnoki hálózat fontosságát mutatja, hogy a fejlesztéséhez PHARE támogatásokat is sikerült igénybe venni.

Magyarországon az iránytaxi lehetőséget nyújthat a vasúti szárnyvonalak, ill. szervezett menetrendszerű autóbusszjáratok felszámolásával és/vagy ritkításával részben vagy egészben ellátás nélkül maradó térségek közlekedési helyzetének javítására. Ehhez, mint az ír példa is mutatja, állami, ill. akár uniós forrásokat<sup>14</sup> is igénybe lehet venni, amihez azonban a Nemzeti Fejlesztési Tervbe (NFT 2007–2013) szerepeltetni kellene a hazai „rural lift” programot, valamint komplex programot kellene indítani a lakosság tájékoztatására.

## IRODALOM

- A kiskisfalgalmú vasútvonalak megszüntetésének és körzetesítésének eredményei. – Jelentés, MÁV Budapest, 1977.
- A magyar közlekedéspolitikai (2003–2015). A parlament elé benyújtott koncepció. – GKM, Budapest, 2003
- BERCZIK A. 2003. Néhány szaknyelvi ajánlás. – Városi Közlekedés, 40. 3.
- BERÉNYI I. 1997. A szociálgeográfia értelmezése. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest.
- CSANÁDY D.–GOSZTONYI G.–NAUMANN L. 2003. Partnerség a helyi önkormányzatok és a civil szervezetek között. – Grafit Public Kiadó, Budapest.
- DEVECSERI G.–NYÍRI Sz. 2000. A mobilitás menedzsment alkalmazási lehetőségei Magyarországon. – TDK Konferencia. BMGE, Budapest.

<sup>14</sup> Ireland’s National Development Plan (NDP). NDP funds give a lift to Cavan. [www.ndp.ie](http://www.ndp.ie)

- ERDŐSI F. 2000. Európa közlekedése és a regionális fejlődés. – Dialóg-Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- FRISNYÁK S. 1999. Magyarország történeti földrajza. – Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest.
- JÁMBORNÉ A.E. 2004. Az autóbusz-közlekedés piaci pozícióinak értékelése Magyarországon. – Fialat Regionalisták IV. Országos Találkozója, Győr. <http://rs1.szif.hu/~pmark/publikacio/Netware/jamborn.doc>
- SZANYI É.–KEMÉNY B. 2003. A falugondnoki és tanyagondnoki szolgáltatás rendszere Magyarországon. Szakmai útmutató. – Egészségügyi, Szociális és Családügyi Minisztérium, Nemzeti Család- és Szociálpolitikai Intézet, Budapest.
- Tájékoztató a munkaerő-piaci helyzet alakulásáról. – Állami Foglalkoztatási Szolgálat (ÁFSZ). Tolna megyei Munkaügyi Központ, Szekszárd, 2004.
- Volán Évkönyv 2004. [http://www.volán.hu/evkonyv/start\\_magyar.htm](http://www.volán.hu/evkonyv/start_magyar.htm)
2001. évi Népszámlálás. Részletes ingázási adatok. KSH, Budapest, 2002.
- Adatközlők, interjúalanyok:
- Kovácsné Grüber Marianna, polgármester, Nak.
- Kovács Lajosné, Naki Faluszépítő Egyesület, Hagyományőrző és Nyugdíjas Klub, Nak.
- Miszler Miklós igazgató, Gemenc Volán Rt. Személyforgalmi és Marketing Üzletág, Szekszárd.