

Magyarország belföldi közlekedési kapcsolati rendszerének főbb területi-települési jellemzői (A közhasználatú személyközlekedés alapján)

ERDÓSI FERENC

Magyarország közlekedése és hírközlése térszerkezeti sajátosságait kutatva először a monocentrikus szerkezetű vasúti fővonalhálózat létrejöttének történelmi folyamatát, főbb tényezőit (nevezetesen az ágazati és főként a területi érdekek hatását) mutattuk be (ERDÓSI F. 1981a, b, c). Jelen értekezésben a különféle viszonylatú (távolsági kategóriájú) és térfunkciójú összeköttetések rendszerét, kiépültségének és területi hatékonyságának mértékét tárjuk fel, kimutatva hiányosságait.

A címben meghatározott célkitűzésünkben következik, hogy nem vállaljuk fel a közlekedési kapcsolatok valamennyi összetevőjének és minőségi jellemzőjének vizsgálatát, hanem kizárólag a lakosság közlekedési ellátottságában fő szerepet játszó közlekedéshordozókra szorítókunk. (Konkrétan: a munkanapokon rendszeresen közlekedő személyszállító vonatok és a helyközi-távolsági közhasználatú autóbuszjáratok által átszállás nélkül egész évben vagy az év nagyobb részében megvalósított személyközlekedési városközi kapcsolatokra.)

Ugyancsak előre kell bocsátanunk, hogy vizsgálatunkat 1986-89-ben, az akkori háromszintű igazgatási struktúra területi közigazgatási egységeire, ill. településkategóriáira vonatkoztatva végeztük. 1990-ben azonban az önkormányzatok beiktatásával nem jelentéktelen változások történtek. A megyék többé már nem a központi hatalom (az állam) akaratát végrehajtó apparátus által irányított közigazgatási intézmények, hanem az öngazgatás magasabb szintjei. Ugyanakkor a helyi (települési) önkormányzatok létrejöttével és az 1991-ben még szerveződőben lévő körjegyzőségekkel a közös tanácsú községek is megszűntek. A körjegyzőségek egy része azonban vagy teljesen vagy túlnyomóan az egykori közös községi tanácsokhoz tartozó településcsoportokat, vagy — azoknak két-három részre bontásával — egy bizonyos részüket öleli fel.

Az egykori nem megyeszékhely funkciójú városokhoz államigazgatásilag hozzátartozó „igazgatási városkörnyékek” települések (falusi) önkormányzataik által önállósulva igazgatásilag „elszakadtak” a városuktól. Azonban funkcionálisan (a központi hely funkciót ellátó városok szolgáltatásainak igénybevételével) legtöbbjük ma is sok szállal kapcsolódik a városához, napi életében továbbra is afelé gravitál, csak valamivel kisebb intenzitással, mint korábban a megyeszékhelyek és a megyei városok gyakoroltak a megyék minden más településének lakossága számára. Végső soron az igazgatási terület egységek a jövőben kevésbé képeznek keretet a közhasználatú közlekedés területi szervezéséhez, mint a múltban. Ennek ellenére a közelmúlt (itt bemutatott) tanulságai sem lehetnek haszontalanok a közlekedés térbeli problémái kezelésékor.

A távolsági (interregionális, interprovinciális, intercity) tömegközlekedési összeköttetések

A különböző távolságú utazások iránti társadalmi igény motivációinak változása

A tömegközlekedési igények irány, viszonylat és távolság szerinti struktúrájának változásában időnként jellegzetes tendenciák érhetők tetten. A szocialista iparosítás előtt az összutazásokon belül a budapesti agglomeráció és néhány iparosodottabb vagy bányavárosunk közvetlen környékétől eltekintve, egészen jelentéktelen volt a vonzáskörzeti viszonylatú, egy-egy foglalkoztató központba irányuló rövidtávú ingázás, de az egyéb célú rendszeres utazás sem volt intenzív. Annál inkább jellegzetessége volt századunk első felének az időszakonkénti, szezonális munkavállalással kapcsó-

latos, sokszor a megyehatárokat átlépő át-, majd visszatelepülés. Az elaprózott kis- és házaló kereskedelem a népes kisiparossággal és tisztviselőkkel együtt jelentős részét képezte a távolsági forgalmat indukáló sokaságnak, amelynek kisebb részét sorolhatjuk csak a magánélelől utazók közé.

Az 1950-es évektől nem csak a munkába és tanintézetekbe történő rövid távú ingázás vált nagy ütemben tömegessé, de sokszorosára nőtt a hivatalos ügyben kis távolságra (járásokon, megyén belül) utazók száma is.

A lényegében Budapestre és néhány vidéki nehézipari központra szorítkozó extenzív iparosítás eredményeként erősen megnövekedett a hivatásforgalom. Nagy hányada az időszakosan ingázók révén a távolsági közlekedési szolgáltatás iránti — általában hétvégi — keresletet megsokszorozta. Ehhez társult az igazgatás erős centralizációja, a hivatali-intézményi apparátus felduzzasztása következtében jóval gyakoribbá vált a kizárólag a munkanapokra szorítkozó ügyintézési, hivatali forgalom. Általános tapasztalat, hogy a (közületi, magán) személygépkocsi egyre gyakrabban használt eszköze a kis- és közepes távolsági hivatalos célú személyközlekedésnek. Ennek függvényében a közhasználatú személyszállításnak a nagytávolsági viszonylatokban — a továbbra is fontos hivatali (elsősorban fővárosi irányú) utazási igények mellett — mind jobban a magánélettel, idegenforgalommal összefüggő utazásokra kell orientálnia.

A távolsági (összekötési funkciójú) közlekedés hordozói

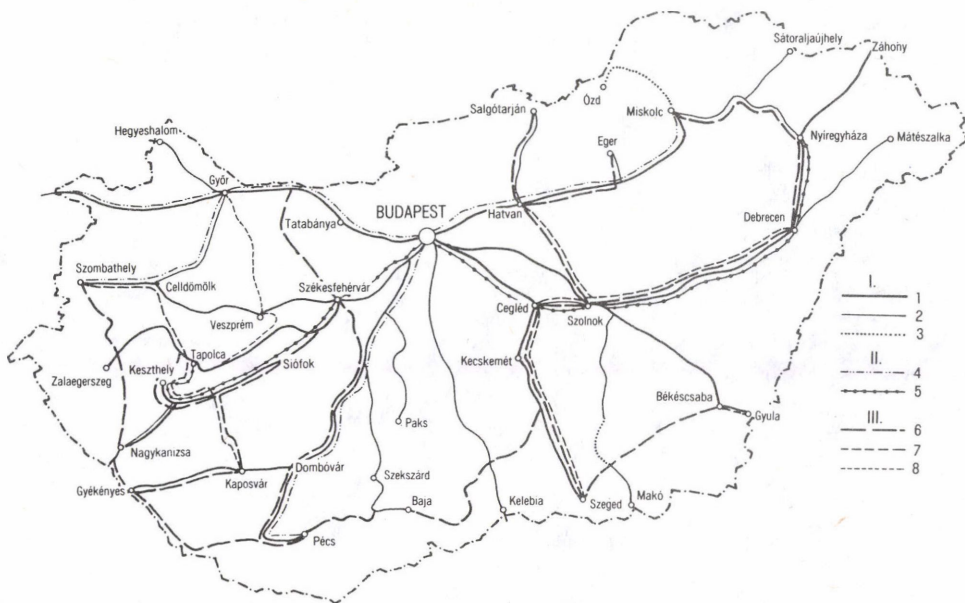
A két fő viszonylat közül *a főváros elérésében* a hagyományosan monocentrikus irányú *vasútvonalaknak, transzverzális irányban* viszont — az elvileg a vasút pótlására hivatott — távolsági *autóbuszvonalaknak* a túlsúlya jellemzi személyközlekedési makrostruktúránkat. E gerinchálózat két alkotójának lehetőségei azonban a tényleges kapcsolatok alakításában messze nem egyformák. A távolsági kategóriájú buszjáratok — a létrehozó szándékkal szemben — lassúságuk, drágaságuk miatt csak kis mértékben váltak a nagy távolságra utazás eszközévé, annál inkább erős utascserével a kis-közepes távolságú „láncközlekedésé”. Ezért tehát az általuk kínált, de teljes vonalhosszban valójában csak elvétve igénybevett szolgáltatás ellentmondása miatt tulajdonképpen csak potenciális, mintsem funkcionális értékűek.

A távolsági vasúti közlekedés vonalrendszere

A távolsági vasúti személyközlekedés eszközei már jó ideje lényegében a *gyors- és expressz vonatok*, ill. a hosszú útjukon csak kevés helyen megálló, főként idegenforgalmi szolgáltatásként közlekedtetett „fürdővonatok”.

A gyors-, és többségében expressz vonatokat is hordozó, *Budapestről kiinduló* 11 törzsvonallal és abból a fővárostól távolabbi csomópontokon történő szétágazás következtében létrejött 20 fővonallal (*1. ábra*) szemben még az 1950-es években is alig létezett egy-két transzverzális irányú fővonal, ill. gyorsvonal az ország D-i felében. Az 1970-es évektől több új transzverzális alakítottak ki az ország É-i felében, azonban egy részük csak „kvázi-transzverzális”-nak értékelhető, mert Budapesten át kötik össze a nagytávokat egymással.

A Duna által elválasztott országrészeket Budapest elkerülésével, *igazi transzverzális*ként az egész évben közlekedő pécs-szegedi gyors (és a nyári hétvégeken járó szegedi-fonyódi gyors) köti össze. Az ország Dunán



1. ábra. A vasúti távolsági összeköttetések 1988-ban. — I = centrális (Budapesten összefutó) távolsági vonalak: 1 = expressz; 2 = gyors; 3 = távolsági személyvonatok; II = kvázi transzverzálisok (régiónok közötti összeköttetés Budapesten keresztül): 4 = gyorsvonatok; 5 = időszakos gyorsvonatok; III = transzverzálisok: 6 = gyorsvonatok; 7 = időszakos gyorsvonatok; 8 = személyvonatok

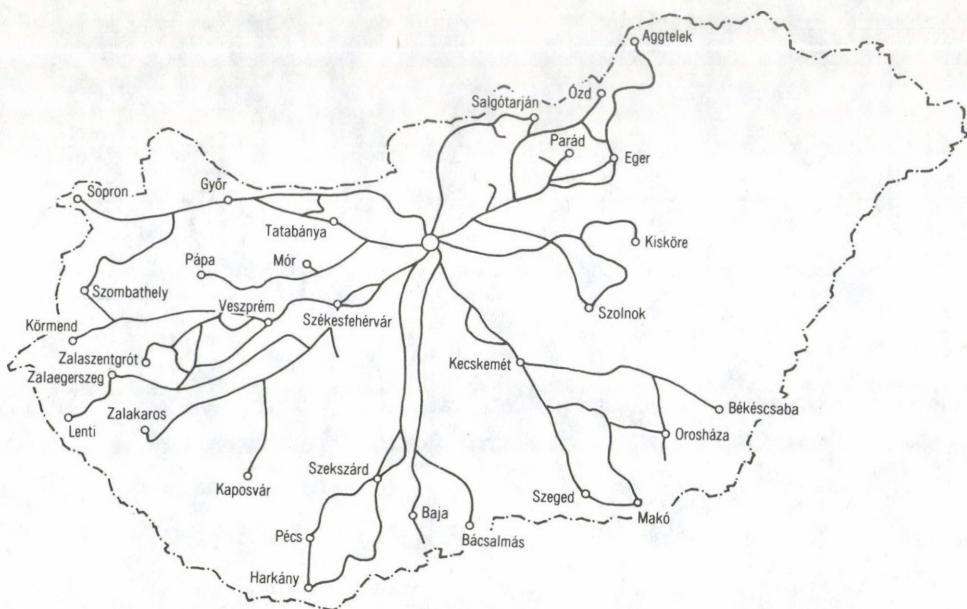
Long distance railway linkages in 1988. — I = Centralised lines (running to Budapest): 1 = express trains; 2 = fast trains; 3 = long distance passenger trains; II = Pseudo transversal lines (linkages between regions through Budapest): 4 = fast trains; 5 = periodical fast trains; III = Transversal lines: 6 = fast trains; 7 = periodical fast trains; 8 = passenger trains

innen nagy tájait, az Alföld és az Északi-középhegység között egész éven át csupán a Miskolc-Nyíregyháza-Szolnok-Szeged irányú, továbbá a csupán a hét utolsó három napján közlekedő Salgótarján-Jászberény-Szolnok-Debrecen, ill. az év nagyobb részében minden nap indított Szeged-Szolnok-Jászberény-Eger irányú teremt összeköttetést. Utóbbiak kedveztek a korábban a nógrádi iparvidéken munkát vállaló alföldiek időszakos ingázásának, ill. az idegenforgalmi-turisztikai központ Eger elérésének Budapest elkerülésével.

A nagy tájakon belüli összeköttetések is nagyban javítják a távolsági közlekedési lehetőségeket, lerövidítve a korábban csak átszállás árán megtehető utakat. Az egy-egy régió belüli (intraregionális), több megyeközpontot, ill. idegenforgalmilag exponált települést felfűző (interprovinciális) vonalak többsége is az utóbbi évtized eredménye. (Pl. a Győr—Székesfehérvár—Pécs vonalon közlekedő gyorsvonat.)

Mivel a transzverzálisok túlnyomóan a már korábban rendelkezésre álló fő- és erősebb felépítményű mellékvonalak alkotta „kényszer-pályaláncból” állnak, nem mindig képesek kihasználni a végpontjaik közötti legrövidebb pályák adta lehetőségeket. Kisteljesítményű vicinálisok átépítésével közvetlen gyorsvonatot lehetne járatni pl. Eger és Debrecen között Tiszafüreden át, de nagyon hiányzik a Debrecen-Békéscsaba közötti, átszállás nélküli összeköttetés is.

A távolsági közlekedést hordozó centrális és transzverzális irányú vasutak által



2. ábra. A centrális (Budapest-központú) autóbuszhálózat 1988-ban
Centrally shaped bus network (centred to Budapest) in 1988

nem érintett legnagyobb összefüggő terület a Budapest-Hatvan-Miskolc és a Budapest-Szolnok-Nyíregyháza-Miskolc fővonalától közrefogottan, Ny-on a Szolnok-Hatvan pályától határolva az Észak-Alföldön található. A második legnagyobb kimaradt területet a szolnok-debreceni és a szolnok-békéscsaba-gyulai vasútvonalak, valamint a magyar-román határszakasz által közrezárt háromszög alkotja a Dél-Tiszántúlon (1. ábra).

A távolsági autóbuszvonalak

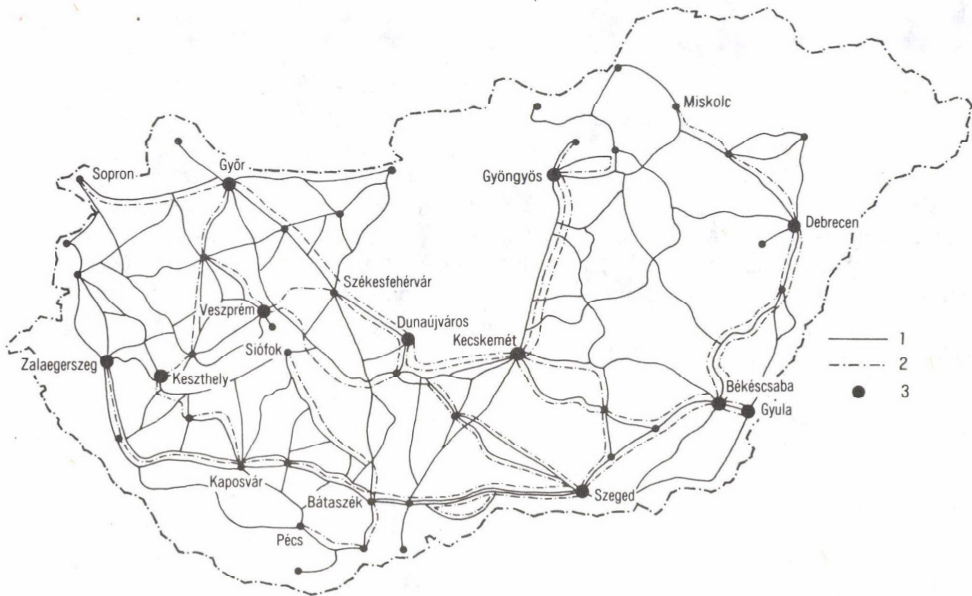
A Budapestről kiinduló távolsági buszvonalak (2. ábra) célállomásai csak részben a

- megyeszékhely városok (15 megyeszékhely, összesen 17 menetrendi vonal), majdnem ennyiknek a
- nem megyeszékhely városok (13 egyéb város, összesen 18 menetrendi vonal) és még többjüknek csupán
- községi rangban lévő település (15 község, összesen 17 menetrendi vonal) a végpontja.

Az egyéb városok között csak pár (pl. Balatonfüred, Keszthely, Siófok), a községeknek viszont jelentékeny hányada idegenforgalmi funkciójú fürdőhely vagy hegyvidéki üdülőhely (pl. Bakonybél, Hévíz, Zalakaros, Harkány, Kisköre, Jósvafő, Fallóskút). A fővárosból kiinduló buszvonalak nem kizárólag a vasúton nehezen elérhető, periférikus

helyzetű városokat célozzák meg, hiszen közöttük olyanok is vannak, mint a vasúti fővonal melletti Komárom, Pápa stb. (2. ábra).

A távolsági területi kapcsolatok szempontjából a centrálisaknál fontosabb transzverzális vonalokról (3. ábra) konkrétan később, a megyeszékhelyek közötti összeköttetésekénél szólnunk. A centrális és transzverzális vonalakat egyaránt számításba véve feltűnő, hogy az ország ÉK-i részén (a Jósvafő-Miskolc-Polgár-Nyíregyháza-Debrecen-Gyula alkotta vonalától K-re) teljesen hiányoznak a távolsági vonalak, ami aligha indokolható az ottani vasutak helyettesítő teljesítményével. (A fővárosba közlekedő buszok hiánya a Tisza középső folyásának térségében feltehetően a síkságon gyorsabb vonatok konkurrenciájának lehet a következménye.)



3. ábra. A transzverzális távolsági autóbuszvonal hálózat 1988-ban. — 1 = transzverzális távolsági autóbuszvonalak; 2 = a leghosszabb és legjelentősebb transzverzális autóbuszvonalak; 3 = jelentősebb gócpontok

The long distances transversal bus network in 1988. — 1 = long distance transversal bus lines; 2 = the longest and most important transversal bus lines; 3 = most important traffic nodes

A távolsági vasúti és buszközlekedés térbeli összehangoltsága

Spekulatív megközelítéssel a két közlekedéshordozó a legnagyobb mértékben egymás helyettesítői, ill. kiegészítői kell hogy legyenek adott forgalmi igény kielégítésében, mégpedig a korábban létrejött vasúthálózathoz kellene igazodnia a közúti tömegközlekedésnek. Amennyiben — ahogy az elég gyakori — a vasúti fővonal és a buszforgalmat hordozó főútvonal egy irányban, egymáshoz közel, azonos fontosabb

településeket összekötően halad, az időleges helyettesítés és a tehermentesítés esélye egyaránt adott. Erre a biztonságot, folyamatosságot is javító pályamegkettőzésre azonban nincs mindig szükség, ezért megvalósítására a személyáramlásnak nem mindegyik országos főirányában került sor.

Jó példa erre, hogy a Budapest-Szolnok közötti viszonylatban rendelkezésre álló két vasúti fővonalon végbemenő rendkívül intenzív vonatforgalom miatt egyetlen távolsági buszjárat sem közlekedik a 4. sz. főközlekedési út Budapest-Cegléd-Szolnok közötti szakaszán. Az ellenpéldák közül a legeklatánsabbat viszont a mind vasúti, mind távolsági buszforgalomban rendkívül frekvenciált Budapest-Székesfehérvár viszonylat szolgáltatja, Fehérvár a Dunántúlon később szétsugárzó „tranzit” forgalomból élvez olyan előnyt, ami Szolnoknál elmarad, mert hiányoznak a fővárosból Szolnokon át az ország távolabbi alföldi területei felé vezető buszjáratok.

A főváros és a vidéki városok közötti közlekedési kapcsolatok

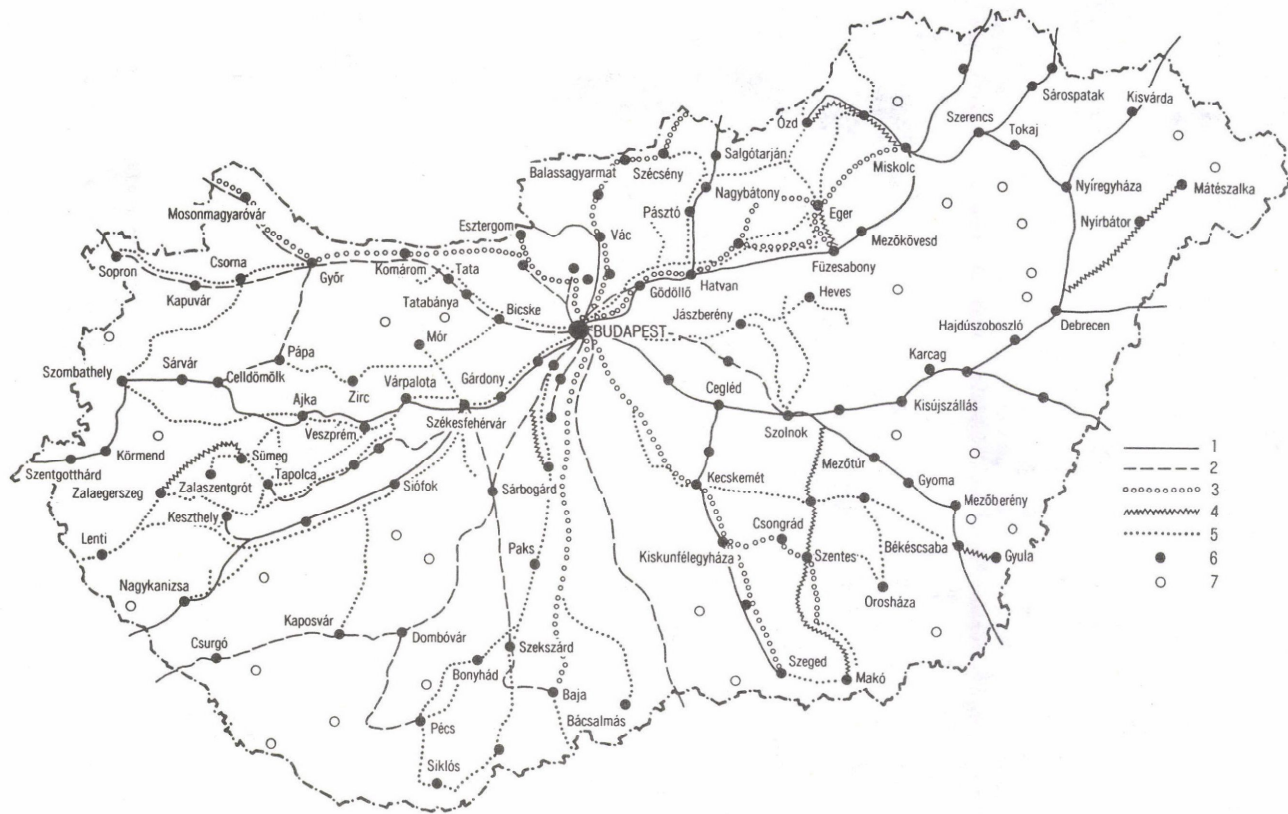
A fővárosba vezető legfontosabb vasúti fővonalaink az 1870-es évek közepéig megépültek (4. ábra). Ezek fűzték fel a legtöbb várost. A később épült fővonalak többsége feltűnően kevés várost érintett, és a mellettük lévő területek, települések fejlődése is erőtlenebbnek bizonyult, nem tudták behozni a korábban épült fővonalakkal szembeni, a megkészttségükből adódó hátrányukat. Kivételt mindössze a Kelenföld-Komárom fővonal menté képez. A két világháború között meginduló távolsági autóbusszközlekedés néhány viszonylatban alternatívát adott a főváros eléréséhez, de a vasúttal még nem tudott versenyezni.

1945 után, egészen az 1960-as évekig a főváros közvetlen elérhetősége a vidéki városokból nem sokat változott. *Az 1960-as évek második felétől* viszont a meglévő pályák és néhány időközben fővonallá átépített mellékvonal-szakasz adta lehetőségeket kihasználva *közvetlen gyorsvonatokat indítottak a fővárosba Zalaegerszegről, Makóról, Egerből, Gyöngyösről (utóbbiból csak személyvonattal), Mátészalkáról, Nyírbátorból, Ózdról és Kazincbarcikáról. - A főváros és a vidék közötti átszállás nélküli közlekedés lehetőségét az 1950-es évek óta kialakított távolsági autóbusszvonalak is javították.*

Az 1986. évi 143 vidéki városi településünk közül a legtöbb (50) még 1875 előtt jutott kapcsolatba a fővárossal (kizárólag vasúton), 1875-1945 között valamivel kevesebb (összesen 42, ebből 33 vasúttal, 9 autóbusszal, 7 mind a két közlekedési eszközzel, 4 busszal úgy, hogy vasúttal már 1875-ben volt összeköttetése a fővárossal). 1945 után pedig az előző időszakhoz képest feleannyi (összesen 22, ebből 10 vasúttal, 11 autóbusszal, 3 pedig mindkettővel, 14 busszal úgy, hogy ezeknek vasúton már 1875 előtt, 7-nek pedig 1875-1945 között volt kapcsolata a fővárossal, 2 városnak, amely most jutott vasúti összeköttetéshez, már 1945 előtt autóbussz-összeköttetése volt). Van két olyan városunk, Szentgotthárd és Körmend, amelyek még 1875 előtt a budapest-grazi vasúti fővonallal összeköttetésbe kerültek a fővárossal, azonban vagy fél évszázada megszűnt a fővárosi kapcsolatok, mert a távolsági szerelvények csak Szombathelyig közlekednek. A „visszalépés” másik sajátos esete, hogy a második világháború előtti buszkapcsolat megszűnt Miskolccal (1. táblázat).

A főváros és a vidéki városok közötti viszonylatból államigazgatási, de egyéb (pl. idegenforgalmi) szempontból is legnagyobb jelentősége a *megyeszékhelyek elérhetőségének van.* A követelményeknek a többi viszonylatokhoz képest ezek a pályák felelnek meg a legjobban.

Mind a 18 megyeszékhelyet gyorsvonati, sőt (Szekszárd, Eger és Salgótarján kivételével) expresszvonal közlekedést lehetővé tevő (túlnyomóan elsőosztályú) fővonal és 5 (Szombathely, Békéscsaba, Zalaeger-



4. ábra. Budapest közvetlen személyközlekedési elérhetőségének alakulása. — 1 = az 1875-ig; 2 = az 1875-1939 között megteremtett vasúti kapcsolat; 3 = az 1939-ig megteremtett autóbusszkapcsolat; 4 = az 1945 óta megteremtett vasúti kapcsolat; 5 = az 1945 óta megteremtett autóbusszkapcsolat; 6 = a Budapesttel közvetlen összeköttetésben lévő városi települések; 7 = a fővárossal közvetlen közhasználatú tömegközlekedési összeköttetésben nem lévő városok
 Direct accessibility of Budapest by passenger traffic. — 1 = railway links built up before 1875; 2 = between 1875 and 1939; 3 = bus service links built up before 1939; 4 = railway links has been built up since 1945; 5 = bus service links has been built up since 1945; 6 = urban settlements with direct transport connections to Budapest; 7 = towns having no direct public transport connections to Budapest

1. táblázat. Városi településeink fővárosi személyközlekedési kapcsolatának létrejötte időszakokként

1846-1875 között		1875-1945 között		1945-1985 között	
vasúti		vasúti	autóbusz	vasúti	autóbusz
Székesfehérvár ³	Tokaj	Budaörs		Kazincbarcika	Mór
Érd ²	Szerencs	Bicske		Ózd	Zirc
Gárdony ³	Sárospatak	Tatabánya ²	Eger	Kunszent- márton	Csorna ²
Várpalota ³	Sátoraljaújhely	Tata ²	Gyöngyös		Kapuvár ²
Veszprém	Miskolc	Komárom ¹	Komárom ¹		Pápa ²
Ajka ³	Berettyóújfalú	Győr ¹	Győr ¹		Tatabánya ²
Cellödömök	Mezőkövesd	Mosonmagyaróvár ¹	Mosonmagyaróvár ¹		Tata ²
Sárvár	Füzesabony	Csorna ²	Szécsény		Gárdony ³
Szombathely ³	Hatvan	Kapuvár ²	Balassagyarmat		Székesfehérvár ³
Siófok ³	Gödöllő	Sopron	Rétság		Várpalota ³
Boglárlelle ³	Pásztó	Pápa ²	Dunakeszi ²		Lenti
Nagykanizsa ³	Bátonyterenye	Százhalombatta	Vác ²	Gyula	Kaposvár ²
Körmend	Salgótarján	Sárbogárd	Csongrád	Makó	Siófok
Szentgotthárd	Mezőtúr	Dombóvár	Szentes ²	Szentes ²	Bonyhád
Cegléd	Gyomaendrőd	Kaposvár ²	Hódmezővásárhely ²	Hódmező- vásárhely ²	Paks
Monor	Mezőberény	Csurgó	Kiskunfélegyháza ²	Süme ¹	Dunaújváros ¹
Szolnok ³	Békéscsaba ³	Pécs	Kistelek ²	Zalaegerszeg ¹	Ajka ³
Törökszentmiklós	Nagykőrös	Szekszárd	Szeged ²	Nyírbátor	Süme ¹
Kisújszállás	Kecskemét	Baja ¹	Kalocsa	Mátészalka	Zalaegerszeg ¹
Karcag	Kiskunfélegyháza ²	Szentendre ¹	Baja ¹	Dunaújváros ¹	Siklós
Püspökladány	Kistelek ²	Dorog ¹	Szentendre ¹		Bácsalmás
Hajdúszoboszló	Szeged ²	Esztergom ¹	Dorog ¹		Szarvas
Debrecen	Dunakeszi ²	Ráckeve	Esztergom ¹		Orosháza
Nyíregyháza	Vác ²	Szigetszentmiklós	Érd ²		Jászberény
Kisvárd	Encs	Kunszentmiklós			Heves
		Dabas			Szombathely ³
		Kiskőrös			Boglárlelle ³
		Kiskunhalas			Nagykanizsa ³
		Nagykát			Szolnok ³
		Balatonalmádi			Békéscsaba ³
		Balatonfüred			Pásztó ³
		Tapolca			Bátonyterenye ³
		Keszthely			Salgótarján ³
					Veszprém ³

¹A másik közlekedési eszközzel azonos időszakban ugyancsak elért városi település

²A másik közlekedési eszközzel egy időszak különbséggel először elért városi település

³A másik közlekedési eszközzel két időszak különbséggel először elért városi település

szeg, Kaposvár, Eger) kivételével elsőrendű főközlekedési út köti össze a fővárossal, de a többiek és a főváros között is jóval hosszabb az I. rendű szakasz, mint a várost érintő másodrendű. Közvetlen autóbuszjáratokkal csak Miskolc, Nyíregyháza és Debrecen nincs összekötve Budapesttel. (Igaz, hogy a fővárost ezekkel a messzi területekkel a legnagyobb teljesítményű vasúti fővonalak kötik össze, Miskolc esetében pedig még csak igazán nagy távolságról sincs szó.)

A közvetlen tömegközlekedési összeköttetések komplex pontértékei alapján a

megyeszékhelyek (és általában a vidéki városok) Budapesttel kialakult kapcsolatának szorossága alapvetően három tényező következményeként alakult, mégpedig:

- a Budapesttől való távolságuk,
- a fővonalhálózatban elfoglalt csomóponti helyzetük, ill. a rajtuk átáramló tranzitforgalom mérete,
- a városok nagysága, gazdasági-társadalmi súlya alapján.

Ilyen alapon értelmezhető Székesfehérvár első helye a fővárosi viszonylatú összeköttetés-intenzitás terén, a leglazább kapcsolata Zalaegerszegnek van a fővárossal.

Túllépve a megyeszékhelyek kategóriáján, az *összes városi települést vizsgálva* már rosszabb arányokat regisztrálhatunk: a 143-ból 31-nek (21,7%-nak) sem vasúti, sem autóbusz általi közvetlen összeköttetése nincs a fővárossal; ezeknek valamivel több mint a fele (16) alföldi, felénél kevesebb (14) dunántúli és csupán egyetlen az északi-középhegységi.

A vidéki régiók és a városi települések egymás közötti összeköttetése

A régiók közötti összeköttetés

Hogy az egyes régiók között a közlekedési kapcsolatoknak mindmáig mennyire nem sikerült teljesen függetlenítődni a természeti viszonyoktól (nincs elég híd folyó-inkon), azt egyebek között MAKULA L.—TAKÁCS K. (1985) tanulmánya bizonyítja.

Eltekintve a nagy kerülőkkel (többnyire Budapesten át) több pálya igénybevételel lehetséges összeköttetésektől, elsőrendű főközlekedési úttal egyik régióközpontnak sincs közvetlen kapcsolata a másikkal, vasúti fővonal is csak Debrecent és Miskolcot köti össze. *Kizárólag Miskolc van abban a kivételes helyzetben, hogy a többi régióközpont mindegyikével van közvetlen vasúti összeköttetése.* Közvetlen autóbuszjáratok által pedig még kevesebb összeköttetés valósult meg. Lényegében csak az ország K-i részében alakult ki a régióközpontok közötti buszközlekedési lánc.

A megyeszékhelyek közötti összeköttetés

Az előbbiekre utalva nyilvánvaló, hogy „A főváros szerepének ellensúlyozására, a településrendszeren belüli egyenletesebb munkamegosztási kapcsolat érdekében ...” (TÓTH I. —MONIGL J.—GYÖRFFY L. 1963) szorgalmazott, a „nagyvárosgyűrűk kialakulását” eredményező keresztirányú kapcsolatok csomópontjainak szerepe főként a *megyeszékhelyekre* jutott, de ezekre is inkább csak a buszközlekedés és kevésbé a vasúti közlekedés révén.

A Budapesten összefutó sugárirányú fővonalakat perifériálisan összekötő, külső félgűrűt alkotó transzverzális vasútvonalak az ország DNy-i és D-i peremén futnak (1. ábra). Közülük kettőnél több megyeszékhelyet csak a Pécs-Kaposvár (-Zalaegerszeg)-Szombathely, valamint a Győr-Székesfehérvár-Pécs között közlekedő gyorsvonat köt össze, míg a többi keresztirányú csupán kettőt (Pécs-Szeged, Szeged-Béké-

csaba, Miskolc-Debrecen). Az észak-magyarországi régió három megyeszékhelye között a domborzatra is visszavezethetően tökéletesen hiányzik a közvetlen vasúti összeköttetés, e feladatot a buszközlekedésnek kell ellátnia.

Autóbusz transzverzális járataink közül még a leghosszabb (a Szeged-Kaposvár-Zalaegerszeg) is csak három megyeszékhelyet fűz fel, a többiek (Zalaegerszeg-Szombathely, Pécs-Kaposvár, Pécs-Szeged, Szeged-Békéscsaba, Békéscsaba-Debrecen, Debrecen-Miskolc, Miskolc-Eger, Eger-Salgótarján) is csak kettőt (3. ábra). E külső „szakadozott” gyűrű megyeközpontok közötti szakaszai közül egy sem elsőrangú főközlekedési út minőségű, mivel ez az útkategória csak a főváros elérésének az eszköze.

A belső gyűrű még fogyatékosabb. A fővárostól mintegy 60-70 km-es távolságra lévő városok közül csak a gyengén összeköttött Tatabánya és Székesfehérvár megyeszékhely. A Budapesttől mintegy 100-120 km-re lévő megyeszékhelyek között elképzelhető középű forgalmi gyűrű tagjai a Dunántúlon Győr és Veszprém, az Alföldön Kecskemét és Szolnok, az Északi-hegyvidéken pedig Eger és Salgótarján. Az e városokat összekötő útszakaszok többsége másodrendű, láncszerű buszösszeköttetésben is csak párosával vannak: Győr-Veszprém, Veszprém-Kecskemét, Kecskemét-Szolnok, Szolnok-Eger, Eger-Salgótarján, tehát nem lehet átszállás nélkül ezen a köríven hosszabb utat megtenni. A vasút pedig csak Győr-Veszprém viszonylatban (de ott is csak mellékvonali személyvonat minőségben) segít be a kapcsolattartásba.

A közlekedési kapcsolatok alapvető jellemzője, hogy *az egyes megyeszékhelyeknek hány társukkal van közvetlen összeköttetése (2. táblázat)*. Teljes körű kölcsönös összeköttetése csak (a megyeszékhely funkcióval is rendelkező) Budapestnek van. A többi megyeszékhelyeink összeköttetése 4-13 (22,2-72,2%) között változik. Az összeköttetések száma csak lazán korrelál a városok népességszámával.

Régióközpontjaink átlagos értéke (10,8) ugyan meghaladja a 18 vidéki megyeszékhely súlyozott átlagértékét (8,56-ot), de közülük csak 2 van az élen, Debrecen pl. még az átlagot sem éri el. *A legtöbb összeköttetése Miskolcnak van, döntően vasúti, Szeged viszont elsősorban távolsági buszvonalainak köszönheti megyeszékhely társaival való nagy számú összeköttetését.*

Pécs, Győr és Debrecen kevesebb összeköttetésében a vasút és busz eléggé arányosan osztozik. A nem régióközpont legnagyobb megyeszékhelyek között az átlagosnál több összeköttetéssel rendelkező, 70 ezer főnél népesebb nagyvárosok (Székesfehérvár, Kecskemét) valamivel kevesebben vannak, mint az átlag körüliek (Kaposvár, Szombathely, Szolnok) és ugyanennyien az átlag alatti kategóriában helyezkednek el (Békéscsaba, Tatabánya, Nyíregyháza).

A tömegközlekedés fővonalai hálózatában elfoglalt kedvező *forgalmi és földrajzi helyzet* (azaz a megyeszékhelyek regionális jelentőségű csomópont funkciója, továbbá az ország közlekedési monocentrumához, Budapesthez való viszonylagos közelsége, országbelseji fekvés) *nem minden esetben érvényesül pozitívan* a kapcsolatok számában.

Így pl. Székesfehérvár, Kecskemét, Veszprém és Győr átlag feletti értékeiben érvényesül, de Szolnok és Tatabánya Budapest közeli fekvésük, ill. Szolnok, Szombathely, Debrecen, Nyíregyháza, Békéscsaba a jelentős vasúti csomópont funkciójuk ellenére csak átlag alatti kapcsolattal rendelkeznek. Egyértelmű a vasúti csomópont nélküli, egyetlen vasútvonal melletti, esetleg kisebb mellékvonali csomóponttal rendelkező, a fő közlekedési folyosóktól félreeső, esetenként még a helyvidéki környék felszíni nehézségei által is kedvezőtlenül befolyásolt székhelyvárosok rossz kapcsolata (így Egeré, Szekszárdé, Salgótarjáné és lényegében Tatabányáé és Zalaegerszegé is).

A megyeszékhelyek összeköttetését részletező, *intenzitási, járatszámadatokat* tartalmazó mátrix adatai (3. táblázat) azt mutatják, hogy bár — a gravitációs modellnek megfelelően — az alapvető tényező az egymástól való távolság, azonban hatása a nagyjából azonos km-kategóriák esetén is igen eltérő, csak abban az esetben tud pozitívan érvényesülni a viszonylagos közelség (100 km-en belüli távolság), ha fővonalak (mégpedig mindenképp Budapestre tartó fővonalak) kötik össze a vizsgált városokat.

2. táblázat. A megyeszékhelyek kölcsönös közlekedési összeköttetéseinek mutatói

Hány megye- székhely- társával van kapcsolata	Vasúti és autó- busz együtt	Vasúti	Autóbusz
18	Budapest	-	-
13	Miskolc	-	-
	Szeged	-	-
11	Székesfehérvár	-	Székesfehérvár
	Kecskemét	-	Szeged
	Pécs	-	-
10	Veszprém	Miskolc	Veszprém
9	Győr	-	Kaposvár
8	Szolnok	Szombathely	Kecskemét
	Szombathely	-	Zalaegerszeg
	Zalaegerszeg	-	Pécs
	Debrecen	-	-
7	Eger	Győr	Győr
	Békéscsaba	Szolnok	Eger
	-	Pécs	Szombathely
	-	-	Békéscsaba
6	Tatabánya	Székesfehérvár	Szekszárd
	Szekszárd	Kecskemét	-
	-	Szeged	-
5	Nyíregyháza	Debrecen	Tatabánya
	-	-	Szolnok
	-	-	Salgótarján
	-	-	Miskolc
	-	-	Debrecen
4	Salgótarján	Tatabánya	-
	-	Veszprém	-
	-	Nyíregyháza	-
3	-	Kaposvár	-
	-	Békéscsaba	-
2	-	Zalaegerszeg	Nyíregyháza
1	-	Salgótarján	-
	-	Eger	-
	-	Szekszárd	-

Ahol viszont a viszonylagos légvonalbeli közelség ellenére csak alsóbbrendű utak állnak rendelkezésre és a közvetlen vasúti összeköttetés is hiányzik, vagy nagy folyó választja el a két megyét egymástól, ott a kapcsolat igen gyenge is lehet. (Pl. Tatabánya és Székesfehérvár, Győr-Székesfehérvár, Kecskemét-Szolnok, Salgótarján-Eger, Kaposvár-Zalaegerszeg, Kaposvár-Szekszárd, Békéscsaba-Debrecen, Miskolc-Eger.) Nagyobb távolság ellenére is intenzívebb a közlekedési kapcsolat a fővonalakkal összekötött Nyíregyháza és Solnok, Szombathely és Veszprém között.

Végző soron tehát a transzverzális közúti tömegközlekedés fejlesztésében elért tiszteletre méltó eredmények ellenére még ma is a monocentrikus-sugaras hálózat az alapvető struktúráképző, az általa képzett fő közlekedési folyosókkal is determinálja az interprovinciális közlekedési kapcsolatokat.

3. táblázat. A megyeszékhelyek közötti közvetlen

	Budapest	Székes- fehérvár	Tatabánya	Győr	Veszprém	Szolnok
Budapest						
Székesfehérvár	⑬ 26					
Tatabánya	⑤ 5	3				
Győr	⑤ 2	① 6	⑤ 9 6			
Veszprém	④ 16	④ 19	1	6 9		
Szolnok	⑬ 1	[1]				
Kecskemét	④ 20	1				① ② 1 2
Salgótarján	② 5					①
Eger	② 15					② 4
Szombathely	⑥ 1	④ 1	② 1	② 2 3	④ 4 1	
Zalaegerszeg	③ 1	③ 2		2	1	
Kaposvár	③ 2	2		1	1	
Szekszárd	③ 8	3			2	
Pécs	④ 5	① 1		①	2	
Miskolc	⑨		①	①		①
Debrecen	⑧	[1]				⑧ 5
Nyíregyháza	⑨	[1]				⑧ 3
Békéscsaba	④ 1					④ 1
Szeged	④ 4	4			2	① 3

A megkülönböztető jelek magyarázata:

3 = személyvonat; ② = gyors- és expresszvonat egész évben, minden munkanapon vagy minden napon;

① = gyors- és expresszvonat, csak hétfvégén; [1] = gyors- és expresszvonat csak nyári időnyben;

2 = távolsági (piros) autóbusszjárat

tömegközlekedési összeköttetések mátrixa

Kecskemét	Salgótarján	Eger	Szombathely	Zalaegerszeg	Kaposvár	Székesvárad	Pécs	Miskolc	Debrecen	Nyíregyháza	Békéscsaba
(2) 2 2 1 1 1 3 5 2 (2) 6	3 1 (1) 2 (2)	6 2 1 2 1 2 2 (2)	1 1 2 1 1 1	1 1 2 1 2 1 1 1 1 1	1 2 1 1 1 1 1 1 1 1	15 15 15 2 2	1 1 5	1 12 1 2 1 1	1 1 9 1 3	1 1 1 6	

A megyehatárok miatti (út-) összeköttetés- hiányosságok

A megyehatároknak a gazdasági teret megszakító hatása, a közlekedési diszkontinuitás lényegében a határ két oldalán (földrajzilag egymáshoz közel) fekvő községek közötti utak hiányában nyilvánul meg igazán. Az egyes megyék partikuláris érdekétől motívált hatalom ugyanis a centripetális irányú kapcsolatokat részesítette előnyben a centrifugálisokkal szemben.

A különféle típusú, rendű és funkciójú utak közötti feltárt összeköttetés hiányok megszüntetésével létrehozható területi, településközi kapcsolatoknak nagyon eltérő a súlya, a jelentősége. Attól függően, hogy hány és mekkora település, ill. mennyi lakos élvezhetné az új út előnyét, ill. hogy csak az egymáshoz közel fekvő vagy esetleg a távolabbi nagyobb települések közötti forgalomnak is kedvez-e, jelentőségük szerint meg kell különböztetnünk: *a)* helyi jelentőségű (két szomszédos település közötti), *b)* kistérségi jelentőségű (mindkét oldalt néhány apró településnek kedvező) és *c)* mezoregionális jelentőségű, vagyis kisvárosok közötti, esetleg hosszabb feszítávú összeköttetést javító utakat.

A csatlakozó utak fajtája, minősége, ill. a települések fekvése szerinti fontosabb helyzetfajta: mindkét oldalon bekötő út végi települések (ezekben az esetekben a leghosszabb a kerülőút); egy oldalt bekötőút végi település, a másik oldalon (összekötő, főközlekedési) út mentéi települések közötti út, amely egyes esetekben a már régóta meglévő (és az időjárási viszonyoktól is függően elsősorban mezőgazdasági tehergépjármű-forgalmat hordozó) földút átépítését jelenti, vagyis a kapcsolatnak van hagyománya, csak nem tudott lépést tartani az egyre pályaezékenyebb gépjárműközlekedéssel, de gyakoribb, hogy még a földút is hiányzik, tehát teljesen új nyomvonalazásra is szükség van.

A mai úthiányok egy részét a csak aránytalanul nagy költséggel legyőzhető természeti akadályok indokolják. A nagy múltú megyehatárokat sok helyen az erdővel fedett hegygerinceken húzták meg, vagy a nagyobb vízfolyások, folyók mentén, amelyeken az átkeléshez drágább hídra, kompra van szükség. A nagyobb természeti akadályok legyőzése csak azon ritka esetekben, akkor kifizetődő, ha nem csupán helyi vagy kistérségi, hanem regionális jelentőségű közlekedési kapcsolatjavulás lehet a várható következménye. Ugyancsak gátolja az útépitést, ha az összekötendő települések között természetvédelmi terület helyezkedik el, amelyen csak nagyon korlátozott mértékű mesterséges beavatkozás lehetséges.

Egyes utak kiépülésével némely községből a szomszéd megyei központi település elérhetősége kedvezőbbé válna. Fennáll tehát annak a „veszélye”, hogy a községet funkcionális értelemben elveszítené jelenlegi centrumtelepülése a vonzaskörzetéből, a megye pedig az általa igazgatott területből (kétfokozatú közigazgatás!).

Pl. Csengele számára jelenleg a 20 km-re lévő Kistelek városi jogú nagyközség nem csak igazgatási, hanem ellátási központ is. A megyehatáron át megépíthető út segítségével viszont csupán 17 km-re lenne Kiskunmajsától, ezért valószínű, hogy oda járna be vásárolni és az adminisztratív területileg nem szabályozott szolgáltatásokért a csengeleiek jó része. A Nagykutas-Telekes út megépülésétől várható, hogy a Vas megyei Telekes és környéke Vasvár helyett Zalaegerszegre fog gravitálni.

Az összes városi település közötti összeköttetés

Mindenekelőtt azt tisztáztuk, hogyan alakul a vasút és az autóbusz részesedése a városok közötti („intercity”) kapcsolatokban (4. táblázat). A kapcsolatok összértéke pedig azt mondja meg, hogy a közlekedési eszköz fajtájától függetlenül hány városi településsel van közvetlen kapcsolata a vizsgált városnak. A vasúti kapcsolatok számát a buszkapcsolatok %-ában városi településkategóriánként a 4. táblázatban emeltük ki.

4. táblázat. A vasúti kapcsolatok száma a busz kapcsolatok %-ában városi település kategóriánként

Városi települések	%
megyeszékhelyek	88,7
egyéb városok	71,1
városi jogú nagyközségek	100,0
összes városi települések	78,2

Amennyiben azonos értékűnek tekintjük a vasutat a busszal, úgy megállapíthatjuk, hogy egy átlagos magyar város intercity kapcsolataiban a vasút súlya csupán mintegy 3/4-e a busznak, de városkategóriánként mutatósak a különbségek, mégpedig nem következetesen a nagyságrendnek megfelelő „lejtő” szerint. Az elvárásoknak megfelelően viszonylag magas a vasút szerepe a megyeszékhelyeknél, ami nem csupán azok jobb hálózati-csomóponti pozíciójának, hanem a több esetben igen nagy vargabetűket leíró, nagy iránytörésekkel kialakított pályaláncon közlekedtetett nagytávolsági vonatok közlekedtetésének az eredménye. A nem megyeszékhely városok vasúti pozíciói az előzetes elképzeléseknek megfelelően már gyengébbek, viszont érdekes módon a városi jogú nagyközségekben az előbbi kategóriákhoz képest magasabbra, a buszközlekedés értékével paritáossra növekszik a vasút értéke. Az utóbbi „anomália” oka, hogy a városi jogú nagyközségek már általában olyan kis centrum-települések, amelyekhez inkább csak környéki, kisebb vonzókörzeti szintű buszvonalak tartoznak, többnyire nem elég hosszúak ahhoz, hogy elérjenek más, főként távolabbi városi településeket.

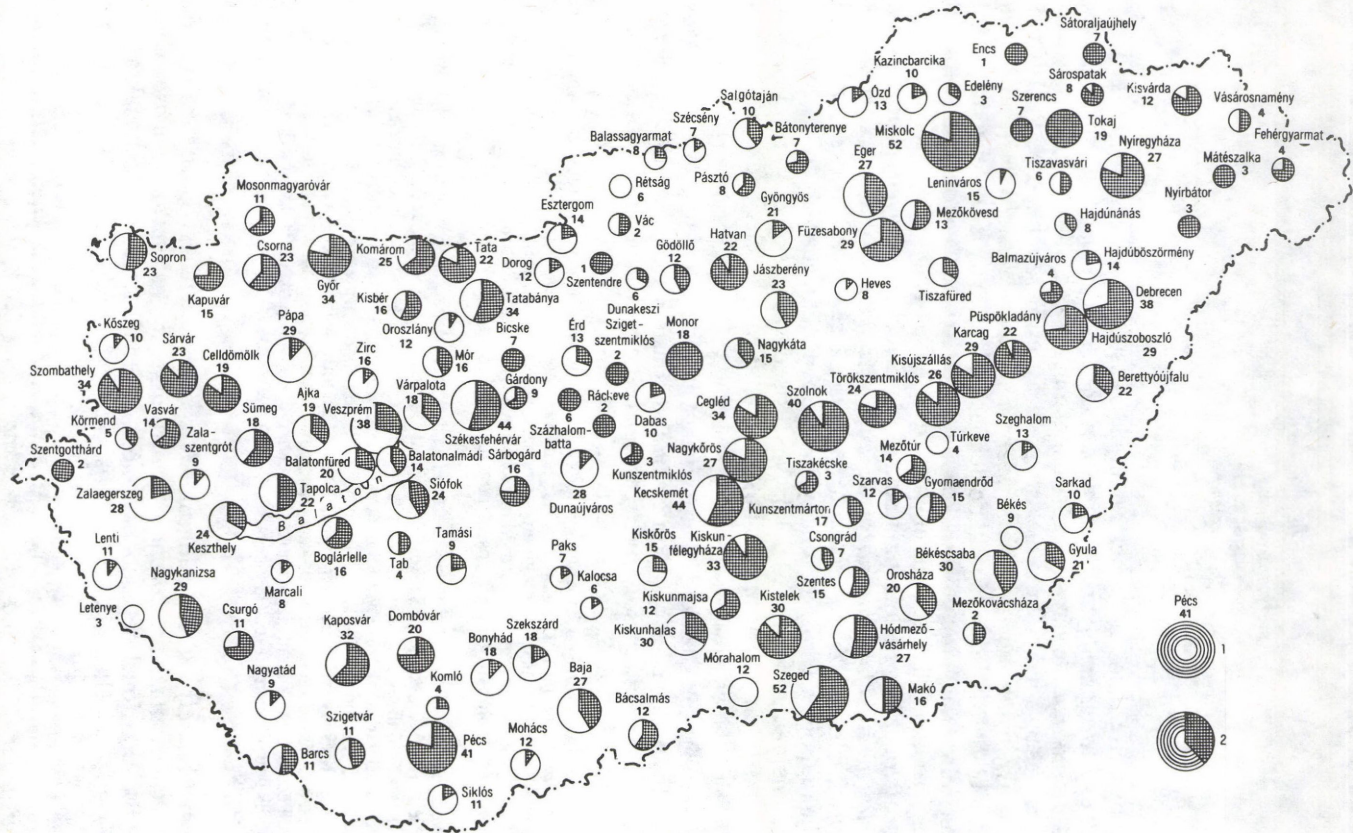
Az egyes városok közlekedési értékét nagymértékben befolyásolja, hogy hány másik várossal van közvetlen összeköttetése. Számításunk szerint (5. ábra) az összes városunk egymás közötti kapcsolatrendszerében (a megyeszékhelyek közötti helyzet-hoz hasonlóan) Miskolc és Szeged képezi a két fő fókuszot.

Miskolcnak az elsősorban a vasút jóvoltából elért értéke e tekintetben is adekvát nagyságával, Szegednek a túlnyomóan a transzverzális interregionális buszjáratokkal elért közlekedési értéke viszont valamivel nagyobb mint amekkora nagysága által megilletné, ami azért is nagy teljesítmény, mert határmenti fekvése előnytelen a sokirányú kapcsolatrendszer megteremtéséhez. A VOLÁN és kisebb mértékben a MÁV azonban nagyra értékelve a város kulturális-tudományos központ funkcióját, szinte „túlkompenzálták” a peremi fekvés hátrányát.

A „holtversenyben” 44-44 városi összeköttetéssel rendelkező, második és harmadik legjobb helyen álló, az ország belsejében lévő Kecskemét és Székesfehérvár már elsősorban a rajtuk áthaladó, ill. bennük összefutó tranzit vonalnak köszönhetik magas közlekedési kapcsolati értéküket. Mindkettőre jellemző, hogy a velük összeköttetésben lévő városok közül jóval többet lehet elérni busszal, de a vonattal elérhető aránya is 50% feletti. A negyedik helyen álló Pécs (41 kapcsolat) ugyancsak meglehetősen peremi helyzetű, de ezt a hátrányát ellensúlyozza, hogy K és Ny felé mindkét irányban kiterjedt akciótere van az ország D-i felében. A vasútnak van nagyobb része az összeköttetések gazdagságában, annak ellenére, hogy az Alföldre legközelebb csak a bajai híd vezet. Pécsről alig elmaradva, Szolnoknak a rendkívül kedvező központi fekvése ellenére azért kell beérnie a negyedik helyre, mert a távolsági autóbusz-összeköttetése (a kiváló vasúti kapcsolataival „árnyékában”) viszonylag fejletlen.

A megyeszékhely városok átlagosan 34,6 városi településsel vannak összeköttetésben. Az értékek alakulása közepesen szoros összefüggésben van a városok nagyságával (a 100 000 főnél népesebbekre 36,9, az ennél kevesebb lakosúakra 29,1 város egység átlag a jellemző), a földrajzi fekvésnek pedig csak alárendeltebb a szerepe.

A többi város átlaga (14,5) lényegesen elmarad a megyeszékhelyekétől, és ennél is gyengébb a városi jogú nagyközségek kapcsolata (10,5). A nagyságrend és a kapcsolatok száma között a nem megyeszékhely városokon belül is kimutatható az



összefüggés. (A 20 ezer lakosnál kisebbeknél 11,4, a 20-40 ezer közöttiekénél 17,6, a 40-60 ezer közöttiekénél 22,1, a 60 ezernél népesebbeknél 28 az átlagos kapcsolatok száma.)

A vonzaskörzeti közlekedési kapcsolatok

A közlekedés szerepe a vonzaskörzetek alakulásában

A közlekedés és a vonzaskörzetek közötti funkcionális és területi kölcsönhatás rendszerről, a főbb összefüggésekről többen értekeztek. Tudománytörténetünk tablójából csak illusztrációnak szánva megemlíjtük, hogy K. HASSERT (1913) már a vasúti közlekedés dominanciája idején is közvetlen összefüggést tételezett fel a városok vonzóereje (ill. vonzaskörzetének nagysága) és a közlekedési lehetőségek között. Még ma is tézisértékű tétele szerint az a terület tartozik egy város vonzásába, amelynek lakossága ügyintézők alkalmával egy napon belül meg tud fordulni a városból.

Ebből formálisan az következne, hogy a közlekedési eszközök sebességének függvényében kell, hogy növekedjen a városok vonzaskörzete. Ez a feltételezés csak akkor realizálódhat, ha a városok olyan távolságra vannak egymástól, hogy van terük vonzásuk sugarának meghosszabbításához anélkül, hogy vonzásterületük peremi része fedésbe kerülne egymással, azaz a perifériák közlekedési feltárása folytatódhat és amennyiben központi funkciók gyakorlására, azoknak a városoktól való átvételére alkalmas (vagy alkalmassá válásához adottságokkal rendelkező) települések nem találhatók a városok között.

Hazai geográfusaink közül többek között VAGÁCS A. (1952), MENDÖL T. (1963) és BELUSZKY P. (1974) is fontos tényezőnek tekinti a közlekedési adottságokat a vonzaskörzetek alakulásában. A kategorikusabban fogalmazott véleményünk szerint a közlekedésnek döntő szerepe van a vonzaskörzetek létrejöttében, kiterjedésük alakulásában, mivel a központi települések és vonzaskörzetük közötti minden anyagi természetű cserét — áttételesen pedig a szellemi kommunikációt is — a közlekedés közvetíti, tehát addig van lehetőség egy központi település vonzóerejének az érvényesítésére, amilyen távolságra a közvetlen közlekedési kapcsolat lehetőséget ad. Kölcsönhatásról lévén szó, a vonzaskörzetek generálói a vonzó és vonzott települések közötti közlekedési teljesítményekből a vonzaskörzeti viszonylatúak mintegy 90-92%-kal részesednek!

Vonzáscentrumaink (Budapesttől eltekintve) nem elég nagyok ahhoz, hogy a vonzott környékükkel önálló gyorsvasúti (HÉV) közlekedési kapcsolatuk legyen. Minél kisebb a központi hely, a vonzaskörzetével való kapcsolatának hordozóivá annál inkább válnak a távolsági közlekedés központközeli szakaszai. A „nagyvasúti” közlekedés csupán a fővárosi agglomerációban — és valamivel az azon kívüli területeken — markánsan vonzaskörzeti jellegű, továbbá néhány nagyobb vidéki városunk vonzaskörzetében közlekedtetnek a központba ingázást szolgáló szerelvényeket. A közepes és kisebb központokba inkább csak az átmenő, ill. a távolsági vasúti szerelvényekkel lehet utazni. *Az autóbúszközlekedési hálózat szerveződése viszont a vasútihoz képest jóval nagyobb mértékben vonzaskörzeti.*

A városi települések kapcsolata megyeszékhelyükkel

A távolsági-intercity viszonylatú utazási igények között annál kisebb a súlya a munkahelyre járásnak és a hivatalos ügyintézésnek, minél kisebb a vizsgált városok közötti különbség lélekszámban és funkcióban, továbbá mennél nagyobb a távolság közöttük. Legjellemzőbbek e viszonylatban a nem rendszeresen jelentkező, ad hoc, aperiodikus — látogatással, szórakozással, turisztikával, egyéni célú ügyintézésrel kapcsolatos — utazások (ERDŐSI F. 1981a, b). Mennél nagyobbak a különbségek funkcionálisan és nagyságban két város között, annál inkább van lehetőség a nagyobb súlyú város felé irányuló vonzaskörzeti karakterű közlekedés létrejöttére. Az utóbbihoz sorolhatjuk a városoknak a saját megyeszékhelyükkel kialakult közlekedési kapcsolatát is. Igaz, ennek kettős, átmeneti jellege tagadhatatlan, hiszen a közigazgatási hierarchiában magasabban álló megyeszékhelyekhez való hozzákötődései (vonzaskörzeti) kapcsolat mellett funkcionál az összeköttetési típusú kapcsolat is.

Nem csak a korábbi háromszintű igazgatás működése mellett volt teljesített alapkövetelmény, hogy a városi településeknek közvetlen közlekedési összeköttetése legyen megyeszékhelyükkel, de a megvalósulóban lévő kétszintű igazgatás mellett sem lehet lemondani erről már csak azért sem, mert a megyeszékhelyek elérhetősége számos falusi településről kétlépcsős: a városok gyűjtői és közvetítői a vidékről a megyeszékhelyek felé irányuló forgalomnak.

A megyeszékhellyel való direkt közlekedési összeköttetés legáltalánosabb eszköze az 1950-es évekig a vasút (-i mellékvonal) volt. Ma már a buszösszeköttetések száma a vasútinak majdnem a másfélszerese. Hogy városaink közül hányad részének milyen közlekedési eszköze van megyeszékhelyével, azt az 5. táblázatban mutattuk ki.

Az igazgatási központ elérhetősége az igazgatott területről

Az intézményi centralizációval, valamint a falusi lakosság megnövekedett igényeivel összefüggésben a vonzaskörzeti (tömeg)közlekedés szerepe napjainkban sokkal *nagyobb*, mint amekkora akár néhány évtizeddel ezelőtt is volt, mert:

- egyfelől a centrumtelepülésekben koncentrált munkahelyek és az intézményi szolgáltatások igénybevételét biztosító megfelelő közlekedési viszonyok — más tényezőkkel együtt — *népességmegtartó erőként hatnak*;

- másfelől az 1990-ig közigazgatásilag is centralizált intézményhálózat funkcionálásának alapfeltétele a körzethez tartozó települések megfelelő közlekedési kapcsolattartása, így a közlekedést a körzetesítés alapfeltételeként is értelmezhetjük.

5. táblázat. A 125 nem-megyeszékhely városi település megyeszékhelyével való összeköttetésének gyakorisága 1986-ban

Összeköttetés jellege	Gyakorisága
közvetlen vasúti	83
közvetlen autóbusz	121*
közvetlen vasúti+autóbusz	99

* Csurgó, Cegléd, Gyomaendrőd és Tokaj esetében hiányzik

Az államigazgatás területi rendszerét a jogszabályokban rögzített, különféle jogállású igazgatási települési konstrukciók adta elemekből a települési-területi-közösségi és igen gyakran a kollektív érdekek mezébe bújtatott egyéni elképzelések, hatalmi érdekek ütközésének, konfrontációjának és kompromisszumának eredményeképpen alakították ki, szerencsés esetben a megyék településszerkezeti adottságainak, bizonyos helyi hagyományoknak a figyelembevételével. Elvileg a megfontolandó szempontok között kellett, hogy legyen a központi települések közlekedési elérhetősége is. Bár ennek a követelménynek a jogosságát a különféle deklarációk elismerik, a valóságban gyakran a szükségesnél aláértékeltbb szerepet játszik a tömegközlekedési kapcsolat.

Egy terület hozzávetőlegesen teljes közlekedési kapcsolati rendszere csak a különféle nagyságrendű és funkcióerejű központok által kialakított kommunikáció szövevényes mozgástereinek a vizsgálatával tárulkozik fel, rajzolódik ki a települések közötti közlekedési lehetőségek egész hierarchikus területi struktúrája, amelynek minősítéséhez tisztázni kell azt is, hogy milyen igényeket kell kielégítenie a tömegközlekedésnek.

Alapelvként abból kell kiindulni, hogy a tömegközlekedés pályahálózati rendszerének és járattextúrájának kialakításakor a társadalom teherviselésének anyagi korlátai miatt el kell hanyagolni a szinguláris, kis gyakoriságú igényeket. A hálózatnak a meghatározott áramlási vektorokban jelentkező, elsősorban a munkával (hivatásforgalommal) összefüggő, valamint (alárendeltebben vagy éppen mellérendelten?) a szolgáltatások igénybevételével kapcsolatos tömeges és rendszeres helyváltoztatási igényeket kell kielégítenie. Az előbbi elvet azonban megfelelő rugalmassággal kell alkalmazni.

Bármennyire is törekedett a területpolitika a munkahelyek és a szolgáltatások decentralizálására, azokat alapvetően a különböző hierarchikus fokozatú centrumtelepülésekre telepítették. Ezért az utóbbi évtizedekben már állampolgári jognak kellett volna elismerni azt az igényt, hogy a központi települések az igazgatásilag hozzájuk tartozó településekből átszállás nélkül elérhető legyenek (ERDŐSI F. 1980, 1981c; ERDŐSI F.—HAJDU Z.—HRUBI L. 1985). Ez minimális igény, ami bővíthető lett volna az elfogadható (1-2 -nél a kis falvakban is több) napi járatszámmal, a hivatali munkaidőn (8-16 órán) belüli oda-vissza út megtételének vagy éppen a különböző napszaki műszakokhoz igazodó igényével stb.

Mielőtt településeink vonzaskörzeti karakterű közlekedési összeköttetés-rezserének elemzéséhez fognánk, röviden szólunk az ország településállománya általános közlekedési feltártságának, azaz a tömegközlekedési hálózathoz kötöttségének mértékéről is.

Vasútállomással (3 km-en belül) településeink 31,7%-a rendelkezik, de a buszhálózatba ma már csupán néhány nincs bekötve. Ezek között olyan életképes falvak is találhatóak, amelyeknek vasúti közlekedési kapcsolatuk van városukkal és csak néhány életképtelen törpefalu nélkülözi teljesen a tömegközlekedési kapcsolatot. (Több megyében humanitárius gesztusból a 200 főnél kevesebb lelket számláló falvakból is bekötöttek néhányat a buszhálózatba.) 1986-ban csupán Nemesmedves, Felsőszenterzsébet és még néhány más községbe beolvasztott törpefalu volt kénytelen mellőzni mindenfajta tömegközlekedési eszközt.

Jóval több viszont azoknak a falvaknak a száma, amelyekbe még ma sem tér be a busz, hanem csak az 1-4 km-re lévő bejáróút torkolatáig, ill. elágazásig közelíti meg a települést. Ilyen okból a mai igények mellett „kváziellátottnak” minősítettünk

további 20 társközséget és 6, az utóbbi években más településekbe olvasztott törpefalut.

A megyeszékhelyek elérhetősége a községekben

A legmarkánsabb vonzáskörzeti jellegű forgalom a legnagyobb foglalkoztatási és szakszolgáltatási központként funkcionáló megyeszékhelyek városkörnyékein belül, lazább pedig lényegében az egész megyére kiterjedően alakult ki, mégpedig alapvetően a közúti, pontosabban a helyközi autóbuszközlekedés révén.

A megyeszékhelyek elérhetőségét az alábbi szempontok szerint vizsgálhatjuk:

- a megye mely részeiről és milyen hányadáról érhető el a megyeszékhely és honnét nem,

- hol és milyen mértékben érvényesül egy megyén belül a saját székhelyével szemben a szomszéd megye székhelyének közlekedési vonzása,

- a megyéknek a saját székhelyük közvetlen vonzásába tartozó területe hogyan strukturálódik az elérhetőségi idő alapján, azaz milyen „időbeni távolságra” fekszenek a települések a megyeszékhelytől.

A kérdésekre adandó válaszhoz az adott areálba tartozó települések népességszámát, ill. annak az adott megye össznépességszámához való arányát számoltuk ki, amelynek gyakorlati információs értéke jóval több, mint pl. a km^2 -ből számított, a településstruktúra által erősen befolyásolt területi arányoknak.

Vizsgálatainkból kiderült, hogy egyetlen megyénkben sem teljesült még az a jogos igény, hogy a megyeszékhely minden településről elérhető legyen átszállás nélkül. Nagyon a különbségek a tekintetben, hogy a lakosság milyen hányada kénytelen nélkülözni ezt a kapcsolatot.

A szélső értékek két szomszédos megyét jellemeznek: Hajdú-Bihar 9,2%, Szabolcs-Szatmár 41,3%. A többi megye értékeit összehasonlítva, régiók szerinti igazi jellegzetességek nem rajzolódnak ki, de a településhálózati struktúrában is eltérő nagytájak között már észrevehető a különbség: az alföldi nagy- és óriásfalvas térségekben kedvezőbb a kép, a jellemzően apró- és kistalvas dunántúli és északi-hegyvidéki térségekben valamivel magasabbak az értékek.

A megyeszékhely város fekvése az adott megyén belül néhány esetben ugyancsak befolyásolja a „közlekedési árnyékban” lévő települések hányadának alakulását: a legcentrálisabb fekvésűek előnyösebbek és a legperiférikusabb fekvésűek (fókusz helyzetűek) hátránya felismerhető.

A megye területnagysága már nem egyértelmű differenciáló tényező: a legnagyobb Bács-Kiskun, továbbá Borsod-Abaúj-Zemplén és „Somogyország” értéke átlag körüli, Pest megyéé viszont kedvezőbb, miközben a legkisebbek közé tartozó Nógrádban, Zalában, Hevesben kedvezőtlenebb a helyzet. A Pest megyei helyzetet a fővárosba összefutó interregionális pályák összesűrűsödésével előálló különlegesen kedvező hálózati adottság is alakítja, vagyis az országos funkció ellátásából „akaratlanul” is provinciális előny származik.

A közlekedési „árnyékban” levő területek túlnyomó része a megyék — általában székhelyükkel ellenlábás — perifériáin található. A legnagyobb árnyékfoltok (6. ábra) létrejöttének főbb okai közül az egyik a megyeszékhellyel szemben történetileg is „ellenközpont” szerepkörű másik, meglehetősen szuverén, erős vonzáserejű város hatása. A másik ok pedig a megye általános jellegétől eltérő, esetenként igazgatásilag csak az utóbbi fél évszázadban ide csatolt sajátos jellegű, a megyeszékhelytől nagyon félreeső területi pozícióban (pl. némelykor nyúlvány vagy zsák helyzetben) lévő, ugyanakkor igen életképes, térszervező erejét jól érvényesítő, a lakosság által elismert, vonzónak talált hagyományos kisvárosi gazdasági alcentrummal rendelkező kistáj szuverenitása.



6. ábra. A megyeszékhelyek közvetlen elérhetősége megyéjük településeiről 1988-ban. — 1 = megyehatár; 2 = vasútvonali; 3 = főközlekedési út; 4 = a megyeszékhely elérésének izokronon vonalai (15, 30, 45 stb. perc); 5 = megyeszékhely; 6 = a megyeszékhelyről közvetlen közhasználatú járatokkal nem elérhető megyén belüli települések, ill. területek

Direct assessability of county seats from the settlements of their county in 1988. — 1 = county border; 2 = railway line; 3 = main road; 4 = isochrone lines for the county seat (15, 30, 45 etc. minutes); 5 = county seat; 6 = regions or settlements in the county not accessible from the county seat by public transport facilities

Persze tisztán e két alapon még a nagyobb foltok léte sem magyarázható meg maradéktalanul. Több helyen belejártunk az államhatár menti helyzet, ill. az általa meredekebbé vált (gazdasági, kulturális) színvonallejtő, a viszonylagos elmaradottság, az átvitt értelemben is vett marginális helyzet. Van ahol a másik régió vonzása erősebben érvényesül, mint a saját megyeközponté, amellyel rossz a közlekedési kapcsolat a régió megépült pályák egykor egészen más területi kapcsolati szempontok szerinti orientációja következtében.

A megyeszékhellyel közvetlen összeköttetésben nem lévő települések területi arányát *városkörzeti bontásban* tettük szemléletessé, mégpedig mind a települések számához, mind népességszámához viszonyítva. A népességi arányok általában jóval elmaradnak a települési arányoktól, mivel az összeköttetés nélküliek többnyire az átlagosnál kisebb falvak közé tartoznak.

Legerősebb közlekedési vonzása a megyeszékhelyek közül Budapestnek van, olyanira, hogy a belső és részben külső agglomerációs gyűrűjéhez tartozó többi városkörnyék valamennyi településével van közvetlen összeköttetése. A többi megyeszékhely vonzereje már csak arra elegendő, hogy a közeli városkörnyékeken érvényesüljön, amely a kiváló összeköttetés, az eredendő kedvező hálózati adottság eredménye vagy erős idegenforgalmi érdekeknek köszönhető.

Szeged hegemoniája a sajátján kívül még a makóin, kistelekin, mórhalmin, Salgótarjáné a bátonyterenyein, szécsényin, Veszprémé a balatonfüredin és balatonalmádin, Kecskemété a tiszakécskein, kiskunfélegyházin és kunszentmiklósin, Debrecené a hajdúszoboszlóin, tiszavasvárin, Tatabányáé az oroszlányin, Székesfehérvaré a gárdonyin, Szolnoké a törökszentmiklósin, Egeré a füzesabonyin érvényesül. Bár Szolnok megyéhez tartozik Karcag és Kisújszállás községe is, óvakodunk ezek viselkedését Szolnok vonzásának tulajdonítani, ugyanis e körzetek mindössze 1, ill. 2 településből állnak, így lényegében értékelhetetlenek.

A másik végletet *azok a városkörnyékek mutatják, amelyeknek egyetlen településéről sem, vagy a települései túlnyomó részéről nem érhető el közvetlen járatokkal a megyeszékhely.* Ezek meglehetősen különböző jellegű területek és városi székhelyük is egészen eltérő kategóriába tartozik, tehát a jelenség oka csak annyiban homogén, hogy közlekedési árnyékban fekszenek.

Ez pedig nem annyira a földrajzi távolság következménye, hiszen pl. sem a sarkadi, sem a szentesi körzet községei nem fekszenek különösebben messze Békéscsabától, ill. Szegedtől, de ezek (és még jónéhány városkörzet) esetében a városuk sem olyan nagyságú, hogy valamennyire is versenytársa lehessen a megyeszékhelynek, így saját térformáló ereje érvényesüljön, ennek ellenére ilyen vagy olyan értelemben periférikus helyzetűek.

Az igazgatási központok (városok) elérhetősége

A községek és a korábban hivatalosan kijelölt, ma pedig funkcionális értelemben vett igazgatási központ városok közötti *úttávolság* átlagos értékei megyéink között 1,56-szorosan különböznek. Az átlagos értékek csak igen laza kapcsolatot mutatnak a megyék településszerkezetével. Az úthosszúság alakulásában a községek átlagos nagyságánál nagyobb szerepe lehet az igazgatási városkörnyékek területnagyságának, a területeken belül a városok fekvésének.

1988-ban a város- és nagyközségkörnyékek 55,4%-ban nem volt elérhető minden községből *vasúton vagy busszal* az igazgatási központ. Az országos átlag mögött erős területi szóródások húzódnak meg. Az Alföldön a város- és nagyközségkörnyékeknek mindössze 38,2%-ában voltak hiányosságok a közvetlen tömegközlekedési kapcsolat tekintetében, ugyanez a mutató a Dunántúlon már 63,9%-ot, az Északi-középhegységben meg 73,9%-ot ért el! E három nagytáj szerint bemutatott

markáns területi különbségek magyarázatához durva közelítésben elegendő a fő hatótényezőre, az átlagos településnagyságra utalás. Amikor azonban finomítjuk az elemzésünket és az egyes környékek konkrét viszonyait is részletesen vizsgáljuk, akkor más (alapvetően a tökéletlen igazgatási területalakításra visszavezethető) tényezők is felmerülnek.

Az egyik típusba azok a hagyományos, az egykori nagymúltú járások területével azonos városkörnyékek tartoznak, *amelyeknek központja mindig is periférikus fekvésű volt*, ezért *közlekedése hagyományosan más vonzáscentrum hatása alá került*, vagy több centrum között megoszlik (7. ábra) (ERDŐSI F. 1981d, 1985).

A második típust azok az igazgatási városkörnyékek alkotják, amelyek teljes egészükben vagy túlnyomó részükben *egykori járásösszevonások következményeinek* hordozói. *A régi járásközpontok* ugyanis általában továbbra is termelési-foglalkoztatási alközpontok maradtak, sőt igazgatási funkciójuk elvesztése óta többségük *gazdasági potenciálja*, az általuk foglalkoztatottak száma még szolidan tovább is növekedett. Mindezek nélkülözhetetlenné tették *a feléjük orientált közlekedésnek* a korábbi szinten vagy annak közelében való fenntartását, tehát közlekedési alközpont szerepkörének megtartását, miközben az új járásközpontból az elsősorban az igazgatási ügyintézés-szolgáltatások igénybevétele céljából utazó vidékiek részére a legtávolabbi községekben — főként amelyekből az út elkerülhetetlenül a régi központon át vezetett az újba — nem hoztak létre közvetlen járatokat. Ilyenformán *az igazgatási területi változásoktól elmaradt a tömegközlekedés területi rendjének szükséges változtatása*. Azok a városkörnyékek, amelyek nagyjából az egykori összevont járások utódai, sorra kitűnnek az általuk igazgatott távolabbi községekkel hiányzó közvetlen összeköttetésük égető és sokakat érintő problémájával.

Csak egyetlen példa a sok közül: a vajszlói járással bővített siklói járásban a székhely Siklós a K—Ny-i irányban elnyúló szintetizált járás területének majdnem a K-i széléről kellett, hogy ellássa területszervező feladatát. Amikor városkörnyékét kijelölték, néhány legnyugatibb községét ugyan Szigetvár környékéhez tették át, viszont Pécs hagyományos járásterületének a Villányi-hegység által természetileg is valamelyest igazgatási határt képező vonalától É-ra fekvő falvait Siklósához csatolva továbbra is az előzmények következményeit volt kénytelen viselni az új igazgatási konstrukció. Következménye: falvainak 53,3%-ával nem volt a városnak 1988-ban direkt tömegközlekedési kapcsolata.

Kétségtelen, hogy *a legnagyobb ellátottsági anomáliák az 1980-as években újonnan alakult városi jogú nagyközségek környékén jöttek létre*. Az utóbbi évtizedekben városá előléptetett településeink közül pedig legrosszabb tömegközlekedési kapcsolatban Encs van a városkörnyékével.

Tudatában vagyunk annak, hogy az említett három fő tényező a városkörnyékeknek csak a kisebb hányadánál nyilatkozik meg egyértelműen, de a legtöbb környék helyzete csak több (és részben ismeretlen vagy csak gyanított, de meg nem erősített) tényező együttes hatásának lehet az eredménye. *Nagy általánosságban a városok nagysága és magasabb hierarchikus szerepköre* (elsősorban a megyeszékhely funkció) *kedvez a környékkel kialakult közlekedési kapcsolatnak*, de a városi státus kora vagy az iparosodottság mértéke már nem érvényesül osztatlanul. Bizonyos mértékig közrejátszik a városkörzet területének nagysága is. Különleges tényezőnek minősíthető, de ennek ellenére *nagyfontosságú a vizsgált jelenség alakulásában a közlekedési hálózat általános fejlettsége és a centrumhoz való térbeli viszonya*, valamint az azt befolyásoló domborzati-vízrajzi viszonyok.

A városok és környékük nagyon széles skálán mozgó tömegközlekedési kapcsol-



7. ábra. A városi igazgatási székhelyekkel közvetlen tömegközlekedési összeköttetésben lévő községek 1988-ban. 1 = területi kategória határ; 2 = városkörzet határ; 3 = megyehatár; 4 = sem városával, sem megyeszékhelyével nincs közvetlen összeköttetése; 5 = csak városával van közvetlen összeköttetése; 6 = csak megyeszékhelyével van közvetlen összeköttetése; 7 = városával és megyeszékhelyével egyaránt van közvetlen összeköttetése; 8 = megyeszékhely 9 = város; 10 = igazgatási körzet nélküli város

Villages with direct public transport connections to urban administrative centres in 1988. — 1 = border of different regional categories; 2 = border line of town region; 3 = county border; 4 = settlement having no direct transport connection neither to its county seat nor to the nearest town; 5 = settlement having direct transport connection only to the nearest town; 6 = settlement having direct transport connection only to the county seat; 7 = settlement having direct transport connection both to the county seat and to the nearest town; 8 = county seat; 9 = town; 10 = town without administrative zone

latának alakulását csak részben lehet objektív tényezőkkel, ill. körülményekkel indokolni, amiből arra következtethetünk, hogy nem elhanyagolható a csak célirányos igazgatásszociológiai vizsgálatokkal feltárható szubjektív okok szerepe sem.

Konkréten arról lehet szó, hogy a közlekedési kapcsolat alakításában sokszor az általános kedvezőtlen adottságokat (alacsonyabb fejlettségi szint, nehéz terepviszonyok, a centrum rossz közlekedéscsoporthelyi fekvése és alacsony urbanizáltsági szintje, a buszközlekedés hagyományos gyengesége stb.) anyagi erőknél a közlekedésfejlesztéshez koncentrációjával oly sikeresen ellensúlyozták, hogy teljes körűvé vagy azt megközelítővé tették a területi kapcsolatot, miközben a jobb adottságokkal rendelkező városok és körzetek egy részében az ágazati és tanácsai vezetők nem fordítottak elég gondot a kapcsolat teljes körűvé tételére. Részben valamilyen elégedettség érzés miatt, részben pedig azért nem, mert nem mérték fel helyesen a valódi közlekedési igényeket irányultság szerint, mint pl. az összevont járások esetében, amikor a megszüntetett járásközpontba továbbra is irányuló, alapvetően gazdasági (munkába járással, bevásárlással kapcsolatos) utazási igény mellett nem ismerték el paritásosnak az új székhelynek az adminisztratív ügyintézés és szolgáltatások igénybevétele céljából történő elérési igényét.

Anomáliák tehát két irányból jöttek létre. Egyfelől a szükségletekkel nem adekvát fejlesztések, másfelől az igazgatási körülményeknek nem igazán körültekintő, a közlekedési adottságokat eléggé figyelmen kívül hagyó kijelölése miatt.

Utóbbival kapcsolatban olyan példákat is találunk, amelyek megkérdőjelezik az adott területi egység létrehozásának értelmét is. Ilyen pl. a még csak nem is terjedelmes budaörsi nagyközségkörnyék, amelynek háromnegyedéből nem lehet átszállás nélkül eljutni saját központjába, és ahol a népesség hagyományosan Budapest felé mutató fő mozgásvektorát szolgálja ki a közlekedés. Hogy mennyire nem a Budapest melletti önmagában az anomália forrása, azt Érd ellenpéldája bizonyítja.

Főként az aprófalvas térségekben sok az olyan falu, ahonnan hét végén alig lehet eljutni a városokba szórakozni, kórházi beteget látogatni, és a még közlekedésileg jobban ellátott községekben sem lehet vállalkozni pécsi színházi előadás megtekintésére, mert este visszafelé már nem jár a busz (ERDŐSI F.—HORVÁTH CS.—JÓNÁS I.—KOVÁCS K. 1986a, b).

A leghátrányosabb helyzetben nyilvánvalóan azok a települések, ill. lakóik vannak, amelyekből sem igazgatási városukat, sem megyeszékhelyüket nem lehet átszállás nélkül elérni. Ezek a települések többnyire egyesével vagy párosával képeznek szigeteket, de néhány (esetleg tucatnyi) helységből álló összefüggő területeket is alkotnak. A 7. ábrán láthatóan a legnagyobbak Borsod—Abaúj—Zemplén megye határmenti-hegyvidéki területén találhatóak. Ezek és a többiek területi megoszlása azt bizonyítja, hogy nem csak az államhatár meg a megyehatár, hanem még a városkörnyék is képes arra, hogy megszakítsa a térbeli kommunikációs rendszereket az elkülönült területi érdekek alapján. Ergo: a pejoratív értelemben vett periféria-képzésre még a kisebb igazgatási területegység is képes!

A székhelyközségek elérhetősége (társközségeikből)

A letlnt tanácsai igazgatási rendszer legalsó hierarchikus szintjét képező társközségek gyakorisága (6. táblázat) alapvetően a megye falusi településnagyság-szerkezetének függvényében alakul (1988-ban szélső értékek: Szolnok m.: 6,9%, Zala m.: 74,0%). Ebből következően igen különböző volt a jelentősége az egyes megyékben

annak a kérdésnek, hogy a társközségekből milyen feltételekkel (idő-, energia- és pénzráfordítás árán) lehetett eljutni a központi településre.

6. táblázat. A társközségek gyakorisága megyénként 1983-ban

Megye	Városok és községek száma mindösszesen		Közös tanácsok társközségei		A községek közül nem székhely társközségek	
	település	%	település	%	település	%
Baranya	296	100,0	214	72,3	214	72,3
Bács-Kiskun	114	100,0	6	5,3	10	11,4
Békés	74	100,0	6	8,1	10	7,4
Borsod—A—Z.	347	100,0	239	68,9	188	54,2
Csongrád	59	100,0	12	20,3	13	22,0
Fejér	104	100,0	26	25,0	31	29,8
Győr—Sopron	164	100,0	76	46,3	84	51,2
Hajdú—Bihar	79	100,0	4	5,1	32	40,5
Heves	117	100,0	30	25,6	31	26,5
Komárom	69	100,0	26	44,1	20	30,0
Nógrád	120	100,0	93	77,5	65	54,2
Pest	181	100,0	30	16,6	50	27,6
Somogy	237	100,0	180	75,9	169	71,3
Szabolcs—Szatmár	225	100,0	80	35,6	111	49,3
Szolnok	74	100,0	17	22,9	21	28,3
Tolna	109	100,0	39	35,8	48	44,0
Vas	213	100,0	178	83,6	141	66,2
Veszprém	220	100,0	177	80,5	146	66,4
Zala	255	100,0	230	90,2	185	72,5
Ország összesen:	3058	100,0	1663	54,4	1569	51,3

A székhelyközség és a társközségek közötti *úttávolságok 2,55-szörösen különböző megyei átlagok (7. táblázat) alakulására a települések átlagos nagysága nem teljesen egyértelműen nyomta rá bélyegét. Nem elhanyagolhatóan játszottak közre a jelenségben még olyan tényezők is, mint a település- és népsűrűség, az úthálózat szerkezetének sajátosságai. A legkedvezőtlenebb állapotok az úthálózathoz csupán bekötő úttal kapcsolódó — főként a hegy- és dombvidéki aprófalvas tájakon gyakori — településeknél alakultak ki. Gyakori ugyanis, hogy nem csak az egyik társközségből a másikba, de társközségből a székhely községbe is csak *kerülővel* lehet eljutni (8. ábra).*

Ezért a korábban közös tanácsú, ma egyenként önkormányzatokkal rendelkező, de közös körjegyzőségeket alkotó egykori székhelyközségek és társközségek közötti közlekedési kapcsolat egyik paramétere az lehet, hogy a legrövidebb irányban hiányzó összeköttetés hosszához képest hányszorosan hosszabb kerülőút áll rendelkezésre. Megítélésünk szerint a kétszeresen aluli hosszúságú kerülőút még sík területen, az útépitést nem nehezítő természeti adottságok esetén is elfogadható, ha nem is ideális. Ellenben a) erős kerülőnek minősíthető a 2,0-4,0-szeres, b) igen erősnek a 4,1-6,0-szoros és c) szélsőségesen nagyoknak a 6,1-szeresnél nagyobb arányú kerülő.

Az erős kerülő helyzetet lényeges természeti akadály (pl. hegygerinc, folyó) kivételével indokoltnak látszik felszámolni, az igen erős kerülőút a nehéz lejtőviszo-

7. táblázat. A társközségek átlagos útávolsága a székhelyközségükétől

Megye	km
Heves	3,55
Vas	4,56
Nógrád	4,63
Komárom	4,85
Győr—Sopron	4,93
Fejér	5,23
Zala	5,51
Borsod—Abaúj—Zemplén	5,61
Baranya	5,77
Szabolcs	5,87
Veszprém	6,03
Hajdú	6,06
Csongrád	6,51
Tolna	6,51
Pest	6,60
Somogy	6,63
Békés	7,03
Szolnok	8,29
Bács—Kiskun	9,07

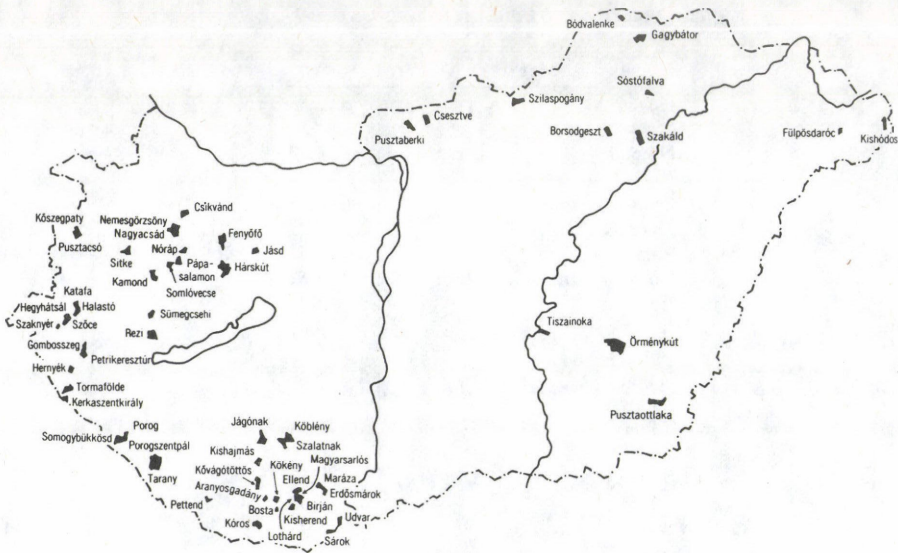
nyok (pl. tagolt domborzat, alacsony hegygerinc) esetén is, az igen nehéz terep miatti szélsőségesen nagy kerülőt pedig általában úgy kell megszüntetni, hogy más, kedvezőbb feltételek mellett elérhető centrumközséghez kell csatolni. (Természetvédelmi vagy katonailag zárt terület is kizáró ok lehet a közvetlen út megépítéséhez.)

Az érintett állampolgárok idejét és pénzét aránytalanul igénybe vevő kerülőutak felszámolása *összekötő utak építésével* (mint pl. a Dráva menti út Baranyában) mielőbb kívánatos lenne. Anyagiak hiánya mellett az a szemlélet is gátolja a megvalósításukat, hogy „hiszen hogy örült a nép, amikor a 60-as években bekötő utat kapott a falu”. Csakhogy az akkori kétségtelenül jelentős teljesítmény ma már (más tényezőkkel együtt) nem elég a kistelepülések viszonylagos népességmegtartó erejének fenntartásához.

Igazgatási szakemberek eléggé el nem ítéhető anomáliaként hozták fel azokat az eseteket, amikor a székhelyközség a társközségből csak egy idegen településen keresztül volt elérhető, és a szélsőség non plusz ultrájának találták, ha más megye területén vezetett át az igazgatásilag összetartozó községeket összekötő út. (Közös tanácsú község területén kívüli összeköttetés 1988-ban összesen 30 volt az országban, ebből 4 a megyehatáron átmenő.) Úgy gondoljuk azonban, hogy e jelenség önmagában még nem jelenthet valós gondot (legfeljebb furcsa, szokatlan — lokálpatrióta önérzetet sértő — helyzetet), ha nem jár erős kerülővel.

A közös tanácsú községen belüli kapcsolattartás bizonyos helyzetekben a viszonylag egyenes irányú utak ellenére is nehéz lehet. Például Szatmárban a Szamos választja el Ökörítőfülpös székhelyközségtől Fülöpösdarócot. Ugyancsak kivételes eset (enklávé szerű) Pápasalamon társközségé, amely székhelyközségével nem szomszédos, attól a közbeeső idegen Nagyalásony választja el.

Ahol vasút köti össze a székhely- és társközséget, de hiányzik a közvetlen közúti kapcsolat, nem vehetjük számításba helyettesítőként a vasutat, mert az ily rövid távon



8. ábra. Más közös tanácsú község útjain át megközelíthető községek 1988-ban

Villages accessible only through the local roads belonging to other villages with common council in 1988

a teherforgalomra szinte egyáltalán nem vehető igénybe, személyszállításban is csak bizonyos igényeket elégít ki.

A közhasználatú tömegközlekedési ellátottságban mutatkozó hiányosságok egyik oka, hogy az egykori közös tanácsú község települései közötti vasúti és autóbussz-közlekedési kapcsolatnak túlnyomóan olyan átfutó járatok a hordozói, amelyeknek mind a kiinduló, mind a végállomása idegen településeken van. Ilyenformán a járatoknak csak mellékfeladata az általuk felfűzött kisebb települések közötti rövid távú közlekedés biztosítása, mert alapvetően a nagyobb távolságú, elsősorban a végállomások, a nagyobb (városi) települések közötti személyszállításra szerveződtek. Kis települések közötti közlekedésre való igénybevételüket bizonyos mértékig korlátozza zsúfoltságuk, a kevesebb gyorsjárat megállóhely, de a bekötő út végi falvakba betérések korlátozott száma is.

Viszonylag legkedvezőbb helyzetben a fővonalakkal összekötött közös tanácsú községek vannak, elsősorban az igénybe vehető járatpárok száma, vagyis az utazási lehetőség gyakorisága szempontjából. Nem ritka az effektív közlekedési szükségletekkel szembeni olyan inverzió, hogy a székhelyközséget nem érinti a fővonal (akár 4-6 km-rel is félreesik a „szakút” végi fekvésben), miközben több főút menti társközsége élvezi az intenzív összeköttetés előnyét.

A székhelyközség és társközségek közötti tömegközlekedési összeköttetést minősítő értékek az országban meglepően erősen szóródnak: 2-20 perces menetidő, naponként 1-80 járatpár között alakulnak a szélső értékek.

Az egész országra kiterjedő vonzáskörzeti-igazgatási városkörnyéki vizsgálatunkat a munka mérete és a terület léptéke által ránk kényszerített elnagyoltsággal és általános szempontok szerint végeztük. Csak egyetlen megyében, Baranyában volt módunk részletesen megvizsgálni, hogy a tömegközlekedés hogyan felel meg a külön-



9. ábra. A nem városi (városi jogú nagyközség) státusú foglalkoztatási központok. (A ki- és beingázók egyenlege pozitív, azaz több a beingázó.)

Centres of employment with non-urban status. (The balance of in- and out-commuters is positive namely the number of in-commuters is greater that of out-commuters)

féle szolgáltatási funkciókkal (pl. körzeti iskolába, orvosi rendelőbe, közös tanácsra járással) kapcsolatos és napszakonként, munka- és munkaszüneti napoktól függően is, változó konkrét közlekedési szükségleteknek a községi tanácsai székhelyek elérhetősége tekintetében is. Mivel esettanulmányaink kimondottan gyakorlati célból, a helyi szerveket érdeklő részletezéssel készültek, a részletes, négy minősítési kategóriával jellemzett eredményekre itt nem térünk ki.

A többszemponútú részvizsgálatok eredményeinek szintetizálásával megállapítottuk, hogy melyek a közlekedési elérhetőség szempontjából többszörösen hátrányos helyzetű községek, amelyekben mintegy 12 ezren élnek. Jellemző, hogy e települések közül 39 törpefalu, egy (Szalatnak) félezernél valamivel több lelket számlál, és két községben (a Duna által elválasztott Dunafalván és Homoródon) haladta meg a népességszám az ezer főt.

A jelentőségüket vesztő közigazgatási funkciókon kívül léteznek más jellegű rendszeres vonzáskörzeti kapcsolatok, ill. ilyen követelmények is, mint pl. a közigazgatási egységen kívüli forgalmasabb, nagyobb községek, továbbá a legközelebbi vasútállomás által indukáltak.

A nem városi státusú foglalkoztatási központok kiskörzeti léptékű, gyakran az igazgatási területi rendszerhez tapadótól eltérő textúrájú, önálló közlekedési mikrorendszer kialakítását igénylik. 1980-ban az ország községei 10,7%-ának volt munkahelyfeleslege. Ezek többsége önálló tanácsú, vagy székhelyközség, míg a társközségeknek csak 2,9%-a tartozott e kategóriába.

A foglalkoztatási mikrocentrumok területi elhelyezkedésében (9. ábra) nem sok egyértelmű szabályszerűség mutatható ki, pl. a községek megyék szerinti átlagos népességszámától szinte semmit sem függ gyakoriságuk. Létrejöttük lehet tudatos területfejlesztéssel kapcsolatos ipari üzemtelepítés, mgtsz, Á.G. központ, nagyobb szakosított telep létrehozása, melléküzemági tevékenység eredménye, vagy éppen valamilyen speciális (egészségügyi, szociális stb.) szolgáltató tevékenységnek a faluba koncentrációja. Ilyen intézmények, de még egy kisebb vasúti csomópont is elég a mi vidéki viszonyaink között ahhoz, hogy munkahelytöbbletet teremtsen, főként a kisebb településeken, társközségekben.

IRODALOM

- BELUSZKY P. 1974. Nyfregyháza vonzáskörzete. — Akadémiai Kiadó, Bp. 118 p.
- ERDŐSI F. 1980. Somogy megye közlekedési ellátottságának alakulása. — Somogyi Műszaki Szemle, 1. pp. 24-30.
- ERDŐSI F. 1981a. A dél-dunántúli megyeközpontok közlekedési összekötetés-rendszerének fejlődése, hierarchikus tagozódása és intenzitása. — In: Az igazgatás és a gazdaság területi rendszere: Kutatások a Dél-Dunántúlon. MTA DTI Közlemények 28. Pécs, pp. 157-181.
- ERDŐSI F. 1981b. A dél-dunántúli városok közlekedési elérhetőségének vizsgálata. — Tud. Közlemények, Közlekedési Műszaki Főiskola, Győr, 1. pp. 120-121.
- ERDŐSI F. 1981c. A tömegközlekedési hálózat, valamint a területi érdekek és a közigazgatási területegységek viszonyáról dél-dunántúli példák alapján. — Közl. Közöny, 1. pp. 10-12; 2. pp. 23-26.
- ERDŐSI F. 1981d. A Dél-Dunántúl mezorajonjai határainak értékelése a középfokú központok tömegközlekedési kapcsolatának és munkaerővonzásának területi megjelenése alapján. — Ter. Stat. 4. pp. 260-270.
- ERDŐSI F. 1985. Közlekedés és vonzáskörzetek. — MTA RKK DTI Közlemények, 32. pp. 223-232.
- ERDŐSI F.—HAJDU Z.—HRUBI L. 1985. A vonzáskörzeti viszonyok alakulása Baranya megyében a felszabadulás óta. — Államigazgatás, terület- és településpolitika. Tanulmányok Baranya megyéből. (Szerk.: ÁDÁM A.—FARKAS K.) Baranya m. Tanács—JPTE—MTA RKK Pécs, pp. 65-82.
- ERDŐSI F.—HORVÁTH CS.—JÓNÁS I.—KOVÁCS K. 1986a. A községekben élők közlekedési lehetőségei Baranya megyében 1985-ben. — KSH Baranya Megyei Igazgatósága Pécs, 76 p.
- ERDŐSI F.—HORVÁTH CS.—JÓNÁS I.—KOVÁCS K. 1986b. A községekben élők közlekedési lehetőségei Baranya megyében. — Ter. Stat. 3. pp. 220-240.
- HASSERT, K. 1913. Allgemeine Verkehrsgeographie. — Götschen Verlag, Berlin-Leipzig, 284 p.
- MAKULA L.—TAKÁCS K. 1985. A közlekedési hálózat feszültségeinek vizsgálata és értékelése. — Közl. Tud. Szemle, 11. pp. 488-497.
- MENDŐL T. 1963. Általános településföldrajz. — Akadémiai Kiadó, Bp. 568 p.
- TÓTH I.—MONI GL. J.—GYÓRFFY L. 1985. Egyes térségek, településközpontok és környezetük közötti közlekedési kapcsolatok fejlesztési irányai. — Közl. Tud. Szemle, 11. pp. 498-501.
- VAGÁCS A. 1952. Megyei központok és a közlekedés. — Földr. Ért. 1. pp. 183-187.

MAIN SPATIAL FEATURES AND SETTLEMENT CONCERNS OF INLAND PUBLIC TRANSPORT CONNECTIONS IN HUNGARY

by F. Erdősi

S u m m a r y

The paper investigates firstly the long distance public transport connections (e.g. accessibility of Budapest from the different regions of the country and from larger towns, the interregional, interprovincial and intercity links of the capital). The result of the work is that -- deriving from the monocentral transport network of the country -- the accessibility of the capital from the country seats by rail is much favourable (due to direct express trains) than that of transversal links existing between certain regions and counties. In the latter case the most important means of transport are the long run bus services because the main part of the few transversal railway lines constructed before 1918 is now belonging to the neighbouring countries. Neither the fast trains running in transversal directions nor the long run bus services string more than 3 county seats directly.

Among our rural towns Miskolc and Szeged have the best long distance transport connectivity, though they are situated on the periphery and close to the national border. These cities have direct connection by rail and by bus with the most Hungarian cities and towns. The number of transport links has only a loose correlation with the number of population of the towns. As for the intercity links railways have weighed about 74 per cent that of buses. The favourable transport and geographical position of a city appearing in the crosspoints of the main lines of traffic modes of public transport (e.g. the traffic node function of a town with a regional importance, furthermore, the relative closeness to Budapest, good situation in the country inside) does not lead to increase in the number of links generally.

The 'white spot' untouched by the main central and transversal railway and bus lines creating the long distance passenger transport of Hungary hinders the mobility of people living in the NE part of the country.

Main railway lines running to Budapest and constructed already in the 1870ies give the main economic and social power for settlements to develop effectively. The industrialisation of towns has taken place and accelerated along these lines the fastest population increase has been registered here, the main axis of economic growth has been shaped along these transport corridors. Main railway lines having been constructed later stringed already towns of less importance and they had only much weaker effect on economic development.

About 90-92 per cent of the volume of passenger traffic come from short distance travels of attraction zones of the cities. The concentration of workplaces in the cities, the centralization of administrative institutions and the rural population's increasing needs for urban services have led to the putting up the value of short run public transport in attraction zones in the 1960-70ies. Despite this process about 20-23 per cent of the Hungarian villages has no direct public transport links to its county seat or to the nearest town. It derives from the fact, that the spatial pattern of our public transport has not accomodated to the changes taken place in the system of spatial administration.

As a result of economic recession and of decrease in living standard of the population in the 80ies the volume of passenger traffic has been diminished in the attraction zones of the towns. Mainly the number of daily commuters has decreased.

Translated by T. TINER