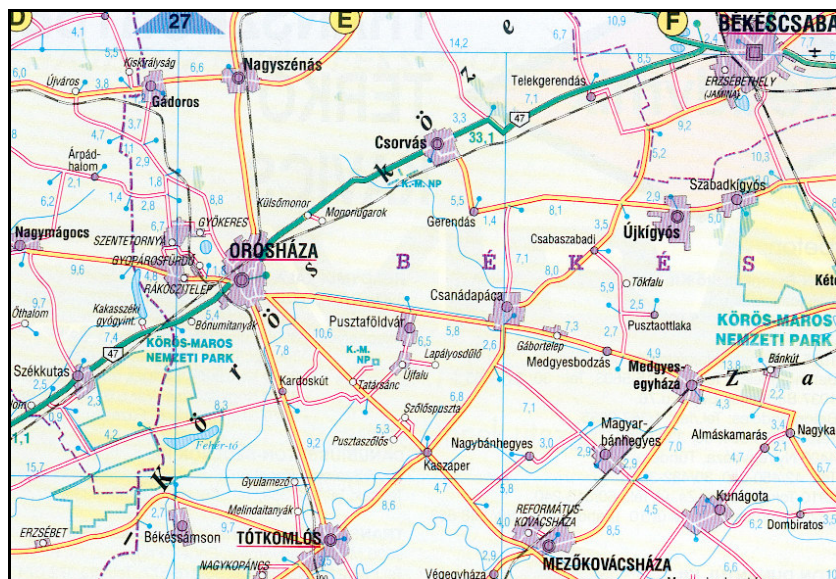


A VASÚTI KÖZLEKEDÉS SZEREPÉNEK VÁLTOZÁSA OROSHÁZA TÉRSÉGÉBEN A KILENCVENES ÉVEK MÁSODIK FELÉBEN

KISS LÁSZLÓ¹

Bevezetés

A rendszerváltás során jelentősen átalakultak hazánkban a társadalmi térkapcsolatok, s ez maga után vonta a tömegközlekedés változását is. A folyamat nagy vesztese a vasúti közlekedés volt, s ennek okaként elsősorban a hivatásforgalmi ingázás visszaesését szokták megjelölni. (Erdősi F. 1996) Hipotézisem szerint a visszaesés egyik oka a menetrend gyakori változása.



1. térkép. Orosháza és környéke
(forrás: Magyarország autóatlasza)

Vizsgálataim területe Orosháza és térsége, amely Békés megyében a legkisebb veszteséggel került ki az átalakulás folyamatából. Kezdeti célkitűzésem az volt, hogy 1989-től kezdve vizsgáljam a vasúti személyszállítást az érintett térségben, azonban a hiányos adatok miatt kénytelen voltam a vizsgált időszakot csökkenteni, így az 1997-es évtől kezdve elemzem a folyamatokat, így a vizsgálat időszaka már a gazdasági fellendülés kezdeti szakaszára esik. Néhány esetben hozzáférhetőek voltak 1997 előtti adatok is, ezeket munkám során felhasználtam.

A munka során felhasználtam a MÁV adatait, kiegészítve a saját gyűjtéseimmel, vizsgáltam a menetrendi szerkezetet, a járatsűrűséget, összehasonlítva a Volán párhuzamos vonalain a járatsűrűséggel. A vizsgálat során érintett vasútvonalak a következők:

- Szeged – Orosháza – Békéscsaba (135 sz. vasúti fővonal)

¹ doktorandusz hallgató Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék

- Mezőtúr – Orosháza – Mezőhegyes (125 sz. vasúti mellékvonal)
- Kiskunfélegyháza – Szentes – Orosháza (147 sz. vasúti mellékvonal)

Az említett vonalakon belül a következő szakaszokat vizsgáltam részletesebben: *Csorvás–Orosháza; Tótkomlós–Kardoskút–Orosháza; Nagyszénás–Orosháza; Gádoros–Orosháza; Orosháza–Békéscsaba; Székkutas–Orosháza*. Az első négy vonalszakasz az orosházi kistérség vasúttal rendelkező településeit érinti, az ötödik a kistérségi központ és a megyeszékhely kapcsolatát jelenti. A hatodik viszonylat a kistérséget Nyugatról érintő Csongrád megyei, de Orosházához is kötődő településhez jelent összeköttetést.

A járatsűrűség változása

Munkám során vizsgáltam a járatszámok és a menetidő változását a felsorolt viszonylatokon az 1997 és 2001 közötti időszakban (*1. táblázat*). A legjelentősebb változást az InterPici szolgáltatás hozta (1999-ben). Az új vonatokkal személyvonatokat váltottak ki, ez elsősorban a Békéscsaba – Csorvás – Orosháza szakaszon teremtett új helyzetet. Itt 1997-ben a 14 vonatpárból 5 sebesvonat volt, kilenc pedig személyvonat. A sebesvonatokat 1998-ban visszaminősítették személyvonatokká.

1. táblázat.

A vonatok menetideje és követési sűrűsége a vizsgált területen
(zárójelben a sebes és az IP vonatok menetideje)

Viszonylat	Távolság (km)	Menetidő 1997 (perc)	Menetidő 2002 (perc)	Járatpárok száma (1997)	Járatpárok száma (2002)
Csorvás – Orosháza	14	18	18	14	12
Székkutas – Orosháza	12	12	12	10	10
Tótkomlós – Orosháza	20	26	28	7	6
Nagyszénás – Orosháza	13	19	19	9,5	9,5
Gádoros – Orosháza	15	34	26	5	5
Békéscsaba – Orosháza	35	47 (41)	44 (34)	14	14

(forrás: MÁV Rt. Menetrend alapján saját számítás)

Egy-egy vonatpárt szüntettek meg a Tótkomlós–Orosháza és a Gádoros–Orosháza szakaszokon (ez utóbbi vonalon „csak” korlátozást vezettek be, a napi utolsó vonatpár csak pénteken és hétfőn közlekedik). A menetidő érdemben csak a 147-es vasútvonalon változott (nyolc perccel csökkent). Meg kell említeni, hogy a közvetlen Békéscsaba–Orosháza forgalomban az InterPici szolgáltatás bevezetésével a korábbi sebesvonatokhoz képest javult a menetidő, ezek a vonatok hét perccel gyorsabbak elődeiknél, mivel a két város között nem állnak meg.

Összehasonlítottam a Volán autóbusz-járatok sűrűségét és menetidejüket a vonatkéval. Mind 1997-ben, mind pedig 2001-ben sűrűbben követték egymást a buszjáratok, mint a vonatok, ez jelentős részben a különböző rendszertulajdonságokból adódik (*Erdősi F.* 1995)

Ugyanakkor míg a vasútnál a járatszám nem változott vagy csökkent a vizsgált időszakban, a Volán járatok sűrűsége nőtt, kivéve a Békéscsaba–Orosháza járatokat, ahol a járatszám nem változott, illetve az Orosháza–Székkutas viszonylatot, ahol csökkent (*2. táblázat*).

A vonatok menetideje és követési sűrűsége a vizsgált területen
(zárójelben a gyorsjáratok menetideje)

Viszonylat	Menetidő (perc)	Járatpárok száma (1997)	Járatpárok száma (2002)
Csorvás – Orosháza	30 (23)	31	33
Székkutas – Orosháza	13	14	13
Tótkomlós – Orosháza	30	11	13
Nagyszénás – Orosháza	30 (20)	21	22
Gádoros – Orosháza	28	11	14
Békéscsaba – Orosháza	60 (45)	26	26

(forrás: Volán Menetrend alapján saját számítás)

Szintén a rendszersajátságokból adódik, hogy az autóbusz-járatok jobb térbeli lefedésre képesek, azaz a buszok a településeken belül több helyen is megállnak, a megállók közelebb vannak a városközpontoz (Erdősi F. 1995). Ez korlátozottan igaz a vizsgált területen. Orosházán a buszpályaudvar a városközpont szélén, a vasútállomás mellett található, ugyanakkor a helyközi és távolsági autóbusz-járatok egy része érinti a városközpontot, ahol a hivatalok, üzletek és az oktatási intézmények találhatóak. Csorváson, Gádoroson, Kardoskúton a település szélén van a vasútállomás, míg a buszok áthaladnak a központon. Székkutason, Nagyszénáson és Tótkomlóson a vasútállomás a település központjában, vagy attól nem messze, pár perces gyalogútra található. A megyeszékhely, Békéscsaba esetében összetett a kép: az autóbusz-pályaudvar és a vasútállomás egymás mellett helyezkedik el, azonban a vizsgált területről érkező autóbuszok közül csak néhány érinti a városközpontot.

A menetrendi szerkezet változása

Megvizsgáltam a menetrendi szerkezet változását a kilencvenes évek második felében. A vizsgálat a következő ingázást befolyásoló menetrendi tényezőkre irányult:

- Biztosított-e a műszakkezdésre (6.00, 14.00 és 22.00) történő megjelenés Orosházára, valamint biztosítható-e a visszautazás?
- Biztosított-e a 7.25-ös középiskolai iskolakezdésre és a 8.00-ás munkakezdésre a megjelenés illetve a hazautazás?
- Biztosított-e a megyeszékhelyre érkezés Orosházáról és Csorvásról műszakkezdésre?
- Biztosított-e a megyeszékhelyre érkezés a kistérség településeiről iskolakezdésre?

Az első feltétel 1997-ben Csorvás és Nagyszénás esetében maradéktalanul, Kardoskút és Tótkomlós felől részben teljesült, ugyanakkor Gádoros és Székkutas felől nem volt megoldható a műszakkezdésre megjelenés és visszautazás (vagy csak nagyon korlátozottan). 2001-re a helyzet módosult, a feltétel csak Nagyszénás esetében teljesült maradéktalanul, Csorvás, Tótkomlós és Kardoskút felől részben, Gádoros és Székkutas esetében (hasonlóan az 1997-es menetrendi időszakhoz) pedig nem volt megoldható a munkába járás vonattal.

A második feltétel 1997-ben valamennyi település esetében teljesült, igaz, a várakozási idő az iskolakezdés és az Orosházára érkezés között néhány esetben hosszú volt (1 óra). 2001-ben az iskolakezdésre történő megjelenés Gádorosról nem volt megoldható, még hosszú várakozással sem. Itt meg kell jegyezni, hogy a MÁV menetrend-szerkesztési gyakorlata nem igazodott az 1996-ban módosított iskolakezdéshez. Korábban a tanítás 7⁰⁵-kor és 8⁰⁰-kor kezdődött a középiskolákban, 1996 óta pedig (kevés kivételtől eltekintve) a tanítás 7²⁵-kor kezdődik. Így az 1996 előtt megfelelőnek bizonyult 6⁰⁰ és 7³⁰ körül vonatérkezések már nem voltak megfelelőek (és kényelmesek) a diákok ingázásához.

A harmadik feltételt csak Csorvás és Orosháza esetében vizsgáltam, melynek oka, hogy a dolgozók ingázása a kistérségből s megyeszékhelyre e két településről számottevő. Mind 1997-ben, mind pedig 2001-ben biztosított volt vonattal a műszakkezdésre történő megjelenés.

A negyedik kritérium 1997-ben és 2001-ben Gádoros kivételével valamennyi településnél teljesült.

Megállapítható, hogy a vasúti ingázás menetrendi feltételei 1997 óta romlottak az orosházi kistérségben: Ezt a megállapítást ki kell egészíteni azzal, hogy ugyanezen időszakban a Békéscsaba felé meglévő ingázási lehetőségek megmaradtak.

A vasúti személyforgalom nagysága

A személyforgalom nagyságára a MÁV Rt. adatai alapján lehet számításokat végezni, illetve a meglévő adatokból következtetéseket levonni. Az adatok lehetnek az állomási személypénztárak forgalmának, illetve az utasszámlálások adatai, amelyek azonban csak részben nyilvánosak, hozzáférésük korlátozott az elévülési időszakon belül (5 év). Ezért nem a teljességre törekedtem. Néhány állomás esetében 1997 előtti adatokat is fel tudtam használni munkám során. A vizsgált területre és időszakra vonatkozó adatokat a 3. táblázat és az 1. és 2. ábra tartalmazza.

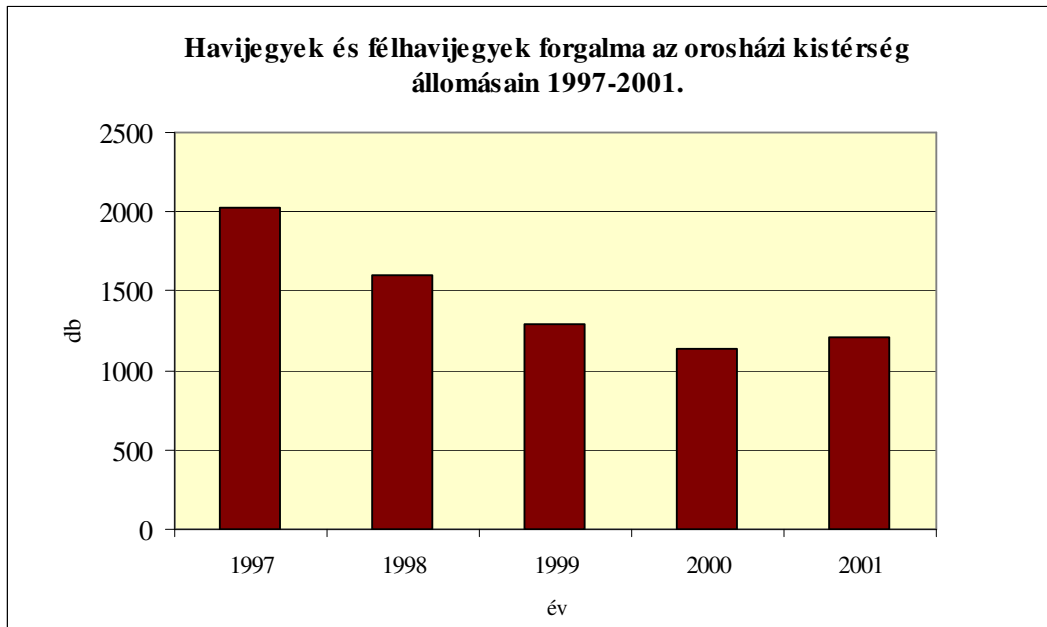
Az ábrákon látható havijegyes adatokat az állomási dolgozók elmondása alapján korrigáltam, hogy lehetőség szerint a kistérségen belüli, illetve a megyeszékhelyre irányuló forgalmat mutassák. Ezért az állomásokon a tényleges havijegy-forgalom a feltüntetettnél magasabb. Ugyanakkor az ábra nem tartalmazza a Békéscsaba állomáson a kistérség településeire eladott havijegyeket, félhavijegyeket, mivel ezek településenkénti megoszlására semmilyen információval nem rendelkezem.

3. táblázat.

A személypénztári adatokból számolt
utasforgalom alakulása 1995-2001 között. (utasfő)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Orosháza	n.a.	n.a.	479 451	427 196	366 746	333 585	340 094
Kardoskút	11 718	12 751	11 459	10 300	9 981	9 674	8 929
Tótkomlós	37 221	44 894	40 429	33 875	31 970	37 231	39 654
Nagyszénás	45 010	62 172	57 234	49 389	48 855	46 978	47 699
Csorvás	n.a.	n.a.	133 842	106 864	94 716	90 807	95 534
Székkutas	n.a.	n.a.	27 246	22 592	26 874	31 213	31 332
Gádoros	20 703	19 060	12 437	12 378	11 479	9 474	12 822

(forrás: MÁV Rt.)



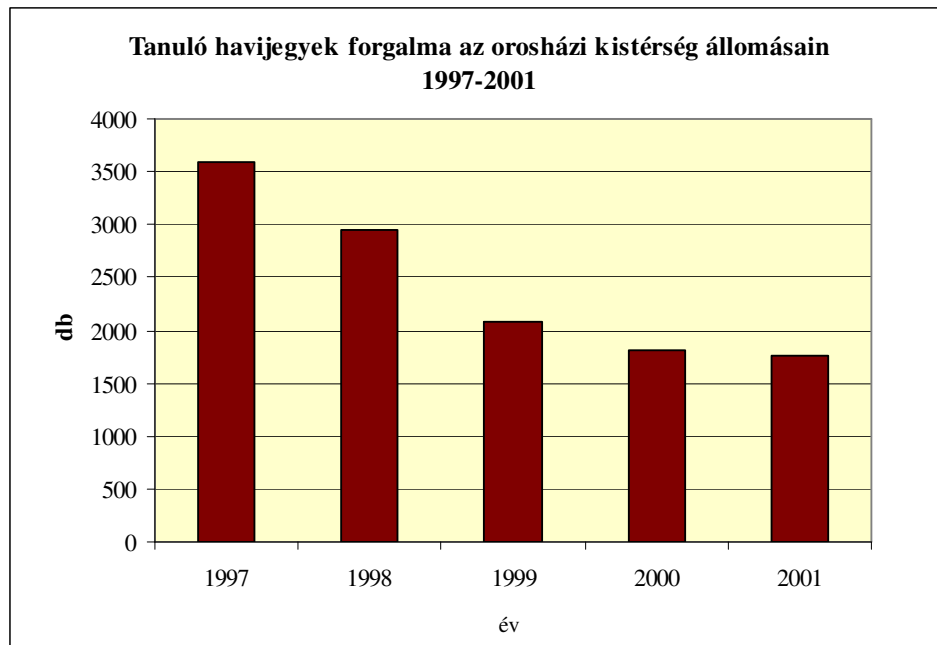
1. ábra: A tanuló havijegyek forgalma az orosházi kistérség állomásain az 1997 és 2001 közötti időszakban
(forrás: MÁV Rt.)

Általános jelenség volt a magyar vasúthálózaton a személyszállítás visszaesése a rendszerváltás után. A társadalmi-gazdasági átalakulás elsősorban az ingázókat érintette hátrányosan, a legtöbb helyen először a bejáró dolgozókat bocsátották el. A gazdasági fellendüléssel az ingázók száma kis mértékben, de gyarapodott. A gazdasági fellendülés az orosházi kistérségben is megindult a '90-es évek közepén, a vasúti személyszállítás visszaesése – szakaszosan – 2000-ig folytatódott. A 3. táblázat adataiból látszik, hogy 2001-ben kismértékű fellendülés volt tapasztalható, mely alól kivétel Kardoskút állomás, ahol a visszaesés 2001-ben is folytatódott. (3. táblázat)

Az adatokhoz kapcsolódik, hogy a feltüntetett hét állomás közül kettőben (Gádoros, Kardoskút) csak időszakos menetjegykiadás van, azaz néhány vonatnál a jegyvizsgálók adják a menetjegyeket. Ez az utasforgalom a jegyvizsgálók telepállomásain, Gádoros esetében Orosházán és Szentesen, Kardoskút esetében pedig Orosházán és Mezőhegyesen jelenik meg. Hasonló a helyzet a menetjegykiadással nem rendelkező megállóhelyek esetében.

Meg kell említeni azt is, hogy az Orosháza állomáson a havijegyek forgalma nagyobb mértékben esett vissza, mint a kistérség egészében.

A havijegyvesztés csökkenésével párhuzamosan nőtt a menetjegyet váltók, elsősorban a távolsági utasok száma, ez azonban nem tudta megállítani az utasforgalom csökkenését.



2. ábra: A tanuló havijegyek forgalma az orosházi kistérség állomásain az 1997 és 2001 közötti időszakban (forrás: MÁV Rt.)

Mi lehet a számok mögött?

Mi okozhatta ezt az igen jelentős utasforgalom-csökkenést? A válasz meglehetősen összetett.

Az egyik összetevő a demográfiai folyamatokban keresendő. Az 1972-79 között született népes korosztály folyamatosan kikerült az ingázók jelentős részét adó középiskolás korból, az ingázó diákok száma visszaesett (2. ábra). Ezen belül elsősorban az Orosházáról és Csorvásról Békéscsabára havijegyvet váltó diákok száma csökkent nagy mértékben (a 97-es érték 40%-ára). A többi település esetében ennyire markánsan nem jelenik meg ez a folyamat, elsősorban a települések kisebb lélekszámából adódóan.

Csökkentette az ingázók számát az új középiskolák indítása is. Az ingázásra „kényszerülők” (nem a településük középiskolájába járók) számát csökkentette Orosházán az Evangélikus Gimnázium megnyitása és gimnáziumi helyek növelése. Az ingázásnak kedvezett a nyolc osztályos gimnáziumi képzés indítása az orosházi Táncsics Mihály Gimnáziumban, de ezt a vasút nem tudta kihasználni. Tótkomlóson 1992-ben nyílt meg a gimnázium, ezért az időközben városi rangot kapott településről eljáró diákok száma csökkent, szinte csak a speciális képzésre (pl. nyelvi) beiratkozott diákok ingáznak, s ezen a csökkent bázison osztozik az autóbusz és a vasút.

A menetrend sem kedvezett a diákok ingázásának. Habár sok környező településről megoldható bejárás a vonattal, a hosszú várakozás (korai indulás) sok diákok elriaszt a vasúti közlekedéstől. Gádorosról Orosházára és Békéscsabára 1995 óta nem váltanak a tanulók havijegyvet, amióta a menetrend nem biztosítja a csatlakozást, illetve a 7¹⁵-ös érkezés már késői időpontnak számít. A Nagyszénásról Orosházára vonattal bejáró diákok száma is csökkent, melynek oka elsősorban a kedvezőtlen menetrend, az 5⁵⁰ körüli érkezés korai, a 7¹⁵-ös pedig már késői a középiskolába eljutáshoz. Ugyanakkor kis mértékben emelkedett a Nagyszénásról Szarvasra vonattal utazó tanulók száma. Székkutasról Orosházára vonattal bejáró diák nincs, hasonló okok miatt, mint az említett települések esetében.

A dolgozó havijegyesek számát egyrészt az időszakosan előforduló elbocsátások (Orosházán az üvegyár, Békéscsabán a konzervgyár létszám-csökkentései, Mezőhegyesen a cukorgyár bezárása) csökkentette. Megjelent azonban egy új jelenség is, mégpedig az, hogy a a törvényi kötelezettség ellenére a munkáltatók egyre kevesebb dolgozónak térítik a munkába járás költségét, vagy ha kis is fizetik, a bérletet nem váltják meg dolgozóiknak, helyette menetjegyet térítenek. Közalkalmazottaknál ez minden esetben olcsóbb, a versenyszférában pedig havi egy-két napos szabadságolás esetén már kisebb költséggel jár a menetjegy árának térítése, mint a havijegy 80%-át kifizetni.

Nem kedvezett a menetrend néhány változása sem, elsősorban a Csorvásról Orosházára járó dolgozóknak. Ugyanis 2000 óta a délutáni műszakból nem biztosított a hazajutás, csak autóbusszal, a délutáni műszakon történő megjelenés csak mintegy 1,5 órás várakozással biztosított. Ez az autóbuszos közlekedés javára hatott.

Gádoros esetében meg kell említeni, hogy a települést érintő 147-es számú vasúti mellékvonalat 1997-ben a megszűnés fenyegette. A bevezetett drasztikus sebességkorlátozás miatt a vonatok menetideje kétszeresére nőtt, ugyanakkor a menetrend ezt a változást nem jelölte, így az állandó késések miatt nem lehetett tudni, mikor közlekedik a vonat. A lakossági tiltakozás eredményeként 1997 második felében megkezdődött felújítás és fokozott pályakarbantartás hatására 1997 november elejétől normalizálódott a helyzet, a vonatok ezután a Hivatalos menetrend szerint közlekedtek. (KISS L. 2000)

A vizsgált időszakban több vonalszakaszon nőtt az autóbuszjáratok száma. Különösen szembetűnő ez Gádoros esetében, ahová 1998 óta jár több autóbusz. A vasúti közlekedés bizonytalansága miatt sok utas átszokott az autóbuszra.

A vasúti közlekedés perspektívái

A vasúti szolgáltatás igénybevételének továbbra is sarkalatos pontja a menetrend. A 2002. december 15-től érvénybe lépő új menetrend javaslatomra biztosítani fogja a diákoknak 7²⁵-ös iskolakezdeményezésre történő megjelenést Nagyszénás, Kardoskút, Tótkomlós és Gádoros felől, ugyanis e zen települések felől 7⁰⁰ körül érkeznek majd be a vonatok Orosháza állomásra. Megmaradnak a Békéscsabára ingázás jelenlegi lehetőségei, azonban az Orosházára bejárók lehetőségei csökkennek, nem lesz vonat Csorvás felől a 6⁰⁰-ás műszakkezdésre, ami kb. 30 dolgozót érint. Tovább folytatódik tehát az a tendencia, hogy a vonatok száma a kora reggeli és a késő esti órákban csökken, a nappali időszakban pedig növekszik. Ez nem kedvez a hivatásforgalomnak, ugyanakkor az egészségügyi, bevásárló, hivatali ügyintéző és a távolsági forgalom számára új lehetőségeket jelent.

A menetidők számottevő pozitív változására az elkövetkező időszakban nem lehet számítani. Ehhez nagyarányú pályakorszerűsítésekre lenne szükség, a jelenlegi források viszont a szinten tartásra sem elegendőek.

Összegzés

Az 1997 és 2001 közötti időszakban a vasúti személyközlekedés szerepe csökkent az orosházi kistérségben. Ez elsősorban a rendszeres utazások, a havijegyves forgalomban nyilvánult meg, melyet csak kis mértékben tudott kompenzálni a lakossági mobilitás, a távolsági forgalom növekvése.

Megállapítható, hogy a menetrend gyakori és kedvezőtlen változtatása nem kedvezett a vasúton utazó hivatásforgalomnak, ugyanakkor nem a menetrend-változtatás az utasforgalom csökkenésének a kizárólagos oka.

A vasúti közlekedés szerepének növeléséhez, ezáltal a vasút gazdaságosabb üzemeltetéséhez szükség lenne stabil menetrendre, amely igazodna a hivatásforgalmi

igényeihez és a távolsági forgalom kívánságaihoz egyaránt. Az elmaradt pályaberuházásokat pótolni kell, mert néhány éven belül a jelenlegi sebesség- (és ezzel menetidő-) viszonyok már nem lesznek tarthatóak. A sebességcsökkentés hatására a vasúti közlekedés színvonala tovább romlana, ami további forgalomcsökkenéshez, ezáltal a vasút gazdaságieredmény-romlásához vezetne.

IRODALOM

Erdősi F. 1995: Ágazati és regionális kommunikációföldrajz I. JPTE Pécs, pp. 9-12.

Erdősi F. 1996: Közlekedés. In: **Perczel Gy.** (szerk.): Magyarország Társadalmi-gazdasági földrajza. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, pp. 383-399.

Kiss L. 2000: Adalékok négy vasúti mellékvonal problematikájához. OTDK dolgozat, kézirat, Szeged

Békés megye statisztikai évkönyve 1997. KSH Békés Megyei Igazgatósága, Békéscsaba

Békés megye statisztikai évkönyve 2000. KSH Békés Megyei Igazgatósága, Békéscsaba

A Szentesi Regionális Vasút rehabilitációja. MÁV-tanulmány, Szeged 1998.

A Mezőhegyesi Regionális Vasút rehabilitációja. MÁV-tanulmány, Szeged 1998.

Magyarország autóatlasza (1998) Z-Press Kiadó, Budapest

MÁV Rt. Hivatalos Menetrend 1997-2001

Volán Hivatalos Menetrend 1997-2001

Forgalmi kimutatások

Személyes tapasztalatok, gyűjtések, beszélgetések