

SZABÓ SZABOLCS

**A SZOCIÁL-KÖZLEKEDÉSFÖLDRAJZ VIZSGÁLATI LEHETŐSÉGEI  
MAGYARORSZÁGON**

A DOKTORI ÉRTEKEZÉS TÉZISEI

TÉMAVEZETŐ:

DR. DÖVÉNYI ZOLTÁN DSc.

EGYETEMI TANÁR

ELTE TTK

FÖLDTUDOMÁNYI DOKTORI ISKOLA

Vezető: Dr. Monostori Miklós DSc.

FÖLDRAJZ-METEOROLÓGIA PROGRAM

Vezető: Dr. Gábris Gyula DSc.

Készült az ELTE TTK FFI Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszékén

BUDAPEST

2009

## **I. BEVEZETÉS**

A közlekedés biztosítja az országon belüli, valamint az egyes országok, térségek, illetve kontinensek közötti összeköttetést, ezért mind társadalmi, mind gazdasági szempontból nézve fontos tevékenység. Legfontosabb feladatai közé tartozik gazdasági aspektusból az egyes nemzetgazdaságok működésének biztosítása, valamint azok egymás közötti kapcsolatainak fenntartása, társadalmi nézőpontból pedig az egyre növekedő mobilitás zavartalan kiszolgálása.

A személyszállítást tekintve kiemelten fontos szerep jut a lakóhely és a munkahely közötti utazásnak, de egyre nagyobb jelentőségre tesz szert a szabadidős, a kulturális, valamint a turisztikai célból történő helyváltoztatás. Mindezekből adódik, hogy a közlekedésnek kiemelten fontos szerep jut a gazdaságos termelési rendszerek kialakításában, a központi funkciókkal rendelkező települések (azon belül az egyes áruk és szolgáltatások) elérhetőségében, és végső soron az életminőségünk alakulásában.

Ennek tükrében nem meglepő, hogy a közlekedés több tudományterület által érintett kutatási terület, mint pl.: a közlekedéstudomány, a műszaki tudományok, a környezetvédelem, a történelem, a szociológia, a gazdaságtudományok, a demográfia, a matematika, a pszichológia, a földrajz stb.

A klasszikus közlekedésföldrajz legfőbb feladatáknak a közlekedési hálózatok térbeliségének vizsgálatát jelölhetjük meg, többnyire a hálózatok és csomópontok, valamint a kereslet és kínálat térbeli sajátosságait vizsgálva (Haggett, P 2006; Hoyle, B. – Knowles, R. 1998; Black, W. R. 2003). Ezen kívül a nemzetközi szakirodalomban – a manapság igen elterjedt szintetizáló megközelítés jegyében – gyakran találkozhatunk olyan új vizsgálati szempontokkal (fenntarthatóság, nagyvárosi közlekedési problémák, a privatizáció és a dereguláció hatásainak vizsgálata, társadalmi metabolizmusok stb.), melyek alkalmazásával abszolút modernnek tekinthető vizsgálati szempontrendszer alakítható ki (pl. Hoyle, B. – Knowles, R. 1998; Black, W. R., Hanson, S. – Giuliano; G. 2004).

## **II. A SZOCIÁL-KÖZLEKEDÉSFÖLDRAJZ ÉRTELMEZÉSE**

A szociálgeográfia a földrajztudományon belül speciális vizsgálati szempontrendszerrel és módszertannal jellemezhető (Berényi I. 1997, 2003). A közlekedés (mint az egyik szociálgeográfiai alapfunkció – Partzsch, D. 1964) e diszciplínán belül is kitüntetett szerepet játszik, hiszen biztosítja a kapcsolatot az egyes alapfunkciók között. Voltaképpen innen eredeztethető a szociál-közlekedésföldrajz elnevezés is, mint a

szociálgeográfia közlekedéssel, pontosabban az emberek/csoportok térbeli mozgásával, közlekedési szokásaival foglalkozó részterülete (Berényi I. 1997).

A szakirodalomban fellelhető cikkek és tanulmányok többnyire nem használják a szociál-közlekedésföldrajz kifejezést, így azokat tartalmuk alapján, voltaképpen szubjektív módon minősíthetjük a diszciplínával foglalkozónak (a néhány kevés kivétel: Muller, P. O. 1976; Taylor, Z. 1980; Tiner T. 1986). Kialakulása az 1960-as évekig vezethető vissza, amikor a már évtizedek óta művelt leíró jellegű, ill. korábban már az 1950-es években elterjedt matematikai-statisztikai módszereket (mint pl. a gravitációs modellt, a gráf elméletet, a faktoranalízist, a lineáris programozást) alkalmazó kvantitatív közlekedésföldrajzi vizsgálatok mellett az emberek közlekedési szokásait, eszközválasztását, térbeli mozgásának sajátosságait, útvonal-választási szokásait elemző kvalitatív módszerek is megjelentek (Taylor, Z. 1980). Ennek oka alapvetően arra vezethető vissza, hogy a hálózatok és csomópontok vizsgálatát előtérbe helyező kvantitatív vizsgálati módszerek jól leírták ugyan a közlekedési rendszerek állapotát az adatok felvételének időpontjára vonatkozóan, de a megfigyelt jelenségekre (azok kialakulására, hátterére) nem feltétlen adtak magyarázatot, és a jövőbeli változások hatásait sem voltak képesek pontosan előre jelezni. Természetesen a szociál-közlekedésföldrajzi vizsgálatok megalapozásához továbbra is szükséges és elengedhetetlen a közlekedési hálózatok, az azokon mérhető forgalom, az ellátottság és elérhetőség vizsgálata, a (területi) statisztikai adatok elemzése. E „klasszikus” vizsgálati módszerekre alapozva a szociál-közlekedésföldrajzi révén elemezhetjük, hogy milyen módon használják a teret az emberek (Dürr, H. 1972). A különböző áruk és szolgáltatások vásárlása/igénybe vétele kapcsán vizsgálhatjuk az egyes szociálgeográfiai csoportok közlekedési eszköz- és útvonalválasztását.

Természetesen a kutatási célok és módszerek – mint minden élő és fejlődő tudományterület esetében – folyamatosan módosultak az utóbbi 4 évtizedben. Egyre inkább előtérbe került a közlekedési eszköz választásának, a térbeli mozgás gyakoriságának, a közlekedésre fordított időnek a vizsgálata (Nutely, S. 2005; Nutely, S. – Thomas, C. 1992; De Vasconcellos, E. A. 2005; Davison, L. J. - Knowles, R. D. 2006; Limtanakool, N. et al. 2006). Ezen belül is kiemelt jelentőséget kaphat az ún. jóléti szolgáltatások elérhetőségének (egészségügyi szolgáltatások, szociális ellátások, kulturális szolgáltatások stb.), illetve az ezeket igénybe vevők térbeli aktivitásának a vizsgálata (Rodrigue, J. P. 2006; Black, W. R. 2001).

Magát a szociál-közlekedésföldrajz elnevezést Muller, P. O. (1976) használta először, és azt az egyes társadalmi csoportok (mint pl. városi szegények, városi afroamerikaiak, öregedő

népesség, vidéki népesség stb.) közlekedési szokásaival és problémáival foglalkozó tudományágként határozta meg (1976).

Az utóbbi évtizedekben többféle vizsgálati szempont, és módszer alakult ki a diszciplína kapcsán. A szociálgeográfiai csoportokhoz hasonlóan vizsgálhatjuk az egyes korosztályok, az eltérő neműek speciális közlekedési szokásait (Black, W. R. 1990, 1992, 2001, 2003; Dobs, L. 2005; Lau, J. C. Y. 2006), valamint a járműválasztással kapcsolatos viselkedési stratégiákat (Jensen, M. 1999), vagy éppen a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi konfliktusokat (mint pl. a nagyvárosi közlekedés problémái, a vasúti szárnyvonalak felszámolásának hatásai - Erdősi F. 1985; Hanson, S. – Giuliano; G. 2004; Taylor, Z. 2003, 2006; Vincze T. 2005). Új vizsgálati szempontként pedig előtérbe került a közlekedési szokások (eszközüválasztás, gyakoriság stb.), valamint az életszínvonal kapcsolatának az értékelése, mely révén a kirekesztettséget és az izolált közösségek kialakulását is elemezhetjük (lásd aprófalvas kistérségek) (Hiscock, R et al. 2002), valamint a fenntarthatóság vizsgálata (pl. Beatlay, T. 1995; OECD 1996; Steg, L. – Sievers I. 2000; Gudmundson, H. 2001; Poortinga, W. et al. 2004; Steg, L. – Gifford, R. 2005; Himanen, V. et al. 2005; Black, W. R. 1996, 1998, 2000, 2003; a magyar szakirodalomban pedig többek között Erdősi F. 2000; Fleischer T. 2003, 2004; Tóth L. 2004; Koren Cs. 2005). E gondolkör kapcsán többnyire a nagyvárosi közlekedés problémáit vizsgálják, vagyis a fenntartható – és az ott lakók igényeit messzemenően kiszolgáló – közlekedési rendszerek kialakításáról értekeznek.

A hazai szakirodalomban a közlekedési szokásvizsgálatok főleg a közlekedéstervezéssel foglalkozó mérnökök szakterülete volt az utóbbi évtizedekben (elsősorban a Közlekedés kft, a Transman kft, a KTI, az UVATERV, a Széchenyi István Főiskola révén). A hagyományos forgalomszámláson, és mennyiségi szempontú modellezésen túl egyre inkább a társadalmi tényezők felé fordultak, így próbálva minél pontosabban előre jelezni a forgalom változását, valamint a különböző közlekedési célú beavatkozások hatását. Ezen belül is az egymódú modellek felől egyre inkább az összközlekedési modellek felé fordult a figyelem. Mindezen vizsgálatokra komplett szoftvercsomagokat dolgoztak ki pl. BUDA-PC, City 600, TRANSURS stb.) Összességében empirikus vizsgálatokra is épülő (célforgalmi felmérések, gyakran háztartási szinten<sup>1</sup>) forgalmi modelleket alkotnak (keresleti és kínálati modell), valamint a közlekedők preferenciáit vizsgálják (részletesebben lásd Berki Zs. 2008, Berki Zs.

---

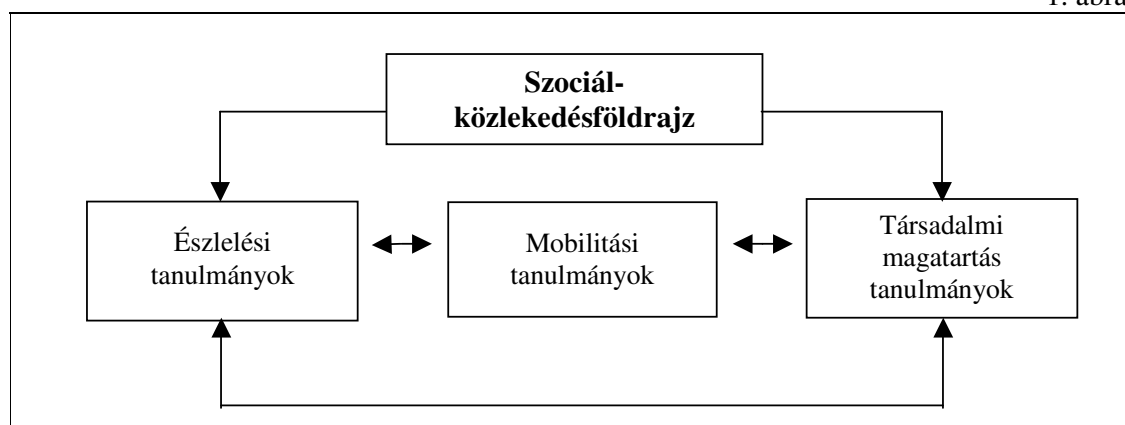
<sup>1</sup> Többek között a főváros, majd később a BKV felkérésére 1973/74-ben, 1983/84-ben, 1992/94-ben és 2004-ben készült, mely során vizsgálták a lakosok közlekedési szokásait, valamint a személygépjárművek és a tehergépjárművek mozgását is. Országos felvétel csak egyszer, az 1980-as években készült (Berki Zs. 2008).

– Monigl J. – Nagy E. – Dobrocsi T. – Dávid G. 2007, Monigl J. – Berki Zs. – Újhelyi Z. – Ábel M. – Székely A. 2008, Monigl J. – Nagy E. – Berki Zs. 1998).

A szociál-közlekedésföldrajz elméleti megalapozásánál mindenképpen szót kell ejtenünk Taylor, Z. (1980) tanulmányáról, mely összegezte a majd három évtizeddel ezelőtti kutatási és módszertani szempontokat. E dolgozat alapján született Tiner T. (1986) írása, mely a magyar szakirodalomban voltaképpen egyedülállónak tekinthető. A két említett munka rendszerszerűen vizsgálja a szociál-közlekedésföldrajz vizsgálati lehetőségeit, és alapvetően a vizsgálati módszerek (tanulmánytípusok) alapján határozza meg az alapkategóriákat (1. ábra).

A szociál-közlekedésföldrajzi tanulmányok típusai Taylor Z. szerint

1. ábra



Forrás: Taylor, Z. 1980, 261. o.

Mindhárom Taylor, Z. által meghatározott tanulmánytípus jól körülhatárolható módszerekkel és vizsgálati szempontokkal jellemezhető.

### III. CÉLKITŰZÉS

Mint a rövid szakirodalmi áttekintésből is láthattuk, igen szerteágazó a diszciplína kutatási területe, ezért célszerű a bő két évtizeddel ezelőtt elvégzett rendszerező munkát újra elvégezni, és egy jól meghatározható elv mentén meghatározni, hogy mit sorolunk a diszciplínához tartozónak. Jelen dolgozat Taylor, Z. és Tiner T. felfogásához képest némileg eltérő módon értelmezi a szociál-közlekedésföldrajzot, azoknál sokkal gyakorlatiasabb szempontú, problémaorientált megközelítésben vizsgálódik. A főbb kutatási célok meghatározásánál a kiindulópont az volt, hogy a közlekedési kereslet folyamatosan növekszik, és jellege is változik, így a közlekedési infrastruktúrát mennyiségi és minőségi értelemben is folyamatosan fejleszteni kell, amihez a korábbinál alaposabb

háttér tanulmányokra van szükség. A fejlesztések megalapozásához, végrehajtásához, társadalmi elfogadtatáshoz, vagyis magának a rendszernek a működtetéséhez véleményem szerint a közlekedéstervezési célú szokásvizsgálatokon (és az erre épülő keresleti modelleken) túlmenően új szemléletű háttér tanulmányokra is van szükség. Vagyis e dolgozat alapvető problémaként végső soron a jól működő közlekedési rendszerek kialakításához történő hozzájárulást tűzte ki célul. Tehát esetünkben nem csak a térbeli mozgás kétségtelenül fontos csoportspecifikus sajátosságainak a vizsgálata volt a fő cél, hanem azon túlmenően kiemelt áruk- és szolgáltatások esetében az aktivitási tér lehatárolása is. A vizsgálat célja nem a forgalom modellezése volt, hanem néhány speciális helyzetű térség (aprófalvas térségek, nagyvárosi agglomerációk) sajátosságainak a feltárása (közlekedési szokások, speciális közlekedési módok, aktivitási tér stb.). A dolgozat nagyobb súlyt helyez olyan vizsgálatokra is, melyek a korábbiakban inkább marginális szerepet kaptak, mint pl. a közlekedési eredetű konfliktusok vizsgálata, a közlekedésben részt vevő k kapcsolatainak, valamint érdekeinek és érdekérvényesítő képességeinek a vizsgálata, valamint az ezek következményeként a közlekedési beruházások elhúzódsának vizsgálata.

A másik jelentős eltérés, hogy jelen dolgozat nem a tanulmánytípusok alapján rendszerezni a diszciplína módszereit és ismereteit, hanem konkrét problémaköröket (kutatói célokat) határoz meg, melyek logikai sorrendben is egymásra épül(het)nek, vagyis lehetőséget biztosítanak arra, hogy közlekedési rendszereinket minél alaposabban megismerhessük, és a nem megfelelően működő rendszerek átalakításához, és módosításához is lehetőséget biztosítsunk:

1. A közlekedési rendszerek kialakulásának, és jelenlegi helyzetének vizsgálata.
2. A közlekedési szokások és a térhasználat (aktivitási tér) vizsgálata (a megfigyelési egység teljes népességére vonatkoztatva, illetve kiválasztott társadalmi csoportok speciális közlekedési szokásait vizsgálva: pl. ingázók, iskolába járó gyerekek).
3. A közlekedési eredetű társadalmi konfliktusok vizsgálata.
4. A közlekedésben, mint folyamatban részt vevő szereplők érdekeinek a vizsgálata.
5. A nem megfelelően működő közlekedési rendszerek(ek), és azok átalakítási lehetőségeinek vizsgálata (fenntartható közlekedésfejlesztés).

#### **IV. VIZSGÁLATI MÓDSZEREK**

A dolgozat a szakirodalom értékelő áttekintését követően az előzőekben vázolt célkitűzések megfelelően előbb rövid áttekintés nyújt a hagyományos (kvantitatív) közlekedésföldrajzi vizsgálati módszerektől (a közlekedési infrastruktúra vizsgálata, az

elérhetőség és ellátottság vizsgálata, a teljesítménymutatók és a forgalom vizsgálata stb.), majd bemutatja a szociál-közlekedésföldrajzi vizsgálatok során eredményesen használható ún. puha módszereket is (pl. kérdőívezés, interjúkészítés, tartalomelemzés).

A vizsgálatok során a saját adatgyűjtés mellett fontos szerepet kapnak a témához kapcsolódó egyéb adatbázisok (KSH adatok, vállalati adatbázisok, sajtó archívumok stb.). A kapott eredmények értelmezését segítő kartográfiai módszerek kerültek alkalmazásra.

## **V. EREDMÉNYEK ÉS KÖVETKEZTETÉSEK**

A disszertáció főbb eredményei:

1. *A periférikus helyzetű települések közlekedési szokásait* vizsgálva megállapíthattuk, hogy a járműválasztás alapvetően a kényelem (értsd ez alatt az átszállások elkerülését) és a praktikum (értsd ez alatt a választott közlekedési eszköz sebességét, és így az utazási időt) határozza meg. Bár a buszközlekedés megítélése alapvetően nem tekinthető negatívnak, de a vasúttal szemben mégis némileg kedvezőtlenebb. A buszközlekedés megítélésével kapcsolatban megállapítható, hogy a busszal gyakran utazók alapvetően elégedetlenebbek annak színvonalával, míg a busszal ritkábban utazók jóval kevésbé. Ennek fényében nem meglepő, hogy a buszközlekedés megítélése a vasúttal nem rendelkező települések lakosságának körében alapvetően kedvezőtlenebb, ráadásul ezen eredmények összhangban vannak Tiner T. Heves megyében végzett vizsgálatainak eredményeivel (1985). Vagyis az emberek általában azzal a közlekedési eszközzel szemben foglalkoznak meg inkább kritikát, amit nem használnak rendszeresen. Az egyes korcsoportok közlekedési szokásait vizsgálva kiderült, hogy a fiatal- és az időskorúak inkább a közforgalmú közlekedést választják, míg a felnőtt korúak esetében magas az egyéni közlekedést (személygépjármű) választók aránya. Az egyéni közlekedéssel kapcsolatban az is bebizonyosodott, hogy a személygépjármű tulajdonlás elsősorban a jövedelemtől függ (minél magasabb az egy főre jutó jövedelem a vizsgált háztartásban, annál nagyobb a személygépjármű tulajdonlás valószínűsége). Az egyes korcsoportok közlekedési szokásait vizsgálva településspecifikus következtetéseket vonhatunk le:

a/ Ahol a buszközlekedés és vonatközlekedés (fővonal, magas járatsűrűséggel) is rendelkezésre áll a közforgalmú közlekedésen belül, ott a naponta, ill. hetente utazók közül a buszközlekedést választók aránya ingadozó, és inkább a fiatalok, valamint a középkorúak idősebb korosztályainak képviselői

választják. A vonatközlekedés egyértelmű fölényben van a gyakori utazások esetében.

b/ Ahol a busz- és a vonatközlekedés (mellékvonal, alacsony járatsűrűséggel) is rendelkezésre áll a közforgalmú közlekedésen belül, ott a naponta, ill. hetente utazók közül a buszközlekedést választók aránya egyenletesen magas, míg a vonatot választók aránya alacsony. Egyfajta munkamegosztást figyelhetünk meg a két közlekedési mód között, vagyis a gyakori és rövidebb távú utazások esetében a buszt választják, míg a ritkább és távoli utazások esetében a vonatot.

c/ Ahol a buszközlekedés monopolhelyzetben van a közforgalmú közlekedésen belül, ott a busszal naponta, ill. hetente utazók aránya az időskorúakat kivéve minden korosztályban egyenletesen magas értéket mutat, a személygépjárművel közlekedők aránya csak a középkorosztály képviselői (elsősorban a 21-40 éves korosztályok) körében magas

d/ Az egyes korcsoportok közlekedési szokásait vizsgálva megállapítható, hogy közforgalmú közlekedési eszközökkel napi, ill. heti rendszerességgel inkább a fiatalok és az idősek, személygépjárművel pedig elsősorban a középkorúak, és azon belül is jellemzően a 21-40 év közötti korosztályok képviselői utaznak.

Az egyes áruk és szolgáltatások vásárlása, ill. igénybe vétele kapcsán pedig megállapíthatjuk, hogy a települések méretéből adódóan helyben inkább csak az alapfokú ellátás biztosított, így környező – központi szerepkörű – települések jelentős szerepet játszanak a helyi lakosok ellátásában. Ennek megfelelő a megfelelő közlekedési lehetőségek biztosítása nagy fontosságú az ott élők életminősége szempontjából.

A *budapesti agglomeráció* vizsgálatokor pedig megállapíthattuk, hogy a fővárosi lakosok gyakrabban veszik igénybe a közforgalmú közlekedési eszközöket (még a magasabb jövedelmi kategóriákban is), míg az agglomerációs gyűrűben élők sokkal inkább az egyéni közlekedést választják, és a rendszeresen személygépjárművel közlekedőknek csak a fele váltana közforgalmú közlekedési eszközre, ha javulna a szolgáltatás színvonala. Az egyes áruk és szolgáltatások megvásárlásának, illetve igénybe vételének vizsgálatokor pedig bebizonyosodott, hogy az agglomerációs gyűrűben lakó települések jelentős része nyújt alapszolgáltatásokat, de Budapest szerepe meghatározó a lakosság ellátásában.



2. *A közlekedési eredetű konfliktusok vizsgálata* során megállapíthattuk, hogy a konfliktusokat csoportosítani lehet a kialakulás módja szerint, valamint pontosan körvonalazni lehet az egyes típusok sajátosságait. Az általunk alkalmazott tartalomelemzés során azt tapasztalhattuk, hogy a nyomtatott sajtó elsősorban a közúti forgalomhoz, valamint az útépitésekhez kapcsolódóknak adtak teret, és a vizsgált időszakban a vasúti szárnyvonalak problémáival alig foglalkoztak. Jelentős különbséget tapasztalhattunk a megyei és az országos lapok által közzétett cikkek térbeliségével kapcsolatban, hiszen a megyei lapok többnyire csak az adott megye közlekedési konfliktusairól számoltak be, míg az országos lapok inkább a főközlekedési folyosók, valamint a főváros közelében tapasztalható problémákra koncentráltak. Az 5 évet átölelő vizsgálat során bebizonyosodott az is, hogy a nyomtatott sajtóban megjelenő közlekedési konfliktusokról beszámoló cikkek száma szoros összefüggésben van a közlekedést markánsan befolyásoló döntésekkel (lásd autópálya használati díj bevezetése).
3. *A nem megfelelően működő közlekedési rendszerek vizsgálata* során mind a három vizsgált típus esetében (vasúti szárnyvonalak, helyközi autóbussz-közlekedés, nagyvárosi közlekedés) megállapíthattuk, hogy jelentős problémákkal küszködnek, mely hatással van az ott élők mindennapjaira. A jól működő – fenntartható – közlekedési rendszerek hiányában jelentős érdekkülönbségek mutathatók ki, ami az egyes árukhöz és szolgáltatásokhoz való hozzáférést is korlátozhatja (lásd kistéleplések busz-közlekedése és vasúti közlekedése), de még a nagyvárosokban is jelentős közlekedési eredetű idővesztést és környezeti károkozást (légszennyezés) tapasztalhatunk.

A helyközi busz-közlekedés vizsgálatakor bebizonyosodott, hogy az meghatározó szerepet játszik a Magyarországi helyközi közlekedésben. A hátrányos helyzetű térségeket igen kedvezőtlenül érinteti az egyébként sem optimális közlekedési lehetőségek további minőségi és mennyiségi romlása (pl. a járatsűrűség csökkentése), hiszen a személygépkocsival nem rendelkezők mozgását nagymértékben nehezíti, és néhány esetben akár a munkavállalási lehetőségüket is befolyásolja. A közölt esettanulmányunkban bemutattuk azt is, hogy a falugondnoki szolgálat megoldást nyújthat a problémára, amit a lakosság kérdőívünkben pozitívan vissza is igazolt.

A nagyvárosi közlekedési nehézségek kapcsán kimutatható, hogy azok részben az utóbbi évtizedek társadalmi-gazdasági problémáira, részben (és a köztudatban talán nem eléggé elismert magas részarányban) a közlekedési rendszerben

megkülönböztethető szereplők érdekelletéire és/vagy nem megfelelő együttműködésére vezethető vissza. Mindezt különösen jól példázta a kerületi önkormányzatok körében végzett felmérés. A budapesti agglomerációban végzett kutatásunk során kiderült, hogy a budapesti lakosok némileg kedvezőbb véleménnyel vannak a fővárosi közlekedésről (a budapesti lakosok körében majd minden második megkérdezett elfogadhatónak minősítette), míg az agglomerációs gyűrűben élők inkább elégedetlenebbek (valamivel kevesebb, mint egyharmaduk minősítette elfogadhatónak, a többiek inkább rossznak vagy nagyon rossznak). Mindez a Budapestre történő napi ingázás általuk tapasztalt nehézségeivel magyarázható.

Vizsgálatunk során összegyűjtöttük a fővárosban tapasztalható közlekedési problémák megoldására született elképzeléseket, valamint azokat véleményeztettük a lakosokkal. Megállapíthattuk, hogy a közlekedési szereplők sokféle megoldást képesek és hajlandóak lennének elfogadni, ha az érdeemben javítaná a közlekedés színvonalát. Kivételt csupán azok a megoldások jelentenek, melyek közvetlen és azonnal anyagi hozzájárulást igényelnének (dugódíj, parkolási díj emelése). Mindezek alapján javasolható, hogy a döntéshozók bátrabban, és drasztikusabban nyúljanak hozzá a rendszerhez.

4. Az M0 építése kapcsán vizsgáltuk a *közlekedési rendszerben érintett szereplőcsoportok sajátosságait*, valamint érdekérvényesítő stratégiáját. Esettanulmányunk rávilágított arra, hogy az egyes szereplők közötti intenzívebb kapcsolattartás (információcsere, az ok-okozati összefüggések elmagyarázása, a többi szereplőcsoport érdekeinek a megismerése stb.), valamint az eltérő érdekek minimális szintű összehangolása, hozzájárulhatna közlekedési fejlesztések gyorsabb és zökkenőmentesebb végrehajtásához. E nélkül ugyanis egy soha véget nem érő „háború” alakul ki az egyes szereplőcsoportok között, és inkább csak a bírósági ítéletek száma növekszik. Mindez pedig folyamatos bizonytalanságot eredményez.

## **VI. AZ ÉRTEKEZÉS TÉMAKÖRÉBEN MEGJELENT PUBLIKÁCIÓK**

### *Szakfolyóiratokban megjelent írások:*

Szabó Sz. (2004): A közlekedési eredetű konfliktusok csoportosítása, és előfordulása Magyarországon. Comitatus – önkormányzati szemle. 2004. 14. 9. 32-41. o.

Szabó Sz. (2005): A normál nyomtávolságú vasúti szárnyvonalak története. Közlekedéstudományi Szemle. 55. 5. 187-195. o.

- Szabó Sz. (2005): A közlekedési problémák okai, és kezelésének nehézségei Budapesten, geográfus szemmel. *Városi Közlekedés*. 45. 3. 145-147. o.
- Szabó Sz. (2006): A helyközi autóbusz-közlekedés aktuális problémái. *Földrajzi Értesítő*. 55. 3-4. 321-332 o.
- Szabó Sz. (2007): Történjen már valami - Közlekedésfejlesztési elképzelések Budapesten, és azok lakossági fogadtatása. *Falu Város Régió*. 3. 28-40. o.
- Szabó Sz. (2007): A piac jelentősége Ráckeve turisztikai kínálatában. *Modern Geográfia* (online szakfolyóirat). 4. 22 o.
- [http://www.moderngeografia.hu/tanulmanyok/magyar\\_turizmus/szabo\\_szabolcs\\_2007\\_4.pdf](http://www.moderngeografia.hu/tanulmanyok/magyar_turizmus/szabo_szabolcs_2007_4.pdf)
- Szabó Sz. (2008): Közlekedési eredetű konfliktusok a budapesti agglomerációban. *Comitatus*. 18. 5. 20-43. o. *másodközlés* (2009). in.: Közép-magyarországi Mozaik. Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanulmányok 3. (szerk.: Szabó Sz.). Trefort Kiadó. Budapest. 181-203. o.

#### ***Tanulmánykötetben megjelent írások:***

- Lengyel T. - Szabó Sz. (2005): A közlekedés és fejlődés kapcsolata az Alföldön. in: *Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanulmányok 1. 100 éve született Mendöl Tibor*. (szerk.: Perczel Gy. – Szabó Sz.). Trefort Kiadó. Budapest. 79-95. o.
- Szabó Sz. (2005): Dinamika nélküli tengelyek – a Tápiómente. In: *Regionális Tudományi Tanulmányok* (szerk.: Nemes-Nagy J.). 12. ELTE Regionális Földrajzi Tanszék – MTA-ELTE Regionális Tudományi Kutatócsoport. 143-158. o.

#### ***Konferencia-kiadványokban megjelent írások:***

- Szabó Sz. (2002): A vasúthálózat racionalizálásának társadalmi hatásai Mezőcsát példáján. *Geográfus Doktoranduszok VII. Országos konferenciája*. (szerk.: Farkas Gy. – Zábrádi Zs.). Budapest. 10. o.
- Szabó Sz. (2003): Beiträge zur Kenntnis der Verkehrsprobleme in der Stadtregion Budapest. 2003. The 11<sup>th</sup> Croat-Hungarian geographical colloquium. Absztrakt kötet (szerk.: Bognár A.). Split.
- Szabó Sz. – Vidéki I. (2004): Dunaegyháza szociálgeográfiai képe. 2004. II. Magyar Földrajzi Konferencia. Szeged – Absztrakt kötet (szerk.: Barton G. – Dormány G. – Rakonczai J.). SZTE TTK Természeti és Geoinformatikai Tanszéke. p. 204. (CD kiadvány. 26 o.)
- Szabó Sz. (2006): Adalékok Budapest közlekedésföldrajzi vizsgálatához. In: III. Magyar Földrajzi Konferencia – Absztrakt kötet (szerk.: Dövényi Z. – Kertész Á. – Kocsis K.). Budapest p. 211. (CD kiadvány 8 o.)
- Szabó Sz. – Lengyel T. (2006): Die Vergangenheit, die Gegenwart und die Zukunft des Verkehrs in der Ungarische Tiefebene. In: The 12<sup>th</sup> Croat-Hungarian geographical colloquium. Absztrakt kötet (szerk.: Gábris Gy.). Nagykőrű. 18-19. o.
- Szabó Sz. (2008): Közlekedési eredetű társadalmi konfliktusok a budapesti agglomerációban. *Hungeo 2008. Magyar Földtudományi Szakemberek IX. Világtalálkozója*. Absztrakt kötet. Budapest. 55-56. o.
- Lieszkovszky J. - Szabó Sz. (2008): Közlekedési szokásvizsgálatok a Cserehátban. IV. Magyar Földrajzi Konferencia. Tanulmánykötet (szerk.: Szabó V.- Orosz Z. – Nagy R. – Fazekas I.). Debrecen. 390-395. o.

#### ***Könyvrészletek, jegyzettrészletek:***

- Szabó Sz. (2008): A közlekedés földrajza. 209-226 o.; A közúti közlekedés. 227-246. o.; A vízi közlekedés. 261-284. o. (a fejezet társszerzője Lengyel T.); A légi közlekedés. 285-

298. o.; A nagyvárosi közlekedési problémák Budapest példáján. 299-302. o. In.: Fejezetek ipar- és közlekedésföldrajzból (szerk.: Vidéki I.). Egyetemi tankönyv. Eötvös Kiadó. Budapest 312. o.

***Szakmai előadások:***

Szabó Sz. (2004): A szociál-közlekedésföldrajz helyzete és kutatási perspektívái Magyarországon. Szociálgeográfia térben és időben - A magyar tudomány napja alkalmából rendezett előadássorozat. MTA FKI. Budapest. 2004. november 16.

Szabó Sz. (2004): A közlekedés helyzete napjainkban Magyarországon, különös tekintettel a fővárosi közlekedésre. Őszi szakmai napok. Pedagógiai Szolgáltató Központ. Budapest. 2004. november 9.

Szabó Sz. (2008): A magyarországi szociálközlekedés földrajza. Magyar Földrajzi Társaság Gazdaság- és Társadalomföldrajzi Szakosztálya. MTA FKI. Budapest. 2008. április 29.