

A VASÚTHÁLÓZAT RACIONALIZÁLÁSÁNAK TÁRSADALMI HATÁSAI, MEZŐCSÁT PÉLDÁJÁN

SZABÓ SZABOLCS*

1. Bevezetés

Egy város életében nagy szerepet játszik az elérhetősége. A dualizmus idején kibontakozott nagyszabású vasútépítési beruházások sok települést kapcsoltak be az ország gazdasági vérkeringésébe, ami a közutak fejletlensége miatt az egyedüli korszerű közlekedési lehetőséget jelentette (Kovács L. 2000). Azon települések, melyeket érintett a vasútvonal, előnybe kerültek azokhoz képest, amelyek kimaradtak a tervekből. Egyes városok hatalmi súlyukból is jelentősen vesztek, és ez által közigazgatási szempontból is lefokozódtak. A következő fordulat az volt, amikor a MÁV forráshiányos állapotba került az 1950-es évek végén (Kovács L. 2000), és ez automatikusan számos mellékvonal felszámolásához vezetett (Rixer A. 1993). Országos szinten csak 1968 és 1982 között 1691 km vonalat (643 km normál és 1057 km keskeny nyomtávú vonalat) számoltak fel, majd lassuló ütemben ugyan, de folytatódott a folyamat.

Főleg politikai okok, valamint a gazdaságosság szempontjából nem kellően alátámasztott döntések miatt végül is 1983-ban a vonalak felszámolását felfüggesztették (Unyi B. 1989). Azóta folyamatosan lebegtetik a szanálás lehetőségét, ami bizonytalanságot okoz az érintett település lakói, vállalkozói, civil szervezetei, és az érintett vasutasok körében. Emellett megakadályozza azt, hogy a leendő beruházók hosszú távon a vasúti szállítás lehetőségével számoljanak. Az MTA közlekedéstudományi „ad hoc” bizottsága is fokozta a nyugtalanságot (A MÁV Rt. mellékvonalainak vizsgálata, 1999), mivel újra elővették a mellékvonalak megszüntetésének tervét. Ebben a bizonytalan légkörben jelentette be azt az igényét a Vegyész Rt., hogy számolják fel a Hejőkeresztúr-Mezőcsát vasútvonalat, mivel ez által nem kellene felüljárót építeni Hejőbába határában az M3-as autópályán. A terv nagy felháborodást váltott ki Mezőcsáton, és az érintett településen. Jelen dolgozat célja az, hogy megvizsgálja az említett vasútvonal és az érintett terület lakosságának kapcsolódási rendszerét. Fontos célkitűzés volt az utazási szokások feltárása, a vonattal utazók térbeli elhelyezkedésének vizsgálata, a busz- és vonatközlekedés lakossági értékelésének vizsgálata, valamint a lakosság véleményének feltárása a vasútvonallal kapcsolatban, különös tekintettel arra, hogy ebben az esetben az a ritka helyzet állt elő, hogy sikerült megakadályozni a vonal megszüntetését. A következőkben a vizsgálat néhány elemét mutatom be.

Vizsgálati módszerek

Mivel egy igen összetett feladatról van szó, ezért a vizsgálat során olyan módszerek, és ehhez kapcsolódó adatbázisok kerültek kiválasztásra, melyek révén egyszerre lehet vizsgálni a helyi társadalom reakcióját, és az érintett vasútvonal szerepe is objektíven értékelhető. Ennek megfelelően kérdőíves felmérés készült Mezőcsáton, valamint a lakosság véleményét befolyásoló, illetve a vasútvonal által közvetlenül érintett személyekkel interjúk készültek. Az objektív statisztikai elemzés céljából a MÁV adatbázisára épülő elemzés is készült, figyelembe véve ennek hiányosságait, és bizonytalan jellegét. A terület általános jellemzése KSH-adatbázison alapul.

* PhD-hallgató, ELTE TTK Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék

A meglévő adatbázist, jellegéből adódóan, részben térképi feldolgozással lehet vizsgálni. Ezen kívül a különböző jellegű mutatók közötti összefüggés is feltárássra került elsősorban diagrammok segítségével. A kérdőívek és az interjúk feldolgozása során az egyének viselkedésének és reakcióinak feltárására is figyelmet fordítottam. Az interjúkból nyert információk kiemelésre kerültek, hiszen a város lakosságát alapvetően befolyásoló, illetve azt nagymértékben tükröző véleményekről van szó.

A mezőcsáti vasútvonal helyzete az utóbbi évtizedekben

A múlt század második felében kialakult felszámolási láz a vonalat szerencsésen elkerülte, mivel forgalma viszonylag magas volt¹. Az 1980-as évek folyamán próbálták gazdaságossá tenni a vonalat (dieselüzem bevezetése, pálya terhelhetőségének növelése), de a rendszerváltás kapcsolatba hozható forgalomcsökkenés miatt tartós eredményt nem értek el. Az 1990-es évek közepén komoly átalakítást hajtott végre a MÁV Rt., a Hejőkeresztúr és Mezőcsát közötti állomásokat felszámolta, a Mezőcsáti állomást és személyzeti állomását visszafejlesztette, a járatok számát csökkentette. Ezzel egy időben beindult a közvetlen Miskolc-Mezőcsát viszonylatban közlekedő buszjárat, valamint a környező falvakból utasokat szállító járatok sem érintették ezek után a vasútállomást, így tovább csökkent a vasúton utazók száma. A jelenlegi kihasználtságra jellemző, hogy ez év első két hónapjában összesen 1381 jegyet adtak el a mezőcsáti vasútállomáson, ami az 1990-es években tapasztaltaknak is csak fele, harmada. A teherszállítás szintén visszaesett, a MÁV adatai szerint az autópálya építés kezdete előtt átlagosan háromnaponta közlekedett egy szerelvény, átlagosan 39 tonna áruval. Az autópályához szükséges anyagok szállítása miatt 2001-ben átlagosan napi 2,5 szerelvény közlekedett, átlag 247 tonna áruval.

A kérdőíves felmérés néhány eredménye

A minta értékelése

A felmérés a mezőcsáti önkormányzati kezelésben lévő Egressy Béni Általános Iskola diákjai és tanárai segítségével történt². Minden diák (összesen kb. 500 fő) kapott két darab kérdőívet, melyet a szülővel, nagyszülővel, vagy 14 évnél idősebb testvéreivel töltetett ki. 346 db kérdőív érkezett vissza, ami figyelembe véve azt, hogy a családok egy részében több általános iskolás korú gyermek is van, kb. 40%-os válaszadási hajlandóságot jelöl. Két általános iskola is van ugyan a városban, de jelen esetben feltételezzük azt, hogy nincs lényeges különbség a két iskola tanuló ill. azok szüleinek társadalmi összetétele között.

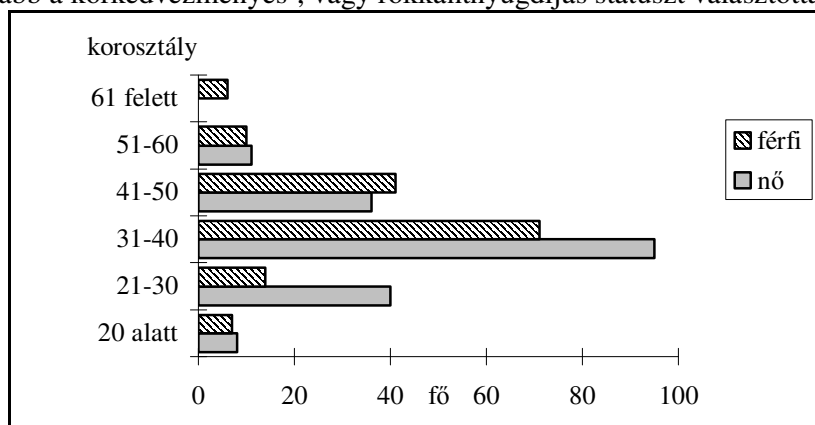
A kérdőívet kitöltők körében magasabb a nők aránya, mint a férfiaké (197, ill. 149 fő), vagyis a nők nagyobb arányban voltak hajlandók nyilatkozni, bár semmilyen ún. kínos adatra nem kérdez rá a kérdőív. A korszerkezetet vizsgálva megállapíthatjuk, hogy felülreprezentáltak a 21-50 és közöttiek (*1. ábra*), ami természetesen a felvételezés módjának az eredménye. Figyelembe véve azonban azt, hogy az utazás szempontjából pont ez a korosztály a legaktívabb, a torzítás nem tekinthető eltúlzottnak.

A foglalkozási jelleg és a nem szerinti megosztásból megállapítható (*2. ábra*), hogy a férfiak döntő többsége fizikai foglalkozású, a szellemi foglalkozásúak aránya csupán 18,4%.

¹ Csak Mezőcsáton 378 303 jegyet adtak el 1970-ben (*Táboros S.* 1972)

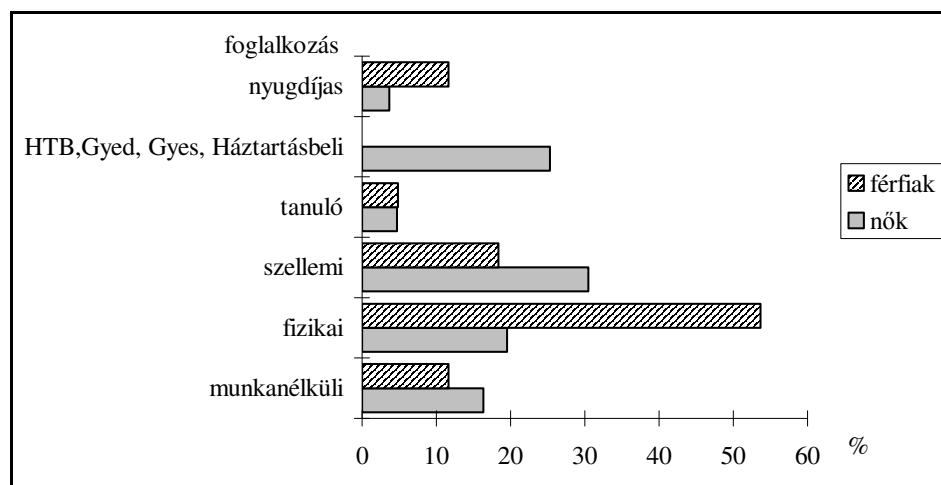
² Ezen kívül a helyi könyvtár látogatói és a Polgármesteri Hivatal dolgozói közül is töltötték ki néhány kérdőívet.

A magát nyugdíjasnak vallók magas aránya annak köszönhető, hogy a munkanélküliség helyett inkább a karkedvezményes-, vagy rokkantnyugdíjas státuszt választották.



1. ábra. A kérdőívet kitöltők megoszlása életkor és nem szerint

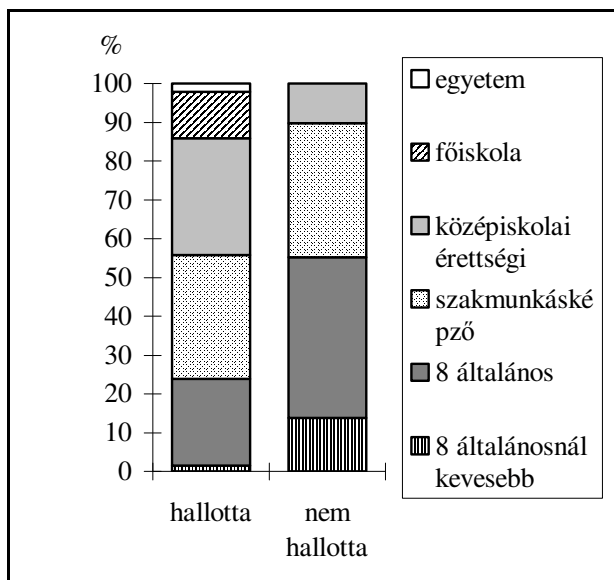
A munkanélküliek alacsony volta részben ennek köszönhető a mintán belül, valamint annak, hogy a munkanélküliség által leginkább sújtott rétegek (az 50 év feletti és a fiatalok) alulreprezentáltak. A nők esetében kiegyensúlyozottabb a kép, de itt is van egy tipikus mód a munkanélküliség elkerülésére, ezért magas a GYES-en, GYED-en lévők, valamint a magukat háztartásbelinek vallók aránya. A munkanélküliség ennek ellenére a nőknél kifejezetten magas.



2. ábra. A kérdőívet kitöltők megoszlása a foglalkozás jellege és nem szerint

A struktúraelemzés eredményei

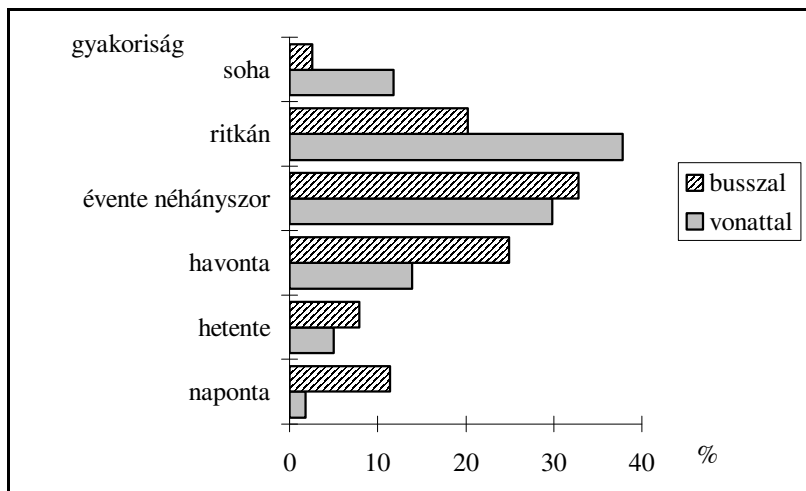
A vasútvonal megszüntetéséről a megkérdezettek 81%-a (278 fő) hallott. Végzettség szerint csoportosítva a válaszokat azt tapasztalhatjuk (3. ábra), hogy azok között, akik nem hallottak róla, magas a 8 általánosnál kevesebbet (13,8%), és a 8 általánost végzettek (40,4%) aránya. A magasabb végzettségűek között jól láthatóan egyre kevesebb azoknak az aránya, akik nem hallottak a tervezett megszüntetésről.



3. ábra. A „hallott-e arról, hogy felmerült a mezőcsáti vasútvonal felszámolása?” kérdésre válaszolóok megoszlása végzettség szerint

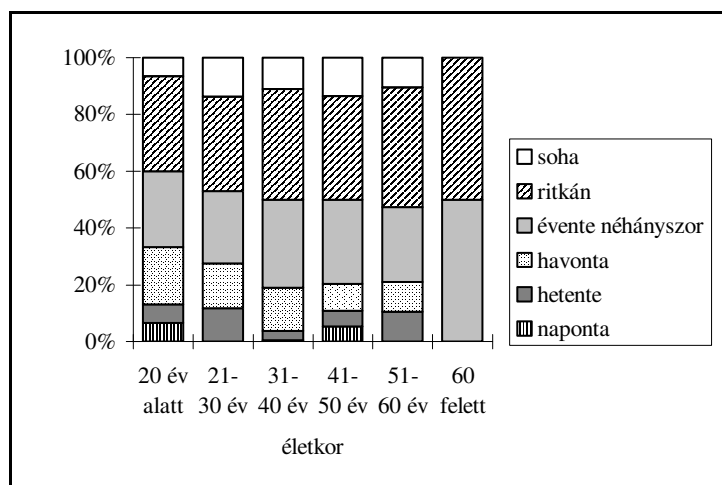
Megállapítható az is, hogy azok között, akik hallottak róla, magasabb a vasút meglétét pozitívnak ítélok aránya (83,5%), mint azok között, akik nem hallottak a tervről (71%). Tehát azok, akik alacsonyabb végzettségűek, és nem hallottak a megszüntetéséről, azok jóval nagyobb valószínűséggel tartják feleslegesnek a vonalat, mint magasabb végzettségű, és jobban informált emberek.

A vasúttal utazás gyakoriságával kapcsolatban megállapítható, hogy elsősorban a ritkább (évente néhányszor, ill. ritkán) utazások alkalmával veszik igénybe (4. ábra). Az ennél gyakrabban utazók inkább busszal utaznak. Tehát egyfajta utas megosztás van a busz és vasút között. Ennek oka az, hogy a napi ingázóknak, illetve azon utazóknak, akik egyéb okok miatt gyakrabban kényszerülnek utazni, rugalmasabb menetrendet biztosít a közúti tömegközlekedés. Vonattal csak akkor utaznak, ha nagyobb távolságra utaznak rokonlátogatás, üdülés stb. céljából. Ennek oka az, hogy csak nagyobb érvényesül a vasúti utazás kényelme a körülményes átszállások miatt, amely a gyakori utazások alkalmával tetemes idővesztést okozna.



4. ábra. A kérdőívet kitöltők busszal és vonattal való utazásának gyakorisága

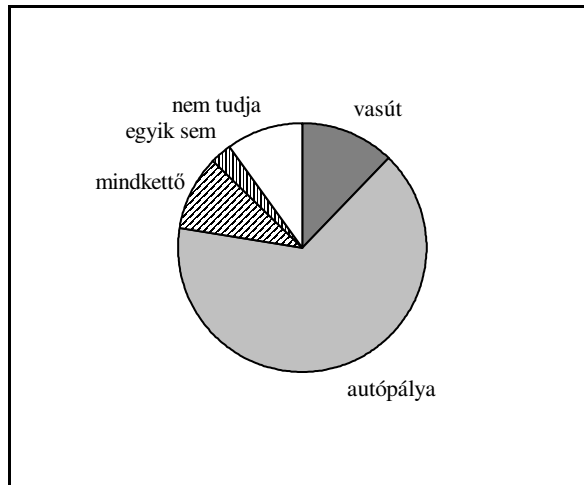
Korcsoportok szerint vizsgálva a vonattal utazás gyakoriságát nem tapasztalhatunk markáns eltéréseket (5. ábra). A napi ingázók csak a 20 év alatti korcsoportban jelennek meg nagyobb számban, valamint a 41-50 év közötti kategóriában. Az előbbieknél néhány ingázó tanuló, az utóbbiaknál a MÁV Rt. néhány alkalmazottja jelenti csupán az ingázókat. Jellemzően minden korcsoportban van egy réteg, amelyik egyáltalán nem utazik vonattal (6,6-13,7%). Ettől csak a 60 év felettek térnek el, de ez speciális utazási szokásaikkal magyarázható. Megállapítható tehát az, hogy nincs generációs különbség a vasút megítélésében.



5. ábra. Az vonattal való utazás gyakorisága életkor alapján

A kérdőívben megpróbáltam egyöntetű állásfoglalásra készíteni az embereket abban a kérdésben, hogy szerintük a jövőben az autópálya vagy a vasút lesz e nagyobb hatással a város fejlődésére. Ennek ellenére a válaszadók 10,1%-a eltért a megadott válaszoktól, és a „mindkettő”, ill. „egyik sem” választ írta rá a kérdőívre (6. ábra). Ennek ellenére megfigyelhető az, hogy a válaszadók többsége (66,6%) az autópályától várja a fejlődést, de a vasutat is az emberek több mint 10%-a tartja a fejlődés motorjának. Végzettség szerint vizsgálva a kérdést, lényeges különbséget nem lehet tapasztalni. A válaszolni nem tudók között figyelhető meg az, hogy az alacsony (8 általános, vagy annál kevesebb) végzettségűek aránya magasabb. Az érettségizettek, vagy annál magasabb végzettségűek aránya pedig a vasutat és az autópályát egyaránt fontosnak tartók között kiemelkedően magas.

Az autópályához kapcsolódó várakozásokról elmondható, hogy az emberek több mint a fele (55,5%) gondolja azt, hogy egyértelműen pozitív lesz. Viszonylag kevesen vannak a pesszimista véleményt megfogalmazók (negatív hatása lesz: 6%). Meglepően magas azok aránya, akik nem várnak lényeges változást (22,7%), vagy nem tudnak válaszolni. Végzettség szerint vizsgálva az egyes válaszokon belüli megoszlást, megállapíthatjuk, hogy az alacsonyabb végzettségűk (szakmunkás, ill. ennél alacsonyabb) aránya a negatív hatást várók között a legmagasabb (78%), a képzetebbek aránya pedig a pozitív hatást várók között a legmagasabb (42%).



6. ábra. A „Mezőcsát fejlődésére Ön szerint mi lesz a nagyobb hatással a jövőben?” kérdésre adott válaszok megoszlása

A kérdésekre adott válaszok térbeli elemzése

Az elemzés módszertana

A kérdőívben szereplő kérdéseket nem csak a válaszok jellege alapján lehet vizsgálni, hanem a szerint is, hogy a térben (városon belül) milyen jellegzetességek mutathatók ki. Ezt jelen esetben utcánkénti bontásban lehetett elemezni, hiszen a település méreteinél fogva nem beszélhetünk egyértelműen meghatározható nagyobb szerkezeti egységekről. Mivel a kérdőívet kitöltők lakhelye meglehetősen szórt képet mutat, ezért az elemzésbe csak az olyan utcák kerültek bevonásra, ahol legalább 4 értékelhető kérdőív kitöltésre került. Ennek a követelménynek 35 utca felelt meg. Természetesen ennek ellenére nagy különbségek vannak az egyes utcák között, hiszen vannak olyanok, melyek a minimális kitöltött kérdőívvel rendelkeznek (6 utca), és van olyan utca is, amely 21 kérdőívvel szerepel az elemzésben. Ennek következtében az egyes elemzési szempontoknál nem elsősorban a pontos értékekre kell helyezni a hangsúlyt, hanem általánosabb jelleggel a térbeli struktúrára. Fontos hangsúlyozni azt, hogy az egyes utcákat a kitöltött kérdőívek alapján lehetett tipizálni, így egyes esetekben nem kizárt a jelentős torzulás. Azt is figyelembe kell venni, hogy a város utcáinak több mint fele ezen módszerrel nem került feldolgozásra, de feltételezhetjük, hogy nagyjából alkalmazkodnak ahhoz a struktúrához, melyet a vizsgált 35 utca kijelöl.

A térbeli struktúra vizsgálata a vonattal utazás gyakoriságának térbeli jellegzetességei példáján

A vonattal viszonylag gyakrabban utazók (naponta, hetente, havonta) aránya alapján lett meghatározva a vonattal utazás gyakorisága (1. melléklet). Megállapítható az, hogy elsősorban azon utcák (Temesvári, Rákóczi, Dózsa, Munkás, Fecske, Gólya, Deák) lakói utaznak gyakrabban a vonattal, amelyek közelebb helyezkednek el a vasútállomáshoz. Egyértelműen látható, hogy a város nyugati részének lakói gyakrabban veszik igénybe a vasút szolgáltatásait, míg a távolabb lakók a város központjában elhelyezkedő buszforduló miatt, feltételezhetően inkább a buszt választják. Megfigyelhető ezen kívül az, hogy a buszfordulótól és a vasútállomástól egyaránt messze fekvő utcák (Táncsics, Dimitrov) lakói esetében nem

alakult ki egységes kép, ami a felvételezés hibájának tudható be. Meglepő az, hogy néhány a buszfordulóhoz közeli utcában (Kiss, Zrínyi) viszonylag magas a vonattal utazók aránya (26,3%), és mivel ezen utcák esetében a kitöltött kérdőívek száma is igen magas, nem beszélhetünk egyszerűen felmérési pontatlanságról. Napi rendszerességgel alig pár utca lakói utaznak csak vonattal: Bajcsy (6,6%), Deák (25%), Zrínyi (11,1%).

Mezőcsát jövője

Meglehetősen vegyesen ítélik meg az emberek a város jövőjét. A város vezetői alapvetően optimisták. Hamarosan megépül az autópálya, és ehhez kapcsolódóan új városrendezési terv készül (az 1997. évi LXXVIII. tc.-nek megfelelő formában). Bízunk abban, hogy a jövőben tőkeerős befektető(k) érkeznek a városba. A város vonzerejeként nevezte meg Arnóth János polgármester:

- az olcsó, bár képzetlen munkaerőt;
- az egykori helyi üzemek szakképzett alkalmazottait (pl. kárposok);
- jelenlegi textilipari üzemekre épülő szakmakultúrát;
- a volt diósgyőri szakmunkásokat, bár képzettségük meglehetősen specifikus.

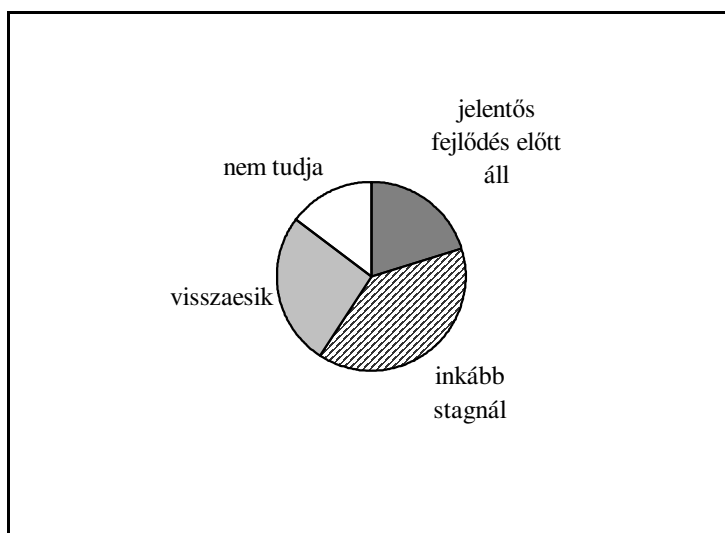
Büszkék arra, hogy önerőből építették ki a telefonhálózatot, sikerült kiépíteni a gáz- és szennyvízhálózatot, 1000 főre főző étkeztetési centrumot építettek, és a református általános iskola is szépen fejlődik. Figyelembe kell venni azonban azt, hogy a város alapvetően forráshiányos, ezért minden évben pályázik ÖNHIKI-re. A 2001-es költségvetésből durván 630 millió Ft került felhasználásra működtetési célból, és mindössze 70 milliót lehetett fejlesztésre és felhalmozásra fordítani. Ez a 10%-os arány nagyjából megfelel egy mai átlagos magyar önkormányzat fejlesztési lehetőségeinek (*Kőszegfalvi Gy. – Loydl T.* 1999). A város helyi adóból származó bevétele 18 millió Ft volt, ami jól mutatja azt, hogy a város nem rendelkezik jelentős saját bevétellel. Mivel a Mezőcsát környezetében található földek aranykorona-értéke igen alacsony, átlagosan 13 aranykorona, ezért hosszabb távon csak egy-két tucat nagygazda megélhetését látják biztosítottnak, a többiek valószínűleg csak keresetkiegészítésként vállalják a kétlaki életet. A turisztikai vonzerővel alapvetően tisztában vannak (vadászati lehetőség, a Kis-Hortobágy, református műemléki templom, zsinagóga, tájház, lámpa múzeum, fazekas hagyományok, lovas napok stb.), de a tőkehiány miatt egyelőre nem látnak benne kiugrási lehetőséget.

A helyi agrárvállalkozók természetesen a mezőgazdaságban látják a kiutat, és nem az iparban. Kifejezetten nagy lehetőséget látnak abban, hogy a várható Európai Unió megkötöttségei miatt helyben kell majd levágni az állatokat, és nem lehet élve szállítani őket. A helyi, viszonylag jó minőségű legelőkre rá lehetne építeni egy modern húsalapú gazdálkodást. Szeretnék azt, ha a tervbe vett szüség-tározó (a Borsodi-Mezőség déli részét árasztaná el) állandóan vízborítás alatt lenne, és így a környező területek vízháztartását egyensúlyba billentené. Ugyanis mióta a Csincse-patakot elvezették Gelej felé, a terület egyre szárazabb. A mezőgazdaság fejlődési lehetőségét természetesen ők is a nagyobb birtokokban (300-400 ha) látják. Egyáltalán nem zavarja őket az, hogy a Bükki Nemzeti Park felügyeli a Mezőség jelentős részét. Betartják az előírásokat, és felhőtlen a kapcsolatuk. Fontosnak tartják a turizmus fejlesztését is, hiszen ez is nagy lehetőség a város számára. Egyesek felelősnek tartják a város mai vezetését is a kialakult helyzetért, és mielőbbi váltást sürgetnek, de ez már alapvetően politikai jellegű probléma.

A helyi értelmiségre jellemző az, hogy erősen ragaszkodik a vasúthoz, és részben ebben is látja a város jövőjét. Mivel többnyire pedagógusokról van szó, a fejlődés kulcsmomentumának tartják a tanulást, amely révén megfelelő munkaerőt lehet kínálni.

Roszkos Lajos, az Általános Iskola igazgatója szerint a problémák egyik forrása Tiszaújváros. Az ipari komplexum állami (társadalmi) pénzen épült meg, ma pedig csak kevés ember élvezi ennek a gyümölcsét. Jellemző esetként említette, hogy az ottani iskolák leselejtezett eszközeit a többi település kénytelen megvenni, mert újra nincs pénzüik. Véleménye szerint a város nem tud majd profitálni az autópálya közelségéből, mert nincs tőkéje, és nem tudja magához vonzani a befektetőket.

A többi megkérdezettre is jellemző, hogy vegyesen ítélik meg a város sorsát. Vannak, akik teljesen reménytelennek tartják a valódi fejlődést, és vannak, akik optimisták, ők kifejezetten fényes jövőt jósolnak (6. és 7. ábra). A kérdőívek alapján megállapítható, hogy a válaszadók 20%-a bízik a jelentős fejlődésben, közel 40% a város hosszú távú stagnálását várja, majdnem harmaduk pedig Mezőcsát visszaesését tartja valószínűnek. Mindez nem támasztja alá azt a vélekedést, hogy az emberek túlzott optimizmussal tekintenének az autópálya várható hatásaira, sokkal inkább az elmúlt 12 év emlékei azok, amelyek visszafogottá teszik őket (7. ábra).



7. ábra. A megkérdezettek véleménye Mezőcsát jövőjéről

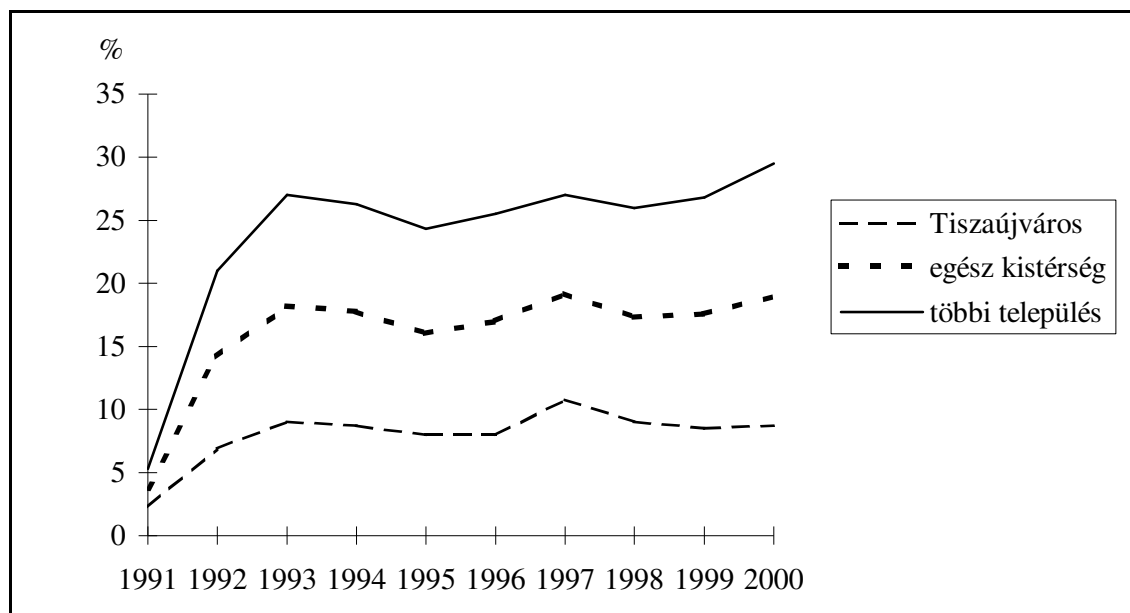
Összefoglalás

Mezőcsát a Borsodi-Mezőség történelmi központja, de ezt a funkcióját egyre nehezebben tudja ellátni, főleg amióta a járási székhely Tiszaújváros lett, hiszen az intézmények döntő többsége áthelyezésre került. Érdemes megjegyezni azt, hogy már ezt megelőzően is hátrányos helyzetű terület volt, ahol az életszínvonal és az ipar színvonala alacsony, a mezőgazdasági termelés színvonala pedig közepes (*Barta Gy. – Beluszky P. – Berényi I. 1975*).

A megyén belül a kistérség helyzete az egyes kiemelt mutatók alapján még kedvezőnek nevezhető, de az adatokat csoportosítva kiderül, hogy ez elsősorban Tiszaújvárosnak köszönhető (8. ábra). A Tiszaújváros nélküli kistérség nehéz helyzetben van, még a városi jogállású Mezőcsát is 20%-os a regisztrált munkanélküliek aránya, és sokan vannak, akik már nem regisztráltak, ill. rokkantnyugdíjasok. A város a megfelelő önerő hiányában nehézkesen tud fejlődni. A térség kevés valódi értéke közé tartozik a Hejőkeresztúr-Mezőcsát vasútvonal, melyet viszonylag kis forgalma miatt régóta megszüntetni tervez a MÁV.

Ebben a nehéz helyzetben kezdték el építeni az autópályát, ami kiugrási lehetőséget jelent. Paradox módon a vasútvonal feláldozását kérték érte cserébe. A vasút megszüntetésének

gondolata azonban komoly indulatokat váltott ki, amely megakadályozta ezt a tervet. Az emberek több mint 80%-a hallott a tervezetről, és megállapítható, hogy minél magasabb a végzettsége valakinek, annál nagyobb valószínűséggel hallott róla. Mivel elsősorban emberi kapcsolatok útján terjedt az információ, ezért azok, akik gyakrabban utaznak (akár vonattal, akár busszal) szintén nagyobb valószínűséggel értesültek róla.



8. ábra. A munkanélküliségi ráta alakulása 1991 és 2000 között a tiszaujvárosi kistérségben, Tiszaújvárosban, és a Tiszaújváros adatai nélküli kistérségben

A vasút és az autópálya összevetéséből az derül ki, hogy a többség (67%) az autópályát tartja a fejlődés kulcsának, de a vasutat is sokan fontosnak tartják, és viszonylag sok az autópályától lényeges fejlődést nem váró ember is. Megállapítható az is, hogy a magasabb végzettségűek nagyobb várakozással tekintenek az autópályára, mint az alacsonyabb végzettségűek, de csodavárásról itt sem beszélhetünk. A vasút és a busz kapcsolatáról megállapítható még az is, hogy a buszközlekedést inkább a gyakrabban utazók választják (napi, heti rendszerességgel), a vonatközlekedést pedig elsősorban az ennél ritkábban utazók. De a többség úgy nyilatkozott (70%), hogy szívesen utazna gyakrabban vonattal, vagyis potenciálisan növelhető a vonal forgalma, és ez elsősorban menetrendi kérdés. Megállapítható az is, hogy van egy szakmunkás réteg, amely szívesebben utazik az átlagnál gyakrabban vonattal. Ebben segíthet az is, hogy Miskolc belvárosából szeretnék kitelepíteni a buszpályaudvart a város szélére, így a buszközlekedés egy jelentős előnyét veszítené el.

Nem beszélhetünk generációs ellentétről sem az egyes közlekedési eszközök tekintetében, a fiatalabbak nagyjából ugyanolyan gyakran utaznak vonattal, mint az idősebbek.

A város utcánkénti elemzése során kimutatható volt az, hogy a vasútállomáshoz közeli utcák lakói nagyobb arányban tartják fontosnak a meglévő vonalat, mint a tőle távolabb lakók. Ez nem csak abból derül ki, hogy a vonal meglétét jónak ítélik magasabb arányban az itt lakók, hanem a jövőbeli fejlődés kulcsának is többen tekintik a vasutat, illetve a vasutat és az autópályát együttesen. Az autópályát a fejlődés kulcsának tartók aránya ilyen eltérést már nem mutat, az sokkal inkább egyenletesebben oszlik el. A vonattal gyakrabban utazók (napi, heti, havi rendszerességgel) szintén az állomás épületéhez közelebb eső utcákban laknak, míg a busszal gyakrabban utazók esetében nem mutatható ki ilyen területi koncentrátság a buszfordulóhoz közeli területen, sőt ott még kisebb is valamivel az arányuk. Elmondható tehát az, hogy a városon belüli elhelyezkedés bizonyos mértékig meghatározza azt, hogy milyen

valószínűséggel válaszol egyes kérdésekre az egyén, míg más kérdések esetében ez nem mutatható ki.

A tervezett megszüntetés által kiváltott társadalmi ellenállás azt mutatja, hogy ragaszkodnak a vasúthoz a mezőcsátiak. Érzelmileg nem volt tapasztalható akkora változás, amely magyarázatot adna a közlekedési szokásaik teljes megváltozására. Bizonyos értelemben a közlekedést szervező és lebonyolító vállalatok határozzák meg utazási szokásaikat, hiszen valós választási lehetősége az emberek egy jelentős részének nincsen.

IRODALOM

A MÁV mellékvonalainak jövőjének vizsgálata. – MTA Közlekedéstudományi „ad hoc” Munkabizottság, Budapest, 1999.

Barta Gy. – Beluszky P. – Berényi I. 1975: A hátrányos helyzetű területek vizsgálata Borsod-Abaúj-Zemplén megyében. – Földrajzi Értesítő. 24. 3.

Kovács L. 2000: Magyar vasúttörténet 1846-2000. – Budapest.

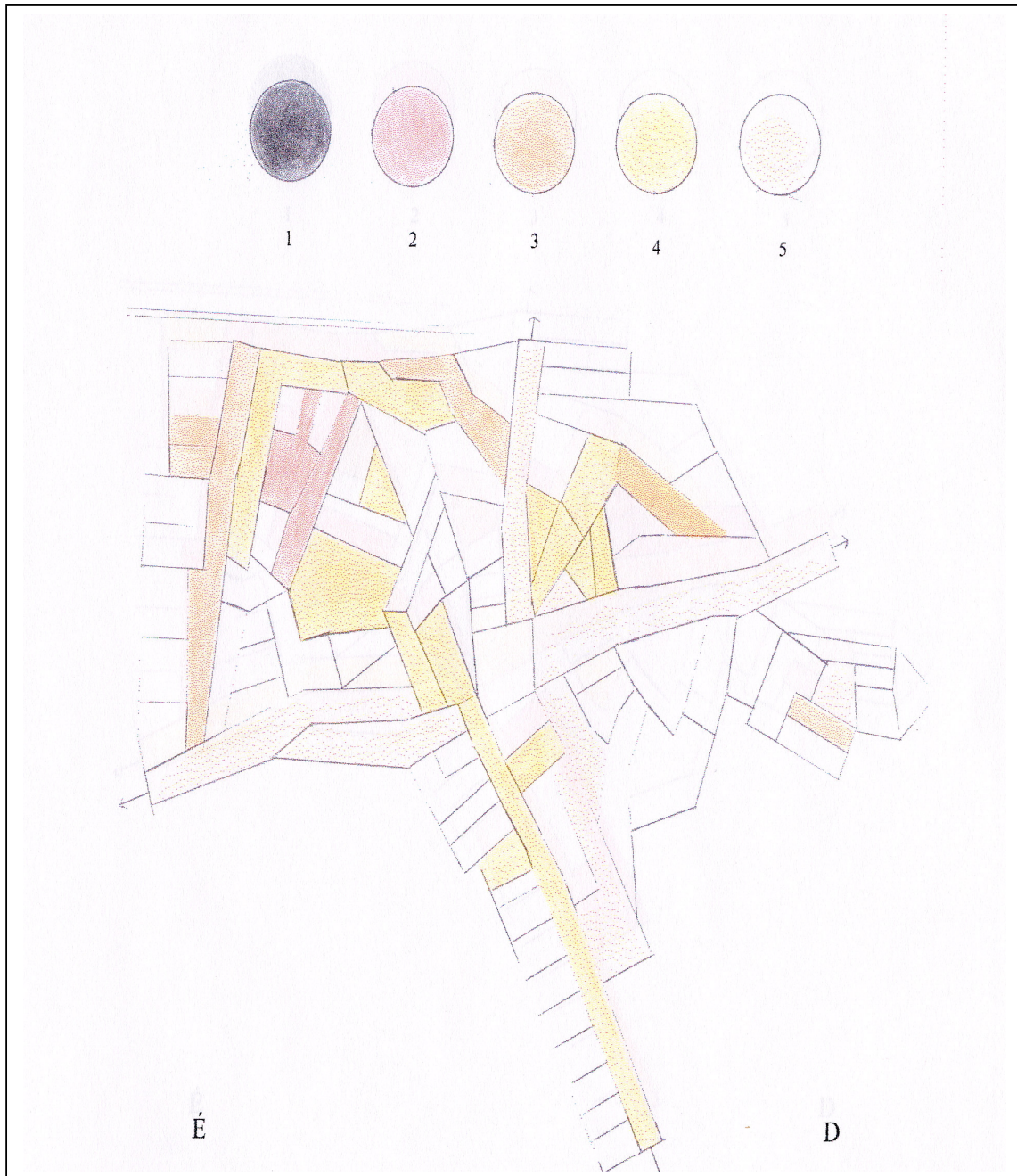
Kőszegfalvi Gy. – Loydl T. 1999: Településfejlesztés. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest.

Rixer A. 1993: A kisforgalmú mellékvonalak üzemeltetési és finanszírozási problémái. – MÁV FKI, Budapest.

Tardos S. 1972: A mezőcsáti vasút megépítésének története (1890-1906). – Mezőcsát, Helytörténeti Lapok 4.

Unyi B. 1989: Vasúthálózatunk alakulása 1914-től napjainkig. – Budapest.

1. melléklet



A vonattal gyakrabban (naponta, hetente vagy havonta) utazók aránya Mezőcsátön belül.
Jelmagyarázat: **1** - 80% felett, **2** - 60-80% között, **3** - 40-60% között, **4** - 20-40% között, **5** - 20% alatt.