

A közösségi közlekedés vizsgálata a környező városok elérhetősége szempontjából a Sárbogárdi járásban

NAGY DÁVID: doktorjelölt; PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola; tudományos segédmunkatárs; ELKH KRTK Regionális Kutatások Intézete; 7621 Pécs, Papnövelde u. 22.; nagy.david@krtk.hu; <https://orcid.org/0000-0002-4702-5614>

SPIEGLER PATRÍCIA: PhD; igazgató elnök; Info-Partner Szociális Szövetkezet; 7100 Szekszárd, Hunyadi u. 2.; patricia@info-partner.hu

Absztrakt

A Sárbogárdi járás társadalmi-gazdasági szempontból elmaradott, ez a hátrány részben a közlekedési és közlekedésszervezési problémákból adódik. A járásban 2011-ben minden második dolgozó ember volt ingázó, országosan csak minden harmadik ember az. 2019-es kérdőíves felmérésünk alapján a válaszadók 51%-a utazik napi szinten. Az ingázás elsősorban Székesfehérvárra irányul, de számos egyéb település is munkát ad a helyieknek. A térségi városok egyéni közlekedéssel viszonylag gyorsan elérhetők, de a közösségi közlekedési kapcsolatok gyengék, sokszor nem teszik lehetővé az ingázást.

Vizsgálatunk elsősorban arra irányult, hogy egyes településekről a közösségi közlekedési eszközök által biztosított elérhetőségi idők mekkora eltérést mutatnak. Továbbá mik lehetnek ezeknek az eltéréseknek az okai és milyen problémák érzékelhetők az autóbuszos és vasúti közlekedésben. A közeljövőben tervezett közlekedési infrastrukturális beruházások (M8 gyorsforgalmi út építése, Budapest-Pécs vasúti pálya korszerűsítés, Dunaújváros-Komárom gyűrű) új helyzetet teremtenek a térség elérhetőségében, amely indokolja a kérdés alapos vizsgálatát.

Szakirodalmi áttekintés

A vidéki kisvárosok, mint járási székhelyek rendszerint központi település szerepét töltik be, ami elsősorban közigazgatási, oktatási, szociális, gazdasági és kereskedelmi funkciókat kínál a környező kistelepüléseknek. A vidéki kisvárosok vonzáskörzetét természetes módon befolyásolja a településszerkezetben betöltött szerepe, amit sok egyéb tényező mellett erősen befolyásol a közeli városok, kiemelten a nagyvárosok elhelyezkedése és a közlekedési hálózat. Az

egyik fontos tényező a települések vonzáskörzetének vizsgálatában az ingázás. A munkába járás lehetősége, a közlekedési kapcsolatok minősége alapvetően tudja meghatározni a kistelepülések jövőjét.

A hazai földrajzi és regionális tudományi kutatások több évtizede vizsgálják a vonzáskörzeteket és a munkaerő mobilitását (Erdősi, 1985; Hardi, 2015; Kiss–Szalkai, 2018; Szabó, 2019; Szabó –Farkas–Varga, 2021). Született tanulmány munkaügyi ingázás területi mintáiról kifejezetten az Észak-Dunántúlra vonatkozóan (Hardi, 2015), amely részletesen vizsgálja Székesfehérvárt és vonzáskörzetét. Témánk szempontjából kiemelten fontos a kivárosok munkaerő-ingázásban betöltött szerepéről szóló közlemény (Pirisi–Kiss–Máté, 2016). Konkrétan a Sárbogárdi járásra vonatkozó korábbi munkaerő mobilitási vizsgálatok is rendelkezésre állnak (Alpek–Tésits, 2011), amelyek viszonyítási alapot jelentenek és az esetleges változások követésére is lehetőséget adnak. Ez utóbbi szempontból is lényeges a térség munkaerő mobilitásáról szóló korábbi munka, amely a jelentős foglalkoztatást produkáló elektronikai ipart vizsgálta (Leveleki, 1997).

Vizsgálati módszerek

A vizsgálat egy tanulmány a „Sárbogárd és térsége közlekedésfejlesztési koncepció” készítéséhez kapcsolódik, amely a térségi közlekedésfejlesztés elméleti megalapozását szolgálta, a 2021-27-es európai uniós fejlesztési ciklusra történő felkészülés jegyében. A közlekedés és közösségi közlekedés vizsgálatokor, kiemelet szempont volt a munkába járás, ingázás felmérése, ami a város és térség újra iparosításával van összefüggésben (ipari park fejlesztés). A vizsgálat során sor került szekunder adatgyűjtésre. Áttekintettük a vonatkozó szakirodalmat, a témában készült felméréseket, hivatalos közlekedéssel foglalkozó dokumentumokat. Feldolgoztuk a KSH 2011-es népszámlálási adatait, elsősorban az ingázásra és foglalkoztatásra vonatkozóan. A kistérségi adatok elemzésében, térképi ábrázolásában a teir.hu alkalmazása volt segítségünkre. A gépjármű elérhetőségi adatok a Google Maps útvonaltervező alkalmazásával kerültek legyűjtésre (munkanapon reggel 8 órára történő érkezéssel beállítva). A közösségi közlekedési adatok legyűjtése a menetrendek.hu weboldalról történt (munkanapon reggel 8 órára történő érkezéssel). A vizsgálathoz kapcsolódó primer kutatást két fő szakaszra oszthatjuk. A szekunder kutatás eredményeinek ismeretében 2 alkalommal workshop került megrendezése az érintett hatóságokkal, civil szervezetekkel, cégekkel és intézményekkel. Emellett online lakossági kérdőíves felmérésre került sor a közlekedésre vonatkozóan. A 2019 novemberében végezett

lakossági felmérés során 378 válaszadó töltötte ki a Sárbogárdi járás közlekedésére vonatkozó online kérdőívet. A felmérés a személyautós, autóbuszos és vasúti közlekedés megítélését mérte fel a lakosság szemszögéből, ugyanakkor a fejlesztési elképzelésekre vonatkozóan is kikérte az utazóközönség véleményét. A kitöltők lakóhelye szerinti megoszlása viszonylag egyenletes volt, a válaszadók 60% sárbogárdi, 10-10% arányban Mezőszilas, Hantos, Alap lakosai vettek részt a felmérésben. A többi válaszadó megoszlik a járás egyéb települései között, valamennyi településről érkezett vélemény. Az életkor szerinti megoszlás kiegyensúlyozott képet mutat, a 60 év feletti aránya marad el a tényleges részarányuktól. Ennek oka, hogy az idősebb korosztály kevésbé érhető el az online felméréssel, illetve a közlekedés tekintetében is kevésbé érintettek. Az aktív korosztály, amely a tanulmány elsődleges célcsoportját képezi, adta a válaszadók többségét.

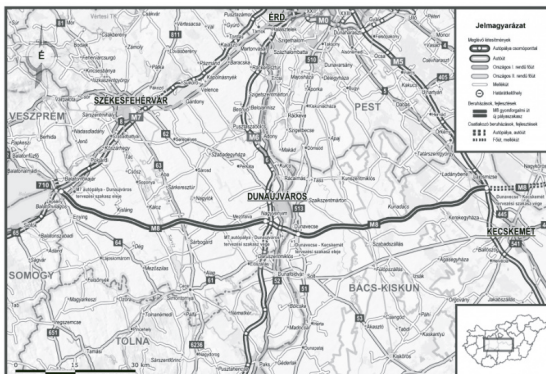
Tervezett közlekedési fejlesztések a sárbogárdi járásban

A vizsgált kistérség a Sárbogárdi járás elhelyezkedése több sajátosságot mutat, egyfelől nem az ország periférikus területén, határmenti térségben található, a székhely Budapesttől való távolsága közúton 100 km. Magas szintű vasúti összeköttetéssel rendelkezik, a Pusztaszabolcs-Pécs 40-es számú fővonal fontos állomása. Másfelől viszont Székesfehérvár, Siófok és Dunaújváros fejlett területei közé ékelődik, amelyekkel nem túl jól kiépült közúti kapcsolatai vannak, ennek és további körülményeknek köszönhetően egyfajta belső perifériának tekinthető a kistérség. Ezt erősíti a 6-os és 7-es számú főút és az M6-os és M7-es autópálya nyomvonalához képest megfigyelhető köztes elhelyezkedés.

Vizsgálatunknak az adott aktualitást, hogy a közeljövőben tervezett országos közútfejlesztések ennek a közlekedési hálózatban betöltött helyzetnek az ártértékelődését eredményezik. Az M8-as autópálya tervezett nyomvonalon (1. ábra) történő megépülése esetén Sárbogárd elérhetősége lényegesen javul, Siófok és Dunaújváros viszonylatában rendkívül kedvezővé válik. Még jelentősebb változást eredményezhet az a gyorsforgalmi út fejlesztés, amely Sárbogárról indulva, Székesfehérváron át éri el az M1-es autópályát, majd Komáromnál az új Duna-hidat (2. ábra). Ezáltal Sárbogárd közvetlen összeköttetésbe kerül a Nyugat-Európába irányuló szállítási útvonallal, ráadásul az egyre nagyobb szerepet betöltő Észak-Déli közúti szállítási útvonal részévé válik. A két nagy fejlesztés helyi szempontból is igen jelentős infrastrukturális

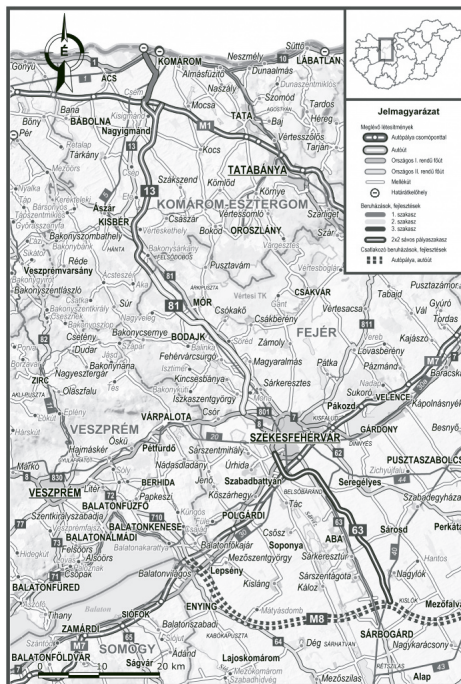
beruházást eredményez, a várostól Északra jelentős közúti csomópont jön létre, amely csökkenteni fogja a városon átmenő forgalmat. Nem elhanyagolható tény, hogy a közúti fejlesztésekkel párhuzamosan, de várhatóan azoknál hamarabb, befejeződik a Pustaszabolcs-Pécs vasúti vonal korszerűsítése, amely 160 km/h haladási sebességet eredményez.

1. ábra: A tervezett M8-as gyorsforgalmi út nyomvonala



Forrás: nif.hu

2. ábra: Komárom – Kisigmánd (M1) – Kisbér – Székesfehérvár (M7) – Sárbogárd (M8) útvonal fejlesztése



Forrás: nif.hu

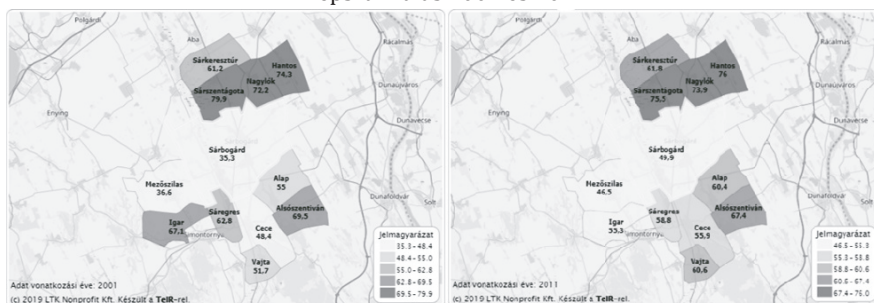
Ingázás a sárbogárdi járásban

Az ingázók jellemzői a sárbogárdi járásban

A sárbogárdi járás lakossága 2017-ben 27376 fő volt, amely régóta folyamatos csökkenést mutat. A járás lakosságának területi eloszlása nem egyenletes, 2017-ben 43%-uk lakott a járás székhelyén. Három 2000 fő feletti lakosságú település van a járásban (Cece, Mezőszilas és Sárkeresztúr), de majdnem eléri ezt a lakosságszámot Alap is. A járás déli peremén kisebb lakosságú falvak sorakoznak. Megállapítható, hogy a közlekedés szervezés egyik alap körülménye a csökkenő lakosságszám. A lakónépességben belül az aktív korúak vesznek részt a legintenzívebben a települések közötti közlekedésben. A középiskolai, főiskolai tanulók és a munkába járók napi vagy heti rendszerességgel utaznak. A járásban Mezőszilason és Sárkeresztúson a legalacsonyabb az aktív korúak aránya, legmagasabb pedig Vajtán, Cecén, Sárbogárdon, Sárszentágotán és Hantoson. A munkahelyi ingázást erősen befolyásolja a gazdasági aktivitás, különösen a helyben kevés munkahelyet biztosítani tudó településeken. Egészen magas a gazdaságilag inaktívak aránya 2011-ben Sárkeresztúron, de kedvezőtlen volt a mutató Mezőszilason, Igaron, Cecén és Alsószentivánon is. Hantos és Sárbogárd rendelkezett a legjobb mutatóval ebben a tekintetben. A munkába járók számát alapvetően befolyásolja a foglalkoztatottak aránya. Ennek területi szempontú vizsgálatakor megállapítható, hogy a járásban Délről Észak felé növekszik a foglalkoztatási ráta. Kivételt képez Sárkeresztúr település, amely nem földrajzi elhelyezkedése, hanem társadalmi jellemzői miatt mutat gyenge eredményt. Összeségében elmondható, hogy a járás településeinek túlnyomó többségében 50% feletti a foglalkoztatottak aránya. Ebből adódóan jelentős azok száma, akik munkába járását szükséges napi szinten biztosítani. A 2001-es ingázási mutatók az országos adatokhoz képes kiemelten magas értékeket mutattak, ez alól Mezőszilas és Sárbogárd még kivételt képezett. A 70%-feletti értékek már egyértelműen agglomerációs településekre jellemzőek, amelyek a Székesfehérváron dolgozók lakhatását szolgálják. Elsősorban nem Székesfehérvárra ingáztak a foglalkoztatottak feltehetően 2001-ben Igarról, Sáregresről és Alsószentivánról, amely déli településeken 60% feletti volt az arányuk. 2011-re jelentős változások történtek az ingázók arányában, a Sárbogárdi ipar foglalkoztatási potenciáljának csökkenése átalakította a helyzetet. Az északi négy, Székesfehérvár közvetlen vonzáskörzetéhez tartozó település adatai lényegesen nem változtak.

Sárbogárd és Mezőszilas jelentős foglalkoztatotti létszáma nagyobb arányban kezdett részt venni az ingázásban. Igar és Sáregres ingázóinak aránya lecsökkent. A Sárbogárdi üzembezárás ellenére a dél-keleti települések bejáróinak aránya nőtt. Alsószentiván estében némileg ugyan csökkent, de 65% feletti aránnyal feltételezhetően függetleníteni tudta magát a Sárbogárdi folyamatoktól.

3. ábra: Naponta ingázó (eljáró) foglalkoztatottak aránya (%)
Népszámlálás 2001 és 2011



Forrás: teir.hu

A fenti értékek értelmezésében segít, ha az ingázó foglalkoztatottak arányát viszonyítjuk a megyei és országos adatokhoz. Még Sárbogárdon 2011-ben minden második ember ingázó és a járásban ez az arány még magasabb, addig az országban csak minden harmadik ember az. Fejér megyében a járásközpontok foglalkoztatottjai közül, pedig négy emberből egy ingázik. Ezek drasztikus eltérések, amik komoly kihívást jelentenek a közlekedésszervezés számára is. A Sárbogádról ingázók arányát a 2011-es népszámlálási adatokat tovább elemző Lechner tudásközpont interaktív térképén figyelhetjük meg. Ezek alapján a sárbogárdi ingázók elsődleges célpontja Székesfehérvár, ezen kívül Dunaújváros és Budapest számít jelentős célpontnak. Tanulmányunk szempontjából érdekes az a tény, hogy a sárbogárdi ingázók 30%-a, közel 700 fő nem a járási központokba ingázik. Ők a környező településeken dolgoznak, feltehetően a közszférában és a KKV szektorban.

A térségi központok elérhetősége gépjárművel

Amennyiben a környező jelentős foglalkoztatási potenciállal rendelkező térségi központok közötti elérhetőségét vizsgáljuk, arra a felismerésre jutunk, hogy az egyes településekről eltérő városok közelíthetők meg kedvezően. Igazán kedvező a 30 percen belüli

elérhetőség, de a 45 percen belül gépkocsival elérhető munkahelyek is számításba jöhetnek napi ingázás tekintetében.

1.táblázat: A térségi központok elérhetősége személygépkocsival hétköznap reggel csúcsidőben (perc)

Alap	60	40	45	24	60
Alsószentiván	65	35	40	20	60
Cece	65	45	30	28	55
Hantos	40	30	50	30	70
Igar	65	55	45	40	60
Mezőszilas	60	50	50	50	70
Nagylók	45	40	55	35	80
Sárbogárd	50	40	50	35	70
Sáregres	60	50	35	35	60
Sárkeresztúr	35	45	65	45	85
Sárszentágota	40	50	60	45	80
Vajta	70	50	30	35	45

Forrás: A szerzők saját szerkesztése a google.hu/maps alapján

Székesfehérvárral szemben több növekvő foglalkoztatási potenciállal rendelkező város nyújt kedvezőbb közlekedési alternatívát, ami az infrastruktúra fejlesztések (M8) révén csak tovább erősödhet. Székesfehérvár (Győr mellett) az ország legjelentősebb vidéki ingázási célpontja, amelybe 2011-ben 30 ezer főt meghaladó munkavállaló járt dolgozni (Hardi, 2015). Dunaújváros Hantosról érhető el gépkocsival a legkedvezőbbben, de kedvező értéket mutat Alap, Alsószentiván, Cece, Nagylók, Sárbogárd, Sárkeresztúr is. Dunaújvárosban a gumiabroncs gyár, a vasmű, a papírgyár és számos további foglalkoztató nagyon komoly munkaerő igényt produkál. Közlekedési szempontból igényt generál a felsőoktatás és a szakképzés is, emellett Dunaújváros fontos logisztikai központ, intermodális csomópont, jelentős dunai kikötő és hídváros is. Székesfehérvár és Dunaújváros gépkocsival történő elérhetősége az elmúlt 10 évben érdemben nem változott, a korábbi vizsgálatok kimutatták, hogy a távoli településekről az idő mellett az útiköltség is mobilitást akadályozó tényező (Alpek-Tésits, 2011). Paks Cecéről és Vajtáról érhető el gépkocsival a leggyorsabban, de kedvező menetidő jellemzi Alapot, Alsószentivánt, Igart és Sáregrest is. Pakson elsősorban magasan képzett speciális tudással rendelkező munkaerőt alkalmaznak, Paks 2 építésével azonban ez megváltozik. Az építkezések beindulásával nagyon nagy munkaerő igény lép fel, amelynek helyben történő elszállásolása kihívást fog jelenteni. Ezért a környékről bejárók munka erejére várhatóan komoly igény fog jelentkezni.

Dunaföldvár Alsószentivánról érhető el gépkocsival a leggyorsabban, de nagyon kedvező a menetidő Alapról, Hantosról és Cecéről is. Mezőszilas kivételével valamennyi járási településről 45 percen belül megközelíthető Dunaföldvár, amelynek foglalkoztatási potenciálja jelenleg is dinamikusan növekszik. A bioetanol gyár, a papírgyár mellett egyre több foglalkoztató érkezik a településre, amelynek fejlődése előre látható. Szekszárd Vajtáról érhető el gépkocsival a leggyorsabban, Cece már kívül esik a 45 perces menetidőn. Szekszárd közúti elérhetősége Sárbogárdról és a járásból a vizsgált városok közül a legkedvezőtlenebb. A tolnai megyeszékhely rendelkezik saját foglalkoztatási körzettel és nem várható dinamikus munkaerő igény bővülés a közeljövőben. Kijelenthető, hogy nem lesz lényeges szerepe az elkövetkező időszakban a Sárbogárdi járásban élők foglalkoztatásában.

Közösségi közlekedési lehetőségek

A közösségi közlekedéssel történő napi ingázás lehetőségét az autóbusz és a vasúti menetrendeket összesítő menetrendek.hu oldalról történő adatgyűjtés alapján vizsgáltuk. Mivel önmagában a járatszám és a menetidő nem teljesen érzékelteti a bejárás feltételeit, három csoportba soroltuk az egyes viszonylatokat. A megközelíthető kategóriába kerültek azok a közlekedési kapcsolatok, amelyek vasúton vagy autóbuszon, átszállással vagy anélkül 60 percen belül elérhetők. Ennél hosszabb elérési idővel, de még napi szinten igénybe vehető viszonylatokat a nehéz kategóriába soroltuk. Azokat a közösségi közlekedési kapcsolatok, amelyek megítélésünk szerint az ingázás elemi feltételeit nem teljesítik, nem megoldható kategóriába soroltuk (2.táblázat). Ez az értékelés szubjektív, egyes munkavállalóknak a vasút igénybevétele, az átszállás, a korai indulás vagy éppen a késő vissza érkezés nem fér bele az életvitelébe, ahogyan egyes munkahelyek sem tudnak mindig alkalmazkodni. Ha közúti közlekedéshez hasonlóan 45 perces menetidőt, átszállás nélküli utazást tekintenénk megoldható bejárás feltételnek, akkor ennek nagyon kevés viszonylat tudna megfelelni. A jelenlegi ingázási mutatók azt sugallják, hogy a lakosság ennél rugalmasabban tudja tolerálni a közösségi közlekedési lehetőségeket. Egy korábbi pályakezdő sárbogárdi munkavállalók körében végzett kutatás szerint a kistérségben élők 75%-a nem hajlandó 50 km-nél távolabbra ingázni (Alpek-Tésits, 2011).

2. táblázat: A térségi városok elérhetősége közösségi közlekedéssel hétköznap reggel 8 óra előtti beérkezéssel

Alap	Nehéz	Nem megoldható	Nem megoldható	Megoldható	Nem megoldható
Alsószentiván	Nehéz	Nem megoldható	Nem megoldható	Megoldható	Nem megoldható
Cece	Nehéz	Nem megoldható	Nehéz	Megoldható	Megoldható
Hantos	Megoldható	Nehéz	Nem megoldható	Nem megoldható	Nem megoldható
Igar	Nem megoldható	Nem megoldható	Nem megoldható	Nem megoldható	Nem megoldható
Mezőszilas	Nem megoldható	Nem megoldható	Nem megoldható	Nem megoldható	Nem megoldható
Nagylók	Megoldható	Megoldható	Nem megoldható	Nehéz	Nem megoldható
Sárbogárd	Megoldható	Megoldható	Nem megoldható	Nehéz	Nehéz
Sáregres	Nem megoldható	Nem megoldható	Nem megoldható	Megoldható	Nem megoldható
Sárkeresztúr	Megoldható	Nem megoldható	Nem megoldható	Nem megoldható	Nem megoldható
Sárszentágota	Megoldható	Nem megoldható	Nem megoldható	Nem megoldható	Nem megoldható
Vajta	Nehéz	Nem megoldható	Nehéz	Nehéz	Megoldható

Forrás: A szerzők saját szerkesztése a menetrendek.hu alapján

A vizsgálatból megállapítható, hogy közösségi közlekedéssel a megyeszékhelyre, Székesfehérvárra történő ingázás a leginkább megoldható, de az is csak a járás öt településéről (Sárkeresztúr, Sárszentágota, Sárbogárd, Nagylók, Hantos). Dunaújváros reggeli elérhetősége meglepően rossz a korábban vizsgált gépkocsival történő megközelíthetőség eredményeinek tükrében. Nagylókról és Sárbogárdról megoldható, de éppen nem soroltuk a nehéz kategóriába, ahová csak Hantos került. A három településen kívül a járásból már a reggeli bejutás sem biztosítható a közösségi közlekedés révén. A következő időszakban várható atomerőmű építés ismeretében nagy jelentőséggel bír Paks elérhetősége, ám tömegközlekedéssel gyakorlatilag elérhetetlen a járásból. Dunaföldvár a másik település Székesfehérvár mellett, amelyre megoldható a reggeli bejárás, de a visszautazás már nehezen megoldható. Szekszárd Cecéről és Vajtáról közösségi közlekedéssel megközelíthető, innen az ingázás is megoldható, ami Sárbogárd esetében már nehézkes.

Lakossági felmérés megállapításai

A lakossági felmérés keretében vizsgáltuk az utazási gyakoriságot. A válaszadók 50% naponta elhagyja a lakóhelyét (ingázik), 37% pedig hetente néhány alkalommal utazik. Ezek alapján elmondható, hogy a felmérésben résztvevők 87%-a rendszeresen utazik, így véleményük ebben a tekintetben relevánsnak mondható. A válaszadók által leggyakrabban megjelölt úti cél Székesfehérvár, ezt követi Sárbogárd, majd Dunaújváros, ezek mellett még Budapest jelenik meg még fontos utazási célpontként. A válaszadók említették még Cece, Sárkeresztúr, Alap, Aba, Pécs, Simontornya, Enying, Paks, Sárgegres, Mezőfalva, Seregélyes, Hantos és még további településeket. Az utazás célja elsősorban a munka (41%), amely mellett a vásárlás (23%) célja is fontos. A kitöltők továbbá tanulás, ügyintézés, egészségügyi ellátás, barátok-rokonok látogatása céljából közlekednek.

A legtöbben autóval utaznak (63%), sokan busszal (33%), míg vasúttal kevesen (mindössze 4%). A fő közlekedési viszonylat a Székesfehérvár-Sárbogárd esetében a vasúti összeköttetés nem megfelelő, inkább a távolabbi utazások során (Budapest, Pécs) választják a kötőtpályás közlekedést az utasok. A gépkocsival utazók elégedetlenek az utak állapotával, túlszűfoltnak tartják a térség közútjait, ennek megfelelően elsősorban a fő és mellékúthálózat fejlesztését tartják fontosnak. Az autósok leginkább a kiszolgáló létesítményekkel (benzinkút, szerviz) voltak elégedettek. Az autóbuszos közlekedésben résztvevők (válaszadók 33%-a) a menetrenddel és a buszok zsúfoltságával elégedetlenek, szívesen látnák új buszok beszerzését és a kisbuszok alkalmazását a helyi közlekedésben. Menetrendi javaslataik egyrészt Székesfehérvár és Dunaújváros jobb elérhetőségére, másrészt a járási székhely megközelíthetőségének javítására irányulnak. A megállók elhelyezkedésével a leginkább elégedettek a válaszadók az autóbuszos közlekedés felmérése kapcsán, ám az állomások, megállók állapotával már jóval kevésbé elégedettek az utasok. A vasúti közlekedést kevesen veszik igénybe (<4%), a vasúti kocsik állapotával nagyjából elégedettek, ugyanakkor túlszűfoltak és a kiszolgáló létesítmények állapotával sincsenek megelégedve. A kényelmi szolgáltatás fejlesztését szívesen látnák. A vasúton utazók válaszai alapján nem igazán illeszkedik a menetrend az igényeikhez. Igény lenne a Székesfehérvár-Sárbogárd és a Dunaújváros-Sárbogárd viszonylatok kialakítására és fejlesztésére.

Összegzés

Sárbogárd és vonzaskörzete a régió belül a legkedvezőtlenebb társadalmi-gazdasági mutatókkal rendelkezik, és országos tekintetben is a legelmaradottabbak közé tartozik, ezért komplex programmal fejlesztendő járásnak minősül. A Sárbogárdi járás társadalmi-gazdasági elmaradottsága, belső periférikus jellege, többek között a terület hagyományosan nagyüzemi mezőgazdasági szerepével függ össze, annak helyi vidékfejlesztési, jövedelemtermelő képességének csökkenése miatt évtizedek óta elvándorlás jellemzi. Ez különösen igaz a mobilis, aktív fiatal és középkorú népességre, amelynek lélekszáma a járásban a munkalehetőségek hiánya és a kedvezőtlen közlekedési kapcsolatok miatt folyamatosan csökken.

Megállapítható, hogy az elmaradottság részben a közlekedési és közlekedés-szervezési problémákból adódik, mivel a közlekedési lehetőségek hatással vannak a térség fejlődésére. A járás egyelőre még nem tudta kihasználni a megye összességében kedvező térszerkezeti adottságokból származó előnyeit. A közeljövőben tervezett közlekedési infrastrukturális beruházások (M8 gyorsforgalmi út építése, Pusztaszabolcs-Pécs vasúti pálya korszerűsítése, Sárbogárd -Komárom útvonal fejlesztése) új helyzetet teremtenek a Sárbogárd és környéke elérhetőségében és pozíciójában. A járáson belüli közlekedési lehetőségek kedvezőtlen képet mutatnak. A természetföldrajzi adottságok, a Mezőföldre jellemző településszerkezeti fejlődés, társadalmi-gazdasági adottságok és infrastrukturális feltételek miatt a járásban lévő települések között a tömegközlekedés nehézkes, a járás, főként annak az északi része megyeszékhely központú. A járás délnyugati területén lévő falvakból (pl. Igar, Mezőszilas) nehezen érhető el Sárbogárd, Székesfehérvár vagy Dunaújváros, sőt, a járásközpont és külterületi településrészei közötti közlekedésre is elmondható mindez.

A lakosság egy része ráadásul valamilyen okból nem tud egyéni közlekedési eszközökkel vagy akár közösségi közlekedéssel járni, de még eléggé mobilis ahhoz, hogy a közszolgáltatások igénybe vételét vagy a munkába járást saját maga intézze. Részükre a megfelelő gyakoriságú mobilitás biztosítása lenne szükséges, de az egyes települések fekvése, a potenciális utasok alacsony száma és a kis forgalomú napszakok miatt ez nem feltétlenül működtethető gazdaságosan a közösségi közlekedés keretein belül. Fontos ezért a térségben a menetrendek átszervezése, összehangolása, a járatsűrűség optimalizálásának vizsgálata mellett egyéb alternatív

közlekedés-szervezési megoldásokat is alkalmazni (pl. falubusz, civil szervezetek gépjárművei, autómegosztás).

A kutatás lehetséges további iránya egy összehasonlító elemzés készítése, akár külföldi hasonló terület munkaerő ingázási adataival, valamint a 2022-es népszámlálás eredményeinek összehasonlítása és a pandémia hatásainak elemzése az ingázásra, indokolt esetben kérdőíves felmérés megismétlése.

Irodalom

- Alpek, B. L. – Tésits, R. (2011): A pályakezdők területi esélyei a Sárbogárdi kistérségben. *Modern Geográfia*. 2 pp. 1-40.
- Erdősi F. (1985): Az ingázás területi-vonzáskörzeti szerkezete Magyarországon. *Demográfia*. 4 pp. 489-498.
- Hardi T. (2015): A várostérségi ingázás. In: Szirmai V. (szerk.): A területi egyenlőtlenségektől a társadalmi jól-lét felé. Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár pp. 215-238
- Hardi T. (2015): A munkaügyi ingázás területi mintái Észak-Dunántúlon, *Területi Statisztika*. 2 pp. 122-141.
- Kiss J.P. – Szalkai G. (2018): Az ingázás mobilitási jellemzői a legutóbbi népszámlálási adatok alapján. *Területi Statisztika*. 2 pp. 177-199.
- Leveleki M. (1997): Az elektronikai ipar átalakulásának munkaerő-piaci hatása Székesfehérváron és vonzáskörzetében. In: Mikolasek, S. – Beszteri, B.(szerk.): Kisebbségek helyzete Kelet-Közép-Európában és Magyarországon, MTA VEAB, Komárom pp. 175-183.
- Pirisi G. – Kiss B. – Máté É. (2016): A kisvárosok szerepe a munkaerő-ingázásban. *Területi Statisztika*. 4 pp. 415-437.
- GONDOX Bt. (2019): Sárbogárd és Térsége Közlekedésfejlesztési Konceptió
- Szabó I. (2019): A belföldi vándorlás és az ingázás. In: Kaiser, Tamás (szerk.): A Jó Állam mérhetősége III., Nordex Nonprofit Kft. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest pp. 63-90.
- Szabó N. – Farkas R. – Varga A. (2021): A régióközi ingázás szerepe a lemaradó régiók gazdasági növekedésében: Baranya megye esete. *Statisztikai Szemle* 4. pp. 301-332.