

Kombinált vasúti–közúti személyszállítás Borsod-Abaúj-Zemplén megye egyes területein

KISS LÁSZLÓ*

A rendszerváltás során gyökeresen átalakultak a társadalmi térkapcsolatok. A lakosság mobilitása jelentős változásokon esett át, melynek elsősorban gazdasági-jövedelmi okai voltak. Az átalakuló közlekedési szokások hátrányosan érintették a tömegközlekedést, ezen belül is elsősorban a vasúti közlekedést. A vasút – részben rendszertulajdonságai, részben más okok miatt – nem tudott kellő mértékben alkalmazkodni a gyors társadalmi-gazdasági változásokhoz, így piacvesztése drasztikus volt a kilencvenes évek során (*Erdősi, 1999*).

A vasút és a volán vállalatok között az ország legnagyobb részén versenyhelyzet alakult ki, azaz párhuzamos útvonalakon kínálják szolgáltatásaikat a közlekedési vállalatok, ami kétségtelenül előnyös az utazóközönségnek, viszont gazdasági szempontból nem előnyös. A menetrendszerinti személyszállítás közszolgáltatás, melynek költségeit részben a megrendelő (Magyarországon az állam) állja, így az egyes társaságoknál a párhuzamos járatok miatti forgalomcsökkenésből származó bevételkiesést (veszteséget) az államnak kell kompenzálnia.

A tömegközlekedési rendszerek üzemeltetése, átalakításával párhuzamosan különböző elképzelések láttak és látnak napvilágot. A legtöbb problémát az alacsony kihasználtsággal üzemelő vasúti mellékvonalak és autóbuszvonalak jelentik. Az ellátási kötelezettség miatt a tömegközlekedési szolgáltatást a közlekedési társaságoknak a nyilvánvaló gazdaságtalanság ellenére is fenn kell tartani. A probléma megoldására számos elképzelés napvilágot látott, a vasútvonalak megszüntetésétől kezdve a MÁVAUT (vasúti autóbuszos közlekedés) újjáélesztésén át a falugondnoki hálózat tömegközlekedési funkciókkal történő ellátásáig.

Mindezek az elképzelések azonban figyelmen kívül hagyták, hogy a tömegközlekedési piac egyik legnagyobb problémája a párhuzamos járatokból és útvonalakból adódik. A közlekedési ágazatok egymást kiegészítő, „szerepmegosztó” együttműködését nem vizsgálják, mivel nem ellátórendszerekben, hanem piaci szereplőkben, vállalatokban gondolkoznak.

A korábban elterjedt ráhordó-elosztó kapcsolatok a vasúti és a közúti közlekedés között a legtöbb térségben erősen leépültek vagy megszűntek. Ez alól kivételnek számít Borsod-Abaúj-Zemplén megye, ahol ez a fajta kombinált személyszállítás napjainkig megmaradt a megye számos térségében (*Kiss, 2003*). Jelen munka keretein belül a Bodrog mentén és a Bódva-völgyben működő kombinált személyszállítási kapcsolatokkal foglalkozom.

* PhD hallgató

TÖMEGKÖZLEKEDÉSI ÚTVONALAK A VIZSGÁLT TERÜLETEN

Vasúti közlekedés

A Bodrog mentén egy vasútvonal fut. A Szerencs–Sátoraljaújhely fővonal egyvágányú, nem villamosított vasútvonal, az engedélyezett maximális sebesség 80 km/óra. A vonalon naponta 14 pár személyszállító vonat közlekedik, melyek a megyeszékhely (Miskolc), illetve Szerencs felé teremtenek kapcsolatot. A távolsági forgalmat, a fővárossal történő összeköttetést gyors- és Inter City vonatok biztosítják. A személyvonatok menetideje Szerencs és Sátoraljaújhely között 50 perc, Miskolc és Sátoraljaújhely között 1 óra 40 perc, a gyors- és IC-vonatok esetében ez 84–90 perc.

A Bódva-völgyben futó Miskolc–Sajóecseg–Edelény–Tornanádaska vasútvonal nem villamosított, egyvágányú mellékvonal. A vonalon engedélyezett sebesség Miskolc és Sajóecseg között 80 km/óra, Sajóecseg és Tornanádaska között 60 km/óra. A személyközlekedést naponta 6 pár személyvonat és két pár IP-vonat biztosítja. A személyvonatok 1 óra 30 perc, az IP vonatok 1 óra 12 perc alatt teszik meg a 60 km-es távolságot.

Autóbusz-közlekedés

A Bodrog mentén a közúthálózat gerincét a 37-es főút képezi. Az autóbuszjáratok nem a főútvonalon, hanem a vele párhuzamosan futó, a települések központjain áthaladó mellékutakon közlekednek. A területnek gyenge az autóbusz-összekötése a megyeszékhellyel, Sátoraljaújhelyre naponta csak egy autóbuszjárat közlekedik, az is kerülő útvonalon, Abaújszántó érintésével. Az autóbuszjáratok a Zempléni-hegység, a Hegyköz, illetve a Bodroghöz településeire uralkodóan a Szerencs–Miskolc vasútvonal menti településekről, elsősorban Sárospatakról, valamint Sátoraljaújhelyről indulnak.

A Bódva-völgyben haladó 27-es főúton Miskolc és Edelény között sűrű az autóbusz-közlekedés, naponta 35 járatpár közlekedik. A megyeszékhelytől távolodva ritkulnak a járatok, munkanapokon Szendrőre 15, Bódvaszilásra 10, Tornanádaskára egy pár autóbuszjárat közlekedik. Az autóbuszjáratok részben a 27-es főúton, részben pedig a vele párhuzamos, a települések központjait is érintő mellékutakon haladnak. A Cserehát nyugati területén, illetve az Aggteleki-Karszton levő településekre a Miskolc–Tornanádaska vasútvonal mentén levő településekről indulnak járatok.

A vizsgálat során a terület településeit osztályoztam vasúti kapcsolatuk alapján. A csoportosítás szempontjai:

- Rendelkezik-e a település vasútállomással?
- A vasútállomásra van-e ráhordó autóbuszjárat?
- Van-e a vasúttal nem rendelkező településnek ráhordó autóbuszjárata?

Az osztályozás után csak azokkal a településekkel foglalkoztam, amelyekre valamelyik feltétel teljesült, így a közúti-vasúti kapcsolattal nem rendelkező települések nem képezték tárgyát további vizsgálatoknak (1. táblázat).

1. táblázat. A kombinált személyközlekedésben érintett települések típusa és összes népessége

Kategória	Szerencs–S.aljaújhely vasútvonal		Miskolc–Tornanádaska vasútvonal	
	A település száma	Népesség (fő)*	A település száma	Népesség (fő)*
Vasútállomással rendelkező település	8	38 934	11	25 331
Ebből: ráhordó autóbuzs-kapcsolata van az állomásnak	4	34 134	2	2 319
Ráhordó autóbuzs-kapcsolata nincs az állomásnak	4	4 800	9	23 012
Vasútállomással nem, de ráhordó autóbuzsjáráttal rendelkező település	48	37 646	15	6 407
Összesen	56	76 580	26	31 738

Forrás: KSH adatai alapján szerk. Kiss László

* Lakónépesség 2001-ben.

A Bódva-völgyi kapcsolatok

A Miskolc–Tornanádaska vasútvonalon 3 olyan állomás található, ahol autóbuzs-csatlakozások vannak: Jósvafő-Aggtelek, Bódvaszilás és Szalonna. A három állomásból egy valójában „település nélküli”, ez Jósvafő-Aggtelek. Az állomás közigazgatásilag Szin község területén található, de a településtől 3 km-re, ezért az *1. táblázatban* csak két olyan települést adtam meg, ahol biztosított az átszállás.

Bódvaszilás állomásra négy aprófaluból érkeznek autóbuzs, a négy település lakossága 2001-ben összesen 646 fő volt. Az állomás utasforgalmának 10–15 százalékát biztosítják a ráhordó járatok.

A Szalonnára érkező autóbuzsok hat települést érintenek, ebből 3 aprófalú. Az állomás utasforgalmának 40%-a ráhordó járatok által érintett településekről származik. Ez az arány a nyári hónapokban nagyobb, mivel a Rakaca-víztározóhoz utazó turisták itt szállnak át a vonatokról az autóbuzsokra. Ebben az időszakban a település állomásának az utasforgalma is nagyobb, duplája az év más időszakainak forgalmának.

2. táblázat. A kombinált személyközlekedésben érintett állomások felvevőkörzete a Bódva-völgyben

Állomás	A település száma	Népesség (fő)*
Bódvaszilás	4	646
Jósvafő-Aggtelek	5	2757
Szalonna	6	3004
Összesen	16	6407

Forrás: KSH adatai alapján szerk. Kiss László

* Lakónépesség 2001-ben.

Jósvafő-Aggtelek állomásra öt településről érkezik autóbusz, ebből kettő aprófalú. Az állomás forgalmának teljes egészét a ráhordó autóbusz-járatok adják, ennek értéke erősen változó, 2000 és 4000 fő között változik havonta, a turistaforgalom, elsősorban a diákcsoportok függvényében.

Meg kell még említeni Szendrőt, mely kistérségi központ. A városnak egy állomása és egy vasúti megállóhelye van, melyeket azonban csak néhány autóbuszjárat érint. Ezek a járatok Rudabánya–Kazincbarcika felől érkeznek és a Rudabányai-hegység településeiről biztosítanak kapcsolatot.

Ráhordó kapcsolatok a Szerencs–Sátoraljaújhely vasútvonal mentén

A vonalon négy állomáson van autóbusz-csatlakozás: Sárospatak, Sátoraljaújhely, Olaszliszka-Tolcsva és Erdőbénye.

Sárospatakot és Sátoraljaújhelyet együtt érdemes tárgyalni, mivel az autóbuszjáratok többsége mindkét várost érinti vagy a Bodroghöz településeire mindkét városból indul autóbusz. Sárospatak és Sátoraljaújhely nem csak közlekedési, hanem kereskedelmi, oktatási, közigazgatási központ is (Sátoraljaújhely egészségügyi is). Így az ideérkező autóbuszoknak nem a vasútra ráhordó szerepe a legfontosabb. Az autóbuszok a Bodroghöz és a Hegyköz településeiről érkeznek a két városba, összesen 39 településről. Az érintett településeken az autóbusz–vasút kapcsolat szerepének empirikus vizsgálatokkal történő felmérése a közeljövő feladata lesz.

Olaszliszka-Tolcsva állomás Vámosújfaluban található. Az állomásra hat településről érkezik autóbuszjárat (Tolcsva, Mogyoróska, Erdőhorváti, Háromhuta, Olaszliszka, Sáradsadány), a hatból három aprófalú. Az állomáson az utasforgalom 85%-át a csatlakozó autóbuszokkal érkező utasok adják. Az állomás utasforgalma havonta 10 000 utasfő körül mozog. Összehasonlításképpen az Alföldön az 5800 fő lakosságú Csorvás állomásának ekkora a forgalma.

3. táblázat. A kombinált személyközlekedésben érintett állomások felvevőkörzete a Szerencs–Sátoraljaújhely vasútvonalon

Állomás	A település száma	Népesség (fő)*
Sárospatak és Sátoraljaújhely	39	30 839
Erdőbénye	3	1 605
Olaszliszka-Tolcsva	6	5 202
Összesen	48	37 646

Forrás: KSH adatai alapján szerk. Kiss László

* Lakónépesség 2001-ben.

Erdőbénye megállóhely Szegilongon található. Az autóbusz-járatok három településről (Erdőbénye, Sima, Baskó) érkeznek, ebből kettő aprófalú. A megállóhely utasforgalmáról nincsenek adatok.

A kombinált személyközlekedés eredményessége és lehetőségei

Az eddig elvégzett vizsgálatok azt mutatják, hogy a kombinált tömegközlekedés a tömegközlekedési ágak számára kifejezetten előnyös. A volánnak kevesebb eszközt kell felhasználnia az egyes települések kiszolgálásához, a vasút számára pedig jelentős forgalmat biztosítanak az egyes állomásokra érkező vagy onnan induló autóbuszok.

Ugyanakkor számos probléma is felvetődik: A volán autóbuszoknak jelentős holtidejük van az egyet csatlakozó államosokon (két vonat közötti idő), esetenként több, különböző irányból érkező vonatot is meg kell várniuk, ami esetenként 25–30 perces átszállási időt eredményez. Főleg az aprófalvakat felfűző buszjáratoknál probléma, hogy még a megfelelő csatlakozásokkal rendelkező autóbuszok is kihasználatlanul közlekednek.

A volán autóbusz-járatok és a vonatok közötti csatlakozások a vasútállomások dolgozói szerint az elmúlt években romlottak. A vonatok/autóbuszok esetenként csak néhány perccel mulasztanak csatlakozást, a késett járatokat nem minden esetben várja meg a csatlakozó eszköz. Ezért mindenképpen szükség lesz a menetrendek jobb összehangolására akkor, ha a jövőben is meg kívánják őrizni a kombinált közlekedés szerepét és jelentőségét az érintett térségben.

Mi lehet a szerepe a földrajzkutatásnak ebben a témában?

Meg kell vizsgálni a lakosság, az önkormányzatok és a közlekedési vállalatok hozzáállását a kombinált személyszállításhoz. Ezzel párhuzamosan ki kell terjeszteni a vizsgálatot más olyan térségekre, ahol vasúti–autóbusz kapcsolat van (pl. Szob térsége). A vizsgálatok tapasztalatai alapján lehet a későbbiekben terveket készíteni az ország más területeire, ahol ilyen jellegű tömegközlekedési kapcsolatok nincsenek.

A kombinált tömegközlekedési kapcsolatok fenntartására és fejlesztésére a hazai tömegközlekedés (elsősorban a vasúti személyszállítás) veszteségei miatt lesz szükség, ugyanis hosszabb távon nem lesz finanszírozható a párhuzamos járatok fenntartása. Különösen igaz ez az aprófalvas térségekre. Így a szükséges vizsgálatok után a jelen munkában tárgyalt terület tapasztalatai felhasználásával más aprófalvas térségekben is, mint pl. az Ormánság, lehetőség lesz hasonló, a közlekedési munkamegosztáson alapuló tömegközlekedés létrehozására.

A vasúti-közúti verseny helyett fokozatosan át kell majd állni a kölcsönös kiegészítő-ráfordó „szereposztásra”, amelyre hazánk Európai Unió csatlakozása, a majdan felálló régiók és regionális közlekedési vállalatok teremthetnek lehetőséget.

Irodalom

Erdősi Ferenc (1999): A vidék közlekedési ellátottságának problémái. A Falu XIV. évf. 3. szám, pp. 71–79.

Kiss László (2003): Kombinált vasúti-közúti személyszállítás a Hernád völgyében. In: (Kiss Mária–Gulyás László–Erdélyi Evelyn (szerk.): Európai kihívások 2., Szeged, pp. 326–330. Népszámlálás 2001. Területi adatok 6. 6/5. Borsos-Abaúj-Zemplén megye II. kötet.

MÁV Hivatalos Menetrend.

MÁV forgalmi kimutatások.

Volán Hivatalom Menetrend.

<http://www.mav.hu>

<http://www.menetrendek.hu>