

Lieszkovszky József Pál<sup>1</sup> – Szabó Szabolcs<sup>2</sup>

## Közlekedési szokásvizsgálatok a Cserehátban

### 1. Bevezető

A vizsgált térség (Krasznokvajda, Büttös, Kány, Keresztéte, Pamlény, Percse, Szászfá<sup>3</sup>) a Cserehát északi részén fekszik<sup>4</sup>. Krasznokvajda a környező kisebb lélekszámú, többnyire zsádfalu jellegű települések által alkotott mikrorégió (néprajzi elnevezése: *Hétközség*) központjaként funkcionál, jóllehet lakossága kevesebb, mint 600 fő. Központi funkcióit mutatja, hogy 3 vegyesbolt, 3 italbolt, háziorvosi rendelő, gyógyszertár, posta, óvoda, általános iskola, művelődési ház működik a faluban, valamint a mikrorégió munkahelyeinek többsége is itt található. Nagyobb bevásárláshoz szükséges kínálattal rendelkező áruház, szakáruház, szakorvosi és kórházi ellátás, középiskolai és felsőfokú oktatási szolgáltatás azonban már csak a távolabb városokban (Miskolcon, illetve részben Encsen és Szikszón) érhető el.

Jelen vizsgálat célja, hogy a BELUSZKY P. (1977) által több mint 30 éve Krasznokvajdán és környékén elvégzett vizsgálatok eredményeit értékeljük az elmúlt évtizedek tükrében. Tanulmányunkban megvizsgáljuk, hogy milyen hatással volt a rendszerváltás erre a hátrányos helyzetű határ menti mikrorégióra, és mindezen hatások milyen módon jelentkeznek a közlekedési szokásokban, a térhasználatban. Terepi munkánk során interjút készítettünk a térség polgármestereivel, valamint a helyi közösségekben fontos szerepet játszó emberekkel, illetve 8 kérdezőbiztos segítségével kérdőíves felmérés keretében vizsgáltuk a lakosok közlekedési szokásait, valamint a közlekedéssel kapcsolatos értékítéletüket (a megkérdezettek száma 265 fő).

### 2. Kiinduló helyzet: Krasznokvajda és környéke 30 évvel ezelőtt

BELUSZKY P. (1977) alapján

A 2. világháborúig a térség településhálózata meglehetősen homogén, a lokális intézményhálózat pedig kiépítetlen volt. Rossz volt a térség közlekedési feltártsága, a szűk helyi munkaerőpiac miatt pedig már a 2. világháború előtt is folyamatos elvándorlás volt megfigyelhető. Beluszky a következőkben foglalta össze a térség legfontosabb jellemzőit:

- **A munkahely-koncentrációtól és a városi központoktól való elzártság:** Bár az 1970-es évekre már az összes települést bekapcsolták az autóbushálózatba, de a városi központok (Encs, Szikszó, Miskolc) elérhetősége elég nehézkes volt, hiszen a nem túl nagy távolságot meglepően hosszú idő alatt tették meg a buszok (Krasznokvajdáról Szikszót 70 perc, Miskolcot 99 perc alatt lehetett elérni). Továbbá probléma volt a járatsűrűséggel és annak időbeli megoszlásával is.

<sup>1</sup> Lieszkovszky József Pál *Széchenyi István Egyetem, Multidiszciplináris Társadalomtudományi Doktori Iskola, Győr*  
E-mail: lieszko@gmail.com

<sup>2</sup> Szabó Szabolcs *Eötvös Loránd Tudományegyetem, Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék, Budapest*  
E-mail: szabosz@ludens.elte.hu

<sup>3</sup> Akkoriban a 7 település közös tanács irányítása alá tartozott.

<sup>4</sup> Természetföldrajzilag a Rakacai-völgymedencéhez (Krasznokvajda, Büttös, Pamlény, Szászfá), valamint a Keleti-Csereháthoz (Kány, Keresztéte, Percse) sorolhatók a vizsgált települések (MAROSI S. – SOMOGYI S. 1990).

- **Egyoldalú mezőgazdasági tevékenység (amelyet kedvezőtlen természeti adottságok mellett folytatnak):** A foglalkoztatottak legnagyobb része (mintegy 90%-a) hagyományosan a mezőgazdaságban dolgozott a falukörzetben (Krasznokvajdán valamivel kevesebben, a környezők zsákfalvakban némileg többen). A 2. világháborút követő foglalkozási átrétegződés ugyan a falukörzetben is megfigyelhető volt, de az 1970-es években még így is a foglalkoztatottak 70%-a a mezőgazdaságból élt.
- **Alacsony színvonalú intézményellátottság:** A szerző által alkalmazott mutatórendszer szerint Krasznokvajda, mint a falukörzet központja, részleges alapfokú ellátást biztosító település volt, ami a Cserehát többi alapfokú ellátást biztosító településéhez képest még kedvezőnek is minősíthető, de annak minősége azonban jelentős kívánnivaló hagyott maga után.
- **Nagyfokú demográfiai erózió:** A terület a 19. század első felében elérte eltartó képességének maximumát (mintegy 2500 főt), majd ezt követően stagnált a népesség száma. A korszerkezet egészen a második világháborúig fiatalosabb volt az országos átlagnál. Az 1950-es években a mezőgazdasági szövetkezetesítése, valamint a borsodi iparvidék iparosítása következtében sokan költöztek el a térségből, amit a természetes szaporodás már nem tudott pótolni. Így az 1970-ben már csupán 2200 fő, 1976-ban pedig már csak 1600 fő élt a falukörzetben.

### 3. A mikrorégió napjainkban: társadalmi-gazdasági helyzetértékelés 30 évvel később

#### 3.1. Demográfiai adottságok

A vizsgált térség a Magyarország hátrányos helyzetű kistérségei közé sorolt Encsi Kistérséghez tartozik. A népesség száma tovább csökkent az ezredfordulóig, majd ezt követően stabilizálódott, a korszerkezete ennek megfelelően egyre inkább elöregedett. A térség településeinek problémáit jól mutatja, hogy egyes településeken az átlagos életkor a nyugdíjkorhatár közelében van (Keresztéte, Pamlény, Percse), fiatalok pedig alig élnek e településeken. Nem véletlen, hogy a környező települések közösen üzemeltetnek egy általános iskolát Krasznokvajdán, hiszen így is mindössze 140 diák jön össze (mintegy 10 településről).

A népesség száma az 1990-es évekig csökkent, majd néhány településen (elsősorban Krasznokvajdán, valamint Percsén és Pamlényban) növekedésnek indult. Így összességében a térség népességszáma a 2001. évi népszámlálás óta mintegy 35 fővel növekedett. Bár már itt fontos megjegyeznünk, hogy ez a folyamat semmiképpen nem tűnik fenntarthatónak. Már a 2010-ig történt előrejelzésünk szerint is inkább csökkenni fog a vizsgált térség össznépessége. A legerőteljesebb fogyás Büttösön prognosztizálható, de hasonló jelenség figyelhető meg Szászfán és Kányban is. A fiatalok egyre inkább elköltöznek, elsősorban a jobb életkörülményeket kínáló nagyvárosokba, de van példa olyanra is, aki külföldön próbál szerencsét. Ezzel szemben a bevándorlás meglehetősen hektikusnak nevezhető, Krasznokvajda estében például 2005–2006-ban rövid idő alatt költözött be Rakacáról 6–7 család (mintegy 30 fő) (LESKÓ S. 2008).

Mindezen folyamatokat terepi tapasztalataink is alátámasztják, sőt még ennél is kedvezőtlenebb tendenciákat mutatnak. A vizsgált települések többségében ma már nagyon sok házat birtokolnak olyanok, akik „csupán” hétvégi házként használják, vagy teljesen lakatlanok. Így az év nagy részében akár egész utcák maradnak üresen. Néhány esetben felmerült bennünk az is, hogy a statisztikai adatok sem a legpontosabban mutatják a helyi lakosság lélekszámát.

A társadalmi folyamatok kapcsán mindenképpen szót kell ejtenünk a roma népességről, hiszen lélekszámuk a térségben folyamatosan emelkedett az utóbbi évtizedekben, így ma már alig van olyan település a Csereháton, ahol ne élne legalább 1–2 család, de olyan település is van, ahol már jóformán csak romák élnek (pl. Csenyété, lásd LADÁNYI J. – SZELÉNYI I. 2004). A népszámlálás adatainál azonban bizonyosan magasabb a romák aránya, amit mind terepi tapasztalataink, mind a helyiek beszámolóí alátámasztanak.

### 3.2. Foglalkoztatottság

A rendszerváltozást követő gazdasági átalakulás kedvezőtlenül érintette a térséget, így ma a legnagyobb foglalkoztatónak a települési önkormányzatok számítanak. A vizsgált térségben Krasznokvajdán dolgoznak a legtöbben, hiszen itt működik az óvoda, az általános iskola, és itt van a körjegyzőség is<sup>5</sup>. A kis zsákfalvakban helyben csak a polgármestereknek, a falugondnokoknak, valamint a rotációs rendszerben alkalmazott néhány közhasznú munkásnak van állása.

A korábbi termelőszövetkezetet (Bástya Tsz.), melynek a központja Krasznokvajdán volt, megvette egy, a térségből elszármazott üzletember 1998-ban, és létrehozta a Magrima '98 Kft-t. Ezt követően a már korábban is meglévő gyümölcsösök mellett intenzív gyümölcsfa telepítésbe kezdtek, így az elmúlt 10 évben az ültetvények területe megközelítette a 800 hektárt. A fajtaválasztékot úgy állították össze (meggy, alma), hogy júniustól késő ősziig folyamatosan teremjenek a fák, így az állandóan alkalmazott mintegy 70 fő mellett esetenként akár több száz idénymunkást is alkalmaznak. A megtermelt gyümölcsöt (többségében alma) különböző alföldi léalma-feldolgozóba szállítják. A gazdasági aktivitás a térségben rendkívül alacsony, mindössze 55 gazdasági szervezet volt 2006-ban, így az ezer főre jutó gazdasági szervezetek száma minden településen 100 alatti értéket mutat. Mindezek következtében a helyi iparüzési adóból nem származik jelentős bevétel, a kisebb településeken egyáltalán nincs is.

2006-os adatok szerint a 7 településen összesen 411 adófizető állampolgár élt (a teljes népesség 34%-a!). Ráadásul ezek jelentős része nem egész évben foglalkoztatott (lásd idénymunkában dolgozó gyümölcsszedőket, vagy a rotációs rendszerben foglalkoztatott közhasznú munkásokat). A 2001. évi népszámlálás adatai szerint a vizsgált településeken összesen 202 fő dolgozott napi rendszerességgel, melyek közül 58 ingázott, elsősorban a központi fekvésű Krasznokvajdára (23 fő), Kányra (10 fő) és Miskolcra (6 fő). A többiek jellemzően a környező településeken dolgoznak kisebb számban. Néhány fő heti-kétheti utazással távoli nagyvárosokban (Budapest, Székesfehérvár) dolgozik. Meglepő módon sem Encs, sem Szikszó nem számít jelentős céltelepülésnek az ingázás esetében. Saját felmérésünkben összesen 42 fő rendszeresen ingázót írtunk össze (14 év feletti iskolásokkal együtt), akik hasonlóan arányban választják az előbb is említett településeket.

Az utóbbi években ráadásul folyamatosan leépültek az elsősorban önellátásra, kis mértékben pedig eladásra termelő családi mikrogazdaságok. Még néhány éve is jelentősebb szarvasmarha állomány volt a térségben, de ma már csak néhány háznál tartanak tehenet. Ennek oka alapvetően az volt, hogy nem tudták a minőségi tejjel szemben elvárt csíraszámot biztosítani, így az előállított tej átvételi ára nagyon alacsony volt. Hasonlóképp szorult vissza a sertéstartás, valamint a ház körüli gazdálkodás, illetve a Krasznokvajda határában nagy hagyományokkal rendelkező szőlőtermesztés is. A térségben jelentős turizmus nincs, mindössze 4 szállásadó létezik (Krasznokvajda, Keresztéte, Percse), s a vendégéjszakák száma is igen alacsony. A turisták többsége a környező erőkben található vadállomány miatt

<sup>5</sup> A krasznokvajdai székhelyű körjegyzőséghez 4 település tartozik: Büttös, Kány, Krasznokvajda, Percse.

ide érkező vadász. Az itt élők képzettségi színvonala kedvezőnek tekinthető (a krasznokvajdai iskolában végzetek 99%-a továbbtanul középiskolákban, szakmunkásképzőkben), amit helyben azzal magyaráznak, hogy a szülők elvárják a gyerekektől, hogy legalább annyi iskolájuk legyen, mint szüleiknek.

### 3.3. Közlekedési infrastruktúra, közlekedési szokások

A vizsgált térség infrastrukturális ellátottsága kifejezetten kedvezőtlen. A térség közúton nehezen elérhető: az utak keskenyek és rossz minőségű burkolattal rendelkeznek. A legközelebbi főút is messze van, hiszen a 3. sz. főútig mintegy 30 kilométert kell utazni. Szlovákia és Magyarország Schengeni Egyezményhez történő csatlakozása annyiban pozitív változásokat eredményezett, hogy a határok szabad átjárhatósága révén Kassa igen közel került (mintegy 40 km, így közelebb van, mint Miskolc). Jelenleg Buzita (Buzica) felé lehet átmenni a határon.

A térség közforgalmú közlekedése sem kifejezetten kedvező. A buszjáratok ritkán közlekednek (jellemzően 4 pár busz van naponta Miskolcra, és a reggeli busz is túl korán indul), a menetrend pedig nehezen áttekinthető (egyes buszjáratok csak bizonyos napokon közlekednek). Mivel a buszjegy a helyiek jövedelméhez képest kifejezetten drága (Miskolcra egy teljes árú jegy csak oda 900 forint Krasznokvajdáról), ezért az esetek többségében nem is éri meg naponta busszal ingázni ilyen távolságra: ha a minimálbér körüli munkabérért foglalkoztatnak egy munkavállalót, akkor a fizetésének egy jelentős részét viszi el az utazás. Ráadásul a menetidő is igen hosszú, és a kora reggeli járatok eléggé kihasználatlanok. A buszközlekedés megítélés összességében kedvező, hiszen a megkérdezettek a Borsod Volán Zrt. szolgáltatását az ötfokozatú likert skálán (nagyon rossztól a nagyon jóig) összességében többnyire közepes (40,8%) vagy jó (33,2%) minősítéssel illették. A részletesebb kérdéseknél azonban kiderült, hogy bár a buszok útvonalával elégedettek, a menetrendet azonban már nem tartják megfelelőnek (1. ábra).

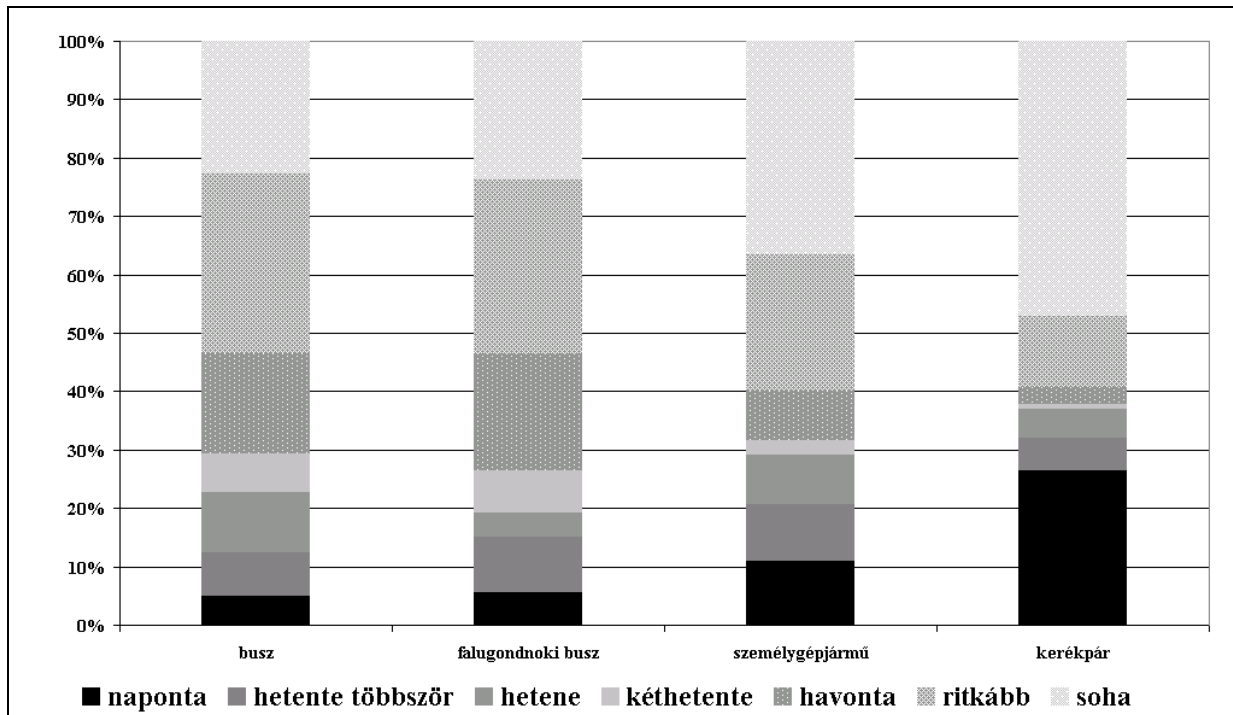


1. ábra. A falugondnoki szolgálat, valamint a Borsod Volán Zrt. szolgáltatásának lakossági megítélése a vizsgált mikrorégióban (Forrás: saját szerkesztés)

A ritkán közlekedő buszjáratok miatt a térség közlekedési ellátottságában fontos szerepet játszik a falugondnoki szolgálat. A megkérdezettek kétharmada közlekedési szempontból megfelelőnek ítélte a mikrobuszok által nyújtott szolgáltatást. A ritkán közlekedő buszjáratok másik következménye, hogy a közlekedésben fontos, vagy mint ahogy a kányi polgármester (Vaszily Szilárd) megállapította, az itteni élet elengedhetetlen tartozéka a személygépjármű. Mindezt alátámasztja, hogy az általunk megkérdezettek nagyobb arányban használják a személygépjárművet a gyakoribb utazásokra, mint a menetrend szerinti buszt (2. ábra). Ennek ellenére a személygépjárművel való ellátottság a rossz gazdasági helyzet miatt meglehetősen alacsony, mindössze 138 személygépjármű jut 1000 főre, ami az országos érték fele! Az

általunk megkérdezettek ötödének van személygépjárműve, és átlagosan mintegy 700 kilométernyi utat tesznek meg havonta.

A személygépjárművekkel ráadásul nem csak a tulajdonos utazhat, így javítani lehetne a térségben élő, személygépjárművel nem rendelkezők közlekedési lehetőségein. Bár nem elterjedt, de már ma is előfordul (főleg a helyi romák körében), hogy költségtérítés fejében vállalják mások fuvarozását. Konkrét esetként említhető az is, hogy egyfajta iránytaxiként működő rendszerben a Krasznokvajdán működő Magrima '98 Kft.-ben dolgozó néhány kányi lakost egy ott dolgozó, és Szalaszendről naponta bejáró foglalkoztatott szállítja Krasznokvajdára saját autójával. Vizsgálatunk során a megkérdezett személygépjármű tulajdonosok kétharmada (63,5%) válaszolta azt, hogy hajlandó lenne mást is szállítani autójával.



2. ábra. Az utazás gyakorisága járművenként a vizsgált mikrorégióban (Forrás: saját szerkesztés)

### 3.4. A falugondnoki szolgálat

Az aprófalvas térségek lakosságának ellátásában fontos szerepe van a falugondnoki szolgáltatásnak. A falugondnoki program keretében már több mint 10 éve támogatják az alacsony lélekszámú települések esetében a járművek beszerzését, valamint azok üzemeltetését (a falugondnokokról az 1993. évi III. tv. rendelkezik). Ezeket a járműveket már az eredeti koncepció szerint sem csak szociális célra lehet használni, hanem egyéb (piaci alapú) személyszállításra is bérbe lehet venni (SZANYI É. – KEMÉNY B. 2003).

A vizsgált térségben minden település nyert pályázati pénzt falugondnoki autóbusz (közösségi busz) vásárlására, mely révén jellemzően mikrobuszt (8–9 fős jármű) vettek, Krasznokvajdán azonban már 3 jármű is üzemel (egy mikrobusz, egy 18 fős kisbusz, és egy 6 fős platós busz). Ezen kívül a falugondnok foglalkoztatására is kapnak támogatást A buszjáratok hiányát úgy pótolják, hogy a falugondnoki mikrobuszok figyelembe veszik a környező települések buszjárait (főleg Krasznokvajdán és Encsen van átszállási lehetőség), és ahhoz csatlakozva jönnek-mennek. Mivel a krasznokvajdai iskolába járnak a környező települések tanulói, ezért az ő napi utaztatásukban is fontos szerepet játszik a falugondnoki

szolgálat. A kisebb településeken többnyire költségtérítéses utat is vállalnak (ilyenkor jellemzően a benzinköltséget kell megtéríteni az utasoknak). Minimális összegért (km díj alapján) vállalják, hogy különjáratot is indítanak a falugondnoki busszal. Így pl. Kányról Encs 2000, Miskolc 3000 forintért elérhető (a mikrobusz kibérlése kerül ennyibe). Krasznokvajdáról a kisbusz kibérlése 7000 forint egy Miskolci útra. Jellemzően összeáll több ember, és így már jóval olcsóbb a busznál, ráadásul nincs kötött menetrend, és háztól-házig szállítást végeznek. Vásárlási szokásaikra jellemző, hogy havonta egyszer-kétszer mennek az emberek nagyobb bevásárlásra, és akkor bespájoznak. Különösen nagy jelentősége van ennek a beiskolázás időszakában, amikor a gyerekeknek kell a szükséges felszerelést megvásárolniuk (jellemzően Miskolci hipermarketekbe járnak). Amikor a falugondnoki mikrobuszt kibérli valaki (vagy valakik), akkor ezen időszakban a többi (hagyományos) feladatát egy környező település falugondnoka látja el (helyettesítés). Ráadásul kb. hetente tankolni kell menni a mikrobuszal (az APEH előírásai miatt nem tárolhatnak benzint), és ekkor ingyen elvisznek embereket Encsre bevásárolni, mivel ott van a legközelebbi benzinkút. A már nehezebben kimozduló idősebb embereknek lista alapján be is vásárolnak, valamint délben ebédet hordanak Krasznokvajdáról a szomszédos településekre a falugondnokok. Munkájuk jelentős részét teszik ki a betegek szállítása (elsősorban a krasznokvajdai háziorvosi rendelőbe), hétköznap reggel és délután pedig az iskolások és óvodások szállítása. (Egyes falvakból reggel van megfelelő buszjárat, csak visszafelé nem tudnak utazni a diákok.) Néhány esetben még munkavállalókat (pl. a körjegyzőségbe dolgozókat) is szállítanak. Iskolai tanítási időszakban jellemző az is, hogy a közép- vagy felsőfokú iskolákban tanulókat vasárnap elviszik Encsre, Szikszóra vagy Miskolcra, ahonnan menetrend szerinti busszal vagy vonattal tudnak tovább utazni. Speciális feladatot jelent, ha hirtelen rosszullet esetén kell valakit az encsi ügyeletre beszállítani. Mivel a mentőre sokszor órákat kell várni, ezért arra is gyakran van példa, hogy riasztják a mentőt, majd félúton találkoznak.

A falugondnok munkája azonban jóval több, mint egy egyszerű 8 órás állás. Általában hétvégén is dolgozniuk kell, így elég fárasztó is ez a munka. Ráadásul egyfajta szociális munka is egyben, hiszen foglalkozni és beszélgetni is kell az emberekkel. A fiatalok elköltözése miatt az idősebb emberek gyakran egyedül maradnak, akiket csak ritkán tudnak meglátogatni a rokonok, így nekik lelkileg is fontos a folyamatos kapcsolattartás

A szolgáltatás lakossági megítélése elég vegyes, ami tapasztalataink szerint alapvetően a falugondnok és a polgármester hozzáállásától és személyétől is függ. Például Kányon és Perecsén kifejezetten kedvező a megítélése, míg Büttösön és Szászfán kevésbé. Ennek ellenére összességében elmondható, hogy a térség lakói elfogadták és megszerették a szolgáltatást.

A falugondnoki szolgálat tehát sokrétű szolgáltatást nyújt a térség településeinek, és ma már hozzátartozik az itt élők mindennapjaihoz.

## Irodalom

- BELUSZKY P. (1977) Krasznokvajda – Egy alsófokú központ gondjai a Csereháton. Földrajzi Értesítő, 26, 3–4, pp. 349–386.
- DOBÁNY Z. (1999) A cserehát történelmi földrajza (18–20. század). Nyíregyháza. 219p.
- LADÁNYI J. – SZELÉNYI I. (2004) A kirekesztettség változó formái. Napvilág Kiadó, Budapest
- LESKÓ S. (2008) Belső-Cserehát hátrányai és lehetőségei egy határmenti település tükrében. Diplomamunka, Szociológiai Intézet, Miskolc
- MAROSI S. – SOMOGYI S. szerk. (1990) Magyarország kistájainak katasztere I.–II. MTA FKI, Budapest. 1023p.
- SZABÓ SZ. (2006) A helyközi autóbusz-közlekedés aktuális problémái. Földrajzi Értesítő, 55, 3–4. pp. 321–332.
- SZANYI É. – KEMÉNY B. (2003) A falugondnoki és tanyagondnoki szolgáltatás rendszere Magyarországon. Szakmai útmutató. ESzCsM – Család- és Szociálpolitikai Intézet, Budapest, 127p.