

## A KRASZNOKVAJDAI MIKROTÉRSÉG LAKOSSÁGÁNAK KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSAI

(The Traffic Habits of the Population  
of Microregion Krasznokvajda)

LIESZKOVSKY JÓZSEF PÁL – SZABÓ SZABOLCS

*Kulcsszavak:*

*Cserehát közlekedésföldrajz térségi elérhetőség falugondnoki szolgálat*

*Hazánk periférikus térségeiben a rendszerváltozást megelőző évtizedekben – ha meglehetősen szerény mértékben is –, de elfogadhatóak voltak az életkörülmények, és nem voltak kirívóan nagy területi különbségek. Azonban ez a csekély anyagi biztonság a rendszerváltozást követő években szerte-foszlott, az ország térszerkezete pedig alapvetően átalakult. Krasznokvajda mikrotérsége azonban már sokkal korábban, még a trianoni határváltozás következtében süllyedt tartósan abba a depressziós állapotba, amelyből azóta sem sikerült kilábalnia. A térség tömegközlekedési ellátottsága magán viseli az elmaradottság jegyeit, amelynek feltárása, bemutatása és elemzése képezi a tanulmányunk a tárgyát.*

### *Bevezető*

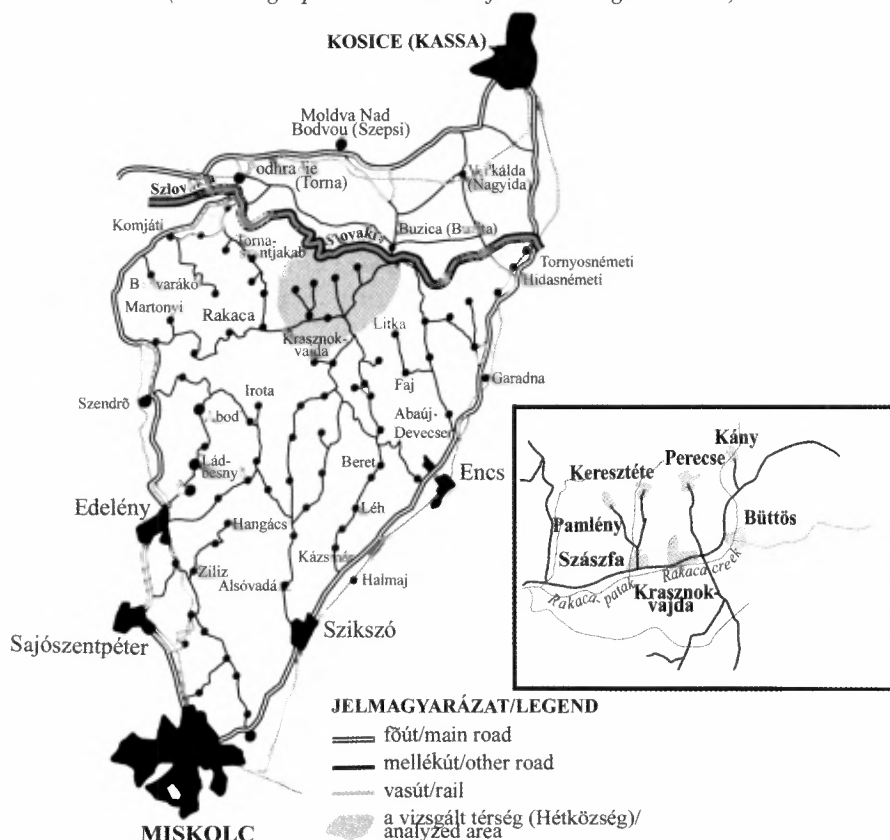
A vizsgált térség (Krasznokvajda, Büttös, Kány, Keresztéte, Pamlény, Percse, Szászfa) a Cserehát északi részén fekszik<sup>1</sup>, és a Cserehát többi településéhez hasonlóan az itt található falvak is alapvetően völgytalpakra épültek a Rakaca- és a Percsepatakat mentén (Dobány 1999). Krasznokvajda a környező kisebb lélekszámú, többnyire zsákfalu jellegű települések által alkotott mikrorégió (néprajzi elnevezése: *Hétközség*) központjaként funkcionál, jóllehet lakossága kevesebb, mint 600 fő (1. térkép). Központi funkcióit mutatja, hogy 3 vegyesbolt, 3 italbolt, háziorvosi rendelő<sup>2</sup>, gyógyszertár, posta<sup>3</sup>, óvoda, általános iskola, művelődési ház (benne könyvtár) működik a faluban, valamint a mikrorégió munkahelyeinek többsége is itt található (polgármesteri hivatal, körjegyzőség, oktatási és egészségügyi intézmények, magánvállalkozások). Nagyobb bevásárláshoz szükséges kínálattal rendelkező áruház és szakáruház, valamint szakorvosi és kórházi ellátás, középiskolai és felsőfokú oktatási intézmény azonban már csak a távolabb fekvő városokban (Miskolcon, illetve részben Encsen és Szikszón) érhető el. Az említett városok azonban nehezen megközelíthetők, hiszen nem csak nagy távolságra fekszenek (közúton Encs 25 km, Szikszó 36 km, Miskolc 52 km távolságra fekszik Krasznokvajdától), hanem kifejezetten rossz a közutak állapota, továbbá alacsony a személygépjármű-ellátottság és ritkán közlekednek a Borsod Volán menetrend szerinti buszjáratok is. Csak megerősíteni tudjuk Bújnóczi Sándornak, Krasznokvajda polgármesterének a megállapítását, mely

szerint a település olyan feladatokat lát el, amiket általában csak több ezres lélekszámú települések vállalnak fel. Valamelyest segíti a vizsgált települések lakóinak életét a mindenhol jelenlévő falugondnoki szolgálat, a mozgóbolt, az erre is működő Family Frost, valamint a mozgókönyvtár.

Jelen vizsgálat célja, hogy a *Beluszky Pál* (1977) által több mint 30 éve Krasznokvajdán és környékén elvégzett vizsgálatok eredményeit értékeljük az elmúlt évtizedek tükrében<sup>4</sup>. Az 1970-es években készült felmérés megállapítása szerint a térségben élők közlekedési szokásai az 1950-es években kezdtek megváltozni az ingázás elterjedésével, majd később a közös tanácsok szervezése, valamint a több község határát is egyesítő termelőszövetkezetek létrehozása következtében<sup>5</sup>.

## 1. ÁBRA

*A vizsgált térség (Hétközség) földrajzi helyzete*  
(The Geographical Location of the Investigated Area)



Forrás: Saját szerkesztés.

Ezt megelőzően a térség településhálózata meglehetősen homogén, a lokális intézményhálózat pedig kiépítetlen volt. Rossz volt a térség közlekedési feltártsága, a helyi munkaerőpiac pedig meglehetősen szűk, így folyamatos elvándorlás volt

megfigyelhető. Mindezek következtében az alapfokú hálózati egységek (falukörzetek) nem alakultak ki, voltaképpen társadalmi-gazdasági autarchia jellemezte a környéket<sup>6</sup>. A térség fő jellemzői a következők voltak: a munkahely-koncentrációktól és a városi központoktól való elzártság; egyoldalú mezőgazdasági tevékenység (amelyet kedvezőtlen természeti adottságok mellett folytatnak); alacsony színvonalú intézményellátottság; nagyfokú demográfiai erózió; elmaradott művi környezet.

Mindezen jelenségek és folyamatok azonban még elég frissek voltak az 1970-es években, így tanulmányunk célja, hogy megvizsgáljuk az eltelt évtizedek és különösen a rendszerváltozás hatását erre a hátrányos helyzetű határ menti mikrorégióra, ezen belül is elsősorban arra helyeztük a hangsúlyt, hogy 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 felméréssel vizsgáltuk a lakosok közlekedési szokásait, valamint a közlekedéssel kapcsolatos értékítéletét<sup>7</sup>.

## *A vizsgált térség rövid társadalmi-gazdasági helyzetértékelése*

### *Demográfiai adottságok*

A Hétközség a hátrányos helyzetűek közé sorolt encsi kistérséghez tartozik<sup>8</sup>. A népesség száma az ezredfordulóig folyamatosan csökkent, majd ezt követően stabilizálódott (*1. táblázat*). A népesség száma az 1990. évi népszámlálás szerint már csupán 1410 fő volt a vizsgált térségben (vagyis 1970-hez képest mintegy 800 fővel csökkent!) majd ezt követően néhány településen (elsősorban Krasznokvajdán, valamint Perecsén és Pamlényban) növekedésnek indult. Így összességében a térség népességszáma a 2001. évi népszámlálás óta mintegy 35 fővel még növekedett is (1170-ről 1209 főre). Mindez alapvetően az egyre erőteljesebb mértékű betelepülés következménye, jelentősebb és tartósabb természetes szaporodás csak Krasznokvajdán és Pamlényban figyelhető meg. Bár már itt fontos megjegyeznünk, hogy ez a folyamat semmiképpen nem tűnik fenntarthatónak. Már a 2010-ig történt előrejelzésünk<sup>9</sup> szerint is inkább csökkenni fog a vizsgált térség össznépessége. A legerőteljesebb fogyás Büttösön prognosztizálható (2010-re a népességszám várhatóan 200 fő alá csökken), de hasonló jelenség figyelhető meg Szászfán (várható népességszám 150 fő) és Kányban is (a népességszám várhatóan 65 fő alá csökken). A fiatalok egyre inkább elköltöznek, elsősorban a jobb életkörülményeket kínáló nagyvárosokba (Miskolc, Budapest), de van példa olyanra is, aki külföldön próbált szerencsét. Ezzel szemben a bevándorlás meglehetősen hektikusnak nevezhető, Krasznokvajda esetében például 2005–2006-ban rövid idő alatt költözött be Rakacáról 6–7 család (mintegy 30 fő) (*Leskó* 2008).

# 1. TÁBLÁZAT

*A térség népességszámának változása, 1980–2010*  
(The Change of the Population between 1980 and 2010)

	Állandó népes- ség (fő)		Természetes szaporodás (fő)		Vándorlási különbözet (fő)	
	1970	2006	1990– 2001	2001– 2010*	1990– 2001	2001– 2010*
Büttös	581	243	-25	-45	-7	-30
Kány	265	72	-22	-20	-9	-8
Keresztéte	141	33	-11	-7	-8	2
Krasznokvajda	684	581	24	12	26	57
Pamlény	264	73	-24	8	-17	3
Perecse	195	43	-16	-8	-16	30
Szászfa	334	173	-12	-35	-36	10
Összesen	2 464	1 209	-86	-95	-67	63

\* becslés

Forrás: KSH TSTAR alapján.

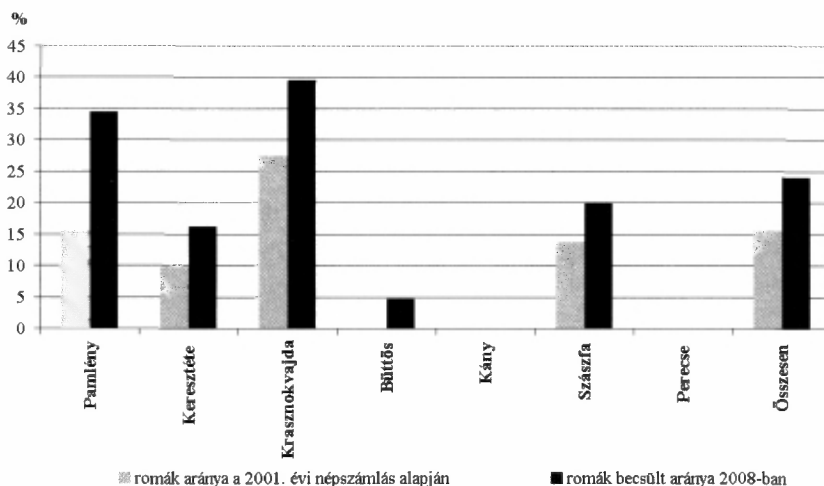
A térség településeinek demográfiai problémáit jól mutatja, hogy egyes településeken az átlagos életkor a nyugdíjkorhatár közelében van (Kány, Perecse), fiatalok pedig alig élnek e településeken: például a hivatalosan 72 lakossal rendelkező Kányon mindössze 1 óvodás, 3 általános iskolás és 1 középiskolás diák van, Perecsén pedig 1 óvodás és 2 középiskolás diák él. Nem véletlen, hogy a környező települések közösen üzemeltetnek egy általános iskolát Krasznokvajdán, de így is mindössze 140 diák jár az iskolába, 11 településről<sup>10</sup>. Mivel helyben alig van munkalehetőség (a legtöbb településen az önkormányzat a legnagyobb foglalkoztató), a gazdasági aktivitás még magyarországi viszonylatban is meglehetősen alacsony.

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 (lásd Pamlényban a Kossuth Lajos utcát). Tapasztalhattuk azt is, hogy egyre több külföldi, elsősorban szlovákok, kisebb részben hollandok vásárolnak házat a környéken.

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–Szelényi* 2004). Az általunk vizsgált mikrorégióban a 2001. évi népszámlás adatai alapján mintegy 15% a romák aránya. Legnagyobb arányban Krasznokvajdán, Büttösön és Szászfán élnek. Nem írtak össze romákat Kányban, Perecsén és Büttösön (2. ábra).

## 2. ÁBRA

*A roma népesség aránya a vizsgált településeken  
(The Gypsy Population's Proportion on the Investigated Settlements)*



*Forrás:* KSH 2001. évi népszámlálási adatai és Tirpák László becslése alapján.

A népszámlálás adatainál azonban bizonyosan magasabb a romák aránya, amit mind terepi tapasztalataink, mind a helyiek beszámolóí alátámasztanak. A becslés terén a térséget jól ismerő Tirpák László szóbeli közlésére hagyatkozunk, mely alapján a térségben kb. 25%-ra tehető a romák aránya, és települési szinten Krasznokvajda esetében már majd' 40%-os, Pamlényben pedig 35%-os a részarányuk. Romák csak Kányban és Perecsén nem élnek. Bár a szó hagyományos értelmében vett cigánytelep nincs a vizsgált településeken, de egy-két utcában jellemzően inkább romák laknak (lásd Béke utca Krasznokvajdán).

## Foglalkoztatottság

A rendszerváltozást követő gazdasági átalakulás kedvezőtlenül érintette a térséget, így ma a legnagyobb foglalkoztatónak a települési önkormányzatok számítanak (polgármesteri hivatalok, az önkormányzatok által alkalmazott közhasznú munkások, körjegyzőség, oktatási és egészségügyi intézmények, falugondnoki szolgálat). A vizsgált térségben Krasznokvajdán dolgoznak a legtöbben, hiszen itt működik a térségben az egyetlen óvoda és általános iskola, valamint itt van a körjegyzőség is<sup>11</sup>. Az esetenként alig néhány tucat lakóval rendelkező zsákfalvakban azonban helyben csak a polgármestereknek, a falugondnokoknak, valamint a rotációs rendszerben alkalmazott közhasznú munkásoknak van állása.

A korábbi termelőszövetkezetet (Bástya Tsz), melynek a központja Krasznokvajdán volt, 1998-ban megvette egy, a térségből elszármazott üzletember<sup>12</sup>, és létrehozta a Magrima '98 Kft-t (időközben több céget is alapítottak a tulajdonosok, de egy érde-

keltségi körbe tartozó társaságokról van szó). 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 őszig folyamatosan teremjenek a fák, így az állandóan alkalmazott, mintegy 70 fő mellett esetenként akár több száz idénymunkást is foglalkoztatnak (részben a vizsgált településekről, részben más településekről, néha még Dél-Szlovákiából is). A megtermelt gyümölcsöt (többségében almát) különböző alföldi léalma-feldolgozókbá szállítják (saját feldolgozója van a cégnek Békéscsabán).

Ezen kívül van még néhány üzlet (főleg Krasznokvajdán), ahol néhány embert foglalkoztatnak. 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 (2. táblázat). Mindezek következtében a helyi iparüzési adóból jóformán nem származik bevétel.

## 2. TÁBLÁZAT

*A vizsgált térség néhány kiemelt mutatószáma  
(Some Emphasized Indices of the Investigated Area)*

	<i>1000 főre jutó személygépjárművek száma 2006</i>	<i>1000 főre jutó regisztrált gazdasági szervezetek száma 2006</i>	<i>Regisztrált állás- keresők száma (fő) 2008. 1. negyedév</i>
Büttös	128	96	36
Kány	222	152	9
Keresztéte	121	2	3
Krasznokvajda	150	132	79
Pamlény	137	69	12
Percse	116	23	1
Szászfa	87	47	40
Összesen	138	45	180

*Forrás: KSH TSTAR alapján.*

A 2001. évi népszámlás adatai szerint a vizsgált településeken összesen 202 fő dolgozott napi rendszerességgel, akik közül 58 ingázott, elsősorban a központi fekvésű Krasznokvajdára (23 fő), Kányra (10 fő) és Miskolcra (6 fő). A többiek jellemzően a környező településeken dolgoztak kisebb számban. Meglepő módon sem Encs, sem Szikszó nem számít jelentős céltelepülésnek az ingázás esetében. 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 (például Krasznokvajdán 80–100 tehén, Kányon 40–50 tehén), 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. Mindez automatikusan együtt járt azzal, hogy a korábbi legelők elvadultak. Hasonlóképp

szorult vissza a sertéstartás, valamint a ház körüli gazdálkodás, illetve a Krasznokvajda határában nagy hagyományokkal rendelkező szőlőtermesztés is (családonként jellemzően pár száz tőke szőlőt műveltek korábban).

A munkanélküliség mértékét jól mutatja, hogy a regisztrált munkanélküliek száma 2008. 1. negyedévében az ÁFSZ (Állami Foglalkoztatási Szolgálat) nyilvántartása szerint 180 fő volt a vizsgált 7 településen (2. táblázat), közülük is 69 fő 180 napnál régebben keresett munkahelyet. A térség lakosságának jelentős hányada részesül különböző szociális támogatásokban. (Csak Krasznokvajdán 97 jövedelempótló támogatásban részesülő ember van<sup>13</sup>.)

### *A vizsgált térség közlekedési infrastruktúrájának állapota*

A Hétközség közlekedési infrastruktúrája elmaradottnak nevezhető: a térség közúton nehezen elérhető: az utak keskenyek és rossz minőségű burkolattal rendelkeznek, ráadásul télen sokszor napokig nem járhatóak a hó miatt. 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, hiszen a város mintegy 40 km-re fekszik Krasznokvajdától, vagyis lényegesen közelebb, mint Miskolc. Így pedig az ottani munkahelyek, valamint a repülőtér is könnyen elérhető. Jelenleg Buzita (Buzica) felé lehet átmenni a határon, de a kányi önkormányzat pályázatot adott be a Kány–Reste (Rešica) közötti földút burkolására. Mintegy 200 millió forintból jó minőségű utat építenének, így megszűnne a település zsákfalú jellege.

A térség közforgalmú közlekedése sem kifejezetten kedvező (3. táblázat). A buszjáratok ritkán közlekednek (a menetrend szerinti buszközlekedés jellemzését lásd később), a menetrend nehezen áttekinthető, a buszjegy a helyiek jövedelméhez képest kifejezetten drága. Miskolcra egy teljes árú jegy csak oda 900 forint Krasznokvajdáról<sup>14</sup>, ezért az esetek többségében nem is éri meg naponta busszal ingázni ilyen távolságra. Mindezek következtében az itteni élet elengedhetetlen tartozéka a személygépjármű. Ha valakinek van munkahelye, akkor már fenn is tudja tartani, bár a rossz utak miatt a karbantartás nem olcsó. Ennek ellenére a személygépjárművel való ellátottság meglehetősen alacsony, mindössze 138 személygépjármű jut 1000 főre, ami az országos érték kevesebb, mint fele! (2. táblázat). A közlekedési infrastruktúra elmaradottsága azért fontos tényező, mert mint már a bevezetőben említettük, Krasznokvajdán működik egyedül a térségben óvoda, általános iskola, háziorvos, gyógyszertár, melyek a környező települések lakosságát is kiszolgálják. Az általános iskolába például 140 gyerek jár (fele krasznokvajdai, másik felük a környező 10 településről jár be naponta).

### 3. TÁBLÁZAT

*A mikrotértség települései és a fontosabb központok közötti autóbuszos kapcsolat  
(The Contact by Bus between the Area's Settlements and the More Important Centres)*

Közforgalmú közle- kedési relációk	Napi járatpár			
	Munkanap iskolaidőben	Munkanap tanszünetben	Szombat	Vasárnap
Miskolc <sup>A</sup> – Büttös <sup>B</sup>	–	–	–	0,5 <sup>A</sup>
Miskolc – Kány	–	–	–	0,5 <sup>A</sup>
Miskolc – Keresztéte	0,5 <sup>B</sup>	0,5 <sup>B</sup>	1	–
Miskolc – Krasznokvajda	4	4	4	4,5 <sup>B</sup>
Miskolc – Pamlény	0,5 <sup>B</sup>	0,5 <sup>B</sup>	1	–
Miskolc – Percse	1	1	1	1,5
Miskolc – Szászfá	1,5 <sup>B</sup>	1,5 <sup>B</sup>	2	1,5 <sup>B</sup>
Encs – Büttös	1	1	1	1
Encs – Kány	1	1	1	1
Encs – Keresztéte	0,5 <sup>A</sup>	1	–	–
Encs – Krasznokvajda	3	2	1	1
Encs – Pamlény	1,5 <sup>A</sup>	–	–	–
Encs – Percse	–	–	–	–
Encs – Szászfá	0,5 <sup>A</sup>	1,5 <sup>A</sup>	–	–

*Jelmagyarázat: 'A' – A irányból több autóbusz, 'B' – B irányból több autóbusz*

*Forrás: Saját szerkesztés.*

A krasznokvajdai mikrotértség közforgalmú közlekedéssel való ellátottságának problémája persze nem újkeletű, a tömegközlekedési hálózat már az 1960-as években is hasonlóképp gyér volt, mint jelenleg, sőt egyes járatok<sup>15</sup> szinte „megkövültek”; legalább 50 év óta majdnem ugyanabban az időpontban indulnak, mint manapság, annak ellenére, hogy azóta többször is gyökeres gazdasági-társadalmi átalakuláson ment át az ország. Úgy látszik, hogy ez a térség tömegközlekedési hálózatát nem rengette meg alapjaiban. Ahogy Beluszky is megemlíti: „a falukörzet rendkívül hátrányos forgalmi helyzete az alacsony járatsűrűségben és a járatok időbeli megoszlásában rejlik”, valamint ahogy az ő kutatása idején – mint ahogy jelenleg is – „a külvilág számára a falukörzet szinte elérhetetlen” (Beluszky 1977).

Az elmúlt évtizedek folyamán az útirányok többségében nem változtak (Miskolc–Krasznokvajda, Miskolc–Percse, Encs–Kány), azonban megfigyelhetünk ún. „tiszavirág” életű viszonylatokat is, amelyek az épp aktuális igényeket elégítették ki. Ide sorolhatók a bányászjáratok, amelyek az 1970-es évek végén, az 1980-as évek elején léteztek<sup>16</sup>, s egészen Ormosbányáig szállították a bányászokat. A járatok csak a hét utolsó munkanapján és vasárnap közlekedtek egészen Kányig, a többi napokon csak Rakacáig mentek a buszok, mivel a Hétközség távol fekszik az említett bányászvidéktől, s a napi ingázás meglehetősen embert próbáló lett volna. Ugyanettől



az időszaktól létezik a mikrotérség (krasznokvajdai végponttal) és a Miskolc–Kassa vasúti fővonal mentén fekvő Halmaj között közlekedő viszonylat is, amely a helyi viszonyokhoz képest meglehetősen sűrűn közlekedett – napi 4 alkalommal –, s csatlakozást biztosított a Miskolc felé közlekedő vagy onnan érkező vonatokhoz. Meglepő, de még ezzel a vasútra való átszállásos lehetőséggel is gyorsabban el lehetett jutni Miskolcra, mint a meglehetősen rossz állapotú utakon közlekedő közvetlen Krasznokvajda–Miskolc viszonylat használatával. Ennek a kapcsolatnak a járatai azonban az évek folyamán egyre inkább csak bizonyos napokra korlátozódtak (a hét utolsó munkanapja, ill. vasárnapi napokon való közlekedés), majd a kilencvenes évek közepére az utolsó járat – ami egészen Pamlényig közlekedett – is megszűnt.

Krasznokvajdáról jelenleg<sup>17</sup> munkanapokon és szombaton 4 alkalommal nyílik lehetőség közvetlenül eljutni Miskolcra, azonban ezek a járatok meglehetősen aránytalanul oszlanak meg: három járat hajnali 5 óra előtt indul, a negyedik, az utolsó pedig 11.45-kor<sup>18</sup>. Vasárnap öt járat közlekedik, amelyből a két utolsónak a feladata kifejezetten a kollégista diákok elszállítása. Ellenkező irányban, Miskolcra, a hét minden napján ugyanabban az időpontban indulnak az autóbuszok (dél előtt egy, délután három), amiből az utolsó kettő ugyanabban az időpontban indul, de Krasznokvajdáig különböző úton közlekedik<sup>19</sup>. A minden nap azonos időpontban történő indulás sejteti, hogy a menetrend a valós igényeket nem feltétlenül követi.

A mikrotérség többi települése és Miskolc között mindössze napi egy (Szászfá esetén másfél) járatpár jelenti a kapcsolatot, Keresztétéről és Pamlényről – szombat kivételével – csak Miskolc irányába van közvetlen járat, Büttös és Kány esetében pedig a kapcsolat egy vasárnap délelőtti buszban merül ki, amely főleg a rokonlátogatási igényeket elégíti ki.

A kistérségi központba való eljutás még ennél is körülményesebb: Krasznokvajda és Encs között munkanapokon három közvetlen járat létezik, azonban míg Encsről nagyjából elfogadható időpontokban indulnak, addig Encsre az utolsó busz reggel fél 8 előtt elmegy. (Hétvégén csak az egyik járatpár közlekedik, amelyik Büttöst és Kányt is érinti.) Percse és Encs között egyáltalán nincs kapcsolat. A mikrotérség nyugati települései és Encs városa közötti közvetlen összeköttetés főként az iskolai előadási napokra korlátozódik, azonban meglehetősen aránytalan módon<sup>20</sup>.

A mikrotérség belső közlekedési rendje még az ott élők számára sem teljesen egyértelmű, a külső érdeklődők számára pedig végképp nem. A munkanapi közlekedési rendben nem csak az iskolai előadási napok és tanszüneti munkanapok vannak megkülönböztetve, hanem eltérő időpontokban indulnak a buszok hétfőn és csütörtökön (1. blokk), valamint kedden, szerdán és pénteken (2. blokk), ami sokszor csak néhány perces különbséget jelent<sup>21</sup>. A mikrokörzet belső közlekedését lebonyolító járatok egy része a már említett Encs és Miskolc relációjú járatok, csak a Hétközségen belüli végcélokkal tanítási napokon van busz: reggel Pamlénytől Kányig közlekedik, majd vissza Krasznokvajdára, ill. délután egy hasonló kezdőpontú busz, de az nem Kányra, hanem már Büttösnél visszafordul Krasznokvajda felé.

## *A közforgalmú közlekedés hiányosságainak egy kezelési módja: a falugondnoki szolgálat*

Az aprófalvas térségek lakosságának ellátásában már Magyarországon is fontos szerepe van a falugondnoki szolgáltatásnak, melynek kialakulása még az 1980-as évekre nyúlik vissza. Ekkor civil kezdeményezésre a Népjelölési Minisztérium támogatásával Borsod-Abaúj-Zemplén megyében indult be a program. A falugondnokokról már az 1993. évi III. törvény, valamint annak 1996. évi módosítása is rendelkezett, majd 1998-tól támogatják az alacsony lélekszámú települések esetében a járművek beszerzését, valamint azok üzemeltetését, normatív alapú támogatás formájában. A járműveket már az eredeti koncepció szerint sem csak szociális célra lehetett használni, hanem egyéb (piaci alapú) személyszállításra is bérbe lehet venni. A Szociális és Családügyi Minisztérium 1/2000 (1.7.) rendeletének meghatározása szerint: „A falugondnoki szolgáltatás célja az aprófalvak (és a külterületi lakott helyek) intézményhiányból eredő települési hátrányainak enyhítése, az alapvető szükségletek kielégítését segítő szolgáltatásokhoz, közszolgáltatáshoz, egyes alapellátásokhoz való hozzájutás biztosítása.”

Az ezredfordulón már összesen mintegy 800 településen volt falugondnoki, valamint ennek egy speciális változata, az ún. tanyagondnoki rendszer (Szanyi–Kemény 2003). Jelenleg mintegy 1000 településen létezik a szolgáltatás, (714 falugondnoki és 224 tanyagondnoki szolgáltatás) (Kostyál 2008), ami az utóbbi években is folyamatosan fejlődött, és ma már az ÚMVP (Új Magyarország Vidékfejlesztési Program) keretében is lehet pályázni falugondnoki és tanyagondnoki buszok vásárlására, melyhez már önerő sem szükséges. Az általunk vizsgált térségben minden település nyert már korábbi pályázatokon pénzt a falugondnoki mikrobusz (közösségi busz) vásárlására, mely révén jellemzően mikrobuszt (8–9 fős jármű) vettek. Krasznokvajdán azonban már 3 jármű<sup>22</sup> is üzemel. Ezen kívül fontos megemlíteni, hogy a települések 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 minimális összegért többnyire vállalnak költségtérítéssel utat is (ilyenkor jellemzően a benzinköltséget kell csak megtéríteni az utasoknak). Így pl. Kányról Encs 2000, Miskolc 3000 forintért elérhető (a mikrobusz kibérlése kerül ennyibe, vagyis fejenként a buszjegy árának töredékébe került az út). Krasznokvajdáról a kisbusz kibérlése 7000 forint egy miskolci útra. Ráadásul nincs kötött menetrend, és jellemzően háztól-házig szállítást végeznek. Amikor a falugondnoki mikrobuszt kibérli valaki (vagy valakik), akkor ezen időszakban a többi (hagyományos) feladatát egy környező település falugondnoka látja el, helyettesítéssel. Az itt élők vásárlási szokásaira egyébként is jellemző, hogy havonta egyszer-kétszer mennek az

emberek nagyobb bevásárlásra (néhány dolgot ma már célszerűbb és olcsóbb Szlovákiában beszerezni – pl. a gázpalack cseréje). Különösen nagy jelentősége van ennek a beiskolázás időszakában, amikor a gyerekeknek kell a szükséges felszerelést megvásárolniuk. Ilyenkor jellemzően miskolci hipermarketekbe járnak.

Ráadásul kb. hetente járnak tankolni a mikrobusszal (az APEH előírásai miatt nem tárolhatnak benzint), és ekkor ingyen elvisznek embereket Encsre bevásárolni, ahol a legközelebbi benzinkút található. A már nehezebben kimozduló idősebb embereknek lista alapján be is vásárolnak, valamint délben ebédet hordanak Krasznokvajdáról a szomszédos településekre a falugondnokok<sup>23</sup>. Munkájuk jelentős részét teszi ki a betegek szállítása (elsősorban a krasznokvajdai háziorvosi rendelőbe), hétköznap reggel és délután az iskolások és óvodások szállítása (van, ahol reggel van megfelelő buszjárat, csak visszafelé nem tudnak utazni). Néhány esetben még munkavállalókat (pl. a körjegyzőségben dolgozókat) is szállítanak. Iskolai tanítási időszakban jellemző az is, hogy a közép- vagy felsőfokú tanintézményben tanulókat vasárnap elviszik Encsre, Szikszóra vagy Miskolcra, ahonnan menetrend szerinti busszal vagy vonattal tudnak tovább utazni. Speciális feladatot jelent, ha hirtelen rosszullesetén 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 (jóllehet egészségügyi szakszemélyzet nincs a buszokon).

A szolgáltatás lakossági megítélése elég vegyes (lásd a kérdőívek kiértékelésénél), azonban ennek ellenére elmondható, hogy a falugondnoki szolgálat sokrétű szolgáltatást nyújt a térségben élőknek, és ma már hozzátartozik az itt élők hétköznapijaihoz. Esetenként más megoldás is szóba jöhet az alternatív közlekedési lehetőségek közül. Egyfajta iránytaxiként működő rendszerben a Magrima '98 Kft.-ben dolgozó néhány kányi lakost egy ott dolgozó és Szalaszendről naponta bejáró foglalkoztatott szállítja Krasznokvajdára saját autójával. Ezen kívül – egyelőre elsősorban a roma lakosok körében – a valódi iránytaxi szolgáltatás is megfigyelhető (az iránytaxi szolgáltatásról lásd Szabó 2006). Egy Krasznokvajda–Encs viszonylat a szokásjog alapján 3000–3500 forintba kerül (Leskó 2008).

### *Közlekedési szokások és az aktivitási tér sajátosságai a vizsgált térségben*

#### *A minta összetétele*

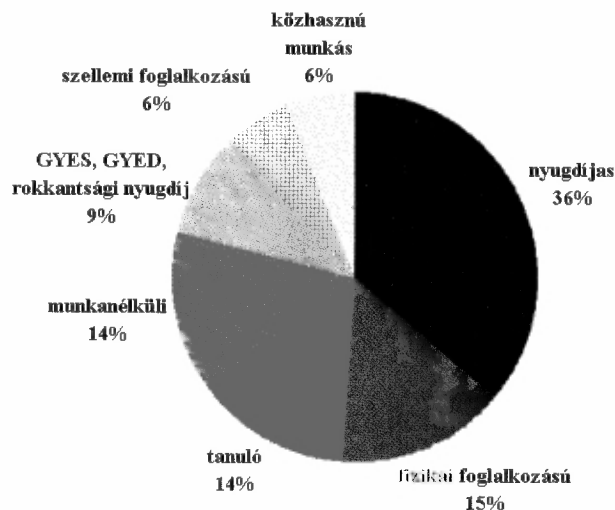
A kutatás során a Hétközség 14 éven felüli lakóit kérdeztük meg, összesen 285 főt. Az életkoruk függvényében a válaszadókat három korcsoportra osztottuk: 14–25 év közöttiek (N=58), 26–59 év közöttiek (N=128) és 60 év felettiek (N=99)<sup>24</sup>. Legnagyobb arányban a 25–59 év közöttiek reprezentálták magukat (45%), azt követte a 60–89 év közöttiek csoportja (35%), s legkevésbé a 25 év alattiak szerepeltek (20%). Az összes megkérdezett 43%-a férfi, viszont a 60 évnél idősebbek körében a

nők szerepelnek jóval nagyobb arányban (68%). Települési bontásban ettől eltérő képet kapunk; az első, a fiatalok kategóriájában a 4 törpefaluban (Kány, Keresztéte, Pamlény, Perecse) csak 1–2 fő szerepel (3–13%), s ezzel párhuzamosan az előbbi két faluban az időskorú válaszadók aránya 2/3-ad feletti volt, míg Pamlényben és Perecsén 45% alatt maradt. A további településeken a fiatalok aránya 16–31% közötti. A középkorúak aránya átlagosan 40–55% között mozgott (kivétel Kány és Keresztéte, ahol 30% alatt). Az időskorúak aránya Krasznokvajdán volt a legalacsonyabb (21%). A válaszadók településenkénti korcsoportbeli arányait összehasonlítva a települési népszámlálási adatokkal megállapíthatjuk, hogy korra nézve a vizsgálatunk reprezentatívnak bizonyult.

A válaszadók foglalkozását nézve a legnagyobb arányban a nyugdíjasok képviselték magukat (N=101, 35%), őket követi a fizikai munkások csoportja (N=43, 15%). A tanulók és a munkanélküliek aránya szinte megegyezik (14–14%), ami igencsak elgondolkodtató. Legalacsonyabb számban a szellemi munkakörben dolgozók vannak. A különböző szociális juttatásokon élők (GYES, GYED, rokkantsági nyugdíj) 9%-ban képviselték magukat a kutatásban. A falukörzet hátrányos helyzetét ismerve nem meglepő, ha külön csoportban szerepelnek a közhasznú munkások, mivel számuk nem elhanyagolható (N=18, 6,3%) (3. ábra).

### 3. ÁBRA

*A válaszadók foglalkozás szerinti megoszlása*  
(The Respondents' Distribution According to their Occupation)



Forrás: Saját szerkesztés.

A mikrokörzet falvait nézve a nyugdíjasok – mint a legmarkánsabb csoport – aránya nem meglepő, hogy a legkisebb lélekszámú faluban, Keresztétén a legmagasabb (67%). A többségi lakosság Kányban (60%) és Perecsén (53%) is nyugdíjas. A három nagyobb

településen, Krasznokvajdán, Büttösön és Szászfán viszont 30% alatt marad a nyugdíjasok aránya. A válaszadók körében a tanulók aránya Büttösön volt a legmagasabb (29%), a többi településen 15% alatt volt; a fizikai foglalkoztatottak pedig Krasznokvajdán képviseltetik magukat legnagyobb számban és arányban egyaránt (26%).

### *A megkérdezettek közlekedési szokásai*

A közlekedési eszközök használatának gyakorisága kérdéskörben a helyközi autóbusszal, a falugondnoki busszal, személygépkocsival és kerékpárral való közlekedés gyakoriságát vizsgáltuk. A válaszadók mindössze 5,3%-a használta napi rendszerességgel a helyközi autóbuszokat; a naponta közlekedők (N=15) közel fele (46%) büttösi lakos, negyede pedig kányi. Pamlényen, Perecsén és Keresztétén nincs olyan személy, aki napi rendszerességgel utazna busszal. Hetente többször 21 fő használja (7,4%); akiknek közel fele krasznokvajdai lakos. A megkérdezettek 17%-a havonta használja csak a helyközi autóbuszjáratokat, s legtöbben a havinál ritkább, de azért az elvétve használók csoportjába tartoznak; ami a települések lakóinak 30%-át jelenti. A mikrotérség 14 éven felüli lakóinak majdnem a negyede egyáltalán nem használja a helyközi autóbusz nyújtotta szolgáltatásokat, ennek aránya igen tág határok között mozog, a perecseiek 60%-a áll szemben a szászfaiak 11%-ával.

A falugondnoki buszt a válaszadók hasonlóan alacsony aránya használja napi szinten (N=16, 5,6%), amely egyharmad-egyharmad arányban a kányi és a büttösi lakosok között oszlik meg. Havonta a válaszadók 20%-a használja; a büttösi, szászfai és pamlényi lakosok negyede, a többi településen ennél alacsonyabb arányban. A legnagyobb csoportot a havi rendszerességnél ritkább használók alkotják (N=55, 19,3%) – a keresztétei és a perecsei lakosok kivételével 25% vagy annál nagyobb arányban (pamlényiek fele). Egyáltalán nem utazik falugondnoki busszal a válaszadók közel egynegyede (N=70, 24,6%).

Személygépkocsival napi rendszerességgel jóval többen utaznak, mint a helyközi autóbusszal (N=29, 10%). Minden harmadik keresztétei válaszadó naponta használja a személygépkocsit, a többi településen 15% alatti ez az arány. A naponta utazók táborát egyébként a krasznokvajdaiak alkotják legnagyobb számban (N=11, 38%). Mind a hetente többször, mind heti rendszerességgel kevesebb válaszadó használja az autót, mint naponta – jelezve, hogy a személygépkocsi főképp napi használatra szánt közlekedési eszköz. A ritkábban, mint havonta lehetőséget a válaszadók 22%-a jelölte meg, itt települési szinten főleg a szászfaiakat (N=18, 32%) és a kányiakat (N=8, 27%) érdemes megemlíteni. Egyáltalán nem használja a személygépkocsit a pamlényiek háromnegyede (!) (N=13, 65%), valamint az előbbi két település (Kány és Szászfai) lakóinak közel a fele.

A mikrotérség lakói számára a legfontosabb napi közlekedési eszköz a kerékpár, ez nem csak a kutatásból derül ki, hanem a terepmunka során is megtapasztaltuk. A válaszadók 26%-a (N=74) napi rendszerességgel biciklizik, azonban települési szinten ezen esetben nagy eltéréseket tapasztalhatunk: amíg a krasznokvajdaiak és

büttösiek több mint harmada naponta kerékpározik, addig egyetlen egy keresztféle és perces lakost sem találtunk, aki ezt hasonló rendszerességgel tenné. Ennek főként az az oka, hogy Percsén és Keresztén semmilyen alapszolgáltatás sincs a faluban, hiszen a köz- és egyéb szolgáltatások más településen találhatók, amelyek elérése a túlnyomóan idős lakosság számára nem kerékpárral, hanem falugondnoki busszal történik. Heti, kétheti és havi rendszerességgel használók aránya elenyésző; ritkábban, mint havonta átlagosan a települési lakosok 10%-a használja. Annak ellenére, hogy a legfontosabb napi közlekedési eszköz a bicikli, ebben a csoportban található a legnagyobb „sohasem használók” aránya – 46%. A települési eloszlás itt is tarka – a legalacsonyabb Kányban (40%), a legmagasabb pedig Kereszténen (84%).

A válaszadók foglalkoztatási csoportjairól a fejezet elején már szót ejtettünk, az alábbiakban a munkával rendelkező lakosság kerül elemzésre. A válaszadóknak mindössze egynegyede (N=73) munkavállaló, akik közel kétharmada (N=48) a lakóhelyén dolgozik. (Minden településen létezik egy-két fő, aki helyben dolgozik, a legtöbb Krasznokvajdán, 33 személy.) A fennmaradó mindössze 25 (!) fő – a munkavállaló válaszadók 36% – nem a lakóhelyén dolgozik. A térségen kívülre csak öten ingáznak (ketten Encsre, hárman Miskolcra – mindannyian krasznokvajdai lakosok), 6 személy munkavégzésének helyszíne változó, ill. nem településhez köthető (építőipari munkás különböző településeken vagy gyümölcs-szedő), azaz csak 14 fő vesz részt a munkavállalási célú településközi ingázásban a mikrotérségen belül, akik munkahelye jobbra Krasznokvajdán található. (Megjegyzésként: az előbb említett 14 fő a munkavállaló válaszadóknak mindössze 18%-a.)

A munkahelyre való eljutás során a leginkább használt közlekedési eszköz a helyközi autóbusz, a válaszadók közel 60%-ának közlekedési eszköze (pl. a büttösiek és a szászai lakosok több mint háromnegyedének). Személygépkocsit csak minden ötödik ember használ, döntően a krasznokvajdaiak. Falugondnoki busszal vagy a helyközi autóbusz és a falugondnoki busz kombinációjával csak elvétve találkozunk. Érdekeséggé válhat, hogy Kereszténen és Pamlényen a kérdezőbiztosaink nem találtak olyan személyt, aki az adott településről eljárna dolgozni, ill. Percséről csak egy hölgy jár el dolgozni, ő ezt az utat falugondnoki busszal teszi meg. Érthető, hogy magasabb a helyközi közlekedést használók aránya a két „nagyobb faluban”, mint Krasznokvajdán, hiszen ezekről a településekről az ingázók Krasznokvajdára mennek, míg a központi településről eljárók főként személygépkocsit használnak.

A buszjáratok menetrendje a válaszadók 1/3-da számára megfelelő, ez az arány valójában magasabb, – ismerte a közforgalmú közlekedés helyi viszonyait –, mint amit az előzetes feltételezéseink során vártunk (4. ábra). Települési szinten vizsgálva kiugrik a keresztféle lakosok válasza, ahol majdnem mindenki számára elfogadható a meglévő menetrend. E mögött feltehetően az áll, hogy a jobbra idős lakosok számára sok esetben mindegy, hogy mikor közlekedik a busz, mivel nem vagy igen ritkán használják. Főként ott és azon esetben jelentkezik – érthető okokból – kardinális problémaként a hiányos buszközlekedés, ahol jobban rá vannak szorulva lakosok a közforgalmú közlekedés használatára. A válaszadók szerint a menetrend leg-

nagyobb problémája – amellet, hogy meglehetősen kevés busz érinti a térséget – főként az, hogy napközben nem megoldott a nagyobb központokból való visszaút (Encsről vagy Miskolcra), Krasznokvajdáról délután nincs közvetlen busz Miskolcra, ill. nyári időszakban az iskolabuszok nem közlekednek, pedig lenne rá igény – ahogy a kányi lakosok többsége ezt állította.

A falugondnoki szolgáltat megítélése alapvetően pozitív (4. ábra), bár az egyes települések esetében megfigyelhetünk némi különbséget e téren.

#### 4. ÁBRA

*A falugondnoki szolgáltat, valamint a Borsod Volán Zrt. szolgáltatásának lakossági megítélése a vizsgált mikrorégióban*

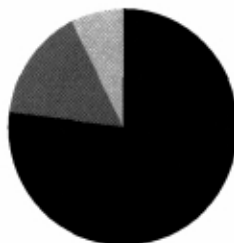
*(The Population Judgement of the Village Assignee Service and Borsod Volán Ltd. in the Investigated Microregion)*

A menetrend szerint közlekedő buszok  
menetrendjének megítélése

A falugondnoki szolgáltat közlekedési  
szolgáltatásainak megítélése



■ megfelelő ■ nem megfelelő ■ nem válaszolt, nem tudja



■ megfelelő ■ nem megfelelő ■ nem válaszolt, nem tudja

Forrás: Saját szerkesztés.

A négy törpefaluban szinte mindenki teljesen elégedett a falugondnoki szolgálattal<sup>25</sup>, a többi három településen azonban ettől eltérő a helyzet, a legszélsőségesebb esetben, Szászfán a válaszadók 30%-ának problémája volt vele. Itt az elégedetlenség abból fakad, hogy nem mindenkit szállít el a „falubusz”, szerintük inkább családi autóként üzemel, mint közösségi járműként. Az elégedetlen krasznokvajdaiak szerint főként pénzért szállít, azaz olyan esetben is elkér pénzt, amikor nem lenne szabad; a büttösiek pedig a megbízhatatlanságát hozták fel, ami részint azt jelenti, hogy a megbeszélthelyen és időben nem volt ott, illetve korábban elindult a bevásárló körútra. Mindhárom település esetében felfedezni véltünk etnikai törésvonalakat a falugondnoki szolgálattal való elégedettség-elégedetlenség kapcsán, azaz a roma válaszadók voltak többségben az elégedetlenek táborában. Ennek a problémának a részletesebb feltárása azonban nem célja a jelen tanulmánynak.

#### *A fontosabb áruk és szolgáltatások elérhetősége*

A háziorvosi szolgáltatást szinte mindenki Krasznokvajdán veszi igénybe, az ahhoz való eljutás a helybelieknek számára jobbra gyalog (46%) történik, míg a többi

településről leginkább falugondnoki busszal – Kány (90%), Pamlény (85%), illetve kombinált módon. A helyközi autóbust főleg azok veszik igénybe, akiknek a házi-orvosa nem Krasznokvajdán található, hanem pl. a mikrotérsgen kívül eső előző lakhelyükön.

A szakosított orvosi ellátásra Encsen, Miskolcon és Szikszón van lehetőség a Hétközség lakói számára; nagyobb hányaduk (42%) mindhárom központot fel szokta keresni, csak Szikszóra a válaszadók 33%-a jár; Miskolcra nagyobb arányban járnak a krasznokvajdaiak, Encsre pedig a perecseiek. A rendelőintézetek megközelítésének módja változatosabb, mint a házi-orvosi szolgálaté: ebben az esetben a helyközi autóbussznak jut a legnagyobb szerep (46%), második helyen viszont a személygépkocsi szerepel (27%), s csak ezt követi a falugondnoki szolgálat (14%). Természetesen van olyan település, ahol a helyközi autóbuss részaránya jóval magasabb (Szászfa 71%), vagy egyáltalán nem is használják erre a célra, mint Keresztétén. Az autóhasználat eléggé homogén, viszont a falugondnoki szolgálat települési részaránya meglehetősen tág határok között mozog; amíg Krasznokvajdán és Pamlényben csak 6–7%, addig Percsén és Keresztétén 50% felett szerepel.

A hivatalos ügyek intézésére meglehetősen sok helyen kerül sor. Egyrészt a körjegyzőségeken (Gagyvendégi, Krasznokvajda, Szászfa), valamint a kistérségközpontban (Encs) kerül sor. A lakosok többsége Encsre jár, a kányiak járnak még nagyobb arányban Krasznokvajdára és a szászfaiak helyben intézik ügyeiket (51%). Az eljutásban viszont arányosabban megoszlának a fontosabb lehetőségek (helyközi autóbuss 34%, autó 24%, falugondnoki 13%), mint az előző esetekben, s egyéb lehetőségek is felmerülnek (gyalog és a kombinált forma). A kányiak és a kereszétéiek főként és újra a falugondnoki szolgálatot hívják segítségül, míg a pamlényiek, a büttösiek és a vajdaiak inkább helyközi autóbusszal utaznak (40–45%), utóbbi településen a személygépkocsi-használat is számottevő (28%).

Az élelmiszer-vásárlás során találkoztunk a legsokrétűbb lehetőségekkel; nem csak a három nagyobb mikotérsg település, a kistérségközpont (Encs), valamint Szikszó és Miskolc merült fel lehetőséggként, hanem ezek kombinációi, valamint a nem helyhez kötött formák: a mozgóbolt – ami főként a kányiak és a perecseiek számára népszerű –, valamint a gyermek részéről történő bevásárlás. A válaszadók 38%-a két vagy több helyen is be szokott vásárolni, jellemzően a kisebb bevásárlásokat helyben (helyi bolt, mozgóbolt), a nagyobb élelmiszer-bevásárlásokat viszont Encsen vagy Miskolcon ejtik meg. Általánosságban a bevásárlás helyszínéhez való eljutás során egyik közlekedési eszköz sincs preferálva. Érdekes, hogy a szászfaiak és a büttösiek többsége helyben vásárol, míg a krasznokvajdaiak és a további négy törpefalu lakossága előnyben részesíti a távolabbi bevásárlásokat is. A magyarázat abban rejlik, hogy a legkisebb falvakban semmilyen bolt nincs (ugyan a mozgóboltos hetente többször érkezik, sőt van külön zöldséges is – ezt egy perecsei lakostól hallottuk), így az a lehetőség sem áll fenn, hogy napközben bármikor apróbb fogyasztási cikkekért „beugorjanak a boltba”. Így ha bármilyen bevásárlást megejtenek, akkor azt ritkábban teszik meg, nagyobb tételben vásárolnak, ezáltal szélesebb termékkálával rendelkező boltokat – jellemzően kisebb szupermarketeket vagy hipermarketeket



(Tesco, Auchan) – keresnek fel, amelyek legközelebb Miskolcon és Encsen találhatók. Ahogy a perecsei polgármester-asszony elmondta, mindenki spejzol a faluban, s amiből lehet, több hónapra előre vásárolnak. Mivel Szászfán és Büttösön van helyi bolt, így számukra a nagyobb és távolabbi bevásárlás nem kényszer. A krasznokvajdaiak valamivel jobb életkörülmények között élnek, mint a többi település lakói (személygépkocsi magasabb aránya, a tömegközlekedés relatív előnyösebb helyzete), így a távolabbi boltok felkeresése is könnyebben történik meg. Ezen feltételezés még azzal is kiegészíthető, hogy a falugondnoki szolgálattal pont Büttösön és Szászfán vannak legkevesbé megelégedve a helyiek, s mivel ezek a nagyobb bevásárlások az apróbb falvakban (Percse, Kány) a falugondnoki busszal történnek, megkockáztatható az a kijelentés, hogy részben emiatt sem jutnak el a távolabbi boltokba.

*Szórakozni* mindössze a teljes minta 24%-a jár el (N=69). Két település került megjelölésre, Miskolc és Krasznokvajda. Az eljutás tekintetében egyharmad arányban a személygépkocsi szerepel, a helyközi autóbusz és a kombinált lehetőségek is népszerűek.

### *A vizsgált környezet lakossági megítélése*

A térség lakóinak 70%-a utazna munkavállalási céllal Szlovákiába, ha lenne közforgalmú kapcsolat a két állam között. Nem meglepő, hogy főként az aktív korúakkal (nagyobb arányban) rendelkező falvak lakói mennének legszívesebben. Akik nem mennének, főként idős korukra hivatkoztak (36%), de sokan egyéb kategóriát is megjelöltek (drága, elvi okok stb.), továbbá néhányan autóval mennének vagy nem munkavállalási céllal. A válaszadók 86%-a nem költözne el jelenlegi lakóhelyéről. Az idős korúak esetében ez teljesen érthető, azonban az aktív korúak körében a költözést elutasítók magas aránya (84%) már magyarázatra szorul. A válaszok megtalálhatók Kiss János Péter magyarországi aprófalvakról írt tanulmányában (Kiss 2008), miszerint e településkategóriában az aktív korú lakosok helyben való megtartó ereje igen magas, s ezek az erők végtelenül összetettek, de jobbára gazdasági és társadalmi eredetűek (egy élet munkája során felépített ház, családi és baráti kapcsolatok, utóparaszti hagyományok stb.). Aki el akar költözni – mindössze 38 személlyel találkoztak kérdezőbiztosaink –, azok körében sincs egyértelmű cél: mindössze 24%-uk menne a megyeszékhelyre (főként a vajdaiak), további 18% városhoz közeli településre, 13%-ban pedig bárhova, ahol munka van.

### *Következtetések*

A vizsgált térség gazdasági fellendülése valószínűleg nem fog az elkövetkezendő évtizedben bekövetkezni, persze kérdéses, hogy a határok szabad átjárhatósága okán létrejövő munkaerő mozgás mennyire képes a térséget a jelenlegi helyzetéből kimozdítani. A közlekedési szokások terén azonban átrendeződések elindulásának

lehetünk szemtanúi, mégpedig a személygépkocsi használat növekedése mellett a falugondnoki szolgáltatnak a közforgalmú személyszállításban betöltött szerepe kapcsán. Jóllehet, hogy bizonyos falvakban (Szászfá, Büttös) az igencsak hiányos helyközi autóbuszos szolgáltatást veszik jobbára igénybe, azonban ennek részaránya folyamatosan csökken. A Hétközség falvaiban működő falugondnoki szolgálat más térségekhez képest eddig is külön figyelmet fordított a közforgalmú személyszállítás lebonyolítására, jelentősége várhatóan még jobban fel fog értékelődni azt követően, hogy a Volán társaságok teljesen kivonulnak a legkisebb törpefalvakból. Ezen változással párhuzamosan meg kell teremteni a lehetőségét annak, hogy a falugondnoki szolgálat autóbuszait a közforgalmú közlekedési rendszerbe integrálják, továbbá kapcsolódási pontokat, ill. egy ráhordó rendszert kell kialakítani a fővonalakon futó autóbuszvonalak felé.

### Jegyzetek

- <sup>1</sup> Természetföldrajzilag a Rakacai-völgymedencéhez (Krasznokvajda, Büttös, Pamlény, Szászfá), valamint a Keleti-Csereháthoz (Kány, Keresztéte, Perecse) sorolhatók a vizsgált települések (Marosi-Somogyi 1990).
- <sup>2</sup> Korábban hétvégén is volt ügyelet Krasznokvajdán, de mivel évek óta csak egy háziorvos van a faluban, ezért a szolgáltatást már nem lehetett fenntartani, így 2005-ben megszűnt. Jelenleg Encsen van legközelebb hétvégi ügyelet – Bujnóczki Sándor szóbeli közlése alapján.
- <sup>3</sup> A posta napjainkban már csak szűkített nyitvatartási időben működik, 9–11 óra között.
- <sup>4</sup> Akkoriban a 7 település közös tanács irányítása alá tartozott.
- <sup>5</sup> Az egykori közös termelőszövetkezet hatása ma is jól megmutatkozik, hiszen az érintett falvak lakói között mai napig is szoros kapcsolat van a korábbi közös munkahely miatt – Vaszily Szilárd szóbeli közlése alapján.
- <sup>6</sup> A ritka kivételek közé tartozott az orvosi ellátás, hiszen a krasznokvajdai orvos az idősebb lakosok elbeszélése alapján már ekkoriban is székérrel járta a környező falvakat. Ezen kívül vásári napokon természetesen eljutottak az itteni lakosok is Encsre.
- <sup>7</sup> Kérdőbiztosok: Babinszki Csilla, Eötvös Oszkár, Gansperger Gábor, Jablonszky Ábel, Kis István, Kondákor Ádám, Rhédey Gábor, Takács Ákos geográfus hallgatók, ELTE.
- <sup>8</sup> A 2007. évi 311/2007. (XI. 17.) kormányrendelet szerint az Encsi kistérség a komplex programmal segítő leghátrányosabb helyzetű kistérségek közé tartozik. Korábban a 2006. évi 240/2006. (XI. 30.) kormányrendelet a vizsgált települések közül csak Krasznokvajdát és Perecsét nem sorolta a társadalmi-gazdasági és infrastrukturális szempontból elmaradott települések közé.
- <sup>9</sup> Az előrejelzés a 2001–2006 közötti éves növekedési ütem továbbvezetésével készült.
- <sup>10</sup> Az utóbbi 2 évben több település (Gagyvendégi, Gabybátor, Rakacaszend) is Krasznokvajdára irányította át általános iskolás tanulóit, ennek következtében mintegy másfélszeresére nőtt a diákok száma. Így egyelőre el lehetett kerülni az alsó tagozatos osztályok összevonását.
- <sup>11</sup> A krasznokvajdai székhelyű körjegyzőséghez 4 település tartozik: Büttös, Kány, Krasznokvajda, Perecse.
- <sup>12</sup> A cég tulajdonosainak Magyarországon kívül is jelentős érdekeltségei vannak, többek között a Dél-afrikai Köztársaságban.
- <sup>13</sup> Mivel egy családban ma már csak 1 fő kaphat támogatást, így ez a családok jelentős részét érinti.
- <sup>14</sup> A helyiek közül többen megemlítették, hogy a buszvezetővel lehet egyezkedni a buszjegy áráról. Például Miskolcra indulva csak Baktakéig ad menetjegyet 450 forintért, de az utas tovább utazik Krasznokvajdára. A különbözetet (450 forint) pedig megfizeti a buszsofőr és az utas. Így anyagilag

- mind a két fél jól jár, legfeljebb a menetjegy eladások alapján készült statisztikákból úgy tűnik, hogy alig van utas Baktakék után.
- <sup>15</sup> Pl. reggel a Rakacáról Miskolcra tartó busz vagy a délutáni Miskolc–Perecse járat.
- <sup>16</sup> Az 1988-as menetrendben ezek a bányászjáratok már nem szerepelnek.
- <sup>17</sup> A kutatás időpontjában, azaz 2008 augusztusának utolsó hetében. Az azóta eltelt időben a legfontosabb menetrendi változás a reggeli iskolabusz perecei betérésének a kihagyása.
- <sup>18</sup> Ezt követően még 15.10-kor el lehet jutni ugyan a megyeszékhelyre, de csak baktakéki átszállással, ahol 40 (!) percet kell várni a csatlakozó buszra.
- <sup>19</sup> Az egyik busz Homrodon, a másik pedig Baktakéken keresztül.
- <sup>20</sup> Szászfáról Encsre csak tanítási napokon reggel van busz, míg Encsről Szászfára ugyancsak iskolaidőben reggel, valamint délután fél egykor, amelyből a keddi, szerdai és pénteki járatok csak tanítási napokon közlekednek.
- <sup>21</sup> Ennek az egyik oka, hogy tanítási napokon a járatok betérnek a krasznokvajdai iskolához, ami a tanzünetihez képest öt perccel hosszabb menetidőt eredményez, valamint egyes járatok hétfőn és csütörtökön nem érintik Keresztétét.
- <sup>22</sup> Egy mikrobusz, egy 18 fős kisbusz és egy 6 fős platós kisteherautó.
- <sup>23</sup> A krasznokvajdai konyháról összesen 12 településre hordanak ebédet.
- <sup>24</sup> A hagyományos korfelosztást (0–18, 19–59) egyrészt azért vetettük el ilyen formában, mivel a válaszadók 14 év felettiek voltak, másrészt pedig a 14–25 év közötti korosztály megjelölésével a fiatal felnőtteket jobban számba tudtuk venni.
- <sup>25</sup> Ahogy a kányi és a perecei lakosok megfogalmazták: „*a falugondnok olyan nekünk, mint egy falat kenyér*”.

## Irodalom

- Beluszky P. (1977) Krasznokvajda – Egy alsófokú központ gondjai a Csereháton. – *Földrajzi Értesítő*. 3–4. 349–386. o.
- Dobány Z. (1999) *A Cserehát történeti földrajza (18–20. század)*. BGYTF, Nyíregyháza.
- Kiss J.P. (2008) Aprófalvasodás és aprófalvaink sorsa – történelmi metszetben. – Váradi M.M. (szerk.) *Kistelepülések lépéskényszerben*. Új Mandátum Kiadó, Budapest. 29–65. o.
- Kostyál Á. (2008) A magyar falugondnoki hálózat. – *Kistáska*. 62. 18–22. o.
- Ladányi J.–Szelényi I. (2004) *A kirekesztettség változó formái*. Napvilág Kiadó, Budapest.
- Leskó S. (2008) Belső-Cserehát hátrányai és lehetőségei egy határ menti település tükrében. Diplomamunka. Miskolci Egyetem, Szociológiai Intézet, Miskolc.
- Marosi S.–Somogyi S. (szerk.) (1990) *Magyarország kistájainak katasztere I.–II.* MTA FKI, Budapest.
- Szabó Sz. (2006) A helyközi autóbusz-közlekedés aktuális problémái. – *Földrajzi Értesítő*. 3–4. 321–332. o.
- Szanyai É.–Kemény B. (2003) *A falugondnoki és tanyagondnoki szolgáltatás rendszere Magyarországon*, Szakmai útmutató. Egészségügyi, Szociális és Családügyi Minisztérium – Nemzeti Család- és Szociálpolitikai Intézet, Budapest.
- Új Magyarország Vidékfejlesztési Program (UMVP)* (2007). Budapest.