

# Közösségi közlekedési vizsgálatok a vidéki térségekben

A közlekedési eredetű kirekesztés a vidéki térségekben

---

Lieszkovszky József Pál, PhD-hallgató

MRTT XV. Vándorgyűlés

Mosonmagyaróvár, 2017.10.19-20.

- Kínálati oldal
  - Időbeli
  - Térbeli
- Keresleti oldal
  - Csoportok
- A kínálati és a keresleti oldal egymásra hatása

- A közösségi közlekedési eredetű problémák sok esetben az egyik legfontosabb problémakört alkotják a vidéki térségek településeinek lakói számára
- Ez azonban egyes vidéki térségekben még égetőbb probléma
- Azok a társadalmi csoportokat, amelyeket a leghátrányosabban érint a közösségi közlekedés leépülése, tulajdonképpen egyfajta kirekesztettség státuszba kerülnek. A társadalmi kirekesztettség ezen formáját hívjuk ún. közlekedési szegénységnek (transport poverty) vagy közlekedési eredetű kirekesztettségnek (transport related social exclusion).

*az adott személynek nincs meg a megfelelő hozzáférése egyik közlekedési eszközhöz sem, amellyel el tudna jutni arra a helyre, ahol számára olyan fontos tevékenységek zajlanak, amelyekben részt akarna venni*

- Church a „Transport and social exclusion in London” művében a közlekedési kirekesztettséget 6 kategóriába sorolta:
  - Fizikai kirekesztettség
  - Földrajzi kirekesztettség
  - Szolgáltatásokból való kirekesztettség
  - Gazdasági kirekesztettség
  - Idő alapú kirekesztettség
  - Félelem alapú kirekesztettség

- Az autótól való függésnek két elméleti formája ismert
  - Strukturálisan függők
  - Kényelmi függők
- A személygépkocsi hiánya – főképp a vidéki térségekben – pedig elvezethet a közlekedési kirekesztődéshez
- Emiatt az előbbieken említett egyének helyváltoztatásában (kényszerűségből) a közösségi közlekedési eszközök menetrendje igen fontos szerepet tölt be.
- A hozzáférésben korlátozott társadalmi csoportok (fiatalok, idősek, szegények, fogyatékkal élők, sajátos csoportjai az időseknek)

- Saját személygépkocsi hiányában – főleg a vidéki térségekben – nehézkes, vagy lehetetlen az eljutás a
- közvetlen autóbuszos kapcsolattal nem rendelkező városkörnyéki bevásárlóközpontba;
  - a főbb közösségi közlekedési útvonalaktól távol fekvő nem kiemelt jellegű egészségügyi ellátó intézményekbe
  - azokra a munkahelyekre, amelyek
    - a főbb közösségi közlekedési útvonalaktól távol találhatóak
    - ahol a munkaidő nem a hagyományos 8 órában 8-18 közötti időszámban zajlik, hanem sokkal korábban kezdődik vagy végződik
    - ahol hétfélig munkavégzés is zajlik

- A közlekedési eredetű kirekesztést olyan személyekre és csoportokra is vonatkoztathatjuk, akik a közösségi közlekedést annak teljes hiánya vagy a számukra nem megfelelő célállomása és/vagy menetrendje okán nem tudják igénybe venni.
- A közösségi közlekedési eljutási lehetőségnek két vetülete van:
  - Térbeli
  - Időbeli
- Nem elég csak a térbeli elérhetőségnek megvalósulnia, hanem annak időben is meg kell felelnie a célszemély számára, sőt mindkét feltételnek egy időben kell megvalósulnia ahhoz, hogy a kívánt szolgáltatást a célszemély igénybe tudja venni.



- Egy adott település lakosságának közösségi közlekedési igénye többek között függ
  - a személygépkocsi-ellátottságtól;
  - a közösségi közlekedéssel való megközelíthetőségtől;
  - az elérni kívánt szolgáltatások helyszíneitől;
  - a település társadalmi berendezkedésétől.

## 1. Életkor

- a. Kisgyermek
- b. 7 - 16 év közötti fiatalok
- c. Fiatal felnőttek
- d. Időskorúak

## 2. Nem

- a. Nők / Egyedülálló nők / Bevándorló nők

## 3. Pénzügyi helyzet / gazdasági státusz

- a. Munkanélküliek ill. Munkakeresők
- b. Alacsony státuszú családok
- c. *1 személygépkocsival rendelkező háztartások*

## 4. Fogyatékkal való létezés alapján

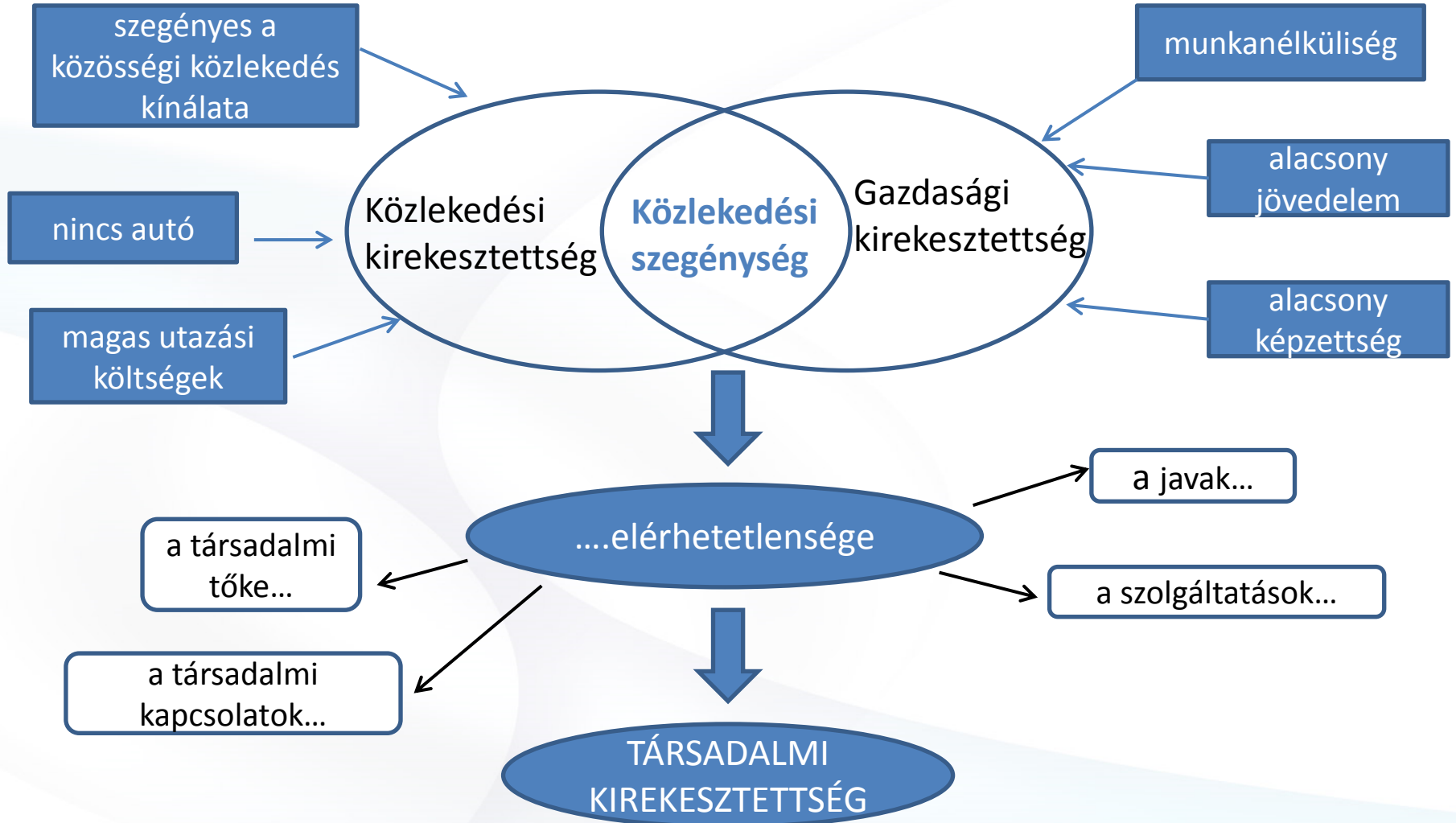
- a. Testi fogyatékkal élők
- b. Mentális fogyatékkal élők

# A közlekedési eredetű kirekesztéssel érintett főbb csoportok

	<b>Az utazás gyakorisága</b>	<b>Az utazás célpontja</b>	<b>Az utazás ideje</b>	<b>Az utazás hossza</b>
<b>Személygépkocsi nélküli ingázó</b>	naponta kétszer	foglalkoztatói központ (centrum)	csúcsidőben	hosszú
<b>Fiatal korosztály</b>	naponta kétszer	helyi vagy regionális foglalkoztatói központ	csúcsidőben	változó (közepes – hosszú táv)
<b>Idősek</b>	rendszeretlen	helyi központ	csúcsidőn kívül	rövid
<b>Háziasszonyok és munkanélküliek</b>	rendszeretlen	helyi és regionális központ	csúcsidőn kívül	változó (rövid – közepes táv)

- Kit tekinthetünk ténylegesen közlekedési szempontból hátrányos helyzetben lévőknek egy településen belül?
  - a különböző társadalmi csoportok közlekedési igénye mind térben és mind időben eltér egymástól, így ez a társadalmi csoportok tekintetében igencsak eltérő lehet.
  - Példa!
- **A közlekedési eredetű kirekesztés nem kizárólag a szegény településen élőket érinti, hanem az adott település közösségi közlekedési helyzetétől, a környező fontosabb központokba való eljutás lehetőségétől függően a társadalom különböző csoportjait eltérő mértékben.**

# A közlekedési eredetű kirekesztettség komplex megközelítése\_1



# A közlekedési eredetű kirekesztés komplex megközelítése\_2



- Biztosítani az elérést azokhoz a javakhoz, szolgáltatásokhoz és tevékenységekhez, amelyek az adott közösség / település életében fontos szereppel bírnak.
- Ez településenként eltérő lehet, hisz attól is függ, hogy az adott település milyen alapszolgáltatásokat képes biztosítani a lakói számára
- DE A vidéki térségekben ezen szolgáltatások köre a racionalizáció és az összevonások következtében folyamatosan csökken, így egyre több mindenért kell igénybe venni az egyéni vagy a közösségi közlekedési szolgáltatásokat.
- A nagy közösségi közlekedési szolgáltatók viszont a felépítésükből és a rendszerükből adódóan nem képesek minden társadalmi csoport, minden mobilitási igényét, minden helyszín és minden kívánt időpont tekintetében ellátni

# KÖSZÖNÖM A FIGYELMET!