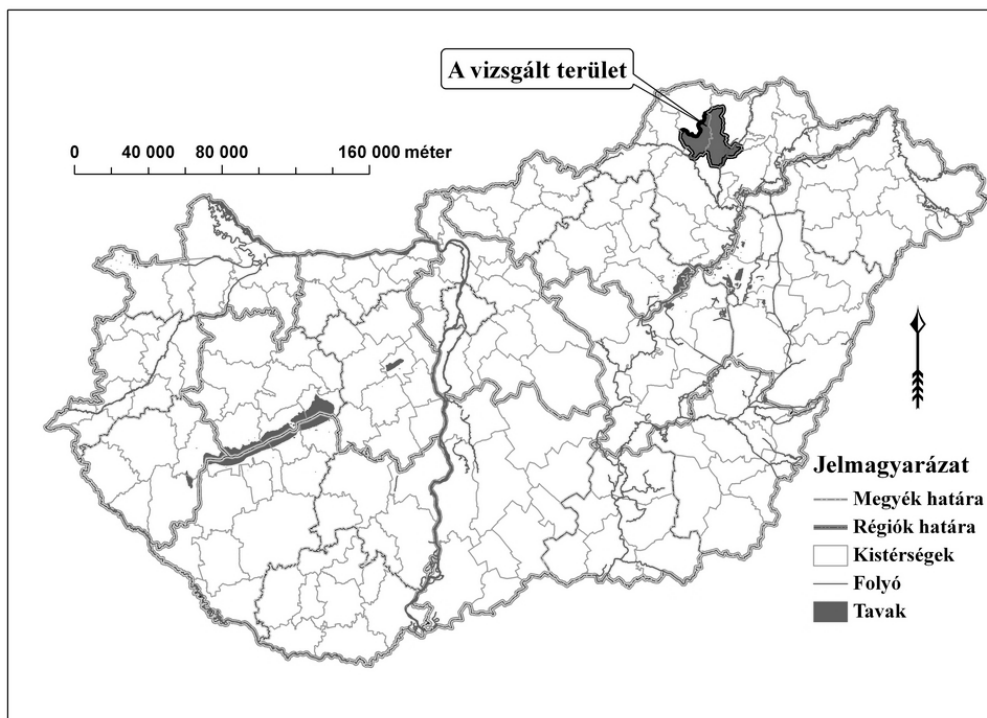


Jéger Gábor

A Cserehát déli részének közlekedése

Bevezetés

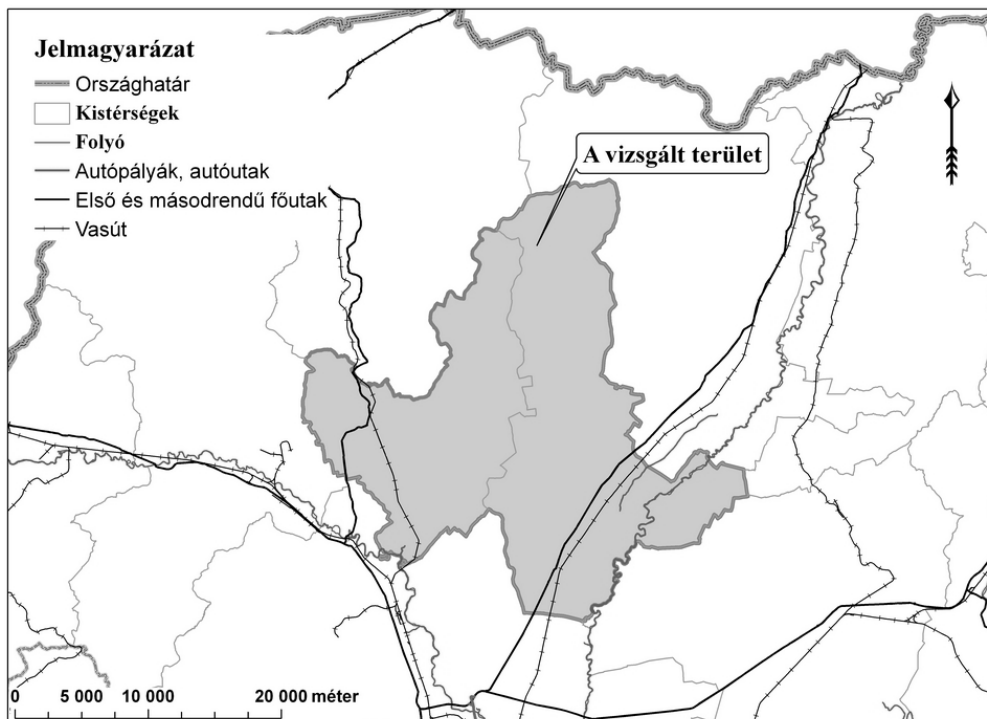
A vizsgált terület a Hernád és a Bódva folyók között elterülő Cserehát déli dombvonulatait fedile. Ez a terület egybe esik a szikszói kistérséggel, valamint az encsi kistérség déli részének településeit (Irota, Szakácsi, Lak, Hegymeg, Tomor, Damak, Hangács, Nyomár, Boldva, Ziliz, Borsodszirák, Edelény) is magában foglalja. A terület hazánk egyik legelmaradottabb térségében az Észak-magyarországi régió, északkeleti részén található (1. térkép). Területe észak-déli irányba elnyújtott, két központi települése Edelény és Szikszó, a Bódva illetve a Hernád folyó mentén helyezkedik el, a vizsgált térség pedig az észak felé futó patakok völgyeiben helyezkedik el. Ezek közül a legjelentősebb a Vadász-patak. A legnagyobb lélekszámú és a térség életében is legjelentősebb települések a folyók mentén helyezkednek el, köztük a kistérségi központok, Szikszó és Edelény is. A térség északi része a Cserehát dombjai között megbúvó völgyekben fekszik. A terület mezőgazdasági termelésre kiválóan alkalmas, azonban a borsodi iparosítás miatt az itt lévő falvak népességszáma is jelentősen csökkent, ma a munkanélküliség és a kilátástalanság jellemző, elsősorban a fő közlekedési vonalaktól, a Bódva és a Hernád völgyétől távol eső területeken.



1. térkép: A szikszói kistérség elhelyezkedése

Közlekedés-földrajzi helyzet

A terület településhálózatának rajzolata a vízrajzot követi, a Bódva és a Hernád folyó mentén találhatóak a legfontosabb közlekedési útvonalak. Innen indulnak a Cserehát déli részének belsejébe az alacsonyabb rendű mellékutak, amelyek a kisebb patakok völgyeiben futnak, elsősorban észak-déli irányban. Ennek köszönhetően, közlekedési szempontból a térség 35 települése közül mindössze háromnak a helyzete tekinthető jónak. Ezek közül kettő a Hernád, egy a Bódva völgyében található. A Hernád völgyében lévő két település Szikszó és Aszaló. A 3-as számú főútvonal és a 90-es számú (Kassa)-Hidasnémeti-Miskolc vasúti fővonal is keresztül halad a településeken. Ez utóbbin megállóhelyek, illetve Szikszón állomás és megállóhely is található. A Bódva völgyében mindössze Edelény helyzete tekinthető jónak, ugyanis rajta keresztül halad a 27-es számú főútvonal, valamint a Miskolc – Tornanádaska között futó 94-es számú vasútvonal. Az ország közlekedési hálózatába így csak három település tud közvetlenül mind vasúton, mind közúton bekapcsolódni a vizsgált területről, hiszen az említett főutakon és vasútvonalon kívül semmilyen más gyorsforgalmi, egy- vagy kétszámjegyű út nem érinti az itt található településeket (2. térkép). Ezen felül hátrány még az is, hogy a keleti részen lévő, Hernád-völgyben futó közlekedési folyosó is szinte csak tranzitforgalmat bonyolít le, ezzel nem segítve a környezete fejlődését, sőt elsősorban a folyamatos kamionforgalom jelentős környezeti terhet ró a 3-as főút által érintett településekre. A Bódva völgyre, pedig gyér forgalom jellemző, itt mindössze a helyiek használják a 27-es számú főutat, tranzit jellege ennek a közlekedési folyosónak nem jelentős.

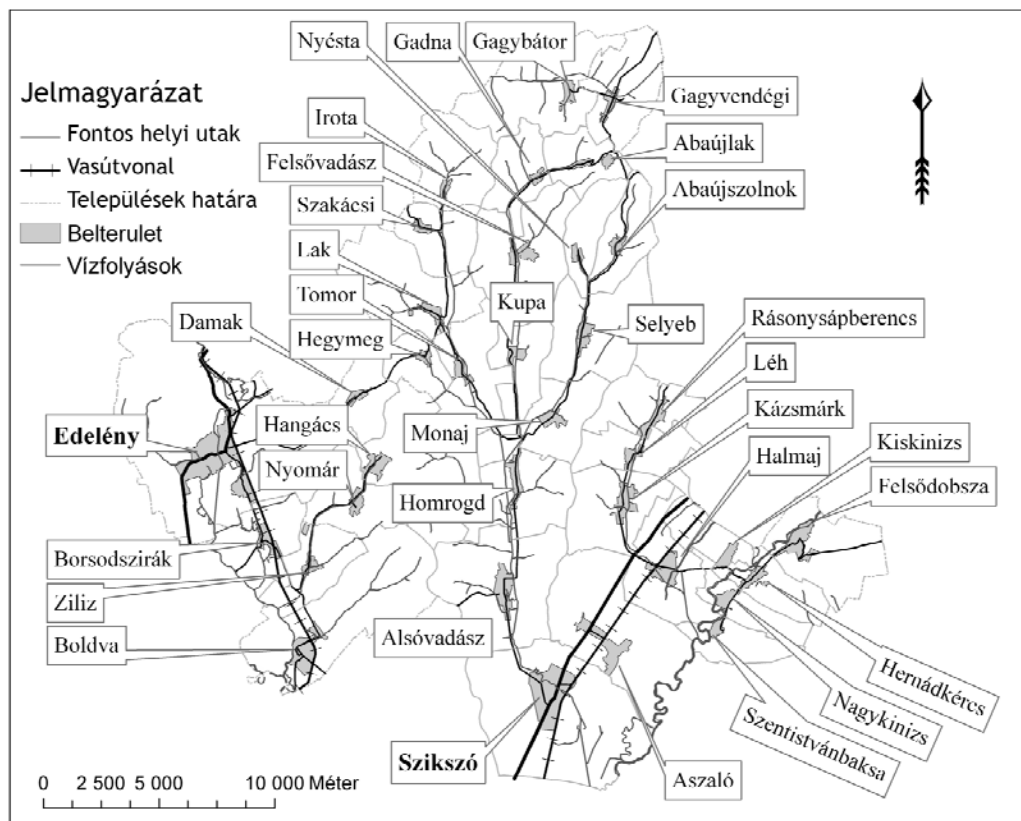


2. térkép: Közlekedési szempontból is a periférián van a vizsgált terület

A vizsgált terület jelenlegi közlekedése

A vizsgált térséget alkotó 35 településből mindössze kettő város. A terület két szélén elhelyezkedő, központi funkciókat is ellátó települések: Szikszó és Edelény (3. térkép). A térségben három zsákfalva található, a Hernád menti Szentistvánbaksa, valamint a Cserehátban Nyésta és Gagybátor (3. térkép). Ám ezek is közvetlenül megközelíthetők a kistérségi központokból (Szikszó, Edelény). Mindössze négy olyan település van (Irota, Szakácsi, Lak, Hegymeg) amely a megyeszékhelyről, Miskolcra közvetlenül autóbusszal nem érhető el. A hatályos Volán menetrend szerint (www.menetrendek.hu) a térség zsákfalvai is átszállás nélkül elérhetőek.

Minél mélyebbre hatolunk azonban a Cserehát dombjai közé annál keskenyebb, rosszabb minőségű az úthálózat és ezzel együtt romlik a települések elérhetősége is. Itt találhatóak azok a korábban már jelzett települések, amelyek Miskolcra, a megyeszékhelyre közvetlenül nem érhetőek el.



3. térkép: A vizsgált térség települései, út- és vasúthálózata

A tömegközlekedés másik fontos résztvevője a vasút, amelynek mindössze hat településen van összesen kilenc megállóhelye vagy állomása (1.-2. táblázat). Ezek közül a legjelentősebb Szikszó, ahol nem csak a személyvonatok állnak meg (1. táblázat), hanem a napi két pár Inter City is, amelyek közül az egyik Kassa – Pécs a másik Kassa – Budapest között közlekedik.

1. táblázat: A megállóhelyeket érintő vonatok száma a Miskolc-Hidasnémeti vasútvonalon (MÁV menetrend alapján)

	Inter City		Személyvonat	
	Miskolc felé	Kassa felé	Miskolc (Füzesabony felé)	Hidasnémeti felé
Szikszó	2	2	16	15
Szikszó- Vásártér	0	0	15	14
Aszaló	0	0	16	15
Halmaj	0	0	16	15

2. táblázat: A megállóhelyeket érintő vonatok száma a Miskolc-Tornanádaska vasútvonalon (MÁV menetrend alapján)

	Személyvonat	
	Miskolc felé	Tornanádaska felé
Alsóboldva	9	9
Boldva	9	9
Borsodszirák	9	9
Edelény alsó	9	9
Edelény	9	9

Jól látható az első és második táblázatból, hogy a térség vasúttal érintett részeiről legalább két óránként, el lehet jutni az adott vasútvonal valamely végpontja felé. A vizsgált terület nagyobbik része - összesen 29 település - azonban nem rendelkezik vasúti megállóhellyel, ezek közül pedig 24, a Cserehát dombvidékének déli részén található, kedvezőtlen közlekedéscsoporthoz tartozó viszonyok között.

Az észak-déli irányú – a megyeközpont felé futó – közlekedés relatív jó kiűlttségével szemben a kelet nyugati átjárhatóság szinte teljesen hiányzik. A térség két városa között közvetlen tömegközlekedési összeköttetés nincs. Ez egyben azt is jelenti, hogy a szikszói kistérséghez tartozó falvakból csak Szikszó, míg az Edelényihez tartozókból, csak Edelény érhető el közvetlenül (4. térkép). Egyetlen település van, amely kivételt képez, ez pedig Tomor (4. térkép), amely Szikszóról naponta kétszer közvetlenül megközelíthető, de a maradék 23 település közlekedése teljesen elszigetelten, a kistérség határát át nem lépő autóbuszjáratokkal kapcsolódik a megye közlekedéséhez.

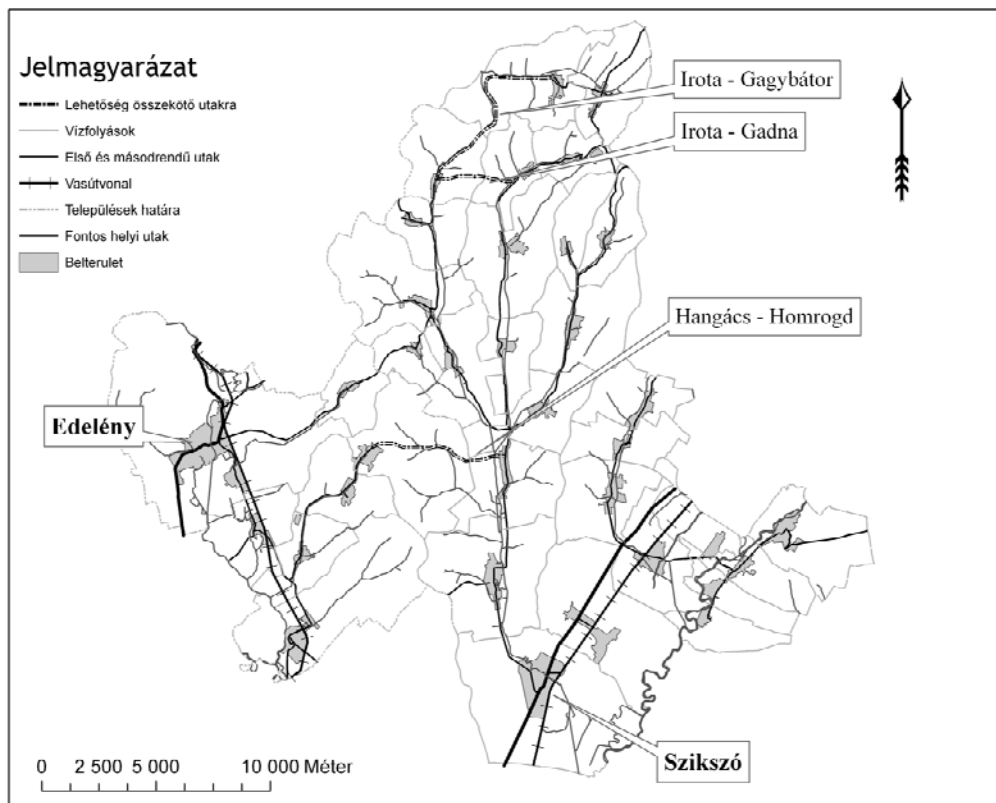
Ez azt eredményezi, hogy az egymással szomszédos települések, mint például Irota és Gadna, vagy Lak és Felsővadász, csak mintegy három órás buszozás után érhetőek el tömegközlekedéssel. Ennek hátránya, hogy a komolyabb gazdasági teljesítményre csakis integrációban képes aprófalvak nem tudnak élő kapcsolatot kialakítani a szomszédos falvakkal. A vízvázlatok, amelyek itt a kistérség határait is alkotják egyúttal, mintegy falként húzódnak a Cserehát falvai között. A gazdaságilag és társadalmilag is periférián lévő terület számára fontos lenne, hogy minél többféle módon kapcsolódhassanak be a megye közlekedéséhez, ezen keresztül a térségi gazdasági hálózatokba. Ehhez olyan megoldásokra lenne szükség, amelyek alkalmazkodva a természetföldrajzi adottságokhoz, a fő közlekedési utakat kiegészítve fűznék fel a térség településeit.

Lehetőségek a Cserehát déli részén a közlekedés javítására

Az elsődleges feladat a mindkét folyó völgyében a meglévő vasútvonalakon a vonatok legalább egy órás ütemben közlekedésének – az ún. ütemes közlekedés – biztosítása. Edelényig és Szikszóig pedig fél óránként is járhatnának, elővárosi jelleggel, ahogyan ez Budapest esetében meg is valósul több vasútvonalon. Ezzel lehetővé válna, hogy a csereháti lankák közé közlekedő autóbuszok ne a Miskolc szívében lévő Búza térről, hanem a vizsgált terület két szélén elhelyezkedő városokból, Szikszóról és Edelényből induljanak, minden vonattól.

Az alapvető infrastrukturális ellátottság, tehát az utak megvannak, csupán a busz közlekedést kell úgy összehangolni, hogy az megfelelően ki tudja szolgálni a térség településeit. A közlekedés jó összehangolása esetén minden település óránként elérhetővé válhat nem csupán a nagyobb városokból, hanem a szomszédos falvakból is. Ez a belső kereskedelem erősödését, a helyi termékek piacának kiszélesedését is eredményezheti. A megfelelő forgalom szervezéssel például az Irota és Miskolc közötti távolság a jelenlegi 2 órás út helyett mintegy 1 óra 20 percre rövidülne és közvetlenül elérhetővé válhatna Edelény mellett a terület másik városa Szikszó is.

Ehhez azonban mindenképpen szükség van a 4. térképen látható útvonalak minőségének javítására, illetve a jelzett útvonalakon – köztük Edelény és Szikszó között is - autóbuszok közlekedtetésére. A két végállomásról a Miskolcra érkező, illetve az oda tartó vonatokkal lehetne tovább utazni. Ezt az alább látható „vonalhálózattal” könnyedén el lehet érni.



4. térkép: Egy lehetőség a jövőbeni közösségi közlekedés javítására

Mindezekkel együtt azonban szükség van helyi megoldásokra is. Ilyenek a falugondnoki szolgálat, amely jelentősen megkönnyíti az itt élők életét, illetve vonzóvá is teheti a települést. Ez segítség azoknak, az elsősorban idős embereknek, akik már nem tudják kihasználni a tömegközlekedést. Tovább lépés lehet a több falu összefogásával működtetett, a hatékonyság érdekében összehangolt személy szállítási szolgáltatás. Ez működhet pl. iránytaxi vállalkozásként vagy az önkormányzatok által koordinált szolgáltatásként. A koordináció legegyszerűbb módja, ha a hét minden napján más és más falu látja el a távolabbi célpontok felé irányuló szállítási szolgáltatást, megosztva ezzel a terheket és az utaztatással járó költségeket.

Összegzés

A vizsgált terület a csereháti dombvidék déli része, amely magában foglalja a szikszói kistérség egészét, illetve az edelényi kistérség délkeleti részét. Közlekedés-földrajzi szempontból elmondható, hogy a térségben a vasúti közlekedés nem jelentős, csupán néhány település kapcsolódik be a vasúthálózatba, azonban a két város, Edelény és Szikszó rendelkezik vasútállomással. Ezt kihasználva a térség középső területe is jobb ellátottságot kaphatna a jelenleginél. Ennek elérése érdekében azonban a buszközlekedést a vasúthoz igazítva kellene működtetni, amelyek eredményeképpen rövidülő menetidők jönnének létre és a terület kelet-nyugat irányban is átjárhatóvá válna, nem lennének közlekedési szempontból zsákfalvak a vizsgált térségben.

Mindez azonban egy elővárosi közlekedési rendszert feltételez, ami szorosabban kapcsolja Miskolchoz Szikszót és Edelényt, valamint egy ehhez kapcsolódó Szikszó-Edelény autóbusz viszonylatot, amely észak-déli irányba felfűzve a falvakat, legalább két helyen kelet-nyugati irányban keresztezi a kistérségek határát, ezáltal közelebb hozva egymáshoz a földrajzilag egyébként egységes térség keleti és nyugati szegélyét.