

Az Alföld közlekedési helyzete

Tartalom

Bevezetés	2
Összefoglaló	3
1. Közlekedési helyzetkép	4
1.1. Közúti közlekedés	4
1.1.1. Az úthálózat szerkezete, sűrűsége	4
1.1.2. Elérési mutató	7
1.1.3. Autóbusz-közlekedés	8
1.1.3.1 Helyközi autóbusz-közlekedés	8
1.1.3.2 Helyi autóbusz-közlekedés	10
1.1.4. Kötőtpályás helyi közlekedés	12
1.1.5. Személyszállító gépjárművek	15
1.1.6. Közúti tehergépjárművek	17
1.2. Vasúti közlekedés	18
1.3. Légi közlekedés	19
1.4. Vízi közlekedés	20
1.5. Kerékpárutak	21
2. Közúti közlekedési balesetek	21
Táblázatok	24
Módszertani megjegyzések	38
Irodalom	42

Megjegyzések

Jelmagyarázat

Elérhetőségek

BEVEZETÉS

Napjaink gazdasági-társadalmi életében kiemelt szerepet tölt be a közlekedés. Az Alföld két régiójában – az országoshoz hasonlóan – a közlekedés, szállítás állítja elő a GDP 5%-át. A régiók gazdasági versenyképessége, és ezzel összefüggésben az itt élők életminősége meghatározó mértékben függ a közlekedéstől. Az elérhetőség biztosítása, a jó megközelíthetőség élénkíti a vállalkozásokat, vonzza a működő tőkét, közelebb hozza a beszerzési és értékesítési piacokat, s emellett lehetővé teszi többletjövedelmek realizálását a nemzetközi áruszállítás kiszolgálása révén. A jó közlekedési infrastruktúra előmozdítja a vidéki, esetenként hátrányos helyzetű térségek felzárkózását és a gazdasági fejlettség térbeli kiegyenlítését.

A közösségi közlekedés nagyobb teret ad a munkaerő mobilitásának. Ez egyaránt jelenti a településváltást, valamint a munkába, iskolába járás miatti napi ingázást. A lakóhelytől eltérő településen történő munkavállalást, a diákok másik település iskoláiba való beiskolázását, valamint a helyben nem biztosított szolgáltatások elérését, ezek lehetséges hatósugarát leginkább a távolsági tömegközlekedés határozza meg. A közúti és a vasúti tömegközlekedés jelentős szerepet játszik a településközi kapcsolatok fenntartásában. Az utazás vállalásának tehát függvénye a tömegközlekedés igénybevételének lehetősége, megfelelő színvonala, illetve az utazással töltött idő nagysága.

Kiadványunkban az észak- és a dél-alföldi régió (továbbiakban Alföld) közlekedési helyzetével foglalkozunk. Elemzésünkben bemutatjuk az úthálózat szerkezetét, a települések közúti elérhetőségét. Kitérünk arra, hogy 2000–2008 között hogyan alakult az Alföld tömegközlekedési eszközökkel való ellátottsága, vizsgáljuk azok igénybevételének lehetőségeit. Áttekintjük a közúti személy- és tehergépjármű-állomány változását. Külön fejezetben mutatjuk be az Alföld közútjain bekövetkezett balesetek számát és azok kimenetelét.

ÖSSZEFOGLALÓ

Az Alföld közlekedés-földrajzi helyzete révén az Európai Gazdasági Térség egyik kitüntetett tranzit-térségének számít. Északról Ukrajna, délről pedig Szerbia irányába az Unió külső határát jelenti, míg keleti, délkeleti határvonalán Romániával szomszédos. A kedvező adottságok teljes körű kihasználását azonban a hiányzó közlekedési elemek, illetve a meglévő létesítmények sok esetben nem megfelelő színvonala korlátozza.

Az Alföld közúthálózatának sűrűsége többnyire összhangban van a térség gazdasági fejlettségével és településstruktúrájával, de hiányoznak a sugaras alaphálózatot kiegészítő, gyűrű irányú közlekedési csatornák. A 2000 óta megvalósult autópálya-fejlesztések következtében számottevően javult ugyan az Alföld közúti elérhetősége, de a gyorsforgalmi utak aránya továbbra is országos átlag alatti, Dél-Alföld közlekedését pedig nehezíti, hogy nincs olyan főút, amely a régiót alkotó megyék súlypontjait összekötné.

Az Alföld közúthálózatának minőségi jellemzői az országos állapotokat tükrözik. 2008-ban a burkolaton lévő hibák, a pályaszerkezet teherbírása és az utak egyenletessége alapján külön-külön mintegy 3600–6500 km (az alföldi hálózat 35–64%-a) nem felelt meg a műszaki követelményeknek.

2008-ban a két alföldi régióban 7 Volán társaság végzett menetrendszerinti belföldi személyszállítást, és a távolsági járatok a térség valamennyi településére eljutottak. A közúti tömegközlekedés teljesítménye főleg rövidebb távolságokon meghatározó, míg hosszabb viszonylatokon a vasút szerepvállalása kerül előtérbe.

A helyi (településen belüli) közösségi közlekedést is jellemzően autóbuszok bonyolítják, villamos-, illetve trolibusz-közlekedés az Alföld városai közül csak Szegeden és Debrecenben van jelen. A növekvő személygépjármű-forgalom és az emelkedő közlekedési tarifák következtében a térség helyi autóbusz-közlekedésének utasforgalma 2000–2008 között csaknem ötödével esett vissza. A helyi tömegközlekedést szolgáló közel 600 autóbusz mennyiségében megfelel a 2000. évinek, ugyanakkor a járműállomány növekvő hányadát alkotják a környezetkímélő, gázüzemű, alacsonypadlós autóbuszok.

A közösségi közlekedés utasforgalmának mérséklődésével egyidejűleg a személygépkocsi-állomány harmadával emelkedett az Alföldön 2000–2008 között, a járművek ezer lakosra vetített száma azonban továbbra sem éri el az országos átlagot. Magasabb motorizációs ráta a megyeszékhelyek és a nagyobb városok kistérségeit jellemezte. A tehergépjárművek fajlagos száma szintén országos átlag alatti volt 2008-ban, annak ellenére, hogy e téren is számottevő bővülés történt a 8 évvel korábbi állapothoz képest. Mind a személy-, mind pedig a tehergépkocsi-állományon belül növekedett a gázolajüzemű járművek részesedése a benzinüzeműek terhére, ami részben az eltérő üzemanyagárak következménye.

Az Alföld vasúti közlekedését – a közúti infrastruktúrához hasonlóan – az országot jellemző sugaras hálózat határozza meg. A térségen több nemzetközi törzshálózati fővonal is áthalad, így a vasúti pályák területre vetített hossza országos átlag feletti volt 2008-ban. A fővonalakon a települések vasúti elérhetősége országos viszonylatban jónak mondható, a mellékvonalak közlekedését azonban az elhasználdott pályatestek, a gyakori sebességhatárolások, valamint a villamosított és a többvágányú szakaszok alacsony aránya nehezíti.

Az Alföldön a növekvő jelentőségű légi közlekedést több, eltérő jogállású repülőtér szolgálja. Közülük meghatározó szerepe van a debreceni repülőtérnek, amely 2003-tól állandó nemzetközi határnyitású kereskedelmi repülőtérként bonyolít le egyre növekvő utasforgalmat.

Az Alföldön a nagyhajókkal végzett szállítás legfontosabb irányait a Duna, illetve a Tisza és a Körösök egyes szakaszai jelentik, de több vízfolyás fontos a vízi turizmus és a sporthajózás szempontjából.

A kerékpárosok közlekedését a kerékpárutak alacsony száma és hossza, hálózatoságának kezdeti stádiuma korlátozza.

A közutak növekvő személy- és teherforgalma, valamint a sok helyen nem megfelelő útállapotok a balesetek kockázatát is befolyásolják, számos egyéb tényező mellett. A közúti közlekedési balesetek száma 2000-et követően évről évre nőtt, majd az évtized közepétől lényegében stagnált, 2008-ban viszont 7%-kal csökkent a megelőző évhez képest, amiben a jogszabályi szigorítások is szerepet játszhattak. A számszerű csökkenéssel egyidejűleg a halálos kimenetelű és a súlyos sérüléssel járó balesetek aránya is mérséklődött.

1. Közlekedési helyzetkép

Az Alföldet földrajzi elhelyezkedése jelentős tranzit-térsséggé teszi, amelyen – a dunai szállítást nem számítva – az európai közlekedési rendszer 3 kitüntetett nemzetközi (ún. Helsinki) folyosója is áthalad. A nemzetközi logisztikai hálózatba való hatékony bekapcsolódásnak azonban alapvető feltétele a fizikai elérhetőséget lehetővé tevő, megfelelő színvonalú közlekedési infrastruktúra.

1.1. Közúti közlekedés

A közúti közlekedés jelentősége mind az áru- mind pedig a személyszállítás tekintetében kiemelkedő. Magyarországon 2008-ban az áruszállítás kétharmada, a települések közötti (helyközi) személyszállítás 46%-a közúton bonyolódott, emellett a helyi közlekedés legfontosabb módozatát is jelenti.

1.1.1. Az úthálózat szerkezete, sűrűsége

Az országot jellemző fővárosközpontú, sugaras közúti főhálózat az Alföld útvezetését is döntően befolyásolja. A térség közúti közlekedésének fő tengelyeit a Budapestről induló gyorsforgalmi és főutak alkotják: észak–déli irányban az M5-ös autópálya, illetve az azzal párhuzamosan futó 5. számú főút, nyugat–kelet vonalon pedig az M3-as autópálya és a 4. számú főút bonyolít le egyre nagyobb forgalmat. Ezek az utak – Békéscsaba kivételével – az Alföld valamennyi megyeszékhelyét érintik, miközben Békéscsabát a 44-es és 47-es főutak kapcsolják be az országos közúthálózatba.

Az Alföld közlekedési kapcsolatait jelentősen korlátozza, hogy nyugati határát a Duna vonala jelenti, amelyen 2000-ben 2, 2008-ban 4 (3 közúti és egy közös vasúti-közúti) híd biztosított közúti összeköttetést Bács-Kiskun megye és a Dunántúl között. A 2003-ban átadott szekszárdi Szent László híd és a 2007-ben felavatott dunaújvárosi Pentele híd egyúttal a sugaras gyorsforgalmi úthálózat oldására építendő, haránt irányú M8-as, illetve M9-es autópályáknak is részét képezik majd. Az Alföldön belüli közúti közlekedést – több vízfolyás mellett – a Tisza természetes akadályként nehezíti, amelynek észak-alföldi szakaszán 10, dél-alföldi részén 7 híd ívelt át 2008-ban. A Tisza-hidak jellemzően a nagyobb közlekedési csomópontok, megyeszékhelyek közelében épültek, így a hidakra vezető utakra jelentős forgalom hárul.

A 2008. december 31-i állapot szerint a magyarországi 31 363 km hosszú országos közúthálózat egyharmada, 10 270 km haladt át az Alföldön. Így a térséget lefedő két régió az országos közúthálózat hosszát tekintve a régiós rangsor első két helyén állt. Ugyanakkor a 100 km²-re jutó országos közutak hossza az országos átlag (34 km) alatti, 28 km. A relatíve alacsony fajlagos mutató az Alföld sajátos településszerkezetéből adódik: a térséget – Szabolcs-Szatmár-Bereg megye északkeleti részének kivételével – viszonylag kevés, nagy kiterjedésű település alkotja.

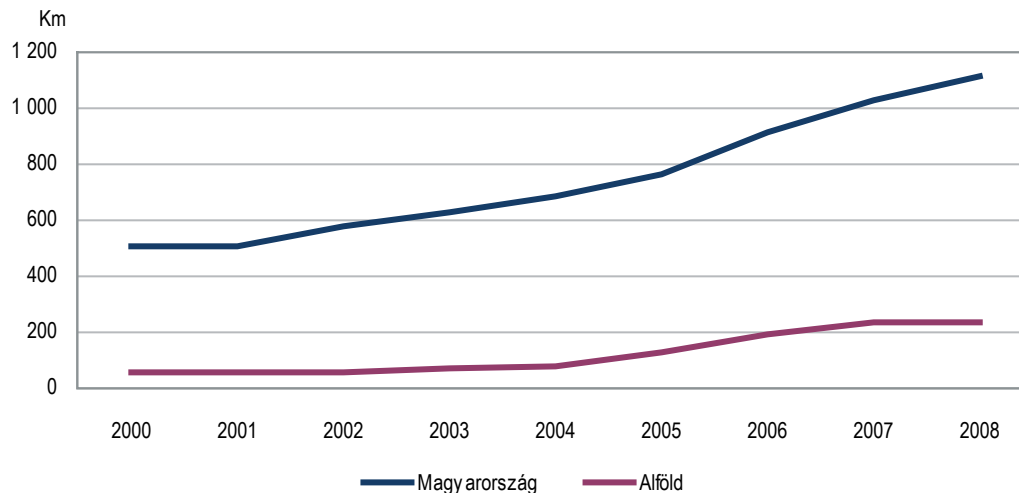
Az országos közúthálózat összetétele 2000–2008 között korszerűsödött, a teljes infrastruktúra 4%-os bővülése mellett a gyorsforgalmi úthálózat hossza négyszeresére nőtt. A fejlesztések ellenére az autópályák és autóutak részaránya az Alföldön (2%) továbbra is 1–2 százalékponttal elmaradt az országosan jellemző szinttől. Az első- és másodrendű főutak részesedése 23, az egyéb

(összekötő, bekötő-, állomáshoz vezető, autópályára és autópályára fel-, illetve levezető) utaké pedig 75%-ot tett ki. 2008-ban az Alföld településeinek lokális közlekedését – az országos közúthálózat átkelési szakaszai mellett – mintegy 58 ezer km önkormányzati tulajdonban lévő helyi közút szolgálta.

2008-ban az ország 1116 kilométernyi gyorsforgalmi úthálózatából 235 km érintette az Alföld két régióját: az V. számú helsinki folyosó kelet-magyarországi nyúlványaként az M3-as autópálya és annak M35-ös debreceni leágazása Észak-Alföldet, a VI. és X. számú európai korridoroknak egyaránt részét képező M5-ös autópálya pedig Dél-Alföldet kapcsolja be az ország gyorsforgalmi úthálózatába. Utóbbi 2006-ban elérte a déli országhatárt, így Budapestről Szerbia felé gyors elérhetőséget tesz lehetővé. A 2000–2008 között átadott magyarországi gyorsforgalmi szakaszoknak 29%-a, 179 km a két alföldi régióban halad, így Bács-Kiskun mellett már Csongrád, Hajdú-Bihar és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyék is autópályán érhetőek el. Jász-Nagykun-Szolnok megyében a központi elhelyezkedés és a főváros közelsége tompítja a gyors elérhetőséget lehetővé tevő autópályák hiányát. A közúti közlekedés szempontjából a térség legkedvezőtlenebb helyzetben levő területeinek Békés megye és Csongrád megye keleti része tekinthető, amit a transzverzális irányú gyorsforgalmi utak hiánya okoz.

1. ábra

A gyorsforgalmi utak hossza



Az átmenő forgalom gyors levezetését – az autópályák és autópályák alacsony fokú kiépítettsége mellett – a megyeszékhelyek körüli elkerülő gyűrűk hiánya is korlátozza. A főúthálózat 17%-a településeken halad keresztül, amely lassabb haladási sebességet tesz lehetővé, és a külsőségi szakaszoknál nagyobb balesetveszélyt és környezetterhelést jelent.

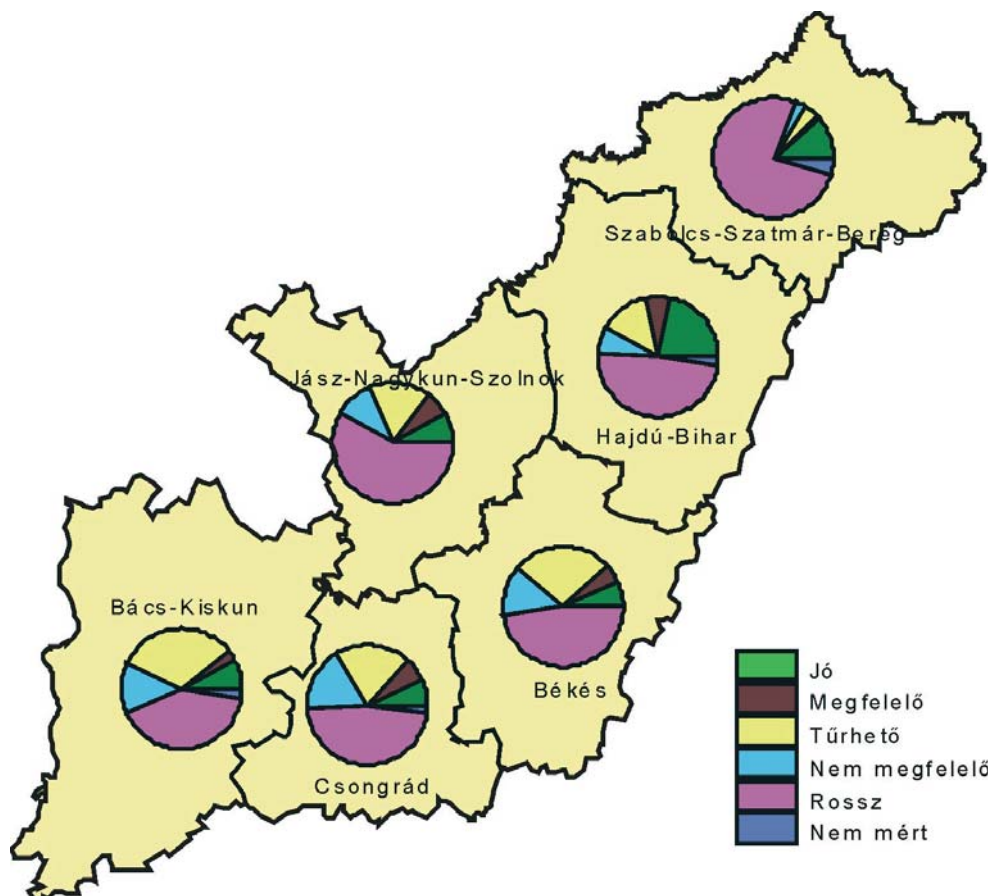
Az alföldi országos közúthálózat jellemzően kiépített, burkolata a hálózat 91%-án aszfalt és bitumen, ugyanakkor Dél-Alföldön jelentős (13%-os) részarányt képviselnek a makadámburkolatú elemek is. A kiépítetlen szakaszok hossza 22 km-rel csökkent ugyan 2000–2008 között, de 146 km továbbra sem rendelkezik burkolattal. (A magyarországi földutak fele az Alföldön, negyede Bács-Kiskun megyében található.)

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. minősítési rendszere alapján az Alföld országos közútjainak 64%-án, mintegy 6500 kilométeren a burkolat állapota rossz, vagy nem megfelelő volt 2008-ban. Az ötfokozatú skálán közepes (tűrhető) osztályzatot az utak 19%-a, közel 2000 km kapott, míg 15%-ukat, 1500 km-t jónak, vagy megfelelőnek minősítettek. Az Alföldet jellemző átlag körül a megyei értékek jelentősen szóródtak. A jó burkolatállapotú utak aránya Hajdú-Bihar megyében volt a legmagasabb (22%), a rossz minősítésűeké pedig Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében kiugró, 76%. Útjelleg szerinti megoszlásban a főhálózat állapota kedvezőbb, de ebben a kategóriában is mintegy 1400 kilométeren (a hálózat 55%-án) találták rossznak, vagy nem megfelelőnek a burko-

lat állapotát, míg jó, vagy megfelelő minősítést az utak 28%-a, mintegy 700 km ért el. Ugyanakkor a mellékhálózat 67%-a maradt a tűrhető szint alatt, és mindössze 11%-át ítélték legalább megfelelőnek.

2. ábra

Az országos közutak burkolatállapota az alföldi megyékben, 2008*



* Magyar Közút Nonprofit Zrt.

Az országos közúthálózat állapota a pályaszerkezet teherbírása alapján is kettős képet mutat. A főutak helyzete kedvezőbb, a nem megfelelő, illetve rossz teherbírású elemek aránya viszonylag alacsony, 15%, míg a mellékhálózaton 42% volt 2008-ban.

Az utak hullámosságát, nyomvályúosságát minősítő egyenetlenség szempontjából a térség országos közútjai kedvezőbb műszaki állapotban vannak. E tekintetben a 2008-as osztályzatok alapján az Alföld országos közúthálózata 3100 kilométeren (47%-ban) jónak, vagy megfelelőnek minősült, 13% a tűrhető kategóriába tartozott, 37% pedig ennél gyengébb besorolást kapott. A főhálózat részét képező szakaszokon az országos közutak egyenetlensége kedvezőbb, 71%-on legalább megfelelő volt, szemben a mellékhálózaton regisztrált 38%-kal.

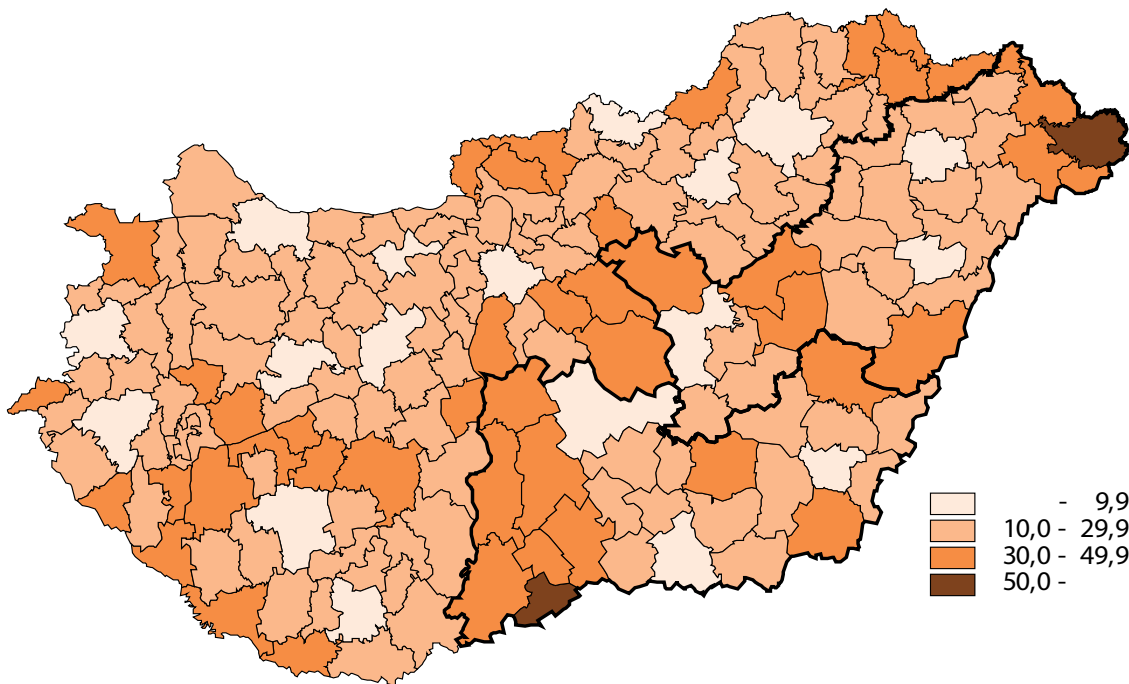
Az Alföld országos közúthálózata sem a burkolatállapot, sem a teherbírás, sem pedig az egyenetlenség vonatkozásában nem változott számottevően a megelőző évekhez képest. 2008-ban az Alföld úthálózatán lévő 942 híd átlagos kora 35 év volt, ezen belül a nem autópályákon levőké a 44 évet is meghaladta. Az autópálya-kezelő társaságok kezelésében 222 híd volt, és teherbírás szempontjából ezek mindegyike megfelelő. E tekintetben a többi műtárgy 72%-a felelt meg 2008-ban a vonatkozó műszaki előírásoknak.

1.1.2. Elérési mutató

Az egyes térségek, települések népességmegtartó erejét, gazdasági erőviszonyait, a belföldi és külföldi tőke megtelepedési esélyeit többek között az elérhető intézményi infrastruktúra, a munkaerőbázis, valamint az elérési lehetőségek is befolyásolhatják. Meghatározó lehet tehát a térségi – saját illetve szomszédos megyei, és a kistérségi – központoktól való távolság, valamint a távolságok megtételét időben lerövidítő gyorsforgalmi utak közelsége is.

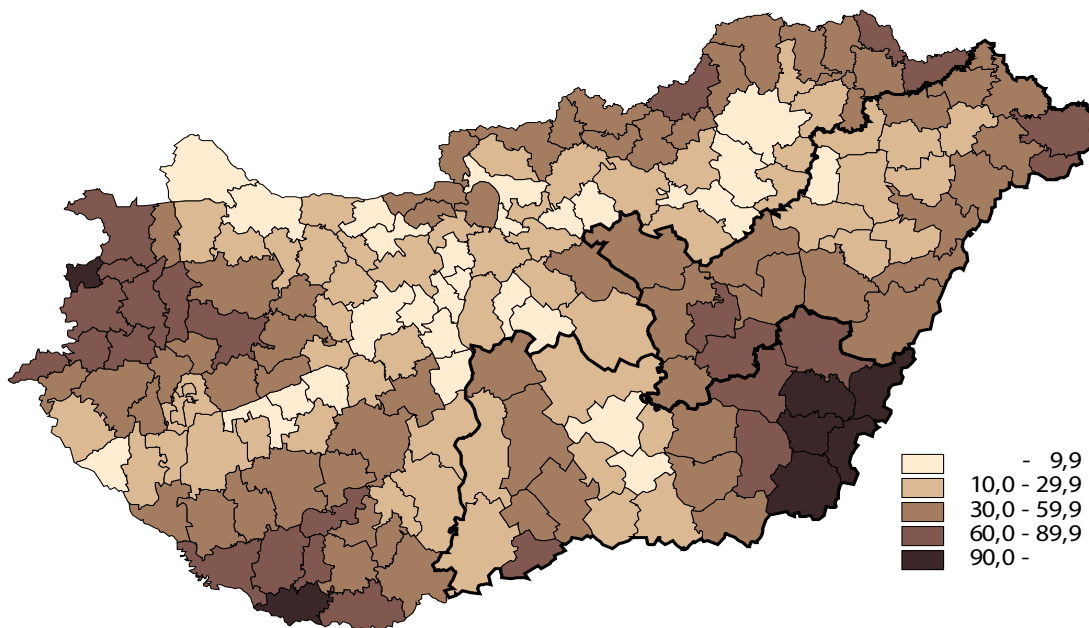
3. ábra

Kistérségek hétköznapi elérési mutatója, 2007
(perc)



Az egyes kistérségekhez tartozó települések és a számukra térségi központot jelentő városok idő- és térbeli távolságait figyelembe vevő **hétköznapi elérési mutató** alapján a két alföldi régióban főként a Duna menti, illetve aprófalvas területek számítanak elzárt térségnek. Ezek a kistérségek nem csak saját megyeszékhelyükről, hanem a szomszédos megyék központjaiból is nehezen elérhetők. A gyér dunai átkelési lehetőségek miatt a folyó éles határvonal, amely mind társadalmi, mind gazdasági téren érezteti hatását. Ugyancsak kedvezőtlen helyzetben vannak Szabolcs-Szatmár-Bereg megye határmenti, észak-keleti csücskének lakói, ahol az infrastruktúra hiányosságai nehezítik meg mindennapjaikat. Az Alföld e két térségén belül is különösen kedvezőtlen elérési viszonyok jellemzik a Bácsalmási és a Fehérgyarmati kistérségeket, amelyek hétköznapi elérési mutatója nem csak az Alföldön belül, hanem országos szinten is a legmagasabb. Ugyanakkor az alföldi megyeszékhelyeket magukba foglaló kistérségek közül a Debreceni, a Békéscsabai, a Nyíregyházi és a Szegedi az országos rangsor első 10 helyezettje között szerepel, de a Szolnoki és a Kecskeméti kistérségeknek is 10 perc alatti az átlagos elérési mutatója.

Gyorsforgalmi csomópontok elérése, 2007 (perc)



A gyorsforgalmi utak csomópontjaitól való távolság tekintetében az autópályák mentén fekvő kistérségek – az Alföldön a Polgári, a Kiskunfélegyházi és a Kisteleki – települései vannak a legkedvezőbb helyzetben, amelyekről a legközelebbi gyorsforgalmi csomópont átlagosan kevesebb, mint 10 perc alatt megközelíthető. Nem egészen negyed óra szükséges a Kecskeméti, a Debreceni, a Szegedi, a Nyíregyházi, a Hajdúböszörményi, a Nagykállói és a Hajdúszoboszlói kistérségek lakói számára is valamelyik gyorsforgalmi út eléréséhez. Ugyanakkor jól látszik a többsávos utak hiánya Békés megyében, amelynek öt kistérségéből másfél óránál is többet kell utazni az autópályára való felhajtáshoz.

1.1.3. Autóbusz-közlekedés

Magyarországon a tömegközlekedésnek nagyobb szerep jut a lakosság utaztatásában, mint az Európai Unióban általában. A 27 tagállam 2007-es átlagait tekintve a személyszállítás teljesítményéből a vasút és a belföldi menetrendszerinti közúti közlekedés 7, illetve 10, míg a személygépkocsi igen magas, 83%-os arányban részesedett. Magyarországon az utas-szállításon belül szintén a személygépkocsi-használat részesedése a legnagyobb (62%), ám ezzel együtt is a vasút és az autóbusz részaránya (13 és 25%) lényegesen magasabb, mint az uniós átlag.

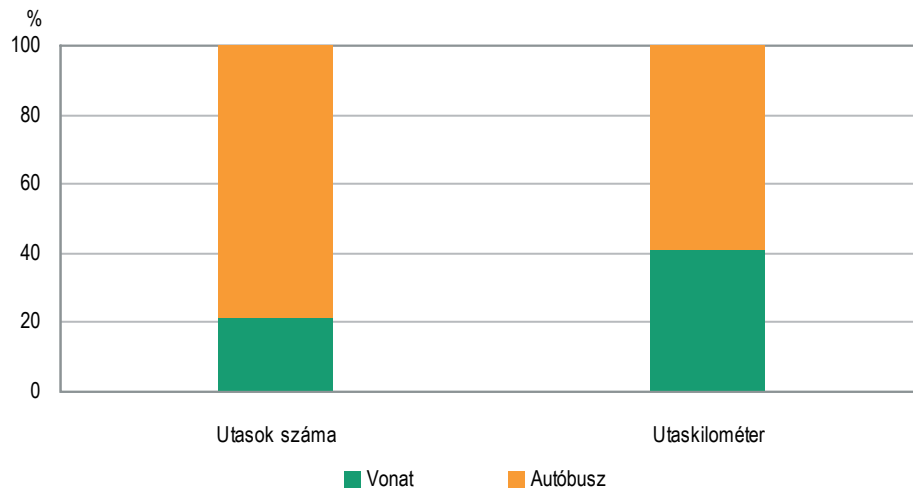
Az autóbusz-közlekedés jellemzőit a legalább 50 főt foglalkoztató vállalkozások adatai alapján vizsgáljuk.

1.1.3.1. Helyközi autóbusz-közlekedés

Országosan a helyközi menetrendszerinti közlekedésben résztvevő utasok döntő többsége – 2008-ban csaknem nyolctizede – az autóbuszt választotta a vonattal szemben. A hosszabb távú utazások esetében azonban még nem ennyire szembetűnő az autóbusz térhódítása, itt sok esetben a választásnál a vonat előnyt élvez. Ez jól tükröződik az utaskilométer (egy utas egy kilométerre való elszállítása) szerinti teljesítmény vasút és közút közötti megoszlásában is.

5. ábra

A helyközi tömegközlekedés teljesítményének megoszlása a fő szolgáltatók között Magyarországon, 2008



Észak- és Dél-Alföld lakóinak mindennapjaiban is lényeges szerepet tölt be az autóbusz-közlekedés. A településeket összekötő, és ezáltal a járatok számát is meghatározó közúthálózat sűrűsége – a ritkább településszerkezetéből adódóan – az ország régióit tekintve itt a legalacsonyabb. A távolsági járatok a két alföldi régió településeinek mindegyikére eljutnak. Egy évtizeddel korábban a kiépítettség még nem volt teljes, hiszen néhány észak-alföldi község – Fényeslitke, Komoró, Tiszagyulaháza, Újtikos – nem rendelkezett helyközi autóbusz-megállóval. 2008-ban a két régióban 7 Volán társaság 1290 autóbuszszal végezte a menetrendszerinti belföldi személyszállítást.

Budapestre az alföldi megyeszékhelyek közül – a hozzá távolságban legközelebb eső – Kecskemétről közlekedik a legtöbb járatpár, naponta 39. Ugyanakkor Szegedet 8, Szolnokot és Békéscsabát 2–2, Nyíregyházát pedig mindössze napi egy járatpár köti össze a fővárossal. Azokba a nagyvárosokba, ahová gyorsabb és kényelmesebb vonattal eljutni, ki sem alakult, illetve egyre inkább háttérbe szorul a menetrendszerinti távolsági buszközlekedés. Ilyen az előbb említett Nyíregyháza, illetve vele egyazon – jelentős nemzetközi forgalmat is lebonyolító – vasútvonalon fekvő Debrecen. Ez utóbbinak nincs közvetlen távolsági autóbusz összeköttetése Budapesttel.

6. ábra

A helyközi autóbusz-közlekedés teljesítményének alakulása az Alföldön



A két alföldi régióban a távolsági személyszállítási tevékenységet végző autóbusz társaságok 2008-ban együttesen 135,6 millió utast szállítottak, ami 13%-kal több, mint az évtized elején. Az országosan is jelentős növekedés kizárólag a Csongrád, illetve Hajdú-Bihar megyei távolsági busz-közlekedés teljesítménynövekedésének eredménye, az előbbiben több mint 70, míg az utóbbiban mintegy 15%-kal növekedett nyolc év alatt a szállított utasok száma. Az utazás hosszát mutató utaskilométer – az utasok létszámát követve – 2003-ig emelkedett, majd ezt követően 2007-ig szinte folyamatosan csökkent. Az utazások hossza 2008-ban – a 2007. évi „mélyponthoz” képest – újra nőtt, bár kisebb mértékben, mint az utasok száma; vagyis inkább a rövidebb távon utazók pártoltak vissza az autóbuszhoz.

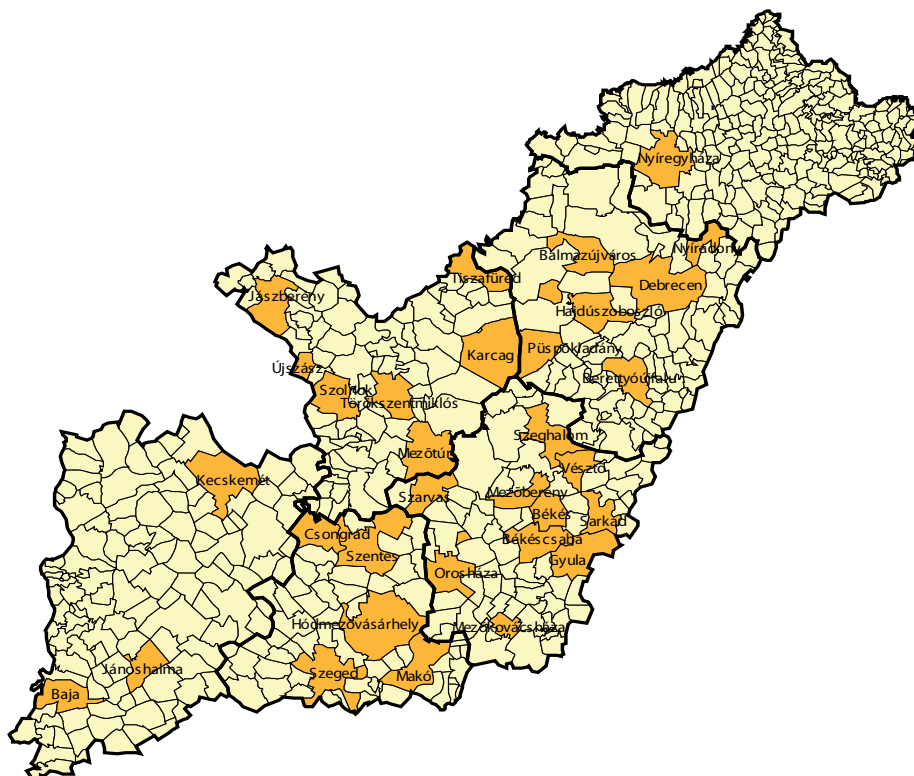
A nemzetközi utasforgalomban a nagyobb távolságok miatt a vonat kényelme előtérbe kerül a fárasztóbb buszos utazásokkal szemben, éppen ezért az Alföld közforgalmú autóbusz összeköttetése még a szomszédos országokkal is rendkívül gyér. Az alföldi megyeszékhelyeket csak néhány romániai, illetve szerbiai nagyobb várossal köti össze közúti tömegközlekedési kapcsolat. Városként csupán egy-két járatpárról van szó, amelyek a hetek bizonyos napjain közlekednek. A legtöbb „külföldi kapcsolattal” Csongrád megye székhelye, Szeged rendelkezik, amelyet az előbbinél lényegesen kevesebbel Kecskemét követ. Ezzel szemben a nemzetközi vasúthálózat részét képező vonalak mentén fekvő Szolnok, Debrecen, Nyíregyháza és Békéscsaba nemzetközi autóbuszforgalma jelentéktelen, különösen a napi rendszerességgel e városokat érintő nemzetközi vasúti járatok számához képest.

1.1.3.2. Helyi autóbusz-közlekedés

A helyi személyszállításban meghatározó szerep jut az autóbusz-közlekedésnek. Az utasok száma alapján 2008-ban országosan a helyi tömegközlekedés csaknem 60%-át az autóbusz-közlekedés adta. Az észak- és dél-alföldi régióban csak Debrecenben és Szegeden találkozhatunk villamosokkal és trolibuszokkal, a helyi tömegközlekedést e két város kivételével teljes egészében autóbuszokkal bonyolították le.

7. ábra

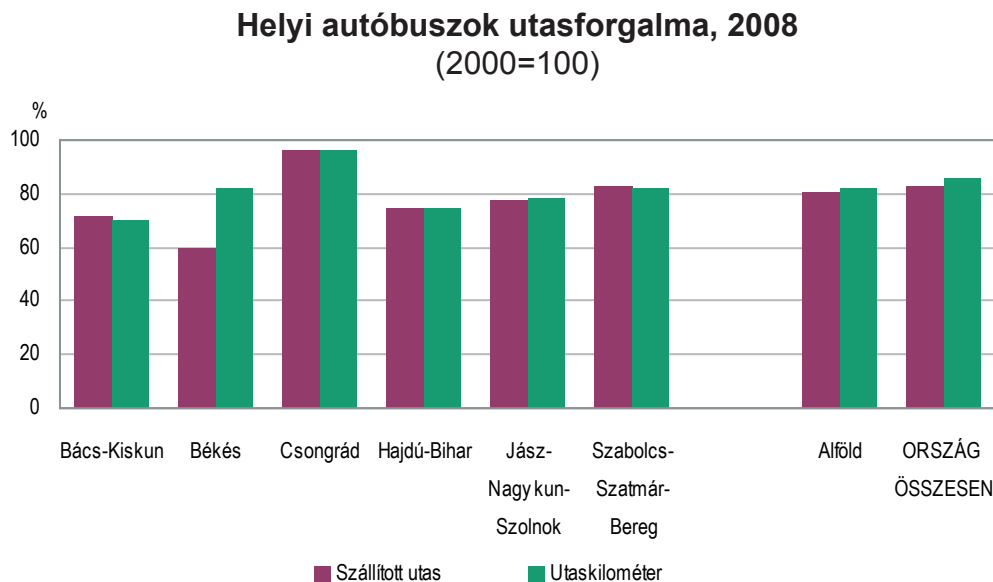
Helyi autóbusz-hálózattal rendelkező települések az Alföldön, 2008



2008-ban országosan a városok valamivel több mint harmada rendelkezett helyi autóbusz-hálózattal, a dél-alföldi régióban ennél nagyobb, az észak-alföldiben viszont kisebb arányú volt a városok ellátottsága. Az Alföld 112 városából 32-ben közlekedett helyi autóbuszjárat, ebből 14 az észak-, 18 pedig a dél-alföldi régióban. A helyi autóbusz-hálózattal rendelkező települések száma 2000 óta csupán kevéssel emelkedett, azonban az egyes megyék között számottevő különbségek tapasztalhatók. 2008-ban a megyék zömében több városban vehették igénybe a helyi közlekedést, mint nyolc évvel korábban, ugyanakkor Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében ezen időszak alatt 3 helységben megszűnt a helyi tömegközlekedés, így a vizsgált időszak végén már csak a megyeszékhelyen szolgálta ki helyi buszjárat az utasokat.

Az elmúlt években számottevően növekedett a magángépjármű-forgalom, továbbá nagy mértékben emelkedtek a közlekedési tarifák is. Ezen tényezők komoly szerepet játszottak abban, hogy a településeken belül erősödött az egyéni közlekedés szerepe a tömegközlekedéssel szemben. Így a helyi autóbusz-közlekedés **utASForgalma** a vizsgált időszakban az Alföldön csaknem ötödével esett vissza. (Országosan a csökkenés szerényebb, 17%-os volt.) A 2008 folyamán szállított mintegy 260 millió utas a 2000. évinél majdnem 63 millióval volt kevesebb.

8. ábra

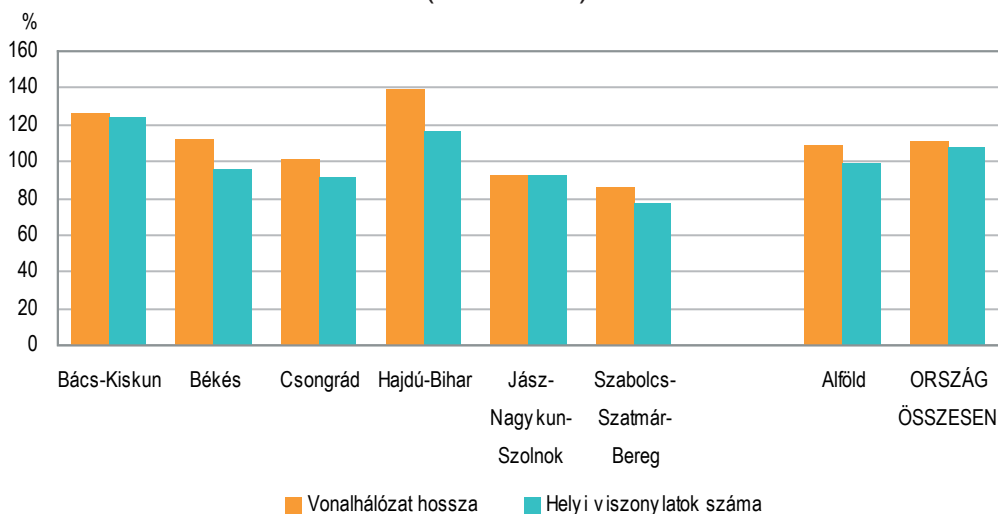


Az utasok számának csökkenése Csongrád megye kivételével minden megyében az országost meghaladó mértékű volt. A két alföldi régióban 2008-ban naponta átlagosan csaknem 711 ezer fő vette igénybe a helyi buszokat, ebből legtöbbször Csongrád, legkevesebben pedig Békés megye járatain utaztak (több mint 230 ezer fő/nap, illetve alig 34 ezer fő/nap).

2000–2008 között a helyi autóbusz-közlekedés utaskilométerben kifejezett teljesítménye az Alföldön az országos átlagnál nagyobb mértékben, közel 18%-kal – 978 millió utaskilométerre – csökkent. A mérséklődés – az utasszámhoz hasonlóan Csongrád kivételével – minden alföldi megyében nagyobb volt az országosnál.

2008-ban a helyi autóbusz-közlekedés **vonalhálózatának** valamivel több mint negyede, 1140 kilométer hosszúságú útszakasz az Alföldön húzódott. 2000 óta majdnem tizedével nőtt azon útvonalak hossza, amelyeken menetrendszerinti buszok jártak. Ez a növekedés azonban nem érintett minden megyét, míg Hajdú-Biharban és Bács-Kiskunban kiemelkedően bővült – négytizeddel, illetve több mint negyedével –, addig Szabolcs-Szatmár-Bereg és Jász-Nagykun-Szolnok megyében számottevően rövidült a vonalhálózat.

Az autóbuszvonal-hálózat hossza és a helyi viszonylatok száma, 2008
(2000=100)



A helyi **autóbusz**-közlekedést 2008-ban az Alföldön 594 jármű biztosította, amely alig 2%-kal haladta meg a 2000. évit. A helyi buszok 306 viszonylaton, több mint 2400 kilométer hosszon álltak az utazóközönség rendelkezésére. A vizsgált időszakban a viszonylatok száma összességében valamelyest csökkent ugyan, a hosszuk viszont majdnem 120 kilométerrel növekedett. Az útvonal módosítások és a járat-megszüntetések egy része a párhuzamosságok elkerülését szolgálta, azonban legtöbbször tényleges szolgáltatás-szűkülést eredményezett. Ez utóbbi leginkább Szabolcs-Szatmár-Bereg és Jász-Nagykun-Szolnok megyét érintette, ahol a helyi viszonylatok száma és hossza egyaránt jelentős mértékben lecsökkent.

1.1.4. Kötőpályás helyi közlekedés

Magyarországon több mint 100 település lakosai közlekedhetnek helyi autóbuszjáratokkal, viszont mindössze négy városban van villamos-, és háromban trolibusz-közlekedés. E városok között van az Alföld két régióközpontja, Debrecen és Szeged.

A közúti **villamoshálózat** mindkét nagyvárosban az 1960-as évek elejére teljesedett ki. Debrecenben a 70-es évek első felében, Szegeden pedig már a 60-as évek második felében megkezdődött a vonalak megszüntetése. Debrecenben 1975-ben, Szegeden 1977-ben számoltak fel utoljára villamos-viszonylatot. A megszüntetett villamosok szerepét az autóbuszok vették át, amihez később a trolibuszok társultak. Mintegy két évtized elteltével, lényegében csak az új évezredben indult meg a villamoshálózat rekonstrukciója. Jelenleg Debrecenben egyetlen vonalon közlekedik villamos, a viszonylat hossza 8,8 km. Szegeden – a kisebb fokú leépítést követően – 4 menetrendszerű járat (viszonylat) maradt, együttesen 24,5 km hosszal.

A megmaradt hálózatot és az azon közlekedő járműveket sokáig nem fejlesztették. A villamos-rekonstrukciót csak néhány évvel ezelőtt kezdték el. A villamosok esetében a munka vágány-korszerűsítéssel és Szegeden bővítéssel is járt: e városban a vonalhálózat hossza 7, a viszonylatoké 16%-kal növekedett a 2000. évihez képest. A rekonstrukció lényegét azonban mindkét nagyvárosban a régi, elavult villamoshajók cseréje jelentette. A leromlott állapotú FVV típusú villamosok üzemeltetése már nem volt gazdaságos. Bár közülük néhány jelenleg is része a járműparknak, többségüket Debrecenben a Ganz-Hunslet csuklós villamosai, Szegeden a cseh Tatra villamosok váltották fel.

Az első **trolibuszvonalat** Szegeden 1979-ben, Debrecenben 1985-ben avatták. Azóta a trolibuszok esetében is jónéhány módosítást hajtottak végre. Jelenleg Debrecenben 3, Szegeden 4 viszonylat köti össze a város különböző pontjait, együttesen 27,5, illetve 22,5 km hosszban. A 2000.

évihez képest a trolibusz-közlekedés mindkét városban bővült, ami Debrecenben a viszonylatok, Szegeden a vonalak hosszában mutatkozott meg leglátványosabban. Az első esetben a növekedés 70% körüli, míg a másodikban több mint 100%-os.

1. tábla

A kötőtpályás helyi közlekedés pályahálózata, 2008

Megnevezés	Debrecen		Szeged	
	villamos	trolibusz	villamos	trolibusz
Vonalhossz (építési hossz), km	5,6	12,2	16,3	26,7
Vágányhossz, km	10,5	–	24,8	–
Viszonylatok száma	1	3	4	4
hossza, km	8,8	27,5	24,5	22,5

A trolibusz járműpark megújulását Debrecenben a Ganz Transelektro kéttengelyes, részben vagy teljesen alacsonypadlós járműveinek forgalomba állítása jelentette. Szegedre a kilencvenes évek első felétől futó szovjet gyártmányú trolinak, majd az Ikarus csuklós járműinek felváltására cseh-szlovák használt Skoda trolibuszok érkeztek. A folyamat azóta is tart. Jelenleg a trolibuszpark döntő részét ezek különböző típusai teszik ki, amellett, hogy a régi típusokból is látni egy-egy példányt a város utcáin. Érdekessége a szegedi állomálynak, hogy részét képezi több, a közlekedési társaság műhelyében villamosüzeművé átalakított autóbusz is, amelyek jól megállják a helyüket a forgalomban.

2. tábla

A kötőtpályás járműállomány, 2008

Járműállomány	Debrecen		Szeged	
	járművek száma	kapacitása, fő	járművek száma	kapacitása, fő
Villamos összesen	21	3 259	43	5 467
Ebből: motorkocsi	2	203	16	1 732
csuklós	19	3 056	25	3 535
pótkocsi	–	–	2	200
Trolibusz összesen	33	2 827	42	4 477
Ebből: csuklós	4	452	22	2 892

A tapasztalatok és az utasszámlálások egyaránt azt bizonyítják, hogy a helyi közösségi közlekedés szolgáltatásai iránti igény az utóbbi években csökkent. Különösen igaz ez a villamos-közlekedésre: 2008-ban Debrecenben közel 19 millió, Szegeden 14 millió utas szállt villamosra, 25, illetve 11%-kal kevesebb, mint az évtized elején.

3. tábla

A kötőtpályás helyi közlekedés teljesítménye, 2008

Megnevezés	Debrecen		Szeged	
	ezer	2000=100,0	ezer	2000=100,0
Villamos				
Utasszámla	18 903	74,7	13 948	89,1
Utaskilométer	43 480	74,8	33 399	100,1
Trolibusz				
Utasszámla	13 125	89,7	17 552	114,7
Utaskilométer	39 111	89,7	42 712	119,6

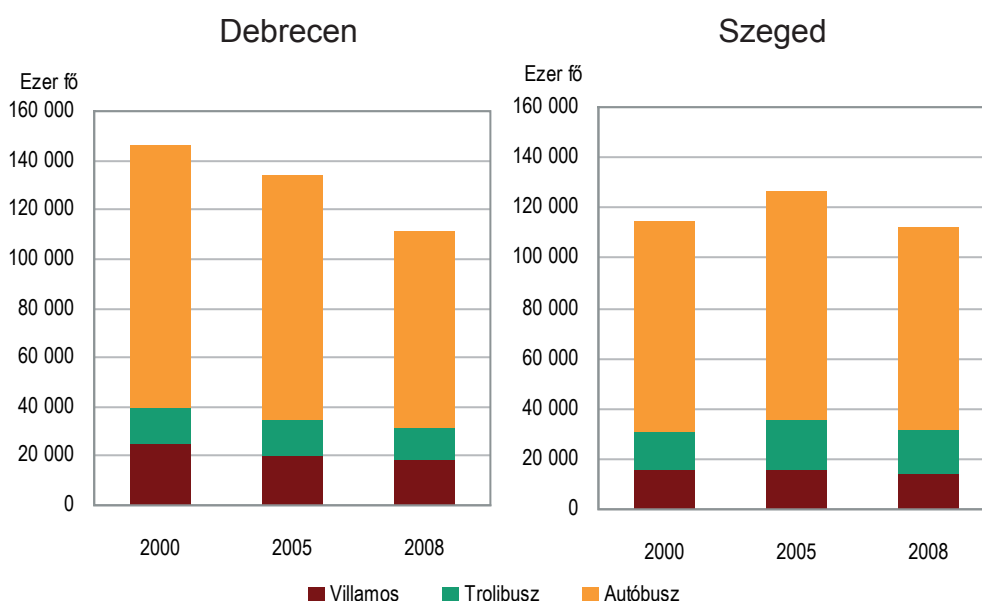
A trolibusz-közlekedés esetében azonban nem volt ilyen mértékű a visszaesés, sőt Szegeden – a hálózatfejlesztéssel összefüggésben – viszonylag jelentős bővülés következett be. Különösen az utaskilométerben kifejezett teljesítmény növekedett.

A villamos- és trolibusz-közlekedésben mutatkozó változások azonban összességében nem eredményeztek lényeges elmozdulást a különféle (az autóbuszokat is beleértve) közlekedési eszközök használatának **belső megoszlásában** a 2000–2008 közötti időszakban. A 9 év átlagában számított napi 376 ezer, illetve 324 ezer utasból a villamossal utazók hányada Debrecenben 17%, a trolibuszokat igénybe vevőké 11% és az autóbuszra szállóké 72% körül mozgott. Szegeden ugyanezek az arányok 12, 16 és 72% mentén szóródtak.

A villamosokat az emberek utazásaik során jellemzően rövidebb távolságokra veszik igénybe, mint a másik két járműfélét, így az utasokkal megtett távolság alapján a villamosok részesedése a helyi tömegközlekedésben kisebb, Debrecenben 12%, Szegeden pedig 8%.

10. ábra

A helyi tömegközlekedésben szállított utasok száma



Mindkét város helyi tömegközlekedésének lebonyolítását sokáig két-két **vállalat** végezte: a villamos- és trolibuszforgalom az önkormányzatok tulajdonában lévő közlekedési vállalatok (DKV és SzKT), az autóbusz-közlekedés üzemeltetése pedig a Hajdú, illetve Tisza Volán feladata volt. Szegeden ez a mai napig így van, Debrecenben pedig 2009 júliusától a helyi tömegközlekedés működtetése egy kézbe került, azaz a DKV üzemelteti a helyi autóbusz-közlekedést is.

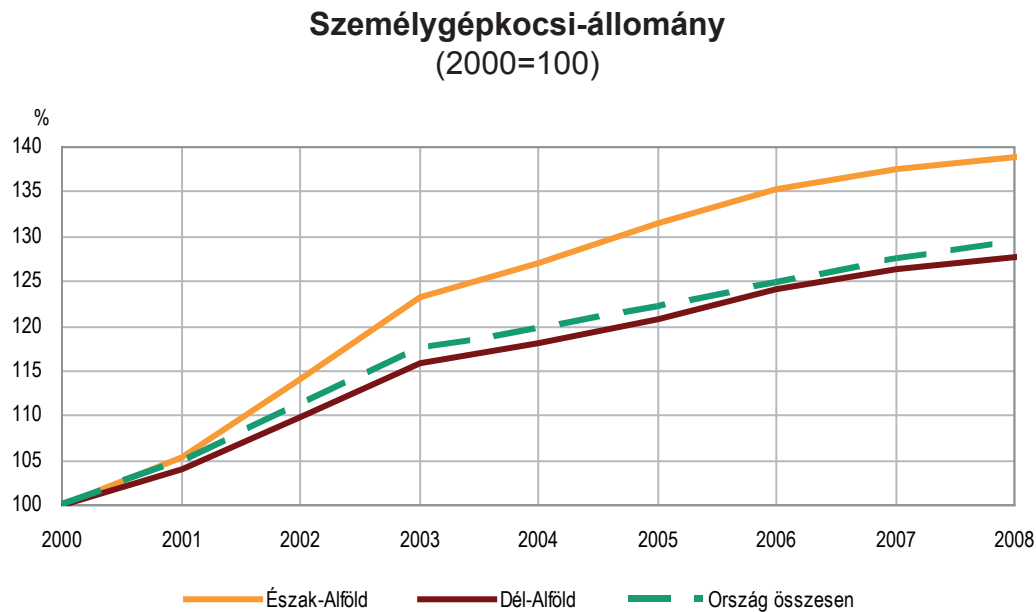
A helyi közlekedési társaságok mindkét városban a villamospályák jelentős **fejlesztését** határozták el. Debrecenben a legnagyobb volumenű projekt az új, 2-es villamosvonal és a kapcsolódó teljes infrastruktúra megvalósítása lesz. Összességében – előre láthatólag 2011 közepére – mintegy 7 és fél kilométernyi villamospálya készül el, a szükséges 18 új jármű pedig – a már második eredménytelen járműtender miatt – csak 2012-ben érkezhet a városba. A pályaépítési munkák 2010 tavaszán kezdődhetnek.

Szeged Önkormányzata 2005-ben határozta el az elektromos közforgalmú közlekedés fejlesztését, amelynek keretében új és felújított vonalak, környezetbarát sínpályák és korszerű csomópontok létesülnek. A 2012-ig elkészülő nagyprojektre 29,5 milliárd forintot költenek. A már megvalósult vonalkorszerűsítés és trolitelep után a 2-es villamosvonal 1,9 km-es új szakaszának kiépítése 2010-ben fejeződik be. E beruházás részeként többek között megújul a közvilágítás, sor kerül kerékpárutak, járdák és 13 500 m² út építésére is. Az új 2-es villamos vonalon 2012-től az új, korszerű, alacsonypadlós villamosok szállítják majd az utasokat.

1.1.5. Személyszállító gépjárművek

Magyarországon a személyszállító gépjárművek döntő többségét (95%-át) jelentő **személygépkocsik** állománya 2000–2008 között 29%-kal nőtt, és 2008-ban hárommilliót tett ki.

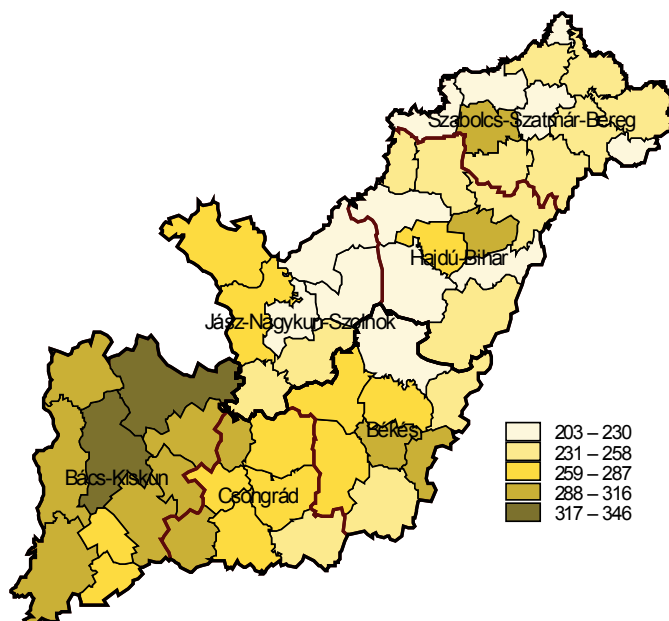
11. ábra



Hasonló tendencia figyelhető meg az Alföldön is, ahol 2000–2008 között a személygépkocsi-állomány 33%-kal bővült. Így az alföldi állomány (770 ezer) az országos 25%-át tette ki. A térségen belül Észak-Alföldön 39%-kal, Dél-Alföldön pedig 28%-kal nőtt a személyautók száma. A megyék közül legnagyobb növekedés Hajdú-Biharban történt (43%), de Jász-Nagykun-Szolnok (39%), Szabolcs-Szatmár-Bereg (34%) és Békés megyében (32%) is az országos átlagot meghaladó ütemben gyarapodott az állomány. A legkisebb ütemű (24%-os) bővülés Csongrád megyében történt.

12. ábra

Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma, 2008



Az Alföldön 2008 végén **ezer lakosra** 272 személygépkocsi jutott, 33-mal kevesebb az országosnál (305). Dél-Alföld megyéinek motorizációs rátái (267–320) kedvezőbbek az észak-alföldi megyékénél (249–264). Az országos átlagot egyedül Bács-Kiskun megye ellátottsága haladja meg (15-tel). Ugyanakkor Jász-Nagykun-Szolnok megyében ezer lakosra mindössze 249 személygépkocsi jutott.

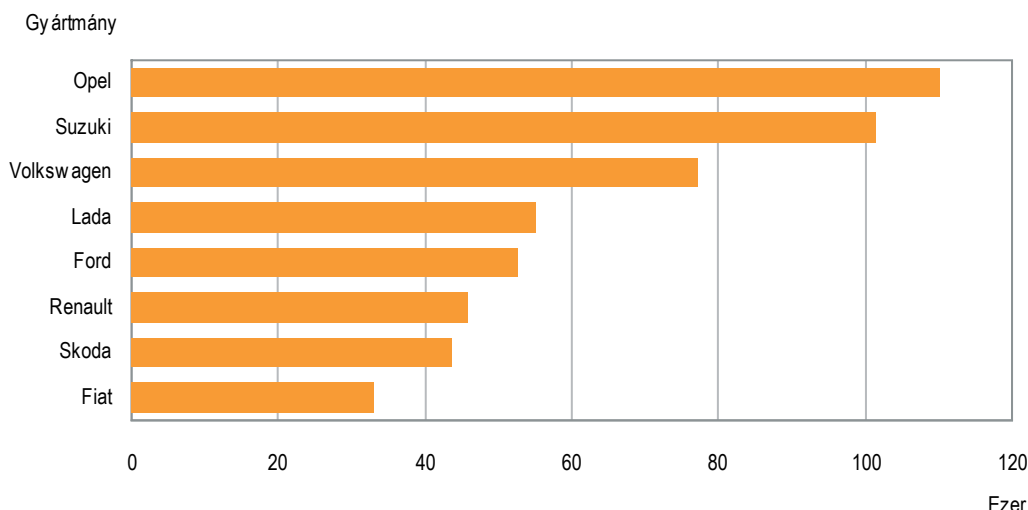
Kistérségenként vizsgálva is szembetűnő a Bács-Kiskun megyei térségek magasabb ellátottsága. Ugyanakkor az Alföld megyéinek többségében megfigyelhető a megyeszékhely, illetve az azal szomszédos kistérségek sűrűbb személygépkocsi-állománya.

A hazai közutakon az 1990-es évek elején még javarészt kelet-közép-európai **gyártmányok** közlekedtek, ezek adták a hazai állomány csaknem 90%-át. Számuk jelentős csökkenése csak 2000 után kezdődött el. Leggyakoribb típus még ekkor is az orosz Lada volt ugyan, de már második helyen a német Opel szerepelt, míg Trabantból még a harmadik legtöbb futott az utakon. 2008-ra az egykori KGST országaiban gyártott gépkocsik aránya visszaszorult, 2000-hez viszonyított állományuk kevesebb mint harmadára zsugorodott.

2008-ban az Alföldön Opelből (110 ezer) és Suzukiból (101 ezer) futott a legtöbb, melyek az országos Opel-, illetve Suzuki-állomány 25–25%-át adták. A 77 ezer forgalomban lévő Volkswagen a hazai állomány 29%-át tette ki. Ladából 55 ezret, Fordból pedig közel 53 ezret tartottak nyilván a térségben.

13. ábra

A leggyakoribb személygépkocsi gyártmányok az Alföldön, 2008



Az Alföld régióit tekintve Észak-Alföldön 2008-ban a legnépszerűbb márka a Suzuki volt, Dél-Alföldön pedig az Opel. A térség megyéiben általában e két gyártmány volt a leggyakoribb. Ez alól kivételt képez Csongrád, ahol az Opel után Volkswagenből volt a legtöbb. A népszerűbb márkák közé sorolható még a Ford, a Renault, a Skoda és a Lada is. Ugyanakkor az utóbbi évek eladásait tekintve egyre erősödik a Chevrolet, a Fiat, a Kia, valamint a Mazda.

A térségben 1990-től 1997-ig emelkedett a személygépkocsik **átlagéletkora**, majd lassú csökkenés kezdődött. 2000–2008 között az átlagéletkor 11,8-ről 10,4 évre mérséklődött.

A hat alföldi megye közül 2000-ben a legfiatalabb (egyenként 12,3 éves) járműparkkal Hajdú-Bihar és Szabolcs-Szatmár-Bereg rendelkezett, legidősebbel pedig Békés (13,3 év) és Csongrád (13,2 év). Nyolc év elteltével az észak-alföldi megyék útjain futó személygépkocsik átlagosan 1,5–2 évvel lettek fiatalabbak, ugyanakkor a dél-alföldiek 1–1,5 évvel. A megyék közül Szabolcs-Szatmár-Bereg autóparkja fiatalodott a legnagyobb mértékben (2,3 évvel), míg Bács-Kiskunban a változás alig 1 év volt. Így 2008-ban Észak-Alföldön a személyautók átlagéletkora 10,5 év, míg Dél-Alföld mindhárom megyéjében 11,7 év volt.

Észak-Alföldön a leggyakoribb, átlagosan 6–7 éves Suzukik fiatalították az állományt. Dél-Alföldön ugyanakkor a vezető márkát, az Opelt 11 éves átlagéletkor jellemezte.

A személygépkocsik **üzemanyag-felhasználását** tekintve továbbra is benzinüzemű autóból van a legtöbb, de egyre nagyobb teret hódítanak a gázolajüzeműek, melyek száma országosan 2,5-szeresére nőtt 2000–2008 között, és a személygépkocsi-állomány közel ötödét tették ki 2008-ban.

Hasonló tendencia figyelhető meg az Alföldön is, ahol 2000–2008 között 8 százalékponttal nőtt a dízelüzeműek aránya, és 2008-ban a személygépkocsik 19%-át adták. A benzinüzeműek aránya 80% feletti, az egyéb üzeműeké (gáz- és hibridhajtású) elhanyagolható volt. Az Alföld két régiója közül a gázolajüzemű személygépkocsik gyakorisága valamelyest a Dél-Alföldön nagyobb.

A személyszállító gépjárművek kisebb csoportjait alkotják a motorkerékpárok és az autóbuszok.

Az **autóbuszok** számát országosan 2000-től szinte változatlan, 18 ezer körüli állomány jellemzi.

Az Alföldön 2008-ban mintegy 4 ezer autóbusz közlekedett, 2%-kal kevesebb, mint 2000-ben. Az alföldi autóbusz-állomány az országos 22%-át tette ki. Észak-Alföldön 2008-ban lényegében annyi (mintegy 2100) autóbust tartottak nyilván, mint 2000-ben. Ugyanakkor Dél-Alföldön az ezredfordulóhoz képest 5%-os csökkenés figyelhető meg, így a buszok száma 2008-ban nem érte el az 1900-at.

A hazai **motorkerékpár**-állomány az 1970-es években még szinte kizárólag a kelet-közép-európai országok termékeiből állt, ami csak az 1990-es évek végén kezdett változni. Ekkor már sokan hobbiból motoroztak és ennek megfelelően változott a kínálat is: szélesebb körű lett a választék. 2008-ban az országban 140 ezer motorkerékpárt tartottak nyilván, 55%-kal többet, mint 2000-ben.

Az Alföld motorkerékpár-állománya 2000–2008 között az országosnál kisebb mértékben, 20%-kal bővült, és 2008-ban meghaladta a 40 ezret. A hazai motorkerékpárok háromtizedét az Alföldön tartották nyilván. A térség megyéi közül a legtöbb járművet (9700) Bács-Kiskunban jegyezték, míg a többi alföldi megye 5–7 ezer motorkerékpárral rendelkezett.

1.1.6. Közúti tehergépjárművek

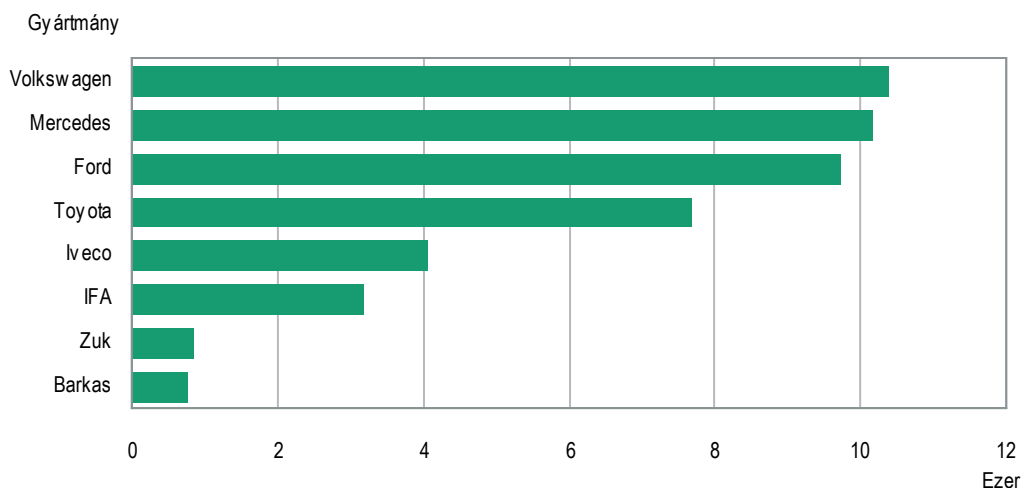
Az Alföldön 2008-ban 111 ezer tehergépkocsi, az országos állomány több mint negyede volt forgalomban. Számuk 2000-hez képest az országosnál kisebb mértékben, 20%-kal nőtt. A bővülés a térség két régióját egyaránt közel 10–10 ezer járművel érintette, így 2008-ban Dél-Alföldön 58 ezer, Észak-Alföldön 53 ezer tehergépkocsi volt bejegyezve, ami a vidéki régiók közül a két legmagasabb.

2008-ban **ezer lakosra** 39 tehergépkocsi jutott az Alföldön, az országos átlagnál 3-mal kevesebb. Dél-Alföld ellátottsági mutatója (44) az átlagos felett, Észak-Alföldé (35) alatta helyezkedett el.

A kilencvenes években hazánkban még a keleti **gyártmányok** uralkodtak, élen az IFA-val, amely 1990-ben a teljes állomány negyedét adta. Közkedvelt volt még a ZUK, a Barkas és az ARO is. 2008-ban az alig két évtizede még leggyakoribb gyártmányok azonban már a járművek 5%-át sem fedték le. Vezető márkákká a Volkswagen, a Mercedes és a Ford lépett elő, emellett a Fiat (IVECO), a Renault, valamint a Toyota erősödése figyelhető meg.

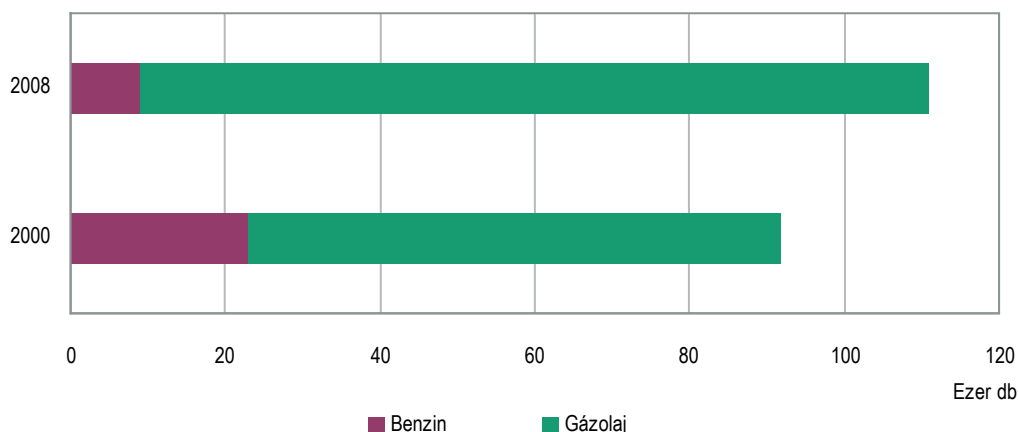
2008-ban az Alföldön Volkswagenből, Mercedesből és Fordból közlekedett legtöbb az utakon. A két régióban is e három márka volt a leggyakoribb, igaz, hogy más sorrendben. Észak-Alföldön vezető gyártmány volt a Ford, majd a Mercedes és a Volkswagen következett, Dél-Alföldön leggyakoribb a Mercedes volt, melyet a Volkswagen és a Ford követett.

A leggyakoribb tehergépkocsi gyártmányok az Alföldön, 2008



Az Alföld tehergépjármű-állományának **átlagéletkora** 2008-ban meghaladta a 10 évet, ami kissé magasabb, mint az ezredfordulón mért átlag. A megyék közül a hajdú-bihari állomány átlagéletkora volt a legkedvezőbb (9,7 év), Békésben pedig a legmagasabb (10,9 év).

A tehergépkocsi-állomány üzemanyag-felhasználás szerint az Alföldön



Üzemanyag-felhasználás szerint a tehergépkocsiknál is a gázolajüzemű járművek növekvő aránya jellemző, de esetükben a dízelüzeműek túlnyomó többségben is vannak (a benzinesek aránya 2008-ban már nem érte el a 10%-ot).

Az **Alföld** tehergépkocsi-állományának üzemanyag-felhasználás szerinti megoszlása hasonlóan alakult, 2000–2008 között a gázolajüzemű tehergépkocsik aránya 75%-ról 92%-ra nőtt, a benzinüzeműeké viszont 25%-ról 8%-ra csökkent, így alig haladta meg a 9 ezret.

1.2. Vasúti közlekedés

Magyarországon a vasút 2008-ban az áruszállításnak mindössze 18, a helyközi személyszállításnak pedig 32%-át bonyolította le.

A közúthálózathoz hasonlóan a jelentős vasúti irányok is a fővárost és a megyeszékhelyeket kötik össze. Az alföldi vasúthálózat gerincét a Budapest–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza–Záhony, a

Budapest–Szolnok–Békéscsaba–Lőkösháza, a Budapest–Kunszentmiklós–Kelebia és a Cegléd–Kecskemét–Szeged nemzetközi törzshálózati vasúti fővonalak alkotják.

2008-ban az Alföldön a működtetett vasúti pályák hossza közel 2900 km volt, így a hálózat el-látottsági mutatója (80 km/1000 km²) kissé meghaladta az országos átlagot (78 km/1000 km²). A vasútvonalak sűrűsége Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a legnagyobb, ahol 1000 km²-re 96 km vasúti pálya jutott, míg ugyanez az arány Bács-Kiskun megyében volt a legalacsonyabb (70 km/1000 km²).

A villamosított vonalak aránya (27%) ugyanakkor elmarad az országosan jellemző szinttől (36%). Az alföldi villamosított pályaelemek 57%-a a központi régióval szomszédos területeken, Jász-Nagykun-Szolnok és Bács-Kiskun megyékben koncentrálódik, amelyeket több fővonal is hosszabb szakaszon érint.

4. tábla

Működtetett vasútvonalak hossza, 2008

(km)

Területi egység	Működtetett vasútvonalak	Ebből		
		villamosított	egy-	két- vagy több-
			vágányú	
Bács-Kiskun	591	204	564	27
Békés	437	79	399	38
Csongrád	310	48	310	–
<i>Dél-Alföld</i>	1 338	331	1 273	65
Hajdú-Bihar	460	76	384	76
Jász-Nagykun-Szolnok	502	243	307	196
Szabolcs-Szatmár-Bereg	568	134	486	83
<i>Észak-Alföld</i>	1 530	453	1 176	354
Alföld	2 868	784	2 449	419
Ország összesen	7 269	2 628	5 935	1 334

A két- vagy többvágányú vonalak aránya az Alföldön 15, országosan 18% volt 2008-ban. E tekintetben a térség két régiója között éles különbség tapasztalható: Észak-Alföldön a többvágányú vasúti pályák hossza (354 km) és a működtetett hálózatra vetített aránya (23%) a legmagasabb a vidéki régiók között, Dél-Alföld viszont mindkét vonatkozásban (65 km, illetve 5%) a régiós rangsor hatodik helyén áll.

A fővonalak helyzete mind a villamosítottság, mind pedig a többvágányú szakaszok tekintetében lényegesen kedvezőbb, mint a mellékvonalaké, ahol az elhasználódott pályák miatt több helyen állandósultak a sebességkorlátozások is.

A közlekedési reform következtében 2007-ben 14 magyarországi vasúti mellékvonalon szűnt meg a személyforgalom, amelyek közül 5 érintette az Alföld régióit. (A vonalak hivatalos státusza ideiglenesen szünetelő forgalmú vasútvonal.) 2009 decembere óta további 26 vonalon szünetel a közlekedés, és ezek fele (9 normál és 4 keskeny nyomtávú vasútvonal) az Alföldön található.

1.3. Légi közlekedés

Az Alföldön több eltérő státuszú kisebb repülőtér is található. A légi közlekedés szempontjából kiemelkedő jelentőséggel a debreceni repülőtér bír, amely 2003-tól állandó nemzetközi határnyitási kereskedelmi repülőtérként működik. Jelenleg a debreceni repülőtéren menetrendszerinti közlekedés nincs, az utasforgalom döntő részét a nemzetközi charter-járatok adják. Az érkező és induló utasok száma 2008-ban közel 43 ezer fő volt, ami az előző évhez képest enyhe csökkenést, a 2005. évi forgalomhoz képest viszont 29%-os növekedést jelent. A repülőtér utasforgalmának

2005 és 2008 közötti emelkedése jelentős, 46%-os járatcsökkenés mellett következett be, ami a nagyobb szállítási kapacitással rendelkező járatok növekvő forgalmát feltételezi.

1.4. Vízi közlekedés

Az Alföld földrajzi viszonyai alapvetően kedvezőek a vízi utak létesítéséhez, a térség síkvidéki domborzatából adódóan vízfolyásain nincsenek nagy esésű szakaszok, az egyes folyók vízrendszerein belül azonban nem egységesek a vízi út méretei.

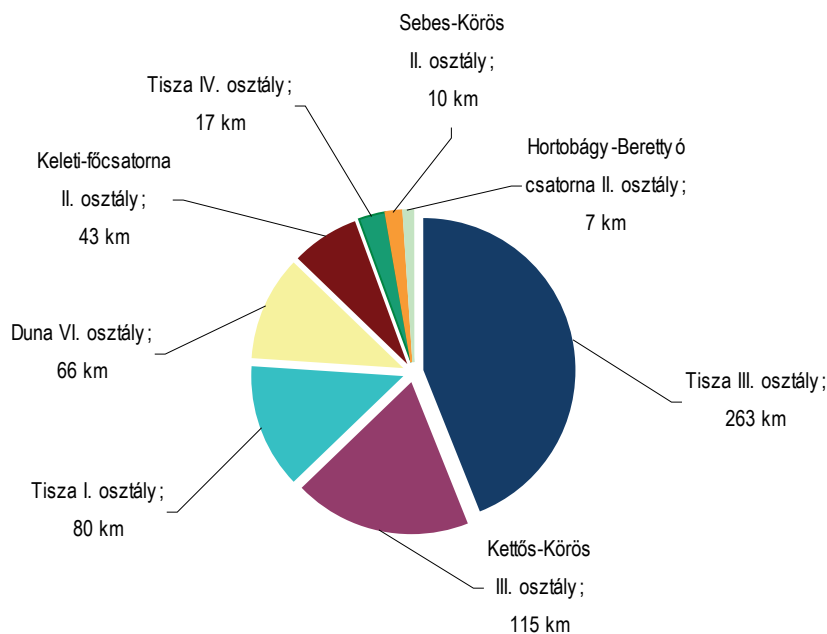
A nagyhajózásra alkalmas vízi utak osztályozását az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának nemzetközileg elfogadott szabványa alapján végzik. Az Alföld 601 km hosszú szakaszon hajózható nagyhajókkal, amelyből a Tisza 360 km-rel részesedik. A nagyhajózásra nem alkalmas alföldi vizek jellemzően turisztikai célokat szolgálnak, és a sporthajózás szempontjából fontosak.

Az Alföldet érintő vízfolyások közül a Duna szinte teljes alföldi szakaszán (egy-egy szűkülethez eltekintve) megfelel a Duna Bizottság Ajánlásában támasztott mederparamétereknek, és a VI. (nemzetközi jelentőségű) vízi úti osztályba tartozik.

A Tisza 584 kilométeres magyarországi szakaszából 419 km az Alföld régióin halad keresztül. A folyó hajózhatóságát a téli fagy és a nyári alacsony vízállás korlátozza, így a tiszai hajózási időszak 265–295 nap között ingadozik. A Tisza Vásárosnaményt követően válik alkalmassá a nagyhajózásra, a megelőző szakaszain pedig a vízi turizmus van jelen. Az ENSZ-EGB vízi úti besorolása alapján a Tisza legjobban hajózható, IV. kategóriájú szakasza a déli országhatár előtti kiszélesedő 17 folyamkilométeren húzódik. A folyó többi alföldi szakasza a kis kanyarulati sugarak, szűkületek vagy sekély gázlók miatt döntően a III. osztályba tartozik, de – Vásárosnamény és Dombrád között – I. kategóriájú folyórészt is nyilvántartanak.

16. ábra

A nagyhajózásra alkalmas alföldi vízfolyások megoszlása, 2008*



* Veres Lajos: Közlekedésföldrajzi sajátosságok a magyar régiókban, Földrajzi Konferencia, Szeged, 2001.

A Tisza mellékfolyói közül a Körösök III. és II. kategóriájú hajóutak, míg a nagyhajózásra szintén alkalmas Keleti-főcsatorna a 43. folyamkilométerig a II. kategória követelményeinek felel meg.

1.5. Kerékpárutak

Az országos kerékpárút törzshálózat 27 eleme közül az Alföldet 10 érinti. A kerékpárutak jellemzően szakaszosan helyezkednek el, és zömmel árvízvédelmi töltésen, vagy közutak mentén húzódnak. Egybefüggő kerékpárút a Tisza-tó körül épült ki.

Részletesebb információval a helyi kerékpárutakra vonatkozóan rendelkezünk, amelyek teljes alföldi hossza 771 km volt 2008-ban, 28%-kal több, mint 2000-ben. 2008-ban a 648 alföldi település 28%-a rendelkezett önkormányzati kerékpárúttal, illetve közös gyalog-és kerékpárúttal. Ezek hossza azonban csak az összes település 21%-án érte el az 1 kilométert.

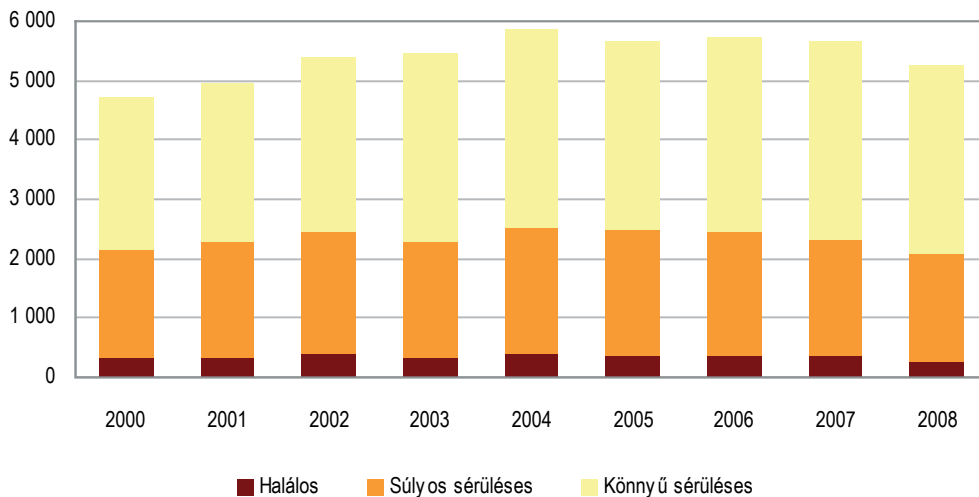
2. Közúti közlekedési balesetek

Magyarországon az évről évre növekvő személy- és teherforgalom túlnyomó hányada a közutakon bonyolódik. Az uniós elvekhez hasonlóan a hazai közlekedéspolitikában is kiemelt helyen szerepel a közlekedésbiztonság javítása, ezen belül a személysérüléssel járó balesetek számának csökkentése. Ezt célozva az utóbbi években több intézkedés is született, 2008-ban például új jogszabályok (objektív felelősség, zero tolerancia) léptek életbe.

2000–2008 között az ország közútjain évente átlagosan közel 20 ezer személysérüléssel járó baleset következett be, amelynek mintegy 27%-a a két alföldi régióban történt. A balesetszám az országos tendenciához hasonlóan alakult: 2000-et követően évről évre emelkedett, majd az évtized közepétől lényegében stagnált. Jelentősebb fordulatot 2008 hozott, az ekkor bekövetkezett mintegy 5200 személysérüléssel járó közúti baleset az előző évinél 7%-kal, míg az e szempontból negatív rekordnak számító 2004. évinél már több mint 10%-kal volt kedvezőbb. Ennél kevesebb baleset csak az évtized első két évében történt.

17. ábra

Személysérüléssel járó közúti közlekedési balesetek száma az Alföldön



A számszerű csökkenés mellett pozitív irányú elmozdulást jelez a balesetek kimenetel szerinti összetételének alakulása is. Az utóbbi években ugyanis az arányok – akárcsak országosan – egyre inkább a könnyű sérüléssel járó balesetek irányába tolódtak el, mind a halálos, mind a súlyos sérüléssel járók hányada csökkent. 2008-ban a legsúlyosabb, halállal végződő balesetek száma az Alföldön már 300 alatt maradt, összes baleseten belüli arányuk a 2000. évi 7%-kal szemben 5% körül alakult.

Az Alföld két régiójának baleseti statisztikája meglehetősen vegyes képet mutat. A balesetek számát tekintve Észak-Alföld helyzete a rosszabb, 2000–2008 között ugyanis Közép-Magyarország után e régióban történt a legtöbb baleset. A balesetek kimenetel szerinti összetétele ugyanakkor a Dél-Alföldön volt kedvezőtlenebb. A régió pozícióját Bács-Kiskun megye értékei rontották jelentősen, a halállal végződő, illetve a súlyos sérüléssel járó balesetek együttes aránya ugyanis a térség hat megyéje közül mindvégig itt volt a legmagasabb, 2008-at kivéve meghaladta az 50%-ot.

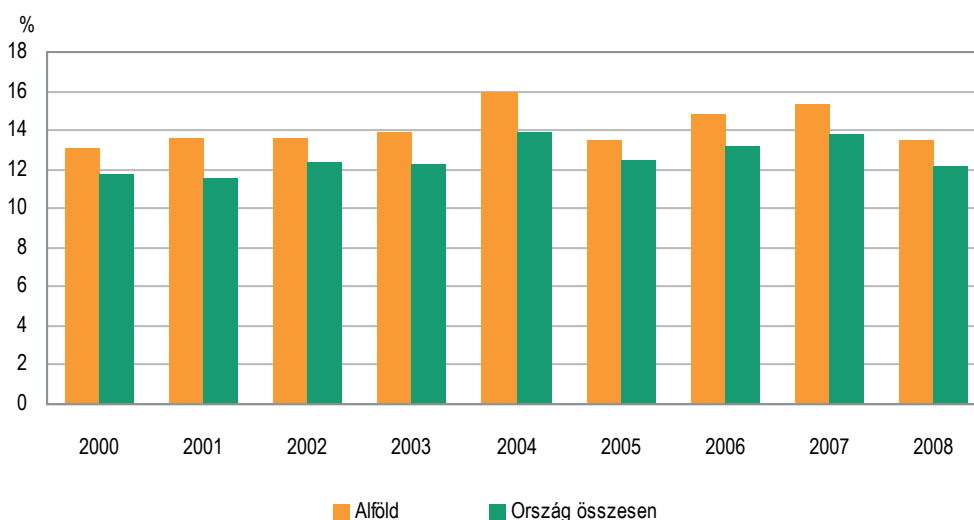
A balesetek okozók szerinti megoszlása is nagyvonalakban az országos átlagot tükrözi. 2008-ban az Alföldön a balesetek 85%-át személyszállító járművek (ezen belül 62%-át személygépkocsik, 14%-át kerékpárosok), 9%-át teherszállító járművek, 4%-át gyalogosok okozták, míg valamivel több mint 1%-ában egyéb okok játszottak közre. 2000–2008 között a személygépkocsi-állomány növekedésével párhuzamosan a személygépkocsik által okozott balesetek aránya 56-ról 62%-ra emelkedett.

Az Alföldön a személygépkocsi-vezetők által előidézett balesetek legfőbb oka 2008-ban is a gyorsajtás volt, míg második helyen az elsőbbség meg nem adása, a harmadikon pedig az irányváltoztatás, haladás és a bekanyarodás szabályainak megszegése szerepelt. Az autóvezetők után legtöbb balesetet okozó kerékpárosok „klasszikus” hibája az elsőbbség meg nem adása, illetve a szabálytalan irányváltoztatás volt.

Az ittasan okozott balesetek összes baleseten belüli aránya az Alföldön 2000–2008 között 13–16% között szóródott, és az országos átlagot mindvégig meghaladta. 2008-ban a balesetek 13%-ában játszott szerepet alkoholfogyasztás, ami a vizsgált kilenc év vonatkozásában az egyik legkedvezőbb érték, ennél kisebb arányt ugyanis csak az évtized elején mértek.

18. ábra

Az ittasan okozott balesetek összes baleseten belüli aránya



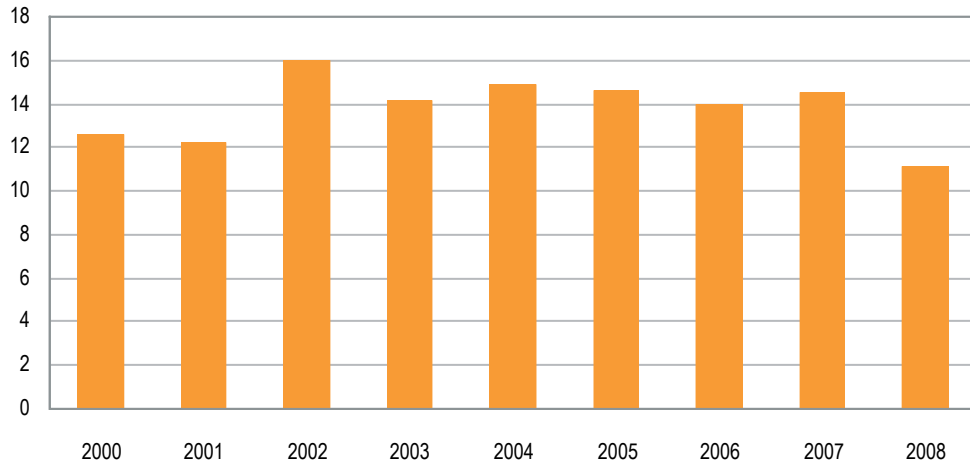
A két alföldi régió közül Észak-Alföldön jellemzően kevesebb baleset következett be ittás állapotban. E szempontból a pozitív szélsőértéket Hajdú-Bihar megye képviseli, itt ugyanis a vizsgált évek csaknem mindegyikében országos átlag alatt maradt az alkoholos állapotban okozott balesetek aránya.

A közúti balesetek során megsérültek száma – a balesetek számának alakulását követve – az évtized első éveiben jelentősen emelkedett, majd 2004 után a tendencia megfordult. A kezdetben még kismértékű csökkenést 2008-ban – az országoshoz hasonlóan – jelentősebb visszaesés követte. Ekkor az Alföld két régiójában összesen közel 7300 fő sérült meg közúti közlekedési balesetben, az egy évvel korábbinál csaknem tizedével kevesebb.

Mind az uniós, mind a magyar közlekedéspolitika egyik legfontosabb célkitűzése a közúti balesetben meghaltak számának mérséklése. 2008-ban a két alföldi régió közútjain az előző évhez

képest 24%-kal kevesebben, 315-en veszítették életüket, a 2000 óta eltelt időszakban a legkevesebben. Míg az évezred elején 100 ezer lakosra csaknem 13 közúti közlekedési balesetben elhunyt személy jutott az Alföldön, addig 2008-ban 11.

19. ábra

A közúti közlekedési balesetben meghaltak százezer lakosra jutó száma az Alföldön

A térség hat megyéje közül e szempontból Bács-Kiskun megye helyzete a legkedvezőtlenebb, 2008-ban – és két év kivételével a korábbi években is – itt haltak meg legtöbben közúti közlekedési balesetben.

Táblázatok

1. KÖZLEKEDÉSI HELYZETKÉP

- 1.1. Országos közutak útjelleg szerint
- 1.2. Országos közutak burkolat szerint
- 1.3. A helyközi autóbusz-közlekedés teljesítménye
- 1.4. A helyi autóbusz-hálózatok adatai
- 1.5. A helyi autóbusz-közlekedés teljesítménye
- 1.6. Villamos- és trolibusz-közlekedés
- 1.7. Személyszállító gépjárművek az év végén
- 1.8. Teherszállító gépjárművek az év végén
- 1.9. Személygépkocsik üzemanyag-felhasználás szerint az év végén
- 1.10. Tehergépkocsik üzemanyag-felhasználás szerint az év végén
- 1.11. Közúti gépjárművek átlagéletkora az év végén

2. KÖZLEKEDÉSI BALESETEK

- 2.1. Személysérüléssel közúti közlekedési balesetek
- 2.2. Közúti közlekedési baleset következtében meghalt, megsérült személyek

1. KÖZLEKEDÉSI HELYZETKÉP

1.1. ORSZÁGOS KÖZUTAK ÚTJELLEG SZERINT

(km)

Területi egység	Autópálya, autóút	Elsőrendű főút	Másodrendű főút	Egyéb országos közút ^{a)}	Összesen
2000					
Bács-Kiskun	56	106	464	1 589	2 215
Békés	–	78	156	1 213	1 447
Csongrád	–	107	162	1 081	1 350
<i>Dél-Alföld</i>	56	291	782	3 883	5 012
Hajdú-Bihar	–	140	255	1 119	1 514
Jász-Nagykun-Szolnok	–	112	276	913	1 301
Szabolcs-Szatmár-Bereg	–	166	208	1 716	2 090
<i>Észak-Alföld</i>	–	418	739	3 748	4 905
Alföld	56	709	1 521	7 631	9 917
ORSZÁG ÖSSZESEN	505	2 173	4 330	23 299	30 307
2008					
Bács-Kiskun	77	106	486	1 578	2 248
Békés	–	80	185	1 200	1 465
Csongrád	50	112	170	1 089	1 420
<i>Dél-Alföld</i>	127	298	841	3 867	5 133
Hajdú-Bihar	89	148	256	1 177	1 669
Jász-Nagykun-Szolnok	–	113	278	925	1 316
Szabolcs-Szatmár-Bereg	19	180	208	1 745	2 152
<i>Észak-Alföld</i>	108	440	742	3 847	5 137
Alföld	235	738	1 583	7 714	10 270
ORSZÁG ÖSSZESEN	1 116	2 145	4 442	23 660	31 363

a) Összekötő, bekötő-, állomáshoz vezető, autópályára és autóútra fel-, illetve levezető út.

1.2. ORSZÁGOS KÖZUTAK BURKOLAT SZERINT

(km)

Területi egység	Beton, kő és keramit	Aszfalt és bitumen	Makadám	Föld (kiépítetlen)	Összesen
	burkolatú utak hossza				
2000					
Bács-Kiskun	12	1 645	477	81	2 215
Békés	11	1 336	83	17	1 447
Csongrád	5	1 214	103	28	1 350
<i>Dél-Alföld</i>	28	4 195	663	126	5 012
Hajdú-Bihar	3	1 494	–	17	1 514
Jász-Nagykun-Szolnok	2	1 284	1	14	1 301
Szabolcs-Szatmár-Bereg	2	2 072	5	11	2 090
<i>Észak-Alföld</i>	7	4 850	6	42	4 905
Alföld	35	9 045	669	168	9 917
ORSZÁG ÖSSZESEN	128	28 335	1 517	327	30 307
2008					
Bács-Kiskun	13	1 757	400	77	2 248
Békés	9	1 373	77	7	1 465
Csongrád	4	1 191	205	20	1 420
<i>Dél-Alföld</i>	26	4 321	682	104	5 133
Hajdú-Bihar	1	1 635	16	17	1 669
Jász-Nagykun-Szolnok	1	1 287	14	14	1 316
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1	2 140	1	11	2 152
<i>Észak-Alföld</i>	3	5 062	31	42	5 137
Alföld	29	9 383	713	146	10 270
ORSZÁG ÖSSZESEN	118	29 806	1 158	281	31 363

1.3. A HELYKÖZI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS TELJESÍTMÉNYE*

Területi egység	Szállított utas, ezer fő	Utaskilométer, ezer	Kocsikilométer, ezer
2000			
Bács-Kiskun	20 711	468 613	23 635
Békés	16 429	343 896	14 260
Csongrád	23 562	519 198	21 438
<i>Dél-Alföld</i>	60 702	1 331 707	59 333
Hajdú-Bihar	17 886	358 748	15 396
Jász-Nagykun-Szolnok	18 115	327 395	11 855
Szabolcs-Szatmár-Bereg	22 973	360 933	13 214
<i>Észak-Alföld</i>	58 974	1 047 076	40 465
Alföld	119 676	2 378 783	99 798
ORSZÁG ÖSSZESEN	573 629	12 115 000	..
2008			
Bács-Kiskun	19 116	410 219	21 326
Békés	15 552	334 250	13 425
Csongrád	40 317	520 886	20 559
<i>Dél-Alföld</i>	74 985	1 265 355	55 310
Hajdú-Bihar	20 479	427 785	15 772
Jász-Nagykun-Szolnok	17 255	300 009	12 381
Szabolcs-Szatmár-Bereg	22 887	360 735	14 315
<i>Észak-Alföld</i>	60 621	1 088 529	42 468
Alföld	135 606	2 353 884	97 778
ORSZÁG ÖSSZESEN	541 047	11 861 659	397 709

* Az országos adatok tartalmazzák az 50 fő alatti létszámot foglalkoztató vállalkozások becsült adatait is.

1.4. A HELYI AUTÓBUSZ-HÁLÓZATOK ADATAI

Területi egység	Helyi hálózattal ellátott helység	Vonalhálózat hossza, km	Helyi viszonylatok	
			száma	hossza, km
2000				
Bács-Kiskun	2	137	37	288
Békés	8	174	45	308
Csongrád	5	225	71	490
<i>Dél-Alföla</i>	15	536	153	1 086
Hajdú-Bihar	4	176	55	396
Jász-Nagykun-Szolnok	6	166	63	499
Szabolcs-Szatmár-Bereg	4	168	39	338
<i>Észak-Alföla</i>	14	510	157	1 233
Alföld	29	1 046	310	2 319
ORSZAG OSSZESEN	109	4 070	1 270	9 030
2008				
Bács-Kiskun	3	173	46	385
Békés	10	195	43	301
Csongrád	5	228	65	517
<i>Dél-Alföld</i>	18	596	154	1 202
Hajdú-Bihar	6	246	64	516
Jász-Nagykun-Szolnok	7	154	58	418
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1	145	30	303
<i>Észak-Alföld</i>	14	545	152	1 236
Alföld	32	1 140	306	2 438
ORSZÁG ÖSSZESEN	111	4 534	1 364	11 803

1.5. A HELYI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS TELJESÍTMÉNYE

Területi egység	Szállított utasok, ezer fő	Utaskilométer, ezer	Kocsikilométer, ezer
2000			
Bács-Kiskun	33 518	120 654	3 316
Békés	20 759	70 557	2 141
Csongrád	87 715	359 986	8 179
<i>Dél-Alföld</i>	141 992	551 197	13 636
Hajdú-Bihar	107 779	381 458	10 026
Jász-Nagykun-Szolnok	34 276	117 878	3 640
Szabolcs-Szatmár-Bereg	38 910	138 800	4 094
<i>Észak-Alföld</i>	180 965	638 136	17 760
Alföld	322 957	1 189 333	31 396
ORSZÁG ÖSSZESEN	1 513 159	6 309 036	179 852
2008			
Bács-Kiskun	23 975	85 082	3 351
Békés	12 437	57 931	2 077
Csongrád	84 297	345 449	7 768
<i>Dél-Alföld</i>	120 709	488 462	13 196
Hajdú-Bihar	80 792	284 250	9 996
Jász-Nagykun-Szolnok	26 589	91 947	3 179
Szabolcs-Szatmár-Bereg	32 107	113 552	4 081
<i>Észak-Alföld</i>	139 488	489 749	17 256
Alföld	260 197	978 211	30 452
ORSZÁG ÖSSZESEN	1 253 011	5 435 707	173 680

1.6. VILLAMOS- ÉS TROLIBUSZ-KÖZLEKEDÉS

Megnevezés	Debrecen		Szeged	
	villamos	trolibusz	villamos	trolibusz
2000				
Vonalak hossza, km	5,6	12,2	15,2	12,9
Viszonylatok hossza, km	8,8	16,2	21,1	17,9
Járműállomány, db	23	37	40	40
Utasok száma, ezer	25 289	14 634	15 651	15 308
Utaskilométer, ezer	58 166	43 608	33 350	35 699
2008				
Vonalak hossza, km	5,6	12,2	16,3	26,7
Viszonylatok hossza, km	8,8	27,5	24,5	22,5
Járműállomány, db	21	33	43	42
Utasok száma, ezer	18 903	13 125	13 948	17 552
Utaskilométer, ezer	43 480	39 111	33 399	42 712

1.7. SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ GÉPJÁRMŰVEK AZ ÉV VÉGÉN

Területi egység	Személygépkocsi	Motorkerékpár	Autóbusz	Személyszállító gépjármű összesen
2000				
Bács-Kiskun	132 855	7 830	764	141 449
Békés	75 166	5 239	517	80 922
Csongrád	93 579	6 311	667	100 557
<i>Dél-Alföld</i>	301 600	19 380	1 948	322 928
Hajdú-Bihar	99 691	5 102	755	105 548
Jász-Nagykun-Szolnok	70 457	5 182	612	76 251
Szabolcs-Szatmár-Bereg	107 174	4 161	780	112 115
<i>Észak-Alföld</i>	277 322	14 445	2 147	293 914
Alföld	578 922	33 825	4 095	616 842
ORSZÁG ÖSSZESEN	2 364 706	91 193	17 855	2 473 754
2008				
Bács-Kiskun	169 633	9 727	784	180 144
Békés	99 174	5 640	432	105 246
Csongrád	116 156	7 050	643	123 849
<i>Dél-Alföld</i>	384 963	22 417	1 859	409 239
Hajdú-Bihar	143 048	6 960	773	150 781
Jász-Nagykun-Szolnok	98 248	5 914	648	104 810
Szabolcs-Szatmár-Bereg	144 074	5 394	740	150 208
<i>Észak-Alföld</i>	385 370	18 268	2 161	405 799
Alföld	770 333	40 685	4 020	815 038
ORSZÁG ÖSSZESEN	3 055 427	141 540	17 995	3 214 962

1.8. TEHERSZÁLLÍTÓ GÉPJÁRMŰVEK AZ ÉV VÉGÉN

Területi egység	Áruszállító tehergépkocsi	Vontató	Különleges célú gépkocsi	Teherszállító gépjármű összesen
2000				
Bács-Kiskun	20 225	1 975	674	22 874
Békés	10 961	1 363	454	12 778
Csongrád	14 728	1 021	520	16 269
<i>Dél-Alföld</i>	45 914	4 359	1 648	51 921
Hajdú-Bihar	16 150	1 210	588	17 948
Jász-Nagykun-Szolnok	11 326	1 066	480	12 872
Szabolcs-Szatmár-Bereg	15 527	1 613	493	17 633
<i>Észak-Alföld</i>	43 003	3 889	1 561	48 453
Alföld	88 917	8 248	3 209	100 374
ORSZÁG ÖSSZESEN	328 202	24 426	13 805	366 433
2008				
Bács-Kiskun	25 765	3 648	697	30 110
Békés	12 574	2 482	441	15 497
Csongrád	17 875	1 953	583	20 411
<i>Dél-Alföld</i>	56 214	8 083	1 721	66 018
Hajdú-Bihar	20 627	2 883	630	24 140
Jász-Nagykun-Szolnok	13 143	1 588	515	15 246
Szabolcs-Szatmár-Bereg	17 628	2 784	565	20 977
<i>Észak-Alföld</i>	51 398	7 255	1 710	60 363
Alföld	107 612	15 338	3 431	126 381
ORSZÁG ÖSSZESEN	409 588	46 303	14 864	470 755

1.9. SZEMÉLYGÉPKOCSIK ÜZEMANYAG-FELHASZNÁLÁS SZERINT AZ ÉV VÉGÉN

Területi egység	Benzinüzemű	Gázolajüzemű	Egyéb üzemű	Személygépkocsi összesen
2000				
Bács-Kiskun	115 087	17 606	162	132 855
Békés	66 474	8 500	192	75 166
Csongrád	81 380	11 219	980	93 579
<i>Dél-Alföld</i>	262 941	37 325	1 334	301 600
Hajdú-Bihar	89 639	9 467	585	99 691
Jász-Nagykun-Szolnok	64 286	5 971	200	70 457
Szabolcs-Szatmár-Bereg	95 434	11 388	352	107 174
<i>Észak-Alföld</i>	249 359	26 826	1 137	277 322
Alföld	512 300	64 151	2 471	578 922
ORSZÁG ÖSSZESEN	2 128 179	230 855	5 672	2 364 706
2008				
Bács-Kiskun	132 358	36 890	385	169 633
Békés	79 669	19 439	66	99 174
Csongrád	90 523	25 379	254	116 156
<i>Dél-Alföld</i>	302 550	81 708	705	384 963
Hajdú-Bihar	117 038	25 632	378	143 048
Jász-Nagykun-Szolnok	80 152	17 981	115	98 248
Szabolcs-Szatmár-Bereg	120 627	23 268	179	144 074
<i>Észak-Alföld</i>	317 817	66 881	672	385 370
Alföld	620 367	148 589	1 377	770 333
ORSZÁG ÖSSZESEN	2 459 544	591 099	4 784	3 055 427

1.10. TEHERGÉPKOCSIK* ÜZEMANYAG-FELHASZNÁLÁS SZERINT AZ ÉV VÉGÉN

Területi egység	Benzinüzemű	Gázolajüzemű	Egyéb üzemű	Tehergépkocsi összesen
2000				
Bács-Kiskun	4 675	16 190	34	20 899
Békés	2 994	8 389	32	11 415
Csongrád	3 964	11 165	119	15 248
<i>Dél-Alföld</i>	11 633	35 744	185	47 562
Hajdú-Bihar	4 133	12 508	97	16 738
Jász-Nagykun-Szolnok	3 067	8 703	36	11 806
Szabolcs-Szatmár-Bereg	4 226	11 745	49	16 020
<i>Észak-Alföld</i>	11 426	32 956	182	44 564
Alföld	23 059	68 700	367	92 126
ORSZÁG ÖSSZESEN	87 882	253 138	987	342 007
2008				
Bács-Kiskun	2 027	24 422	13	26 462
Békés	1 198	11 809	8	13 015
Csongrád	1 660	16 790	8	18 458
<i>Dél-Alföld</i>	4 885	53 021	29	57 935
Hajdú-Bihar	1 628	19 612	17	21 257
Jász-Nagykun-Szolnok	1 170	12 482	6	13 658
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 479	16 703	11	18 193
<i>Észak-Alföld</i>	4 277	48 797	34	53 108
Alföld	9 162	101 818	63	111 043
ORSZÁG ÖSSZESEN	38 199	385 985	268	424 452

* Különleges célú gépkocsikkal együtt.

1.11. KÖZÚTI GÉPJÁRMŰVEK ÁTLAGÉLETKORA AZ ÉV VÉGÉN

(év)

Területi egység	Személy- gépjármű	Tehergépjármű ^{a)}	Autóbusz	Vontató	Motorkerékpár	Összesen
2000						
Bács-Kiskun	12,8	9,8	12,7	8,9	16,6	12,5
Békés	13,3	10,9	12,6	10,1	17,1	13,2
Csongrád	13,2	9,8	12,1	10,6	16,7	13,0
<i>Dél-Alföld</i>	13,1	10,1	12,5	9,7	16,8	12,8
Hajdú-Bihar	12,3	9,5	12,1	9,4	16,4	12,1
Jász-Nagykun-Szolnok	12,8	9,8	12,6	10,6	17,4	12,6
Szabolcs-Szatmár-Bereg	12,3	10,3	12,7	8,9	16,4	12,1
<i>Észak-Alföld</i>	12,4	9,9	12,5	9,5	16,8	12,2
Alföld	12,7	10,0	12,5	9,6	16,8	12,5
ORSZÁG ÖSSZESEN	11,8	9,4	12,1	9,1	15,8	11,6
2008						
Bács-Kiskun	11,7	10,0	14,2	7,2	17,0	11,7
Békés	11,7	10,9	12,7	7,4	19,1	11,9
Csongrád	11,7	10,3	12,4	8,1	17,9	11,8
<i>Dél-Alföld</i>	11,7	10,3	13,2	7,5	17,8	11,8
Hajdú-Bihar	10,8	9,7	12,0	7,3	16,6	10,8
Jász-Nagykun-Szolnok	10,8	10,1	12,3	8,6	18,4	11,1
Szabolcs-Szatmár-Bereg	10,0	10,0	12,2	6,8	16,2	10,2
<i>Észak-Alföld</i>	10,5	9,9	12,2	7,4	17,1	10,7
Alföld	11,1	10,1	12,7	7,4	17,5	11,2
ORSZÁG ÖSSZESEN	10,4	9,7	13,0	6,9	14,8	10,4

a) Különleges célú gépkocsikkal együtt.

2. KÖZLEKEDÉSI BALESETEK

2.1. SZEMÉLYSÉRÜLÉSES KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESETEK

Területi egység	Balesetek száma	Ebből		
		halálos	súlyos	könnyű
			sérüléssel	
2000				
Bács-Kiskun	922	76	414	432
Békés	766	47	283	436
Csongrád	627	50	269	308
<i>Dél-Alföld</i>	2 315	173	966	1 176
Hajdú-Bihar	1 033	50	314	669
Jász-Nagykun-Szolnok	564	48	240	276
Szabolcs-Szatmár-Bereg	822	59	317	446
<i>Észak-Alföld</i>	2 419	157	871	1 391
Alföld	4 734	330	1 837	2 567
ORSZÁG ÖSSZESEN	17 493	1 064	6 388	10 041
2008				
Bács-Kiskun	889	62	380	447
Békés	667	44	205	418
Csongrád	686	27	293	366
<i>Dél-Alföld</i>	2 242	133	878	1 231
Hajdú-Bihar	1 218	51	364	803
Jász-Nagykun-Szolnok	726	50	255	421
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 058	46	328	684
<i>Észak-Alföld</i>	3 002	147	947	1 908
Alföld	5 244	280	1 825	3 139
ORSZÁG ÖSSZESEN	19 174	890	6 170	12 114

2.2. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESET KÖVETKEZTÉBEN MEGHALT, MEGSÉRÜLT SZEMÉLYEK

Területi egység	Balesetet szenvedett személyek száma	Ebből		
		meghalt	súlyosan	könnyen
			megsérült	
2000				
Bács-Kiskun	1 312	80	500	732
Békés	965	49	321	595
Csongrád	839	61	310	468
<i>Dél-Alföld</i>	3 116	190	1 131	1 795
Hajdú-Bihar	1 456	59	377	1 020
Jász-Nagykun-Szolnok	785	59	280	446
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 126	64	381	681
<i>Észak-Alföld</i>	3 367	182	1 038	2 147
Alföld	6 483	372	2 169	3 942
ORSZÁG ÖSSZESEN	23 898	1 200	7 653	15 045
2008				
Bács-Kiskun	1 255	66	447	742
Békés	893	47	232	614
Csongrád	882	33	323	526
<i>Dél-Alföld</i>	3 030	146	1 002	1 882
Hajdú-Bihar	1 697	58	429	1 210
Jász-Nagykun-Szolnok	1 038	58	313	667
Szabolcs-Szatmár-Bereg	1 507	53	381	1 073
<i>Észak-Alföld</i>	4 242	169	1 123	2 950
Alföld	7 272	315	2 125	4 832
ORSZÁG ÖSSZESEN	26 365	996	7 227	18 142

Módszertan

1.1. Közúti közlekedés

Az ország **úthálózata** közutakra és magánutakra oszlik. Kiadványunkban kizárólag a közutakkal foglalkoztunk, amelyek alapvetően két nagy csoportba sorolhatók: egyfelől az állami tulajdonú országos közutak, másrészt az önkormányzati tulajdonban lévő helyi közutak tartoznak ide.

Országos közút: a városok és községek közötti forgalmat lebonyolító úthálózat, beleértve a városokon, községeken átvezető útszakaszokat is. Az országos közutak szakaszjelleg szerint lehetnek külsőségi (településeken kívül esők), vagy átkelésiek (településeken haladók).

Helyi közút: a település közigazgatási területén belül található és az önkormányzati törzsvagyron részét képező út.

Az országos **közutak állapotát** a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Országos Közúti Adatbankjának minőségosztályzatai alapján elemeztük. A burkolatállapot osztályozása a burkolaton lévő hibákat (kátyúk, kipergések, repedések), az egyenetlenség az utak hullámosságát, nyomvályúságát, a teherbírás az utak pályaszerkezetének erősségét minősíti. A minősítés ötfokozatú skálán történik, ahol a fokozatokat sorrendben a jó, megfelelő, tűrhető, nem megfelelő, rossz kategóriák képezik.

Hétköznapi elérési mutatója: az elérhetőség kiszámítása az adott távolságok, valamint az egyes útszakaszokon engedélyezett maximális sebességek figyelembevételével történt. A mutató összetett jellegét az adja, hogy értékét 50%-ban a megyeközpont, illetve a legközelebbi megyeszékhely, 50%-ban a kistérségi központ, illetve a legközelebbi kistérségi központ elérhetőségének percátlagos határozza meg. A kistérség hétköznapi elérési mutatója a térség települési mutatóinak népességszámmal súlyozott átlaga.

Gyorsforgalmi csomópontok elérésének mutatója: a települések és a hozzájuk legközelebb eső gyorsforgalmi úthálózati csomópont/felhajtó elérése. A kistérségi mutató itt is a térség településeinek népességszámmal súlyozott átlaga.

Távolsági személyszállítás: a települések közötti személyszállítás, a nemzetközi forgalmat is beleértve.

Helyi személyszállítás: a teljes egészében vagy túlnyomórészt egy-egy településen belül végzett személyszállítás.

Vonalhálózat: azoknak az útvonalaknak az együttes hossza, amelyeken a helyi autóbusz-közlekedés rendszeres utasforgalmat bonyolít le. A viszonylatok hossza az egyes viszonylatok (menetrendszerű járatok) útvonalának együttes hosszát tartalmazza. Több viszonylat által közösen használt útvonalak hossza annyiszor szerepel, ahány menetrendszerű járat az útvonalon közlekedik.

Viszonylatok száma: meghatározott útvonalon közlekedő menetrendszerű járatok számának összege.

Építési hossz: a kiépített vonalak együttes hossza, tekintet nélkül arra, hogy hány sínpár van a vonalon lefektetve.

Trolibuszhálózat-hossz: a negatív felső vezeték mentén mért hossz.

Vágányhossz: a lefektetett vágányok kilométerben kifejezett összes hossza. A kétvágányú pályák hossza kétszeresen szerepel.

Utaskilométer: egy utaskilométer egy utas egy kilométerre való szállítását jelenti.

Kocsikilométer: az autóbuszok által a tárgyévben megtett összes kilométer-távolság, függetlenül attól, hogy utast szállítottak-e vagy üresen közlekedtek.

Férőhelykilométer: a járművek által megtett kocsikilométer és a férőhelyek szorzata. A személyszállítás teljesítménye a 49 fő feletti létszámot foglalkoztató vállalkozások adatait tartalmazza.

Közúti jármű: közúton való közlekedésre szolgáló keréken haladó jármű. A járművek területi megoszlásánál az üzemeltető lakhelye szerinti adatokat vettük alapul.

Közúti gépjármű: olyan közúti jármű, amely motorral van felszerelve, és az a jármű számára kizárólagos hajtási energiaforrásként szolgál, és általában személyek vagy áruk szállítására, vagy személyeket, vagy árukat szállító járművek közúti vontatására használatos. A statisztikában nem szerepelhetnek a sínen haladó motoros járművek.

Közúti jármű-állomány: a forgalmi rendszámmal ellátott közúti járművek száma, a fegyveres erők és testületek, valamint a rendvédelmi szervek gépjárművei nélkül.

A közúti jármű életkora: a közúti jármű első nyilvántartásba vétele óta eltelt idő, függetlenül a regisztráló országtól.

Személygépjármű: személyek szállítására szolgáló olyan közúti gépjármű, amelyben az ülőhelyek száma (a vezetővel együtt) nem több kilencnél. A személygépjármű fogalmába tartoznak a mopedautók (vezetésükhöz nem kell külön vezetői engedély), a taxik és a bérautók, feltéve, hogy tíznél kevesebb ülőhellyel rendelkeznek. E kategóriába tartozhatnak a raktérrel rendelkező személygépkocsik is.

Motorizációs ráta: az 1000 lakosra jutó gépjárművek száma.

Autóbusz: olyan személyszállító közúti gépjármű, amely kilencnél több ülőhellyel rendelkezik (a vezetővel együtt). A statisztikában itt kell szerepeltetni azokat a minibuszokat, amelyekben kilencnél több ülőhely van (a vezetővel együtt).

Motorkerékpár: kétkerekű közúti gépjármű, oldalkocsival vagy anélkül, ideértve a robogókat vagy háromkerekű motoros járműveket, amelyek önsúlya nem haladja meg a 400 kg-ot (900 font). Ide tartozik minden olyan jármű, amelynek hengerűrtartalma meghaladja az 50 cm³-t, valamint azok az 50 cm³ alatti űrtartalmú járművek, amelyek nem felelnek meg a moped meghatározásnak.

Motorkerékpár-állomány: a forgalmi rendszámmal ellátott, 50 cm³-nél nagyobb hengerűrtartalmú motorkerékpárok száma.

Tehergépjármű: olyan merev, vázas közúti gépjármű, amelyet kizárólagosan vagy elsődlegesen áruk szállítására terveztek. E kategóriába tartozhatnak az ún. raktérrel rendelkező gépkocsik is.

Vontató: olyan közúti gépjármű, amely kizárólagosan vagy elsődlegesen más közúti, motorral nem rendelkező járművek vontatására szolgál (elsősorban félpótkocsik vontatására).

Különleges célú gépjármű: olyan közúti motoros jármű, amelynek nem elsődleges és kizárólagos feladata a személy vagy áru szállítása (pl. mentőautó, tűzoltó jármű, mozgódaru, műhelykocsi, buldózer stb.).

1.2. Vasúti közlekedés

Vasútvonal: két vagy több földrajzi hely vasúti összeköttetése. A vasútvonalak műszaki szempontból fő- vagy mellékvonalak, a hálózatban betöltött elhelyezkedésük és szerepük (topológiai) szempontjából pedig vasúti törzsvonalak, vasúti összekötővonalak, szárnyvonalak vagy zsákvonalak lehetnek.

A működtetett vasútvonalak hossza: a kiépített és a tárgyévben működtetett vasúti pálya hossza, függetlenül attól, hogy hány sín pár fekszik egymás mellett. (A lefektetett sín párok összes hosszát a vasútvonalak vágányhossza fejezi ki.)

Fővonal (műszaki): Magyarországon olyan vasútvonal, amelyen a vasúti pálya és annak tartozékai megfelelnek a következő műszaki jellemzőknek: a vasúti vágány normál nyomtávolságú; a két-tengelyű vasúti kocsik megengedett tengelyterhelése legalább 18 t; az állomásoknak biztosított bejárat jelzőjük és ezeknek előjelzőjük van; a fedezendő pontokat és a vonatok megállítására, illetve sebességének szabályozására kijelölt egyéb helyeket főjelzők fedezik; a váltókörceteket őrzik és az általános fékúttávolság legalább 700 m. A fővonalak a mellékvonalakhoz képest nagyobb tömegű vonatok gyorsabb közlekedését teszik lehetővé. A fővonal nem azonos a fővágány fogalmával. A fővonal fogalma műszaki fogalom, a vonalon lebonyolított forgalom nagyságával, illetve a vonal jövedelmezőségével a fővonal minősítés nem függ össze.

Mellékvonal (műszaki): vasúti mellékvonal Magyarországon valamennyi vasútvonal, amelyen a vasúti pályák és tartozékai műszaki paraméterei nem felelnek meg a fővonal vasúti pályákra és tartozékaira vonatkozó előírásoknak. Tehát azok a vasútvonalak, amelyeken a vasúti vágányok nem normál nyomtávolságúak, vagy amelyeknél a kéttengelyű kocsik megengedett tengelyterhelése nem éri el a 18 tonnát, vagy az állomásoknak nincs biztosított bejárat jelzőjük és ezeknek előjelzőjük, vagy a fedezendő pontokat és a vonatok megállítására, illetve sebességének szabályozására kijelölt egyéb helyeket nem fedezik főjelzők, a váltókörceteket nem őrzik, vagy az általános fékúttávolság nem éri el a 700 métert. A mellékvonalak pályáinak és tartozékainak műszaki paraméterei a fővonalakhoz képest kisebb tömegű vonatok lassabb közlekedését teszik lehetővé. A mellékvonal nem azonos a mellékvágány fogalmával, és nem feltétlenül esik egybe a szárnyvonal fogalmával sem. A mellékvonal fogalma műszaki kategória, a vonalon lebonyolított forgalom nagyságával, illetve a vonal jövedelmezőségével a fővonal minősítés nem függ össze.

Vasúti törzsvonal (topológiai): azok a vasútvonalak, amelyek a vasúthálózat gerincét alkotják, és amelyekből a többi vasútvonal kiágazik. A törzsvonalak általában fővonalak és viszont, de a két fogalom nem keverendő össze, a törzsvonal ugyanis a hálózatban betöltött forgalmi funkcióra, a fővonal pedig műszaki kiépítettségre utaló elnevezés. A magyarországi vasúti törzsvonalak kivétel nélkül nyílt hozzáférésűek az Európai Gazdasági Térség vasúti társaságai számára.

Szárnnyvonal (topológiai): olyan vasútvonal, amelynek egyik végpontján sem folytatása, sem csatlakozása nincs. A szárnyvonalak műszaki szempontból lehetnek fő- vagy mellékvonalak is. A szárnyvonal lehet az országos törzshálózat része, de az országos mellékvonalak közé is tartozhat. A szárnyvonalak átlagos kihasználtsága a törzsvonalakénál általában alacsonyabb, mivel a szárny-

vonalakon átmenő forgalom nincsen. A szárnyvonalak szerepe a törzshálózatról való lehordás és a hálózatra való felhordás. A szárnyvonalak egy része fővonal, másik része mellékvonal, műszaki kiépítettségi színvonalú.

Nyomtávolság: a vasúti vágány két sín-szálának egymástól mért távolsága a sínfejek belső oldalai között. A normál nyomtáv névleges mértéke 1435 mm, az ettől kisebb nyomköz keskeny nyomtávnak minősül.

1.3. Légi közlekedés

Menetrend szerinti légi járat: a kereskedelmi légi járatok közzétett menetrend szerint vagy olyan rendszeres gyakorisággal közlekednek, hogy az könnyen felismerhető, szisztematikus járatsorozatot képez. Ideértendők a menetrend szerinti légi járatok túlterhelése miatt beiktatott extra szakaszjáratok is.

1.4. Vízi közlekedés

Nagyhajó: olyan vízi jármű vagy úszó munkagép, amelynek hajótesten mért hossza legalább 20 m, továbbá az a kishajó, amely nagyhajót továbbít, vagy amelyen 12 főnél több utas szállítását engedélyezték.

Kishajó: az a hajó, amelynek hajótesten mért hossza a 20 m-t nem éri el, kivéve a.) a kishajónak nem tekinthető hajók vontatására, tolására vagy mellévett alakzatban továbbítására épített vagy felszerelt hajót, b.) azt a hajót, amelyen 12 főnél több utas szállítását engedélyezték, továbbá c.) a kompot.

Vízi úti besorolás: az ENSZ-EGB vízi utakra vonatkozó osztályozási rendszerét a nemzetközi jelentőségű vízi utakról szóló európai megállapodás rögzíti. Magyarországon a megállapodást kihirdető 151/2000 (IX.1.) Kormányrendelet III. függeléke tartalmazza az egyes kategóriákba tartozó vízi utak főbb műszaki jellemzőit. Az I–III. kategória a regionális fontosságú, a IV–VII. osztály a nemzetközi jelentőségű belvízi utakat jelöli.

2. Közlekedési balesetek

Személyes közúti közlekedési baleset: olyan váratlan, nem szándékosan előidézett, közúton vagy a közforgalom számára megnyitott magánúton történt baleset, amelyben legalább egy mozgó jármű részt vett, és amelynek következtében haláleset, illetve személyes sérülés történt, a balesetet követő 30 nappal későbbi állapot szerint.

Közúti közlekedési baleset következtében:

Meghalt személy: aki a baleset következtében a baleset helyszínén, illetve 30 napon belül elhunyt;

Súlyosan sérült személy: aki a baleset következtében 8 napon túl gyógyuló sérülést, zúzódást szenved, illetve bármely olyan sérülést, amely kórházi ápolást tesz szükségessé;

Könnyen sérült személy: aki a baleset következtében 8 napon belül gyógyuló ficamodást, horzsolást szenved.

Irodalom

Az észak-alföldi régió stratégiai programja 2007–2013

Magyar Közút Nonprofit Zrt. Közúti Szolgáltató Igazgatóság, Országos Közúti Adatbank Osztály

Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, Híd Önálló Osztály (www.hidadatok.hu)

Veres Lajos: Közlekedésföldrajzi sajátosságok a magyar régiókban, Földrajzi Konferencia, Szeged, 2001.

www.khem.gov.hu

www.mav-start.hu

Megjegyzések

A százalék- és viszonyszámok számítása kerekítés nélküli adatokból történt.
Az egyes táblákra vonatkozó megjegyzések a táblák alján találhatóak.

Jelmagyarázat

- = A megfigyelt statisztikai jelenség nem fordult elő.
- .. = Az adat nem ismeretes.

Elérhetőségek:

Debreceni igazgatóság:

Felelős szerkesztő: Malakucziné Póka Mária igazgató

További információ: Novák Géza Tájékoztatási és információszolgáltatási osztályvezető

Telefon: (+36-52) 529-809, e-mail: geza.novak@ksh.hu
tajekoztatas.debrecen@ksh.hu

Szegedi igazgatóság:

Felelős szerkesztő: Végh Zoltán igazgató

További információ: Szűcs Anna Tájékoztatási és információszolgáltatási osztályvezető

Telefon: (+36-62) 623-867, e-mail: anna.szucs@ksh.hu
tajekoztatas.szeged@ksh.hu