

## ZSÓTÉR BRIGITTA:<sup>\*</sup>

### A közúti forgalom alakulása Mezőhegyesen (1995–2008)

#### *Abstract*

To sum it up, it can be said that winding-up of the sugar factory had an effect on the public traffic, too. I drew a parallel between the traffic and the motor vehicle stock. There was a serious decrease which could be observed in case of both the traffic and the motor vehicle stock. In the road-section of Battonya-Mezőhegyes the average daily traffic and the traffic of heavy goods vehicle significantly decreased in this critical period of time. Consequently, from the point of view of the tetrahedron-model, the following assertion is true: change in economic sphere influenced the infrastructural sphere, too.

#### *1. Bevezetés*

Az infrastrukturális hátérnek az a feladata, hogy biztosítsa az ott élő lakosság életszínvonalának szakadatlan emelkedését (Abonyiné Palotás J. 1981). Egy település életében „óriási szerepet játszik az infrastrukturális szféra egy-egy szállítási útvonala” (Tóth J. 2008). Az infrastruktúrán belül kiemelt szerephez jut a közúti forgalom (Perczel Gy. 2003).

A tetraéder-modell szempontjából (Tóth J. 1997) érdemes figyelemmel kísérni, hogy a gazdasági szférában történt változás hogyan hat a további három (természeti, társadalmi és infrastrukturális) szférára. Jelen tanulmányban az infrastrukturális szférára való hatását vizsgálom, azon belül is a közúti forgalom alakulását. Konkretizálom az előbb feltett kérdést pl. Mezőhegyesen a cukorgyár bezárásával észrevehető volt-e némi közúti tehergépjármű forgalom csökkenés? A nyilvántartott tehergépjárművek számának alakulásával van-e összefüggés? Mennyit jelent a közelben lévő határátkelőhely a személygépkocsi forgalom szempontjából?

A település területi kapcsolatait szolgálják a Mezőkovácsháza–Mezőhegyes, a Pitvaros–Mezőhegyes, a Mezőhegyes–Tótkomlós és a Mezőhegyes–Battonya összekötő utak.

A Mezőhegyesről Battonyára és Tótkomlóra kivezető útszakaszokon az utak átlagos forgalomnövekedését, a mezőhegyesi gépjárműállomány változását és ezek között a lehetséges összefüggéseket vizsgáltam az 1995 és 2008 közötti időszakban. Hasonló jellegű kutatómunka korábban már Mezőberénnyel (Tánczos-Szabó L. 1980), valamint az Alföld közúthálózatával kapcsolatban is készült (Tánczos-Szabó L.–Simon I.–Dövényi Z. 1981).

#### *2. Anyag és módszer*

Az Országos Közlekedési Adatbank, valamint a helyi önkormányzat gépjárműnyilvántartási adatait használtam fel a munkám során. A forgalom vizsgálata azért csak erre a két útra korlátozódik, mert az OKA a többi kivezető út forgalmával kapcsolatban adatokat nem közölt.

<sup>\*</sup> Adjunktus – Szegedi Tudományegyetem Mérnöki Kar.

### 3. Kutatási eredmények

A vizsgált időszakban a Tótkomlóra és a Battonyára kivezető utak átlagos napi forgalma növekedett, összességében 28%-kal. Átlagos napi forgalomba beleértendő a kamion- és a kerékpáros-forgalom is. Ezzel szemben a nehéztehergépkocsi-forgalom csökkent. Míg a Tótkomlós felé kivezető úton csak 27%-kal csökkent a forgalmuk, addig a battonyai úton 83%-kal (1. táblázat).

1. táblázat. Az átlagos forgalom növekedése/csökkenése a Mezőhegyesről kivezető utakon (1995–2008)

Irány	Átlagos napi forgalom (E/nap)		Növekedési arány 2008/1995	Átlagos nehéztehergépkocsi-forgalom (E/nap)		Csökkenési/növekedési arány 2008/1995
	1995	2008		1995	2008	
Tótkomlós	924	1344	1,45	45	33	0,73
Battonya	2016	2426	1,20	120	20	0,17
Együtt	2940	3770	1,28	165	53	0,32

Forrás: OKA adatai

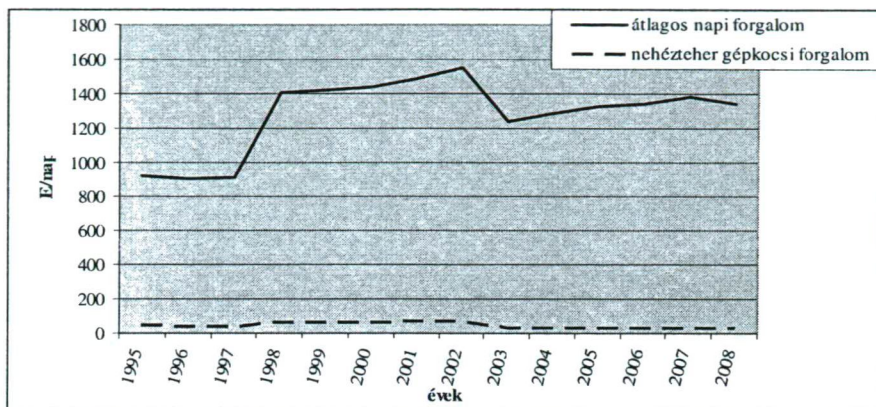
A továbbiakban részletesen látható (2. táblázat) a Tótkomlós felé kivezető út forgalma évek szerinti bontásban.

2. táblázat. Az összes jármű átlagos forgalmának, valamint a nehéz-tehergépkocsik átlagos forgalmának alakulása a Tótkomlós felé kivezető úton (1995–2008)

Év	Átlagos napi forgalom	Nehéztehergépkocsi-forgalom
1995	924	45
1996	902	42
1997	911	42
1998	1409	65
1999	1426	67
2000	1443	68
2001	1490	70
2002	1555	73
2003	1240	33
2004	1292	32
2005	1327	32
2006	1343	33
2007	1383	35
2008	1344	33

Forrás: OKA adatai

Forgalomnövekedés volt tapasztalható 2002-ig, attól kezdve pedig drasztikus csökkenés (1. ábra).



1. ábra. Az összes jármű átlagos forgalmának, valamint a nehéz-tehergépkocsik átlagos forgalmának alakulása a Tótkomlós felé kivezető úton (1995–2008)  
(Forrás: OKA adatai)

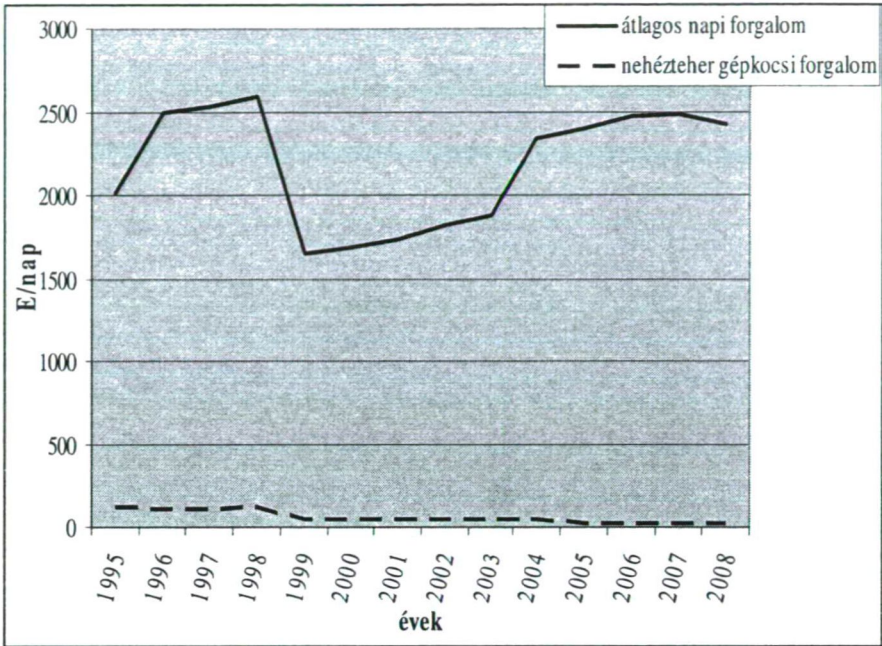
A Battonya–Mezőhegyes közötti útszakasz forgalmát jól láthatjuk évek szerinti bontásban a 3. táblázatból.

3. táblázat. Az összes jármű átlagos forgalmának, valamint a nehéz-tehergépkocsik átlagos forgalmának alakulása a Battonya felé kivezető úton (1995–2008)

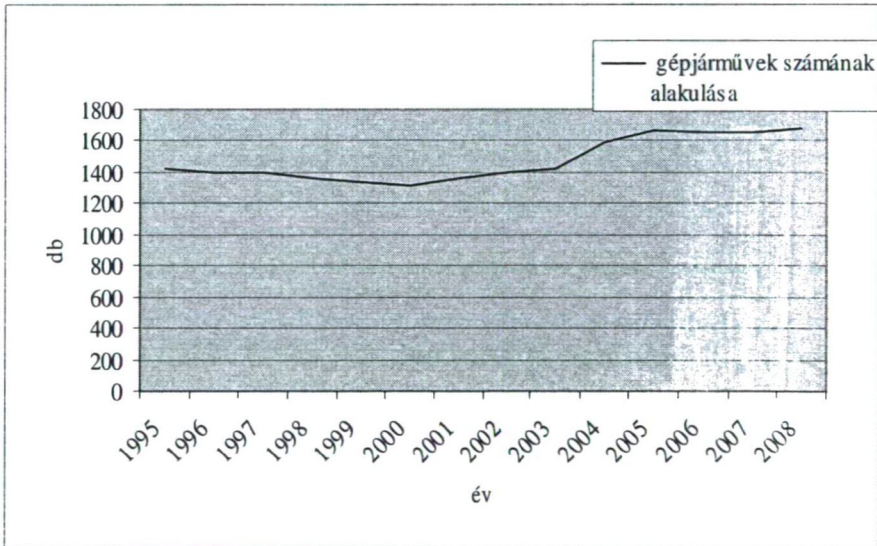
Év	Átlagos napi forgalom	Nehéztehergépkocsi-forgalom
1995	2016	120
1996	2499	112
1997	2528	113
1998	2593	116
1999	1655	48
2000	1683	49
2001	1739	50
2002	1819	52
2003	1879	52
2004	2342	49
2005	2402	20
2006	2473	20
2007	2485	21
2008	2426	20

Forrás: OKA adatai

Az átlagos napi forgalom 1999 és 2003 közötti visszaesése volt tapasztalható, amely 2004-től újra növekedésnek indult. A tehergépjármű forgalom végig csökkenő tendenciát mutat és csekély mértékű (2. ábra).



2. ábra. Az összes jármű átlagos forgalmának, valamint a nehéz-tehergépkocsik átlagos forgalmának alakulása a Battonya felé kivezető úton (1995–2008) (Forrás: OKA adatai)



3. ábra. A gépjárművek számának alakulása Mezőhegyesen (1995–2008) (Forrás: Mezőhegyes Város Önkormányzatának gépjármű-nyilvántartása)

A gépjárműállomány döntő többsége személygépkocsi (77%). Emellett kiemelkedő még a tehergépkocsik (7,6%), pótkocsik (7%) és utánfutók (5,7%) aránya. A gépjárművek száma a vizsgált időszakban összességében nőtt, habár jól látszik (3. ábra), hogy 1999 és 2004 között némi visszaesés volt.

#### 4. Összegzés

Összegzésként elmondható, hogy a cukorgyár bezárása a közúti forgalom szempontjából is éreztette a hatását. Összevettem a forgalom és a gépjárműállomány alakulását. 1999 és 2004 között volt egy törés, amely mind a forgalom, mind a gépjárműállomány szempontjából is tapasztalható volt. A Battonya–Mezőhegyes útszakaszon az átlagos napi forgalom és a nehéz-tehergépkocsi forgalom is ebben a kritikus időszakban igen csak lecsökkent. Tehát a tetraéder-modell szempontjából igaz a megállapítás, miszerint a gazdasági szférában történt változás kihatott az infrastrukturális szférára.

Az adatokból jól látható, hogy a Battonya–Mezőhegyes út jóval forgalmasabb, mint a másik. Közel kétszerannyi jármű közlekedik arra. Ez javarészt a battonyai határátkelőre tartó átmenő személygépkocsi forgalomnak köszönhető.

#### Irodalomjegyzék

- Abonyiné Palotás J.* (1981): Az infrastruktúra területi rendszerei. Földrajzi közlemények, Magyar Földrajzi Társaság, Budapest, pp. 145–150.
- Perczel Gy.* (szerk.) (2003): Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest.
- Tánczos-Szabó L.–Simon I.–Dövényi Z.* (1981): Az Alföld közúthálózatának földrajzi vizsgálata. Földrajzi közlemények, Magyar Földrajzi Társaság, Budapest, pp. 62–69.
- Tánczos-Szabó L.* (1980): Mezőberény közlekedés szerepe. In: Tóth J. (szerk.) 1980: Mezőberény, a helyét kereső kisváros. Békés Megyei Tanács V. B. Tudományos Koordinációs Szakbizottsága és Mezőberény Nagyközségi Tanács Kiadványa, Békéscsaba, pp. 111–126.
- Tóth J.* (szerk.) (1997): A magyarság kulturális földrajza. Pro Pannonia Kiadó, Pécs.
- Tóth József* (2008): Meditáció a városokról és a várossá nyilvánítás hazai gyakorlatáról. Vitairat. Területi Statisztika, XLVIII. évf. 3. sz. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest.