

# „NAGYON EL VAGYUNK ÁM ITT ZÁRVA” – IZOLÁLÓDÓ TELEPÜLÉSEK A BARANYAI-HEGYHÁTON

ALPEK B. LEVENTE – MÁTÉ ÉVA

„WE ARE BEING EXCLUDED HERE” – ISOLATING SETTLEMENTS IN THE BARANYAI-  
HEGYHÁT REGION

*When defining rural spaces, geographers have to face with the challenges of differing statements and ideas. In this paper we try to define, or rather classify, in a way, when the meaning of rurality is rather a qualitative approach than statistical or economic. Thus, rural area is a space of decreasing population, declining economy, lack of infrastructural amenities and other facilities, furthermore, a space of social exclusion. What makes the situation in the Hungarian countryside even more stressful is the presence of numerous low level centres all over the country with less and less central functions. That means, that not even the problem of rural settlements rose, but they are suffering from the weakness of small towns and their shrinking capture areas. According to these processes, we assume, that some of rural settlements could easily get isolated, which means, that social and spatial marginalization and disconnectedness into local networks could arise. We used an expression for this phenomena after the concept of perforated cities the perforated region. We assumed that due to the shrinking processes of a rural Hungarian area in North-Baranya some settlements are getting isolated and disconnected from the regional labour network. To prove this statement we made an empirical and statistical research, in which we examined the mobility patterns and intensity of settlements in this area. Mobility index was the tool with which, we tried to prove that many of the small villages are under a level of mobility, thus, they are affected by the perforation processes. To verify our empirical experiences we made in-depth interviews with certain employers from the local small towns. The aim of the interviews was to verify, that due to the shrinking processes and the possible isolation of some villages, the local labour force declines. According to that, local employers are to face with the emergent lack of qualified employees and other obstacles.*

## BEVEZETÉS

A rurális terek problematikája olyan, a geográfia által gyakran tárgyalt témakör, amely a külföldi és hazai kutatókat egyaránt foglalkoztatja (Pl.: HALFACREE 2006; WOODS 2011; HENKEL 2004; CSATÁRI 2005; G. FEKETE 2005; KOVÁCS 2016; TIMÁR 2007 stb.). Habár a problémák a különböző földrajzi területeken más és más formában manifesztálódnak, az értelmezési keret hasonló. Természetesen nem állítjuk, hogy a rurális terek általánosan válsággal küzdenek, ahogy azt sem, hogy reakcióik a külső hatásokra egyformák lennének. Mindössze arra világítunk rá, hogy a válságterületek problematikája a földrajzi tér különböző pontjain hasonló jellemzőkkel bír.

Magyarország esetében a vidéki terek legsúlyosabb problémái az aprófalvas településállomány bizonyos területei kapcsán figyelhetők meg (*BELUSZKY ET AL. 2007; G. FEKETE 2005; BALOGH 2008; BAJMÓCY ET AL. 2002*). Az elnéptelenedés, a szegregálódó és peremhelyzetbe kerülő népesség, előregedő társadalom, a lokális gazdaság elhúzódó strukturális válsága vagy a térbeli-társadalmi mobilitás csökkenése példaként szolgálnak a külső, illetve belső perifériákon található, elaprózott településstruktúrák esetében. Feltételezzük, hogy a különböző problémák egyesével vizsgálva is megszakíthatják a vidéki terek kontinuitását, azonban a településállományunk alsó szintjeit vizsgálva nem zárhatjuk ki, hogy a tér ezen problémák mentén történő ritkulása ugyan azokat a településeket érintheti.

Véleményünk szerint a rurális terekben megjelenő komplex problémák néhány településcsoport esetében halmozottan jelentkeznek, ami szélsőséges esetekben a települések elszigetelődését, regionális hálózatokból történő kizáródását eredményezheti. A kizáródás egyik lehetséges megnyilvánulása a vidéki társadalmak mobilitásának csökkenése, ami egyfelől a helyi társadalmak egyre intenzívebb fragmentációját, másfelől a társadalom és a tér peremére szorult csoportok hanyatlásának felerősödését eredményezheti. Az elszigetelődő települések némely esetekben nem pontszerűen, hanem kontinuos, egybefüggő területként jelennek meg a térszerkezetben, ami egyes térségek teljes izolációját is jelentheti.

Kutatásunkban a Baranyai-hegyhát településeit vizsgáltuk meg kérdőíves felmérés segítségével. A választott terület településállománya előzetes vizsgálataink alapján olyan belső perifériatárség, amely amellet, hogy Magyarországon tipikusnak mondható, számos olyan problémával terhelt, amelyek a térség izolációját okozhatják. A primer adatok segítségével meghatároztuk a hegyhát településeinek a mobilitási fokok átlagát, amelyet alkalmas mutatónak ítéltünk a kizáródás mértékének indexálására, a helyi lakosság mobilitási lehetőségeinek és esélyeinek vizsgálatára.

## **1. A VIDÉKI TÉR ÉRTELMEZÉSI KERETEI**

A magyarországi folyamatok bemutatása előtt fontosnak tartottuk a vidék fogalmának és 21. századi problematikájának megvitatását, ugyanis ezek az elméleti keretek megalapozzák a magyar vidék perifériáinak válságát, problémáin. Olyan, főként a rurális tereket érintő, a szakirodalomban is megjelenő kihívásokkal foglalkozunk, amelyek a magyarországi vidék problémáira (és nem utolsó sorban, a Baranyai-Hegyhát településeinek izolációjára) is magyarázatot adhatnak.

A vidéki terek értelmezésében a kutatók egy ideje elszakadtak a hagyományos, rurális terekhez köthető fogalmaktól, ugyanis egy markáns

átalakuláson megy keresztül ez a tércategória. Mindenekelőtt azonban szükséges szem előtt tartanunk azt a fogalmi tényt, miszerint a 'rural' fogalom csupán a vele együtt kialakult (vagy azáltal született) 'urban', azaz városi párjával értelmezhető. A logikailag szorosan összekapcsolódó fogalompár egy ellentétpár is, ennek megfelelően számos eltérést rejt minőségi értelmezésük. Ezek alapján az 'urban' és a 'rural' fogalmak más-más képzettársításokkal lettek felruházva. Előbbihez a dinamizmust, a rugalmasságot, a változásokhoz való könnyű és gyors alkalmazkodóképességet, utóbbihoz inkább a tradicionális értékeket, a nyugalmat, rugalmatlanabb környezetet szokás kapcsolni (WOODS 2011).

A vidék átalakulása alatt elsősorban egy belső átrendeződési folyamatot értünk, amely a korábbi, vidékhez köthető értékek és szerepek változását takarja. A korábbi vidéki funkciók az utóbbi évtizedek során markánsan átalakultak, ami hatással volt a vidéken élő társadalomra, a rurális települések strukturális folyamataira. Korábbi (vagy inkább hagyományos) vidéki jellegnek tekinthetjük az agrárgazdaság dominanciáját, az élelmiszer előállítás helyét, a természeti kincsek és erőforrások bázisát vagy egy másik, inkább társadalmi-antropológiai megközelítésben, a népi és nemzeti hagyományok megőrzését is. Ezek a korábban rendkívül erősnek bizonyuló szerepkörök a modern, posztmodern világban háttérbe szorultak, így a vidéki terekben egy rendkívül sajátos identitásválságot feltételezhetünk, ami elsősorban a rurális terek önazonosítási kísérleteit takarja (WOODS 2005; WOODS 2011). Vizsgálati területünk szempontjából rendkívül releváns ez az átértékelődési folyamat, mivel a Baranyai-Hegyhát hagyományosan mezőgazdasági terület volt, és bár agrárjellegét ma is tartja, a foglalkoztatási problémák egy része abból is következik, hogy az egyre magasabb szinten gépesített, de csökkenő számú mezőgazdasági üzem egy rendkívül gyenge szekunder és terciér szektorral párosul.

Más megközelítésben visszakanyarodunk a város-vidék fogalmak kettős értelmezéséhez, ami ebben az esetben egy, a város függésében élő térstruktúrát feltételez. Azonban ennek is további értelmezési lehetőségei vannak: talán kevésbé negatív, ha a vidékről, mint egy város vonzáskörzetéről beszélünk, ez az eshetőség ugyanis magában rejtje a „valahova tartozás” tudatát. A vidék-város párosítás másik, pesszimistább értelmezésében a vidék a városok perifériájaként jelenik meg (WOODS 2011). Konkretizálva ezt az árnyalatnyi különbséget, bizonyos vidéki településeken a népesség mobilisabb, mert elérhető számára egy magasabb szintű központ. Más, hátrányosabb helyeken viszont a mobilitás alacsony, a térségbe ágyazottság gyenge, így a periféria helyzet erősödik, a válság pedig intenzívebb lesz.

A fenti gondolatok és folyamatok alapvetően a globalizáció eredményei. Ha a globalizálódás folyamatába illesztjük be az így kialakuló tércategóriákat, három alaptípust különböztethetünk meg Fred Scholz nyomán: globalizált-, globalizálódó helyek és újonnan kialakuló perifériák (HEINEBERG 2006). A

globalizáció településföldrajzi értelmezésekor elsősorban az urbanizációra gondolunk, amelynek során város csoportok emelkedhetnek ki a térből, míg távoli, nehezen elérhető terek szakadnak le egymással párhuzamosan (*NEMES NAGY 1998; MASSEY 2005*). Posztmodern világunkban azonban az urbanizációt már nem értelmezhetjük csupán mennyiségi változásként, főként úgy nem, hogy a világ fejlett országaiban a városnövekedés üteme lelassult. A kapcsolat az urbanizáció és a vidéki terek között alapvetően a vidéki terek minőségi urbanizációján keresztül nyilvánul meg, ami a városi életmód, az urbánus értékek és a vidéki településekre városi jelleget adó folyamatot jelent (*MASSEY 2005*). Ezzel az állítással az urban-rural fogalompár kettőssége egy csapásra megszűnik, hiszen számos közties állapot is létrejöhet (*HENKEL 2004*). Az urbanizálódó vidék társadalmi inentől kezdve már városias jellemzőkkel bír, vagyis mobilabb, dinamikusabb és rugalmasabb lesz. Azonban a városiaság terjedése nem egységes és nem általános érvényű a térben, így lesznek (és véleményünk szerint bizonyíthatóan vannak is) olyan rurális terek, ahol a városi értékek adaptálása erősen korlátozott formában valósul meg. A Baranyai-Hegyháton ennek jelei megmutatkoznak a mobilitási fok mellett például a személygépjármű-ellátottságának, a településkép jellemvonásainak (beépítési magasság, új ingatlanok mérete, típusa stb.), de akár a szabadidős elfoglaltságok jellegének (rendelkezik-e konyhakerttel, kiskerttel, mivel tölti a hétvégéit stb.) különbségeiben.

Amennyiben a teret elfogadjuk társadalmi produktumként (*LEFEBVRE 1991*), feltételezhető, hogy a rurális tér változása magában hordozza a helyi társadalmak átalakulását is. Megváltozik a vidéki tér-érzet, a vidék, mint tértípus használata, illetve a korábban már emlegetett azon képzettársítások is átalakulnak, amelyeket a vidékhez kötünk, mindez pedig hatással van az itt élő emberek életére, hétköznapijaira is (*HALFACREE 2006; BOURDIEU 1991*).

A vidék társadalmi térként történő értelmezésére számos kísérletet tettek a kutatók, közülük Ferdinand Tönnies munkáját emeljük ki, amely szerint a vidéki településeket és tereket a közösségi formációk határozzák meg, míg a városokhoz a jól strukturált társadalmak rendelhetők (*TÖNNIES 2004*). Véleményünk szerint a Tönnies által vázolt, közösségekkel jellemezhető falvak köre létezik, habár a legelszigeteltebb, leszakadó terek részeit képezhetik, ugyanis, ha a városok sajátossága egy többszintű társadalom, akkor az urbanizáció terjedése feltételezi a vidéki terek népességének strukturálódását is. Ez persze azt is jelenti, hogy a vidéki térségekben az egyes társadalmi csoportok közti határvonalat már nem a települések jelentik, hanem az egyének interakciói, melyek egyidejűek, de más kiterjedéssel jellemezhetőek (*MASSEY 2005*). A hátrányos, periférikus vidéki terekben bizonyos csoportok marginalizációja, valamint mobilitásuk csökkenése tehát arra vezethető vissza, hogy a korábbi társadalmi interakciók színterei eltűnnek a funkcionális átalakulás (vagy inkább funkcióvesztés) folyamatában.

Feltételezésünk szerint létezik a rurális tereknek egy olyan típusa, amelyben a települések egy csoportja (vagy akár a térség egésze) térben elszigetelődik, leszakad, ami nem kizárólagosan és nem általános értelemben, de a hanyatlás egy központi elemeként a rurális háttérre vezethető vissza. Ez a válság egy külső és egy belső krízist rejt magában. Külső krízisként az urbanizáció, mint minőségi terjedési folyamat adaptálásának kudarcát jelenti. Belső válságként a rurális terek funkcionális átértékelődését értjük, ami részleges sikerrel, sokszor inkább kudarccal végződő átalakulást sejtet. A hanyatlási folyamat eredménye egy, a belső erőforrásait megtartani nem képes tértípus, ami küszködik a globalizáció kihívásaival. Mindebben közrejátszanak az eltérő térségi és települési sajátosságok, mintaterületünkön, a Baranyai-Hegyháton úgy tapasztaltuk, hogy a rá jellemző, aprófalvas településstruktúra, valamint a periférikus helyzet elősegítik a hanyatlás ezen formájának kialakulását.

## 2. A VIDÉKI MAGYARORSZÁG

Magyarország vidéki tereinek értelmezésekor számos, az általános érvényű elméletekkel párhuzamosan ható okát azonosíthatjuk a válságnak. A következő fejezetben olyan, a magyar vidék hanyatlását eredményező problémákra világítunk rá, amelyek véleményünk szerint általános érvényűek az ország rurális tereiben. Ennek vannak a településstruktúrából, a történelmi eseményekből, a gazdaság térbeli rendjéből, illetve a társadalom átalakulási folyamataiból levezethető elemei. Ezek természetesen egymással is összefüggenek.

A magyar vidék leszakadó tereinek egyik legégetőbb (és nem is napjainkban jelentkező, hanem inkább elhúzódó) problémája a vidéki társadalmak átalakulásának kérdésköre. A nyugat-európai államok vidéki társadalmainak modernizációja több mint egy évszázadot, három vagy akár négy generációt is átívelő folyamat volt. Ugyanakkor Magyarországon a rurális népesség modernizációja rendkívül gyors, legfeljebb egy generációt érintő változást jelentett (KOVÁCS 2001). Ez a vidéki terekre egyébként is jellemző önazonossági válságot erősíti: a társadalmi mobilitás alapvetően alacsony, ami nagyon sokszor a térbeli mobilitásra való hajlandóságot is visszafogja. Bizonyos értelmezések szerint a rurális társadalmak napjainkban jelentkező krízisét nem is elsősorban a modernizációra jutó rendkívül kevés idő, hanem a társadalom modernizációjának teljes hiánya okozza (G. FEKETE ET AL. 2011). Ez azt jelenti, hogy a premodern állapotot már elhagyó, a modern fejlődési szakaszt átugró, emiatt azonban a posztmodern feltételeknek megfelelni nem tudó rurális népesség belső töréspontja elsősorban az lehet, hogy képes-e valóban posztmodern vonásokkal felruházni magát és így pozitívan reagálni egy globalizációs kihívásra (G. FEKETE ET AL. 2011).

Magyarország vidéki térségeinek egy másik, inkább külső sokkhatásként értelmezhető problémáját a rendszerváltás jelentette (NAGY 2007; TIMÁR 2007; KOVÁCH 2012). A változások utóhatásaként egy elhúzódó strukturális válság alakult ki, amelynek elmélyülése több tényezőtől fakad. A településhálózat alsóbb szintű központjai a szocialista évtizedek során jellemzően valamilyen könnyűipari, elsősorban élelmiszeripari feldolgozó üzemmel lettek ellátva, amely munkát biztosított egyfelől saját lakosságuk, másfelől pedig a vonzáskörzetükben található vidéki lakosság számára (DÖVÉNYI ET AL. 1991; ENYEDI 1991; PIRISI 2009a; HORECZKI 2014). Ezeket a termelő egységeket a rendszerváltás után meghatározó részben bezárták, helyükre azonban új befektetőket, új vállalkozókat nem találnak a (ma már jellemzően) kisvárosokban. Az így kialakuló strukturális válság nem csupán a kisközpontokat érinti, hanem a vonzáskörzetükben található településeket is, amelyek lakossága a rendszerváltás előtti években ingázásra rendezkedett be (DÖVÉNYI ET AL. 1991). Az átalakuló kisvárosok, nagyközségek korábbi foglalkoztatási szerepeiket elvesztve, az új kihívásokat pedig nagyon sokszor sikertelenül kezelve a magyar vidék zsugorodó központjaivá váltak (LENNER 2000; PIRISI 2009b; PIRISI ET AL. 2016).

Nem csupán a vidéki foglalkoztatási központok küzdenek a rendszerváltás utóhatásaival, hanem a vonzáskörzetükbe tartozó falvak is. A korábban már emlegetett zsugorodás Magyarország esetében nem számít meglepő folyamatnak, a népességszám csökkenése még a rendszerváltás előtti időszakban elkezdődik (BELUSZKY ET AL. 1982; BELUSZKY ET AL. 2007). A rurális terekre fókuszálva érdemes a népesség zsugorodás okán átalakuló összetételét és minőségi mutatóit is vizsgálni. Itt ugyanis a lokális foglalkoztatási viszonyok átrendeződése miatt egy szelektív demográfiai erózióról beszélhetünk (PIRISI ET AL. 2014), amelynek hosszú távon több negatív hatása alakulhat ki (és ezek közül többnek már a hatását is érezhetjük), nem csak a lakosság számának csökkenése. Szelektív erózió alatt ugyanis elsősorban a fiatalabb, képzetesebb, tehát mobilabb rétegek elvándorlását értjük, amelynek iránya a korábbi kutatásaink alapján határozottan a nagyobb városok irányába mutat, semmint a kisvárosokba (PIRISI ET AL. 2014). Ez a fajta mozgás egy gazdasági problémát is előrevetít: mivel a vidéki központok, kisvárosok munkaerőpiaci szempontból dependensek a vonzáskörzetükben élők összetételétől, a lokális szinten jelentkező munkaerőhiány megbéníthatja őket. Megfelelő minőségű munkaerő hiányában ugyanis a potenciális beruházók száma is korlátos marad, ami viszont a strukturális válság állapotát konzerválhatja. Másfelől a központok munkaerőpiaci kereslete is korlátozott marad így, vagyis a vidéki terekben élők körülményeit javítani már kevésbé lesznek képesek.

A szelektív demográfiai erózió felerősít bizonyos társadalmi folyamatokat, amelyek alapvetően a gazdaság strukturális és területi átalakulásában gyökereznek, úgy, mint a népesség elöregedése, a hátrányos helyzetű csoportok marginalizációja, a szegregált falvak közösségeinek egyre fokozottabb

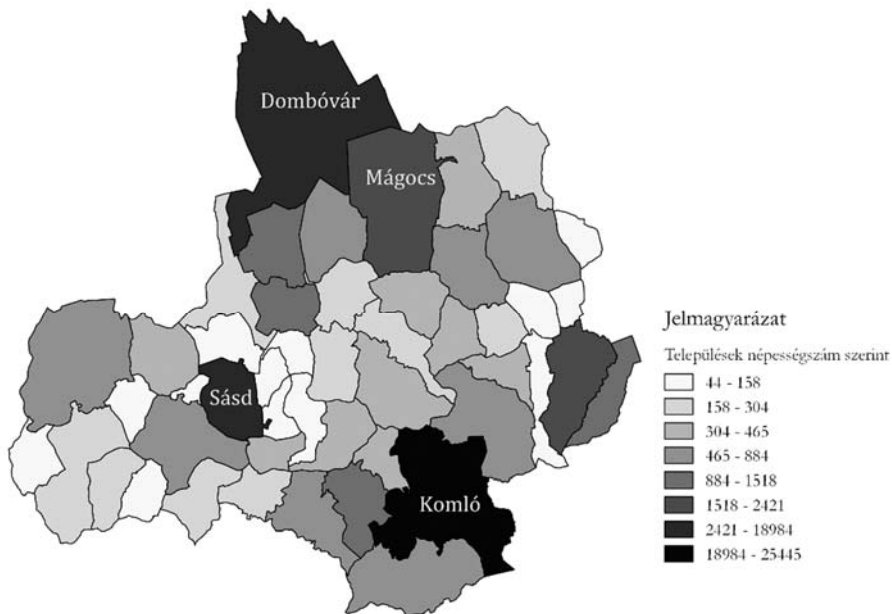
kirekesztődése (NAGY ET AL. 2015). Ezek tényleges válságjelenségek, amelyek a településhierarchia alsó szintjein jelen vannak, összetett problémát szülnek (még akkor is, ha az ilyen módon élő csoportok szociális helyzete önmagában is visszavetett). Egyfelől a különböző státuszú társadalmi csoportok eltérő mértékben vannak kitéve a fenti folyamatok hatásainak. Ez az eltérő kitettség, eltérő rugalmasság, vagy más néven reziliencia a helyi közösségek fragmentációját erősítheti, így a falusi települések egy része társadalmi és gazdasági szempontból is elszigetelődhet a térben. Másfelől az alacsony népességű, elzárt helyzetű falvak könnyedén eshetnek áldozatául akár a teljes kizáródásnak, hiszen a legnagyobb mértékben ezeket érinti az előregedés és a térbeli marginalizáció, ezekből akár el is tűnhetnek az aktív, mobilis rétegek (MÁTÉ 2017). Ebben az esetben feltételezhetjük, hogy az itt élő népesség jelentős hányadára mind a társadalmi, mind a térbeli mobilitás alacsony mértéke, vagy akár teljes hiánya jellemző.

### **3. EGY HANYATLÓ, RURÁLIS TÉR – A BARANYAI-HEGYHÁT**

Cikkünkben mintavételi és kutatási területként a Baranyai-Hegyhát településeit választottuk a Hegyháti járás teljes területének, a Komlói járás nyugati - északnyugati, valamint a Dombóvári járás déli területeinek összevonásával (1. ábra). Jelen írás keretei nem engedik meg, hogy hosszasan és részletekbe menően taglaljuk ennek a vidéki térnek a sajátosságait, földrajzi jellemvonásait, éppen ezért csak a kutatás szempontjából releváns vonásait mutatjuk be és értékeljük ebben a fejezetben.

A Baranyai-Hegyhát társadalomföldrajzi szempontból hátrányos helyzetű terület, sőt, az Európai Unió besorolása alapján Magyarország LAU 2-es térségei közül a leghátrányosabb helyzetű (LHH) egységek közül is benne van a 10 legrosszabban (ZSOM 2015). Ezt az állapotot nem csak az Európai Unió statisztikai rendszere tükrözi, számos hazai kutatásban megállapították több ízben is, hogy az általunk vizsgált terület egy leszakadó belső periféria, viszonylag alacsony népességszámmal és hanyatló, alsó szintű központokkal (KOVÁCS 2016; MÁTÉ 2017). Mindez már eleve feltételez egy viszonylag zárt térségi helyzetet.

1. ábra: A vizsgált térség települései népességszámuk alapján  
Figure 1. Settlements of the study area according to their population



Forrás: ksh.hu, a szerzők szerkesztése

A vizsgált településekre közelítve egy kis- és aprófalvas térséggel találkozunk (BELUSZKY ET AL. 1982; G. FEKETE 2005; BELUSZKY ET AL. 2007), ahol az aprófalvak (500 főnél kisebb lélekszámú települések) aránya a járások településállományán belül minden esetben meghaladja az 50%-ot, ha pedig csupán a Hegyháti járást vizsgáljuk, az aprófalvak teljes településállományon belüli aránya már 70% felett van (BALOGH 2008). Számszerűen ez azt jelenti, hogy a 49 vizsgált település közül 32-nek kevesebb, mint 500 fő a lakosságszáma 2015-ben, a maradék 17 település közül két kisváros (Komló és Dombóvár) haladják meg a 10000 fős lélekszámot, azonban a maradék 15 esetében még csak 4000 főről sem beszélhetünk, a másik két mikroközpont, ami városi jogállással is rendelkezik, Sásd 3137, Mágocs pedig 2390 fős települések. A településállomány másik végét vizsgálva azt látjuk, hogy a falvak közül 14 a 200 fős méretet sem éri el, három pedig a kevesebb, mint 100-at. A vizsgált települések össznépessége 71205 fő, azonban, ha közülük az öt legnagyobb népességűt nem számoljuk (méret szerint csökkenő sorrendben: Komló, Dombóvár, Sásd, Szászvár, Mágocs) akkor már csupán 18828 főről beszélünk. Kutatásunk szempontjából ezek, a kisebb lakosságszámú települések relevánsak.

Jellegét tekintve mezőgazdasági területről beszélünk (CSATÁRI 2005), ahol a mezőgazdasági foglalkoztatottak aránya a posztmodern világban egyúttal az országos átlaghoz képest is rendkívül magasnak bizonyul (13%) (KOVÁCS 2016).



A mintaterülethez tartozik a már korábban is emlegetett Komló, valamint Szászvár, Máza stb., mely települések az államszocializmus időszakában még jelentősebb iparral rendelkeztek, a rendszerváltást követően azonban ezek az ágazatok fokozatosan vagy hirtelen, de leépültek, napjainkra háttérbe szorultak (PIRISI 2009a). A térség elszigeteltségét erősíti, hogy stabilabb ipari szektorról elsősorban Dombóvár esetében beszélhetünk, amely – a szolgáltatások alacsonyabb fokú fejlettségét, illetve a mezőgazdasági idénymunkák súlyát figyelembe véve –, a megélhetési lehetőségek tekintetében növeli a bizonytalanságot.

Újabb nyugtalanító tendenciaként aposztrofálhatjuk a települések demográfiai mutatóinak alakulását, amelyek alapján a hegyháti falvak és városok többsége előregedő. A kisebbeket, például Ligetet, Baranyaszentgyörgyöt, Vargát, Kisvaszart, Köblényt vagy Szárászt stb. az „aprófalusi szindróma” számos tünete érinti, mint a fiatal lakosság elvándorlása, az alacsony termékenységi ráta, vagy az idősebb korúak népességen belüli arányának növekedése (BAJMÓCY ET AL. 2002; BALOGH 2015). A vizsgált 49 település közül a 65 éven felüliek népességen belüli aránya 45 (!) esetben haladja meg a 10%-ot 2015-ben, 12 esetben pedig a 20%-ot. A 14 éven aluliak teljes népességen belüli aránya kilenc esetben nem haladja meg a 10%-os határt, viszont a vizsgált települések több, mint fele (29) esetében 15% alatt marad. A statisztikából továbbá az is kiderül, hogy a Baranyai-Hegyhát településeinek nagyobbik részét negatív vándorlási egyenleg jellemzi, pontosabban a mintaterület települései közül 10 kivételével mindet. 12 falu esetében a vándorlási egyenleg meghaladja a -10%-ot, a települések szinte kivétel nélkül elzárt, alacsony népességű zsákfalvak. A vándorlási mutatókból, valamint a települések korstruktúrájából következtethetünk a térség szelektív demográfiai erőzójára, ami a fiatalabb népesség elvándorlását jelenti.

Megtalálhatóak azok a kistelepülések is, amelyek esetében a fiatalkorúak népességen belüli aránya több, mint 20%, az időskorúak aránya azonban egyik ilyen esetben sem haladja meg a 15%-ot. Ezek tehát fiatalosabb korszerkezetű falvak, amelyeket azonban jellemzően a szegényebb csoportok lakják, jelentős arányú roma népességgel. A gettósodó aprófalvak jelenléte tovább erősíti a térség hátrányos helyzetét, mivel az itt élők elhelyezkedési lehetőségei rendkívül korlátozottak egyfelől alacsony képzettségük, másfelől a társadalmi kirekesztés és elutasítás miatt (G. FEKETE 2005; KOVÁCS 2016).

A fenti, negatív képet tovább rontja a településállomány térbeli szerkezete. A falvak jelentős hányada zsáktelepülés, közlekedési infrastruktúrájuk és elérhetőségük éppen ezért nagyon sokszor kedvezőtlen. Ezt a kérdőívészés során szerzett tapasztalatok is megerősítik (módszertanát és eredményei ld. alább): Szárászon hétköznap három, szombaton kettő, vasárnap egy buszjárat sem közlekedik. Köblénybe és Szalatnakra hétköznap délután 15:30 környékén érkezik be az utolsó buszjárat, aki azzal nem ér haza, már csak személyautóval teheti meg az utat, feltéve ha anyagi körülményei megengedik számára ezt a

„luxust”. Előre kell vetítenünk azt a tényt is, miszerint a vizsgált települések lakossága sok esetben olyan hátrányos anyagi háttérrel rendelkezik, hogy bár hajlandósága lenne ingázásra vagy akár költözésre, módja már nincs rá, hogy személyautót tudjon fenntartani, a tömegközlekedési lehetőségek pedig korlátosak.

Láthatjuk tehát, hogy egy olyan területtel foglalkoztunk kutatásunkban, amelynek településállománya hátrányos elemekből épül fel, egyúttal rendkívül sérülékenyek mind társadalmi-gazdasági, mind infrastrukturális szempontból. Jelen vizsgálat célja elsősorban, hogy meghatározzuk a fenti körülmények fényében, mennyire mobilis az itteni települések aktív lakossága.

#### **4. KUTATÁSI MÓDSZEREK**

A munkavállalási célú ingázás peremfeltételeinek vizsgálata a Mobilitási Fokok Átlaga modell (MFÁ modell) segítségével történt (*ALPEK ET AL. 2016*), amely eszköz az álláskereső és munkavállalók egyéni költség- és időpreferenciáit is figyelembe véve biztosít lehetőséget foglalkoztatási központ/vonzott település relációban a mobilitási adottságok indexálására és értékelésére. A MFÁ modell a vizsgált – alább részletezett – ingázási relációkban számszerűsíti, hogy az adott településről – feltételezve az értékelt közlekedési eszközök (személygépjármű, busz és vonat) teljes körű rendelkezésre állását (azaz, hogy mindenki számára elérhető, feltéve, hogy az eszköz biztosított a településen) – mennyire kedvező az adott községhez vagy városhoz kapcsolódó foglalkoztatási központok utazási idők és költségek tekintetében vett elérhetősége. Az utazási költség és idő határértékek megállapítása a vizsgálatba vont személyek preferenciái alapján történt. Az index az egyéni és tömegközlekedés több formáját, elérhetőségét, a munkavállalási célú ingázás utazási költségét és várható idejét veszi figyelembe. A nagyobb értékek jobb mobilitási lehetőségekre utalnak (az álláskereső és munkavállalók lehetőségeit figyelembe véve a foglalkoztatási központba történő ingázás feltételei kedvezőbbek). A jelen vizsgálat az MFÁ érték számítása során az optimális eszköz által kínált lehetőségekből indul ki, azaz feltételezi, hogy az álláskereső mobilitási fokának szűk keresztmetszetét a számukra rendelkezésre álló, a preferenciáiknak leginkább megfelelő közlekedési eszköz kínálta adottságok jelentik (azaz nem választ a leginkább hatékony eszköznél kedvezőtlenebbet). Megítélésünk szerint a módszer alkalmas arra, hogy indexálja a vidéki terek bizonyos részeinek kizáródási folyamatait.

A mobilitási fokok meghatározásának alapját egy kérdőíves felmérés képezte, amelyet a Baranyai-hegyhát területén, 49 településen 2017 tavaszán végeztünk el. A kérdőívet kisebb részben elektronikus úton (e-mailen keresztül a települési önkormányzatok képviselői segítségével), nagyobb részben terepi kérdőívezés során összesen 368 fő töltötte ki. A mintavétel célcsoportja a

települések álláskereső, illetve foglalkoztatotti státuszú lakossága. A kérdőíveket kitöltő legfiatalabb személy 18, a legidősebb 65 éves volt, 35%-uk férfi, 65%-uk nő.

Az egyes kérdések – négy kérdéscsoporton keresztül – a demográfiai paraméterek mellett a térbeli mobilitással összefüggésbe hozható faktorokat vizsgálták (közlekedési eszközök rendelkezésre állása, az ingázás peremfeltételeit befolyásoló ingázási távolságokkal, idővel és költségekkel kapcsolatos vélekedések), ide értve az álláskereső és munkavállalók ágazatra, szektorra, bérezésre és munkaidőre vonatkozó preferenciáit, illetve a foglalkoztatási központok azonosítását. A kérdőív vizsgálta továbbá a bentlakással és az anyagi helyzettel kapcsolatos tényezőket. Végezetül a felmérés kitért a jelenlegi munkaerőpiaci státusz, illetve a munkaerőpiaci lehetőségekkel kapcsolatos vélekedésekre (munkavállalás területi dimenziói, jövedelmi helyzet, költözéssel kapcsolatos meglátások).

A mobilitási modell tér/idő mátrixainak adatai a vizsgált közlekedési eszköz és relációk függvényében eltérő forrásokból származtak. A személygépjárművel történő ingázás esetében a Google Maps útvonaltervező (<https://www.google.hu/maps>), míg a tömegközlekedési alternatíváknál (busz és vasút) a kapcsolódó menetrendi adatbázisok ([www.volan.hu](http://www.volan.hu), [www.mav.hu](http://www.mav.hu)) szolgáltak információkkal.

A mobilitási lehetőségek vizsgálatánál a MFÁ modell segítségével az alábbi lépéseken keresztül történt az egyes települések indexálása. A MFÁ esetében a mobilitási lehetőségek szintjét a teljes minta alapján becsült felvállalható utazási költség és időértékek alapján indexált tényleges utazási idő és költségértékek határozzák meg.

A modell futtatásának vázát a vizsgált terület/relációk egyszerűsített ingázási gráfjai adták. Ezek csúcsait az indexált térség „vonzott” városai és községei, illetve a foglalkoztatási centrumként funkcionáló (esetlegesen funkcionálni képes) települések képezték. Utóbbiak kijelölése több dimenzió mentén történt (1. táblázat).

1. táblázat: A térség releváns foglalkoztatási központjai különböző dimenziók mentén

Table 1. The relevant centres of study area from different approaches

Szakirodalmi másodelemzés		Kérdőíves felmérés		Statisztikai adatok alapján	
Központ	Relatív gyakoriság	Központ	Relatív említési gyakoriság	Központ	Relatív gyakoriság
Pécs	57.1%	Pécs	32.9%	Komló	24.49%
Dombóvár	30.6%	Komló	17.5%	Sásd	24.49%
Bonyhád	8.2%	Dombóvár	9.1%	Mágocs	12.24%
Kaposvár	4.1%	Budapest	7.7%	Dombóvár	10.20%
		Kaposvár	5.6%	Alsómocsolád	6.12%
		Sásd	4.9%	Kaposszekcső	4.08%
		Liget	4.2%	Mindszentgodisa	4.08%
		Bodolyabér	2.8%	Szászvár	4.08%
		Magyarszék	2.1%	Vásárosdombó	4.08%
				Gödre	2.04%
				Kisvaszar	2.04%
				Tormás	2.04%

Adatok forrása: KSH, Péntes J. – Molnár E. – Palóczy G. 2014, saját felmérés 2017

A munka felhasználta a szakirodalom legfrissebb eredményeit (PÉNZES ET AL. 2014; PIRISI ET AL. 2016), a kérdőíves felmérés tapasztalatait, illetve a KSH ingázókra vonatkozó adatait, amely alapján egy kis- (Alsómocsolád, Dombóvár, Gödre, Kaposszekcső, Kisvaszar, Komló, Mágocs, Mindszentgodisa, Sásd, Szászvár, Tormás, Vásárosdombó foglalkoztatási központokkal) és egy nagyközpontos változat került felírásra (Dombóvár, Bonyhád, Kaposvár, Pécs foglalkoztatási központokkal). A számításba vehető ingázási folyosók meghatározása során a modell azokat az útvonalakat veszi figyelembe, amelyekben első helyen a költség-, másodikon az időtényezőket együttese az álláskeresőktől a lehető legkisebb anyagi áldozatvállalást követeli meg, azaz diszpreferáltak a fizetős és a „kerülő” utak, azonban a nagyobb utazási távolságot, esetleg költséget el lehetett fogadni abban az esetben, ha a vonatkozó irány jelentős időt takarít meg a munkába járónak.

A mobilitási fok számszerűsítésében alkalmazott költség és idő alapértékek a kérdőíves felmérés alapján kerültek meghatározásra. A vizsgált leghátrányosabb helyzetű munkanélküliek csoportjában a kapcsolódó

paraméterek az alábbiak voltak:  $Ktg_1=0$ ,  $Ktg_2=5000$ ,  $Ktg_3=10000$ ,  $Ktg_4=25000$ ,  $T_1=30$ ,  $T_2=40$ ,  $T_3=60$ ,  $T_4=120$ .

Jelen esetben a modell kalibrációja szerint kiváló mobilitási lehetőségekről akkor van szó, ha a településre érvényes, az ingázást befolyásoló költség és időfaktorok a célcsoport 90%-a számára megfelelőek. Ezzel szemben erősen kedvezőtlen mobilitás a modell esetében – az elemzésben alkalmazott határértékek mellett – akkor áll fenn, amennyiben a vizsgált csoport maximum 10%-nak elfogadhatók a munkavállalási célú ingázás szempontjából számításba vehető közlekedési adottságok. Amennyiben a vizsgált csoport teljes körű mobilizálása kiemelt prioritással bír, a határértékek növelése indokolt és vizsont.

Az alapparaméterek felírását követően a modell első lépésként a következő függvény segítségével számolta ki – mindegyik vizsgált közlekedési eszközre és relációra – a települések költség alapértékét (KAérték):

$$KA\acute{e}rt\acute{e}k = \begin{cases} Ha\ x \leq Ktg_1; 4 - x * \frac{1}{Ktg_1} \\ Ha\ x \leq Ktg_2; 3 - (x - Ktg_1) * \frac{1}{Ktg_2 - Ktg_1} \\ Ha\ x \leq Ktg_3; 2 - (x - Ktg_2) * \frac{1}{Ktg_3 - Ktg_2} \\ Ha\ x \leq Ktg_4; 1 - (x - Ktg_3) * \frac{1}{Ktg_4 - Ktg_3} \end{cases}$$

Hasonló módon történt az idő alapértékek (TAérték) meghatározása: ahol  $x$  mindig az adott relációban számolt utazási időt vagy távolságot jelöli.

$$TA\acute{e}rt\acute{e}k = \begin{cases} Ha\ x \leq T_1; 4 - x * \frac{1}{T_1} \\ Ha\ x \leq T_2; 3 - (x - T_1) * \frac{1}{T_2 - T_1} \\ Ha\ x \leq T_3; 2 - (x - T_2) * \frac{1}{T_3 - T_2} \\ Ha\ x \leq T_4; 1 - (x - T_3) * \frac{1}{T_4 - T_3} \end{cases}$$

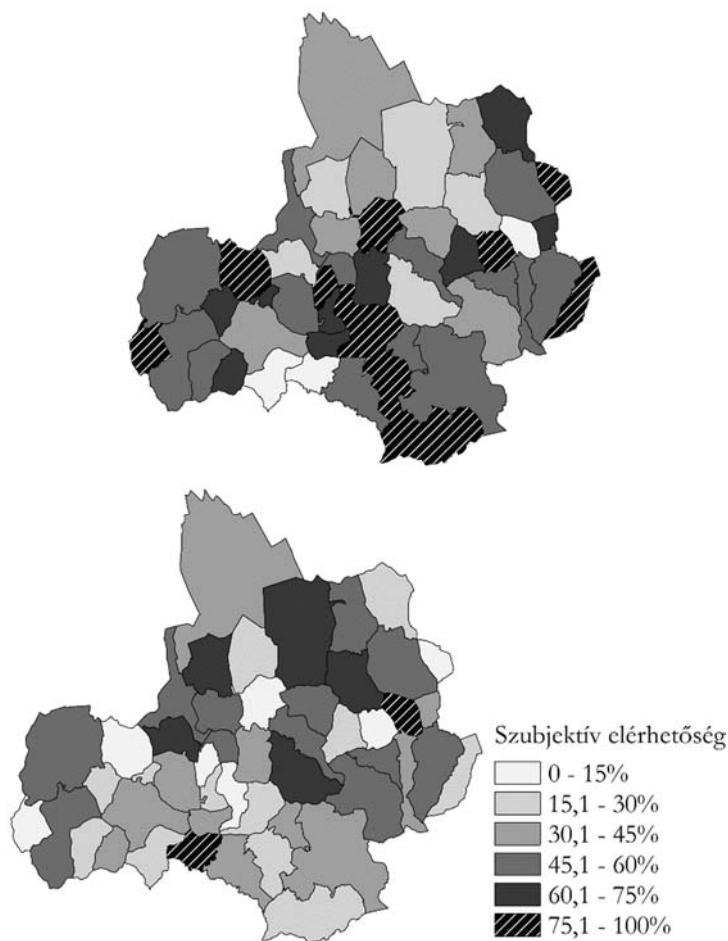
Az így kapott, KA és TA értékeket – minden relevánsnak vett közlekedési eszköz (jelen esetben személygépjármű, busz és vonat) és viszonyítási irány (a foglalkoztatási centrumok) – átlagolva kapható meg az MFÁ-értéke.

A térbeli mobilitási adottságok az idő és költségpreferenciákon túl jelentős mértékben függenek az eszközök szubjektív rendelkezésre állásától, hiszen hiába érhető el egy megfelelő közlekedési alternatíva, amennyiben azt az egyén

– például a menetrendek és a munkavégzés időbeli ütemezésének illeszkedési zavarai, illetve a korábban vizsgált további tényezők okán – nem tudja hatékonyan igénybe venni. A mobilitási fokot javíthatja amennyiben az ingázó számára azon alternatívák elérhetősége a kedvezőbb, amelyek jelentősebb mértékben járulnak hozzá a lehetőségek növeléséhez, ugyanakkor fordított helyzetben az izoláltság is fokozódhat. A térségben a buszközlekedés rendelkezik a legmagasabb fokú rendelkezésre állással, amelyet azonban a települések szintjén mért viszonyok árnyalnak (2. ábra).

2. ábra - A busz (balra) és személygépjármű (jobbra) szubjektív rendelkezésre állása (2017)

Figure 2. – Subjective availability of buses (left) and personal vehicles (right) (2017)



Adatok forrása: Saját felmérés

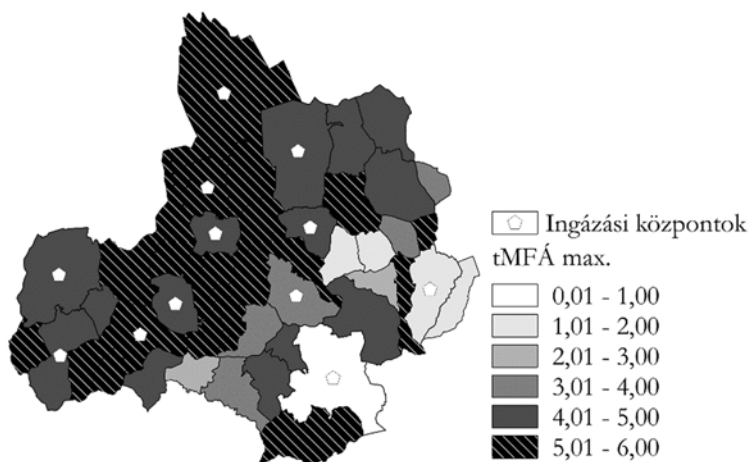
Mind a kis-, mind a nagyközpontos modell vizsgálata esetében az optimális közlekedési eszközzel számoltunk, ami elsősorban a személygépjárművet és az autóbust jelentette. Habár a 2. ábrán láthattuk, hogy például a személyautóval való lefedettség nem mondható ideálisnak a hegyhát településein, a mobilitási hajlandóság egyik leginkább meghatározó elemét mégis ebben határoztuk meg, eredményeink és konklúzióink értékelésénél ezt a kérdést végig szem előtt tartottuk.

## 5. AZ EGYES TELEPÜLÉSEK LEHETŐSÉGEI A MUNKAVÁLLALÁSI CÉLÚ INGÁZÁS DIMENZIÓJÁBAN – MOBILITÁSI FOK

A kisközpontos modell esetében a települések mobilitási fokát az optimális közlekedési eszközre számítva a 3. ábra szemlélteti.

*3. ábra: A vizsgált térség településeinek MFÁ értékei (optimális közlekedési eszközre támogatások nélkül számítva, kisközpontos modell) (2017)*

*Figure 3. Continuous Average Mobility Level of the study area (with optimal vehicle, without financial supplies, small centre modell) (2017)*



Adatok forrása: Saját felmérés

A mobilitási fok a térség jelentős részén ebben a modellben helyi viszonylatban magas, az értéket elsősorban a közúti összeköttetés minősége és a távolságok határozzák meg – tekintettel az optimális közlekedés eszköz jellegére. Az izoláció legfőbb okává – a még mindig alacsony relatív mobilitási fokkal rendelkező településeken – a foglalkoztatási központ kerülő úton biztosított elérhetősége lép elő. További hátrány, hogy ezen településeken az egy kilométerre eső fajlagos útidő is mintegy 11,4%-kal magasabb (Liget, Kisvaszar, Hegyhátmaróc, Bodolyabér és Köblény), mint a teljes térség kisközpontos

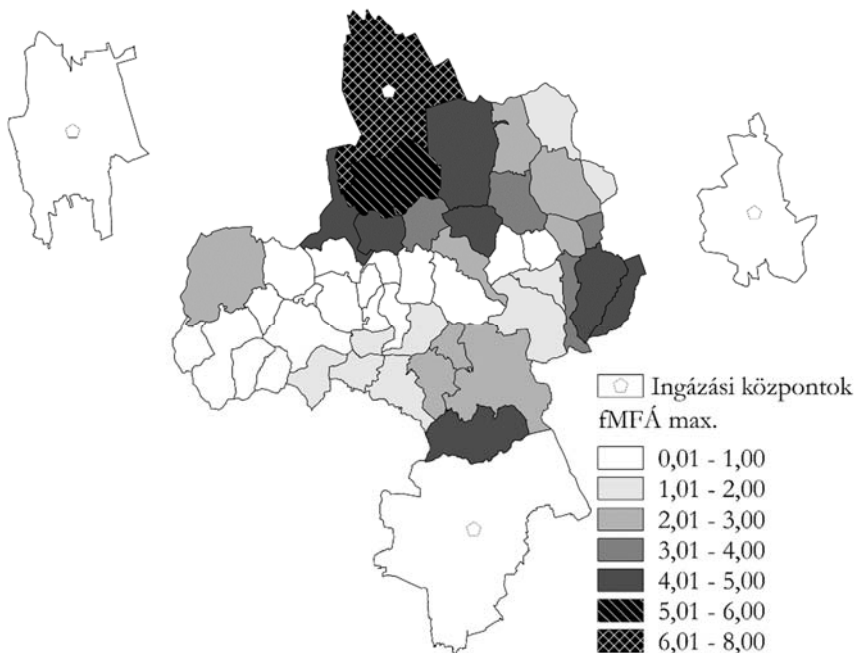
modelljére vonatkozó átlag – amelyben a korábban említett forgalmi szempontok mellett –esetenként a közúthálózat minősége is szerepet játszhat.

A személygépjárművek korábban már emlegetett alacsony, térségi átlagban mintegy 38%-os rendelkezésre állása azonban előrevetíti, hogy ez a megoldás csak kisebb mértékben áll rendelkezésre, különösen a rosszabb anyagi helyzetű lakosokkal jellemezhető településeken. Így annak ellenére, hogy egy alapvetően kedvező mobilitási hajlandósággal jellemezhető térről találkozunk, a szándék és a lehetőségek közötti szakadék rendkívül mélynek bizonyul.

Nagyközpontos relációban, a támogatás nélkül számolt modell esetében az optimális eszköz vonatkozásában a kisközpontos változatnál még jelentékenyebb mértékben a személygépjármű szerepel – a vasúti összeköttetés Dombóvár esetében őrzi meg vezető szerepét, kismértékben Bonyhád felé. A legszembevetőbb azonban a kis- és nagyközpontos relációk összehasonlításában az izoláltabb, alacsony mobilitású települések határozott megjelenése a nagyközpontos modellben (4. ábra).

4. ábra: A vizsgált térség településeinek MFÁ értékei (optimális közlekedési eszközre, támogatások nélkül számítva, nagyközpontos modell) (2017)

Figure 4. Continuous Average Mobility Level of the study area (with optimal vehicle, without financial supplies, big centre modell) (2017)



Adatok forrása: Saját felmérés



A belső elzárt zóna kompaktabbá, körvonala markánsabbá válik, elsősorban az aktuális nagyközpontokhoz közelebb eső települések mobilitási fokának javulása eredményeként. A javulás legnagyobb hányada a 66-os, illetve a 611-es magasabb rendű utak mentén tapasztalható, azaz a jelenlegi mobilitási viszonyok tekintetében a közúthálózat minőségi jegyeinek mobilitási fokra gyakorolt hatásai a nagyközpontok elérhetősége szempontjából döntő jelentőségűek. Ezen változat kapcsán megerősítést nyer a térség belső mobilitási szerkezetének több jellegzetessége, amely alapján három településtípus lehatárolására nyílik lehetőség.

Határozott csoportot képeznek azok a vizsgált nagyközpontos relációban kiemelkedő, illetve jó mobilitási fokkal rendelkező települések, amelyek elérhetőségében a központ közelsége, így a személygépjárművel való jó megközelíthetősége mellett (azzal részben összefüggésben) jelentős szerepet játszik a busz, illetve vonatközlekedés által nyújtott, a csoport számára megfelelő utazási költség és időparaméterekkel rendelkező tömegközlekedés biztosítottasága is. Az érintett községek és városok helyzetét tovább javítja, hogy azok jellemzően magasabb rendű utakon keresztül állnak összeköttetésben centrumukkal, meghatározó részük (71,4%) Dombóvár (Csikóstóttós, Kaposszekcső, Vásárosdombó, Mágocs, Alsómocsolád), kisebb hányaduk Bonyhád (Máza, Szászvár) központhoz kapcsolódik. Amellett, hogy ebben a csoportban a mobilitási eszközök teljes vizsgált portfóliója kedvező lehetőségeket kínál a munkavállalási célú ingázásra, dominánsan körükben tapasztalható, hogy a legjobb bejárési lehetőséget biztosító eszköz a tömegközlekedési alternatívák köréből kerül ki, azaz az álláskereső számára elvben elérhető, szemben a személygépjármű – különösen a kedvezőtlen anyagi helyzetű, hátrányos helyzetű személyek körében tapasztalható – alacsony fokú rendelkezésre állásával.

A második csoport rendelkezik a legnagyobb számossággal (a térség településeinek 46,9%-t tömöríti), ugyanakkor maga is két alcsoportra bontható. Általános differenciáló faktorként – az első típussal szemben – a személygépjármű elsődlegessége jelenik meg, azaz ezen települések csoportjában a foglalkoztatás központ relatív (a csoport számára elfogadható) közelsége, továbbá a magasabb rendű utakon való közvetlen összeköttetés ezzel az eszközzel még ésszerű feltételekkel biztosítja a munkavállalási célú ingázás lehetőségét, ugyanakkor a tömegközlekedés területén már gyakrabban találkozunk egy órát meghaladó utazási idővel, átszállásokkal és magasabb költségekkel. Ezen körben tehát a mobilitás idő és költségpreferencia tekintetében vett legfőbb eszközévé a személygépjármű lép elő, amely azonban korlátozottabb abszolút és szubjektív elérhetősége okán kevesebb álláskereső és munkavállaló számára biztosított. A csoport településeinek köre közepes és alacsony mobilitási fokú altípusokra oszlik annak megfelelően, hogy a személygépjárművel történő napi ingázás átlépi-e a válaszadók által megjelölt 40

perces közepes határértéket (a csoport mintegy 52,2%-a kerül a gyengébb mobilitású altípusba).

Végezetül markánsan elkülönülő kategóriát jelenít meg a közel zéró mobilitású zóna, olyan kedvezőtlen, a munkavállalási célú ingázás valamennyi vizsgált dimenziójában hátrányos tulajdonságokkal rendelkező településeket tömörítve, amelyekben a mobilitási index értéke alig közelítette meg, vagy éppen csak elérte az 1-et. A térség kedvezőtlen mobilitási helyzetét érzékelteti, hogy a vizsgált települések több mint harmada (36,7%) ebbe a csoportba tartozik. Ezekben a településekben a vonatközlekedés elérhetősége rendkívül korlátozott, a buszközlekedés jellemzően a foglalkoztatási központok irányába átszállással megoldott, ugyanakkor jellemzően a személygépjárművel történő ingázás ideje is meghaladja az egy órát. Kedvezőtlen helyzetükben a fentiekén túl, illetve azokkal részben összefüggésben a magasabb fajlagos útidők (a térségben 1 km megtétele átlagosan 10%-kal több időt vesz igénybe a foglalkoztatási központba történő ingázás során), illetve a zsáktelepülési jelleg játszik kulcsszerepet (Liget, Varga, Bakóca, Kisbeszterce, Tormás, Palé stb.). A csoport települései elsősorban a vizsgált térség belső övezetében foglalnak helyett relatíve nagyobb távolságokra saját foglalkoztatási központjaiktól, amely a költségek dimenziójában jelent komoly kihívást, meghaladva a vizsgált csoport által jelölt legmagasabb határértékeket is, ezen a mobilitási támogatások azonban képesek lehetnek enyhíteni, amennyiben az egyén számára az adott közlekedési eszközök szubjektív elérhetősége megfelelő.

A nagyközpontos modell esetében rendkívül beszédes, hogy az optimális közlekedési eszköz ellenére is rendkívül alacsony mobilitási fokok jelennek meg úgy is, hogy a nagyközpontok távolsága sokszor 30-40 km csupán. Legrosszabb helyzetben a vizsgált térség délnyugati települései vannak, például Bakóca, Kisbeszterce, Mindszentgodisa, Tormás, Baranyaszentgyörgy stb. Esetükben a legfőbb korlátot a mobilitás kapcsán nem kizárólag a közlekedési eszközök elérhetősége, vagy az anyagi helyzet, hanem forgalmi szempontból a zsáktelepülés jelleg is okozza. Szalatnak és Köblény (a mintaterület középső-keleti részén) alacsony mobilitását hasonló tényezők eredményezik. De találunk példát alacsony mobilitású településekre abban az esetben is, ha a települések nincsenek feltétlenül zsák helyzetben. A mintaterület észak-keleti határterületein (Mekényes vagy Szárász) például alacsony mobilitást mértünk annak ellenére, hogy átjárhatóak közlekedési szempontból. Mégis, a nagyobb központok elérési ideje olyan nagyra nő, hogy tömegközlekedéssel (amire egyébként jellemzően az itt élőknek anyagi lehetőségük van) is több órára az út.

## ÖSSZEZÉS

Kutatásunkban arra kerestük a választ, hogy a Baranyai-Hegyhát, mint egy tipikus magyar rurális tér elszigetelődési folyamatai valósak-e. Mindezt a mobilitási index segítségével számszerűsítettük, illetve vizsgáltuk.

A mobilitási faktorok kisközpontos modellje pozitív képet mutatott, hiszen a legelzártabb települések mobilitási foka sem bizonyult alacsonynak. Ez részben abból fakadt, hogy a vizsgált terület belső távolságai leküzdhetőek, így a térségen belüli mobilitási képesség jelentős. Árnyalja az eredményeket, hogy a térségen belül található kisvárosok és foglalkoztatási központok gazdasági dinamizmusa mérsékelt, stagnáló, a probléma egyik gyökerét azonban éppen a lokális központok foglalkoztatási zavara okozza. Másfelől a rendelkezésre álló munkaerő minőségi összetétele sem felel meg tökéletesen a helyi igényeknek, a korábban már emlegetett demográfiai és társadalmi problémák megtizedelték a helyben maradó, jól képzett lakosság arányát a helyi népességen belül.

A nagyközpontos modell vizsgálata során már egészen más helyzettel találkozhattunk. Nem csupán megjelentek az alacsony mobilitással jellemezhető települések, hanem térben kontinuus, egységes magterületet alkottak. Ez (ahogy az eredmények taglalásában már utaltunk erre) részben a közlekedési helyzetből, részben a közlekedési infrastruktúra minőségéből, részben pedig a helyi népesség anyagi háttéréből és esélyeiből fakad. Ez a térben elzárt, elszigetelt pozíció tovább erősíti az amúgy is hangsúlyos demográfiai problémákat: a zsugorodást, előregedést, a fiatal csoportok elvándorlását, a deprivált, hátrányos helyzetű csoportok helyben maradását, illetve marginalizált társadalmi helyzetük elmélyülését stb.

A kis- és nagyközpontos relációk összehasonlítása során a kérdéskör további dimenzióit sikerült feltárni. Adott egy térség, amelyet belülről vizsgálva a mobilitási fokok magasak, a helyben elérhető lehetőségek azonban szűkösek, kifelé azonban szinte alig látjuk a mobilitás lehetőségét. Ez többek között azt is jelenti, hogy a térség kizáródása a mobilitási fokok csökkenésével arányosan a nagyobb, regionális folyamatokból egyre intenzívebbé válhat, ami saját, belső problémáinak további elmélyülését eredményezi.

Mivel a kizáródás (perforáció) jelenségét mi elsősorban folyamatként értelmezzük, így feltételezhetjük, hogy az alacsony mobilitással jellemezhető települések (bár mobilitási fokuk rendkívül hasonló értékeket vett fel) más és más ütemben izolálódnak. Eszerint bár fel tudtuk mérni, melyek azok a falvak, amelyek elszigetelődnek, egyelőre nem került pontosan meghatározásra ennek mértéke. Nem állíthatjuk például biztosan azt, hogy amennyiben egy település mobilitási foka 0,01 és 1 közé esik, az azt jelenti, hogy az adott településen csupán egy-két ember hajlandó tartós helyváltoztatásra, például munkavállalás céljából. Szinte minden esetben lesznek ingázó lakosok, illetve az ingázásra hajlandóságot nem mutatók. Előbbiek mobilitási foka növekedhet vagy

stagnálhat, utóbbiak mobilitása azonban félfő, hogy folyamatosan csökkenhet. Ebben az értelemben a települések kizáródási folyamata a helyi társadalmak fragmentációját is jelenti.

## IRODALOM

- ALPEK, B. L. - TÉSITS, R. - BOKOR, L.** (2016): Group-specific analysis of commuting in the most disadvantaged areas of Hungary. *Regional Statistics*, 6(1), pp. 54–81.
- BAJMÓCY P. - BALOGH A.** (2002): Aprófalvas településállományunk differenciálódási folyamatai. *Földrajzi Értesítő*, 51(3–4), pp. 385–405.
- BALOGH A.** (2008): Az aprófalvas településállomány differenciálódási folyamatai Magyarországon, Szombathely: Savaria University Press.
- BALOGH A.** (2015): Aprófalvak és majorok: Településföldrajzi hasonlóságok és különbségek. *Településföldrajzi Tanulmányok*, IV. évf. 2. szám, pp. 24–43.
- BELUSZKY P. - SIKOS T. T.** (1982): Magyarország falutípusai, Budapest: MTA FKI.
- BELUSZKY P. - SIKOS T. T.** (2007): Változó falvaink (Magyarország falutípusai az ezredfordulón), Budapest: MTA Társadalomkutató Központ.
- BOURDIEU, P.** (1991): Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum. In **WENTZ, M.** (eds.) *Stadt-Räume*. Campus Verlag, pp. 25–34.
- CSATÁRI, B.** (2005): Criteria of Rurality for the Hungarian Micro-regions. Major Problems Facing Rural Areas in Hungary. In: Barta, Gy. - G. Fekete, É. - Szörényiné Kukorelli, I. - Timár, J. (eds.) *Hungarian Spaces and Places: Patterns of Transition*. Pécs: Centre for Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, pp. 466–482.
- DÖVÉNYI Z. - TOLNAI G.** (1991): A falusi munkanélküliség néhány kérdése Magyarországon. In: Kovács T. (szerk.) *Válság és Kiút*. Pécs: MTA Regionális Kutatások Központja, p. 102–108.
- ENYEDI GY.** (1991): Fordulópont előtt a magyar falu. In: Kovács T. (szerk.) *Válság és Kiút*. Pécs: MTA Regionális Kutatások Központja, p. 10–17.
- G. FEKETE, É.** (2005): Small Villages Undergoing Transformation. In: Barta, Gy. - G. Fekete, É. - Szörényiné Kukorelli, I. - Timár, J. (eds.) *Hungarian Spaces and Places: Patterns of Transition*. Pécs: Centre for Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, pp. 483–500.
- G. FEKETE, É. - LIPTÁK, K.** (2011): Postmodern Values in Rural Peripheries. *Journal of Settlements and Spatial Planning*, 2(1), pp.1–7.
- HALFACREE, K.** (2006): Rural Space : constructing a three-fold architecture. In: Cloke, P. - Marsden, T. - Mooney, P. (eds.) *The Handbook of Rural Studies*. London, Thousand Oaks, New Delhi. SAGE Publications.

- HEINEBERG, H.** (2006): Stadtgeographie, Stuttgart: Ferdinand Schöningh.
- HENKEL, G.** (2004): Der Ländliche Raum, Berlin, Stuttgart: Gebrüder Borntraeger Verlagsbuchhandlung.
- HORECZKI R.** (2014): A kisvárosok ipari átalakulása a XX. században. Köztes-Európa, 6(1 (14)), pp. 135–142.
- KOVÁCH I.** (2012): A vidék az ezredfordulón. A jelenkori magyar vidéki társadalom szerkezeti és hatalmi változásai. Budapest, Argumentum
- KOVÁCS K.** (2016): Földből élők - Polarizáció a magyar vidéken Kovács K. (szerk.) Argumentum.
- KOVÁCS, T.** (2001): Discussion papers. In: Gál Z (eds.) Rural Development in Hungary, Pécs, Centre for Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences.
- LEFEBVRE, H.** (1991): The Production of Space. Urban Studies, 29(6), pp.1020–1023.
- LENNER T.** (2000): A kisvárosok modernizációjának társadalomföldrajzi áttekintése Vas megyei példákon. Tér és Társadalom, 14(2–3), pp. 139–146.
- MASSEY, D.** (2005): For Space. Los Angeles, London, New Delhi, Singapore, Washington DC. SAGE Publications Ltd.
- MÁTÉ É.** (2017): Perforált régiók? – izolálódó térségek a Dél-Dunántúlon. Földrajzi Közlemények, 141(2), pp. 164–178.
- NAGY E. – TIMÁR J. – NAGY G. – VELKEY G.** (2015): A társadalmi-térbeli marginalizáció folyamatai a leszakadó vidéki térségekben. Tér és Társadalom, 29(1). pp. 35–52.
- NAGY G.** (2007): Divergencia vagy konvergencia - az átmenet gazdasági térfolyamatainak mérlege földrajzos szemmel. Tér és Társadalom, 21(1), pp. 35–51.
- NEMES NAGY J.** (1998): A tér a társadalomkutatásban, Budapest: Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület.
- PÉNZES J. - MOLNÁR E. - PÁLÓCZI G.** (2014): Helyi munkaerő-piaci vonzáskörzetek az ezredforduló utáni Magyarországon. Területi Statisztika, 54(5), pp. 474–490.
- PIRISI G.** (2009/a): Differenciálódó kisvárosaink. Földrajzi Közlemények, 133(3), pp. 315–325.
- PIRISI G.** (2009/b): Kisvárosok differenciált átalakulása az ezredforduló Magyarországon. Pécs, PTE.
- PIRISI G. - KISS B. - MÁTÉ É.** (2016): A kisvárosok szerepe a munkaerő-ingázásban. Területi Statisztika, 56(4), pp. 415–437.

- PIRISI, G. - TRÓCSÁNYI, A.** (2014): Shrinking Small Towns in Hungary: the Factors Behind the Urban Decline in “ Small Scale.” *Acta Geographica Universitatis Comenianae*, 58(2), pp. 131–147.
- TIMÁR, J.** (2007): Different Scales of Uneven Development – in a (No Longer) Post-socialist Hungary. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 64, pp. 103–128.
- TÖNNIES, F.** (2004): *Közösség és Társadalom*, Budapest, Gondolat.
- WOODS, M.** (2011): *Rural*, New York, Routledge.
- WOODS, M.** (2005): *Rural Geography*, London, Sage.
- ZSOM B.** (2015): A jóllét mérése hátrányos helyzetű régiókban. *Területi Statisztika*, 55(3), pp. 273–287.