

16.678



Gazdasági Műszaki
Elemző Osztály

A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA TERÜLETI VETÜLETE

H A R M A D I K K Ö T E T

A KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATRACIONALIZÁLÁS
VALAMINT A TERÜLETI ÉS TELEPÜLÉSHÁLÓZAT
FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ
ÖSSZHANGJÁNAK VIZSGÁLATA

3. füzet

U V A T E R V
Gazdasági Műszaki
Elemző Osztály

Tsz: 39.848/GMEO

C 2343

A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA
TERÜLETI VETÜLETE
III. kötet

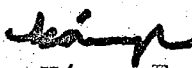
A KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATRACIONALIZÁLÁS
VALAMINT A TERÜLETI ÉS TELEPÜLÉSHÁLÓZAT
FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ ÖSSZHANGJÁNAK VIZSGÁLATA

3. füzet

a Nagyatád-Barcs,
a Kaposmérő-Középrigóc és
a Kaposvár-Szigetvár vasutvonalak
megszüntetésének vizsgálata

készítette:
Dr. Sztankóczy Zoltán


(Skoda Lajos)
igazgató


(Dr. Kánya Ernő)
osztályvezető

Budapest
1975

a
DM
S. V. K.
JR

T A R T A L O M J E G Y Z É K

	Oldal
Összefoglalás és következtetések	4.
A Nagyatád-Barcs vasutvonal vonzásterületének nagysága	14.
Nagyatád regionális közlekedéshálózati fekvése	20.
A Nagyatád-Barcs vonalszakasz mikrotérsgégi közlekedési szerepe	27.
A Nagyatád-Barcs vasutvonal vonzásterületének gazdasági-társadalmi vonásai	31.
A Nagyatád-Barcs vonalszakasz forgalma	35.
A Nagyatád-Barcs vasutvonal vonzásterületének várható távlati társadalmi-gazdasági fejlődése	37.
A Kaposmérő-Középrigóc vasutvonal vonzásterülete	39.
A Kaposvár-Szigetvár vasutvonal vonzásterülete	43.
A Kaposmérő-Középrigóc és a Kaposvár-Szigetvár vasutvonalak regionális szerepe	46.
A Kaposmérő-Középrigóc és a Kaposvár-Szigetvár vasutvonalak mikrotérsgégi /körzeti/ szerepe.	49.
A Kaposmérő-Középrigóc vasutvonal vonzásterületének társadalmi-gazdasági helyzete	60.
A Kaposvár-Szigetvár vasutvonal vonzásterületének társadalmi-gazdasági helyzete	63.
A Kaposmérő-Középrigóc vasutvonal forgalma	66.
A Kaposvár-Szigetvár vasutvonal forgalma	67.
A Kaposmérő-Középrigóc és a Kaposvár-Szigetvár vasutvonalak várható távlati társadalmi-gazdasági fejlődése	68.

Térképvezlatok és táblázatok

B.1. Nagyatád középfoku vonzási körzet nagysága	16.
B.2. Nagyatád-Barcs közötti vasutvonal vonzáskörzetének nagysága	18.

B.3.	Nagyatád-Barcs közötti vasutállomások vonzási körzete	19.
B.4.	Nagyatád regionális közlekedés-hálózati fekvése	23.
B.5.	Nagyatád regionális személyszállítási kapcsolatai	24.
B.6.	Nagyatád regionális vasuti kapcsolatai	25.
B.7.	Nagyatád regionális közuti kapcsolatai	26.
B.8.	Nagyatád-Barcs vasutvonal vonzáskörzetének vasutállomásoktól mért izodistant vonalai	29.
B.9.	A Nagyatád-Barcs vasutvonal vonzáskörzetéhez tartozó települések vasutállomástól mért távolságai	30.
B.10.	A Kaposmérő-Középrigóc és a Kaposvár-Szigetvár vasutvonalak vonzásterülete	41.
B.11.	A Kaposmérő-Középrigóc vasutvonal vonzásterületének nagysága	42.
B.12.	A Kaposvár-Szigetvár vasutvonal vonzásterületének nagysága	45.
B.13.	A Kaposmérő-Középrigóc és Kaposvár-Szigetvár vasutvonalak regionális helyzete	48.
B.14.	Térbeli és időbeli távolságok Kaposvártól	53.
B.15.	A Kaposmérő-Középrigóc és a Kaposvár-Szigetvár vasutvonalak vonzásterületének közlekedési kapcsolata Kaposvárral	54.
B.16.	Térbeli és időbeli távolságok Szigetvártól, Barcs-tól	55.
B.17.	A Kaposmérő-Középrigóc és a Kaposvár-Szigetvár vasutvonalak vonzásterületének kapcsolata Barccsal és Szigetvárral	56.
B.18.	Közuti isodistant vonalak a Kaposmérő-Középrigóc és a Kaposvár-Szigetvár vasutvonalak megszüntetése esetén	57.
B.19.	A Kaposmérő-Középrigóc és a Kaposvár-Szigetvár vasutvonalak vonzásterületének távolsága a legközelebbi vasutállomástól vagy megállóhelytől	58.

Összefoglalás és következtetések

A megszüntetésre kijelölt vasutvonalak hossza és vonzásterületének nagysága a következő:

Nagyatád-Barcs	39 km, 30000 ha., 9000 fő, 8 község
Kaposmérő-Középrigóc	54 km, 35000 ha., 11000 fő, 20 község
Kaposvár-Szigetvár	50 km, 33000 ha., 14000 fő, 11 község
Összesen:	143 km, 108000 ha., 34000 fő, 39 község.

Mindhárom vonal az északon vezetett /Budapest/ - Dombóvár - Gyékényes A kategóriájú és a délen haladó /Nagykanizsa/ - Gyékényes - Szigetvár - /Pécs/ B.1. kategóriájú vasuti fővonalakat köti össze és egymással párhuzamosan fut észak-déli irányban. Hasonlóságuk azonban nem csupán a vonalvezetés és a közlekedés-hálózati funkció tekintetében áll fent, de rokon vonások állapíthatók meg vonzásterületük társadalmi-gazdasági jellemzésében is.

A Nagyatád-Barcs vasutvonal megszüntetése a regionális közlekedési kapcsolatokban Nagyatád számára a délebbre fekvő felső és középfoku központok /Pécs, Szigetvár, Barcs/ eredményez majd hosszabb /Kaposváron vagy Gyékényesen átvezető/ vasuti összeköttetést. Nem módosítja azonban az északabbra elhelyezkedő központ településekkel /Nagykanizsa, Kaposvár, Dombóvár/ való jelenlegi helyzetét. Barcs számára ennek a vonalszakasznak a megszüntetése nem jelent változást a regionális hatókörű /a Dél-Dunántul felső és középfoku központjaiba irányuló/ vasuti kapcsolatokban.

A Nagyatád és Pécs közötti hosszabb vasutvonal távolság mégsem jelenti azt, hogy a közöttük lévő időbeli távolság is előnytelenebbé válik. A fővonalakon elérhető nagyobb utazási sebesség révén a hosszabb utvonalon /Kaposváron, Dombóváron át/ ugyanannyi idő alatt végezhető el az utazás, mint Barcsra keresztül. Ha pedig a közúti utazás lehetőségeit is figyelembe vesszük, akkor az tűnik ki, hogy jelenleg, tehát a Nagyatád-Barcs vasutvonal megléte mellett is, gyorsabban lehet eljutni Nagyatádról Pécsre, Szigetvárra sőt Barcsra is autóbusszal,

mint vonattal. Ugyanakkor az is tény, hogy Nagyatád és Kaposvár között viszont a főútvonali kapcsolatok hiánya és az alsóbbrendű utak extenzív vonalvezetése következtében a vasuti utazás mutat fel előnyt a közúttal szemben.

A Nagyatád-Barcs vasútvonallal párhuzamosan halad a II. rendű főút vonal és így mindegyik vasúttal ellátott települést ez a közút is érint. Emellett alsóbbrendű utak segítségével a vasúttól távolabb fekvő települések is /3 db/ rendelkeznek közúti kapcsolattal. Bár ezeknek a bekötőutaknak egy része csupán földút, de a jelenlegi állapotban ugyanazok az utak vezetnek mind a vasútállomásokhoz, mind pedig a II. rendű főútvonalhoz. A vonzáskörzet települései eszerint a vasútvonal megszüntetésével közúton változatlanul elérhetők, rendszeresen és némiképpen gyorsabban is, mint vasúton. A vasútvonal megszűnésével mindemellett megnövekszik a településeket a legközelebbi vasútállomásokkal összekötő közutak hossza /a viálminimum/ 16 kilométerről 106 km-re, azaz közel hétszeresére. Míg ma a települések átlag 2 km-re, a vasút megszűnésével átlag 14 km-re fekszenek majd a legközelebbi vasútállomástól.

A vonzáskörzetben ipar lényegében nincs. Az iparral rendelkező két központi település /Nagyatád és Barcs/ üzemben maradó vasútvonal mellett fekszik. A vonzásterület gazdasági életének alapja a mezőgazdaság. A művelt terület talaja viszonylag alacsony értékű homok és vályog. A növénytermesztésben jellemző a burgonya szerepe, hiszen az összes szántóterület több mint 10 %-át foglalja el. Még inkább elmondhatjuk ezt a rozsról. Ez a két növény a szántóföldi termelés területének közel 1/4 részét képviseli. A buza ugyan mindemellett a legnagyobb /25-40% vetésterületű növény, de termésátlaga közepes vagy alacsony, míg a rozs országos viszonylatban is magas. A kukorica 10-20 %-ban részesedik a szántóterületből. Az állattenyésztés szerepe az országos átlag alatt van és ugyanez vonatkozik a hus- és tejhozamra is. Az állami gazdaságban az állatsűrűség és a tejhozam

magasabb. A marhahús termelés ugyan nem, de a sertéshús termelés lényegesen az átlagos színvonal felett áll. Jellemző vonása a terület állattenyésztésének a juhtartás.

A termelőszövetkezetek gazdálkodásának eredményessége az országos átlag alatt van, akár az egy dolgozóra, akár az egy ha.termőterületre eső nettó jövedelmet tekintjük is. Alacsony szintet mutat a gépi munka aránya, a traktoroknak a művelt területre vetített aránya és rendkívül kevés /0,1 db/100 ha./ a tehergépkocsik mennyisége.

A vonzásterület kis hatósugaru, alsófoku szociális, egészségügyi stb. ellátását a legnagyobb községek /Lábod és Csokonyavisonta, illetve Görgeteg/ oldják meg. A Közepfoku funkciók ellátásáról /pl. közepfoku oktatás/ Nagyatád és Barcs gondoskodik. Lábod és Csokonyavisonta alsófoku központok, Görgeteg pedig részleges alsófoku központ.

A Kaposmérő-Középrigóc vasutvonal a Kaposvár és Barcs, valamint érintkező vonzásterületeik forgalmát hordozza. Kaposvár-Kaposmérő és Középrigóc-Barcs között azonban megmaradnak a fővonalak. A Kaposmérő-Középrigóc közötti vonzásterület északi fele a Kaposvári járáshoz, illetve közepfoku körzethez, míg a déli fele a Barcsi járáshoz és a Nagyatádi közepfoku körzethez tartozik.

Ennek a vasutvonalnak regionális hatókörű szerepe legfeljebb Kaposvár felsőfoku központ és megyeszékhely, valamint Barcs összekötése lenne. A vasuti kapcsolat utvonálhossza kisebb is mint a közuté, mégis az utóbbi, jóllehet a forgalmat alsóbbrendű utak hordozzák, gyorsabb közlekedést biztosít. Ez a tény a vasutvonal regionális feladatát nagyon halványra teszi. Ehelyett inkább a vonzási terület belső és központokba vezető kapcsolatában juthat szerephez.

Ezt a mikrotérsgégi /körzeti/ szerepet elemezve azt látjuk, hogy a vonzási terület északi fele és Kaposvár között a közuti közlekedés gyorsabb, mint a vasuti. A két közlekedési pálya köze

párhuzamusan halad egymással. A terület déli fele és Barcs között a helyzet más. Itt hiányzik Szulok és Barcs között a kiépített út és nincs rendszeres közuti közlekedés. Erről a területről a közutak /és a rendszeres forgalom/ nem a saját központi település /azaz Barcs/, hanem a más megyéhez /Baranya/ és más központi településhez /Szigetvár/ vezető közlekedési kapcsolatokat szolgálják. Természetes, hogy a vonzásterület déli fele és Barcs között a hiányos közuti hálózat miatt kizárólag a vasutvonalra hárul a közlekedési kapcsolatok megoldása.

A vasutvonal mellett fekvő települések közül Kadarkut kiemelt alsófoku, Homokszentgyörgy alsófoku központi szerepet tölt be, további három pedig részleges alsófoku központi feladatot lát el. Ezek között a települések és a központi szerep nélküli egyéb települések között a közuti közlekedés szerepe az általánosabb.

A vonzásterület ipara jelentéktelen. Említésre méltónak csupán Kadarkut textilruházati üzeme ítéltető. A terület gazdasági életének tehát itt is a mezőgazdaság az alapja. A földművelés természeti feltételei nem mondhatók kedvezőnek, hiszen nagyobb nyugati felén alacsony értékű homoktalaj, kisebb keleti felén is csak közepes minőségi osztályba sorolt vályogtalaj áll rendelkezésre.

A nyugati homokos területeken a növénytermelés legjellemzőbb növénye a rozs és a burgonya. Az előbbi 12-20 %-ban, az utóbbi 10 %-ot meghaladó arányban foglalja el a vetésterületet. A keleti vályogtalaju területeken a buza és a kukorica a jellemző növénytermelési ágak amelyeknek aránya itt jóval magasabb, mint nyugatabbra.

A legjellemzőbb növényekből a termésátlagok ugyan az országos adatok felett állnak, de a termőterületre vagy az egy dolgozóra vetített nettó jövedelem mégis viszonylag alacsonyabb fejlettségű gazdálkodásra utal. Kivételt a vonzásterület déli

fele jelent, ahol a magasabb jövedelmezőség mögött jobb állóeszközellátottság, nagyobb műtrágya felhasználás, az állattenyésztés megnövekedett szerepe tűnik szembe. Az állattenyésztés vezető ága a sertésenyésztés és a déli terület az ország kiemelkedő sertéshús hozamot felmutató vidékei közé tartozik.

A Kaposvár-Szigetvár közötti vasutvonal regionális jellegű szerepére a két végponton fekvő /felsőfoku illetve közép-/foku/ központi település kapcsolatának hordozása, valamint Kaposvár és Pécs összekötése kínálkoznék. Kaposvár és Szigetvár között azonban a közuti távolság kisebb, mint az extenzív vonalvezetésű vasutvonal hossza és az alsórendű uton közlekedő autóbusz utazási ideje is jóval rövidebb, mint a vonaté. Kaposvár és Pécs között pedig nemcsak az autóbusz utazási ideje, hanem a Dombóváron át történő vasuti utazásé is csak fele olyan hosszú, mint a Kaposvár-Szigetvár vonal esetében. Következik mindebből, hogy a megszüntetésre kijelölt vasutvonal regionális szerepkör betöltésére nem vállalkozhatik.

A vonzási terület északi, a Kaposvári járáshoz tartozó felében a települések mindegyike rendelkezik vasutállomással, illetőleg 2-3 km-ről elérhető. Ugyanakkor a vasuttal párhuzamosan közut is érinti ezeket a községeket. A vonat és az autóbusz utazási ideje is közel áll egymáshoz. Ott pedig, ahol rövidebb vonalvezetésű közut is rendelkezésre áll /pl. Bőszénfa/, ott a közuton jóval gyorsabb utazás biztosítható. Ez a rövidebb utvonál a vonzásterület déli felét is sokkal előnyösebben kapcsolná Kaposvárhoz, mint a vasutvonal, de ez a terület már Baranya megyéhez, a Szigetvári járáshoz tartozik.

A vasutvonal szerepe a vonzási terület déli felének és Szigetvárnak a kapcsolatában alárendelt jelentőségű. Ott, ahol a vasut és a közut párhuzamosan futnak /Szigetvártól Almamelékig/ ugyan az utazási idők is hasonlóak, de a községek nagyobb felét a vasut nem éri el és ezeknél a közut az egyedüli közlekedéshordozó. Hozzátehetjük, hogy a közuti hálózat Szigetvárra befutó legyezős formája kiterjeszti Szigetvár térbeli és időbeli

közelségét Somogy megyéhez és a Barcsi járáshoz tartozó községekre is /Patosfa, Lad/. Ennek a helyzetnek a kialakulása nyilvánvalóan arra is visszavezethető, hogy Barcs és Szulok között nincs kiépített út.

Ipar a vonzáskörzetben nem alakult ki. /Legfeljebb Bőszénfa téglacserép-és tüzelőanyag iparba tartozó kis üzemét nevezhetjük meg./ A gazdasági élet alapja tehát itt is a mezőgazdaság. A talaj közepes minőségi osztályba sorolt karbonátos vályog. A szántóföldi termelés vezetőnövénye a buza, amelynek területaránya 30-40 %, helyenként 40 % feletti. A kukorica részesedése is átlagon felüli /10-20 %/. Ahol /elsősorban az állami gazdaságokban/ viszonylag fejlettebb szarvasmarha tenyésztést találunk, ott a szántóföldi termelésben a csalamádé és silókukorica is jellemző növény. A termelőszövetkezetekben az állattartás a Dél-Dunántultra vonatkozó átlag-szinvonalat nem éri el. Az állatállomány fajta szerinti arányában a sertésenyésztés viszonylag fontossága a jellegzetes. A gazdálkodás jövedelmezősége a termelőszövetkezetekben viszonylag alacsony és az állami gazdaságok kivételével alacsony mértékű műtrágya felhasználás, állóeszköz ellátottság, ezzel együtt a tehergépkocsi ellátottság alacsony foka is erre utal.

A szőlő, kert és gyümölcssterület az előzően tárgyalt két vonzásterülethez hasonlóan, kis kiterjedésű. A legáltalánosabb gyümölcsfajta az alma. Ugyancsak alacsony az erdők aránya, amelyeknek faállományában a döntő hányadot a keménylombos fák teszik ki. Második helyen a lágy lombos fák állnak, kevés helyen fordulnak elő a fenyőfélék.

A vonzásterület legfejlettebb települése Mozsgó, amely alsófoku központ. Rajta kívül néhány település /Szentbalázs, Somogyhárshágy, Szentlászló, Ibafa/ vesz részt az alsófoku körzeti /pl. orvosi/ ellátásban. A középfoku ellátás /középiskola

rendelőintézet, stb./ Kaposvárra, illetve Szigetvárra hárul.

A teljes hosszukban megszüntetésre kijelölt két utóbbi vasutvonal vonzásterületén fekvő 31 település közül 16-ot tekinthetünk vasuttal ellátottnak, amelyeknél a legközelebbi állomás vagy megállóhely távolsága legfeljebb 2,5 km. Három település, összesen 1800 fő népességgel 18-25 km-re fekszik a legközelebbi vasutállomástól. A többi 12 vasuttól való távolsága 2,5-6,5 km.

A vasutvonalak megszüntetésével mind a 31 település vasuttal el nem látottá válik és mindegyik meszebb lesz 5 km-nél. A jelenlegi mellékvonali állomások és megállóhelyek szerepét átvállaló 4 fővonali állomástól /a jelenlegi mellékvonali elágazó állomásoktól/ csupán 4 település fekszik 5-10 km, 15 pedig 10-20 km és 12 majd 20-30 km távolságban. A vasutállomásokhoz vezető utak összes hossza, a viálminimum, a jelenlegi 130 km-rel szemben 540 km-re növekszik.

A 3 vasutvonal forgalmát az alábbiakkal jellemezhetjük.

	Nagyatád -Barcs	Kaposmérő -Középrigóc	Kaposvár -Szigetvár
Napi fizető utasszám	840	1100	360
Napi fel-és leadott árutonna	180	270	230
Naponta közlekedő szem.vonat	12	10	6
Napi átlagos tehervonat szám	3	2	3
Napi tehervonati elegytonna	e z e r a l a t t		
Napi személyvonati elegytonna	e z e r a l a t t		

Ezekből az adatokból /amelyek a regionális tervezésben általánosan elfogadott gyakorlathoz hasonlóan a bázisként választott 1970 évre vonatkoznak/ nem csupán azt állapíthatjuk meg, hogy a vonalak valóban gyengeforgalmuak, de egyuttal azt is, hogy ebben a forgalomban a személyszállítást illeti a döntő hányad /a forgalom 4/5 része/ és az áruforgalom részesedése igen alacsony.

A vonalak megszüntetésének kérdésében a személy-és áruszállítások aránya nem hagyható figyelmen kívül. Azt látjuk, hogy a közúti közlekedés a személyszállításban általában fölényben van a vasúttal szemben /elsősorban az utazási sebesség tekintetében/ emellett hálózata is sokkal kiterjedtebb, könnyebben tovább is terjeszthető, minden települést érinthet. Az áruszállítás ezeken a vonalakon meghatározó jellegű növekedést nem érhet el, ehhez a ipari fejlődés lehetőségei hiányzanak, a mezőgazdasági fejlődés pedig nem támaszthat a jelenlegi áruforgalom többszörösét elérő vasúti szállítási igényeket.

A három mellékvonal vonzásterületén nincs olyan település, amely a területfejlesztési irányelvek és a településhálózat fejlesztési koncepció alapján ipari fejlesztésre tarthatna számot. Jelentősebb ipar csak a megszüntetésre ítélt vonalak végénél elhelyezkedő központi településekben /Kaposvár, Szigetvár, Nagyatád, Barcs/ van és a további iparosítás is csak itt várható reálisan. Ipartelepítési adottságaink alapján ezeknél a településeknél a további iparosítás lehetséges irányvonala is felvázolható.

Barcs kedvező ipartelepítési feltételei elsősorban a víznyerési lehetőségre, másodsorban a közlekedéshálózati fekvésre, harmadsorban a munkaerő forrásra támaszkodnak. Ezenkívül figyelembe vehető a közeli területeken folytatható fakitermelés és burgonyatermesztés. Ezen az alapon műanyagfeldolgozó ipar, gépgyártás, fűrész-és lemezipar, szesz-és keményítőipar telepítése ítélnélhető a legelőnyösebbnek. Nagyatád ipartelepítési vonzereje kisebb, hiszen előnytelen a közlekedési helyzete, hiányoznak a víznyerési lehetőségek. Ipari fejlesztése inkább könnyű és élelmiszeriparral /pamutipar, rövidáruipar, tartósítóipar/ valósulhat meg. Kaposvár elsősorban urbánus fejlettsége, oktatási-szakképzési lehetőségei révén vonzhat ipart. Ezenkívül figyelembe vehető közlekedéshálózati fekvése és munkaerő forrása. Általános gépgyártás, közlekedési gépgyártás, műszeripar, kötszövőipar,

textilruházati ipar, festék-és háztartásvegyipar telepítésére számíthat leginkább. Szigetvár Barcshoz viszonyítva lassu iparosításra, elsősorban már meglévő iparágainak és üzeminek fejlesztésére készülhet fel, minthogy ipartelepítési tényezőkben való kínálata gyengébb, ipara pedig ehhez képest erősebb. A négy központi település iparosításának várható irányvonala alapján közöttük viszonylagos szállítási igényességgel járó termelési kapcsolat elsősorban Barcs és Kaposvár között alakulhat ki, míg Nagyatád és Barcs, illetőleg Kaposvár és Szigetvár között ez nem valószínűsíthető.

A négy központi település ipari szerepe mellett, társadalmi-igazgatási funkciójuk is továbberősödik. Bizonyos vonásokban ezek iránya is kivetíthető. Így Szigetvár és Pécs kapcsolatának erősödésével szemben nem várható a Szigetvár és Kaposvár közötti kapcsolatok intenzívebbé válása. Barcs részleges középfoku központi szerepéből viszonylag gyengülő, Nagyatád és Szigetvár középfoku központi szerepéből viszonylag erősödő vonzerőre lehet következtetni.

A mezőgazdaság fejlődésének kísérőjeként az üzemi koncentráció a termelőszövetkezetek nagyobb egységekké szervezését váltotta ki. Így a Nagyatád-Barcs vasutvonal vonzásterületén 2, a Kaposmérő-Középrigóc vonal vonzásterületén pedig ugyancsak 2 termelőszövetkezet tevékenykedik 1975-től kezdve. Azzal lehet számolni, hogy a növénytermesztésben a növekedési ütem gyorsabb lesz mint az állattenyésztésben, amelynek biológiai alapjai korlátozottabbak. A növénytermesztésben erőteljesen térthódítanak a termelési rendszerek, elsősorban a kukorica, a burgonya és a cukorrépa termelésében.

Az előbbiekben felvázolt ipari, mezőgazdasági, településhálózati fejlődés nem ad alapot ahhoz, hogy a három gyengeforgalmu vonal áruszállítási feladatának nagyarányu növekedését lehessen várni. A jövőben is gyengeforgalmu vonalak maradnak tehát,

amelyek regionális szerepe nem lesz lényeges, és mikrokörzeti szerepük is elmarad a közuté mögött. Egyenként vizsgálva, mindhárom megszüntetését indokoltnak **ítélhetjük**.

Mindemellett azonban van közöttük némi különbség és viszonylagos fontosságuk alapján sorrendbe is állíthatók. Ennek elvégzése azért sem felesleges, mert a három vonal vonzásterülete együtt meglehetősen nagy, fél megyényi területet tesz ki.

A három közül a Kaposvár-Szigetvár vasutvonal megszüntetése dönthető el elsőként. Területfejlesztési szerepe, közlekedéshálózati feladatai egyaránt a legkönnyebben nélkülözhetők. A Nagyatád-Barcsi vonalat a közuti közlekedés ugyancsak helyettesítheti. Nagyatád számára az észak felőli kapcsolat vitathatatlanul fontosabb és közuti közlekedéssel nehezebben felváltható, mint a déli irányú. Ugyanakkor a Somogy-szob-Nagyatád között keletkező zsákvonallal feltétlenül előnytelen és korszerű hálózatképzési elvekkel nem egyeztethető képződmény. Ilyenek felszámolása és nem létesítése helyeselhető elvileg. A harmadik vonal jelenlegi és jövőbeni szerepét **ítélhetjük** a legfontosabbnak. Nem csak azért, mert mind személy, mind pedig áruforgalma a legnagyobb és nem csupán azért, mert hiányzó kiépített utszakasz a közutal történő helyettesítést akadályozza. Azt is mérlegelhetjük, hogy a legelőnyösebb helyen, középen köti össze a két fővonalat és a két végén fekvő települések között a távlati **ipari** fejlődés elsősorban itt támaszthat igényeket és regionális jelentőségre is leginkább tehet szert. Azt azonban hozzá kell tennünk, hogy a vasutvonal megtartása esetén sem oldódik fel a hiányzó /Barcs-Szülök közötti/ állandó burkolatu út létesítése, amelyet a járási funkció, a középfokú központi települési szerepkör és a munkaerő vonzás nem nélkülözhetnek.

A Nagyatád-Barcs vasutvonal vonzásterületének nagysága.

Az országos településhálózat-fejlesztési koncepció Nagyatádot középfoku központ szerepkörére jelölte ki. Ebben a minőségben a jelenlegi nagyatádi járásnál jóval nagyobb terület lesz a vonzáskörzete, minthogy magába foglalja a barcsi járást is. Ebbe a nagy körzetbe 61 község tartozik, területének nagysága 184000 ha, népessége pedig 86.000 fő. /Lásd B.1. táblázatot/.

Nagyatád területi szervező feladatának ellátásához a közvetlen hierarchikus rendben /államigazgatási közvetlen alárendeltségben/ 12 település társul, mint részleges középfoku központ /Barcs/ és mint alsófoku központ. Megosztott feladatok ellátására pedig a közvetett hierarchikus rendben /nem közvetlen alárendeltségben/ még további 7 község tölt be részleges alsófoku szerepet.

Ha megnézzük, hogy ebből a nagy középfoku körzethől mekkora területet érint a Nagyatád-Barcs vasutvonal, akkor a következőket állapíthatjuk meg.

Ez a vonal Lábod állomástól Somogytarnóca állomásig 4 állomás és két megállóhely lévén 8 községet kapcsol be a vasuti közlekedésbe, amely községeknek 30000 ha a területe és kb. 9000 fő a népessége. A vonal vonzáskörzete eszerint a települések számát tekintve a nagyatádi középfoku körzet 13 %-át, a terület nagysága alapján 17 %-át, a népesség száma szerint 10 %-át teszi ki. /Lásd a B.2. táblázatot és a B.3. térképvázlatot./

A vonal vonzáskörzetét a MNK Helységnévtára alapján állapítottuk meg, tehát a vasutállomással, vagy megállóhellyel rendelkező településeken kívül ide számítottuk azokat is, amelyeknek legközelebbi vasutállomása a Helységnévtár szerint ezen a vonalon fekszik. Igazolták az ilyen módon kialakított vonzásterületi határokat a községek és a vasutállomások közötti, a Magyarország Autóatlaszában szereplő távolsági értékek is.

A nagyatádi középfoku körzet vasuti hálózatát a hálózat-racionalizálási terv szerint két vonal fogja alkotni, és pedig a Dombóvár-Gyékényes A. kategóriájú és a Murakeresztur-Gyékényes-Szigetvár-Szentlőrinc B.1. kategóriájú fővonalak. /Ez utóbbit Murakeresztur-Gyékényes között ugyancsak A. kategóriájúnak minősítették./ A körzetben található többi vasutvonal mind C. kategóriájú, azaz megszüntetésre ítélt gyengeforgalmu mellékvonal. Ezek között a vonalak között szerepel a két fővonalat Somogyszob-Barcs között, Nagyatádon át összekötő mellékvonal is. Kivételt csupán a Somogyszob-Nagyatád közötti szakasz jelentene, amely mint B.2. kategóriájú mellékvonal, 9 km hosszban megmaradna. A megszűnő vonalszakasz 39 km-t tenne ki.

B.1. táblázat

Nagyatád középfoku vonzási körzet nagysága

A község neve	területe hektár	népessége fő
Nagyatád	7053	10358
Barcs	8089	7703
Csurgó	5964	5463
Babócsa	3099	2207
Berzence	5377	3406
Csokonyavisonta	8129	2713
Darány	2810	1199
Homokszentgyörgy	4964	1621
Iharosberény	4981	1507
Kutas	3626	1732
Lábod	6653	2205
Segesd	7345	3433
Zákány	1581	2192
Drávaszentes	653	451
Komlósd	749	346
Péterhida	1160	454
Somogytarnóca	3523	989
Csurgónagymárton	1482	352
Somogycsicsó	1220	453
Szenta	6805	818
Porrog	1403	493
Porrogszentkirály	1366	570
Porrogszentpál	354	179
Somogybükkső	1180	350
Bolhó	2510	1263
Somogyaracs	778	372
Háromfa	4204	1293
Bakháza	589	305
Vizvár	3271	1126
Bélavár	2251	737
Heresznye	990	532
Somogyudvarhely	4216	1782
Drávagárdony	627	219
Istvándi	3031	913
Kastélyosdombó	1308	440
Lakócsa	2534	824
összesen	110485	58604

B.1.táblázat
folytatása

A község neve	területe hektár	népessége fő
Potony	1590	537
Tótújfalu	1327	476
Szentborbás	748	778
Lad	2235	1017
Patosfa	1507	526
Kálmánca	4885	1202
Szulok	2790	1244
Rinyaujlak	2425	601
Iharos	2805	877
Pogányszentpéter	1317	640
Inke	5749	1872
Beleg	1799	819
Kisbajom	1367	628
Szabas	1810	817
Nagykórpód	3346	914
Rinyabesenő	2862	390
Kuntelep	1429	805
Rinyaszentkirály	3041	655
Ötvöskónyi	2771	1321
Somogyszob	4785	2243
Tarony	5315	1711
Balhás	3144	835
Gyékényes	3376	1807
Órtilos	1965	1271
Görgeteg	1924	925
Összesen	73692	27778
Együtt	184177	86382



B.2. táblázat

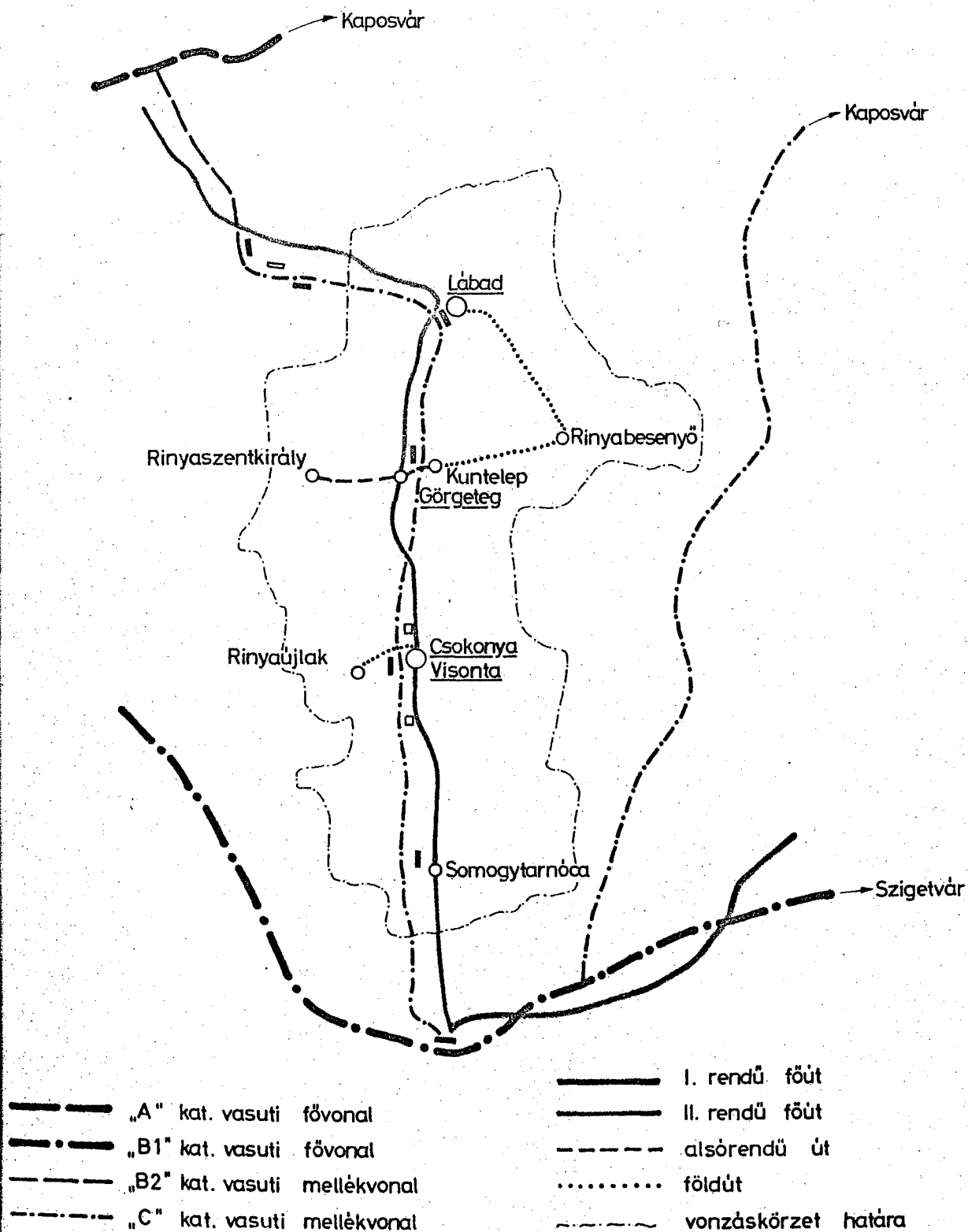
Nagyatád-Barcs közötti vasutvonal vonzáskörzetének
nagysága /M.N.K. Helységnévtára alapján/ .

A település neve	Területek	Népessége
	hektár	fő
Lábod	6653	2205
<u>Rinyabesenyő</u>	2862	390
<u>Görgeteg</u>	1924	925
Kuntelep	1429	805
Rinyaszentkirály	3041	655
<u>Csokonyavisonta</u>	8129	2713
Rinyaujlak	2425	601
Somogytarnóca	1./ 3523	989
	<u>30006</u>	<u>9283</u>

Aláhúzás: tanácsi székhely

1./ a járás székhelye: Barcs

Nagyatád – Barcs közötti vasutállomások vonzási körzete (M.N.K. Helységnévtár alapján)



Nagyatád regionális közlekedéshálózati fekvése.

Nagyatád vasuti mellékvonalon és II. rendű főközlekedési uton fekszik. Ez már önmagában is jelzi, hogy a régió belüli közlekedéshálózati fekvése nem előnyös. Ugyanez állapítható meg akkor is, ha a régió felsőfoku központjaihoz való hálózati kapcsolatait vesszük szemügyre. Pécs felé vasuti mellékvonalon kell Barcsig eljutni, ahonnan B.1., majd Szentlőrinc-től A. kategóriájú fővonal áll rendelkezésre. Kaposvár és Nagykanizsa felé Somogyszobon át A. kategóriájú vonal vezet, csupán a rövid Nagyatád-Somogyszob vonal B. 2. kategóriájú mellékvonal. Közúton Pécs felé a vasut-vonal mentén haladó főút szolgálja a közlekedést. Kaposvár és Nagykanizsa között II. rendű utvonal áll rendelkezésre és ezt éri el a Nagyatádtól északra vezető hasonló rendű út. Eszerint egyik felsőfoku központba sem vezet Nagyatádról közvetlen, egyenes összeköttetés. /Lásd a B.4. térképvázlatot./

A Nagyatád-Barcs vonal megszűnése azt eredményezi majd, hogy a régió központjába, Pécsre a vasuti távolság jelentősen megnő, hiszen vagy Kaposváron és Dombóváron át, vagy Gyékényesen és Barcsra át jöhet létre vasuti összeköttetés. A másik két felsőfoku központ felé a helyzet nem változik.

A vonal megszűnése ezenkívül két középfoku központhoz vezető vasuti kapcsolattól fosztja meg Nagyatádot, nevezetesen Barcsra és Szigetvárra nem lehet majd vasuton eljutni, illetőleg csak olyan nagy kerülőkkel, amelyek már nem tekinthetők reálisnak. Most ugyan nem vizsgáljuk a Somogyszob-Marcali-Balatonszentgyörgy vonal megszűnésének kérdését, de megjegyezhetjük, hogy ennek az ugyancsak C. kategóriájú vonalnak a hiánya a Nagyatád és a Balaton közötti vasuti kapcsolatot is kedvezőtlenebbé teszi, minthogy majd csak Kaposvár-Fonyód kerülő irányon oldható meg.

A közlekedési hálózat és a hálózaton adódó távolságok a közlekedési helyzetnek ugyan fontos jellemzői, de még nagyobb jelentőségűek a közlekedési időtartamok. A regionális jellegű kapcsolatokhoz szükséges időtartamokat a B.5. táblázaton mutatjuk be.

A menetrendekben szereplő leggyorsabb utazási lehetőségekre - mind vonattal, mind autóbuszszal - az A. jelű hasábokban találhatjuk meg. Vannak azonban olyan viszonylatok is, amelyekben bár a pálya, a vasuti és a közuti hálózat lehetővé tenné, a jelenlegi menetrendekre épülő üzemvitel azonban nem valósítja meg az ilyen közlekedést, hanem a csatlakozó pontokban hosszabb várakozásokkal iktat be. A közlekedési helyzetet ilyen esetekben nem tükrözik reálisan a jelenleg megvalósult, hanem a potenciálisan megvalósítható utazási időtartamok. Ezeket is beállítottuk a táblázatba olyan esetekben, amikor nagyobb mértékben /legalább 10 %-kal/ rövidebbek a menetrendekben meglévő időtartamoknál. Ezeket a potenciális időtartamokat vettük alapul akkor is, amikor a mellékelt B.6. és B.7. térképvázlatokon kivetítettük a Nagyatádról induló regionális tömegközlekedési /vonat, autóbusz/ izochron vonalakat.

A vasuti közlekedés lehetőségeit vizsgálva azt látjuk, hogy a gyorsabban közlekedő vonatok révén Nagyatádról ugyanannyi idő alatt lehetne Pécsre érni Kaposváron - Dombóváron át, mint jelenleg Barcsra keresztül. A Kaposvár-Fonyód közötti ugyancsak nagyobb utazási sebességek hasonló utazási időtartamot biztosíthatnak, mint amilyent a rövidebb Somogyszob-Balatonszentgyörgy C. kategóriájú vonalon érünk el.

Az autóbuszközlekedés lehetőségeit elemezve is találhatunk néhány figyelemreméltó körülményt. Elsősorban azt, hogy /rövidebb utvonalon révén/ a régió központja, Pécs gyorsabban érhető el autóbuszszal mint vonattal. Másodsorban, hogy ugyanebből az okból Szigetvár irányában is hamarabb juthatunk el Nagyatádról autóbuszszal, mint vonattal. Nem a rövidebb távolság, hanem a vasuti

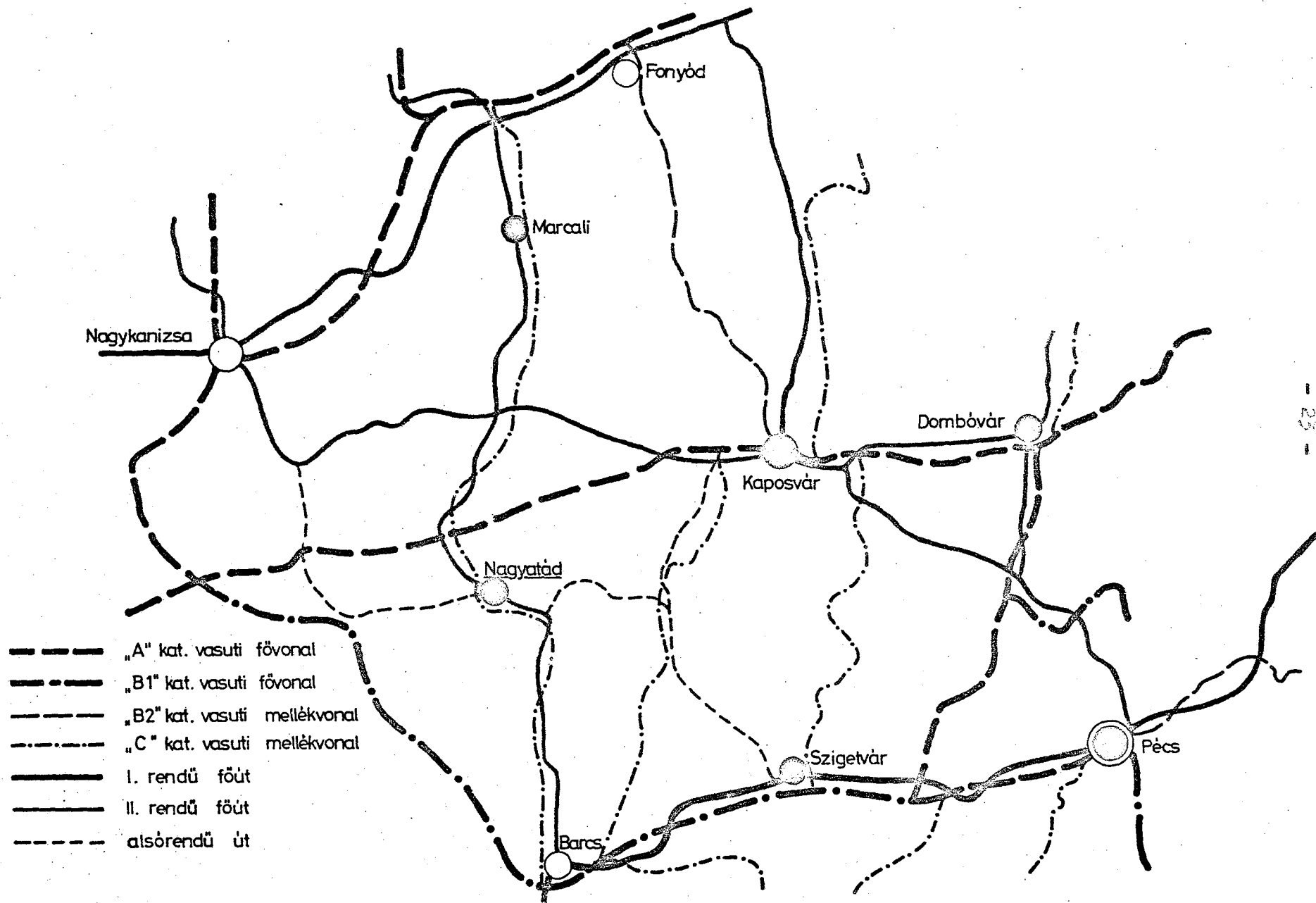
mellékvonalinál gyorsabb autóbusszközlekedés ugyanezt eredményezi Nagyatád-Barcs között is. Megállapíthatjuk ebből, hogy jelenleg is, tehát a Nagyatád-Barcs vasutvonal üzemeltetése mellett is, gyorsabb az utazás autóbusszal, mint vonaton azokban a viszonylatokban ahová ezen a vasutvonalon át eljuthatunk.

Az autóbusszközlekedéssel kapcsolatban az is megállapítható, hogy a Nagyatádhoz leközelebb fekvő és a közvetlen hierarchiában fölérendelt felsőfoku központ Kaposvár autóbusszközlekedéssel előnytelenül érhető csak el, hiszen nem csupán a főközlekedési utak, de az alsórendű utak is jelentős kerülőkön vezetik a közlekedést.

A továbbra is üzembenmaradó 9 km-nyi Somogyszob-Nagyatád vonalon át a Dombóvár-Gyékényes fővonalon fekvő települések felé a vasuti közlekedés gyorsabb utazást biztosít tehát, mint az autóbusz. Fennál ez a megállapítás a főváros felé történő utazásoknál is. Ezzel szemben most is gyorsabb utazást biztosíthat az autóbusszközlekedés Barcs, Szigetvár, Pécs irányában, ott tehát ahol a megszüntetésre kijelölt Nagyatád-Barcs vasutvonalat is használhatjuk.



Nagyatád regionális közlekedés-hálózati fekvése



B. 5. táblázat

Nagyatád regionális személyszállítási kapcsolatai

Nagyatádról	-ra	km	Vonattal		km	Autóbusszal	
			A	perc B		A	perc B
Kaposvár		50	60	46	50	90	
Kaposvár					60 ¹	137	97
Dombóvár		80	95		73	207	125
Fonyód		93 ^a	146	126	78	149	130
Fonyód		103 ^b	119	95			
Marcali		46	77	65	48	62	
Nagykanizsa		67	143	70	53	78	
Barcs		39	74		39	47	
Barcs		86 ^c	181	101			
Szigetvár		69	116		56	75	
Szigetvár		116 ^d	212	132			
Szigetvár		94	254	169			
Pécs		102	152		87	120	
Pécs		146 ^c	190	149			
Pécs		149 ^d	247	167			
Budapest		243	226		228	287	

a./ Balatonszentgyörgyön át

b./ Kaposváron át

c./ Gyékényesen át

d./ Gyékényesen, Barcson át

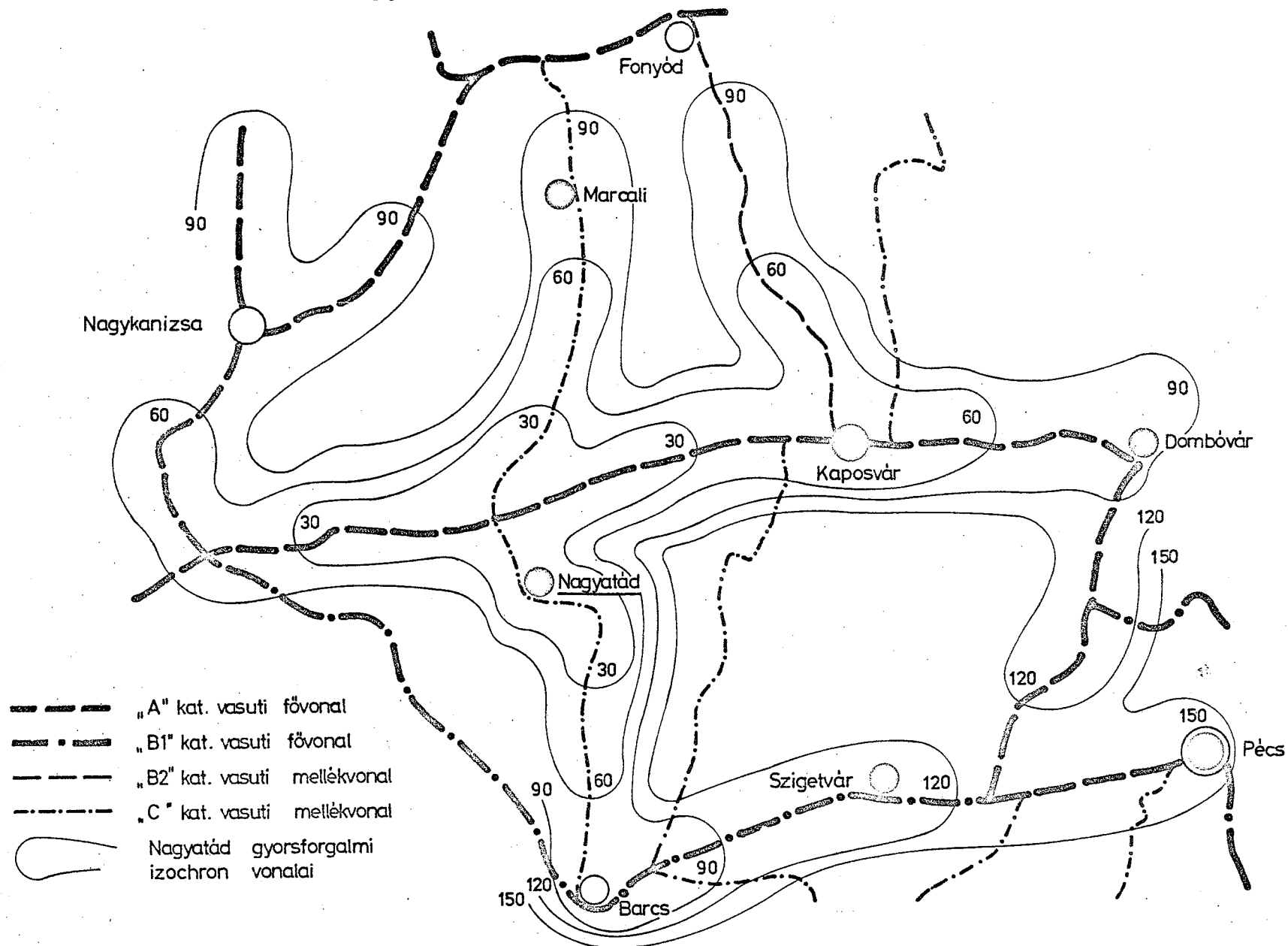
e./ Dombóváron át

1./ Böhönyén át

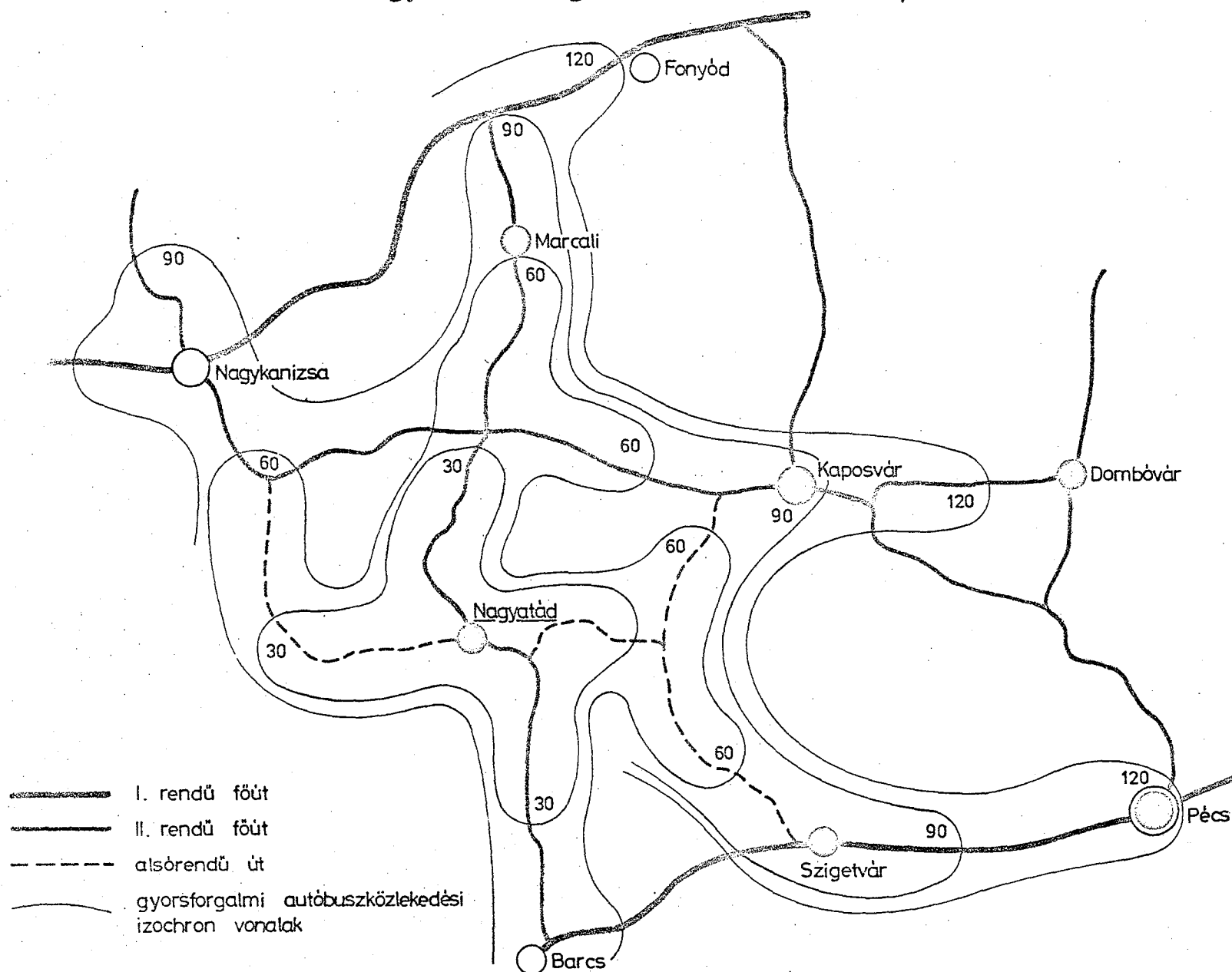
A= menetrendben létező /realizált/

B= lehetséges /potenciális/ legrövidebb idő

Nagyatád regionális vasúti kapcsolatai



Nagyatád regionális közúti kapcsolatai



A Nagyatád-Barcs vonalszakasz mikrotérsgéi közlekedési szerepe;

Nagyatádnak, mint jelenlegi járási székhelynek a szerepét a tervezett vonalmegszüntetés kevésbé érinti, mint Nagyatádnak a távlati a középfoku központhnak a helyzetét. Következik ez abból az egyszerű tényből, hogy a vonal vonzásterületének déli fele most a barcsi járáshoz tartozik, és csak az északi fele jut a nagyatádi járáshoz.

Nézzük most meg a mellékelt B.8. térképvázlat és B.9. táblázat alapján, hogy a tervezett vonalmegszüntetés milyen helyzetet fog teremteni.

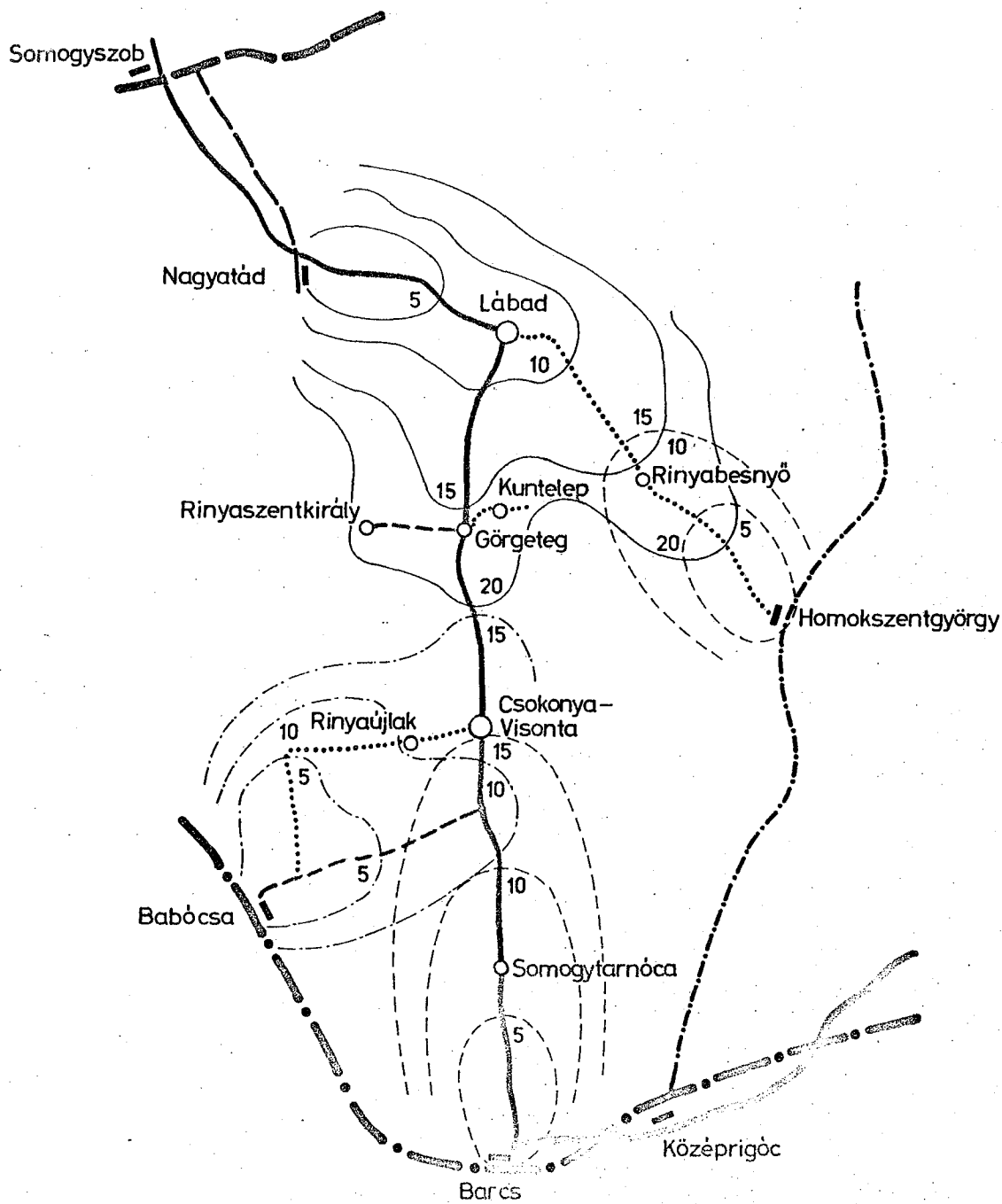
A vonalszakasz megszűnése után a vonzásterület legközelebbi vasutállomásai Nagyatád, Babócsa, Barcs és Homokszentgyörgy lennének a tőlük vont közuti távolságok alapján. A legnagyobb területet Nagyatád állomás vonzaná magához, ha figyelembe vesszük, hogy a hálózatracionalizálási terv szerint a Kaposmérő-Középrigóc közötti vonal, vele együtt Homokszentgyörgy állomás is megszűnik majd. Eszerint tehát a jelenlegi nagyatádi járásnak megfelelő terület a vasuti vonzási körzet északi feleként Nagyatád állomáshoz vonzódik, amugy is.

A vonzáskörzet déli fele, amely a barcsi járáshoz tartozik, két állomás vonzáskörzetébe juthat. Somogytarnóca egyértelműen Barcs, Rinyaujlak pedig Babócsa állomás primer vonzáskörzetébe esik. Csokonyavisonta azonban mindkét állomáshoz orientálódó szekunder vonzásu körzetet jelenthet, amely távolság alapján Babócsához kívánkozik, de Barcs felé magasabb rendű ut hordozza a kapcsolatokat.

Kétségtelen, hogy a vonalszakasz forgalmának megszűnése a vonzáskörzet településeinek vasuttól való távolságát jelentősen megnöveli. Mig ma összesen 16 km-t tesz ki a településeket a legközelebbi vasutállomással összekötő közuti hálózat és a legtávolabb fekvő község esetében is 6 km-t jelent csupán, addig a vonal-

szakasz megszűntével 106 km lesz a legközelebbi vasutállomásokhoz vezető összes utak hossza /viálminimum/ és a legközelebbi község is majdnem 7, a legtávolabbi pedig majdnem 20 km távolságra esik majd a vasuttól. Kétségtelen ugyan, hogy vannak a középfokörzetben olyan községek, amelyek jelenleg is ennél mégnagyobb távolságra fekszenek a vasuttól /pl. Inke/ mégis a Nagyatádhoz tartozó körzetben ezek a települések a viszonylag kedvezőtlenebb közlekedési helyzetük közé fognak kerülni, ha a vasutellátottság szemüvegén át vizsgáljuk őket.

A Nagyatád – Barcs vasutvonal vonzaskörzetének vasutállomásoktól mért közüti izodistant vonalai (/ vasutvonal megszűnése esetén)



- — — — — „A” kat. vasuti fővonal
- — — — — „B1” kat. vasuti fővonal
- — — — — „B2” kat. vasuti mellékvonal
- — — — — „C” kat. vasuti mellékvonal

- — — — — I. rendű főút
- — — — — II. rendű főút
- — — — — alsórendű út
- földút
- — — — — izodistant vonalak

B.9.táblázat

A Nagyatád-Barcs vasutvonal vonzáskörzetébe tartozó
települések vasutállomástól mért távolságai /a Ma-
gyarország Autóatlasza alapján/

A település neve	Távolsága a vasutállomástól	
	jelenleg	a vonal meg- szűnésekor
Lábod	0,1	9,3
Rinyabesenyő	6,2	15,4
Görgeteg	0,9	15,8
Kuntelep	0,5	17,3
Rinyaszentkirály	4,4	19,3
Csokonyavisonta	0,3	11,4
Rinyaujlak	2,2	10,7
Somogytarnóca	1,8	6,7
	16,4	105,9

A Nagyatád-Barcs vasutvonal vonzásterületének gazdasági-társadalmi vonásai

Ebben a körzetben ipar egyáltalán nem alakult ki. A Dél-Dunántul tervezési-gazdasági körzet atlasza egyedül Csokonyavisontán jelez 10 fő alatti ipari tevékenységet. A vonzáskörzet határán kívül Nagyatád és Barcs rendelkezik ipari üzemekkel, de ezek a települések üzembenmaradó vasutvonalak mellett fekszenek, nem sorolhatók a Nagyatád-Barcs között megszüntetésre kijelölt vonalszakasz vonzásterületéhez.

Az egész körzet II. rendű kutatásra javasolt területhez tartozik. Somogytarnócan kis földgázlelőhely ismert is. Művelés azonban csak a vonzáskörzeten már kívül fekvő babócsai földgázmezőn folyik.

A körzet népességének foglalkozási összetétele természetesen az ipar alárendelt szerepét, a tercier ágazatok alacsony részese-dését tükrözi, és egyuttal azt jelzi, hogy a vonzásterület gazdasági életének az alapját a mezőgazdaságban kell keressük.

Mint Belső-Somogyban általában, úgy itt is agyagbemosódásos barna erdőtalajon és nyers öntéstalajon kialakult, kismértékben vagy közepesen erodált állapotban lévő, viszonylag alacsony értékű /a VIII. és IX. minőségi osztályba sorolt/ homok és vályog talaj jelenti a mezőgazdasági művelés alapját. Ezek a mésznélküli, illetőleg kisebb mésztartalmu savanyu talajok javításra szorulnak.

A vonzáskörzetben a Lábodi Á.G. és 4 termelőszövetkezet /Lábod, -Csokonyavisonta, Görgeteg, Rinyaujlak/ földjei, valamint az Alsó-Somogymegyei Halgazdaság halastavai találhatók. A termelőszövetkezetek területe a vonzáskörzeten belül fekszik,

az állami gazdaság és a halgazdaság földjeinek és tavainak azonban csak egy része helyezkedik el a körzet határain belül, más részük a határokon kívül esik.

A mezőgazdasági termelőszövetkezetek területe az alábbi:

	Összes terület	Szántó	Rét	Legelő	Gyümölcs	Erdő
Lábod	5297	2935	421	1150		669
Görgeteg	4041	2037	441	700		798
Csokonyavisonta	4393	2213	383	750	78	919
Rinyaujlak	1172	662	78	191		207

Az állami gazdaságé pedig /a körzeten kívüli területekkel együtt/

Lábod	12801	9323	497	1238	251	831
-------	-------	------	-----	------	-----	-----

A termelőszövetkezetek gazdálkodásában a növénytermesztés súlya nagy. Ez tűnik ki abból, hogy az összes szántó-rét-legelő területre jutó számosállatok mennyisége 20 alatt és így egyben az országos átlag alatt is van. Az állatállomány hozamából is viszonylag fejletlen gazdálkodásra kell következtetni, hiszen a tehénenkénti évi tejhozam 2500 l. /sőt a TSZ-ek egy részénél 2000 l. alatt van/ és marhahusban is az országos átlag alatti a termelés színvonála. Hasonló megállapítást tehetünk a sertéshús termeléssel kapcsolatban is.

Az állami gazdaság művelése alatt álló területen a kép más. A számosállatok száma magasabb mint a termelőszövetkezeteknél /25-30/ és a tejhozam is /2500-3000 l./. A marhahústermelés itt sem magasabb, de a sertéshús termelés lényegesen az országos átlag felett áll. Az állattenyésztésben itt is és a termelőszö-

vetkezetekben is jellemző vonás a juhtartás.

A vonzáskörzet növénytermelésében a burgonya szerepe a legjellemzőbb. Az összes szántóterületnek több mint 10 %-án termelik, hozama 100-180 q között, az állami gazdaságoknál 180 q felett van. A kukorica vetésterülete is magas /a szántónak 10-20 %-a/, de hozama csak az állami gazdaságokban emelkedik ki /35-50 q/, a termelőszövetkezeteknél 25 q/ha értékkel csak közepes. A gabonafélék között ugyan a buza aránya a legnagyobb /25-40 %/, de legjellemzőbb a rozs országos viszonylatban is magas /8-12 % sőt 12 % feletti/ aránya a szántóföldi művelésben. A rozs termésátlaga is magas, /12-15, sőt 15-25 q/ a búzáé azonban csak közepes, vagy alacsony. A lábodi állami gazdaság és a csokonyavisontai TSZ gyümölcsstermelését elsősorban az alma képviseli.

A föld művelésében a gépi munka aránya csak az állami gazdaságban magasabb az átlagosnál /8-10 %/, a termelőszövetkezeteknél általában alacsonyabb /6-8 %/. Az egész vonzásterületen kevés a traktorok száma /10-20 egység 100 ha-ként/ és ugyanezt lehet elmondani a tehergépkocsikról is, amelyeknek száma rendkívül alacsony /0,1/100 ha/.

A termelőszövetkezetek gazdálkodásának eredményessége, az országos átlag alatt van, akár az egy dolgozóra jutó nettó jövedelmet nézzük /1969-ben 6000-18000 Ft/fő/ akár pedig a termőterület 1 ha-ra vetítjük /1000-2500 Ft/.

A vonzásterület települései közül Csokonyavisonta és Lábod a legnagyobbak, 2700 és 2200 fő népességük az egész vonzásterület népességének több mint felét teszi ki. Az egymáshoz közel fekvő Görgeteg, Kuntelep, Rinyaszentkirály együtt : 2400 főt ér el, és közülük Görgeteg foglal el központi helyzetet.

A vonzásterület szociális, egészségügyi ellátását a 3 vezető község oldja meg. Lábodon és Csokonyavisontán gyógyszerár és körzeti orvos, Görgetegen körzeti orvos van. Középfoku oktatás a vonzáskörzetben nincs és erről a funkcióról a körzet számára Nagyatád és Barcs gondoskodik. Idegenforgalmi célpontként a Csokonyavisontai hőforrást említhetjük meg, amelyre camping is létesült.

A Nagyatád-Barcs vonalszakasz forgalma.

A Nagyatád-Barcs vasutvonal állomásainak, megállóhelyeinek személy-és áruforgalmi szerepét az 1971-ben eladott menetjegyek a fel és leadott áruk súlya alapján az alábbiak szerint adhatjuk meg:

	Fizető utas	napi átl.	feladás árusuly	leadás tonnában	összes	napi átl.
Bodvica mh.	22000					
Simongát	8000		6100	1600	7700	
Lábod	104000		14500	11500	26000	
Görgeteg	80000		2700	6200	8900	
Cs.visonta felső mh.	8000					
Csokonyavisonta	48000		6300	6800	13100	
Cs.visonta alsó mh.	13000					
Somogytarnóca	18000		5700	4700	10400	
Összesen:	301000	840	35300	30800	66100	180

A vonal állomásain és megállóhelyein eladott menetjegyek száma nem tükrözi ugyan a valóságos utasforgalmat, de más adatok híján egyik támpontként felhasználjuk. Feltételezhetjük, hogy az utasok vissza is térnek, és az egy utra váltott jegyek esetében ez kétszeres utasszámot eredményez. Más állomásokon váltott jegyekkel érkező utasok, akik ugyancsak vissza is utaznak, ezekben az utasszámokban nincsenek benne. De ha csak a vonalon eladott jegyek alapján számítjuk is a személyforgalmat, akkor is nagyobb jelentőségű, mint az áruforgalom. Ez nem csupán abból következik, hogy napi átlagban 840 utassal 180 t összes áruforgalom áll szemben, hanem az ezekhez a nettó értékekhez kapcsolódó bruttó értékekből, az üzemi teljesítményekből is.

Az utasforgalom ellátására napi 6 kis befogadóképességű könnyű motoros személyvonatpár közlekedik. Az áruforgalom ellátására a két irányban napi 3 tehervonat /azaz 1,5 vonatpár/ szolgál. Eszerint napi 3 tehervonattal 12 személyvonat állítható szembe.

A Nagyatád-Barcs vasutvonal vonzásterületének várható távlati társadalmi-gazdasági fejlődése.

A vasutvonal vonzási területének települései között nincs olyan, amelyiknek megkülönböztetett, gyorsabb ütemű fejlődésével kellene számolni. Az országos településhálózat-fejlesztési koncepció csupán a megszüntetendő vonalszakasz két végén fekvő településeknek /Nagyatádnak illetve Barcsnak/ szán középfoku, illetve részleges középfoku központi szerepet. A közöttük fekvő, a megszüntetésre kijelölt vonalszakasz által érintett települések csupán az alsófoku körzetekben, vagy a semmiféle központi szereppel nem rendelkező egyéb településekben szükséges társadalmi-igazgatási-gazdasági funkciókkal fognak előreláthatólag rendelkezni a jövőben is. Ezen a határon túl érő jelentőségének minősíthető Csokonyavisonta, amelynek hévvize idegenforgalmi, üdülési funkciót kölcsönözhet a településnek. Ennek a funkciónak a hatóköre előreláthatóan nem lesz regionális jellegű, hanem inkább csak körzeti vonzóerejű.

Az iparral jelenleg sem rendelkező vonzási terület ipartelepítés révén bekövetkező iparosításra a távolabbi jövőben sem számíthat, hiszen ipari fejlesztésre a csatlakozó két középfoku központot, Nagyatádot és Barcsot jelölték ki a területfejlesztési irányelvek alapján. A kettő közül Barcs ipartelepítési adottságai a kedvezőbbek, amelyeket elsősorban a víznyerési lehetőségnek, másodsorban a közlekedéshálózati fekvésnek, harmadsorban a munkaerő-forrásnak köszönhet. Figyelembevehető tényező továbbá a közeli területeken folytatható fakitermelés és jelentős burgonyatermelés. Ezen az alapon műanyagfeldolgozó ipar, gépgyártás, fűrészes és lemez ipar, szesz- és keményítőipar telepítése ítéltető legelőnyösebbnek. Nagyatád ipartelepítési vonzereje kisebb, ami elsősorban arra vezethető vissza, hogy előnytelen a közlekedési helyzete és hiányzanak a víznyerési lehetőségek. Ipari fejlesztése ezért inkább könnyűiparral /pamutipar, rövidáru ipar/ és élelmiszeriparral /tartósító ipar, dohányipar/ valósulhat meg.

A vonzásterületek távlati mezőgazdasági fejlődésében a növénytermesztés marad továbbra is előtérben, növekedési üteme is gyorsabb lesz, mint az állattenyésztésé, amelynek lehetősége, biológiai alapja korlátozottabb. A fejlődés érdekében számolni kell a területi koncentráció erősödésével és a vertikális kapcsolatok bővülésével, a termelési specializáció térhódításával. A fejlettebb termelési módszerekkel együtt a gépesítés fokozódását is számításba kell venni.

A növénytermesztésben a termelési rendszerek elsősorban a kukoricánál, burgonyánál, cukorrépánál bővülnek majd. A kenyérgabonák mellett ezek maradnak a szántóföldi termelés vezető növényei. Az állattenyésztésben a nagyüzem szerepe tovább erősödik, és a szakosodás térhódítása várható. A fő állatfajok aránya azonban lényegesen nem változik meg.

A Nagyatád-Barcs vonal körzetében Lábod és Csokonyavisonta székhelyekkel egyesültek is már a tsz-ek. Pontos szerep vár itt a burgonyatermesztés intenzifikálására, előírányozták keményítő gyár létesítését is. Az állattenyésztés vezető ágát a szarvasmarha tartás és tejtermelés jelenti. A Lábodi Állami Gazdaság inkább a tejhasznosítást, a tsz-ek inkább a húshasznosítást helyezik előtérbe.

A Kaposmérő-Középrigóc vonal körzetének termelőszövetkezetei is egyesültek /Homokszentgyörgy, Visnye, Kadarkut székhelyekkel/ a termelőszövetkezetek. A Bárdibükki Állami Gazdaságnál a kukoricatermesztés, a gyümölcstermesztés, a tejirányú szarvasmarha tenyésztés, a Homokszentgyörgyi Tsz-ben a burgonya termesztés, húzómarha- és tejirányú szarvasmarha tenyésztés jelzi a specializáció várható irányát.

A Kaposmérő-Középrigóc vasutvonal vonzásterülete.

A Kaposmérő-Középrigóc közötti C. kategóriába sorolt, megszüntetésre javasolt mellékvonal a Budapest-Dombóvár-Gyékényes A. kategóriájú és a Nagykanizsa-Pécs B. 1. kategóriájú fővonalakat köti össze 50 km hosszban. A vonal vonzásterületét az alábbiak szerint vontuk meg.

A vonal tulajdonképpen a Kaposvár-Barcs közötti forgalmat hordozza, de a Kaposvár-Kaposmérő, illetve a Középrigóc-Barcs közötti szakaszok a fent nevezett fővonalakon fekszenek és 16 km hosszban nem szűnnek meg. Magát a két elágazó állomást, Kaposmérőt- és Középrigócot, illetve a hozzájuk tartozó településeket nem számítjuk a vonzásterülethez, mert ezek vasuti ellátottsága a fővonalak révén továbbra is megmarad. Középrigóc állomás egyébként is Barcs területén fekszik, sőt Barcs területéhez tartozik a megszüntetésre kijelölt vonalon még Aranyospusztá is. A Kaposdada megállóhely és a Szulok állomás, valamint a közöttük lévő állomások és megállóhelyek települései sorolhatók eszerint a nevezett vasutvonal vonzásterületébe, amelyet a B.10. térképvázlat és a B.11. táblázat segítségével mutatunk be.

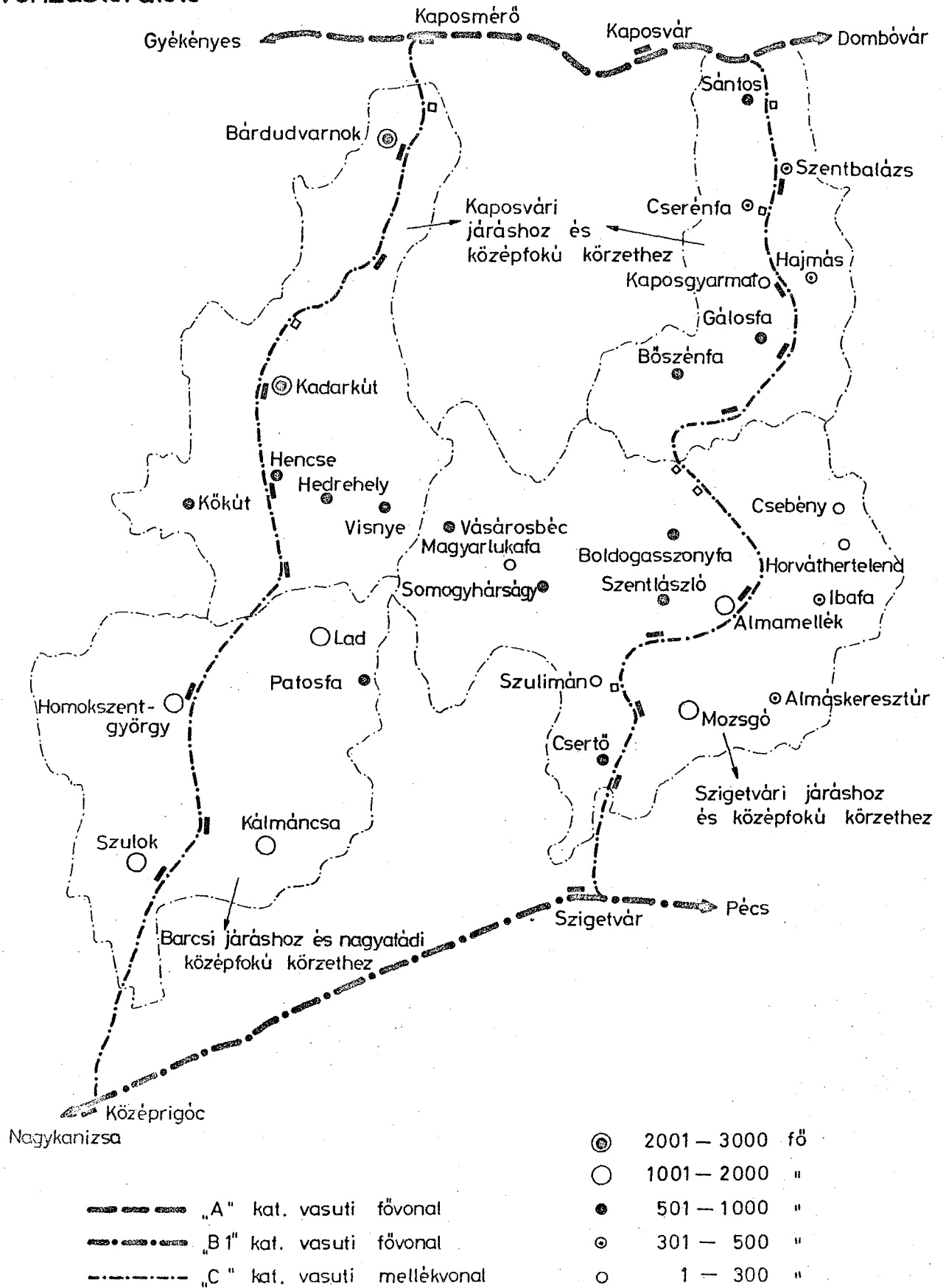
Van Kaposvártól délre néhány település /Szenna, Patca, Zselickisfalud, Szilvásszentmárton/ amelyek légvonalban ehhez a vasutvonalhoz fekszenek a legközelebb, de közuti kapcsolatok hiányzik ennek a vonalnak az állomásaihoz, és így Kaposvár vonzásterületéhez tartoznak. Ez felel meg a MNK Helységnévtára gyakorlatának is. Ugyancsak tiszteletben tartjuk a Helységnévtár állásfoglalását olyan esetben is, amikor Baranya megye területén fekvő települést /pl. Vásárosbéc/ nem utal a Kaposmérő-Középrigóc vonal vonzásába, jóllehet ez utóbbihoz némiképpen rövidebb közuti távolság kötné.

A kereken 33000 ha kiterjedésű vonzásterület északi fele a kaposvári járáshoz, déli fele a barcsi járáshoz tartozik.

A nagyjából egyforma nagyságú két terület közül az északinak nagyobb a népsűrűsége, így ott a népességnek nagyobb fele él, 7,9 ezer fő 5,6 ezerrel szemben. A tervezési-gazdasági körzetbeosztás szerint a kép annyiban módosul, hogy a barcsi járáshoz tartozó területet Nagyatád középfoku központ vonzaná magához.

A vonzásterület legmagasabb regionális szerepkörű települése Kadarkut, amely kiemelt alsófoku központ. Rajta kívül Homokszentgyörgy alsófoku központi szerepet tölt be, Bárdudvarnok, Kálmánca, és Szulok csupán részleges alsófoku központok.

A Kaposmérő-Középrigóc és a Kaposvár-Szigetvár vasutvonalak vonzásterülete



A Kaposmérő-Középrigóc vasutvonal vonzásterületének nagysága

A község neve	Terület/hektár/	Népesség /fő/
Bárdudvarnok	4862	2071
Kadarkut	3957	2664
Hencse	711	572
Kőkut	2023	997
Hedrehely	2561	872
Visnye	2432	723
Lad	2235	1017
Patosfa	1507	526
Homokszentgyörgy	4964	1621
Kálmánca	4885	1202
Szulok	2790	1244
Összesen:	32927	13509

Ebből

Kaposvári járáshoz	16546	7899
Barcsi járáshoz	16381	5610

A Kaposvár-Szigetvár vasutvonal vonzásterülete.

A Kaposvár-Szigetvár vasutvonal C. kategóriába tartozik, a Budapest-Dombóvár-Gyékényes A. kategóriájú vasutvonalból ágazik le és Szigetvárnál éri el a Nagykanizsa-Pécs B.1. kategóriájú fővonalat. A megszüntetésre kijelölt vasutvonal első megállója Sántos, utolsó állomása pedig Csertő. A vonal hossza 54 km.

A vonal vonzásterületének északi, kisebb fele Somogy megyéhez, a kaposvári járáshoz, déli nagyobb fele Baranya megyéhez, a szigetvári járáshoz tartozik. Minthogy a tervezési-gazdasági körzetbeosztás megtartja a Kaposvári és szigetvári járások közötti határokat a kaposvári és a szigetvári középfoku körzetek számára is, az államigazgatási és a tervezési-gazdasági középfoku körzeti hovatartozás fedi egymást.

A vasut vonzásterületét az elején /északon/ Sántos község határa jelenti, míg délen Csertőé. Nyugat felé a Kaposmérő-Középrigóc ugyancsak C. kategóriájú mellékvonal vonzásterülete, kelet felé pedig a Budapest-Pécs A. kategóriájú vasuti fővonal vonzásterülete jelenti a határvonalat. Az így kialakított vonzásterület 35000 ha-t tesz ki, 11000 fő népességgel. /Lásd a B.10.térképvázlatot és a B.12.táblázatot./

Ez a vonzásterület kis eltéréseket jelez a MNK Helységnévtárához igazodó vonzásterülettel szemben. Vásárosbéc legközelebbi vasutállomása a Helységnévtár szerint Szigetvár. Mozsgó-Szulimánt azonban rövidebb úton lehet elérni, ezért a vonzásterülethez vettük. Gödre község ugyancsak közelebb van Szentbalázs állomáshoz, mint Sásdhoz. Nem vontuk be azonban a vonzásterületbe és meghagytuk a megyei hovatartozást. Bőszénfa tanácsszékhelye