

A PAKS—KALOCSA HÍD VÁRHATÓ TERÜLETI ÉS MUNKAERŐPIACI HATÁSAI A TÉRSÉGBEN

Készítette: Lukács Norbert (Geodézia
Kft. Szekszárd)

MFTTT Vándorgyűlés

2017.07.07.

Szekszárd

CÉLKITŰZÉSEK

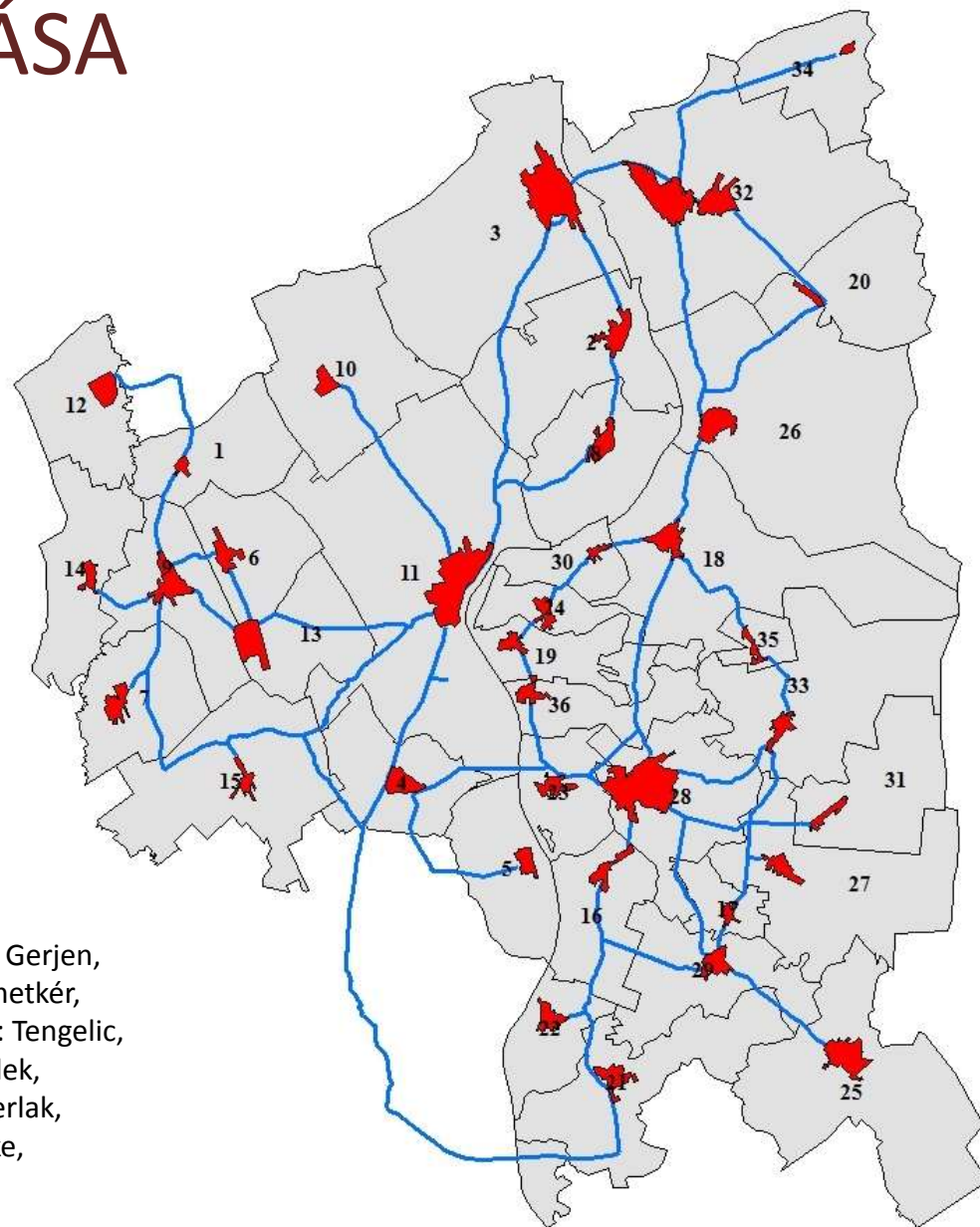
- A munkaerőpiac jellegzetességeinek feltárása
 - Statikus tipizálása
 - Dinamikus folyamatok meghatározása
 - Területi differenciák bemutatása
- A járások mobilitásának értékelése
- Egy lehetséges modell kidolgozása

KUTATÁSI MÓDSZEREK

- Primer források
 - Lakossági kérdőív: kb. 200 válasz
 - Online kérdőív: kb. 130 érvényes válasz
 - Polgármesteri kérdőív: 24 válasz
 - Lakossági fórum
- Szekunder források és ábrázolás
 - Munka.hu
 - Ksh.hu
 - Menetrendek.hu
 - Térinformatikai vizsgálatok

A TÉRINFORMATIKAI MÓDSZEREK BEMUTATÁSA

| Sebesség | Idő | Távolság |
|----------|--------|--------------|
| 50 km/h | 1 perc | 833,3 méter |
| 90 km/h | 1 perc | 1500 méter |
| 110 km/h | 1 perc | 1833,3 méter |



1: Bikács, 2: Bölcske, 3: Dunaföldvár, 4: Dunaszentgyörgy, 5: Gerjen,
6: Györköny, 7: Kajdacs, 8: Madocsa, 9: Nagydorog, 10: Németskér,
11: Paks, 12: Pálfa, 13: Pusztahencse, 14: Sárszentlőrinc, 15: Tengelic,
16: Bátya, 17: Drágszél, 18: Dunapataj, 19: Dunaszentbenedek,
20: Dunatetétlen, 21: Dusnok, 22: Fajsza, 23: Foktő, 24: Géderlak,
25: Hajós, 26: Harta, 27: Homokmégy, 28: Kalocsa, 29: Miske,
30: Ordas, 31: Öregcsertő, 32: Solt, 33: Szakmár, 34: Újsolt,
35: Újtelek, 36: Uszód

KUTATÁSI MÓDSZEREK A JÁRÁSOK MOBILITÁSI HÁNYADOSA

Járásban élő munkavállalók száma

Járásban dolgozó munkavállalók száma

KUTATÁSI MÓDSZEREK A KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATRENDSZEREK

Településen regisztrált személygépkocsik száma

Településen élő munkavállalók száma

Buszok járatsűrűsége hétköznap

(Forrás: KSH.hu)

KUTATÁSI MÓDSZEREK

A MOBILITÁSI FOKOK ÁTLAGA

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

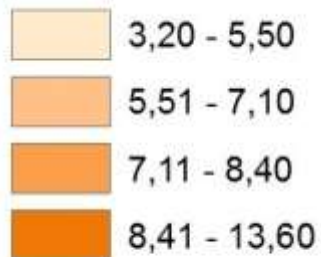
$$TAérték = \begin{cases} Ha x \leq T_1; 4 - x * \frac{1}{T_1} \\ Ha x \leq T_2; 3 - (x - T_1) * \frac{1}{T_2 - T_1} \\ Ha x \leq T_3; 2 - (x - T_2) * \frac{1}{T_3 - T_2} \\ Ha x \leq T_4; 1 - (x - T_3) * \frac{1}{T_4 - T_3} \end{cases}$$

EREDMÉNYEK A MUNKANÉLKÜLISÉG TERÜLETI KÜLÖNBSÉGEI

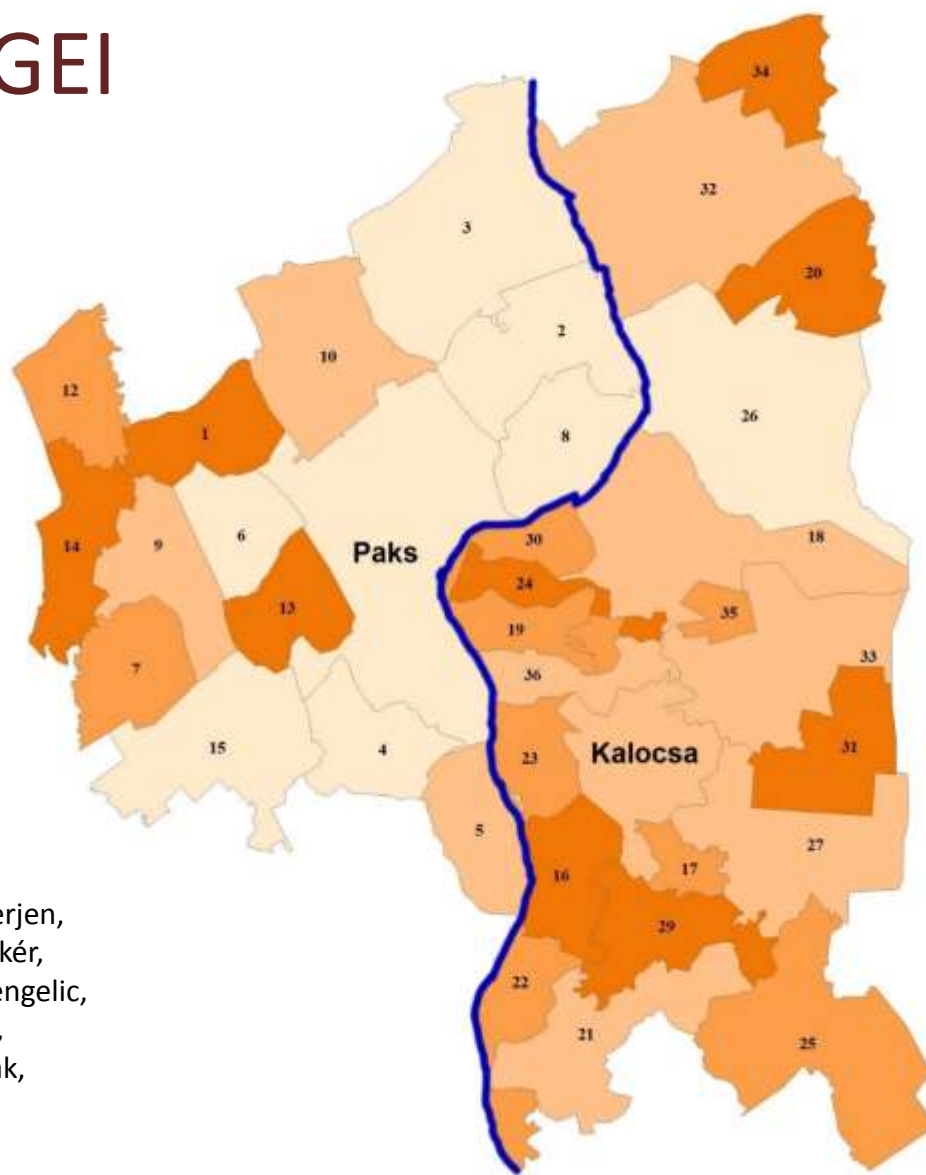
Jelmagyarázat

Álláskeresési mutató (%)

2015



Duna

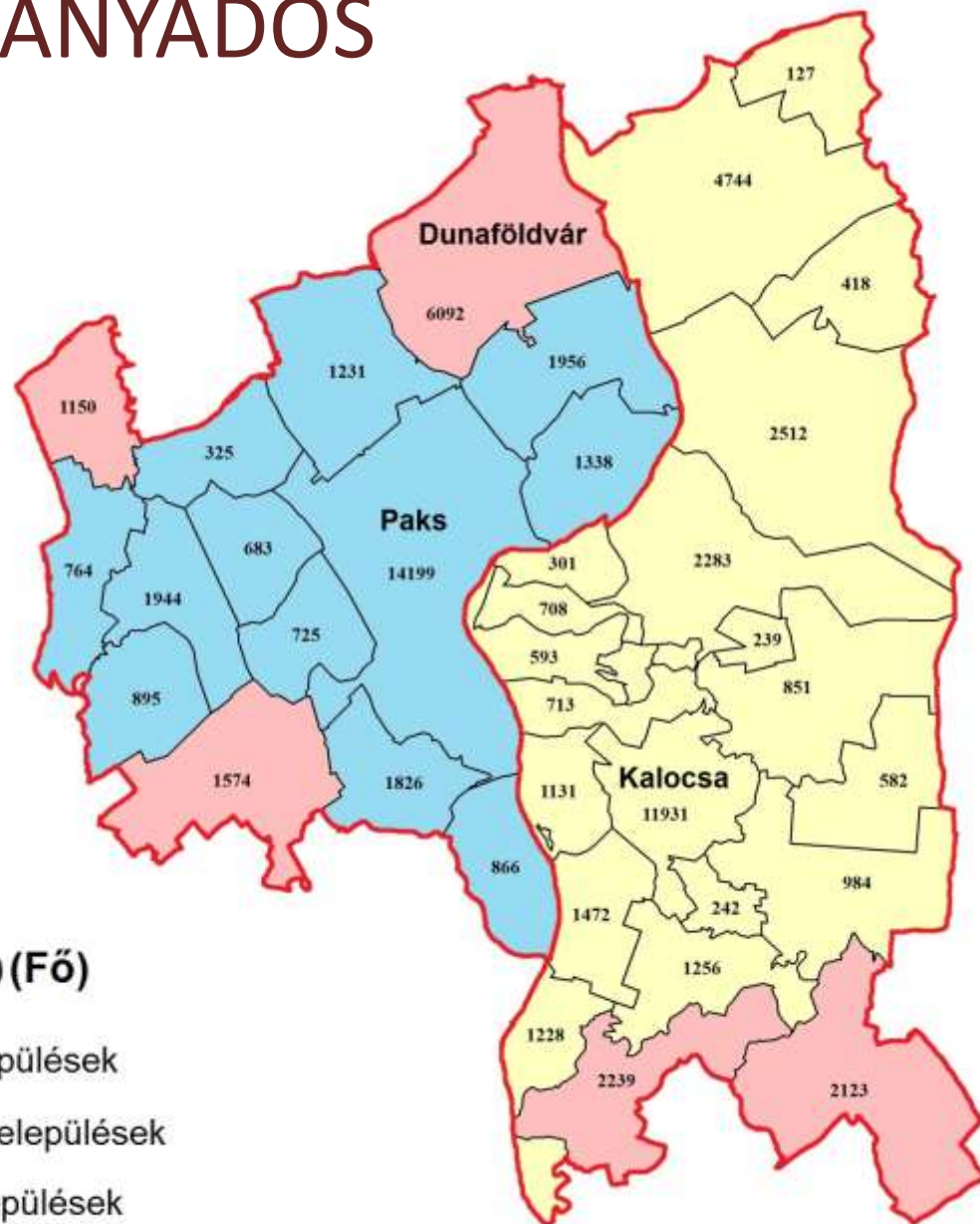


1: Bikács, 2: Bölcske, 3: Dunaföldvár, 4: Dunaszentgyörgy, 5: Gerjen,
6: Györköny, 7: Kajdacs, 8: Madocsa, 9: Nagydorog, 10: Németkér,
11: Paks, 12: Pálfa, 13: Pusztahencse, 14: Sárszentlőrinc, 15: Tengelic,
16: Bática, 17: Drágszél, 18: Dunapataj, 19: Dunaszentbenedek,
20: Dunatetétlen, 21: Dusnok, 22: Fajszy, 23: Foktő, 24: Géderlak,
25: Hajós, 26: Harta, 27: Homokmégy, 28: Kalocsa, 29: Miske,
30: Ordas, 31: Öregcsertő, 32: Solt, 33: Szakmár, 34: Újsolt,
35: Újtelek, 36: Uszód

EREDMÉNYEK


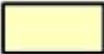

JÁRÁSI MOBILITÁSI HÁNYADOS

Paksi járás = 0,75
Kalocsai járás= 0,88



Jelmagyarázat

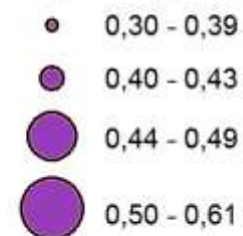
Településen élő munkavállalók. PI: 14199 (Fő)

-  Paksi foglalkoztatási központhoz tartozó települések
-  Kalocsai foglalkoztatási központhoz tartozó települések
-  Egyéb foglalkoztatási központhoz tartozó települések

EREDMÉNYEK A KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATRENDSZEREK

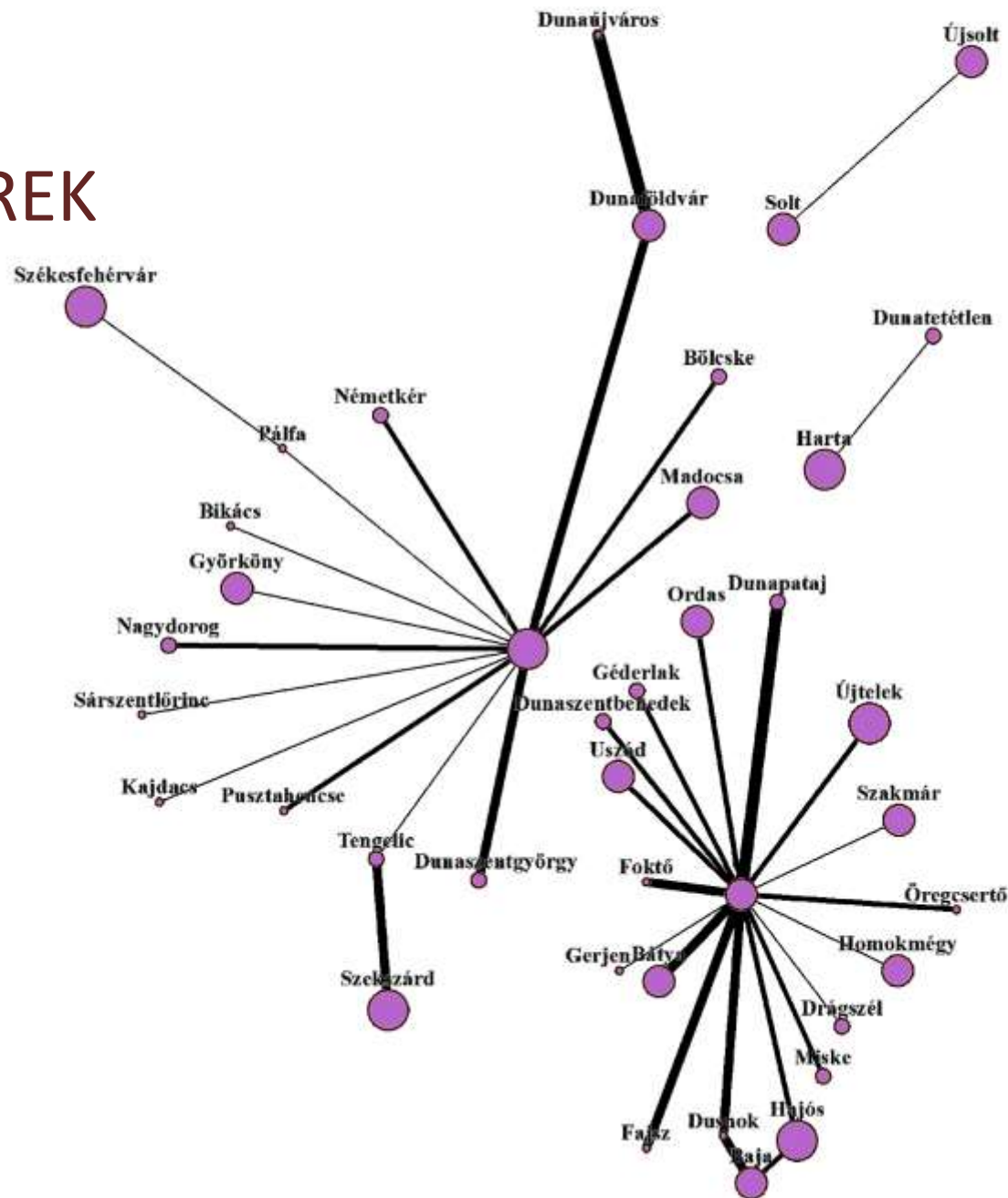
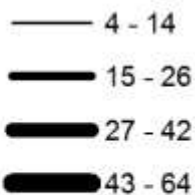
Jelmagyarázat

Egy főre jutó személygépkocsi



Tömegközlekedés

Hétköznapra eső járatsűrűség (db)

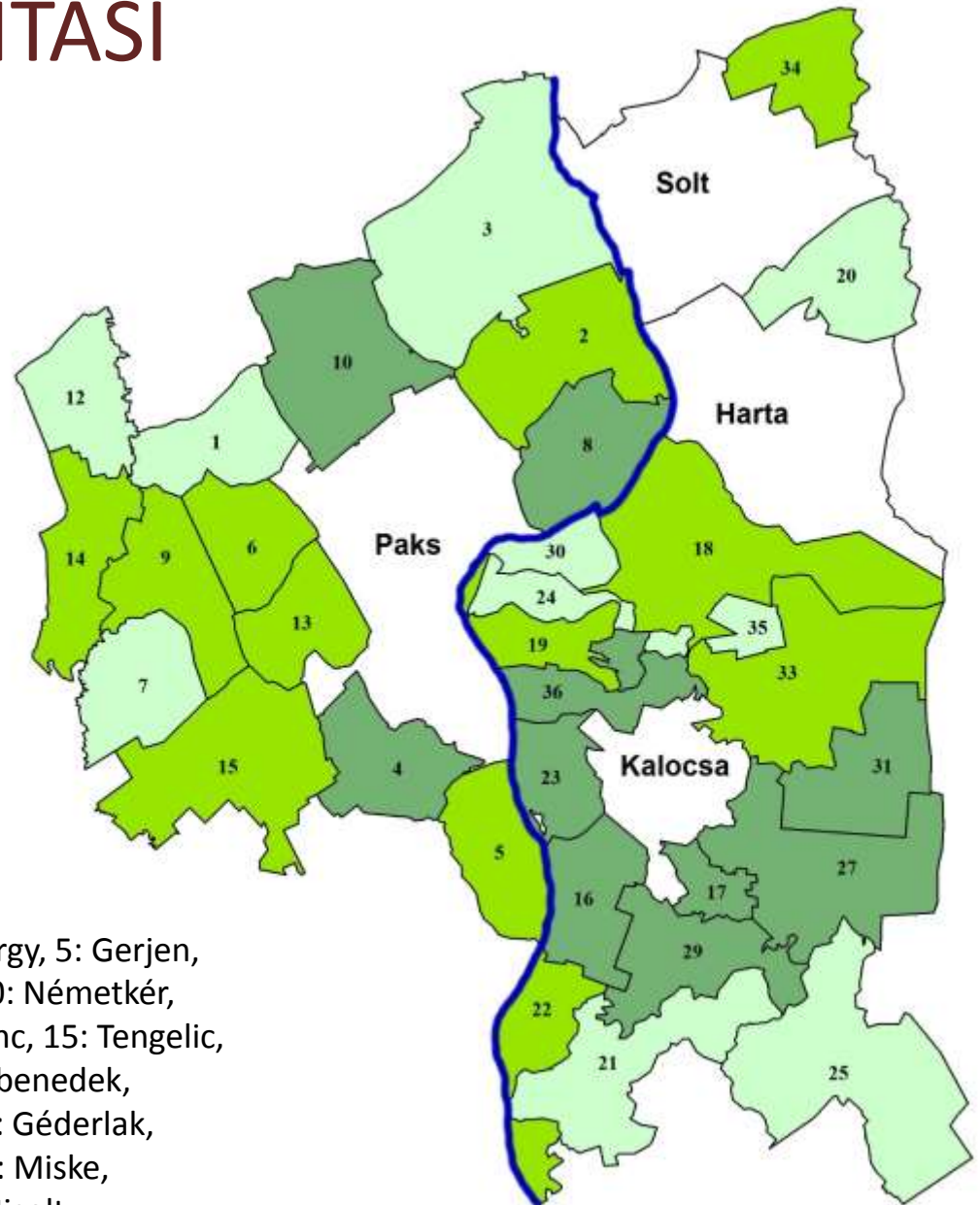


EREDMÉNYEK

A KORRIGÁLT MOBILITÁSI INDEX

Jelmagyarázat

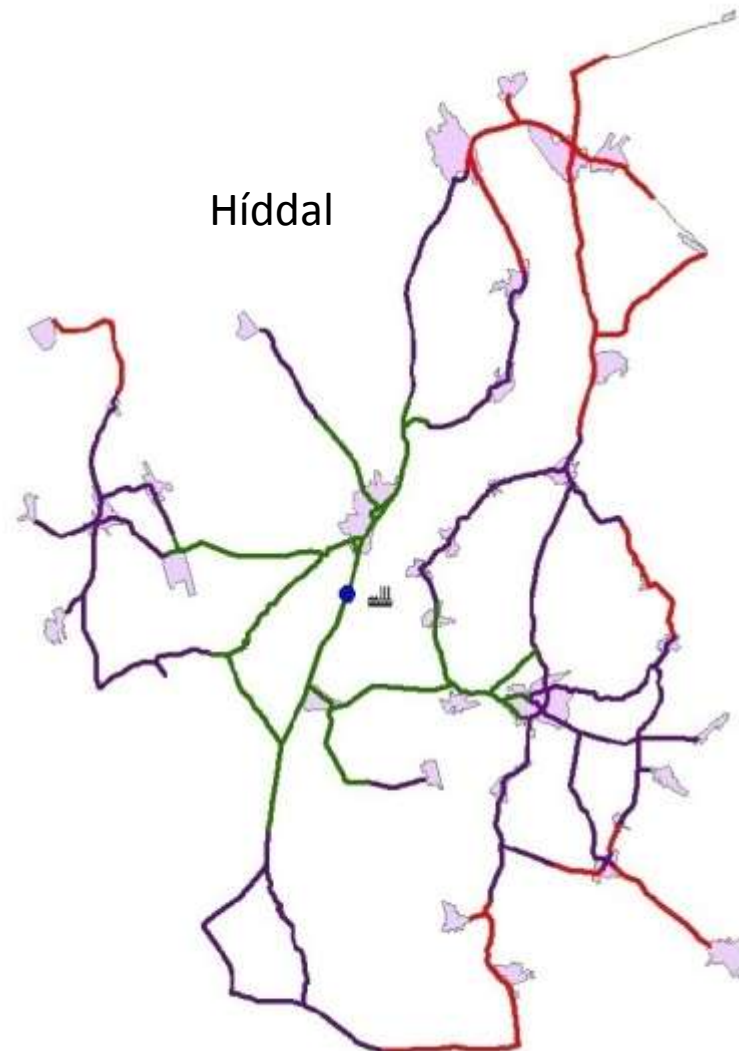
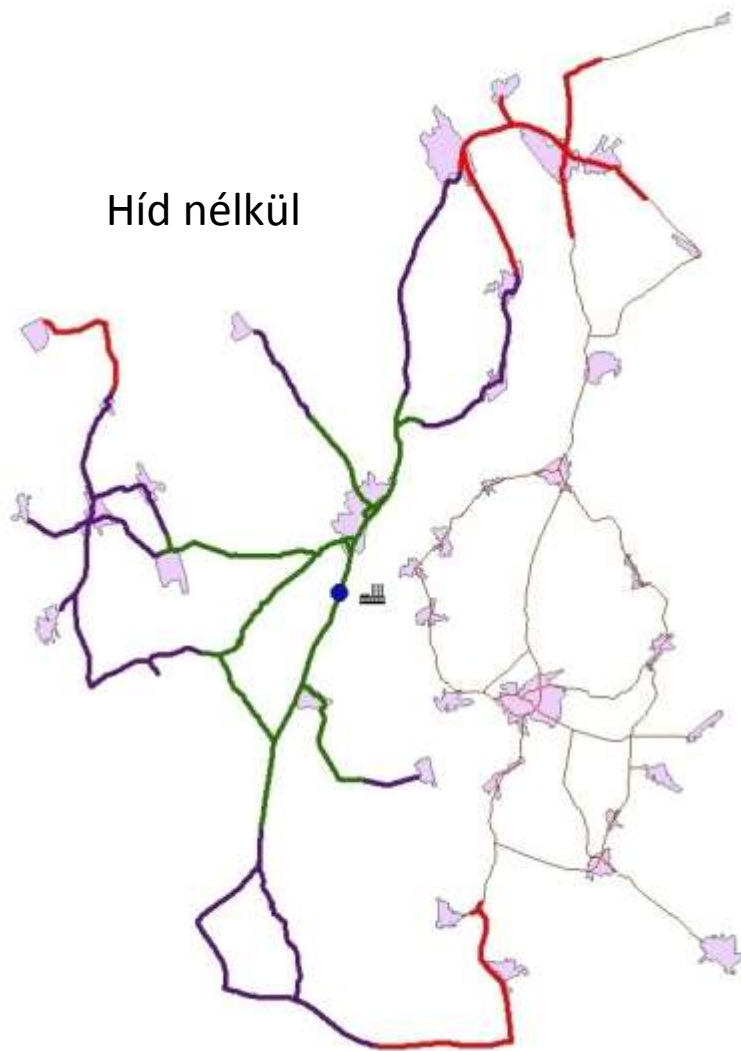
Korrigált mobilitási index



1: Bikács, 2: Bölcske, 3: Dunaföldvár, 4: Dunaszentgyörgy, 5: Gerjen, 6: Györköny, 7: Kajdacs, 8: Madocsa, 9: Nagydorog, 10: Németskér, 11: Paks, 12: Pálfa, 13: Pusztahencse, 14: Sárszentlőrinc, 15: Tengelic, 16: Bács, 17: Drágszél, 18: Dunapataj, 19: Dunaszentbenedek, 20: Dunatetőtlen, 21: Dusnok, 22: Fajsza, 23: Foktő, 24: Géderlak, 25: Hajós, 26: Harta, 27: Homokmégy, 28: Kalocsa, 29: Miske, 30: Ordas, 31: Öregcsertő, 32: Solt, 33: Szakmár, 34: Újsolt, 35: Újtelek, 36: Uszód

EREDMÉNYEK

A HÍD HATÁSA A JÁRÁSOK ÚT-IDŐ TÁVOLSÁGÁRA



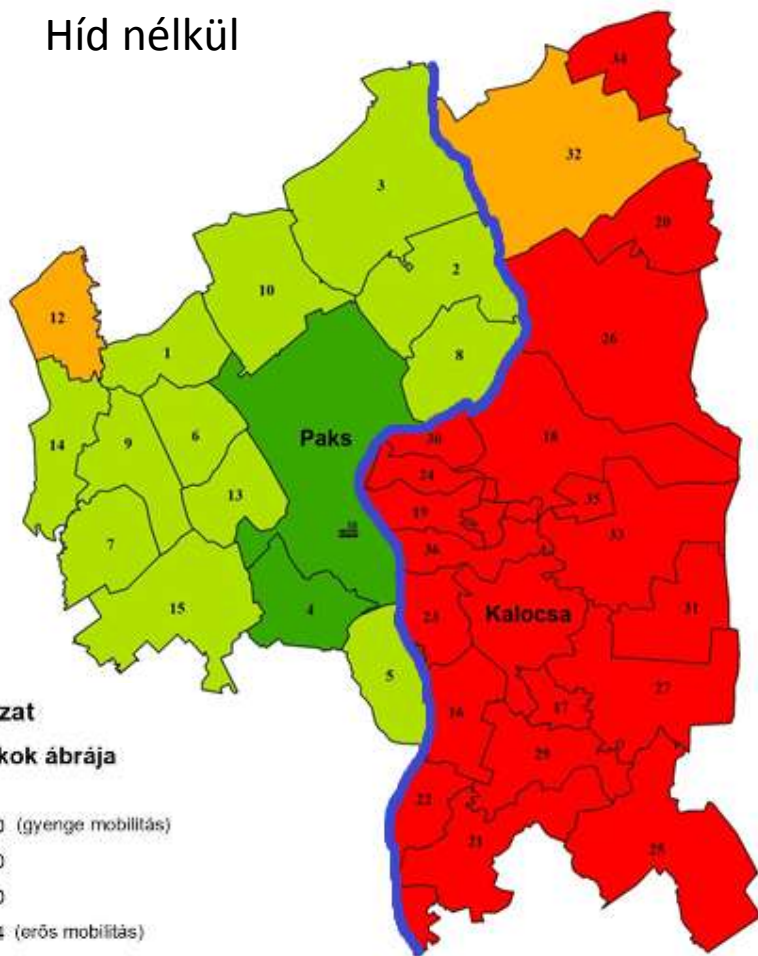
Atomerőműtől való távolság percekben



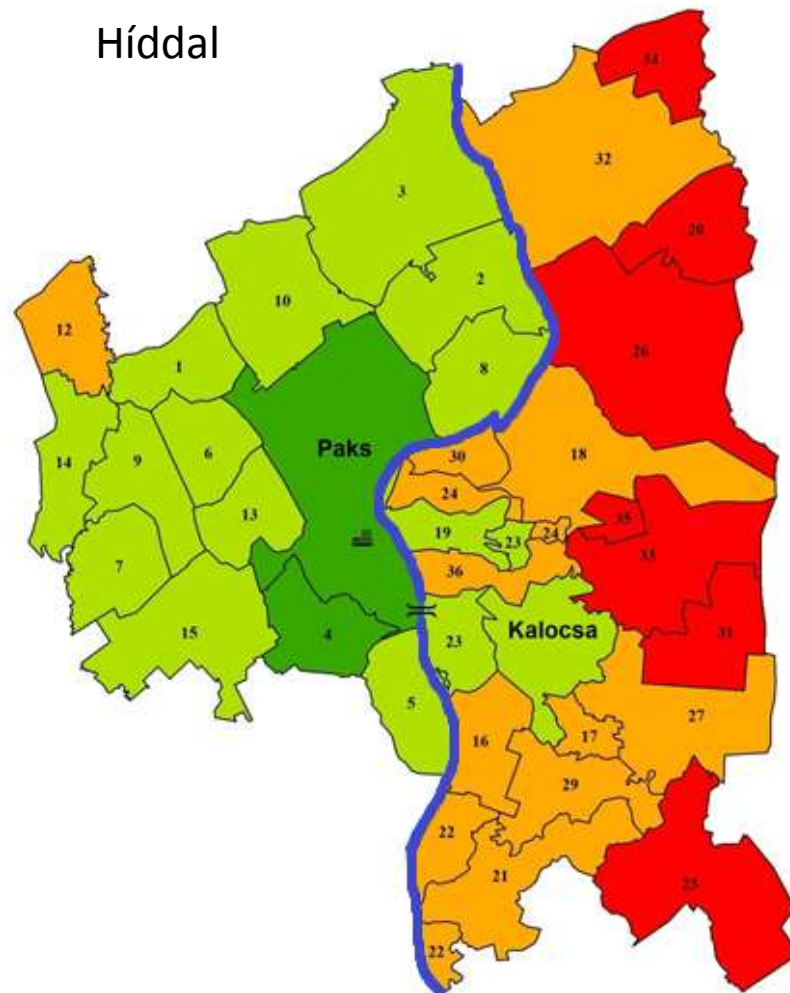
EREDMÉNYEK

A MOBILITÁS FELTÉTELEZHETŐ VÁLTOZÁSA A HÍD UTÁN

Híd nélkül



Híddal



Jelmagyarázat

Mobilitási fokok ábrája

Híd nélkül

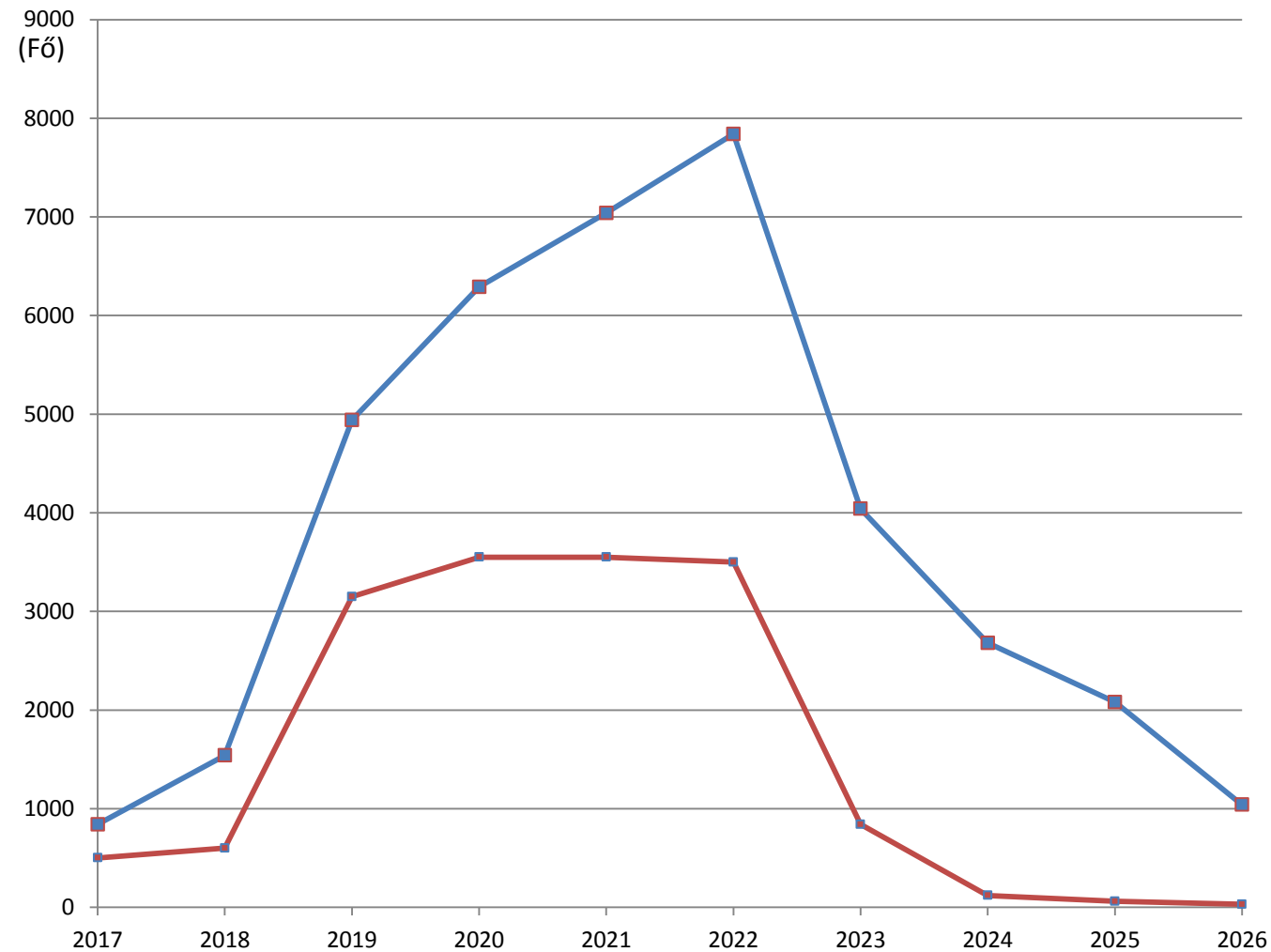
- 0,00 - 2,20 (gyenge mobilitás)
- 2,21 - 3,70
- 3,71 - 5,20
- 5,21 - 7,04 (erős mobilitás)

Atomerőmű

Duna

EREDMÉNYEK

A BŐVÍTÉS MUNKAERŐIGÉNYE



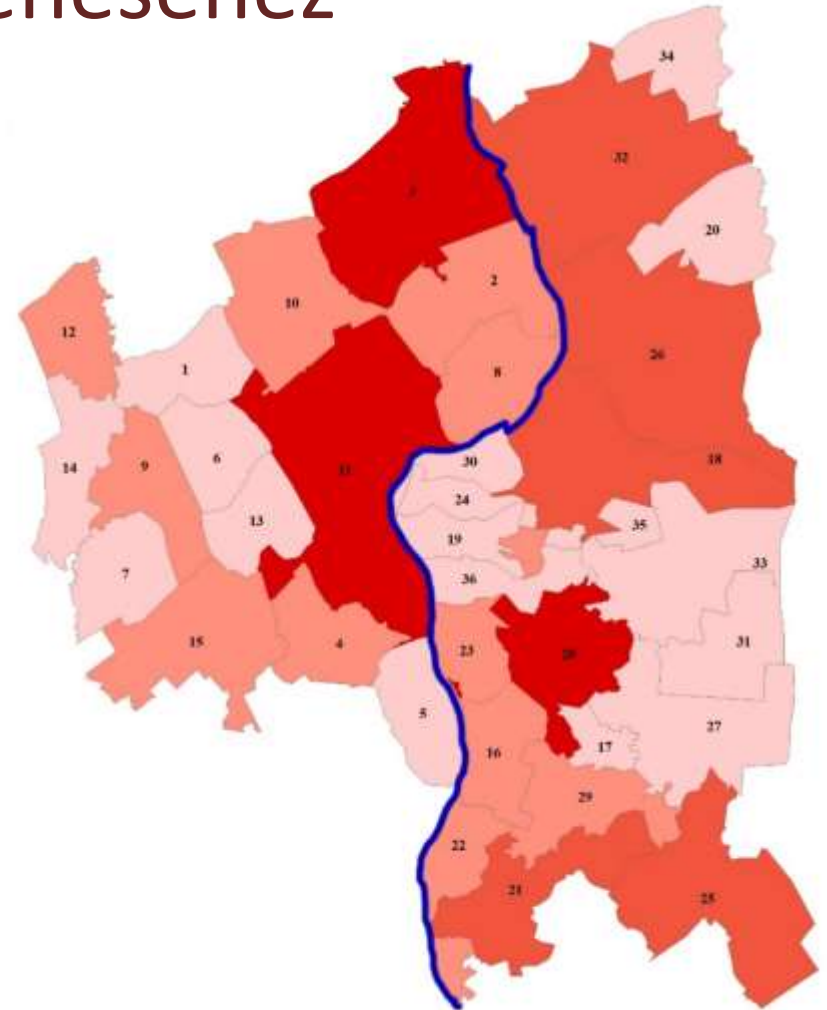
Építészethez szükséges munkaerő
Teljes munkaerő igény

EREDMÉNYEK

A munkanélküliség csökkenéséhez szükséges munkaerő

Jelmagyarázat

1%-os munkanélküliségi csökkenéshez szükséges fő

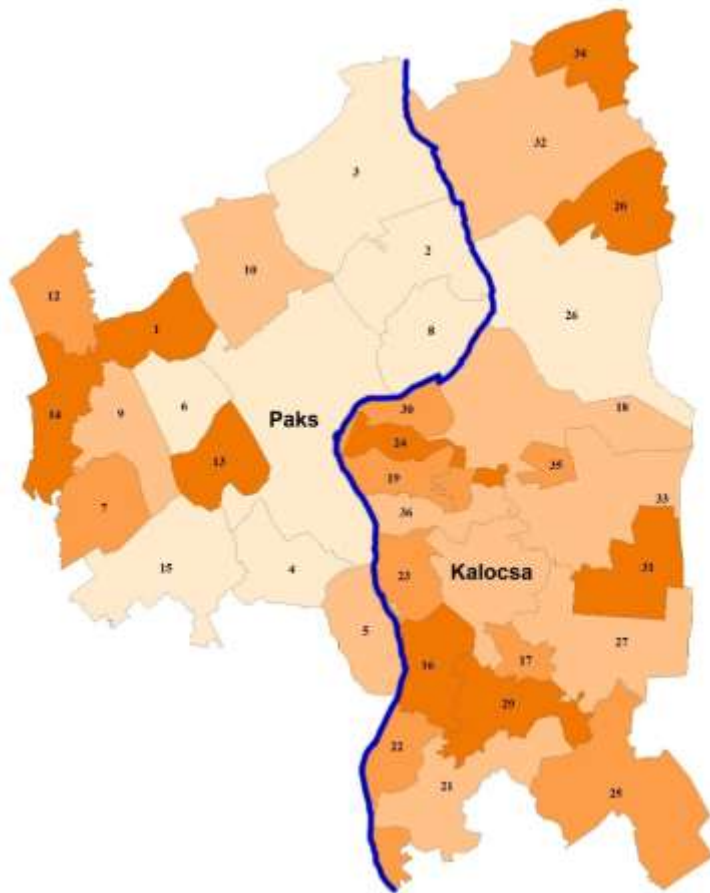


1: Bikács, 2: Bölcse, 3: Dunaföldvár, 4: Dunaszentgyörgy, 5: Gerjen, 6: Györköny, 7: Kajdacs, 8: Madocsa, 9: Nagydorog, 10: Németskér, 11: Paks, 12: Pálfa, 13: Puztahencse, 14: Sárszentlőrinc, 15: Tengelic, 16: Bátya, 17: Drágszél, 18: Dunapataj, 19: Dunaszentbenedek, 20: Dunatetétlen, 21: Dusnok, 22: Fajsz, 23: Foktő, 24: Géderlak, 25: Hajós, 26: Harta, 27: Homokmégy, 28: Kalocsa, 29: Miske, 30: Ordas, 31: Öregcsertő, 32: Solt, 33: Szakmár, 34: Újsolt, 35: Újtelek, 36: Uszód

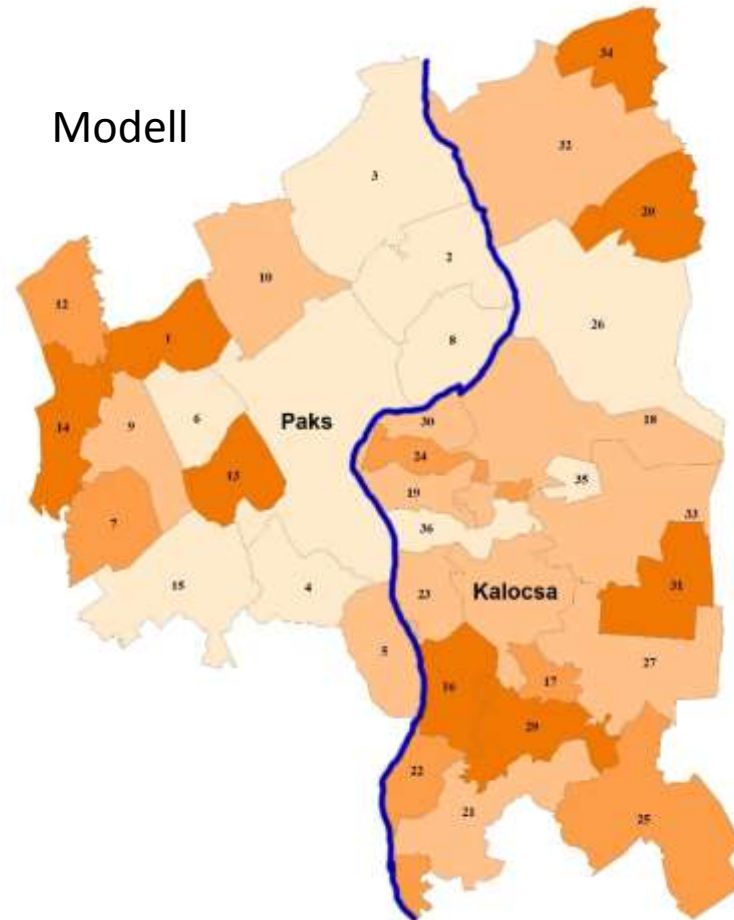
EREDMÉNYEK

A VÁRHATÓ MUNKAERŐPIACI HATÁSOK A MODELL ALAPJÁN (10. ábra)

2015



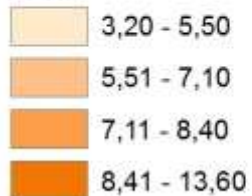
Modell



Jelmagyarázat

Álláskeresési mutató (%)

2015



— Duna

1: Bikács, 2: Bölcse, 3: Dunaföldvár, 4: Dunaszentgyörgy, 5: Gerjen, 6: Györköny, 7: Kajdacs, 8: Madocsa, 9: Nagydorog, 10: Németskér, 11: Paks, 12: Pálfa, 13: Pusztahencse, 14: Sárszentlőrinc, 15: Tengelic, 16: Bátya, 17: Drágszél, 18: Dunapataj, 19: Dunaszentbenedek, 20: Dunatetetlen, 21: Dusnok, 22: Fajs, 23: Foktő, 24: Géderlak, 25: Hajós, 26: Harta, 27: Homokmégy, 28: Kalocsa, 29: Miske, 30: Ordas, 31: Öregcsertő, 32: Solt, 33: Szakmár, 34: Újsolt, 35: Újtelek, 36: Uszód

A KUTATÁS TOVÁBBI IRÁNYAI ÉS JAVASLATOK

- Erőmű megépítése utáni állapot
- Széchenyi 2020 (TOP)
- 51-es számú út felújítása