

Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület



**A közösségi kapcsolatok fejlesztésének lehetőségei
Magyarország keleti határszakaszán, különös tekintettel
a Debrecen-Nagyvárad közvetlen vasúti kapcsolat
helyreállíthatóságára**

Debrecen, 2011. május 30.



Programunk a Nemzeti Civil Alap támogatásával valósul meg

NCA-NK-10-B-0576

Tartalomjegyzék

TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS	4
AZ EGYES HATÁRÁTKELŐK FORGALMÁNAK ÉS LEHETŐSÉGEINEK RÉSZLETES JELLEMZÉSE	6
MAGYARORSZÁG - UKRAJNA	6
Általános áttekintés.....	6
Vasút és közút: Záhony – Csap (Чон).....	6
Közút: Lónya – Harangláb (Дзвінкове)	7
Közút: Barabás – Mezőkaszony (Косонь)	7
Beregsurány – Asztély (Acmeü)	8
Közút: Tiszabecs – Tiszaújlak (Булок)	8
MAGYARORSZÁG - ROMÁNIA.....	9
Általános áttekintés.....	9
Vasút: Zajta – Nagypeleske (Peles)	9
Vasút: Csenger – Óvári (Oar), közút: Csengersima – Pete (Petea)	10
Vasút: Ágerdőmajor – Börvely (Berveni), közút: Vállaj – Csalános (Urziceni).....	10
Vasút és közút: Nyírábrány – Érmihályfalva (Valea lui Mihai).....	11
Közút: Létavértes – Székelyhid (Sacueni Bihor).....	12
Vasút: Nagykereki – Nagyszántó (Santaul Mare).....	12
Vasút: Biharkeresztes – Biharpuszpöki (Episcopia Bihor), közút: Ártánd – Bors (Bors)	13
Vasút és közút: Körösszakál – Körösszeg (Cheresig).....	13
Vasút: Kőtegyán – Nagyszalonta (Salonta), közút: Méhkerék – Nagyszalonta (Salonta)	14
Közút: Gyula – Gyulavarsánd (Varsand)	14
A DEBRECEN - NAGYVÁRAD KÖZVETLEN VASÚTI KAPCSOLAT HELYREÁLLÍTHATÓSÁGA.....	15
A VASÚTI KAPCSOLAT RÖVID TÖRTÉNETE.....	15
A KÉT VÁROS KÖZTI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK JELENLEGI HELYZETE	15
A VASÚTVONAL HELYREÁLLÍTÁSÁNAK LEHETŐSÉGEI.....	16
A vonalban rejlő lehetőségek.....	16
További szükséges fejlesztések.....	16
Korábbi tervek	16
A. változat: Nagykereki - Biharkeresztes - Biharpuszpöki (Episcopia Bihor).....	17
B. változat: Nagykereki - Nagyszántó (Santaul Mare) - Biharpuszpöki (Episcopia Bihor)	17
C. változat: Derecske - Berettyóújfalu - Biharkeresztes - Biharpuszpöki (Episcopia Bihor).....	17
A RÖVID- ÉS KÖZÉPTÁVÚ CÉLOK ÉS TEENDŐK	17

HATÁRKERESZTEZŐ KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK EURÓPAI SZEMMEL.....	18
BEVEZETÉS	18
HATÁRKERESZTEZŐ KAPCSOLATOK EURÓPÁBAN.....	18
<i>Sikeres példák határokon átvélő közösségi közlekedési szolgáltatásokra</i>	<i>18</i>
<i>A határokon átnyúló kapcsolatok buktatói.....</i>	<i>19</i>
TANULSÁGOK	20
I. MELLÉKLET: TÉRKÉP A MAGYARORSZÁG ÉS ROMÁNIA KÖZÖTTI KÖZÚTI ÉS VASÚTI HATÁRÁTKELŐKRŐL	21

Történeti áttekintés

Az alábbiakban rövid történeti áttekintést adunk Magyarország keleti határszakaszáról, különös tekintettel azt keresztező közúti és vasúti kapcsolatokra.

Magyarország jelenlegi keleti határszakasza az I. világháborút megelőzően nem volt határ, mivel az Osztrák-Magyar Monarchia területe a ma Ukrajnához és Romániához tartozó kárpátaljai, partiumi és erdélyi területekre is kiterjedt. A XIX. század második felében, a kor technikai színvonalához igazodóan elsősorban vasúti fejlesztések zajlottak a térségben. Távolsági személy- és teherforgalomra alkalmas vonalakat a Magyar Államvasutak (MÁV) épített ki, azonban a regionális forgalmat lebonyolító vonalakat az egyes HÉV (helyi érdekű vasút) társaságok hozták létre és üzemeltették. Nem csak a Budapestről kiinduló sugárirányú vonalak és az ezekhez kapcsolódó helyi érdekű vasutak fejlődtek ekkor, hanem Arad - Nagyvárad - Szatmárnémeti vonalában egy erre merőlegesen haladó vasútvonal is kiépült. Érdemi, mai hatással bíró közúti fejlesztések ebben az időszakban nem történtek a régióban.

Az I. világháborút lezáró békekötést követően az érintett terület északkeleti része (Kárpátalja) Csehszlovákiához, a többi része Romániához lett csatolva. Az újonnan létrejött határ számos vasútvonalat átvágott, ezek jelentős részén a közlekedés megszűnt. A már említett Arad - Nagyvárad - Szatmárnémeti vonal teljes egészében az új határ keleti oldalán futott, így az ehhez Magyarország felől csatlakozó vonalak többsége zsákvonallá vált, ezek üzemeltetésének feltételei jelentősen romlottak. A Romániához tartozó szakaszok a legtöbb vonal esetében olyan rövidek voltak, hogy rajtuk vasútüzem nem, vagy csak igen korlátozott mértékben folyhatott.

A II. világháború alatt időlegesen az érintett terület jelentős része újra Magyarországhoz került, ennek megfelelően a műszakilag erre alkalmas vonalak többségén a MÁV helyreállította a vasúti kapcsolatot. A háború lezárultával azonban újra elcsatolásra kerültek a területek, ami kedvezőtlenül érintette a vasútvonalak forgalmát. Az érintett államok ki- és beutazási szabályai jelentősen korlátozták azok körét és lehetőségeit, akik a határon át kívántak utazni. A személygépkocsikkal való igen rossz ellátottság következtében azonban a létrejövő utazások lebonyolításában jelentős része volt a vasútnak.

A kárpátaljai területek Csehszlovákia helyett a Szovjetunióhoz, azon belül az Ukrajnai Szovjet Szocialista Köztársasághoz kerültek. A Szovjetuniónak széles nyomtávú vasúti hálózata volt, így a kárpátaljai vonalak is erre a nyomtávra lettek átépítve és a további fejlesztések is ezzel a nyomtávval történtek. A nyomtávok különbözősége jelentősen megnehezíti a Magyarország és Ukrajna közötti vasúti kapcsolat fejlesztését, különösen a regionális (pl. Nyíregyháza - Ungvár) viszonylatokban.

A közép-európai országokban lezajlott rendszerváltást és a Szovjetunió összeomlását követően alapvetően megváltozott a jelen tanulmányban vizsgált határok helyzete, ami a közösségi közlekedést is érintette.

A határokon való átjutás feltételei enyhültek, így a határkeresztező utas- és áruforgalom nőhetett, ám az egyéni közlekedéshez való hozzáférés javulása miatt a határkeresztező közösségi közlekedési kapcsolatok jelentősége csökkent, egyes esetekben marginalizálódott. Míg a határátkelési feltételek enyhülése (különösen Magyarország és Románia között a két ország Európai Unióhoz való csatlakozását követően) az egyéni közlekedést választók számára azonnal érezhető volt, a közösségi közlekedési kapcsolatok a legtöbb esetben egyáltalán nem követték a változásokat.

A már vázolt történelmi helyzetnek megfelelően a Magyarország keleti határait keresztező infrastruktúra a legtöbb helyen kis kapacitású és elavult. Ukrajna felé 1, Románia felé 2 fővonalú közlekedésre alkalmas vasútvonal van. A gyorsforgalmi úthálózat sem Magyarországon, sem a két szomszédos országban nem ér el a határig.

A jelentős részben EU-s forrásból megvalósuló és megvalósítandó fejlesztések érintik a már említett három vasúti fővonalat, valamint a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése is folyamatban van. A regionális forgalmat lebonyolító, ez által a határ mentén élő emberek számára fontos kapcsolatok fejlesztésére rendelkezésre álló források jóval szűkösebbek. A források ilyenén elosztása különösen hátrányosan érinti a Debrecen - Nagyvárad vasúti kapcsolatot, mely történeti okokból (ld. lentebb) nem fővonalú jellegű.

Az egyes határátkelők forgalmának és lehetőségeinek részletes jellemzése

A határátkelőhelyek forgalmi adatai a Központi Statisztikai Hivatal nyilvánosan elérhető adatbázisából származnak.

Magyarország - Ukrajna

Általános áttekintés

A Magyarország és Ukrajna közötti határkeresztező kapcsolatok igen nagy jelentőséggel bírnak mind a személyszállítás, mind a teherszállítás tekintetében, ám hosszú távon főleg az utóbbi területen van lehetőség fejlesztésre. A vasúti hálózatok nyomtávkülönbsége hátrányok mellett előnyökkel is jár, mivel a magyar-ukrán viszonylatban rendelkezésre álló nagy kapacitású átrakóállomás az Európai és a FÁK országok között lebonyolódó áruforgalom egyik fontos kapuja lehet.

Ukrajna nem tagja az Európai Uniónak ill. a Schengeni övezetnek, csatlakozása középtávon sem várható. Az ebből adódó fokozott határellenőrzés különösen a regionális személyforgalomban résztvevők számára hátrányos. Amíg ezen körülmény nem változik meg, a határkeresztező közösségi közlekedési kapcsolatok fejlődése nem várható.

Vasút és közút: Záhony – Csap (Чон)

A vasúti határátmenet a Magyar Északkeleti Vasút Nyíregyháza – Ungvár vonalának része volt, és a Nagykároly-Mátészalka-Csapi HÉV peage vonalként használta. Jelenleg európai közlekedési folyosó, ezért várható emelt sebességre történő átépítése. Jelentősége elsősorban az áruforgalomban nyilvánul meg.

A közeli államhatárok miatt nagy a csomóponti potenciálja. A környező megyék, járások, és körzetek tagjai a Kárpátok Eurórégiójának, amely lobbizik, hogy a schengeni határ minél kevésbé szigetelje el Ukrajnát a többi tagtól. A lobbizás bármennyire is lesz hatékony, az európai határ biztos, hogy akadályozni fogja a személyszállítást. Éppen ezért a hivatás forgalom felfutása nem várható.

A határátmenet személyszállítási potenciálja az üzleti, családi és bevásárló utazásokban lehet Kárpátalja vonatkozásában (Ungvár, Munkács, Beregszász). Nagytávolságú utazások esetében a turisztikai és bevásárló utazásokban van lehetőség, melyek célpontja Ukrajna belső területei (Lviv (Lemberg), Kiev, Harkov). A nyomtáv- és áramnemváltás problémakörének kiküszöbölése miatt

rövidtávon nem várható jelentős változás. A legegyszerűbb (és jelenleg a leghatékonyabbnak tűnő) megoldás Záhony és Csap közötti személyvonatokkal biztosítani a csatlakozást a határ két oldalán a távolsági vonatokhoz. Hosszabb távon lehet gondolkozni a széles és/vagy normál nyomtávolságú vonal tovább építésén, vagy nyomtáv váltásra alkalmas járművek beszerzésén.

A határátmenet fejlesztése mellett, áruforgalmi ezáltal gazdasági jelentősége miatt, a kormányok elkötelezettek. A kérdés pusztán az, hogy mikor következik be a fejlesztés. Tény, hogy ennek a határmenetnek a jövője nem elősorban a személyszállításban, hanem az áru fuvarozásban rejlik.

Az elmúlt években a közúti és vasúti határátkelőn is jelentősen visszaesett a személyforgalom, mértéke több mint 50%. Közút esetében a visszaesés 2004-ben kezdődött. 3 501 424 főről 1 479 440 főre csökkent a személyforgalom 2009-re. A vasúti forgalomban 2000 óta tapasztalható csökkenés. Az átlépők száma 329 123 főről 129 565 főre esett vissza éves szinten. Látható, hogy a forgalom jelentős része személygépkocsival bonyolódik: 2009-ben 674 803 személygépkocsi lépte át a határt. Versenyképes kínálattal a vasút kihasználhatná nagy kapacitásait. Fontosnak tartjuk azonban megjegyezni, hogy a határ két oldalán gazdaságilag elmaradott területek vannak, ezáltal a kereslet nagyon érzékeny. A személygépkocsi közlekedés előnyét növeli az is, hogy Ukrajnában jóval olcsóbb az üzemanyag, mint nálunk.

Közút: Lónya – Harangláb (Дзвінкове)

A lónyai határátkelő csak személyforgalomra van megnyitva, busszal nem lehet átlépni. Az utóbbi években itt is jelentős csökkenés tapasztalható az átlépő forgalomban. Az utazások nagy része itt is személygépkocsival valósul meg 2009-ben 37 604 jármű lépte át a határt, ebből 37 597 személygépkocsi.

Elsősorban a környék falvainak forgalmát bonyolítja le, illetve alternatíva, ha Záhonymnál túl hosszú a várakozási idő. Jelen formájában közösségi közlekedés fogadására nem alkalmas ez a határátmenet.

Közút: Barabás – Mezőkaszony (Косонь)

A barabási határátkelő is csak személyforgalomra van megnyitva. Az elmúlt 10 évet tekintve csökkenő vagy növekvő tendencia nem figyelhető meg, évről-évre változik a forgalom trendje. 2009-ben 374 842 fő lépte át itt a határt, ami 131 801 közúti járművet jelent. A forgalom szinte teljes egészében személygépkocsival bonyolódik.

Busz fogadására alkalmas. Az utazások viszonylatának és céljának vizsgálata után, rentábilis lehet a forgalom közösségi közlekedésre terelése. Az átkelő elsősorban helyi igényeket szolgál ki, és alternatíva, ha Záhonymnál túl hosszú a várakozási idő.

Beregsurány – Asztély (Астей)

A beregsurányi határátkelőn a személyforgalom a jellemző. Az elmúlt 3 évben stagnálást mutat, mértéke megközelíti a záhonyit (1 069 100 fő). A forgalom szinte teljes egészében személygépkocsival bonyolódik. Magyarországon a közelben van Vásárosnamény, a Vásárosnaményi Kistérség központja, és Ukrajnában (Kárpátalján) Beregszász, a Beregszászi Járás központja. A két város közötti távolság kb. 30 km.

A közösségi közlekedés beindításával a személygépkocsi forgalom csökkenthető lenne.

Közút: Tiszabecs – Tiszaújlak (Вилок)

Az elmúlt 10 év vonatkozásában a személyforgalom nagysága hullámzó, 2009-ben 863 683 fő volt. Szinte teljes egészében személygépkocsival bonyolódik. Lehetőséget biztosít a Fehérgyarmati Kistérség és a Nagyszőlősi, Huszti és Ilosvai Járás közötti kapcsolat javítására.

Magyarország - Románia

Általános áttekintés

2007. január 1-je óta mind Magyarország, mind Románia tagja az Európai Uniónak, ami a vámellenőrzés megszűnését és a határellenőrzés jelentős egyszerűsödését vonta maga után. A közösségi közlekedési kapcsolatok ezzel párhuzamosan a legtöbb helyen nem, vagy alig fejlődtek. Románia közeljövőben várható csatlakozása a Schengeni övezethez a lentebb ismertetett határátkelőhelyeken túl további új kapcsolatokat fog megnyitni, elsősorban a közúti határátkelési lehetőségek között.

Vasút: Zajta – Nagypeleske (Peles)

A határátmenet eredetileg a Szatmár-Fehérgyarmat HÉV része volt, amely a MÁV Budapest – Királyháza – Kőrösmező fővonalából Szatmárnémetinél ágazott ki, és Fehérgyarmatig tartott. A Fehérgyarmat és Kocsord alsó közti vonalrész a trianoni békediktátum után épült meg, és a vonal kezdőpontja Nyíregyháza lett. A romániai Szatmár megyében maradt Nagypeleske és Lázári vasútállomása.

A hozzávetőleg 15 km (az eredeti nyomvonalon Zajta ekkora távolságra volt Szatmárnémetitől) hosszúságú szakasz visszaépítésével javítható lenne a két megyeszékhely és a többi település közötti közlekedési kapcsolat. (A két megyeszékhely közötti közvetlen vasúti kapcsolat jelenleg is adott, de nincs kihasználva.) A vasútvonal jelentősége lehet még, hogy felfűzi Fehérgyarmatot és Mátészalkát is egy vonalra, melyek kistérségi központok, és így biztosítható a gyors eljutás a megyeszékhelyek felé. Jelenleg Szatmár megye fejlettebb, mint Szabolcs-Szatmár-Bereg megye, és munkaerő piaca Románia EU-csatlakozása óta megnyílt. Ezért hivatás forgalom lebonyolítására is alkalmas lehet, potenciális elővárosi vasút.

A Nyíregyháza – Zajta vasútvonal tengelyterhelés és pályasebesség tekintetében nem egységes kiépítettségű. A vonal jelentős része alacsony (50-60 km/h) pályasebességű. Az új vonalszakaszt érdemes lenne magasabb (80-100 esetleg 120 km/h) sebességre kiépíteni, és a forgalom felfutásával a hazai szakaszt is átépíteni. Az új pálya építése elsősorban Romániát érintené, mert Zajta állomás néhány száz méterre található az államhatártól. A jelenlegi infrastruktúra átépítése tekintetében azonban Magyarországnak legalább 86 km hosszú szakaszt kellene átépítenie. (A vonal teljes hossza 100 km)

A Nyíregyháza – Zajta vonalon viszonylag sok állomás található, ami lehetővé teheti a nagy járatgyakoriságot, valamint a helyi igényekhez igazodó betétjáratok közlekedtetését is: Nagykálló (13,6 km), Kállósemjén (22,6 km), Nyírbátor (37,8 km), Hodász (47 km), Mátészalka (57,1 km),

Kocsord alsó (64,5 km), Fehérgyarmat (75,1 km), Zajta (99,7 km). A határ túloldalán Lázári volt állomás (kb. 107 km). Szatmárnémeti a vonal jelenlegi kezdőpontjától kb. 115 km-re lehet.

Vasút: Csenger – Óvári (Oar), közút: Csengersima – Pete (Petea)

Az egykori vasúti határátközelítést (Csenger – Óvári) a trianoni békediktátum szüntette meg. Eredetileg a Szatmár-Mátészalkai HÉV része volt. A MÁV Budapest – Körösmező fővonalából Szatmárnémeti Gőzfűrészt állomásnál ágazott ki, és a Szabolcs-Szatmár-Bereg HÉV mátészalkai állomására futott be. A vonal jelentősége az volt, hogy Csenger járásszéket bekapcsolta a vasúti közlekedésbe. A Romániához került területen Vetésen és Óváriban volt még szolgálati hely.

A kapcsolat visszaépítésével javítható a két szomszédos megye, Szabolcs-Szatmár-Bereg és Szatmár között az elérhetőség. Szatmár megye fejlettségét és a munkaerő szabad áramlásának lehetőségét figyelembe véve biztosíthatná a jelenleg még látens hivatás forgalom lebonyolítását is. Szatmárnémeti szempontjából lehetséges elővárosi vasút. Ha a vonal, az eredetihez hasonlóan, Szatmárnémeti állomáshoz a Budapest felőli végén csatlakozik, irányváltás nélkül el lehetne jutni Nagybányára, Máramaros megye székhelyére is. Így a három megyeszékhely között közvetlen vasúti kapcsolat jöhet létre.

A kapcsolat felélesztésével Szatmár megyében kb. 22 km-nyi vasútvonalat kellene megépíteni, lehetőleg 80-100, esetleg 120 km/h pályasebességre. Magyarországon a meglévő 32,6 km hosszúságú infrastruktúrát kellene átépíteni Mátészalkáig, valamint Nyírbátortól Nyíregyházáig 37,8 km-t, ami a Nyíregyháza – Zajta (– Szatmárnémeti) vonal része, és jelenleg szintén mellékvonali kiépítettségű. Mátészalka után Kocsord alsó (7,4 km) és Csenger (25,2 km) állomás. A Románia területére került szakaszon Óvári volt állomás, aminek Nyíregyházától mért távolsága az eredeti nyomvonalon 96 km. Szatmárnémeti Nyíregyházától az eredeti nyomvonalon 114 km távolságra volt.

A jelenleg is működő közúti határátközelítést (Csengersima – Pete) jelentős, elsősorban személyforgalmat bonyolít le. 2009-ben 1 373 488 fő lépte át itt a határt. A számokból látszik, hogy igény van, amit jelenleg a személygépkocsi egyéni közlekedés elégít ki (2009-ben 488 834 db).

Vasút: Ágerdőmajor – Börvely (Berveni), közút: Vállaj – Csalános (Urziceni)

A vasúti határátközelítést a Nagykároly-Mátészalka-Csapi HÉV része volt, és ma is üzemel. Napi két vonat pár közlekedik Mátészalka és Nagykároly között. A vonatok Ágerdőmajor mrh.-n és Börvely mrh.-n nem állnak meg. A mai Románia területén még Kálmánd mrh volt, ami már korábban megszűnt.

Elsősorban helyi jelentősége van Mátészalka, mint kistérségi központ és Nagykároly, mint megye jogú város között. A közvetlen kapcsolat bővíthető lenne Szatmárnémeti és Zilah megyeszékhelyek felé. Hosszabb távon az alacsony (40-60 km/h) pályasebességű vonalak átépítésével interregionális forgalmat is lebonyolíthatna: Ungvár – Csap – Záhony – Mátészalka– Nagykároly – Zilah.

A gazdaságos üzemeltetés érdekében mindenképpen növelni kell a járatgyakoriságot, hogy a látens igényeket is ki lehessen elégíteni. Napi két vonatpár nem alkalmas a hivatás forgalom lebonyolítására. Szatmár megye Szabolcs-Szatmár-Bereg megyéhez mért fejlettsége miatt rövidtávon is várható a hivatás forgalom felélénkülése Szatmár megye felé.

Mátészalkán a menetrend jelenleg is lehetővé teszi a különböző vonalak közötti átszállás. Ehhez a menetrendi pókhoz kellene illeszteni a Mátészalka – Nagykároly (– Zilah) vonatok ütemes menetrendjét is.

A közúti határátközelítőn 2009-ben 653 960 fő lépte át a határt, és növekvő tendenciát mutat. Ez a forgalom szinte teljes egészében személygépkocsival bonyolódik le. Vasúton 2009-ben 3 190 fő utazott a két ország között. A számokból látható, hogy igény van, amit már vasúton is gazdaságos lenne elszállítani, és az is, hogy napi két vonat pár nem tud igényeket kielégíteni. Ez a vonatgyakoriság nem versenyezhet a mindig rendelkezésre álló egyéni közlekedéssel.

Vasút és közút: Nyírábrány – Érmihályfalva (Valea lui Mihai)

A MÁV Budapest – Kőrösmező fővonalának volt a része, és jelenleg is fővonalként üzemel. A Debrecen – Nyírábrány vonal jelenleg Debrecen elővárosi vasútvonala. Debrecen és Érmihályfalva között napi három vonat pár közlekedik, melyből egy Nagyváradra és egy Nagybányára megy.

Mivel Érmihályfalva önmagában nem jelentős település, ezért a nemzetközi vonatokat célszerű lenne tovább közlekedtetni, lehetőleg ütemes menetrend szerint. Déli irányba Nagyvárad közelíthető meg, ehhez azonban irányváltás (és körüljárás szükséges). A Debrecen – Nagyvárad közvetlen vasúti kapcsolat ideiglenes pótlására alkalmas lehet. A napi egy vonatpár azonban nem elegendő a távolsági igények kielégítésére. Jelenleg csak a kisebb települések egymásközi forgalmát bonyolítja le. Északi irányba Nagykároly, Szatmárnémeti és Nagybánya érhető el. A napi egy vonatpár ebben az esetben sem tárja fel megfelelően a területet. Ütemes menetrenddel azonban Bihar megye északi része, Szatmár és Máramaros megyék is bekapcsolhatók lennének az európai távolsági közlekedésben Debrecenén át. Megfelelő menetrendi struktúrával a vonatok csatlakozhatnak a Budapest, illetve Nyíregyháza és Miskolc felé közlekedő IC és gyors vonatokhoz. Így Debrecen nem csak egy fővonal és több mellékvonal, hanem két fővonal metszés pontjába kerülhetne személyforgalom szempontjából is. Mivel Nagyvárad felé irányváltás

szükséges, ennek időigénye miatt, az utazási idő szempontjából az érmihályfalvai átszállás is megfelelő.

A hazai vonalszakasz pályasebessége 80 km/h, mivel eredendően is fővonalnak épült. Ez alapvetően megfelel az utazási igényeknek. Hosszabb távon, a forgalom felfutásával érdemes megfontolni a pályasebesség növelését és/vagy a vonal villamosítását.

A közúti határátmeneten 2009-ben 646 833 fő lépte át az államhatárt, míg vasúton 17 386. Szembeötlő a nagyságrendi különbség. A forgalmat célszerű lenne vasútra terelni. Erre megfelelő menetrendi struktúra alkalmas lehet. Ennek ráadásul pályát érintő beruházásigénye nincs. Többszörös költséget a többszörvonatok közlekedtetése jelent, de a felfutó utasforgalommal a bevételek nagyobb mértékben nőhetnek

Közút: Létavértes – Székelyhíd (Sacueni Bihor)

Az egyik legfiatalabb határállomás, korlátozott átjárhatóságú, buszokat, és tehergépkocsikat nem fogad, így közösségi közlekedésre nem használható. Forgalma azonban emelkedő tendenciát mutat. 2009-ben 237 055 fő vette igénybe. Elsősorban helyi igényeket elégít ki.

A két település között sohasem volt vasúti kapcsolat annak ellenére, hogy mintegy 10 km-re vannak egymástól, és van vasútállomásuk. A Sáránd – Létavértes vonal a Debrecen-Nagyvárad HÉV szárnyvonala volt. Pályasebessége 60 km/h. Jelenleg a közforgalmú személyszállítás szünetel rajta. Székelyhíd a Bihari HÉV Biharpüspöki – Érmihályfalva vonalán fekszik, és elágazó állomás Szilágysomlyó felé, ahol csatlakozott a Szilágysági HÉV Sarmaság – Szilágysomlyó vonalához. A Biharpüspöki – Érmihályfalva vonal később átépült, és a Nagyvárad – Szatmárnémeti – Halmi fővonal része lett.

A Létavértes és Székelyhíd közötti kapcsolat elsősorban helyi igényeket tudna kielégíteni. Székelyhídon létre lehetne hozni egy menetrendi pókot, ahol minden vonalról át lehetne szállni a többire. Így a vidék számára elérhetővé válnának a környék nagyvárosai (Debrecen, Nagyvárad, Zilah), és megkönnyítené a kistelepülések közötti közlekedést is.

Vasút: Nagykereki – Nagyszántó (Santaul Mare)

A határátmenet a Debrecen-Nagyvárad HÉV vonalán volt, amelyet a trianoni békediktátum megszüntetett. A határ túloldalára Nagyszántó és Nagyzomlin szolgálati helye került. A vonal Biharpüspökinél csatlakozott a MÁV vonalához. A vonalat részletesebben tárgyaljuk a Debrecen - Nagyvárad közvetlen vasúti kapcsolatról szóló fejezetben.

Vasút: Biharkeresztes – Biharpüspöki (Episcopia Bihor), közút: Ártánd – Bors (Bors)

A vasúti határátmenet a Püspökladány – Biharkeresztes (– Nagyvárad) fővonalon fekszik, és eredetileg is fővonal kiépítettségű.

Jelentősége elsősorban a nemzetközi távolsági személyszállításban van. Jelenleg is több nemzetközi IC lépi itt át a magyar-román határt. Nagyvárad és Bihar megye szempontjából azért fontos, mert ezen a határátmeneten keresztül tarthatja a kapcsolatot Magyarországgal, és Nyugat-Európával.

A menetrendi kínálat növelésével, határok és a munkaerő piac megnyílása miatt, a vonal erősödő hivatásforgalmat bonyolíthatna le Nagyvárad felé. Javítható lenne Nagyvárad és környéke, mint turisztikai célpont elérhetősége. A közvetlen IC vonatokkal Budapest felő, a Püspökladányban kialakított menetrendi pókkal Debrecen és Szeghalom irányából. A nagytávolságú utazások esetében javítható Kolozsvár, Gyulafehérvár, Piski elérhetősége. Akár nagyváradi csatlakozással, akár közvetlen távolsági vonatokkal.

Közúton Ártánd és Bors között 2009-ben 3 154 120 fő vette igénybe a határállomást, míg vasúton 119 617 fő. A vasúti kínálat javításával a személyforgalmat vasútra kell terelni. Törekedni kell arra, hogy ne a csak nemzetközi InterCity vonatok lépjenek át a határt, hanem az összes vonat Püspökladány felől.

Ártánd és Bors között jelentős az áruforgalom is. A közúti járműforgalomnak majdnem felét teszik ki a tehergépjárművek.

Vasút és közút: Körösszakál – Körösszeg (Cheresig)

A határátmenet a Bihari HÉV Nagyvárad – Össipusza – Kót vonalán feküdt, ahol csatlakozott a Mátra-Körösvidéki Egyesült HÉV Dévaványa – Szeghalom – Kót vonalához. A trianoni békediktátumot követően a személyszállítás a határ mindkét oldalán működött, de a határt nem lépték át a vonatok. Körösszegre 1997-ig jártak személyszállító vonatok, és a 2000-es évek elejéig teher vonatok. Magyar oldalon 2009-ben szűnt meg a személyszállítás Körösnagyharsányba.

A vasúti kapcsolat elsősorban helyi igényeket tudna kielégíteni a kistelepülések egymás közti forgalmában. Nagyváradról induló vonatokkal be lehetne vonni a térséget Nagyvárad és környékének gazdasági életébe. Potenciális elővárosi vasút lehetne.

A vonal pályasebessége alacsony, 40 illetve 60 km/h. Hosszabb távon, a forgalom felfutásával érdemes lenne a vonal átépítésének gondolatával is foglalkozni.

A magyarországi vonalszakaszcsoportról elmondható, hogy személyforgalom szempontjából rossz a vonalvezetése. Több esetben a vasútállomást a településtől a Sebes-Körös elválasztja.

A közúti kapcsolat létezik a két település között, de csak ideiglenes határátkelőként működik. Az elmúlt 11 évben 4 évben volt nyitva (1998, 2000, 2001, 2006). Valószínűleg akkor is csak egy-egy alkalommal, mert az éves forgalom egy negyedévben bonyolódott le. Románia schengeni csatlakozásával azonban nem is lesz szükség a határállomásra.

Rövidtávon biztos, hogy csak helyi igényeket fog kielégíteni az átmenet, mert a határ mindkét oldalán kistelepülések, falvak vannak. Hosszútávon várható Nagyvárad vonzáskörzetének hatása.

Vasút: Kötegyán – Nagyszalonta (Salonta), közút: Méhkerék – Nagyszalonta (Salonta)

A vasúti határátmenet (Kötegyán – Nagyszalonta) eredetileg fővonal kiépítettségű, amely távolsági forgalmat bonyolított le. Jelenleg napi három pár vonat közlekedik Békéscsaba és Nagyszalonta között.

Ekkora vonatgyakoriság semmilyen hivatásforgalom lebonyolítására nem alkalmas. Az ehhez hasonló járatgyakorisággal rendelkező vonalak esetében el kell dönteni, hogy komolyan akarunk utasokat szállítani, vagy csak a kirakat kedvéért közlekedtetjük a vonatokat. A vonal lehetséges elővárosi vasútja Békéscsabának és Gyulának is. Mindkét város turisztikai és kulturális vonzerővel rendelkezik. A vonatokat érdemes lenne nem csak Nagyszalontáig, hanem Nagyváradig közlekedtetni. Nagyvárad Bihar megye székhelye, és közlekedési csomópont. A nagyobb távolságra utazók számára a nagyváradi végállomás kedvezőbb, és megfelelő menetrendi pók kialakításával a tovább utazást is lehetne segíteni.

A vonalon lehetőség lenne interregionális kapcsolat üzemeltetésére is: Nagyvárad – Gyula – Békéscsaba – Szeged (– Szabadka)

A vonal pályaaállapota annyira leromlott, hogy szükséges a felújítása. A 80 km/h-ról már 60-ra és 70-re csökkent. A határátmenet pályasebessége 55 km/h. Ha nem csak vegetáló kishatárforgalom lebonyolítására akarják használni, akkor célszerű az eredeti pályasebesség visszaállítása.

Méhkeréken át 2009-ben 833 329 fő lépte át a határt. Ez akkora forgalom, hogy vasúton is gazdaságos lenne elszállítani. Ehhez javítani kell a vasúti menetrendi kínálaton.

Közút: Gyula – Gyulavarsánd (Varsand)

Közúti határátkelő, hasonló nagyságú személyforgalommal, mint Méhkerék, viszont jelentősebb az áruforgalma. A járműforgalomnak több mint fele tehergépjármű. Nyilvánvaló, hogy ennek a határátmenetnek elsősorban az áruforgalomban van jelentősége. A 44-es út itt éri el az országhatárt.

A Debrecen - Nagyvárad közvetlen vasúti kapcsolat helyreállíthatósága

A vasúti kapcsolat rövid története

Az 1848. januári vasúti koncepció szerint az akkor tervezett Pest - Cegléd - Szolnok - Debrecen - Szatmár fővonalból Debrecennél ágazott volna el a Nagyváradra vezető, szintén fővonal jellegű vasút. Ez a lehetőség igen kedvező lett volna a már akkor is regionális központi szereppel bíró két város közötti közvetlen kapcsolat szempontjából.

A XIX. század utolsó harmadában azonban a fővonal hálózat Széchenyi terveitől eltérően épült meg, és a Nagyváradra vezető fővonal a Szolnok - Debrecen vonalából nem Debrecennél, hanem Püspökladánynál került kiágaztatásra. A Pest - Nagyvárad közötti távolság ezzel valamelyest rövidült, azonban a Debrecen - Nagyvárad kapcsolat csak helyi érdekű vasútvonalként épülhetett meg.

Az 1880. és 1888. évi HÉV törvények hatására az Osztrák-Magyar Monarchia magyarországi területein több mint 6 ezer km helyi érdekű vasútvonal épült. Ezek között volt a Debrecen - Derecske - Nagyléta (ma: Létavértes) HÉV is, mely 1894-ben nyílt meg. A két ág Sárádon vált szét. A nagylétai vonal meghosszabbítását tervezték Székelyhídig, onnan kapcsolatot teremtve Nagyváraddal. Ez a meghosszabbítás soha nem készült el. A derecskei ág azonban meghosszabbításra került Nagykerekin keresztül egészen Biharpüspökiig, ahol csatlakozott a Püspökladány - Nagyvárad fővonalhoz. A vonal 1911. január 28-án nyílt meg, és az I. világháború lezárultáig üzemelt. A kijelölt határ a vonalat Nagykereki - Nagyzomlin állomásközből metszette át, a MÁV Debrecen - Nagykereki viszonylatban közlekedtetett vonatokat itt.

Az 1940. évi II. Bécsi Döntéssel a vonal újra teljes hosszában Magyarországhoz került, így a 72 km hosszú vonalon helyreállhatott a közlekedés Debrecen és Nagyvárad között. A vonatok menetideje 1944-ben 2 óra 18 perc volt. A II. világháborút követően a vonal újra zsákvonallá vált, csak a Debrecen - Nagykereki szakaszon maradt fenn a közlekedés. A használaton kívüli szakaszt a határ mindkét oldalán felszedték.

A két város közti közösségi közlekedési kapcsolatok jelenlegi helyzete

Debrecen és Nagyvárad között jelenleg napi egy pár közvetlen vonat közlekedik Érmihályfalván (Valea lui Mihai) keresztül 2 óra 42 perces ill. 3 óra 22 perces menettartammal. Sem a vonatok indulási időpontja, sem a távolsághoz képest igen jelentős menettartama nem teszi őket alkalmassá jelentős utasforgalom lebonyolítására. Püspökladányon keresztül átszállással, összesen 2 és fél óras

menettartammal napi 6 pár vonat áll rendelkezésre, ám a hosszú menettartam, az átszállás és a kedvezőtlen díjszabás miatt ezek sem töltenek be jelentős szerepet a két város közötti utasforgalomban. A vonatjegy ára jelenleg 10,5 euró/irány, ami két fő esetén már meghaladja egy átlagos személygépkocsival megtett út költségeit. Buszközlekedés a két település között nincs.

A vasútvonal helyreállításának lehetőségei

A vonalban rejlő lehetőségek

A meglévő vonalszakasz Debrecen elővárosi vasútja, ezért fontos számára. A határok megnyílásával a viszonylag elmaradott (egykori bihari) térség számára újabb munkalehetőségeket tudna biztosítani Nagyvárad és környéke. Tehát a vasúti kapcsolat megépítésével a hivatás forgalom további felfutásával lehetne számolni. A vonalnak egyébként jelentősége van a települések egymás közti forgalmában is.

A Debrecen – Nagyvárad közvetlen kapcsolat nem csak a két nagyváros közti, hanem interregionális igényeket is ki tudna elégíteni, ugyanis része a Kassa – Miskolc – Debrecen – Nagyvárad TINA folyosónak.

További szükséges fejlesztések

A Debrecen – Nagykereki vonal mellékvonali kiépítettségű, pályasebessége 60 km/h. Ezt mindenképp növelni kell távolsági közlekedés lebonyolítása esetén. Ezért nem csak a hiányzó Nagykereki – Biharkeresztes szakasz megépítése fontos, hanem a meglévő infrastruktúra átépítése is, lehetőleg 80-100 km/h pályasebesség elérésével.

Korábbi tervek

Az évek során többször felmerült a Debrecen és Nagyvárad közti közvetlen vasúti kapcsolat visszaállítása. Először a Debrecen – Nagykereki vonal zsák jellegét akarták megszüntetni. Derecske és Berettyóújfalu között új pálya építését, és a Derecske – Nagykereki szakasz megszüntetését tervezték. A vonal zsák jellege megszűnt volna, viszont az egyébként is perifériára szorult térséget még jobban félreszorította volna a közlekedési kapcsolat megszűnése. Nagykereki, Kismarja, Pocsaj, Esztár és Konyár térségéből ma is sokan járnak Debrecenbe dolgozni. Később felmerült a vonal Ártándnál való bekötése a Püspökladány – Biharkeresztes (– Nagyvárad vonalba). Ártánd megállóhely azóta megszűnt, így a biharkeresztesi bekötés került előtérbe, amely be is került az Országos Rendezési Tervbe.

A. változat: Nagykereki - Biharkersztes - Biharpüspöki (Episcopia Bihor)

Az I. mellékletben található térképen 6/a-val jelölt változat előnye, hogy teljes egészében Magyarország területén haladva teremt közvetlen kapcsolatot Nagyvárad és Debrecen közt, valamint a bihari térség településeit is összeköti Nagyváráddal. Biharkersztesnek a kistérségben betöltött szerepét is erősítené az összekötés ilyen formán történő megvalósítása. Az eredeti útvonalon megvalósuló összekötéssel szemben esetleges hátránya, hogy új kisajátításokra van szükség, illetve a vonalhossz néhány kilométerrel nagyobb lenne.

B. változat: Nagykereki - Nagyszántó (Santaul Mare) - Biharpüspöki (Episcopia Bihor)

Az I. mellékletben található térképen 6/b-vel jelölt változat a kapcsolatnak az eredeti útvonalon való visszaállítását jelentené. Az A. változatnál már ismertetett szempontokon túlmenően fő előnye, hogy a szükséges új építésű szakasz hossza ezen változat esetében lenne a legrövidebb, ami az eljutási időre is kedvező hatással lenne. Hátránya, hogy nem teremt közvetlen kapcsolatot a Debrecen - Nagykereki vonal és Biharkersztes között.

C. változat: Derecske - Berettyóújfalu - Biharkersztes - Biharpüspöki (Episcopia Bihor)

Ezen változat előnyös lenne a Hajdú-Bihar megyén belüli, Debrecen - Derecske - Berettyóújfalu viszonylatban lebonyolított utazások szempontjából, de marginalizálná és hosszú távon zsákvonallá tenné a Nagykereki ágot. Megvalósulását az A. vagy B. változat megvalósulása esetén a megyén belüli közlekedési kapcsolatok javítása miatt támogatjuk.

A rövid- és középtávú célok és teendők

Rövid távon fontosnak és elérhetően tartjuk, hogy Nagykereki vasútállomás és Nagyvárad között a Nagykerekibe érkező vonatok többségéhez csatlakozó autóbuszok kerüljenek közlekedtetésre. Ahhoz, hogy ez a viszonylat jelentős utasforgalmat bonyolíthasson le, utasbarát díjszabás bevezetése szükséges. Ezen túlmenően Debrecenen, Nagyváradon és a környező településeken olyan kampány indítását tartanánk célravezetőnek, mely felhívna a lakosság figyelmét a határon való átutazás új lehetőségére.

Középtávon a tervezett autópálya-fejlesztés kiegészítéseként javasoljuk, hogy a fentebb tárgyalt változatok valamelyikének megfelelően kerüljön helyreállításra a közvetlen vasúti kapcsolat is a két regionális jelentősége nagyváros, Debrecen és Nagyvárad között, valamint kerüljön felújításra az érintett vasútvonal magyarországi szakasza is.

Határkeresztező közösségi közlekedési kapcsolatok európai szemmel

Szerző: Trevor Garrod, az Európai Utasok Szövetségének (EPF) elnöke

Bevezetés

Az EPF-nek jelenleg 33, az utasok képviselőjét ellátó tagszervezete van 18 európai országban - köztük a Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület is. Az **EPF 2002-ben alakult meg** azért, hogy párbeszédet folytathasson az Európai Bizottsággal, az Európai Parlamenttel és más nemzetközi szervezetekkel. A tagok megosztják egymással mind pozitív mind negatív tapasztalataikat, és tanulhatnak egymás sikereiből és problémáiból.

Határkeresztező kapcsolatok Európában

Az 1990-es évektől kezdődően több országban (Egyesült Királyság, Franciaország, Benelux államok, Németország, Svájc) találkozhatunk nagysebességű nemzetközi vonatokkal -, mint az Eurostar és a Thalys - azonban a regionális szintű kapcsolatok néhány kivételtől eltekintve szegényesek. Ezért az EPF 2007-ben, "*Utazás határokon nélkül*" címmel közzétett egy listát, bemutatva azokat a helyeket, ahol - különösen a vasúti kapcsolatok -, a jelenleginél versenyképesebbé válhatnának a személygépkocsi használatával szemben. 2010-ben a lista aktualizálásra került, és egy jelentés is készült. Ezek megtekinthetők az EPF honlapján: www.epf.eu.

Sikeres példák határokon átvágó közösségi közlekedési szolgáltatásokra

Sokan utaznak a nagyobb európai városok között nemzetközi gyorsvonatokon, amelyek észrevétlenül szelik át a határokat - például Londonból Brüsszelbe, Brüsszelből Frankfurtba, Párizsból Zürichbe. Az osztrák Railjet pedig rendszeres időközönként biztosít eljutási lehetőséget München, Bécs és Budapest között. Magyarország nyugati irányú vasúti összeköttetése is javult a Zalalövő és Hodos közötti vasúti kapcsolat újjáépítésével, utat adva a Budapest - Ljubljana expressznek.

Vannak példaértékű, határokon átnyúló vasúti - helyenként autóbuszos és villamos vasúti - kapcsolatok helyi és regionális szinten is.

1. **Maas-Rhein, Eurorégió Németország, Belgium és Hollandia határánál.** 1998 óta közös jegyértékesítő és információs rendszert fejlesztettek ki, és újra megnyitottak egy vasútvonalat. Ezzel ösztönözve mind a helyi lakosokat, mind pedig a turistákat, közösségi közlekedés használatára.

2. „**Triregio**” **Bázel és térségben - Svájc, Németország és Franciaország** határánál – A közösségi közlekedés nagyfokú előnyben részesítése jellemző. Az egyik baseli városi villamosvonal meghosszabbításra kerül németországi területekre.
3. A német-lengyel határon három fontos kezdeményezés is van:
 - A. A **Usedomer Baderbahn** meghosszabbításra került **Swinoujście** központjáig
 - B. **Ostbahn (Berlin-Gdansk-Kalinyingrád)** A német vonatok órás ütemben közlekednek a határon át Kostrzynig. 1992-ig, a határokon átmenő szakaszt csak a tehervonatok használták. A Niederbarnimer Eisenbahn engedélyt kapott, hogy a lengyel vasútvonalon közlekedtessen vonatok. A Berlin-Brandenburg díjszabási zónába került öt lengyel állomás. Létre jött az Interessengemeinschaft Ostbahn Berlin-Gorzow , európai szintű szervezet a területi együttműködés koordinálására. Úgy látják, hogy a vasút, nagyon fontos eszköz a régiós kapcsolatok újraélesztésében.
 - C. **Drezda és Wroclaw**, (két régióközpont) között rendszeres vasúti közlekedés indult meg 2008-ban. Azóta az utasok száma négyszeresére nőtt. Az EPF tag „Deutscher Bahnkundenverband” azon dolgozik a helyi hatóságokkal és más szervezetekkel, hogy népszerűsítsék a közösségi közlekedést, és tovább bővüljön a szolgáltatás.
4. **Svájc, Ausztria és Olaszország határainál (Rhaetian Triangle)**, gyakrabban közlekedő vonatokkal, csatlakozó autóbuszok üzemeltetésével és egy olaszországi vasútvonal újraindításával egy integrált közösségi közlekedési hálózatot alakítottak ki, amely mind a helyi lakosság, mind az odalátogatók számára vonzóbbá tette a közösségi közlekedést.
5. A **Luxemburgi Államvasutak** (Chemin de fer Luxembourgeois) közlekedtet határon túli vonatokat Belgiumban, Franciaországban és Németországban is, különösen Luxemburgban dolgozó ingázók számára.

A fent említett, és más hasonló sikeres kezdeményezéseknél kulcsszerepet játszott a helyi és regionális hatóságok, és a civil szféra hatékony együttműködése.

A határokon átnyúló kapcsolatok buktatói

1. A német-cseh határon több éve felmerült **Sebnitz és Dolni Poustevna** közötti kapcsolat visszaállítása. A közlekedési cégek és a hatóságok a határ mindkét oldalán hosszas vitákat folytattak az ügy érdekében, hogy milyen szinten és milyen finanszírozási rendszer keretein belül valósuljon ez meg.
2. A **spanyol-francia határon** három vasút is áthalad, amelyeken távolsági vonatok közlekednek. Ebből az egyik egy új vonalat részben a nagy sebességű vonatok használnak.

Azonban a regionális szintű szolgálatok szegényesek. A délnyugat-franciaországi **Languedoc és Katalónia** (Spanyolország észak-keleti része) között ritkán és kedvezőtlen időpontokban közlekednek vonatok. Viszonylag egyszerű menetrendi módosítással javítani lehetne ezen.

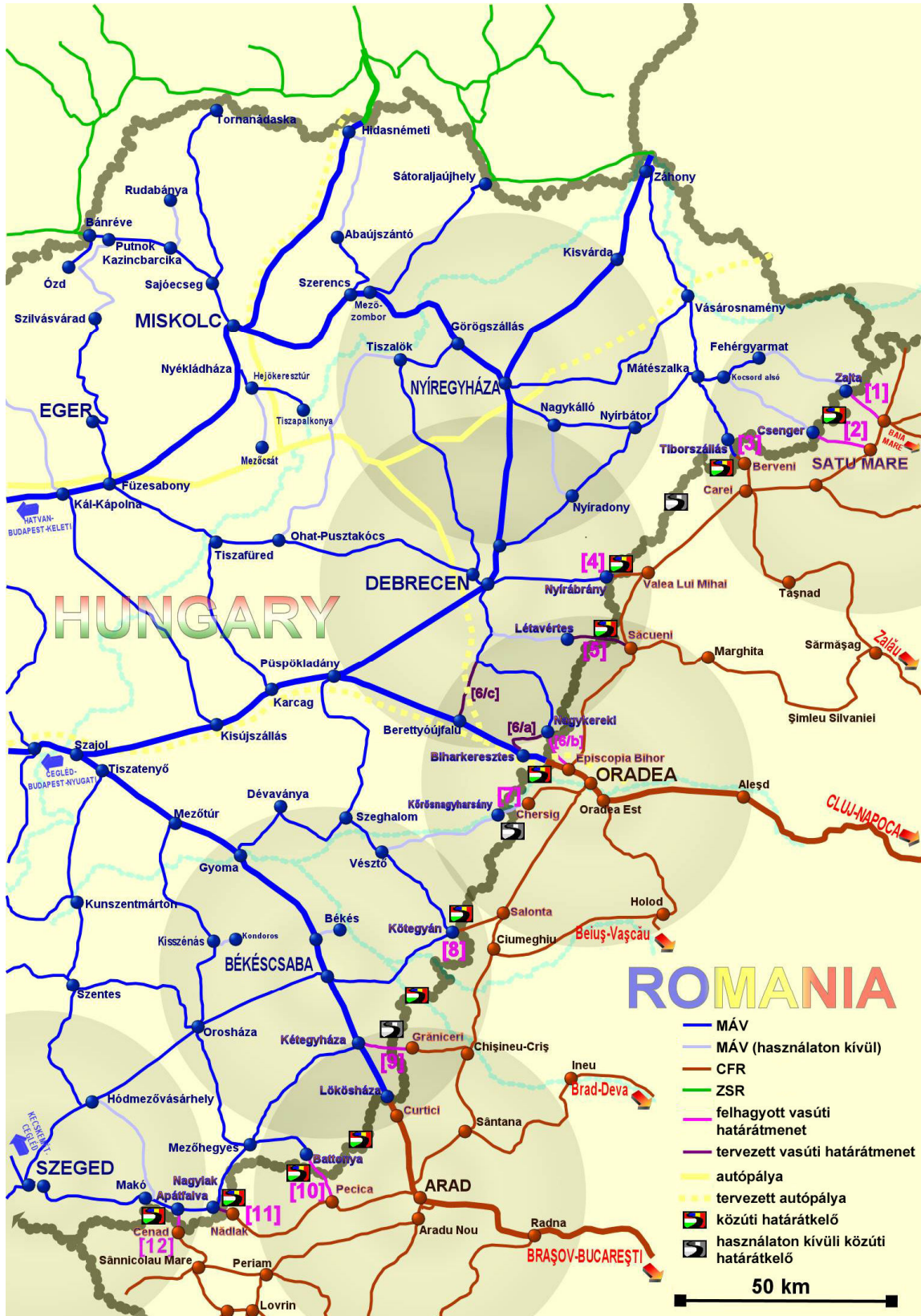
3. A **Cisalpino** vasúttársaság **Svájc és Észak-Olaszország** között közlekedtettek vonatokat 2009 decemberéig. A megszűnés oka a pontatlanul közlekedő vonatok voltak, amely problémák leginkább a szervezi felépítésből fakadtak. A cég megszűnése után üzemeltetést és a karbantartást a svájci és az olasz tulajdonos vasúttársaság megosztotta.
4. **Arnhem és Emmerich (holland-német határ)** között 2005-ben indult meg a szolgáltatás. Egy évvel később azonban megszűnt, azzal az indokkal, hogy az nem volt elég vonzó utasok számára. Egy új szolgáltatásnak több mint egy évre van szüksége, hogy bizonyítsa létjogosultságát, és meggyőzze az embereket, hogy változtassanak utazási szokásain.

Tanulságok

1. Egy új, határokon átnyúló közlekedési kapcsolatot mind a helyi és regionális szintű hatóságoknak, mind a civil szférának támogatni és népszerűsíteni kell. Legalább három évre van szükség ahhoz, hogy a bevezetett szolgáltatás bebizonyítsa létjogosultságát.
2. Egyes országokban, például Hollandiában és Belgiumban nem kormányzati hatáskör a határokon átnyúló kapcsolatok biztosítása, ez a helyi vagy regionális hatóságok feladata bebizonyítani, hogy a határon átnyúló kapcsolatok pozitív hatással járnak.
3. Viteldíjnak és a szolgáltatásnak vonzónak és egyszerűnek kell lennie. Ez különösen igaz, ha eltérő valuta és különböző nyelvet használnak a határ két oldalán. A zónás díjszabás jó megoldás lehet. A határ túloldalán lévő városba szóló jegyeknek a helyi közlekedés használatát is magába kell foglalnia.
4. Ha az előzetes vizsgálatok ígéretesek és a politikai akarat is megvan egy új határokon átnyúló közlekedési kapcsolat létesítésére, még több politikai akaratra van szükség a műszaki kihívások megoldására. Ez az országoként eltérő műszaki szabályozások alóli felmentések, kivételek rövid szakaszokon történő bevezetését jelenti. Kölcsönös elfogadás és megállapodások szükségesek, amelyek lehetővé teszik, hogy a kötöttpályás jármű a szomszédos ország pályáit használhassa.

Ha az előzetes vizsgálatok helyesek voltak és a kezdeményezés az érdekelt szervezetek széles körű támogatását élvezi, mindössze némi fantáziára, és pozitív hozzáállásra ("meg tudom csinálni!") van szükség, ahhoz hogy egy jól működő, sikeres, határokon átnyúló vasúti és autóbusz-közlekedés alakuljon ki a régióban.

I. melléklet: Térkép a Magyarország és Románia közötti közúti és vasúti határátkelőkről



Források, hivatkozások

- Készült a 2011. április 14-én tartott Együtt a Régióval Konferencia anyagainak felhasználásával.
- Összeállította: Sáfri Péter, Vincze János, Jónás Zoltán, Móricz Károly Péter
- A történeti áttekintő alapjául Koi István (MÁV Zrt. előadása szolgált)
- A vasúti térkép alapjául a Magyar Közlekedési Klub által készített „Vasútbarát térkép szolgált”