

ERDŐSI FERENC

A Székelyföld az európai közlekedési térben

Egy régió helyzetét az európai közlekedési térben alapvetően geográfiai adottságai (fekvése, a közlekedési kapcsolatokat befolyásoló domborzati és vízrajzi viszonyok), külső tényezők (Európának más földrészekkel való gazdasági/közlekedési kapcsolatában, nagyrégiói orientációjában, a gazdasági-kulturális fejlettségben bekövetkező, az európai gazdasági téren belül a nagyhatalmi, majd az integrációs politikák által is befolyásolt súlyponteltolódásokhoz vezető változások), valamint belső politikai tényezők (a politikai/gazdasági rendszer, a külpolitika által befolyásolt nemzetközi közlekedési kapcsolatok kiépítésére törekvés ereje, illetve hatékonysága, vagy éppen a külföldi kapcsolatokat a legalacsonyabb szinten „befagyasztó” izolacionalista politika) együttesen határozzák meg. E tényezők súlya korfüggő: a közlekedési/kommunikációs technika fejlődése és alkalmazása képes feledtetni az előnytelen elhelyezkedésű országokkal, régiókkal elérhetőségük gyors és lényeges javítása által nemcsak földrajzi perifériahelyzetüket, hanem hathatósan elősegíteni a gazdasági perifériából való kiemelkedésüket is. (Ahogy ezt a legegységelműbben Észak-Európa, azon belül is Finnország példázza.) Önmagukban a kedvezőtlen domborzati adottságok sem meghatározók a nemzetközi elérhetőség alakulásában; mindenáron legyőzésük nem marad el, ha azt az Európa makrorégiói között kialakuló, erős intenzitású, ezért a leg-rövidebb vonalválasztásra kényszerülő tranzitközlekedés fő áramlási vonalai metszik. (Ezt példázza az Alpok, amelyet a vasutakon kívül az autópályák is óriási alagutakkal győzik le – Erdősi F. 2000/a.)

Erdély, illetve a Székelyföld közlekedési helyzetének alakulását a történelmi időkben befolyásoló tényezők (a helyzetet alakító folyamat)

Erdély és ezen belül a Székelyföld helyzetét az európai közlekedési térben alakító tényezők közül meghatározónak bizonyult a *Kárpát-medencében való elhelyezkedés*. A magashegység-koszorú a többé-kevésbé járható keresztvölgyek, hágók ellenére mint természeti tényező a keleti és déli irányú kapcsolatokat nem elhanyagolható mértékben nehezítette. Annál jobban kedveztek a természeti viszonyok a viszonylagos nyitottság által északi és nyugati irányban a Nagyalföld eléréséhez. Ezeknek az irányoknak a közlekedési értékét alapvetően a mindenkori politikai és gazdasági kapcsolatok határozták meg. (Erdősi F., 1996)

A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. 2001.

A Székelyföld modern kori közlekedési kapcsolatainak alakulása szempontjából különleges fontosságúnak bizonyult a határörvidéki funkcióját kialakító és 1918-ig tartó periféria helyzete. A védelmi szerepkörrel azonban összefért a Kárpátokon túli területekkel, mindenekelőtt a szomszédos Moldvával való, bár a Kárpát-medenceiekhez képest másodlagos – és lényegében a cserekereskedelemre, valamint mesteremberek mozgására szorítkozó – közlekedési kapcsolat, amelynek vonalai a még a 19. század első felében is alig kiépített hegyi utak voltak.

A gyakorlatiasan gondolkodó székelyek korán felismerték a transzkárpáti térségekkel folytatott kereskedelemhez fűződő érdekeiket. A 19. század derekán már a Tömösi-, Ojtozi- és Törösvári-szorosokon át igyekeztek a kereskedők a Kárpátokon túli román térségekbe eljutni. A Székelyföld elzártságának enyhítése érdekében 1844-ben az uralkodó segítségét kérték az Erdélyt a galaci kikötővel összekötő út kiépítéséhez, amely révén Erdély aktívabban kapcsolódhatott volna be Konstantinápolyon keresztül a levantei kereskedelembé. (Kánya J., 1998)

Székelyföldet igazán a fogatolt szállításhoz képest összehasonlíthatatlanul nagyobb teljesítményű vasút „hozta helyzetbe”, a vasútkorszakban tagolódt be az európai modern közlekedési hálózatba. A hálózathoz való csatlakozásra azonban a meghatározó politikai/gazdasági központok környéki magtérségekhez képest csak több évtizedes késéssel került sor. A 19. század második felében három irányból közeledtek a vasúti fővonalak a Székelyföld felé:

- az osztrákok által épített, a Kárpátokat északról és keletről kísérő ún. Károlyvasút a birodalmi fővárost, Bécsset kötötte össze az osztrák igazgatás alatt álló Galícia és Bukovina tartományokon keresztül az új Román Királysággal (Suceava–Roman–Bacău–Galați felé). E vasút alapvető célja az volt, hogy Ausztria számára egy Magyarországtól független összeköttetést teremtsen a Duna-torkolati kikötőkkel az olcsó gabona behozatalához és egyben harapófogóba fogja Magyarországot (gazdasági és stratégiai érdek). Ez a vonal ugyan 1870 körül légvonalban már mintegy 60–80 km-re megközelítette a Székelyföldet azonban a székelység általi használatát erősen korlátozta részint a Kárpátok legyőzésének kényszere, és még inkább a pálya elhelyezkedése, amely nem vágott egybe e régió lakói távolsági területi kapcsolatrendszerének fő irányával.
- délies irányból, a Havasalföld felől a vasút ugyan már 1869-ben elérte Bukarestet (összeköttetést teremtve Délkelet-Európa akkoriban kiemelkedő teljesítőképességű közlekedési magisztráléjával, a Dunával), így (légvonalban) 120 km-re megközelítette a Déli-Kárpátok gerincét és mintegy 150 km-re a Székelyföldet, azonban az államhatárig csak 1876-ban épült meg.
- a Partium felől két fővonal hatolt be Erdélybe:
 - nyugat felől az Első Erdélyi Vasút a Maros-völgyet is kihasználva 1868-ban elérte Gyulafehérvárt;
 - észak felől a Keleti Vasúttársaság Nagyvárad–Kolozsvár–Kocsárd/Marosvásárhely–Tövis–Segesvár–Brassó vonala (amelyhez nyugat felől az előbbi vasút csatlakozott) 1871-ben Marosvásárhelynél, 1873-ban Brassónál közelítette meg a Székelyföldet. (Ruzitska L., 1964)

Az erdélyi vasúti fővonalak és Románia déli tartományai között (a Tömösi-hágón és Orsovánál) 1879-ben teremtődött meg az összeköttetés. A Székelyföldnek a fővonalakkal való összeköttetése az 1888-tól üzembe helyezett – részben szárnyvonal jellegű – helyi érdekű vasutak segítségével valósult meg. (A helyi érdekű hálózat és a

A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. 2001.

MÁV-mellékvonalak kiépülése egészen 1907-ig tartott.) Végző soron tehát azért, hogy a szorosabb értelemben vett Székelyföldnek először Magyarország magterülete felé alakult ki vasúti összeköttetése (bár az is csak a nyugati peremét érintette, tovább erősítette a Kárpát-medencén belüli centripetális gazdasági/kulturális/politikai kapcsolatokat. A Nagyalföld, illetve Budapest eléréséhez különösen kedvező feltételeket teremtett az 1880-as évektől az ún. Baross-féle zónatarifa az olcsó menetjegyekkel. (Erdősi ., 2000/b)

Kétségtelen viszont, hogy a Székelyföld már a 19. században képes volt kamatoztatni azt az adottságát, hogy viszonylag közel feküdt Románia gyorsan növekvő, építkezéseihez külföldi iparosokat is nagy számban alkalmazó fővárosához.

A 19. század végén került sor végre a Székelyföld és Románia közötti közvetlen vasúti összeköttetés megteremtésére a Kárpátokon keresztül. Az 1891. évi XL. törvény cikk arra kötelezte a szomszédos országokat, hogy 1897 késő őszi üzembe helyezzék a Gyimesi-szoroson átvezető vasútvonalat. E feladatot a MÁV teljesítette. A gyimesi vonal adta lehetőséget a székely szakemberek a távolsági, Odessza, Konstanca és Várna felé irányuló nemzetközi kapcsolatok kialakítása szempontjából nagyra értékelték. (Részleteket erről lásd Kánya J. 1998. dolgozatának 31. oldalán.) *1918-tól a Székelyföld Románián belül ugyan topográfiai értelemben központi fekvésűvé vált, azonban a két világháború közötti, sőt az 1944 utáni időszakban az ország-részek közötti földi közlekedési összeköttetéseket javító kiegészítő infrastruktúra-építések sem változtattak érzékelhető mértékben a viszonylagos közlekedési peremtérség helyzetén, mert a nemzetközieken kívül a távolsági interregionális kapcsolatokat hordozó fővonalak is elkerülték, vagy csak a szélét érintették, bár a hozzájuk csatlakozás, illetve elérésük feltételei (különösen Bukarest felé) nem voltak rosszak.*

A Kárpátokon belüli Románia *külföldi közlekedési kapcsolatai a rendszerváltás óta még erősebben nyugati-északnyugati orientációjúak* mind a Magyarország felé, mind az azon át más közép- és nyugat-európai régiók felé közlekedő nemzetközi vonatok, autóbusz- és légi jártok száma, mind a közúti, vasúti teherforgalom mérete alapján. A nemzetközi teheráru-forgalom növekvő hányadát a magyar-román gazdasági együttműködés, a vegyes vállalatok tevékenysége generálja. Ezzel szemben Erdélynek Délkelet-Európa többi országával (Bulgáriával, Jugoszláviával, Törökországgal) igencsak gyengék a bilaterális közlekedési kapcsolatai. E viszonylatokban a tranzitközlekedés is csak a délszláv térségben a közlekedést akadályozó harci cselekmények, legújabbban pedig a szerbiai Duna-hidak lerombolása miatt terelődött át Dél-Erdélyre, amely a Székelyföldet továbbra sem érinti.

Székelyföld közlekedési helyzete jövőbeli alakulásának főbb várható tényezői

A politikai megosztottság megszűntével földrésznkön a forgalomáramlásban a korábban meghatározó észak-dél irány viszonylagos értelemben vesztett jelentőségéből és előtérbe került a nyugat-keleti irány. Az európai közlekedési tér forgalomáramlási viszonyaiban bekövetkezett orientációváltás az utóbbi időben-követő jelleggel – a nemzetközi közlekedési hálózatfejlesztésben is megmutatkozik. A nyugat-kelet irányú

A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. 2001.

folyosók közül jelentőségben kiemelkedően van a Csatorna-alagúttól, illetve az Ibériai-félszigettől induló, a Német–Lengyel síkságon és Belarusszon keresztül Oroszországba tartó megakorridor, amely felfűzi Európa legdinamikusabban fejlődő metropoliszát, az egyesült Németország régi/új fővárosát, Berlint. E megafolyosó kialakulása Észak-Európa három államának az EU-hoz való csatlakozásával és az északi-tengeri olajbányászattal *Európa gazdasági súlypontjának észak felé való eltolódásához vezet*het. (Erdősi F., 1996) Ez a folyamat kedvezőtlen hatással lehet nemcsak Magyarországra, hanem Románia, és ezen belül Székelyföld relatív közlekedési helyzetére is, mivel a nyugat–keleti forgalom mind nagyobb hányada áramlik majd a Kárpátoktól északra fekvő övezetben.

Brassó mint a Székelyföld külső csomópontja és Bukarest elérhetősége

A Székelyföld topográfiailag két nagy nemzetközi jelentőségű Európa-út közötti térben helyezkedik el:

- az egyik az Erdélyt északnyugat–délkelet irányban átszelő, illetve Erdélyt a fővárossal és Bulgáriával összekötő, E60 számú (Nagyvárad–Kolozsvár–Torda–Marosvásárhely–Segesvár–Brassó–Ploiești–Bukarest–Konstanca irányú), amely a nyugat-európai viszonylatú közúti közlekedés fő pályája. Ehhez csatlakozik Brassónál a nyugat–kelet irányú (ugyancsak Magyarország felől érkező) E68-as út.

- a másik a Kárpátoktól keletre Moldvát észak–dél irányban átszelő és a fővárossal összekötő E85 számú Siret–Suceava–Roman–Bacău–Focșani–Buzău–Bukarest irányú magisztrálé.

E két E-út közül az elérhetőség szempontjából gyakorlati jelentősége azonban igazából a Kárpátokon inneninek van, mivel a magashegységen túli út elérhetősége kedvezőtlenebb mind a terepadottságok (illetve az idő- és energiaigény), mind a hozzájáró utak száma tekintetében.

- a harmadik, E574. számú Európa-út már inkább transzverzális és interregionális, mintsem nemzetközi jelentőségű; Pitești–Câmpulung felől éri el Brassót, ahonnan Kézdivásárhelyt érintve szeli át a Székelyföld déli részét, és az Ojtoziszoroson át Bacău felé folytatódik.

Mind a főúti, mind a vasúti kapcsolatok szempontjából Dél-Erdély legnagyobb közlekedési csomópontjának, a közeli Brassónak a vonzereje érvényesül a legerősebben a Székelyföldön. Brassó össztereli Délkelet-Erdély közlekedési vonalait (pl. mindhárom E-utat, valamint a vasúti fővonalakat) a Tömösi-szorozhoz. A transzkárpáti folyosó pedig egyenesen Bukarestnek tart. A politikai téren (államszervezetben, hatalomgyakorlásban) még ma is erősen centrális berendezkedésű Romániában a régiók élete szempontjából nem elhanyagolható jelentősége van a fővároshoz viszonyított fekvésnek, a vele kialakult közlekedési kapcsolatok minőségének. E szempontból a Székelyföld a távolság alapján kedvezőbb helyzetben van, mint pl. Észak-Erdély, azonban igen gyenge a közvetlen tömegközlekedési összeköttetése Bukaresttel (csupán egy-két távolsági vonat és autóbusz, valamint a marosvásárhelyi légi járat közlekedik a fővárossal). A legtöbb esetben brassói átszállás, várakozás árán lehet eljutni Bukarestbe. Ez a körülmény természetesen gyengíti a földrajzi közelségből adódó előnyöket.

***Vasút- és gyorsforgalmi útpítési tervek illeszkedése
a páneurópai korridorokhoz***

A kelet- és kelet-közép-európai politikai fordulat elősegítette a páneurópai gondolkodás érvényesítését az Európai Unió közlekedéstervezésében is a projekteknek az egész Európára való kiterjesztésével. Világossá vált, hogy *a Közösségen belüli közlekedési hálózatok kiépítése egyre kevésbé választható el az egész földrész hálózatának kiépítésétől*. E felismerés alapján az 1991-ben Prágában, majd 1994-ben Krétán megrendezett Páneurópai Közlekedési Értekezlet lehetővé tette, hogy a vizsgálatás horizontja immár túlnyúljon az Európai Unió határain, kiterjedjen a keleti országokkal való kapcsolódásra. Az EU azóta különösen nagy figyelmet fordít a tagállamait valamelyik harmadik országon (Svájc, Csehország, Szlovákia, Szlovénia, Magyarország) keresztül összekötő (Dél-Európa, kiváltképpen az elszigetelt helyzetben lévő Görögország felé irányuló) útvonalak fejlesztésére. (Erdősi F., 2000/c; Vision Planet 2000)

A krétai konferencia kimondta, hogy a jövőbeni páneurópai közlekedéspolitika szellemében hosszú távon létre kell hozni *az Uraltól az Atlanti-óceánig terjedő*, szervesen összekapcsolt *intermodális hálózatot*. Az 1997. évi helsinki konferencia óta a Transzeurópai Hálózatokat mintegy kiegészítő és erősen a posztoszocialista országokra összpontosító Páneurópai Hálózat (PEN) létrehozásának szükségességét a forgalmi prognózisok indokolták, amelyek 2010-ig a kelet-közép-európai térséggel és a FÁK-államokkal a forgalom megháromszorozódását, sőt megnégyesződését valószínűsítették.

Romániát nem kényeztették el a PEN tervezői, mivel csupán két szárazföldi korridor szeli át, azok is a szélein:

- a IV. számú (Berlin–Isztambul) korridor alfolyosói:
 - a IV/a. Nagylak–Arad–Déva/Pitești–Bukarest–Konstanca irányában Erdély délnyugati szegélyén, majd a Havasalföldön és Dobrudzásában;
 - a IV/b. pedig Nagylak–Temesvár–Craiova–(Bulgária) irányban fut;
- a IX. számú Helsinki–Odessza/Plovdiv folyosó Dél-Ukrajnában szétágazó, Moldávián, Moldván és Bukaresten át Bulgáriába tartó ága (vasúti részei a Bukarest–Ploiești–Buzău–Bacău és Pașcani–Iași vonal).
- a VII. számú vízi közlekedési korridor, a Duna területi hatékonyságát Romániára nézve erősen visszafogja, hogy határfolyó. Romániai értelmezés szerint e folyosó részét alkotja a Dunához vezető *(ráhordó forgalmat közvetítő)* Bukarest–Giurgiu vasút is.

Az Unió határától keletre fekvő térségben, a volt szocialista országok közül (a tudatosan diszkriminált Jugoszlávia kivételével) kevésben oly ritka a PEN-hálózat, mint Romániában. A hálózat legnagyobb fehér foltja észak–dél irányban Ukrajna északnyugati részétől nagyjából a Déli-Kárpátokig, nyugat–kelet irányban a Lvov–Ungvár–Arad vonaltól a Bukarest–Chișinău vonalig (azaz durván a Keleti-Kárpátokig) tart.

A többi kelet- és kelet-közép-európai országhoz hasonlóan, Romániában is a Páneurópai Hálózat kiépítésének van prioritása a nemzetközi vasúti fővonalak és gyorsforgalmi utak/autópályák hálózatának tervezésénél. Ezt a szemléletet tükrözi az országos közlekedéstervezésről szóló 71/1996. évi törvényben rögzített vonalak listája. Így az erdélyi vasúti fővonalak közül a IV. korridorok megfelelően a (Budapest)–Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó–(Bukarest) vonal – lényeges sebességnövelést lehetővé tevő

Erdélyi Magyar Adatbank

A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. 2001.

– korszerűsítése élvez elsőbbséget, és ezt követi az alfolyosó rangú Arad–Déva–Gyulafehérvár fővonal kiépítése. (A régióon belüli jelentőségű új és kettősvágánypárúvá kiépítendő vasutak – mint pl. a Marosvásárhely–Segesvár, Székelyudvarhely–Csíkszász, Békás–Gyergyószentmiklós – nem részei a PEN-nek, csupán kiegészítői.) A PEN-hálózattól független az EU által tervezett (a Transzeurópai Hálózatba integrált) európai nagysebességű (250 km/h) vasúthálózat, amelynek Romániát érintő egyetlen vonala Dél-Európát kötné össze a Balkán-félsziget északi részével és Kis-Ázsiával nyugat-keleti (Lyon–Milánó–Ljubljana–Zágráb–Belgrád–Bukarest–Isztambul–Ankara) irányban. E nagyteljesítményű pálya alaposan felértékelné Munténiát és Olténiát, Erdély viszont árnyékhelyzetbe kerülne.

Románia tervezett autópálya/gyorsforgalmi út hálózata a monocentrikus (belátható időn belül sugarasra, majd sugaras-gyűrűsre formálódó) magyarországgal szemben alapvetően rácsos szerkezetű. Ez a szerkezet jobban lehetővé teszi a régiók egymás közötti és önálló nemzetközi kapcsolatát, kedvez a kiegyensúlyozottabb területi fejlődésnek.

A Székelyföld legnagyobb része e rácsos szerkezetnek olyan szegmentjében helyezkedik el, amelyet a várhatóan sok évtizedes építési munkálatok befejezése után a következő vonalak határolnak, illetve érintenek:

- északról (Moldova–Iasi felől) a Kárpátokatátlépő(Roman–PiatraNeamț–Marosvásárhely irányú) gyorsforgalmi út;
- délről a Havasalföldről a Tömösi-hágón átvezetett(Calafat–Craiova–Pitești)–Brassó–Kézdivásárhely–Onești–(Bacău–Vaslui) irányú gyorsforgalmi út (kiágazó mellékága a Kézdivásárhely–Focșani–Brăila–Tulcea gyorsforgalmi út), amely Székelyföld számára lehetővé tenné a Duna-deltához közeli nagyfolyami/tengeri kikötők elérését, azaz gyakorlati értékű alternatívát biztosítana a „kikötéshez” a nyugati iránnyal szemben;
- keletről a IX. korridor részét képező Bukarest–Focșani–Roman–Suceava autópálya;
- nyugatról a Brassó–Marosvásárhely–(Torda–Kolozsvár–Bors) autópálya.

A kerethálózat három (nyugati, északi és déli) pályája a Székelyföld peremterületének feltárására is alkalmas azáltal, hogy a régió peremét átszeli. Forgalmi szempontból ez kifejezetten kedvező, azonban kérdés, hogy környezet- és természetvédelmi szempontból kívánatos-e. Úgy gondolom, hogy a Székelyföld jövője szempontjából a már megkezdődött gazdasági szerkezet-átalakulás után ígéretesebb lehet a természet értékeinek ésszerű hasznosítására alapozott idegenforgalom (ökoturizmus), mint az újraparosítása. Ezért – Kánya Józseffel egyetértve – bizonyos mértékig én is aggályosnak tartom autópályák vezetését a hőmérsékleti inverzióra hajlamos medencékben, de a nélkülözhetetlen alagútúrásokat is, amelyek idegen, antropogén elemekként megbolygatják a földtani szerkezetet és a vízháztartást. Ezért különös gondot kell fordítani a nyomvonalak megtervezésére, hogy a lehető legkisebb kárt okozzák a természeti és a kultúrkörnyezetben a gazdasági növekedést az érintett településeken, még inkább az általuk összekötött városokban feltehetően némileg elősegíteni képes pályák. Akkor lehet elégedett a Székelyföld az új, nagyteljesítményű közlekedési vonalaival, ha azok nem csupán a növekedést, hanem az annál jóval több összetevőjű, ezért nemcsak bonyolultabb, de értékesebb komplex fejlődést is szolgálják.

Irodalom

Erdősi F.: *A Kárpát-medence közlekedési hálózatának alakulása és nemzetközi kapcsolódásai*. In: Frisnyák S. [szerk.]: *A Kárpát-medence történeti földrajza*, Nyíregyháza, 1996.

Erdősi F.: 2000/a.: *Európa közlekedése és a regionális fejlődés*. Pécs, Dialóg Campus.

Erdősi F.: 2000/b.: *Magyarország közlekedési hálózatának kialakulása és szerepe a területfejlesztésben*. Felsőoktatási segédanyag, Pécs MTA RKK.

Erdősi F.: 2000/c.: *Kommunikáció és területfejlesztés*. Budapest, VÁTI

Kánya J.: *A székely körvasút*. Kézirat. 1998.

Ruzitska L.: *A magyar vasútépítések története 1914-ig*. KÖZDOK, Budapest, 1964.

Vision Planet. *Strategies for Integrated Spatial Development of the Central European Danubian and Adriatic Area*. Vienna, January 2000.

Vofkori L.: *Románia közlekedése*. Kézirat, Székelyudvarhely, 1999.

A Székelyföld-közeli Brassót érintő és Magyarország felé tartó nemzetközi személyszállító vonatok:

- Balt-Orient Expressz (Nagyvárad–Budapest–Pozsony–Prága–Berlin);
- Pannónia (Budapest–Pozsony–Prága);
- Corona (Budapest);
- Dacia (Budapest–Bécs);
- Karpaty (Szolnok–Miskolc–Kassa–Varsó);
- Ovidius (Budapest);
- a név nélküli, Brassó–Arad–Békéscsaba–Budapest irányú gyorsvonat(ok);
- Marosvásárhelyről indul a Nagyváradon át Budapestre közlekedő Claudiopolis.