

TÉRSÉGÜNK AZ ORSZÁGBAN ÉS A KÁRPÁT-MEDENCÉBEN

1.2. Közlekedésgéogr. helyzet, megközelíthetőség

A térség közlekedési helyzete nem kedvező: bár tőle délre futnak el az V. számú páneurópai vonalak, ezekhez csak mellékvonalakon át kapcsolódik (1.8. ábra).

A közúti közlekedésben a fő ütőeret jelentő autópályák közül az M3 közelíti meg leginkább településeinket, az Eger számára – Füzesabony-nál – közvetlen összeköttetést biztosító M25-ös gyorsforgalmi út jelenleg csak a tervezési stádiumban tart. Az elsőrendű főutak közül a 3-as csak érinti a térséget. A másodrendűek közül a 25-ös (Kerecsend – Eger – Ózd) és a 24-es (Gyöngyös–Sirok–Eger) utaknak is jellemzően a kisebb forgalmú útszakaszai haladnak át. Az alsóbbrendű utak vagy a völgyekben haladnak, vagy Egerbe tartva keresztezik a völgyközi hátakat. A műutak általános minőségi problémáin kívül még kiemelhető, hogy egyrészt hiányoznak összekötő utak (pl. Egerbakta–Egerszalók között), másrészt egyes szakaszokon a forgalom igényelne főút szintű összeköttetést (pl. az Eger–Andornaktálya–Mezőkövesd viszonylaton).

A térségi közösségi közlekedés központjának számító Egerben aktuális probléma egy multimodális csomópont létrehozása a helyközi buszpályaudvar és a vasútállomás integrálásával, s ennek megfelelően a forgalom átszervezésével.

Önálló kerékpárutak az egykori kisvasút helyén haladó Felsőtárkány – Eger vonalon kívül csak Egerben, különálló szakaszokban kerültek kialakításra.

A térség vasúthálózatának kiépítése során elsősorban a teherforgalom igényeit vették figyelembe, a cél az itt kitermelt nyersanyagok (kőszén, ércek, fa, mészkő, építőkö, stb.) elszállítása volt. Ezek elapadása, a hagyományos nehézipar hanyatlása, a közúti fuvarozásra való átállás és az elmaradt felújítások miatti rossz állapot miatt a vasúthálózat nagy része a jelentőségét veszítette (Rónaföldi, 2014). A jelenlegi személyszállítási igények szempontjából több helyen kedvezőtlen vonalvezetés (átszállások, kerülőutak kényszere) miatt a vonalak felszámolása igen előrehaladott állapotban van.

OUR REGION IN THE COUNTRY AND IN THE CARPATHIAN BASIN

1.2. Transport-geography and accessibility

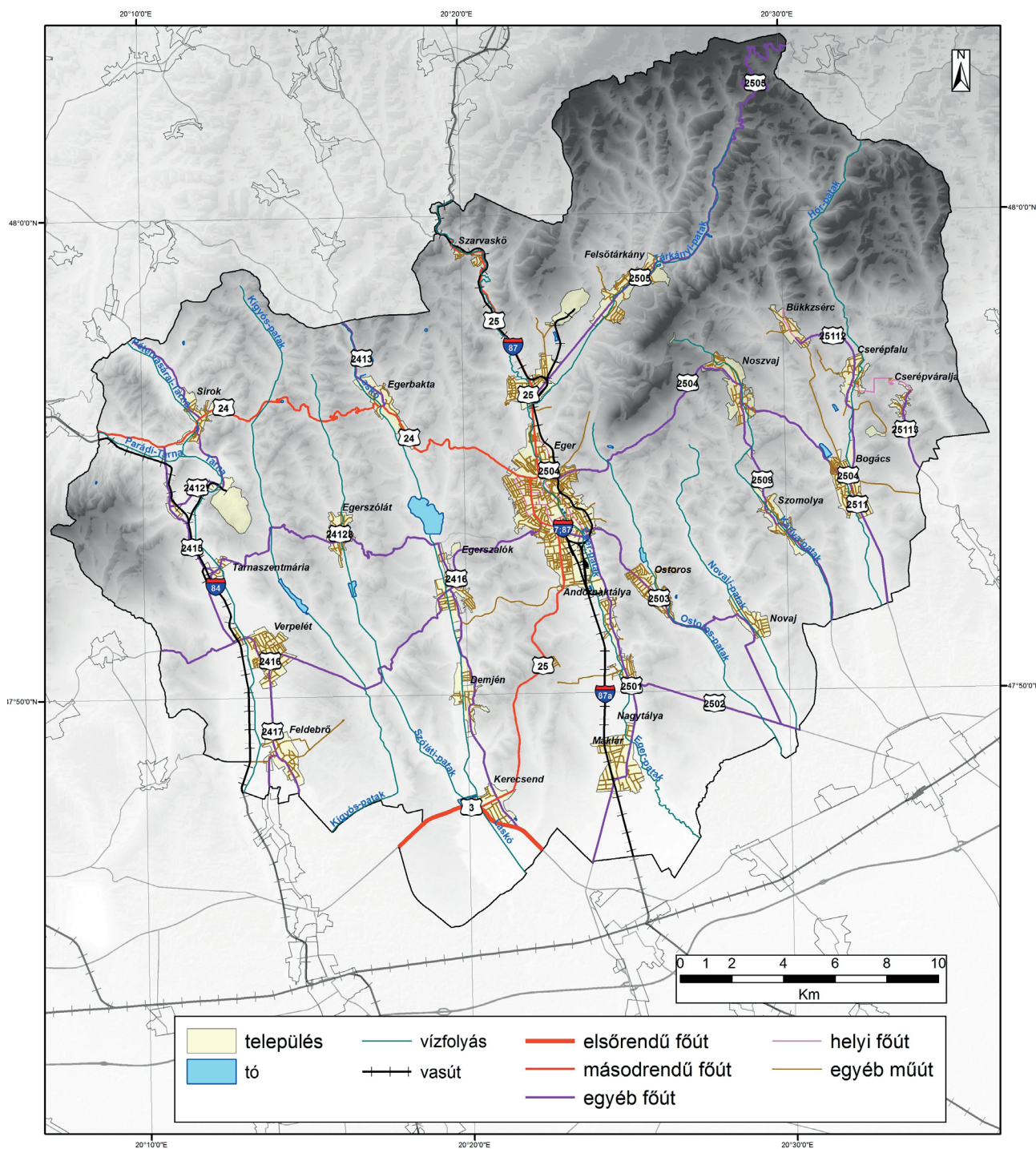
The transportation situation is unfavourable for the region: although the no V. Pan-European rail-link runs past it to the South, the region is only connected to it by way of branch lines (Figure 1.8).

As for public roads, the M3, being part of the national highways main arterial motorway system, passes closest to our settlements, the M25 motorway, a direct connection to Eger at Füzesabony, is only in its planning stage now. Amongst the primary roads only no 3 touches our region. From the secondary ones, no 25 (Kerecsend – Eger – Ózd) and no 24 (Gyöngyös – Sirok – Eger), only sections with lower density traffic pass through. The lower priority roads either follow the valley or, on their way to Eger, cross the interfluves. Beyond the general quality problems of roads it should be highlighted that link roads are missing (e.g. between Egerbakta and Egerszalók), on the other hand at some sections the traffic would justify a primary road connection (e.g. along the Eger – Andornaktálya – Mezőkövesd route).

In Eger, which counts as the hub of the regional public transport system, the actual challenge is the creation of a multi-modular junction that would integrate the national bus station and the train station and the re-organisation of the traffic accordingly.

Individual bicycle roads, apart from the one following the route of the narrow-gauge railway connecting Felsőtárkány and Eger, were only installed as stand-alone sections in Eger.

When building the rail network of the region, the needs of cargo transportation were mainly taken into consideration, the aim was the transportation of the raw material resources extracted within the region (coal, ores, wood, limestone, building stones, etc.). Along with the decline of the traditional heavy industry, the switch to road transport and the deterioration of the rail network due to the lack of modernisation, the railway network lost its importance (Rónaföldi,



I.8. ábra. Közlekedési utak és vasutak az egeri térségben.
(Szerk.: Utasi Zoltán)

Figure I.8. Roads and railways in the Eger region
(by Zoltán Utasi)

A terület déli szomszédságában haladó Budapest – Miskolc (80-as) vasúti fővonalhoz két szárnyvonal kapcsolódik. Az 1887-ben átadott, Kál-Kápolna – Kisterenye közötti (84-es) vasútvonalon a személyszállítás 2007-ben megszűnt, az alkalmoszerű teherszállítás pedig csak egyes szakaszait használja. A Füzesabonyt Egerrel összekötő (87a számú) egyvágányú, villamosított szárnyvonal kedvezőbb helyzetben van, napjainkban is rendszeres teher- és személyforgalmat

2014). The current routes being rather unfavourable from the point of view of the needs of passenger transportation (changing trains, the need to use by-pass routes) the total elimination of the line is at an advanced stage.

Two branch lines connect to the main railway line Budapest – Miskolc (no. 80) south of the region. Personal transport on the railway line installed in 1887 between Kál-Kápolna and Kisterenye (no. 84) ceased in 2007, occasional

bonyolít le. Az északi irányú folytatásaként 1907-ben megnyitott Eger – Putnok (87-es) vonal belvárosi szakaszát rendhagyó módon az egri váron keresztül vezették, részben lerombolva azt! A 68 km hosszú vonal Magyarország egyik legromantikusabb vonala alagutakkal, völgyhidakkal, szerpentinekkel, de 2009 óta csak az Eger – Szilvásvár közötti szakaszon bonyolít le csekély személy- és teherforgalmat.

A térség kisvasútjai alapvetően a fa szállítására szolgáltak, gazdasági jelentőségük elvesztése miatt felszámolták őket: egyedüli kivétel a Felsőtárkányban turisztikai céllal fenntartott Fűtőház – Stimeház közötti, 4,8 km-es szakasz.

A térségben mindössze két kisebb sportrepülőtér található (Eger, Maklár).

freight transport only using certain sections. The electrified single track branch line connecting Eger and Füzesabony (no. 87a) is in a better position, there is regular passenger and freight traffic on it even now. As a continuation to the North, the Eger – Putnok (no. 87) line was opened in 1907, of which the section through the city centre cut through the castle of Eger, partly destroying it! This 68 km line is one of the most romantic railways having tunnels, viaducts, serpentines. However since 2009 only the section between Eger and Szilvásvár has been in operation with limited passenger and freight traffic.

The narrow-gauge railways of the region served mainly for the transportation for wood, and because they lost their economic significance they were closed: the only exception is the 4.8 km section between Fűtőház – Stimeház operating in Felsőtárkány for the purposes of tourism.

There are only two small sport airports in the region (Eger, Maklár).