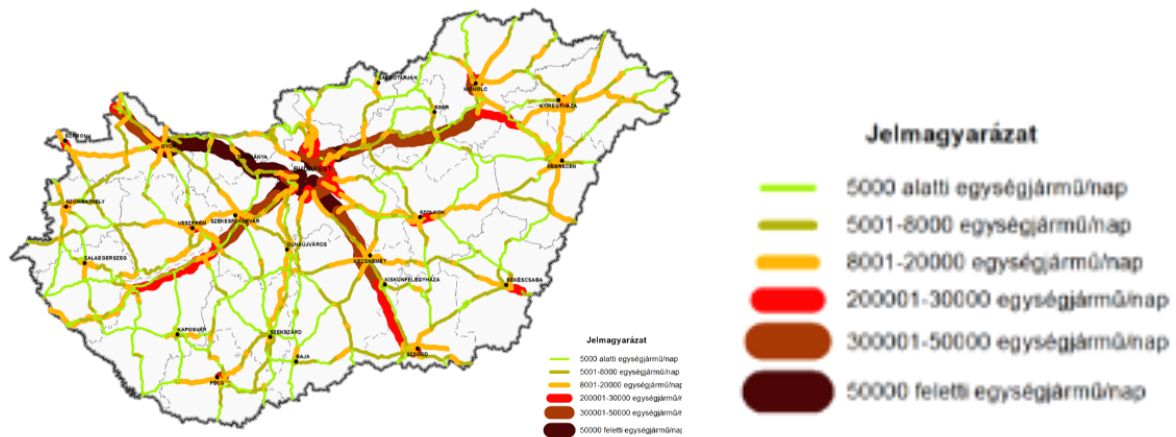


A szerb és a magyar úthálózat kedvezőbb összekapcsolása egy új határállomással

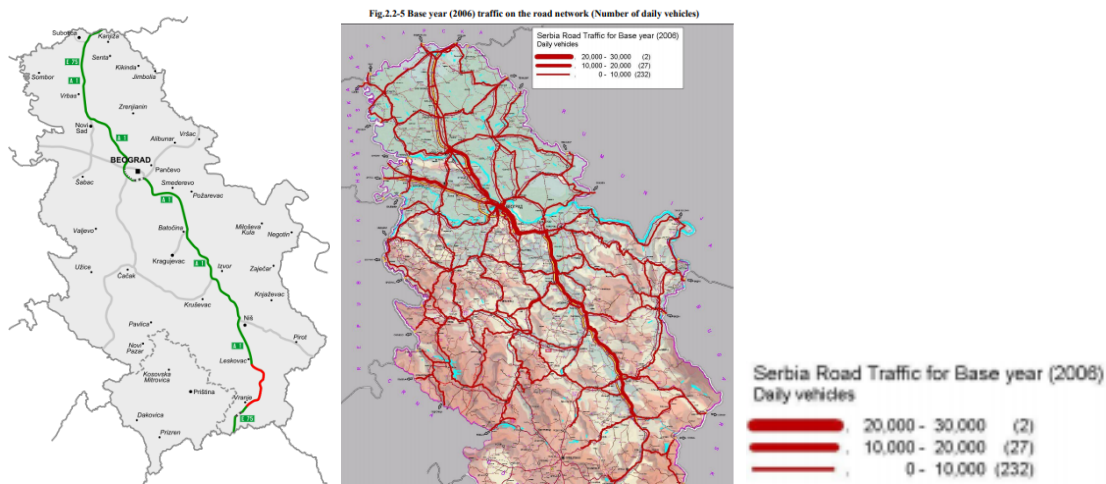
dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

Az artériák forgalomnagyságai

Mind Szerbia, mind Magyarország esetén kiemelt jelentőségű a Bécs-Budapest-Belgrád forgalmi irány, mivel mindkét országban ezen van az egyik legnagyobb forgalom. Magyarországon a nyomvonal része az M1 és az M5 autópálya, Szerbiában pedig az A1 autópálya, a vonal jele Európában: E75, mely utal arra, hogy ezt az utat az európai rendszerben az észak-déli irányú utak részhalmazába sorolják. Az E75 jelentősége a nyugati világnak a Balkán bekapcsolása a piacaikba.



Jákli Zoltán: Baleseti gócpontok megszüntetésének előkészítése
<https://slideplayer.hu/slide/2097912/>



http://www.seetoint.org/wp-content/uploads/downloads/2014/01/Serbia_General-Master-Plan-for-Transport-2009.pdf

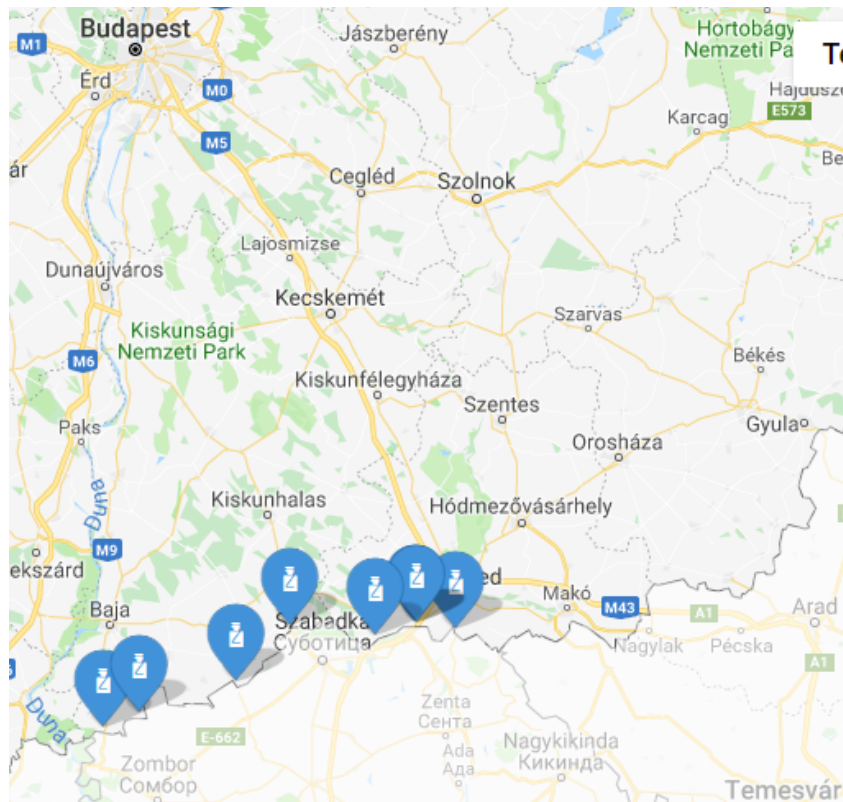
https://en.wikipedia.org/wiki/Motorways_in_Serbia

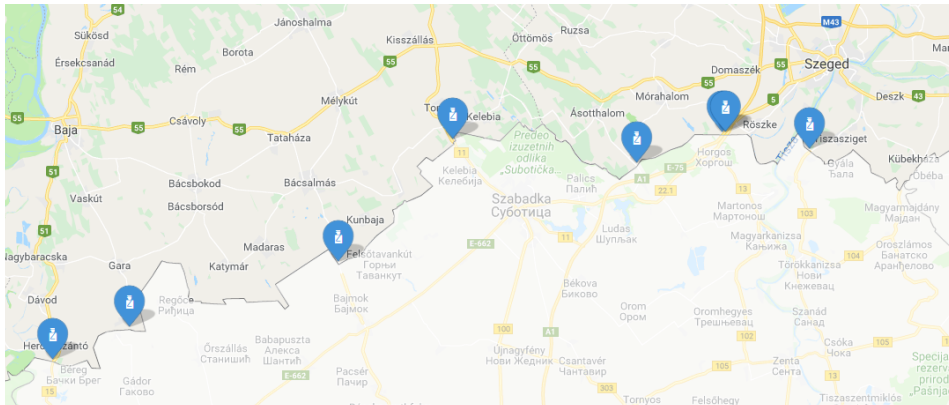
Hol vannak ma határállomások a szerb-magyar határon?



<http://www.terport.hu/tematikus-terkepek/hataratlepesi-pontok-schengeni-hataratkelok>

A szerb-magyar szakaszon a határállomások sűrűsége, egymástól való távolsága, láthatóan közepes. Az osztrák-magyar szakasz zöld pontjai majdnem összeérnek.





<https://www.utinform.hu/hataratkelok/>

Mekkora a határállomások forgalma?

Bár az adatok régiek, a tendenciák megállapításához jók. Magyarországon az osztrák, a szlovák és a román határszakaszok a legforgalmasabbak, a szerb szakasz ezek után jön, de még ez a „kisebb” forgalom is tud nagy gondot okozni.

7. táblázat: Forgalomáramlási mátrix: összes forgalom 2014.
(Forrás: Bauconsult Mérnökiroda Kft.)

Megnevezés	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	Az összes átmenő (tranzit) forgalom (1...10)	Az összes belépő forgalom (1...11)
	Hegyeshalom	Rószke	Nagylak	Rajka	Rédics	Letenye	Tornyiszentmiklós	Tornyosnémeti	Záhony	A többi határátelőhely	A belső körzetek		
1. Hegyeshalom, M1 korridor	X	1 317	1 115	152	254	558	303	861	506	4 678	17 019	9 744	26 763
2. Rószke, M5	1 317	X	16	89	44	61	77	61	61	524	2 705	2 250	4 955
3. Nagylak, 43	1 115	16	X	92	157	79	122	36	49	510	2 534	2 176	4 710
4. Rajka, M15	152	89	92	X	184	285	285	251	134	1 287	8 236	2 759	10 995
5. Rédics, 86	254	44	157	184	X	56	47	33	65	349	2 440	1 189	3 629
6. Letenye, M7 korridor	558	61	79	285	56	X	3	24	34	104	1 160	1 204	2 364
7. Tornyiszentmiklós, M70	303	77	122	285	47	3	X	193	158	964	4 206	2 152	6 358
8. Tornyosnémeti, 3	861	61	36	251	33	24	193	X	141	194	1 462	1 794	3 256
9. Záhony, 4	506	61	49	134	65	34	158	141	X	545	538	1 693	2 231
10. A többi határátelőhely	4 678	524	510	1 287	349	104	964	194	545	X	25 100	9 155	34 255
11. A belső körzetek	17 019	2 705	2 534	8 236	2 440	1 160	4 206	1 462	538	25 100	X	65 400	65 400
Az összes átmenő (tranzit) forgalom (1...10)	9 744	2 250	2 176	2 759	1 189	1 204	2 152	1 794	1 693	9 155	65 400		
Az összes belépő forgalom (1...11)	26 763	4 955	4 710	10 995	3 629	2 364	6 358	3 256	2 231	34 255	65 400		

http://epa.oszk.hu/03000/03006/00006/pdf/EPA03006_ktsz_2016_6_06-17.pdf

A 2012-es adatok:



<http://www.terport.hu/tematikus-terkepek/hataratkelok-forgalma-enap>

A szerb-magyar szakaszon a legnagyobb forgalmat a Röske-horgosi átkelő bonyolítja le. A forgalom nagysága függése a politikával erős. Ha Szerbia végre EU tag lesz, a mai forgalom nőni fog.

Torlódás, értelmetlen, emberpróbáló várakozás Röszke-Horgoson

A vendégmunkás mozgások idején 2-3, sőt 5 órás várakozás is előfordult, előfordulhat a Röszke-horgosi autópályás határállomáson. Ilyenkor igyekeznek szétteríteni a forgalmat a szomszédos átkelőhelyekre, mely nem sokat segít, hiszen ilyenkor ezeknél is gyakori az egy órás várakozás!

Különösen kellemetlen a várakozás a nyári nagy melegekben!

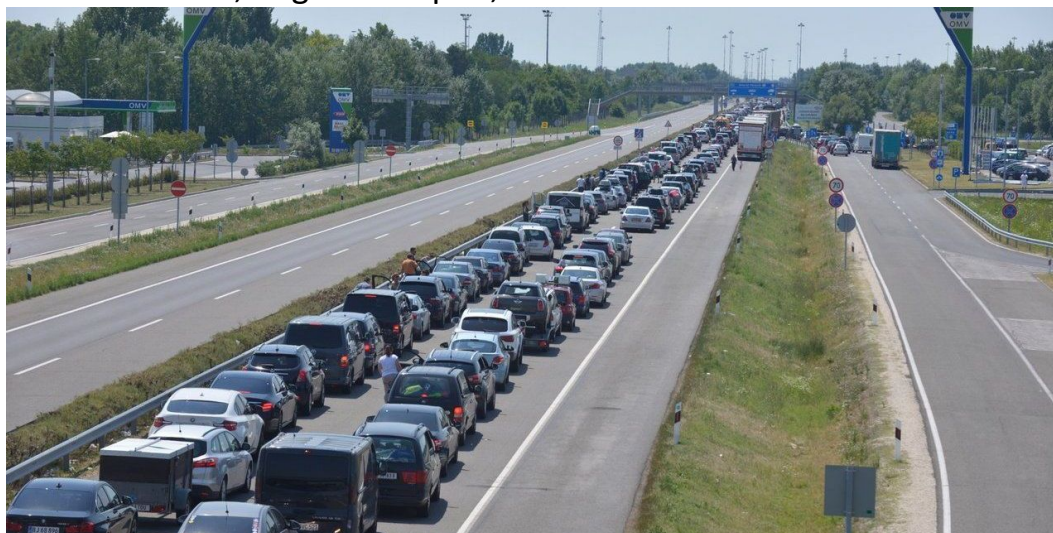


<http://www.promenad.hu/2018/08/04/figyelem-torlodas-a-hataratkeloknel/>

<http://www.promenad.hu/2018/08/21/a-belepo-forgalom-volt-erosebb-a-megye-hataratkeloin/>

<https://www.youtube.com/watch?v=pjmr5UaiDB4>

4 óra aszalódás, hőséguta a napon, 2018. VI. 15-én:



<https://szabadmagyarszo.com/2018/07/15/torlodas-alakult-ki-a-roszkei-hataratkeloknel/>

„Szeméthalmok és eldobált WC-papír darabok hevernek az M5-ös autópályára Röszke előtti szakaszán. A határ előtt három-négy órát is várakoznak autósok. Mobil WC azonban egy sincs a környéken.”

„Az Aka Rt. szerint törvény tiltja, hogy mobil WC-ket rakjanak ki a pihenőhelyeken kívül, így csak annyit tehetnek, hogy sűrűbben takarítják a határ környékét.”

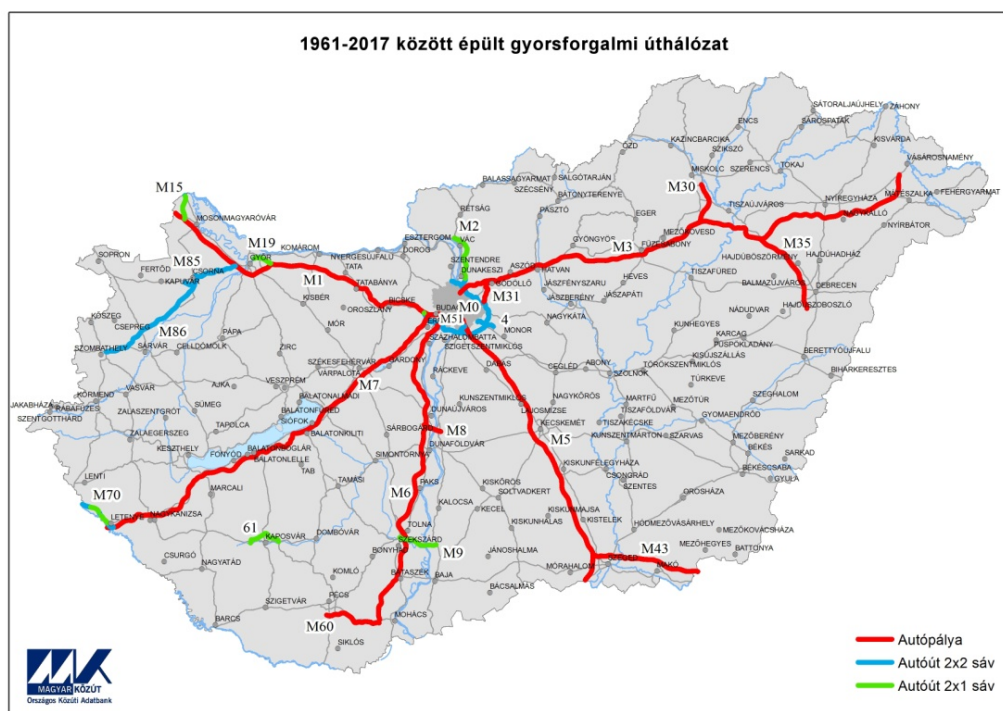
„... a Csongrád Megyei Rendőr-főkapitányság szóvivője azt mondja: a törökök és a szerbek tervezett útvonalát nagyon nehéz megváltoztatni, hiszen a többségük a GPS-t használja, ami a röszkei határátkelőhelyet mutatja a legrövidebb útnak.”

<http://www.boon.hu/wc-gondok-es-torlodos-roszken-rtl-hirado/haon-news-charlotteInform-20080726-0718599339>

Kapacitáshiány, szolgáltatási színvonal emelés miatt új határállomásra van szükség a Röszke-horgosi határállomás tehermentesítése céljából

Ez szerb, agyar és európai érdek lenne!

A mai magyar gyorsforgalmi úti hálózat (a piros vonalak) az alábbi:



A Szerbia felé nagy forgalmat vivő M5 autópályából Szegedtől északra ágazik ki az M43 autópálya a Szeged-Makó-Arad-Temesvár nyomvonalon. Célszerű ezen keresni egy pontot Szerbia felé, melyen elhelyezhető lenne az új határállomás, mely természetesen Románia észak-nyugati részét is jól szolgálná.

Az alábbi térkép Szerbia állami úthálózatának a Belgrád fölötti, északi részét mutatja. A piros vonal az A1 autópálya, mely a szerb úthierarchia szerint 1A kategóriájú állami út, mindenben megfelelő a mi autópálya fogalmunknak.

Az A1 vonala és a szerb-román határ között jelentős nagyságú országrésze fekszik Szerbiának.

Nagy jelentőséget tulajdonítok az előbbieket miatt az előbbi terület közepén haladó 13-as jelű útnak, mely a szerb közutas térképen barna színű, és nyomvonala: Horgos – Kanizsa - Novi Knezevac (=Törökkanizsa) – Csóka –

Kikinda - Zrenjanin (=Nagybecskerek) – Beograd (=Belgrád)/Pancsevo (=Pancsova).

A barna színű 13-as jelű út déli fele, Belgrád és Kikinda között, Zrenjaninon át, majdnem pontosan észak-déli irányú!

Sajnos azonban a 13-as vonala Kikindánál derékszögben megtörik – Ada felé fordul -, tehát az eddigi észak-déli iránytól és nyugat felé kanyarodik.

A teljes szakaszt két részre bontottam, Kikindánál.



http://www.putevi-srbije.rs/images/pdf/zimska_sluzba/Karta-drzavnih-puteva-2018-2019.jpg

A 13-as út déli fele (a kép felső szélén van Kikinda, míg alul Belgrád):



A 13-as út északi vége Kikinda és Horgos között:



A 13-as út a szerbiai úthierarchiában, mint 1B osztályú állami út szerepel, tehát rögtön az autópálya után, a hagyományos főutak fölött, majdnem olyan, mint a magyar autóút fogalom. Itt a piros vonalba, a szerb A1 autópályába kötötték be Horgostól kissé délre. Régen magisztrálának nevezték.

A szerb úthierarchia:



http://www.putevi-srbije.rs/images/pdf/zimska_sluzba/Karta-drzavnih-puteva-2018-2019.jpg

A magisztrális időszakból egy kép, melyen a 13-as útnak még M-24 a neve, és nem is Horgasra van bekötve, hanem inkább a gyálai határállomásba:

General Master Plan for Transport in Serbia
05SER01/04/016
Final report

October 2009

Hungarian border – Kikinda - Zrenjanin – Pancevo – Kovin (Project RDC13)

According to Spatial Plan of Republic of Serbia this route is foreseen as Main road (two lanes road) with idea to include route Temisvar – Vrsac – Beograd – Podgorica – Bar – Bari in Pan-European Corridors.

Total length of this section is 204.2 km. Technical documentation is in stage of finished and revised General Design.

The assessed value of investment cost is **220mil** €.



Next table 2.4.1-1 summarises construction costs of all projects so far identified.

http://www.seetoint.org/wp-content/uploads/downloads/2014/01/Serbia_General-Master-Plan-for-Transport-2009.pdf

Lényegében a 13-as út az A1 tehermentesítő, forgalommal tápláló útja, mely délen az A1-ből indul és északon az A1-be köt vissza, feltárva egy hatalmas területet.

Ma már 13-as a neve, azaz A2 osztályú állami út:

State roads, class IB [edit]

Roads categorized as state roads, class IB are 4,481 km in total length and are marked with two-digit numbers.^[6] They have one lane at the each direction, signs are black-on-yellow and the normal speed limit is 80 km/h.

Some of these roads are or will be partially expressways (Serbian: Брзи пут, *Brzi put*), such as the 24 km-long stretch of **State Road 24** between **Kragujevac** and **Batočina** (intersection with A1 motorway) and the planned upgrade of the 27 km-long section of **State Road 21** between **Novi Sad** and **Ruma** (intersection with A1 motorway). Expressways, unlike motorways, do not have emergency lanes, signs are white-on-blue and the normal speed limit is 100 km/h.

Designation	Route
10	Belgrade - Pančevo - Vršac - Border with Romania near Vatin
11	Border with Hungary near Kelebija - Subotica - Motorway A1
12	Subotica - Sombor - Odžaci - Bačka Palanka - Novi Sad - Zrenjanin - Žitište - Nova Crnja - Border with Romania near Srpska Crnja
13	Horgoš - Kanjiža - Novi Kneževac - Čoka - Kikinda - Zrenjanin - Čenta - Belgrade

https://en.wikipedia.org/wiki/Roads_in_Serbia#State_roads,_class_IB

A 13-as út (itt éppen zöld színnel) horgosi bekötése az A1-be egyáltalán nem véletlen ötlet! Az alábbi ábra is a gyálai határállomásba való bevezetést mutatja:



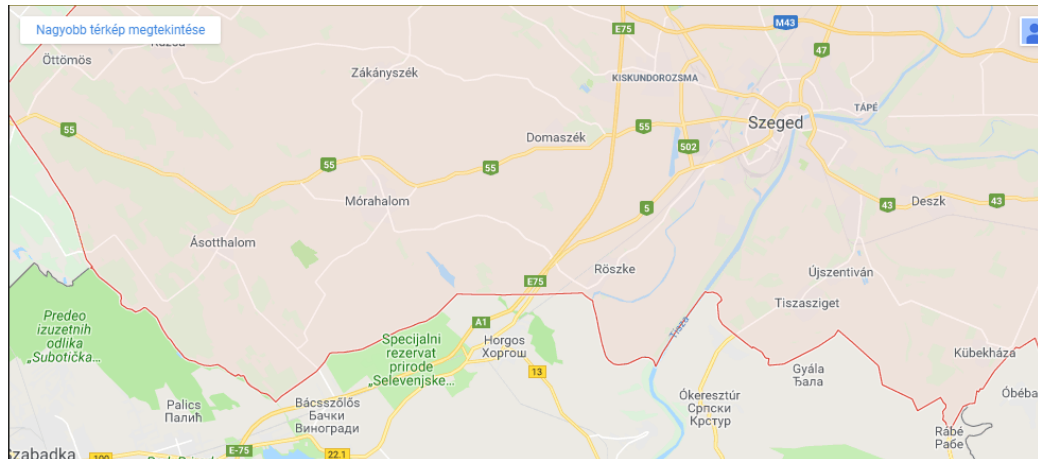
<https://www.slideshare.net/tichica/transport-master-plan>

Jól látható, hogy a zöld vonal NEM megy a pirosba!

A meglévő határátkelők értékelése a beköthetés szempontjából

A két ország úthálózata csak a határállomásokon át köthető össze! Ezért ezek jelentősége nagyon nagy.

A térség átkelőhelyei: Rabe - Kübekháza, Gyála - Tiszasziget, Horgos - Rösztke, Bácski Vinogradi - Ásotthalom, Kelebija.



https://csongrad-megye.lap.hu/csongrad_megye_terkepe/25602217

1.

Most épül a Rábe-kübekházi átkelőhely a kétoldali utakkal. Célja kifejezetten a két közeli falu kapcsolatának biztosítása, nemzetközi átmenő forgalomnak alkalmatlan. Jelentősége nagyobb lenne, ha összekötné egy út Kübekházát Óbébával, és Óbébát Rábéval. 3 falu-3 ország – talán majd egyszer ez is jelentőséget kap!

2.

a Gyála-tizsaszigeti határátkelő és az összekötő mellékútja is elsősorban néhány határközeli falu kapcsolatát biztosító lehetőség.

Ha ide kötne be a 13-as út, a szerb magisztrála, akkor annak tranzitforgalma átmenne a magyarországi Tizsaszigeten, Újszentivánon, Szőregen, majd bemenne Szeged legközepébe. Még elgondolni is borzalom lenne! A helyzet az alábbi képek láttatják:

Újszentiván:



Tizsasziget:



A képen látható magyar út egy mellékút, 6,00 m szélességgel. Már a mai burkolatszél is csak néhány méterre van a házfalaktól, az ablakoktól, a burkolat szélesítésére hely nincs. A pályaszerkezet teherbírása kicsi, nemzetközi teherforgalomra alkalmatlan. A házakat szétrázná a rezgés, a zaj és a balesetveszély miatt a kártérítési igény szinte megfizethetetlen lenne. Ráadásul szinte teljes közműcsere kellene, hatalmas költséggel. Ide, erre pl. a környezetvédelmi okok miatt, építési engedélyt sem lehetne kapni.

Isten őrizzen bennünket attól, hogy a szerb magisztrála forgalmát bevigyük Szeged közepébe!

Mióta felel meg az a hálózatfejlesztési ideológiának az, hogy egy magas rangú út egy sokkal alacsonyabb rangú útra zúdítja rá a forgalmát?

Persze a falvakat el lehetne kerülni is, de a nagy költség elköltése után a majdnem autópálya forgalma ott lenne Szeged szívében. Nyilvánvalóan életképtelen változat! Mégis nagy lehet a csábítás, mert néhányszor egyes szerbiai úttervezők ezt gondolták alkalmas befogadó útnak.

3.

Röszke-Horgos

Az elveknek megfelel az, hogy egy magisztrála egy autópályába fut be. Eddig még rendben is lenne a dolog.

Így az itteni határállomásnak vinnie kellene egy autópálya és egy majdnem autópálya egyesített forgalmát, miközben már az autópálya forgalma egyedül is elviselhetetlen várakozásokkal képes csak feladatát teljesíteni. A kapacitáshiány akkora, hogy az autópálya határátkelő helye mellett újra kellett nyitni a mellette lévő régi főutas átkelőhelyet is, de sokszor még ez is kevés.

Meg lehet oldani a kapacitáshiányt – a bővítés helyett - a terhelés, a kapacitáshiány növelésével?

Ahogy nő majd a 13-as út forgalma a Röszke-horgosi határállomáson a torlódás miatti várakozási idő is nőni fog, és ezzel együtt a szolgáltatási színvonal egyre romlik. Itt a feladat gyökere.

4.

Bácsszőlős-Ásotthalom:

Néhány falu, kisváros kapcsolatát adja, mellékúton, messze kiesve a főiránytól (M5-A1). Ezeknek a kis határállomásoknak az az értelme, hogy az egymáshoz nagyon közeli, de határon túli szomszédos falvak elérése miatt nem kell nagy kerülő utakat megtenni.

5.

Szabadka-Kelebia

Lehet, hogy nagy a csábítás a szabadkai nyugati elkerülő út miatt ide bekötni esetleg a 13-as utat, de elég a térképre ránézni, látszik, hogy a kelebiai határállomás nagyon kiesik mind az M5, mind az M6 vonalától, tehát nagy lenne a kerülő.

Ha a Röske-horgosi állomás bedugul, bedugulnak a már meglévő határállomások is. A különbség csak az, hogy az előbbinél 3 órás, míg a többinél ugyanekkor 1 órás a leggyakoribb várakozási idő.

A javaslatom

a)

Új határállomás építése a szerb-román-magyar hármashatárpont (Triplex) közelében, a most épülő helyi jelentőségű mellé, mely így három ország érdekét szolgálná.

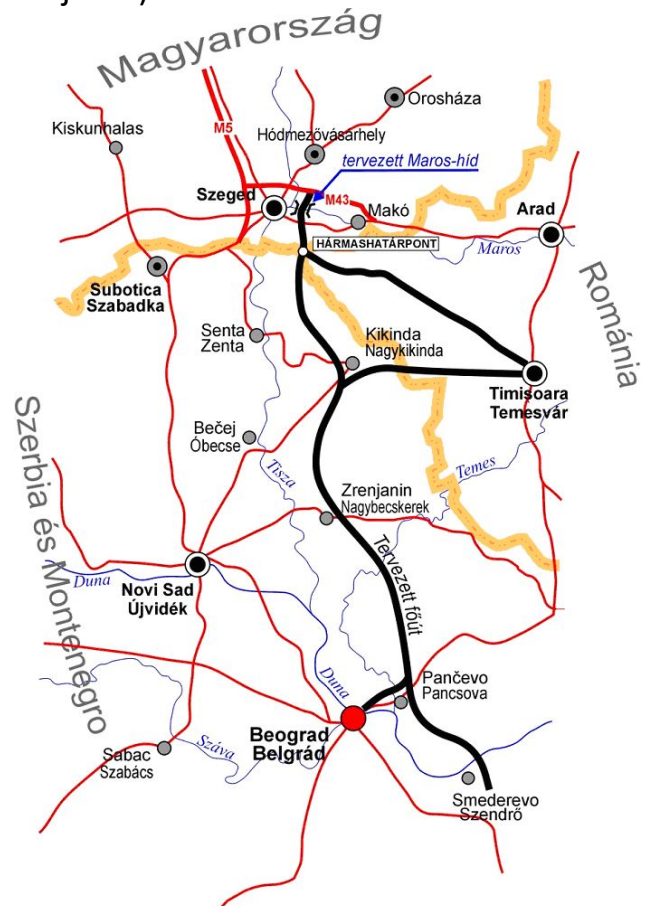
Mellé akár nemzetközi logisztikai központ is települhetne, segítve környezetének felértékelődését.



<https://mapio.net/pic/p-24320505/>

b)

A 13-as út, a magisztrála, bekötése Kikindától a javasolt új határállomásba, majd innen a magyar M43 autópályába Deszktől keletre, egy híddal a Maros folyót keresztezve, az alábbi elvi rajz szerint:
(az országhatárokat sárga, széles vonalak jelzik)



A beruházás közös szerb-magyar beruházás lenne, természetesen. Szerb feladat lenne a Kikinda-hármas határpont közti útszakasz kialakítása, míg a magyarokra várna a hármas határpont és az M43 autópályája közötti szakasz megépítése teljesen új nyomvonalon, minden lakott helyet elkerülve!

Volt korábban egy szerb-román-magyar KÖZÖS pályázat, mellyel EU-s pénzt nyert a román és a magyar pályázó, sajnos a szerb partner nem. Szerbia részéről a vajdasági Ratko Soro úr volt a projektfelelős, aki ma már velem együtt nyugállományban van.

A szerbiai partner a remélt pénzből tanulmánytervet szeretett volna készíteni a nyomvonal szakasz megtalálásához.

Tudtommal a román partner a Triplex-temesvári út felújítására költötte el a nyeregyét.

Mi pedig tervet készítettünk, engedélyezési terv szinten, a Triplex és az M43 autópályája közötti új útra. Készítette a budapesti UVATERV.

Az építési engedélyt nem tudtuk megszerezni a budapesti minisztérium végig elutasító véleménye miatt. A tervezett út 2*1 forgalmi sávossal, de bármikor 2*2 sávossá alakítható egy tervekorszerűsítéssel. A Triplexbe egy 3-ágú többsávú körforgalmat képzelünk el a három országnak megfelelően egy ág-egy ország.



<http://conf.tac-atc.ca/english/annualconference/tac2015/s26/parsons.pdf>

Szerbiában két nyomvonal változatot kellene összehasonlítani a szokásos műszaki-gazdasági elemzéssel.

Az egyik nyomvonal:

a szerb utas térkép barna vonala – a 13-as út egy szakasza -Horgos és Kikinda között: Horgos – Kanizsa - Novi Knezsevac – Csóka - Kikinda nyomvonallal.

A másik, az alternatív nyomvonal,

a Rabé(Triplex) – Oroszlámos – Mokrin - Kikinda vonal által meghatározott sávban, a szükséges települési elkerülő utakkal.

Ez folytatná Kikinda fölött a 13-as út elkezdett észak-déli irányát, minden értelmetlen tekerzés helyett. Én így képzeltem, de a helyszínt nem vizsgáltam



Becslésem szerint az első nyomvonal 60-70 km, míg a második 30-35 km hosszú lehet. A hossz feleződése utal a költségek feleződésére is.

A szerbiai mérnök kollégáknak kellene a kettő közül az optimálist kiválasztani. Így a szerbiai magisztrála be lenne kötve a magyar M43 autópályába és ezáltal az európai autópálya hálózatba. **Röske-Horgos átkelőhelye nem terhelődne tovább, hanem egy komoly tehermentesülését kapna egy új nemzetközi határállomás által. Ez itt a tét!**

Lehetséges-e egy második ütem, egy folytatás Magyarországon (át)

Ma Magyarország gyorsforgalmi úti hálózata ún. sugaras-gyűrűs avított rendszer, mely a pókháló, a céltábla primitív logikáját követve akarja az egész országot egyetlen nagy – metropolisszá, városállammá - Budapestté tenni, melyet teljes kiépítésben ekként képzeltek el:



Ez a hivatalos verzió ma is!

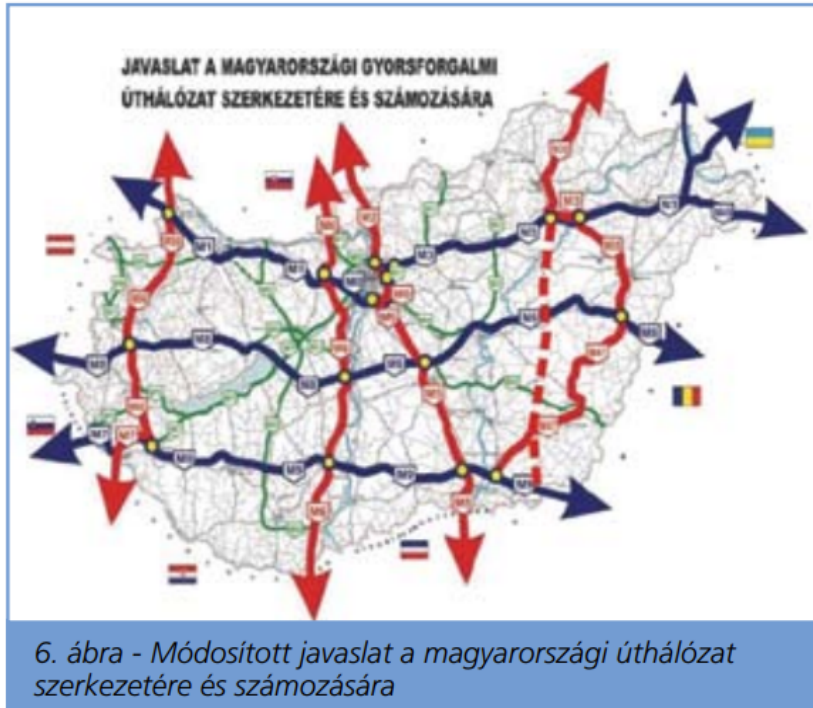
Teljesen nyilvánvaló, hogy a Belgrádtól Kikindáig tartó, észak-déli irányú szerbiai 13-as utat ez a magyar hálózat képtelen fogadni!

Ahová érkezne, ott Magyarországon egy kesze-kusza valami van!

A szerbiai hálózat tervező mérnök kollégék ezért kénytelenek voltak a szép vonalukat elfordítani, kificamítani Horgos felé. Ez a szakasz tehát egy szerencsétlen kompromisszum!

Ebből a sugaras-gyűrűsből - minő véletlen - , csak a sugaras részháló készült e, mely fentebb látható.

Néhányan, eddig eredménytelenül, küzdünk a rászteres rendszer kialakításáért, a hálózat szétbontására a kelet-nyugat (kék vonalak) és az észak-déli (piros vonalak) részhalmazára, hiszen Magyarország mindig is a hadak útján volt! Itt soha nem keringeni akartak egy pókhálón, hanem minél rövidebben átmenni!

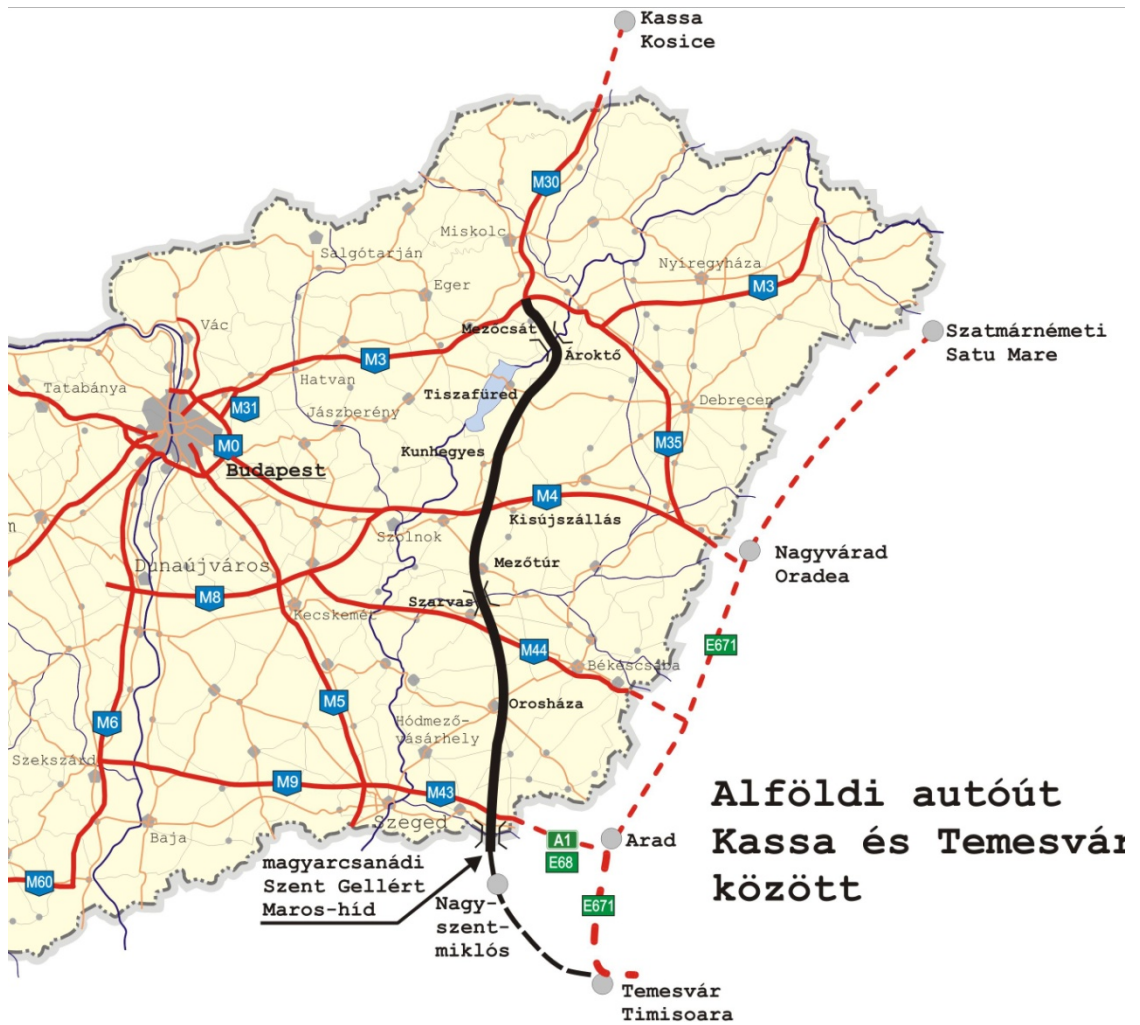


(A kép Molnár László Aurél minisztériumi főmérnök úr javaslata, melybe a szaggatott vonalat én javasoltam behelyezni a rettenetes tekergőzés helyett.)

A fentebbi piros szaggatott vonal több helyen is elképzelhető az M43 és az M4 magyar autópályák között. A két elképzelésem:



De lehetne így is, mely az Alföldnek kedvezőbb lenne:



Az ábra autótútja ma kb. ugyanaz a kategória, mint a szerb A2 állami úté. Nyilvánvaló az, hogy lehetne olyan változat is, melynél az előbbi Alföldi autótút a szerbiai 13-as út északi folytatása lenne, akár közvetlenül, akár kis ugrással az M43-ason.

Természetesen optimális esetben ez a Via Kárpátia egy nyomvonalába esne, annak szerves része, lenne!



De ez mind már egy második, távlatosabb ütem!

Tárgyalások kellenének a belgrádi és a budapesti minisztériumok között

A magyar minisztérium a Via Kárpátia az előbbi térképen zöld vonalváltozatát támogatja és semmiféle ettől eltérőt nem, **mert az nem budapesti érdek!**

Ma a magyar Alföldet elkerülik az észak-déli irányú autópályák, ezzel ez az egyik leghátrányosabb helyzetű országrészünk.

A magyar és a szerb érdek szerintem a fentebbi rajzokon a szaggatott vonal szerinti nyomvonal lenne.

Kimozdulni, elkezdni a folyamatot talán az új nemzetközi határállomás megtárgyalásával kellene kezdeni.

Az ok: a Röske-horgosi átkelő kapacitáshiányos, és az ezen szakaszba eső meglévő határállomások együtt sem oldják meg a nagy feladatot.

A hely: a Triplex, azaz a szerb – román - magyar hármas határpont mellett!

Ez valóban nem budapesti, hanem szerb, román, magyar és európai érdek!

Bevonandó tehát mielőbb: Szerbia és Románia!

Szeged, 2019. február 4.