A Bánáti főút és a Banatska magistrala

dr. Rigó Mihály

aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a BME egyetemi doktora

„Ha küzdesz, veszíthetsz, ha nem küzdesz, már veszítettél."
dr. Regdon Ibolya, a szegedi Radnóti Gimnázium tanára

Ezt a dolgozatot még 2011-ben írtam. 2023-ban pedig kiegészítettem a 2005-2006-os előzményekkel. Akkoriban munkahelyem a Csongrád megyei Közúti Igazgatóság volt. A tárgyi út a magyar hatalmasság ellehetetlenítése miatt nem épülhetett meg. A dolgozat mondatai az akkori időknek felelnek meg.
A magistrála Szerbiában az autópálya és a főút közti útkategória volt, az autópályánál kevesebb, a főútnál pedig több. Mi a magyar szakaszt akkoriban ezért kétsávos főútnak terveztettük.

Szeged, 2023. VII. 22.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

A Közúti és Mélyépítési Szemle 2005. májusi számában írtam a Bánáti főútról, melyben egy lehetséges nyomvonalát mutattam be, az alábbi ábra szerint. A nyomvonala szerbiai szakszát 2005-ben a szerb szakemberektől kaptam. Akkoriban belgrádi mérnökök dolgoztak Szegeden a szerb-magyar vasúti kapcsolatok fejlesztésén. Ők kerestek meg a munkahelyemen azzal. hogy tudnánk-e az ő elképzelésüket folytatni. Ezzel indultam!



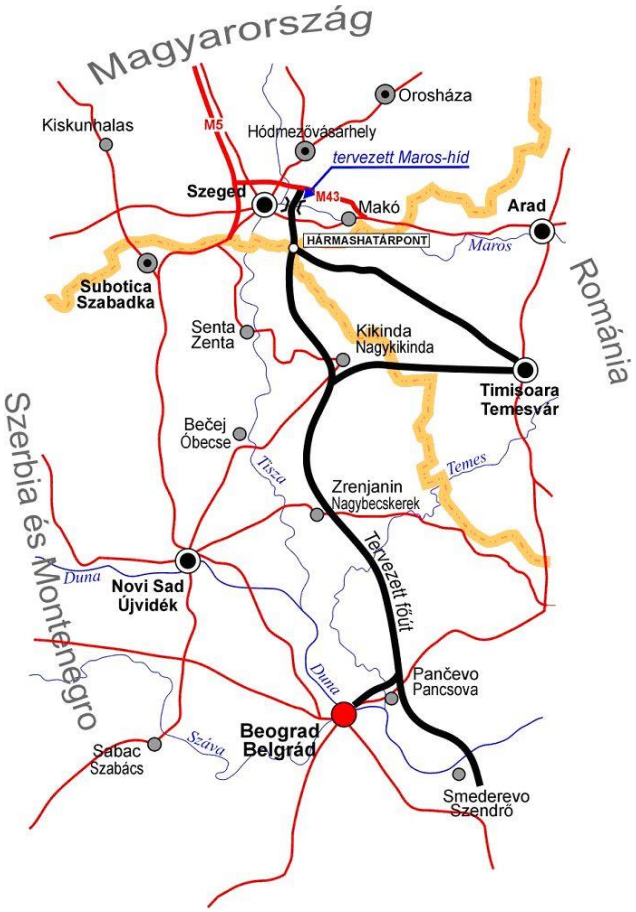
1. ábra: a Bánáti út a kiinduló szerb elképzelés szerint

Láthatóan ez egy Belgrád és Kikinda közé elképzelt útfejlesztés lett volna, melyet ők Szegedre gondoltak bekötni.

A magyar fél akkoriban nem rendelkezett ettől a bekötéstől eltérő csatlakozási pont javaslattal. Ezért tettek egy nagy kanyart a szerbek Kikinda és Szeged között. Ezzel a Kikindától délre eső szakasz szép É-D-i irányát sajnos eltérítették. Az új út új kapcsolatot is elképzelt Temesvár felé is, mely egy ragyogó gondolatnak tűnt.

A válaszom a következő rajz volt.

sárga színűek a határok, fekete a Bánáti út szerb és román szakasza, pirosak a magyar autópályák.



2. ábra: a Bánáti főút

Láthatóan Kikindától a szerbiai szakaszt a román-szerb-magyar hármas határpontba tettem, Kübekháza mellett.

Majd innen tovább mentem a Marost új híddal keresztezve északra az M43 magyar autópályáig.

Látható: az út magyar szakasza sokkal rövidebb lett volna a szerb szakasznál, tehát sokat nyerhettünk volna a kiépítéssel.

A magyarok nyertek volna egy nagy, nemzetközi, új határállomást, amely lényegesen tudta volna tehermentesíteni a nagyon kimerült röszkeit, mivel mind Szerbia, mind Temesvár felé nagyon irányban lett volna. Sőt még magában hordozta egy három országot érintő logisztikai központ fejlesztési lehetőségét is.

Azóta megrendelésünk alapján a 20 km-nyi magyar szakasz útépítési engedélyezési tervét - pályázatot írva, INTERREG forrást elnyerve – tehát az Európai Unió anyagi támogatásával, elkészítette az UVATERV.

A gondolat csúfos véget ért. Pont egy ilyen projekt kellett a magyar közlekedési minisztériumnak egy közönsége alkuhoz. Az engedélyezési eljárás így sajnos elakadt a környezetvédelmi hatóságok elutasítása miatt, amely a Maros folyóra tervezett híd helyével kapcsolatos.

Valójában áldozatul esett annak az elvtelen alkunak, amely egy magyar autópályával kapcsolatban folyt a magyar környezetvédelmi főhatóság és a magyar közlekedési minisztérium között. Annak engedélyezése céljából lemondtak a, beáldozták a Bánáti utat!
Sok évvel később készült egy korcs kapcsolat, mely az eredeti gondolatnak csak egy hitvány paródiája, mely a magyar Újszentiván és a szerbiai Rábé között épült egy kis határállomással. Mivel falusi utcákat használ fel, az eredeti célra teljesen alkalmatlan.





A hármas határkő az útmenti határállomási út mellett.

Az engedélyező hatósági körből egyedül a zöld hatóság emelt ellehetetlenítő kifogást, a többi hatóság támogatta az építési engedély kiadását. A környezetvédelmi hatóság osztályai, egységei is kiadhatónak tartották – egy kivétellel – az engedélyt. Így született meg a környezetvédelem elutasító határozata. Mivel a másodfokú környezetvédelmi hatóság is elutasító volt, az üggyel megkerestük a Csongrád Megyei Bíróságot, amely a zöld hatóságot új eljárásra kötelezte.

Az interneten, a belgrádi Infrastruktúra Minisztérium honlapján megtaláltam az Európai Unió által finanszírozott Generalni Master Plan saobracaja u Srbiji című anyagot, amely tartalmazza a szerbiai utak mellett a vasutak, a légi, a vízi közlekedés, az intermodális közlekedés egyesített fejlesztési tervét is. A tervezésbe az EU szakemberei is befolytak. Készítési dátuma: 2009. október.

A jelenlegi szerbiai úthálózat az alábbi. A hazai M5 autópálya szerbiai nyomvonala is látszik - kettős vonallal jelölve - Röszkétől Belgrádig, illetve attól délre a déli határig. Számomra érdekes az autópálya nyomvonalának két, közel derékszögű törése Belgrádtól délre, és közel párhuzamos eltolása.



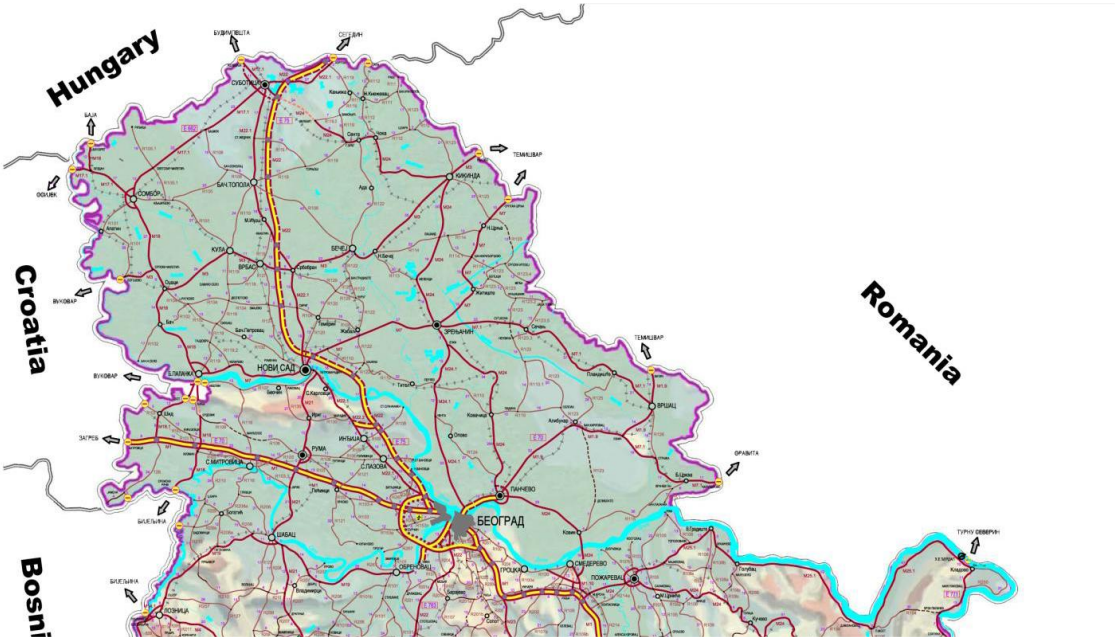
2. ábra: a szerb úthálózat

Valószínű az, hogy az ottani minisztériumnak is az autópálya építése az első. Az alábbi vázlaton a kékkel jelölt autópálya szakaszok még hiányoznak. Látható, hogy az M4 szerbiai megfelelője befut Röszkére. Nem lenne értelmes a magisztrálát is oda futtatni.



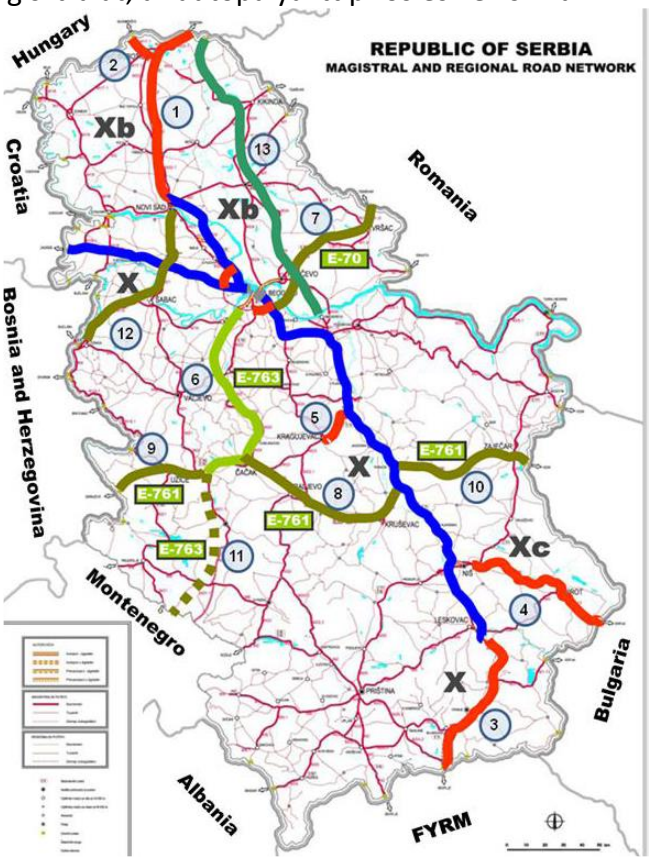
3. ábra: a X. folyosó fejlesztési elképzelései

A Bánáti főút, helyi neve szerint a Banatska magistrala által feltárandó terület az alábbi, azaz az előbbi autópálya, a szerb-román határ, a Duna, délről. Ezen a rajzon sárga az M5 szerbiai folytatása. A feltárandó terület pedig Szerbiának az a darabja, amely e vonal illetve a román-szerb határ között fekszik.



4. ábra: a bánáti út hatásterülete

A következő rajz már azt mutatja, ahogyan a szerb tervezők elhelyezték az előbbi területen az itt zölddel jelölt magisztrálát, az autópálya itt piros és kék színű.



5. ábra: a Bánáti főút helye a szerb úthálózatban

A következő rajz a magistrala nyomvonal változatait mutatja. A cirill betűs térképen a Bala-nak tűnő felirat a Tiszasziget – gyálai határállomás.



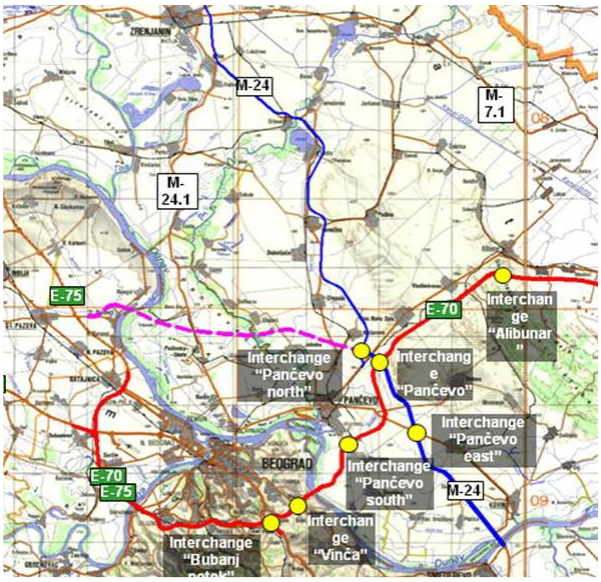
6. ábra: a Banatski magistrala nyomvonalváltozatai

A következő rajz valószínűen az elfogadott nyomvonal, kék színben. Itt a Bánáti főút szerb szakaszának északi vége már Horgoson van. Emiatt Kikindánál megtörték a vonalat. A mostani nyomvonal: magyar határ – Kikinda – Zrenjanin – Pancevo – Kovin.



7. ábra: a magistrala vélhetően elfogadott nyomvonala

Az alábbi rajzon látható a tervezett belgrádi autópálya gyűrű, melyhez illesztették a magisztálát, melyet ezen kék vonal jelöl. Ezen a rajzon látható a magistrala déli vége is, amely a szerb anyag szerint Kovin, Smederevo (Szendrő) mellett, ahogyan a 2005-ös anyagban is van.



8. ábra: a Banatska magistrala a Belgrád körüli útfejlesztési elképzelések között

Ami megdöbbentett:
a szerb szakemberek szerint a Banatska magistrála 4-sávos (4 trake), sávonként 3,75 m szélességgel, 2,50 m-es elválasztó sávval, 1,00 m-es padkákkal. Tervezési sebessége pedig 120 km/óra! (Azóta már ez is karcsúbb lett.)
A Bánáti főút szerbiai szakasza 204 km (a magyar szakasz csak 20 km!), az általuk becsült költsége „220 million euro”. Kódja az említett anyagban: RDC13, jele: M-24.
A magyar szakasz 90 km-óra tervezési sebességű, hagyományos kétsávos főút, melynek déli vége a szerb – román – magyar hármas határpont. Egyértelmű: a magyar elképzelés mértéktartóbb.
Fentiekből kitűnik az, hogy az eddigi egyeztetések után és ellenére van különbség a magyar és a szerb elképzelések között.

A legszembetűnőbb a különbség a határmetszési pont helye. Természetesen ezt 2005-ben az ötlethozó belgrádi tervezőkkel megbeszéltük. Azonban úgy tűnik, hogy Szerbiában sem hibátlan az információ áramlás.

A Tiszasziget - gyálai határállomást a közelmúltban felújította a VPOP, de mostoha állapotban maradt a Szeged – Szőreg – Újszentiván – Tiszasziget nyomvonalon haladó mellékút. Egyes szakaszain a két forgalmi sávnak megfelelő szélesség sincs meg. A nyomvonal átmegy két falun úgy, hogy a meglévő burkolat széle a lakóházaktól, az ablakoktól csak pár méterre van. A szakaszokon kis sugarú, nagy törésszögű ívek is találhatók.
Ütközne mai elveinkkel ide behozni a magisztrálát. Ha mégis ide jönne, akkor a vége Szeged belterülete lenne, ami megint képtelenség.
Lehetne elkerülőt építeni Tiszaszigetnek? Igen, de akkor ugyanezt kellene tenni Újszentiván, Szőreg és főleg Szeged esetén is! Szőregről viszont már nem lehet feljutni az M43 autópályára, mert a Maros folyó ezen hullámtéri szakasza erdőrezervátum, melyet ma jobban védenek, mint a brazil esőerdőt (bár a mi hullámterünkön semmi sincs az odvas fűzfákon és az eddig kiirhatatlan büdös gyalogakácon kívül). A sok elkerülő költséges megépítése után falba ütköznénk, a szegedi elkerülő megépíthetetlenségével.

Vagy hagyjuk ki a szegedi elkerülőt, épüljön a szokásos csonka megoldás? A közeljövőben fog megszabadulni Szeged a 43 sz. főút balkáni irányú tranzitforgalmától az M43 autópályának köszönhetően. Ezek után kár lenne rázúdítani a városra egy másik tranzitot.

Kár lenne a funkciókat keverni. A Szeged – Szőreg – Újszentiván - Tiszasziget – Gyála – Kikinda út maradjon meg a magyar és a szerb forgalomnak, amely jórészt az említett települések helyi forgalma. A felsorolt települések nyugalmát is az biztosítja, ha a nemzetközi tranzit a Bánáti főúton megy, tehát rajtuk kívül.

A horgosi átkelő használata esetén a magistrála vagy bevezetne az M5 autópályába, vagy a mai 5 sz. főúton menne. Ez a megoldás nem nevezhető a legkedvezőbbnek, tekintettel az alábbiakra, mivel lehetetlenné tenné a magistrala nyomvonalának későbbi, északi irányba történő továbbvezetését. Ezért hálózatilag kedvezőtlenebb megoldás lenne a hármas határponton történő átvezetés, az M43-ba való bekötés.

Az új M43 autópályára a Tisza és Makó között délről nem lehet csatlakozni, mert ezen a szakaszon nincs híd a Maroson. Az autópálya olyan, mintha egy fal mellett haladna, nincs kétoldali „húsa”. A Bánáti főút az M43 déli ráhordó útja lehetne. Ez a rákötés mentesítené Szegedet a mai 43 sz. főútról az M5 autópálya felé menő, és Makótól nyugatra induló forgalomtól is.

Ami pedig a mintakeresztszelvényt illeti: nyilván elegendő lenne Szerbiában is 2 sávval indulni, majd a folytatás a forgalom növekedésének függvénye lenne. Az ütemezés itt is bevezethető lenne.

Az M43 autópályába bekötő nyomvonal mellett szól, ezt a nyomvonalat támasztja alá az utolsó rajz is, amely a Bánáti főút északi irányú folytatási lehetőségét mutatja be. Lehetne egy észak – déli irányú út, amely Szlovákiát, Magyarországot és Szerbiát, illetve ezek úthálózatát kapcsolná egybe. Nyilván itthon a meglévő utakat lehetne felhasználni felújításukat követően, felfűzve a vonalba eső elképzelt elkerülő utakat is. A magyar nyomvonal az M43 autópálya és a 4413 j. út csomópontjától: 47 sz. főút – Hódmezővásárhely – Szentes – Szolnok – Hatvan – Salgótarján – Szlovákia. (Azóta megrajzoltam ennek egy nagyvonalóbb változatát, az Alföldi autóútét.)



9. ábra: A három országot összekapcsoló, észak – déli irányú út



10. ábra: az Alföldi autóút

2011-ben lett volna lehetőség összehangolni a szerb és a magyar fejlesztési elképzeléseket, mivel az IPA, tehát az Európai Unió forrásából, jelképes magyar és szerb saját résszel, szerb-magyar közös tervvel meg lehetett volna tenni. Sajnos ezt a közös tervezést a magyar szakmai felső-vezetés nem támogatta, mert úgymond: van ennél fontosabb.

A lehetőség elszalasztása véleményem szerint nagy kár volt, mert Szerbia uniós csatlakozása most van napirenden. Úgy gondolom, hogy később még magát az építést is finanszírozná az EU, tehát az útépítés nem vonna el lényegi forrást a nemzeti „pénztárcákból”. Kihasználatlanul hagytunk egy lehetőséget.

A magyar szakasz érdekében elvégzett munka főbb állomásai:

a) a szerb javaslat elfogadása, a határátmeneti pont módosítása.

b) Román-szerb-magyar egyetértés kialakítása. Nem lehet sok olyan téma, ahol ez a három nemzet valamiben egyetért!
c) INTERREG III/A pályázat írása, mindent mindhárom partnerrel örökké aláíratva.
d) A nyert forrás után a tervező kiválasztása.
e) A kb. 20 km hosszú út engedélyezési tervének elkészítése.
f) Az engedélyeztetési folyamat elindítása, az engedélykérelem.
g) Kérés miatt a több évszakos részletes környezeti hatásvizsgálat elkészítése.
h) Az első fokú környezetvédelmi hatóság elutasító határozatának fellebbezése a másodfokú környezetvédelmi hatóságnál.
i) A másodfokú környezetvédelmi hatóság elutasító határozatának bírósági szakaszba vitele a Csongrád Megyei Bíróságon.
j) A bíróság új eljárásra kötelezte a környezetvédelmi hatóságot. Várjuk a hatóság lépését, hónapok óta.
k) A szerb pályázati anyagot alaki hibákra hivatkozva a VÁTI, a magyar bíráló, értékelő szervezet kidobta.
l) Az Országos Területrendezési Terv (OTrT) tartalmazta a legutóbbi módosítás előtt is a Bánáti főút nyomvonalát. A törvény legutóbbi felülvizsgálata során komoly erők megpróbálták a törvényből kiradírozni a főút nyomvonalát. A magyar országgyűlés több alkalommal tárgyalta az ügyet. Társadalmi támogatással sikerült a nyomvonalat mégis bent tartani.

A Bánáti főút előkészítési folyamatának következő legfontosabb lépése: a magyar szakasz építési engedélyének kiadása, melyet a már említett zöld hatóságok akadályoztak eddig.
A zöld hatóság álláspontjának lényege:

a) Ha az általunk becsült, a részükre megadott forgalom nagy, akkor nem adnak engedélyt, mert
, a részükre megadott forgalom kicsi, akkor nem adnak engedélyt, mert ilyen kis forgalomra nincs értelme utat építeni nagyon károsítjuk a környezetet.
b) Ha pedig az általunk becsült. (?)

Ha a részletes környezeti hatásvizsgálatokból nem az derül ki, amit hallani szerettek volna, akkor kijelentik: nem meggyőző az anyag. Erre mit lehet lépni? A magyar környezetvédelmi törvények zöme hasonló a KRESZ gumi-paragrafusához. (Azóta már sajnos kiderült: megtagadták a környezetvédelmi engedélyt.)

A hazai felső-vezetői elzárkózást sejteti az is, hogy az éppen elkészült főúthálózati programba sem tudott a Bánáti főút bekerülni.

A Bánáti út sajnos bekerült viszont azon autópályák közé, amelyek Natura 2000 területeket kereszteznének és a keresztezhetőségről a két minisztérium közötti alku tárgya lett. Nyilván, ezeken a tárgyalásokon valamiért-valamit cserékre kényszerülnek a tárgyalók, a pontatlan jogi háttér miatt.
Információm szerint Romániában lehet ezeket a Natura 2000 területeket keresztezni minden különösebb gond nélkül, ha az út által elfoglalt terület aránya egy értéknél kisebb. Nálunk miért nincs ez a kivétel a magyar törvényben?

Nem vagyok arról sem meggyőződve, hogy a Natura 2000 területek kijelölése meggondolt folyamat eredménye volt, valamint arról, hogy ehhez a közlekedési szervezet áldását adta, lényegesen megnehezítve saját ügyeinek intézését. Mindenképpen fontos lenne a Natura 2000 területek minél előbbi felülvizsgálata, számuk, területük radikális csökkentése. Csak ott legyenek ezek, ahol valóban van mit védeni!
Ha a Bánáti út ellenzőinek véleményével azonosulnánk, akkor egyetlen hidat sem lehetne építeni a Dunán, a Tiszán, a Dráván, az Ipolyon. Sőt Szeged városát is le kellene bontani, mert vizes élőhelyen épült. Képtelenség!

Mit ér az OTrT nevű magyar törvény, ha az abba nehezen bekerült infrastruktúrának a bekerülés után semmilyen védelmet nem ad? Ha onnan egy kisvárosi zöld csapat ellenzése esetén bármit ki lehet radírozni? Nem sért-e törvényt a zöld hatóság, ha a törvény ellen hoz döntést?

Az sem jelent semmit, hogy a Bánáti főút a Duna – Körös – Maros – Tisza Eurorégió súlyvonalán, annak közepén, főútjaként megy át. A régiós elképzelés szerint a hármas határpontban egy logisztikai központ is létesülne, mely a Bánáti főúton lenne főleg elérhető.

Így valósul meg a hétköznapokban a határok légiesítésének, a határon átnyúló kapcsolatok fejlesztésének magasztos eszméje.

Végül ismét kérem engedni a Bánáti főút magyar szakasza előkészítési folyamatát előre haladni. A magyar koncepciót pedig lehetőleg ne a mai pénztelenség és annak kivetítése határozza meg, hiszen néhány évet sem látunk előre, nemhogy 30-40-et. Ha az előkészítés a végére érne, várnánk az építéshez szükséges forrásra, az építés lehetőségére. Valószínű az, hogy a Banatska magistrala nem a legelsőnek megépítendő út Szerbiában, de nincs is úgy elsüllyesztve, elhallgatva, mint a Bánáti főút Magyarországon.
Az előkészítés sok időt kérő folyamat, tehát sajnos nem kell attól tartani, hogy holnap épülne a főút. Viszont az előkészítési folyamatot elvihetnénk a végéig, EU finanszírozással. Bízom abban is, hogy az építést is finanszírozná az EU, tehát az sem a magyar, sem a szerb üres pénztárcát nem terhelné. A nem kívánt alternatíva: nem élünk a lehetőséggel.
Mivel szerbül sem tudok, és emiatt félreértettem valamit, elnézést kérek.



11. ábra: a Bánáti út keresztezi a Maros folyót
(részlet a híd 2006-os tanulmánytervéből)

Szeged, 2011. január 18.

A felhasznált szakirodalom:

Generalni Master plan saobracaja u Srbiji
Ministartsvo za infrastrukturu
www.mi.gov.rs