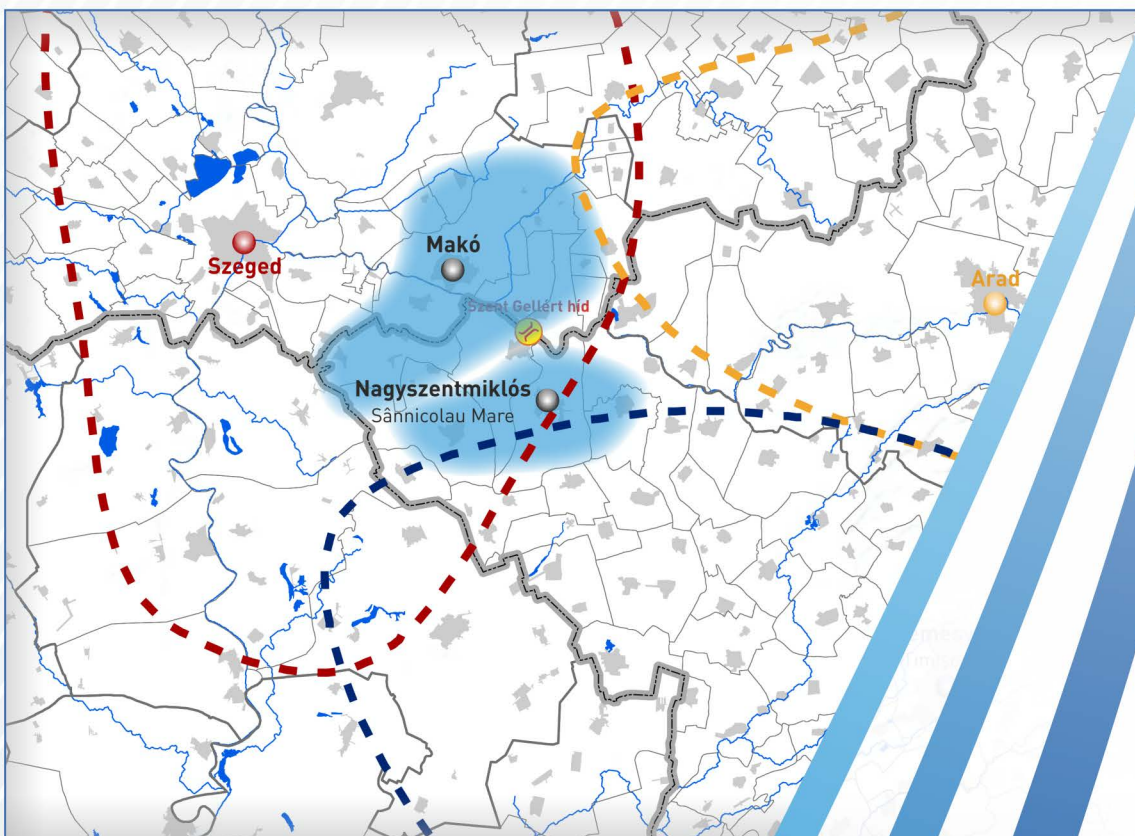


A Magyarcsanád – Nagycsanád (Cenad) közé tervezett Szent Gellért híd megépítésének döntés-előkészítő tanulmánya



Tartalomjegyzék

1. A tervezett híd funkcióvizsgálata	3
Történeti áttekintés	3
Az államhatár funkcionális vizsgálata	4
Helyi jelentőségű kapcsolat	6
Térségi funkciók	7
Területi kohézió.....	7
Gazdasági kohézió	10
Társadalmi kohézió.....	11
Nagytérségi szerepkör	15
Területi kohézió.....	15
Gazdasági kohézió	19
Társadalmi kohézió.....	19
2. A tervezett híd költségkihatása	20
A projekt bemutatása	20
A projekt és szabályozási háttere	21
Pénzügyi háttér	23
Természeti-táji költségek.....	25
Összegzés	27

Jelen rövid összegző tanulmány elkészítésére a Miniszterelnökség kérte fel egyesületünket azzal a céllal, hogy egyfajta háttérrel biztosítson a magyarországi Magyarcsanád és a romániai Nagycsanád (Cenad) közé tervezett Szent Gellért híd megépítését célzó döntések meghozatalához. Annak érdekében, hogy a híddal kapcsolatban megalapozott döntés születhessen, két kérdés vizsgálatára van szükség:

- (1) milyen funkciókat láthat el a tervezett híd;
- (2) mekkora a pénzügyi-társadalmi-környezeti vonzata a beruházásnak, és ezek a költségek arányban állnak-e a tervezett funkciókkal?

A tervezett Szent Gellért hidat három eltérő térségi funkcióval lehet megépíteni, amelyek egyben különböző műszaki paramétereket is jelentenek. Tekintettel arra, hogy határhídról van szó, mindhárom megoldási javaslatnak hozzá kell járulnia a határon átnyúló területi, gazdasági és társadalmi kohézió erősítéséhez. Ennek megfelelően az első részben, az egyes alternatívák bemutatásakor közlekedés-földrajzi vonatkozásokat a kohézióra gyakorolt hatásokkal összhangban vizsgáljuk. Ehhez kapcsolódóan magának a határnak a szerepét is igyekeztünk megvilágítani.

A második részben a jelenleg ismert beruházási változatot elemeztük közlekedési, pénzügyi és környezeti szempontból, összevetve az első rész kohézió megközelítésű vizsgálatának eredményeivel.

A tanulmányban a földrajzi neveknek következetesen a magyar változatát használtuk. Az egyértelműség érdekében alább olvasható a romániai és szerbiai földrajzi nevek román, illetve szerb változata:

- Arad megye (RO): Județ Arad
- Fény (RO): Foieni
- Gyertyámos (RO): Cărpiniș
- Kunszőlős (RO): Lunga
- Nagycsanád (RO): Cenad
- Nagylak (RO): Nădlac
- Nagyszentmiklós (RO): Sânnicolau Mare
- Óbéba (RO): Beba Veche
- Óbesenyő (RO): Dudești Vechi
- Pécska (RO): Pecica
- Perjámos (RO): Periam
- Temes megye (RO): Județ Timiș
- Temesvár (RO): Timișoara
- Valkány (RO): Vălcani
- Zsombolya (RO): Jimbolia
- Nagybecskerek (SRB): Zrenjanin
- Nagyikinda (SRB): Kikinda
- Szabadka (SRB): Subotica

1. A tervezett híd funkcióvizsgálata

Történeti áttekintés

Magyarcsanád és Nagycsanád kapcsolata erősebb, gazdasági lehetőségeik pedig viszonylag kedvezőek voltak a dualizmus korában, a történelmi Magyarország keretein belül. A XIX. század második felében az agrárkonjunktúra, a Bánság gyors fejlődése kedvezően hatott a térség gazdasági felemelkedésére. A Maros két oldala közti egykori kohézió erősségére utal, hogy visszaemlékezések szerint Magyarcsanádról sokan jártak át a Maros déli oldalára földet művelni a trianoni határmegvonás előtt.

Az 19. század végén egyre erősebb igény mutatkozott a Maros két oldalának állandó összeköttetésére. Ennek érdekében egy közúti híd építésébe kezdtek 1884-ben. A hidat 1895-ben adták át, célját így fogalmazták meg: „hivatva van a Maroson túli részeknek Makóhoz kapcsolása által újabb lendületet adni piacunknak, iparunknak, kereskedésünknek”¹.

A közúti híd mellett vasúti összeköttetés is létesült. A Magyar Királyságon belül centrális elhelyezkedésű térséget 1882-ben érte el a vasút Arad felől, majd a századfordulón megkezdődött a Hódmezővásárhely-Nagyszentmiklós helyi érdekű vasút megépítése is. Utóbbi beruházás keretében, 1903 során épült fel a Magyarcsanád és Nagycsanád közti vasúti híd.

1920-ig a Maros folyó teljes hosszában a Magyar Királyság területén haladt keresztül. Azonban az első világháborút lezáró békerendszer értelmében a Maros ártere szinte teljes egészében, a folyó pedig csupán egy 50 kilométer hosszú szakaszát leszámítva Romániához került. 22 kilométeres szakaszon a Maros határfolyó lett a két állam között. Ez a határváltozás a térség külső és belső kapcsolatrendszerét teljes mértékben átszervezte; átalakultak a településhálózati kapcsolatok, és az új határt keresztező közlekedési kapcsolatok jelentéktelenné váltak.

Ezek folyományaként az immár határátkelőként működő magyarcsanádi hidak is veszítettek jelentőségükből. A korábban egységes Hódmezővásárhely-Nagyszentmiklós helyi érdekű vasút magyar részén csak Hódmezővásárhely és Makó, a romániai részen csak Nagyszentmiklós és Nagycsanád között maradt fenn a közlekedés. A vasúti híd forgalma így teljesen megszűnt, később a hídszerkezetét lebontották és a Zagyván építették újra. A közúti híd 1920 és 1940 között határátkelőként funkcionált Magyarország és Románia között, azonban 1940. július 9-én egy villámcsapás következtében a híd felrobbant. Az acélszerkezetet a két ország megállapodása értelmében 1957-ben lebontották.

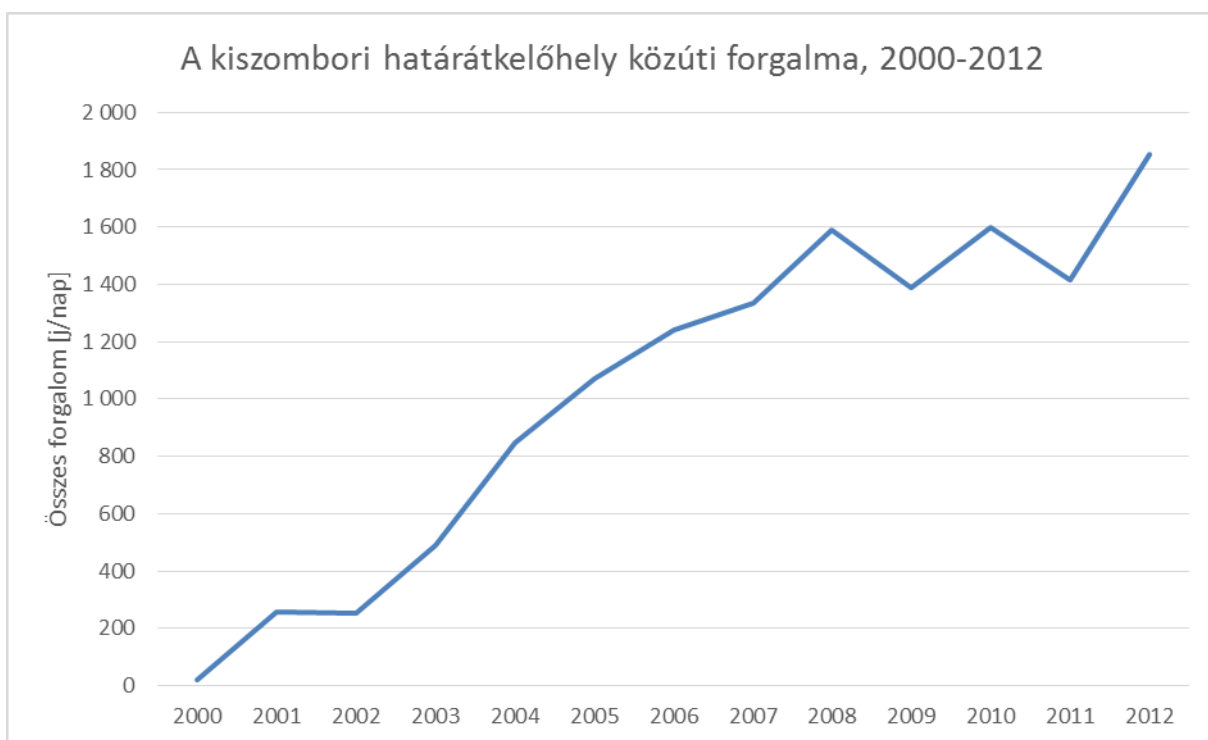
Ettől kezdődően csupán a mederben maradt hídpillérek emlékeztetnek arra, hogy valaha két híd is állt a Maros ezen szakaszán. Az összeköttetés megszűnése miatt a térségi kapcsolatok átrendeződtek; míg a folyótól északra fekvő települések integrálódtak Csongrád megye településhálózatába, addig a folyótól délre fekvő települések számára Temesvár vált központi településsé. Az új viszonyrendszernek a romániai települések voltak a vesztesei, helyzetük mind Románia, mint Temes megye szintjén periférikussá vált, hiszen egy átkelő nélküli zsáktérségbe szorultak, távol a jelentős területi potenciállal bíró Temesvártól, és elzárva a légvonalban közel elhelyezkedő Szegedtől. Jól szemlélteti kedvezőtlen pozíciójukat, hogy Nagycsanád Temesvártól 65km-re fekszik légvonalban – míg Szegedtől csupán 36km távolságra, mégsem lehetett Szegedet innen megközelíteni.

¹ <http://www.magyarcsanad.hu/latnivalok.php> (2015. április 20.)

Az államhatár funkcionális vizsgálata

1945 és 2000 között Csongrád megye egyetlen határátkelője Románia felé Nagylak községen keresztül üzemelt. A Maros folyó ma is valóságos korridor szerepet tölt be; a Nagylak és Szeged közötti több mint 50km hosszú szakaszon csupán egyetlen híd ível át felette (43. számú első rendű főút hídja Kiszombor és Makó között). A keresztirányú kapcsolatok hiánya Csongrád megye Szeged központú közúti hálózatának, valamint az államhatár erős elválasztó szerepének eredménye. A Maros 22km hosszú határfolyói szakaszán nem működik átmeneti pont.

Csongrád megye és Temes megye között 2000-ben, a Kiszombor és Nagycsanád közötti határátkelő megnyitásával létesült közvetlen kapcsolat. Ez a határatmenet volt az első közvetlen közúti kapcsolat Csongrád megye és Temes megye között. Jól szemlélteti az új átkelő jelentőségét, hogy az átadást követően dinamikusan növekedett az átmenő forgalom.



1. ábra: A Kiszombor-Nagycsanád határátkelő járműforgalma (Forrás: rész-megvalósíthatósági tanulmány)

Ugyanakkor megjegyzendő, hogy csupán 7,5 tonnánál kisebb tömegű gépkocsik haladhatnak a Nagycsanád-Kiszombor átkelőn keresztül. Emellett a határ átjárhatósága Románia Schengeni Övezethez való csatlakozásáig nem akadálytalan, ami a határon átívelő közös gondolkodásnak és integrációs törekvéseknek is korlátot szab.

Az államhatárokkal foglalkozó tudományos diskurzus a határnak négy jellemzőjét különbözteti meg:

- Elválasztó szerep (Barrier)
- Ütköző zóna (Frontier)
- Szűrő szerep (Filter)
- Összekötő zóna (Kontaktus zóna)

A 20. század során Magyarország viszonylagos külpolitikai elszigeteltsége, valamint az államszocializmus évtizedeinek zárt határai miatt az ország államhatárainak elválasztó (barrier) funkciója igen erős volt. Ez különösen igaz volt azokra a határszakaszokra, amelyek 1947 és 1989 között Európa eltérő politikai-társadalmi berendezkedésű, keleti és nyugati országait választották el. Ugyanakkor a szocialista országok között is igyekeztek minimalizálni az emberek mozgását. Ezt egyrészt adminisztratív eszközökkel, másrészt a határátmeneti pontok számának limitálásával igyekeztek elérni.

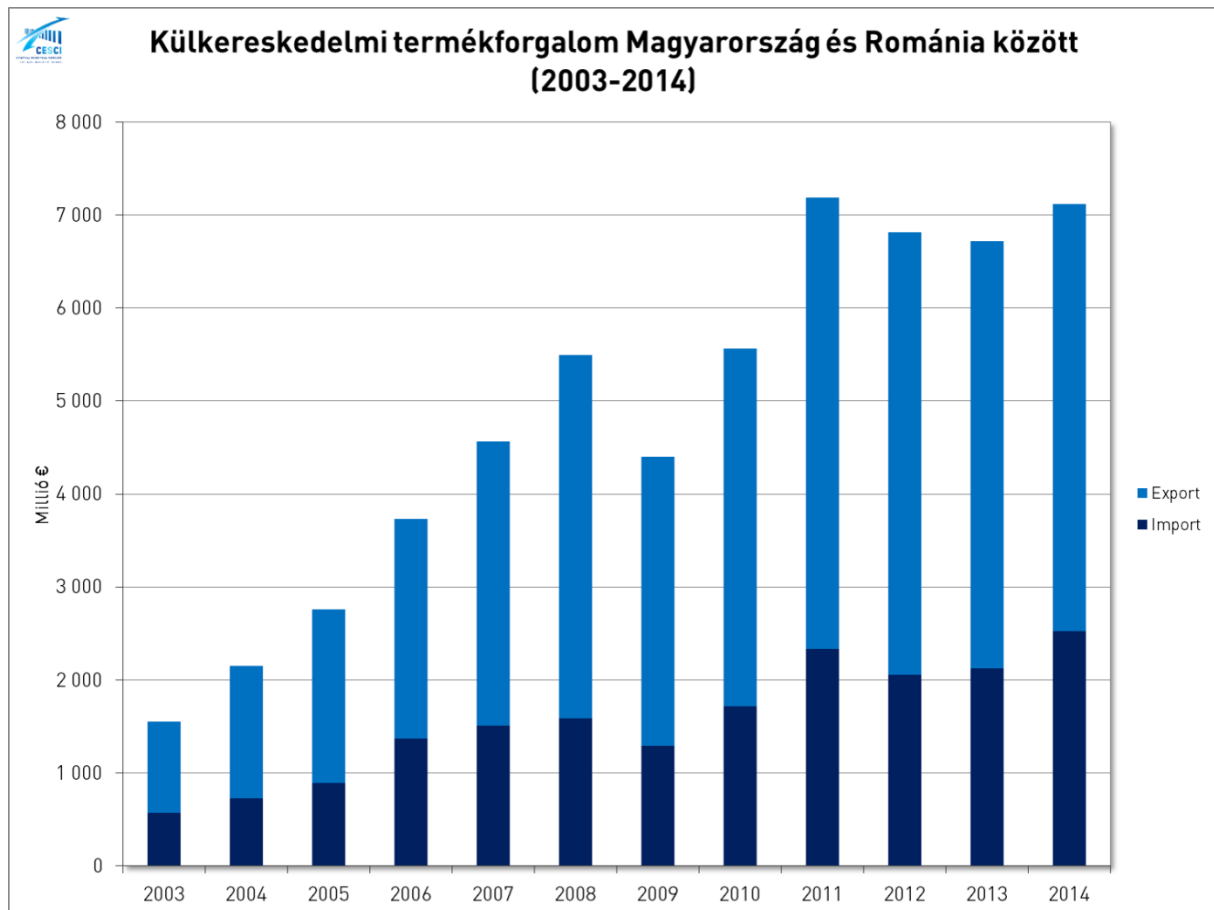
Ezek eredményeként a lakosság is elsősorban elválasztó elemként tekintett és tekint napjainkban is az államhatárokra. Ez a mentális térképzet az európai integráció előrehaladása ellenére továbbra is meghatározó.

A megfigyelt határszakasz erős elválasztó szerepét jól szemlélteti, hogy Csongrád megye Romániával közös, 68km hosszú határszakaszán jelenleg csupán két határátkelő üzemel. Eszerint 100km-re vetítve átlagosan 2,94 határátkelő jut ezen a határszakaszon. Összehasonlításképp, a magyar-szlovák államhatár egészét tekintve 4,3 átkelő, de Nyugat-Európa számos belső határszakaszán 10-12 átkelő jut 100km-re.

Az államhatár ütközőzóna (frontier) funkciója is erős, és több szegmense megragadható. Az államhatár két eltérő igazgatási struktúrával rendelkező államot választ el. Emellett jelentős különbségek mutatkoznak a bérszínvonalat, a gazdaság szerkezetet, és a foglalkoztatás arányát tekintve is. Ellentétben a magyar-román határ északi szakaszával, a megfigyelt térséget etnikai szempontból is eltérő karakter jellemzi.

Románia európai integrációja, uniós csatlakozása óta került előtérbe a határ szűrőszerepe (filter). Jellemzővé vált a forgalom növekedése Románia és Nyugat-Európa között, amely – részben – a magyar-román határátkelőkön keresztül zajlik.

Elmondható, hogy a szűrőszerep felértékelődése a két ország közti interakciók növekedésével állítható párhuzamba. Ugyanakkor a jelenleg is fennálló határellenőrzés hátráltatja a határtérség integrációjának elmélyülését. Románia uniós csatlakozásakor még 2011 volt a Schengeni Övezethez való csatlakozás céldátuma, amely a későbbiekben 2014-re módosult, de Románia még ma sem tagja az övezetnek, és bizonytalan, mikor válhat azzá. Ez kockázatot is jelent a Szent Gellért híd megépítésével kapcsolatban, mivel a híd kivitelezésével párhuzamosan nem terveztek határellenőrző állomást.



2. ábra: Külkereskedelmi termékforgalom Magyarország és Románia között (Adatok forrása: KSH Tájékoztatási Adatbázis)

Helyi jelentőségű kapcsolat

A magyarcsanád-nagycsanádi híd potenciális funkciói közül első helyen említjük meg a településközi kapcsolatot. Ebben az esetben a hídnak elsődleges feladata a két határ menti település közötti összeköttetés biztosítása, helyi érdekű kohézióerősítő funkcióval. Magyarcsanádon a 2011. évi népszámlálás szerint 1488 fő, a vele egybeépült Apátfalván 3040 fő lakott, Nagycsanádon pedig 4207 fő, ami azt jelenti, hogy a helyi érdekű híd kevesebb, mint 10 000 ember igényeit elégítené ki. Bár Nagycsanádon is élnek magyarok és Magyarcsanádon is laknak románok, a határon át történő ingázás nem meghatározó, a nagyszentmiklósi munkahelyek nem vonzóak a magyarországi munkanélküliek számára a rendkívül alacsony bérezés miatt, a két magyarországi faluban pedig nincs a romániai munkavállalók számára vonzó, jelentősebb munkaadó.

Megfigyelhető, hogy Románia uniós csatlakozása óta a határ menti kiskereskedelmi forgalom megnövekedett. Ebből főként a határ közvetlen szomszédságában fekvő települések profitálnak, ahová sok vevő érkezik a határtérség romániai oldaláról. A Szent Gellért híd megépülése esetén Magyarcsanád és Apátfalva népszerűbbé válhat a romániai vásárlók körében, ami hozzájárulhatna a települések gazdasági gyarapodásához. E tekintetben a tervezett létesítmény alapvetően változtatna a jelenlegi helyzeten; míg ma 32km út megtétele szükséges Magyarcsanád és Nagycsanád között, addig ez a projekt megvalósulása esetén 4km-re rövidülne.

Az érintett három település lakossága ugyanakkor a városi szolgáltatásokat Makón és Nagyszentmiklóson veszi igénybe, ahova a ma is meglévő közúti kapcsolatok jóvoltából is eljuthatnak, ehhez újabb híd építésére nincs szükség.

A településközi kapcsolatok szempontjából tehát egy új közúti hídnak nincs jelentősége. E tekintetben komoly jelentőséget tulajdoníthatunk a természetvédelmi szempontoknak, valamint a Makó és Perjámos együttműködésében néhány éve elindított közös természetbarát turisztikai fejlesztéseknek a Maros mentén. A Szent Gellért hídnak helyi kapcsolati elemként kerékpáros paraméterekkel történő megépítése javasolt.

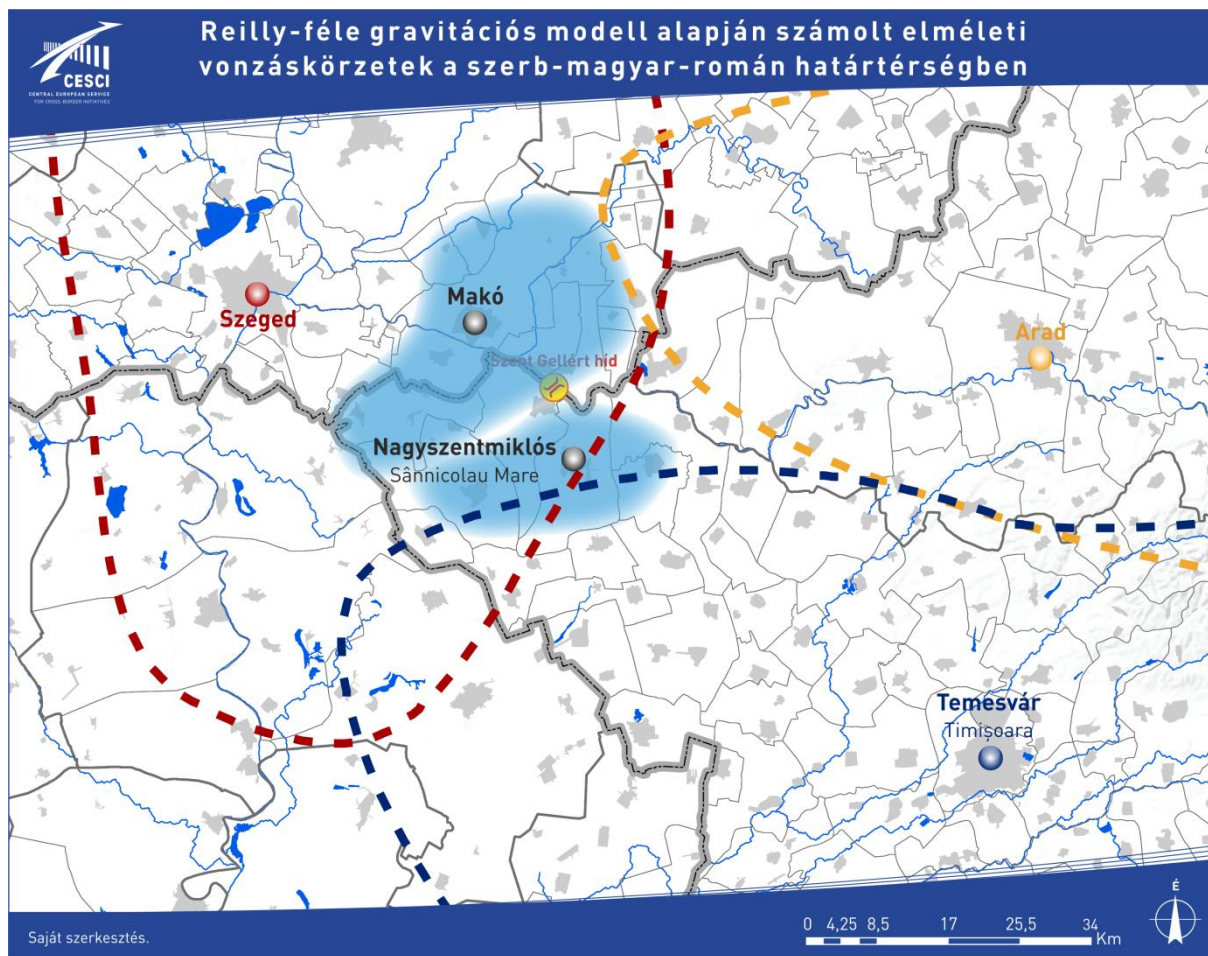
Térségi funkciók

Területi kohézió

Alaposabb vizsgálatot igényel a második funkcionális szint: a térségi. E tekintetben a híd a Nagyszentmiklós és Makó városok által meghatározott határ menti térségek közötti kapcsolattartási eszközeként azonosítható be.

A 12 000 lélekszámú Nagyszentmiklós Temes megye északnyugati részének foglalkoztatási központja, azonban a város közigazgatási szerepköre mérsékelt. Ennek hátterében az áll, hogy Romániában nincsenek járási szintű (az európai terminológia szerint LAU1-szintű) közigazgatási egységek meghatározva. A határtérség magyarországi oldalán Makó (23 683 lakos) a településhálózat fontos eleme, járásszékhely. Nagyszentmiklós ellenpólusaként, ugyanakkor adekvát partnervárosaként tartható számon, de nagyobb népességszámából adódóan vonzáskörzete kiterjedtebb az előbbi városnál, és potenciálisan a határon túlra is kiterjed. A két város között testvérvárosi együttműködés áll fenn 1980. óta.

A tértudományokban gyakran használt Reilly-féle gravitációs modell a gravitációs törvény földrajzi analogonja, amely a megfigyelt pontok közötti távolságok, illetve a pontokhoz rendelt súlyértékek alapján modellezi a térben megfigyelhető vonzáskörzeti viszonyokat. Az általunk készített modellbe a Szent Gellért híd tágabb térségében fekvő városokat vontuk be, távolságként a légvonalbeli távolságot, súlyként pedig a népességszámot vettük alapul. Mint a lentebbi ábrán látható, Makó elméleti vonzáskörzete átjárható határok esetén a modell szerint kiterjedne a magyar-román-szerb hármás határ térségének romániai településeire is (pl. Óbéba). Azonban a határon átnyúló integrációban hátráltató tényező, hogy több kilométeres kerülővel lehet az itt elhelyezkedő falvakból Makóra eljutni. Nagyszentmiklós elméleti vonzáskörzete nem nyúlik át a határ túloldalára.

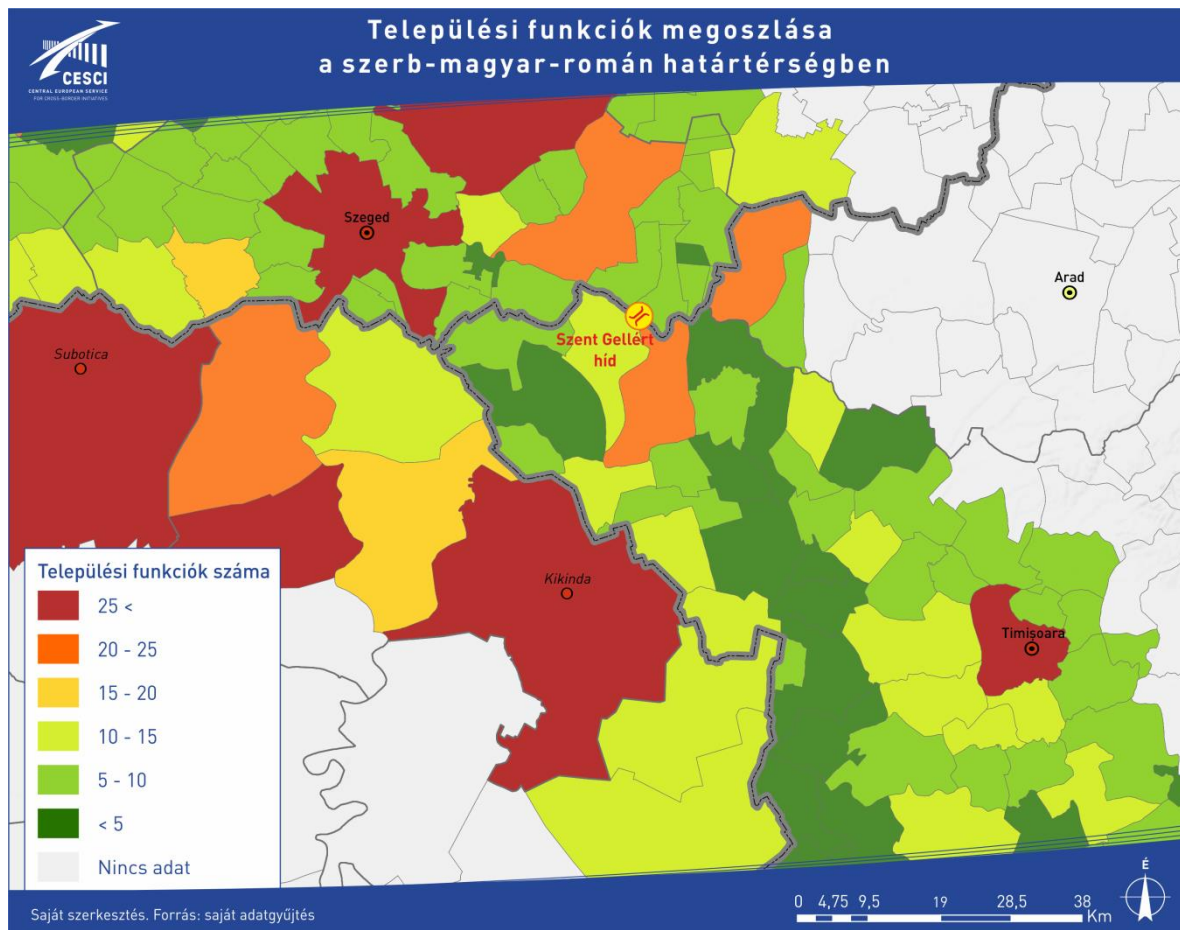


3. ábra: Városok elméleti vonzáskörzete a Szent Gellért híd térségében

A térképről az is világosan leolvasható, hogy mindkét város Szeged elméleti (és gyakorlati) vonzáskörzetébe tartozik. A gravitációs modell tehát kistérségi szinten a szegedi irányban történő kapcsolatokat támasztja alá, amelyeket a jelenlegi kiszombori átkelőn keresztül ki lehet szolgálni.

A térség települései közt fellelhető viszonyokra utal a települési funkciókkal való ellátottság. Bizonyos szolgáltatások minden vizsgált településen megtalálhatóak (óvoda, általános iskola, könyvtár, rendőrség, egészségügyi alapellátás, gyógyszertár). A magyarországi oldalon további közszerzőltatási funkciók Makón koncentrálnak; a városban a fontosabb igazgatási hivatalok (Földhivatal, Állami Foglalkoztatási Szolgálat, Bíróság) mellett középiskola, kórház, bevásárlóközpont, ipari park és színház működik. A romániai oldalon fekvő Nagycsanád funkcióellátottsága a magyar községekéhez hasonló, ugyanakkor itt múzeum is található. Nagyszentmiklós funkcióellátottsága Makóhoz hasonló, ami megerősíti azon állításunkat, hogy Nagyszentmiklós a térség romániai oldalának központi települése. Ugyanakkor néhány szolgáltatás nem érhető el a határ mindkét oldalán; uszoda és sportközpont a megfigyelt térségen belül csupán Makón található. Makó így otthont ad olyan intézményeknek is (ide sorolhatjuk a románok által igen látogatott Hagymatikum gyógyfürdőt is), amelyekre a térség romániai oldalán élők is elsődleges szolgáltatóként tekinthetnek. A Szent Gellért híd megépülése esetén 3km-rel rövidülne az Makó és Nagycsanád, illetve Nagyszentmiklós közötti távolság. Az eljutási idő pedig 3 perccel lenne rövidebb. A mérsékelt időbeli megtakarítás annak az eredménye, hogy az új útvonal hosszabb szakaszon halad keresztül lakott területen.

A belső térkapcsolatok erősségét és igényét plasztikusan jeleníti meg egy térség funkciósűrűségi térképe, amely kijelöli azokat a településeket, amelyek irányában várhatóan nagyobb közlekedési kapcsolati szükségletek fognak jelentkezni. Az alábbi ábra azt a helyzetet mutatja meg, hogy a határok átjárhatóságának javulásával mely települések kaphatnak fontosabb térszervező szerepet a térségben. Ez egyben azt is megmutatja, hogy milyen közúti kapcsolatok fognak várhatóan felerősödni.



4. ábra: Települési funkciók a magyar-román-szerb határtérségben (a BTC ETT tagtelepülései kiemelve)

Az ábra alapján látható, hogy a hármás határ térségében jelentős funkciósűrűsödés figyelhető meg, ami azt támasztja alá, hogy itt a hálózati kapacitások bővítése szükséges. A tervezett híd ebből a szempontból nem releváns kapcsolati elem.

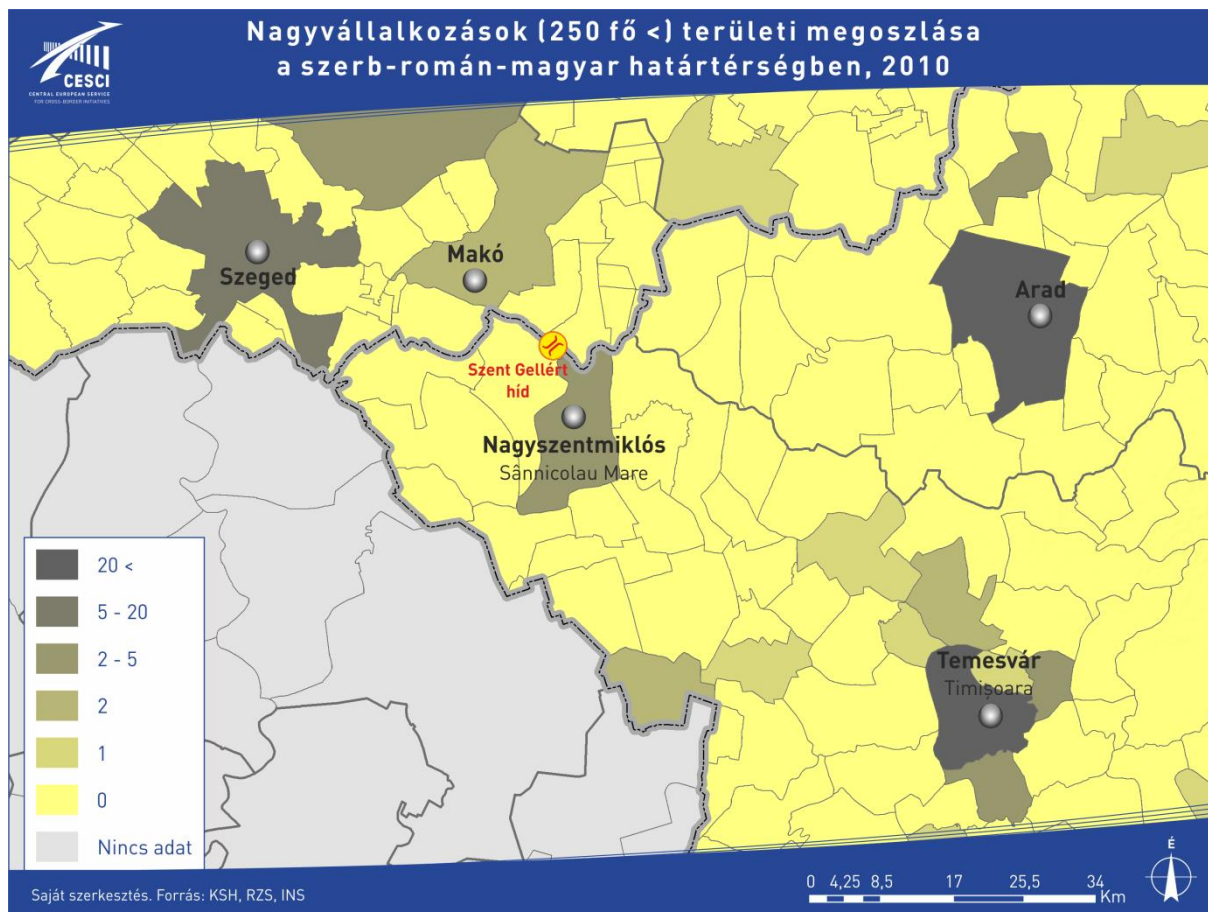
Gazdasági kohézió

A megfigyelt térség gazdasági helyzete jelentősen változott az elmúlt évtizedben. 2000-ben a Csongrád megyében tapasztalt GDP/fő érték (4 185€) még kétszeresen felülmúlta Temes megye értékét (1 941 €). Azonban Romániában 2003-at követően dinamikus gazdasági növekedés indult, és ez különösen igaz volt Temes megyére, ahol egyes években több mint ötödével nőtt az arányszám értéke (folyó áron). 2007 óta Temes megyében magasabb a GDP/fő értéke, mint Csongrád megyében. 2011-ben az egy főre jutó GDP Csongrád megyében 7200€, Temes megyében 9300€ volt.

Temes megye gazdaságának növekedése elsősorban a régióba érkezett külföldi befektetések eredménye. A legtöbb nagyvállalat a megyeszékhelyre települt, ugyanakkor néhány további város is vonzott befektetőket. Nagyszentmiklóson összesen 3 nagyvállalat hozott létre telephelyet. A legnagyobb, mintegy ötezer főnek munkát adó vállalat az elektronikus ellenállások gyártásával foglalkozó Zoppas Industries, emellett háromezer főnél több főt alkalmaz a kábelgyártásban, járműelektronikai berendezésekben érdekelt Delphi. Az Eclipsa cég cipőfelsőrész-gyártással foglalkozik, mintegy 300 főnek ad munkát. A város esetében vonzó körülmény volt a nyugati, határ közeli elhelyezkedés, a kedvező eljutás az M43 autópálya felé. Az ide települt nagyvállalatok révén a város térségi funkcionalitása jelentősen (a város lélekszámát meghaladó mértékben) bővült. A betelepült cégek egyik legfontosabb problémája a nyugati irányú szállítási lehetőségek korlátozott volta, amelyet a kiszombori határút súlykorlátozása idéz elő. Nagyszentmiklóson kívül Zsombolyán kettő, Gyertyámoson egy vállalkozás foglalkoztat 250 főnél több alkalmazottat.

A Makón működő ipari cégek jelentős része koncentrálódik a Makói Ipari Parkban, amelyek összesen mintegy kétezer munkahelyet biztosítanak. A városban működő két legnagyobb foglalkoztató, a gumigyártásban érdekelt ContiTech és az ízesítőanyagokat gyártó Givaudan is az ipari parkban tart fenn telephelyet.

Ugyanakkor jelenleg Nagyszentmiklós város központjából 34 km hosszú utat kell megtenni a legközelebbi autópálya-felhajtó eléréséig, ami személygépkocsik esetében 37 perc alatt tehető meg. A Szent Gellért híd, és a kapcsolódó útszakaszok megépülése esetén Nagyszentmiklósról 18 kilométerre rövidülne az M43 autópálya elérése, és mintegy 80km-rel közelebb kerülne a gyorsforgalmi kapcsolat a 7,5 tonnánál nehezebb járművek számára. Emellett csökkenne a belterületen futó útszakaszok hossza is. Az M43 apátfalvai csomópontjához vezető új kapcsolat rövidebb szakaszon haladna keresztül lakott területeken, így gyorsabb eljutást biztosítana Magyarországra, Nyugat-Európa, illetve Arad irányába is.



5. ábra: Nagyvállalkozások a Szent Gellért híd térségében (2010)

Társadalmi kohézió

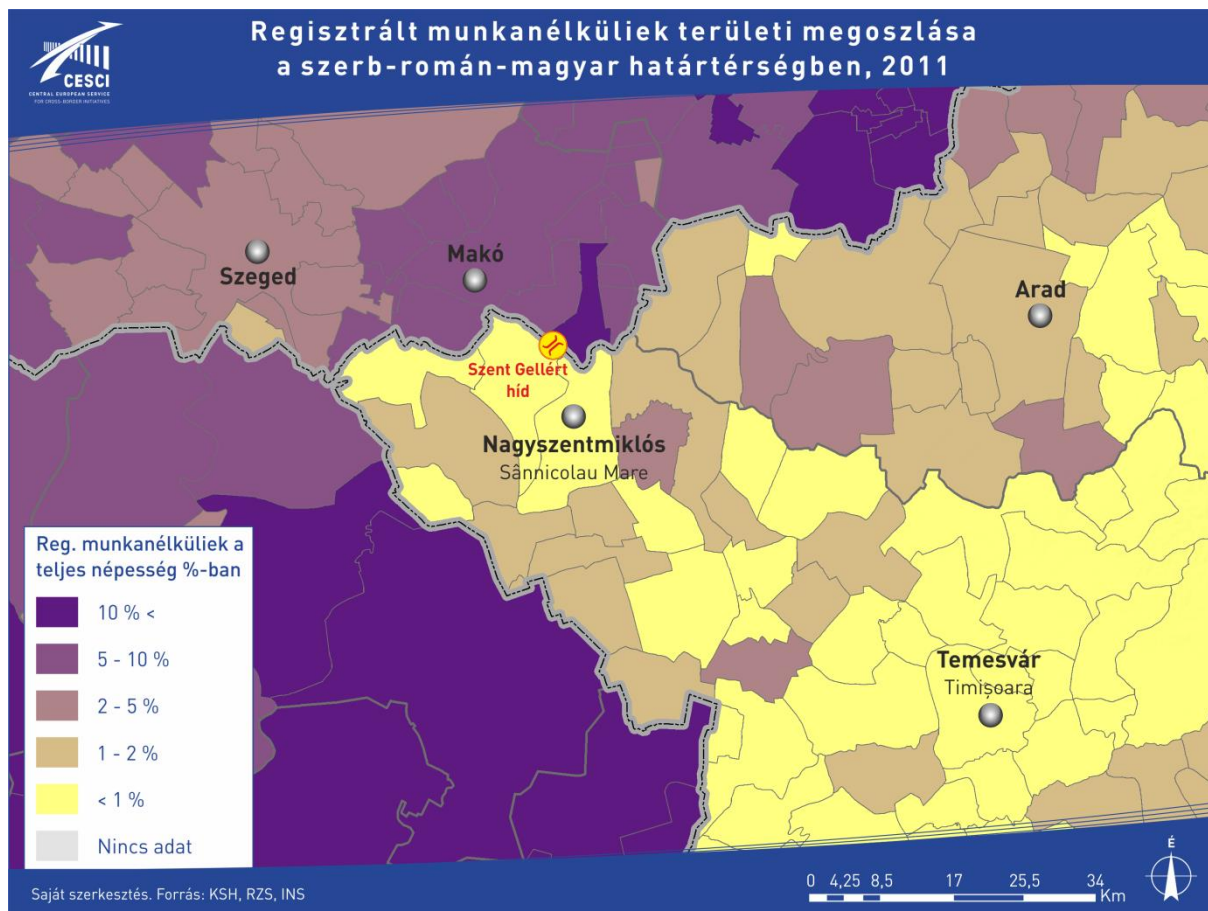
Az államhatár foglalkoztatási szempontból éles határvonalat képez a két ország között. Romániában a munkaerő alacsonyabb ára jelentős versenyelőny a magyar térségekkel szemben. Ahogy a következő ábra is szemlélteti, a magyarországi településeken szignifikánsan magasabb a regisztrált munkanélküliek aránya a teljes lakosságon belül², mint a román oldalon. Kimagasló arányszám mutatkozott Magyarcsanád esetében (13,7%). Ezzel szemben a román oldalon szinte nincsenek foglalkoztatási problémák. A térség mégsem vonzó a magyarországi munkaerő számára.

Noha magasabb munkabérek jellemzők, és országos viszonylatban is kedvező Temes megye helyzete, továbbra is elmarad a bérszínvonal az európai és a magyarországi átlagtól. Az Eurostat adatai szerint a Dél-Alföldi régióban 22%-kal magasabb a háztartások átlagos jövedelme, mint a Temes megyét is magába foglaló Nyugat-Románia régióban.

A kedvezőtlen bérvizonyok miatt a kedvezőbb munkahelykínálat mellett sem vonzó célpontok a hazai munkaerő számára Temes megye ipari létesítményei. A határtérség foglalkoztatási integrációja abban az esetben bontakozhat ki, ha Romániában magasabb lesz a bérszínvonal. Ebben az esetben viszont a befektetők által a térségbe hozott, alacsony hozzáadott értékű munkafolyamatok kiszervezése már nem lesz annyira kifizetődő.

² A munkanélküliségi ráta (munkanélküliek száma/gazdaságilag aktívák száma) nemzetközi összehasonlítása nem lehetséges, mivel nem áll rendelkezésünkre adat a gazdaságilag aktívák számáról Romániában.

A térség munkaerő-piaci gondjainak mérséklése érdekében célszerű volna újabb foglalkoztatók megjelenését ösztönözni a térségben. Az új híd növelheti a térség vonzerejét külső befektetők szemében, emellett a határon átnyúló gazdasági kapcsolatokra is kedvezően hathat.

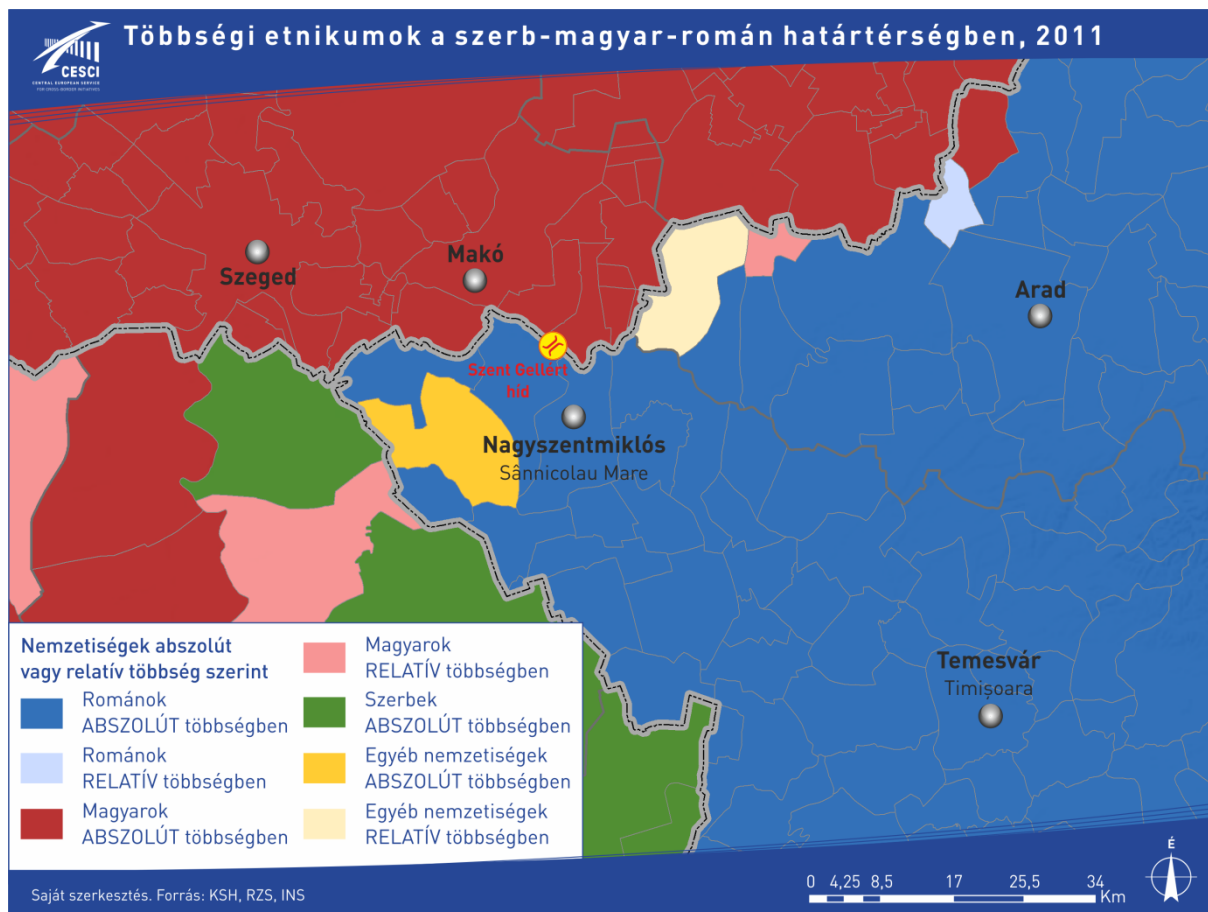


6. ábra: Regisztrált munkanélküliek aránya a térségben (2011)

Az elmúlt 100 év során a Maros alsó folyásvidékén, a folyó két oldalán egészen eltérő etnikai szerkezet vált jellemzővé. A folyótól északra fekvő térségben domináns a magyar etnikum, ugyanakkor kisebb számban más nemzetiségűek is élnek szinte mindegyik településen. Magyarcsanádon él a magyarországi oldal legnagyobb román közössége; a 2011. évi népszámlálás alapján 238 fő vallotta magát románnak, a lakosság 12%-a. Emellett szerb nemzetiségűek is élnek a településen, ám manapság a lakosságnak kevesebb, mint 2%-át alkotják. Apátfalván a lakosság 88%-a, Makón 90%-a vallotta magát magyar nemzetiségűnek, csekély számú román kisebbség ezeken a településeken is mutatkozott. A románokon kívül szlovák nemzetiségűek is élnek néhány, a Szent Gellért hídtól távolabbi, de a Makói járáshoz tartozó településen (Pitvaros, Ambrózfalva).

Magyarcsanádon roma, román és szerb, Apátfalván és Makón roma és román nemzetiségi önkormányzat működik a 2014-19 közötti ciklusban.

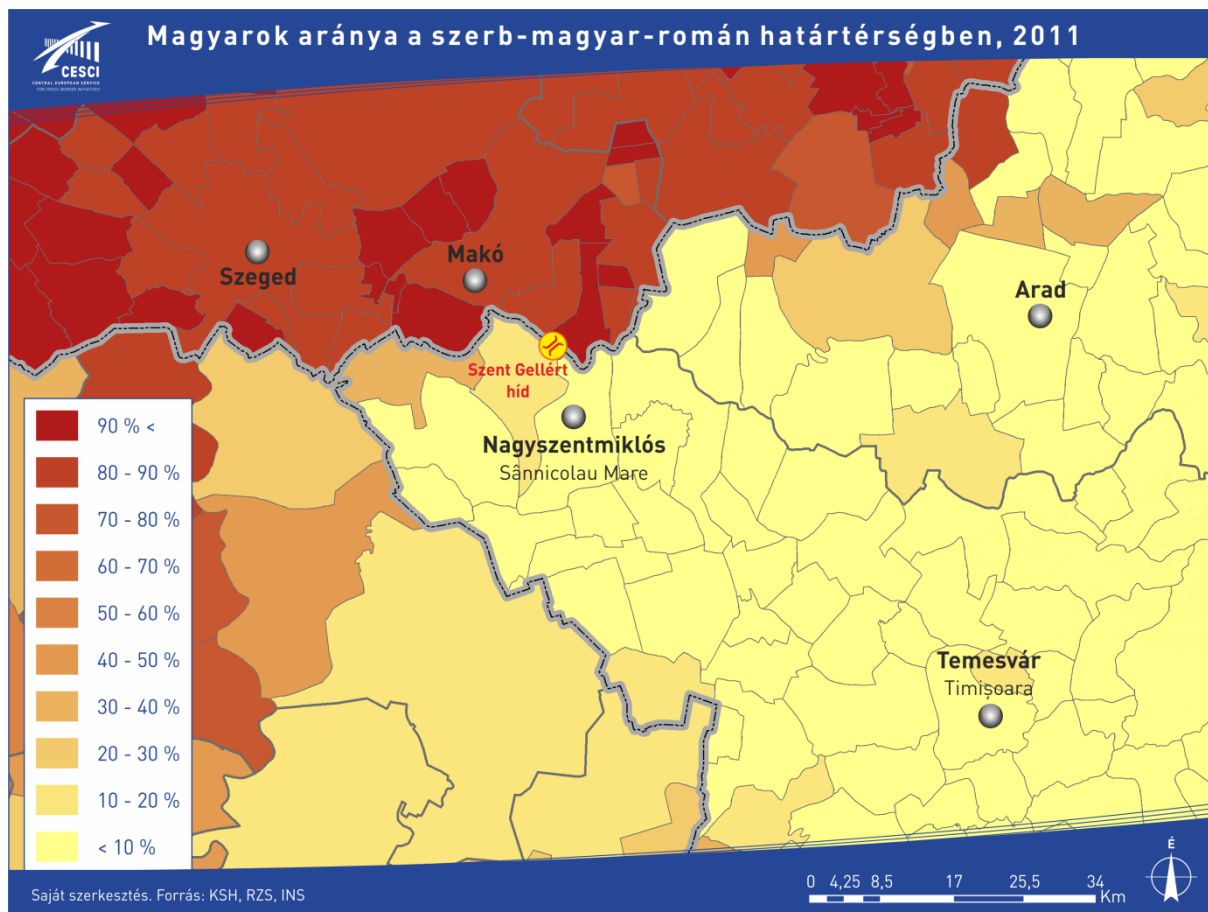
A romániai oldal a történelmi Bánság része, amelyet sokszínű etnikai arculat, multikulturális jelleg jellemzett a 20. század közepéig. Azonban az elmúlt évtizedekben előrehaladottá vált az etnikai homogenizáció, aminek eredményeként a térség legtöbb településén abszolút többséget alkotnak a románok.



7. ábra: A térség etnikai szerkezete (2011)

Ez alól kivételt képez a magyar-román-szerb hármashatárhoz közel fekvő Óbesenyő község, ahol a bolgár nemzetiségűek jelentik a legnagyobb nemzetiségi csoportot. A megfigyelt térségtől keletre, Arad megyében fekvő Nagylak községben a szlovákok alkotnak relatív többséget.

Különösen nagy mértékű volt az etnikai homogenizáció a térség városában, Nagyszentmiklóson, ahol a 2011. évi népszámlálás szerint már a lakosság 74%-a román nemzetiségű. A korábban jelentős német, magyar és szerb közösségek közül csupán a magyarság maradt érzékelhető; a városban 890 magyar nemzetiségű él (a lakosság 7%-a). A Szent Gellért híd romániai hídfőjénél fekvő Nagycsanád községben a lakosság 63%-a volt román, 12%-a magyar, 12%-a cigány nemzetiségű 2011-ben. A korábban jelentős német közösség mára eltűnt, a szerbek pedig a lakosságnak alig 6%-át jelentik.



8. ábra: Magyarok aránya a térség településein (2011)

Magyar nemzetiségűek a térség községei közül Óbábán adják a lakosság legnagyobb hányadát (32%); ez a község közvetlenül a hármashatár szomszédságában fekszik. Ugyanakkor a tágabb térség minden községében él kisebb-nagyobb magyar közösség. A legnépesebb ezek közül Nagyszentmiklóson (890 fő), illetve a román-szerb határ mentén fekvő Zombolyán (1169 fő) található.

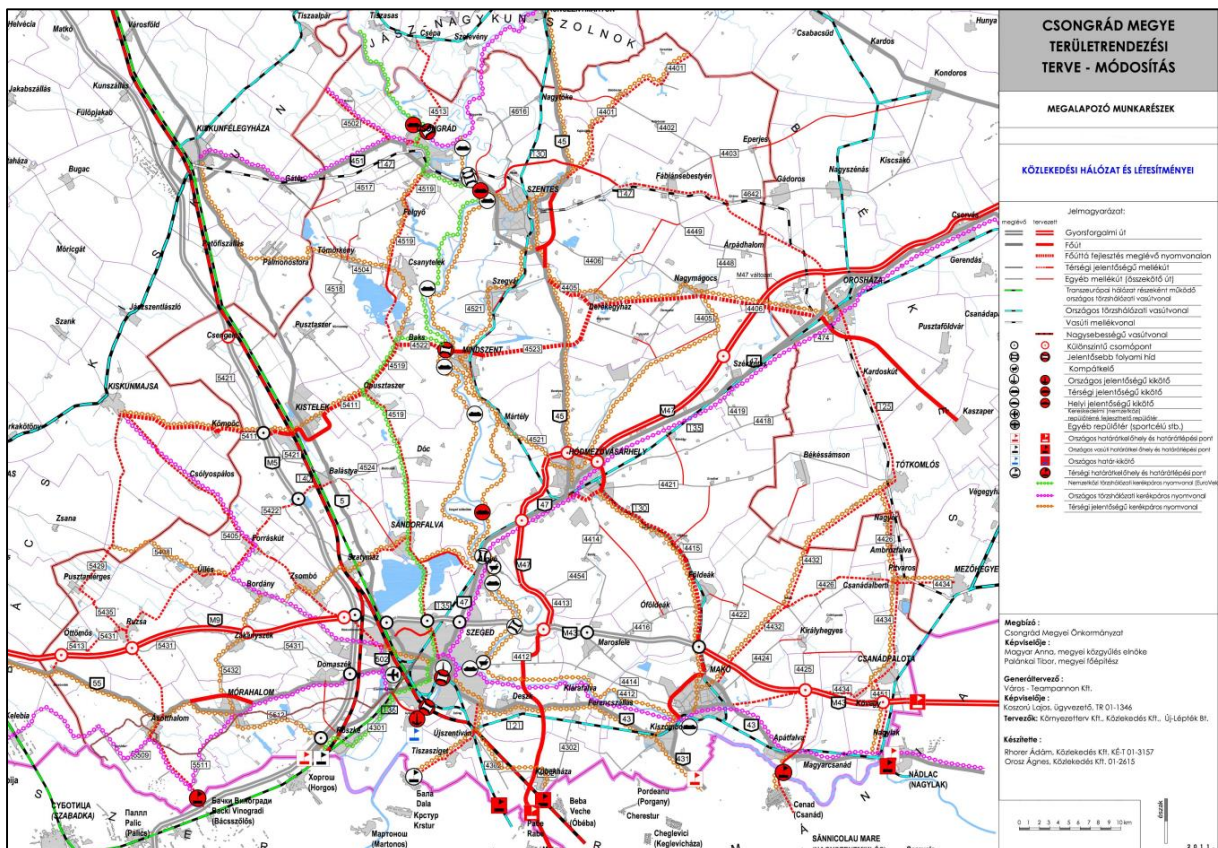
Összességében megállapítható, hogy az új hídnak csekély hatása lenne a magyar-magyar kulturális kapcsolatokra. A romániai oldal legmagyarabb községe, Óbéba nem kerülne közelebb a légvonalban közel fekvő magyarországi központokhoz. A Nagyszentmiklós és Zombolya környékén élő további mintegy négyezer magyar számára pedig abban az esetben javulnának érezhetően a közlekedési feltételek, ha ahhoz a közúthálózat további fejlesztései kapcsolódnának a román oldalra.

A magyarországi oldalon élő románok kapcsolattartási lehetősége Romániával javulna a híd által, ugyanakkor lélekszámuk csekély; egész Csongrád megyében összesen kétezer, a Maros menti magyar településeken összesen 500 román nemzetiségű él.

Nagyterületi szereplők

Területi kohézió

Az Európai Unió olyan közlekedésfejlesztési beruházásokat kíván támogatni 2014 és 2020 között, amelyek a nagyterületi jelentőségű hálózatnak, az úgynevezett transzeurópai közlekedési hálózatnak (Trans-European Network-Transport, vagy TEN-T) részei, vagy azok elérhetőségét javítják. Ezzel az unió jobb összekapcsoltságát, kohézióját kívánják előmozdítani. A Szent Gellért híd nem alkotná a TEN-T hálózatnak sem központi, sem kiegészítő elemét. Ugyanakkor a hálózat részét képező M43 autópálya megközelíthetőségét javítaná Nagyszentmiklós térségéből, ami növeli annak jelentőségét.



9. ábra: A közlekedési hálózat és létesítményei (Forrás: Csongrád megye Területrendezési Tervének Felülvizsgálata, 2012)

Csongrád megye Területfejlesztési Konceptiójának helyzetfeltáró fejezetében bemutatják a Csongrád megye fejlődése szempontjából előnyös közúti fejlesztéseket. A koncepció négy új közúti határátkelő szükségességét emeli ki, amelyek közül az egyik, az Ásotthalom-Bácsszőlős közti átmeneti pont Szerbia irányában már meg is épült. Az M43-as autópálya Csanádpalota-Nagylak közti átkelője pedig még ebben az évben átadásra kerül a tervek szerint. Emellett a dokumentum említést tesz az úgynevezett bánati főútról is, amely Hódmezővásárhelyről indulva, az M43-as autópálya keresztezve, Deszket és Kübekházát megkerülve érné el a magyar-román-szerb hármast, ahonnan mindkét szomszédos ország irányába át lehetne kelni. A főút funkciója kettős lenne; jelentősen javítaná a hármast térségének elérhetőségét, egyszersmind Szeged keleti elkerülő útszakasza is lenne. A főút szerepel az Országos Területrendezési Tervben (OTRt) is, azonban a 220 km hosszú útfejlesztésből csupán 20 km jut

Magyarországra, így a szomszédos államok közreműködése nélkül a fejlesztés értelmét vesztheti. Kezdetben Szerbia támogatta, és kezdeményezte az új kapcsolat megépülését, azonban jelenleg Szerbiában a Belgrád-Szabadka-Horgos mentén futó A1 autópálya elérését kívánják fejleszteni a bánáti térség irányából, ami nem kedvez a bánáti főút tervének.

Fontos kiemelni, hogy Temesvár térsége számára a közép- és nagytávolságú közúti közlekedés szempontjából a meghatározó kapcsolat a 2016-tól teljes hosszában üzemelő A1-M43-M5-ös vonal lesz, a csanádi kapcsolat ebben a nagytérségi viszonylatban egyáltalán nem jön szóba.

A Szent Gellért híd nemzetközi jelentősége nem kérdőjelezhető meg, mivel közvetlen kapcsolatot teremtene az M43-as és a romániai országos 6. út között. A 6. főút forgalma azonban nem az új híd által fog rákapcsolódni a TEN-T hálózatra; ezt a csatlakozást az A1 (dél-erdélyi) autópálya Arad és Pécska közötti szakaszának megépülése, valamint az A6 autópálya megépülése fogja megteremteni.

Leszögezhető, hogy a román oldalon a jelenlegi hálózati kapcsolatok szerint csupán egy kisebb, 1400 km² területű, 88 ezer fő által lakott térség elérhetőségét javítaná a beruházás érdemben, amelyet jelenleg főleg a 6. főút, az 59C, és az 59F út tár fel. Mérlegelendő, hogy egy nagyobb összegű beruházás kifizetődő volna-e annak tudatában, hogy annak kedvező hatásai csak egy mérsékelt területen volnának érzékelhetők.

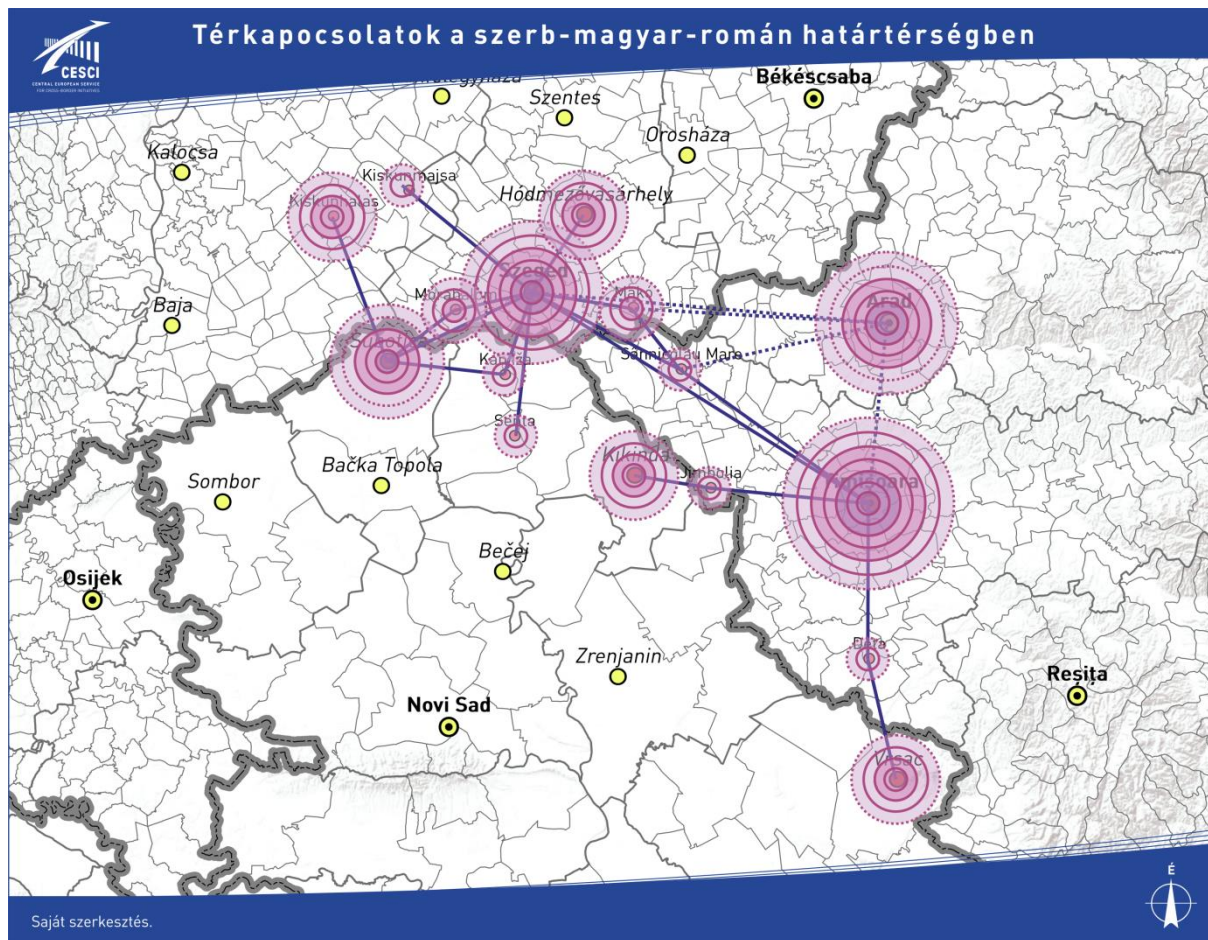
A bánáti közúthálózat alsóbb rendű elemeinek hálózati funkcióval való megtöltése azonban átalakíthatja a jelenlegi struktúrát, egyben az egykor szervesen összetartozó régió belső kohézióját is erősítené. Jelenleg a román-szerb határ mentén futó 59C jelű út egy periférikus, másodrendű főút, amely Nagyszentmiklóst és Zombolyát köti össze. Zombolya Temes megye 4. legnépesebb városa, 10 800 lakossal. A város mellett határállomás működik Szerbia irányában. Bár népességszámát, közszolgáltatásainak számát tekintve hasonló Nagyszentmiklóhoz, gazdasági és foglalkoztatási súlya sokkal mérsékeltőbb. A város infrastrukturális adottságainak és elérhetőségének javulása eszköz lehet a város vonzóbbá tételéhez, ehhez azonban a Szent Gellért híd önmagában kevés. Szükséges volna a Nagyszentmiklós és Zombolya közötti közúti kapcsolat fejlesztése, a két város között fekvő települések köré elkerülő utak építése, ami optimális esetben a jelenlegi 42km hosszú utat is rövidebbé tenné. Ez a szempont új funkcióval gazdagíthatja a Szent Gellért hidat, mivel a történelmi Bánátnak egy nagyobb része számára biztosítana gyorsabb kapcsolódást a TEN-T hálózatra.

Az egykori Bánát a királyi Magyarország és az Osztrák-Magyar Monarchia egyik éléstáraként funkcionált, kiváló földjein a századfordulón világszínvonalú gazdálkodás folyt, főként a Csekonics-család beruházásainak köszönhetően. 1920-ban a gazdag térséget három felé osztották, a jelenlegi határok egy román-jugoszláv kiigazítást követően 1928-ban alakultak ki, Zombolya ekkor került Romániához. A három felé szabdaltnak a bánáti térség a második világháborút követően fokozatosan hanyatlásnak indult, nem utolsósorban a lezárt határok miatt. Korábbi jelentős centrumok (Szeged és Szabadka) az új viszonyok között jelentősen veszített térszervező központi szerepéből, miközben Temesvár látványosan megerősödött. Ugyanakkor a román város fejlődését is hátrányosan érintette, hogy román viszonyok között a helyzete feltűnően periférikus volt, az átkelők ritkasága és az alulfejlett infrastruktúra nem tette lehetővé a municípium egészséges fejlődését.

2004-től 2014 novemberéig Temes megyét a Vajdasággal mindössze két átkelő kötötte össze (Zombolyánál, valamint Versecnél). Ekkor nyílt meg újra a valkányi, a kunszőlősi és a fényi határátkelő, amelyek jelentősen javítottak a Bánát belső átjárhatóságán, ugyanakkor gazdasági

szerepük nem jelentős, az érvényben lévő 3,5 tonnás súlykorlátozás és a jelentősebb gazdasági erővel bíró települések hiánya miatt.

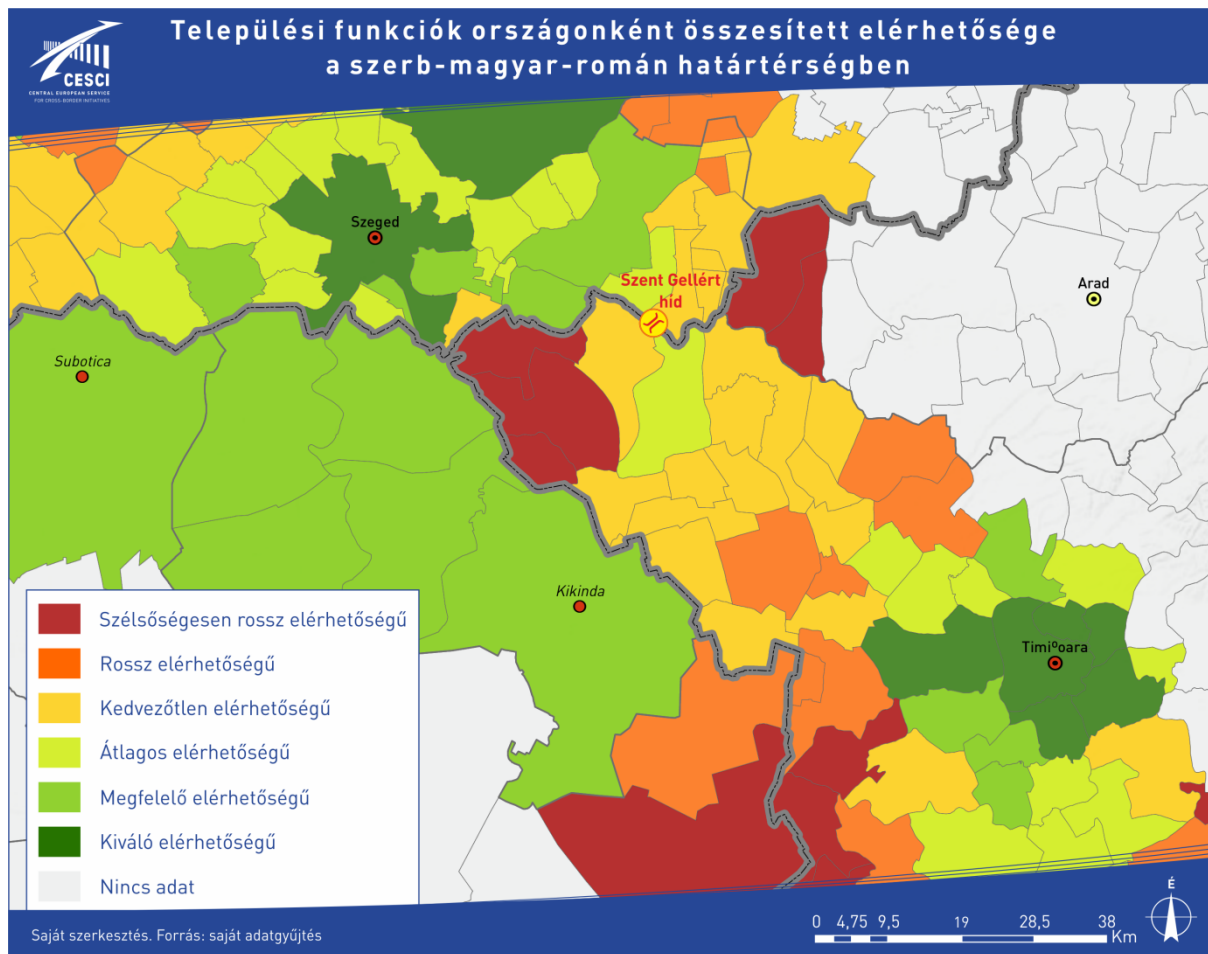
Ugyanakkor a két szomszédos állam megkezdte a tervezését egy Temesvár-Belgrád autópályának, ami érzékelhetően javíthatja az A1-es autópálya révén nyugat-európai kapcsolatokkal is erősödő bánáti főváros területi potenciálját. A nagytérségi kapcsolatokat Nagyszentmiklós számára is ez a két gyorsforgalmi út fogja jelenteni a jövőben. Ezért a város számára előnyök volnának azok a beruházások, amelyek a két gyorsforgalmi út elérését teszik könnyebbé. Hálózati szempontból ezt a jelenleg Temesvár-központú úthálózatban új haránt irányú, észak-déli összeköttetések segíthetik elő. A Szent Gellért híd potenciálisan egy ilyen jellegű új hálózati elem északi kapcsolatát adhatná az M43 autópálya felé.



10. ábra: Térkapcsolatok a Szent Gellért híd tágabb térségében

A térség 100 kilométeres környezetében négy város lakossága haladja meg a százezer főt, ezek közül Szabadkát (a konkrét híddal való laza térkapcsolata miatt) kihagytuk a modellezésből. A legközelebb fekvő nagyváros Szeged, amely a Szent Gellért híd térségében fekvő településeknek elsősorban nagytérségi központja. Ugyanakkor Arad és Temesvár térszervező ereje is érvényesül a térségben. A három nagyváros közül Temesvár fekszik legmesszebb a vizsgált településektől, ugyanakkor a város népességszáma (319 279 fő) majdnem kétszer nagyobb Szegedénél. Fontos megemlíteni, hogy a jelenlegi közigazgatási és közlekedési struktúra is Temesvár központi szerepkörét erősíti a térség romániai oldalán. A három nagyváros közelsége előnyösnek tekinthető, és jelentős gazdasági potenciált hordoz magában. Különösen Szeged és Temesvár közelsége kedvező; mindkét város országos szintű gazdasági,

kulturális, oktatási, kutatási központ, lakosság számuk alapján is a két ország legfontosabb városai közé tartoznak.



11. ábra: Települési funkciók elérhetősége a térség településein (BTC ETT települései kiemelve)

A funkcionalitás szerinti településhierarchia segít beazonosítani azokat a térkapcsolatokat, amelyek mentén valódi közlekedési és szállítási igények jelenhetnek meg. Az Óbéba, Óbesenyő, Valkány községek esetében mutatkozó kedvezőtlen funkcionális elérhetőséget Szeged felé kiépített kapcsolatok jelentősen tudnák javítani. A Szent Gellért híd térségében fekvő településeket közepesen kedvezőtlen funkcióelérhetőség jellemez.

A két fenti ábra alapján az alábbi következtetések vonhatóak le:

- (1) létezik a négy nagyváros, illetve a legközelebbi fővárosok (Újvidéket is ide értve) irányában egy világos fejlesztési szükséglet, aminek a kiszolgálását egyfelől a jelzett transzkontinentális gyorsforgalmi utak képesek megoldani, másrészt a tervezett Temesvár-Belgrád autópálya;
- (2) a határok megnyitásával jelentősen javítható a térség településeinek funkcióelérése: számos esetben a határ túoldalán elérhető funkciók érhetőek el a legrövidebb utazással; a tervezett Szent Gellért híd azonban ezeknek a belső kapcsolatoknak a feltárásában nem játszik szerepet;
- (3) a középvárosi szinten kirajzolódik egy észak-déli tengely, amelynek városai: Makó, Nagyikinda, Nagybecskerek. Ezek elérhetőségének javítását, közlekedési kapcsolataik fejlesztését a Szent Gellért híd, és a kapcsolódó romániai hálózatfejlesztés mellett a tervezett bánáti főút megépítése is elő tudná mozdítani. Mindkét nyomvonal feltölthető

az új funkcióval, ám az egyik verzió kiépülése esetén a másik értelmét veszti. Így a két fejlesztés közül a nagyobb politikai, szakmai támogatást élvező beruházást célszerű megvalósítani.

Gazdasági kohézió

A Szent Gellért híd térsége az elmúlt évtizedek beruházásai által integrálódott az európai gazdasági rendszerbe. A határtérség mindkét oldalán megjelentek olyan külföldi befektetők, amelyek érték-előállítási láncuknak a kisebb hozzáadott értéket termelő egységeit szervezték ki. Különösen igaz volt ez a térség romániai oldalára, ahol az alacsonyabb munkaerőköltségek komoly versenyelőnyt jelentenek. Ezekre a vállalatokra jellemző, hogy sok (legtöbb esetben 250 főnél több) munkavállalónak adnak kereseti lehetőséget, főleg exportra termelnek, és jellemzően kevés kapcsolatot alakítanak ki a helyi gazdasági szereplőkkel.

A hasonló külföldi beruházások révén mind Magyarországon, mind Romániában megfigyelhetővé vált az úgynevezett duális gazdaság. A külföldi vállalatok – noha a vállalati struktúráján belül alacsony hozzáadott értékű munkafolyamatot hozott a térségbe – a helyi kis- és középvállalkozásokhoz képest jóval termelékenyebben, ugyanakkor előbbiektől elszigetelten működnek. Így valójában két, eltérő jellegű vállalati szféra van jelen mindkét országban.

A külföldi vállalatok exportorientáltságából fakadóan egy település jó megközelíthetősége, kedvező infrastrukturális adottsága vonzó tényező az ilyen jellegű befektetések számára. Nagyszentmiklós is ezen adottságai miatt vált több befektetés célpontjává.

Az alábbi ábra szemlélteti azokat az infrastrukturális elemeket, amelyek egy-egy külföldi cég megtelepedését ösztönözhetik. A kedvező közúti elérhetőség mellett az ipari parkok jelentenek vonzó tényezőt, mivel ezek plusz szolgáltatásaik révén kedvezőek egy vállalat telephelye számára. A határtérség integráltságára, és a lehetséges szállítási útvonalakra utalnak a térségben található határátkelők. A térség megközelíthetőségét jelentősen javítja, hogy Temesváron és Aradon is működik nemzetközi repülőtér, a kettő közül Temesvár légitikötője bonyolítja le jelentősebb forgalmat.

A külföldi befektetők számára egyre inkább vonzó tényezővé válnak az egyetemek, főiskolák is egy adott térségben. Bár az eddigi nagyvállalatok elsősorban szaktudást nem igénylő munkafolyamatokat telepítettek ki a megfigyelt térségbe, egyre inkább felértékelődni látszik a szaktudás, a minél magasabb fokú szakmai felkészültség. Ebből a szempontból a Szent Gellért híd térségének helyzete kedvező, hiszen mind Szeged, mind Temesvár otthont ad egyetemeknek, amelyek széles körű oktatási profillal rendelkeznek.

Társadalmi kohézió

Az egykor dinamikus fejlődő, egyedi társadalmi-etnikai struktúrájú Bánságot ma országhatárok darabolják három térségre, amelyek napjaink nemzetállamainak kereteiben periférikus fekvésűek. Megállapítható, hogy a tágabb térségben fellelhető városok fejlődését is hátráltatta a határok közelsége, a csorbult város-vidék kapcsolatok.

Mindezek mellett továbbra is él az emberekben valamilyen szintű bánáti identitás, különösen a romániai és a szerbiai részekben. Ezek a későbbiekben a határon átívelő együttműködések, közös gondolkodás, közös kezdeményezések számának bővülésében is testet ölthet.

Napjainkban a határon átnyúló együttműködéseknek néhány intézményesített példája is fellelhető. A Duna-Körös-Maros-Tisza (DKMT) Eurorégió Bács-Kiskun megye, Csongrád megye,

a Vajdaság Autonóm Tartomány, valamint a Nyugat-Románia régióhoz tartozó négy megye (Arad, Hunyad, Krassó-Szörény és Temes) részvételével alakult meg.

A Bánát-Triplex Confinium (BTC) ETT egy önálló jogi személyiséggel rendelkező területi társulás, amelynek 37 magyarországi és 37 romániai önkormányzat tagja. Ezek mellett 8 szerbiai önkormányzat megfigyelőként vesz részt a szervezetben. Az együttműködést megalapozó döntést 2009-ben hozta meg a térség polgármestereiből álló fórum, majd 2011-ben jegyezték be. Az ETT főleg az agrárinnováció, a megújuló energiaforrások kiaknázása, az infrastruktúra, valamint az oktatás-képzés területein kíván közös, határon átnyúló beruházásokat megvalósítani³.

2. A tervezett híd költségkhatása

A tanulmány második részében azt vizsgáljuk vázlatosan, hogy milyen pénzügyi és környezeti költségekkel járna az új kapcsolat kiépítése. Ehhez elsőként röviden bemutatjuk a híd megvalósítására vonatkozó aktuális elképzeléseket a különböző tervezési-szabályozási dokumentumokban.

A projekt bemutatása

A projekt előkészítésében fontos mérföldkő volt a rész-megvalósíthatósági tanulmány elkészítése, amelyet az UTIBER-FŐMTERV Konzorcium készített a „KÖZOP-hoz illeszkedő projektek határmetszési szakaszainak megvalósíthatósági tanulmány szintű feltárása, azok hálózati hatásainak vizsgálata a magyar-román (KÖZOP-3.5.0-09-11-2011-0009) határszakaszon” megnevezésű projekt III. mérföldkövének keretében. A tanulmány elkészítésével a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ bízta meg a konzorciumot. A rész-megvalósíthatósági tanulmány 2014-ben készült el.

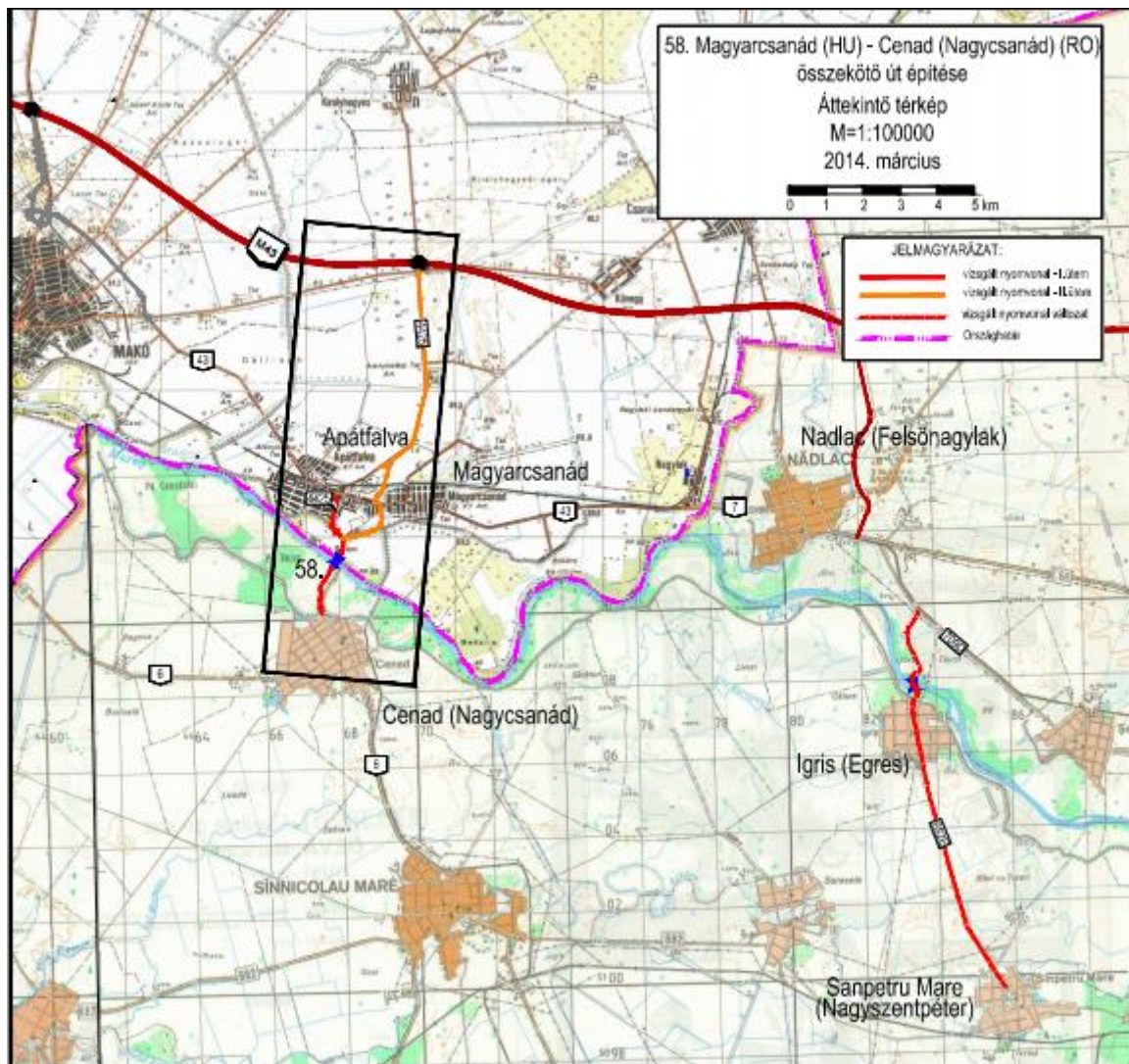
A tanulmányban feltárják az új híd megépülését megalapozó társadalmi-gazdasági jellemzőket, a településhálózati és közlekedéshálózati sajátosságokat, és elemzik annak gazdasági hasznosságát, eredményességét. Valamint részletezik a projekt két üteme során végrehajtandó beruházásokat.

A projekt első ütemében felépülne Magyarcsanád és Nagycsanád területén az új híd a Maros felett. A hídra felvezető út az északi (magyarországi) oldalon a 43. számú elsőrendű főút Apátfalva belterületi szakaszán nyílna, hossza a hídig mintegy 2km lenne. Ebből mintegy 900m Apátfalva belterületi útja (Kereszt utca), napjainkban is aszfalozott út – noha a rész-megvalósíthatósági tanulmány tervrajzai az utca nyomvonalát is új építésű útként tüntetik fel. A továbbiakban pedig a Maros ártéren kialakított, a folyóra merőleges irányban futó töltésen haladna tovább az út. A Maros déli oldalán a tervek szerint új pályaszerkezetű út kiépítésére kerülne sor, amely Nagycsanád község belterületén csatlakozna a 6. számú országos főúthoz.

A projekt II. ütemében megvalósulna egy új, Apátfalva belterületét elkerülő útszakasz építése a 4425. jelű út 15+346 km szelvényétől a Maros ártérig, Apátfalva és Magyarcsanád közigazgatási határán belül, csekély mértékben az utóbbi község belterületét is érintve. Ez mintegy 300

³ <http://btc-egtc.eu/hu/> (2015. április 27.)

méterrel tenné rövidebbé a híd és a gyorsforgalmi csomópont közti útszakaszt, és egyben elterelné az átmenő forgalmat Apátfalva belterületi szakaszáról.



12. ábra: A Szent Gellért híd térségének átnézeti helyszínrajza (Forrás: Rész-
 megvalósíthatósági tanulmány)

A projekt megvalósulása esetén az M43 autópálya könnyebben lesz elérhető Magyarcsanád, valamint a romániai Nagycsanád községből, illetve Nagyszentmiklós városból.

A projekt és szabályozási háttere

A hidat a Csongrád megyei területfejlesztési koncepció a mellékúthálózat megyei jelentőségű hiányzó elemeként azonosította be. Az új híd csatlakozását a magyar közúthálózatba a 43. számú elsőrendű főút, és a 4425. számú közút csomópontjára tervezik, amely Apátfalva község belterületén található. Bár a koncepcióban nem kerül említésre, fontos leszögezni, hogy a 4425. számú főút Apátfalva és a gyorsforgalmi csomópont közötti szakasza jelenleg nem alkalmas jelentősebb teherforgalom lebonyolítására; a meglévő útszakasz szélesítése és burkolatának felújítása is szükséges lenne.

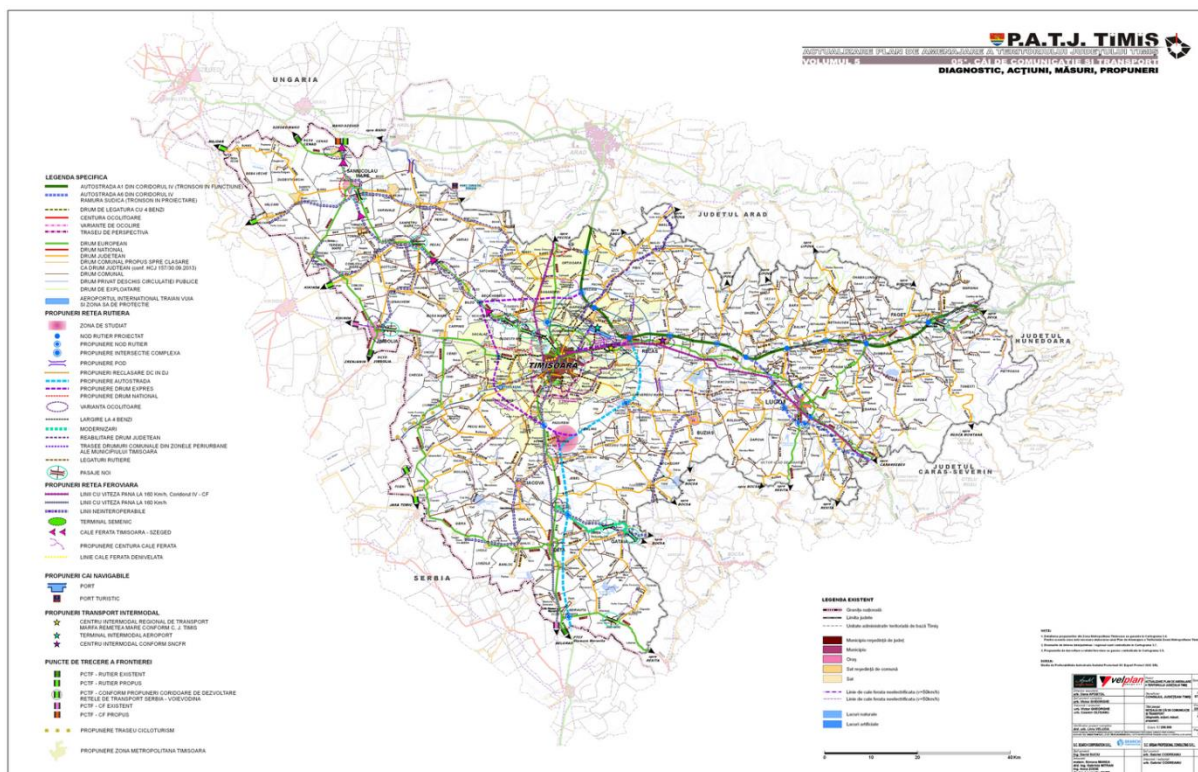
Csongrád megye területrendezési tervében is rögzítik a hidat. Megépülése esetén az a megye mellékúthálózatának és kerékpárút-hálózatának integráns része lenne. A rendezési terv 3. melléklet 1. pontja szerint Magyarcsanád és a szomszédos Apátfalva község Maros-parti területei az országos ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezetéhez tartoznak. A melléklet 2. pontja értelmében kiváló termőhelyi adottságú szántók találhatóak a beruházás által érintett ártéri szakaszon, valamint a 4425. j. út mentén. A melléklet 3. pontja szerint pedig kiváló termőhelyi adottságú erdőterületek találhatóak a tervezett híd magyarországi hídfőjénél. Mindezek tudatában különösen érzékenyen kell kezelni a Maros-árteret, hiszen a térségnek ökológiai, mezőgazdasági, és erdőgazdálkodási szempontból is kitüntetett része. Környezeti értékei miatt a határ mindkét oldalán természetvédelmi oltalom alatt áll, emellett a NATURA 2000 hálózatnak is részét képezi.

Az érintett magyarországi települések területrendezési tervei közül egyik sem említi meg a Szent Gellért hidat. Magyarcsanád 2007-ben elfogadott területrendezési tervében nem szerepel sem a híd, sem a kapcsolódó út nyomvonala. Nem esik szó új határátmeneti pont létesítéséről, noha a felhagyott vasúti elágazást Nagyszentmiklós felé hosszú távon fejlesztendő infrastrukturális elemként tartja számon a dokumentum.

Apátfalva 2006-ban fogadta el területrendezési tervét. Ebben kijelentik, hogy az M43-as autópálya, valamint a gyorsforgalmi csomópont megépülésével a 4425. jelű út forgalma meg fog növekedni, ami az útszakasz fejlesztését teszi indokolttá. Ugyanakkor a projekt második ütemében tervezett, a hídra való közvetlen rákötést biztosító útszakasz – amely egyben a község belterületi szakaszát elkerülő út is lenne – nem jelenik meg a rendezési tervben.

Amíg megyei szinten a magyar oldalon erős elköteleződés mutatkozik a híd megépítése iránt, és ez megjelenik mind a megyei, mind a helyi tervezési dokumentumokban, addig a romániai oldalon az előkészületek még nem ennyire előrehaladottak. Bár Temes megye gazdasági és társadalmi fejlesztési stratégiájában feltüntetik, hogy elkészült a híd megvalósíthatósági tanulmánya, ugyanakkor a híd megépítésének szükségességéről, a várható hatásokról nem értekeznek a dokumentumban.

A Temes megyei területrendezési tervben Nagycsanád és Magyarcsanád között jövőbeli közúti és vasúti átkelőt tüntetnek fel, ugyanakkor a Nagycsanád és az országhatár közti új út nem jelenik meg. Kiemelendő, hogy Nagycsanádot jelentős természeti turisztikai erőforrással rendelkező községként azonosítják be. Emiatt a turizmus meghonosodását támogató beruházásokat előnyben részesítik a nagyobb infrastrukturális fejlesztésekkel szemben. A területrendezési tervben feltüntetik a fejlesztési kívánt Temesvár-Szeged vasúti összeköttetés vonalát is, amely szintén Magyarcsanádnál keresztezné a magyar-román államhatárt.



13. ábra: Temes megye közlekedési és kommunikációs hálózata (Forrás: Temes megye Területrendezési tervének felülvizsgálata, 2013 – 5. melléklet)

Temes megye területrendezési tervében szerepel új átkelő a hármastárs-határ térségében, ám nem tervezik a kapcsolódó közutak fejlesztését annak jobb megközelíthetősége érdekében. Így viszont a főút romániai folytatása számos település belterületén haladna keresztül. A vizsgált beruházás „riválisaként” tekintett bánáti főúthoz kapcsolódóan csak az új átkelő szerepel a rendezési tervben, a főút nyomvonalát nem tüntetik fel.

Nagycsanádon hosszú távon számolnak a közúti híd megépülésével. Jelenleg azonban sem a híd, sem a kapcsolódó infrastruktúra nincs feltüntetve a település területrendezési dokumentumában.

Pénzügyi háttér

A teljes projekt bruttó összköltsége 10,825 milliárd forint a rész-megvalósíthatósági tanulmány szerint, amelyen belül az első ütem valamivel több, mint 6 milliárd forintba, a 2. ütem pedig 4 milliárd forintba kerülne. A rész-megvalósíthatósági tanulmányban pénzügyi és közgazdasági költség-hason elemzéseket mutattak be, amelyek esetében a fejlesztési különbözet módszerét alkalmazták. Ez azt jelenti, hogy a projekt költségeit és hatásait a projekt nélküli állapottal hasonlították össze. A magas költségek ellenére a rész-megvalósíthatósági tanulmány közgazdasági költség-hason elemzése szerint a haszon-költség arány 5,31, a projekt nettó jelenértéke pedig 31,3 milliárd Ft. Ezek a teljesítménymutatók igen kedvezőek, amit elsősorban a járműüzemeltetési költségek csökkenése és az utazási idő rövidülése idéz elő, másodsorban a baleseti kockázatok csökkenése, a légszennyezés és zajterhelés csökkenése, valamint az éghajlatváltozásra gyakorolt hatás mérséklődése is kedvezően befolyásol. Ezek az értékek különösen a teherforgalom várható átrendeződése miatt ilyen magasak, hiszen a 7,5 tonnánál

nehezebb gépjárművek jelenleg 100km-nél hosszabb úton érik el Magyarcsanád magasságát, számos település lakott területét érintve.

Azonban fontos leszögezni, hogy Románia schengeni csatlakozása nélkül határátkelő létesítése is szükségessé válik, ami újabb költségeket jelent. Egy igen egyszerű határátkelő állomás telepítésének költsége is meghaladja a félmilliárd forintot. Ráadásul a Szent Gellért híd esetében az átkelő állomás épületeit és útjait a Maros árterében kellene felépíteni, ami a meglévő töltés kiszélesítésével, esetleg újabb töltések létesítésével járna. Így a határállomás telepítési költségei bizonyára meghaladnák az egymilliárd forintot. Ezen túlmenően a határállomás üzemeltetése is további kiadásokat jelentene (évi 100 millió Ft-ot nagyságrendileg). Ezek a plusz kiadások az egyébként is jelentős költségeket tovább növelnék, így a projekt eredményességi mutatói is romlanának.

Nem elhanyagolandó szempont, hogy a beruházás finanszírozásának forrása nem ismert. A 2014 és 2020 közötti román-magyar határ menti INTERREG V-A program keretei ekkora léptékű beruházást nem tesznek lehetővé a Maroson. Amennyiben azonban a közös programból nem fedezhető az építkezés költsége, akkor a két állam finanszírozási szándéka nem garantálható.

A rész-megvalósíthatósági tanulmányban szereplő nyomvonal gyengesége, hogy továbbra is érintene lakott területeket. A projekt első üteme során létrejövő új kapcsolat jelentős forgalomnövekedést idézne elő Apátfalván, a Kereszt utcában. A második ütemben megépülő új útszakasz pedig Magyarcsanád belterületét érintené, pár száz méteres szakaszon. Nagycsanádon továbbra is mintegy 2,5km hosszú szakaszon haladna lakott területen. Bár Nagycsanád belterületi részének elkerülése végett terveznek egy elkerülő utat a településtől keletre, az vagy a tervezett Temesvár-Szeged vasútvonal jövőbeli nyomvonalát foglalná el, vagy a Maros-ártér védett erdejét keresztezné. A szűk keresztmetszetek megszüntetése végett egy újabb nyomvonal ötlete merült fel, amely szerint a híd néhány száz méterrel keletebbre épülne fel, és a hozzávezető út a magyar oldalon Magyarcsanád községet keletről kerülné meg. Az új nyomvonal esetében problémás, hogy az új műtárgy a Maros-ártér védett területeit hosszabb szakaszon bolygatná meg, emellett az útrövidülés is mérsékeltebb volna.

Nagycsanád és Kiszombor között jelenleg is üzemel határátkelő, ahol 7,5t súlykorlátozás van érvényben, így azt csak az ennél kisebb össztömegű járművek vehetik igénybe. Nagy távolságokra nem gazdaságos 7,5 tonnánál kisebb kapacitású járművekkel fuvarozni, így a teherforgalom egy jelentős része jelenleg a nagylaki átkelő felé kerülve jut át Magyarországra. Mint láttuk, a tervezett híd valójában szinte kizárólag Nagyszentmiklós és közvetlen vonzáskörzete számára jelentene érzékelhető javulást a TEN-T hálózat elérésében.

A Szent Gellért hídnak ezért valós alternatívájaként merülhet fel a jelenleg is üzemelő átkelőn a súlykorlátozás feloldása. Ebben az esetben a forgalom legnagyobb hányada Makó városát érintve érné el az M43 autópályát. Ennek érdekében, hogy a város belterületi útjait ne terhelje a megnövekedő teherforgalom, meg kellene építeni a 43-as főútnak Makót nyugatról elkerülő szakaszát is. Az új elkerülő Makó külterületén haladna közel 6km hosszú szakaszon, és a 430-as jelű útba csatlakozna a várostól északra található körforgalmon keresztül. A kerülőút nyomvonalát Makó területrendezési tervében feltüntetik.

Makó elkerülő útjának megépítése mellett Nagycsanád déli elkerülő útjának megépítése esetén megvalósulna a lakott területet nem érintő kapcsolat Nagyszentmiklós és az M43 autópálya között.

Ezen beruházás hátránya, hogy az út érdemben nem rövidülne. Bár a makói elkerülő út megépítésének becsült költsége csupán fele a Szent Gellért híd költségének, további kiadások merülhetnek fel. A Szeged és Makó közé tervezett tram-train típusú vasúti közlekedés miatt a megnövekedett forgalmú 431. jelű utat nem lehetne szintben keresztezni az immár megnövekedett forgalmú vasúttal, így felüljáró építése lenne indokolt. A lakott területek elkerülése végett Nagycsanád déli elkerülő útjának megépítése is indokoltá válna, ezzel együtt a projekt összköltsége összevethető a Szent Gellért híd, és a kapcsolódó útszakaszok megépítésével. Potenciálisan a Maroson átívelő híd építésére is szükség lenne.

Makó kerülőútjának megépítése ellen szól, hogy az M43 autópálya utolsó szakaszának megépülésével a 43. út átmenő forgalma várhatóan csökkenni fog.

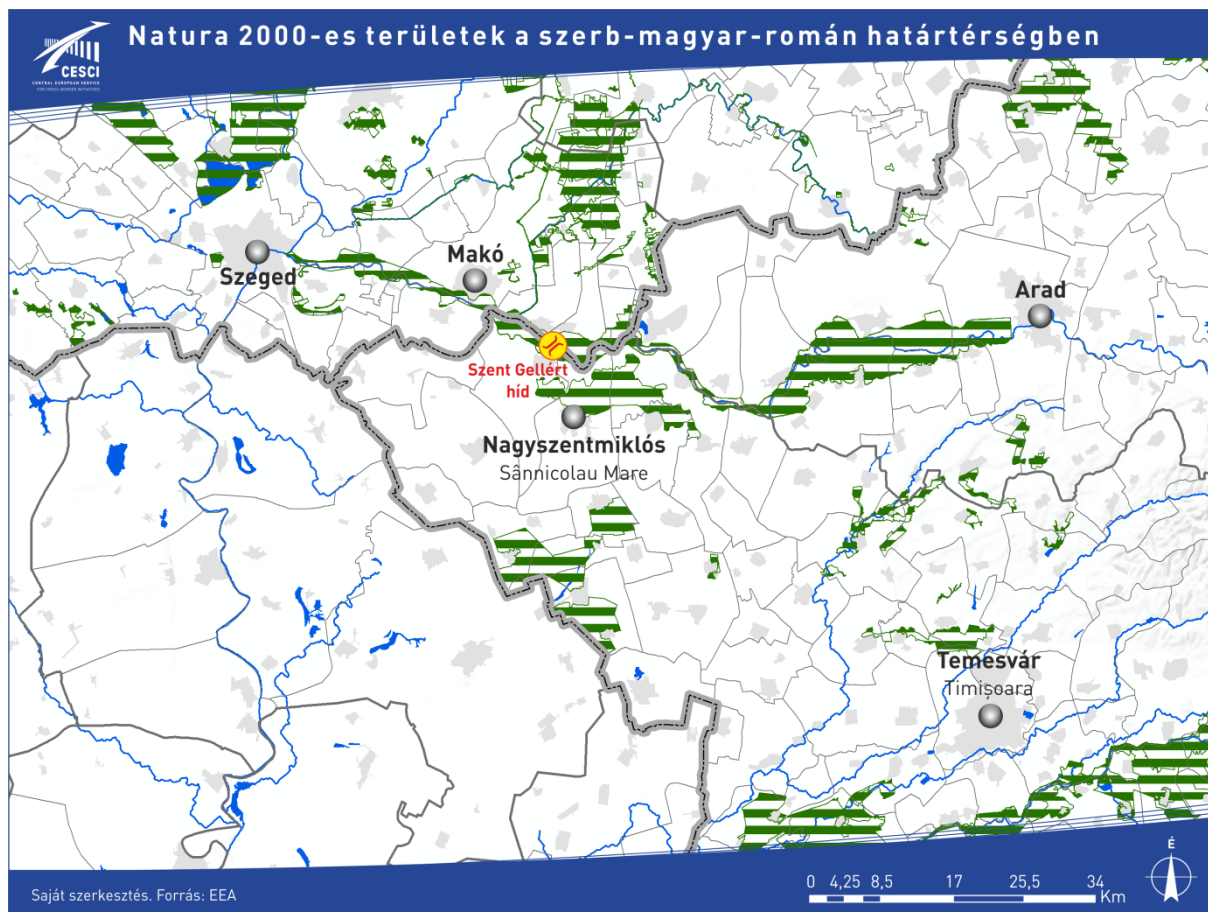
Természeti-táji költségek

A Szent Gellért híd nem érint mezőgazdasági termőhelyeket, noha az M43-hoz kapcsolatot létesítő, 4425. számú közút mintegy 4 kilométer hosszú szakaszon kiváló termőhelyi adottságú szántóterületeket keresztez a megyei területrendezési terv szerint. Az Apátfalva és Magyarcsanád belterülete, valamint a Maros-ártér közötti terület jelentős része szintén kiemelkedő minőségű szántóterületnek minősül. Megállapítható, hogy a híd és az autópálya-felhajtó közötti útszakasz több mint fele kiváló termőhelyi adottságú szántóterületeket érint.

A híd kivitelezésekor a Maros-völgy természetvédelmi értékeire kell különös tekintettel lenni. A Makó külterületén található Makó-Landori erdők 1990 óta állnak természetvédelmi oltalom alatt, a Szent Gellért híd környezete pedig a Körös-Maros Nemzeti Park létrehozásakor, 1997 óta vált védett területté. A Nemzeti Park Maros-ártér megnevezésű részterülete napjainkban 2852 hektárt foglal magában. A Kárpát-medencei viszonylatban jelentős vízhozammal és hordalékszállítással jellemezhető Maros folyó változatos élőhelyeket biztosít a folyóvízi élővilág számára, emellett természetes korridort képez a hegyvidéki és síkvidéki élőhelyek között. A térség olyan védett fajoknak ad otthont, mint a ligeti csillagvirág, az orchideák közé tartozó széleslevelű nőszőfű, valamint a Kárpát-medencében endemikus bánáti csiga.

A Maros alsó folyásvidéke 2005-ben kapta meg a törvényi védeltséget a romániai oldalon. A Maros-völgyi Természeti Park (Parcul Natural Lunca Mureşului) 17 166 hektárra terjed ki. A Természeti Parknak a magyar-román államhatár mentén, a Maros bal oldalán elterülő részét Csanádi erdőnek nevezik, területe 310 hektár. A Szent Gellért híd ezt a területet keresztezné.

Mind a romániai, mind a magyarországi védett területek részét képezik a NATURA 2000 hálózatnak is. A NATURA 2000 hálózat létrehozásával a madárvédelmi és az élőhelyvédelmi irányelv céljait kívánják előmozdítani. A Maros alsó folyásvidéke ökológiai korridor szerepének, valamint a helyben élő védett fajok jelenlétének köszönhetően vált a hálózat részévé.



14. ábra: NATURA 2000 területek a térségben

Az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet értelmében NATURA 2000 területen csak olyan beavatkozások támogathatóak a térségben, amelyek nem veszélyeztetik a terület védelmi céljainak megvalósítását. Emellett mérlegelendők azok a szempontok is, amelyeket a környezeti fenntarthatóságot nem veszélyeztető gazdasági aktivitások támasztanak, mint amilyen a zöld turizmus, a vízi turizmus, a fenntartható víz-, és erdőgazdálkodás.

A természetvédelmi oltalom mellett az ártér magyarországi oldala kiváló termőhelyi adottságú erdőterület besorolást kapott a megyei területrendezési tervben.

A Maros-ártér a környék egyedülálló természeti értéke, amely potenciálisan turisztikai attrakcióként azonosítható be. A térség fejlődésének egyik eszköze lehet a Maros turisztikai kiaknázása, így a folyó ökológiai állapotának megőrzése gazdasági okokból is fontos. Ezért minden, a folyót érintő beruháznál prioritásként kell kezelni a környezetvédelmi szempontokat.

Az új híd által érintett folyószakasz állapota jelenleg sem természet közeli, ugyanis a tervezett nyomvonal mellett egy homokbánya működik. Ugyanakkor ha határátkelő is létesülne, annak helyigénye nagyobb, így a Maros-part felét tartó közúti töltést ki kéne szélesíteni, vagy újabb töltések építését kellene kivitelezni. Ennek környezeti terhelése erősen függ attól, hogy az ártér mely szakaszán alakítanák azt ki, azonban erről az eddigi tervdokumentációkban nem esett szó.

Összegzés

A Szent Gellért híd egy olyan beruházás lenne, aminek hosszú távú hatásait érdemes mérlegre tenni, figyelembe venni. Egykor a térségi kapcsolatok gyarapodása miatt indokoltnak látták a Maros két oldalát összekötni, és ez az összeköttetés egy határmegvonás eredményeként vesztett jelentőségéből. Az európai integráció korában az egykor elválasztó határok egyre inkább a nemzetek közti kapcsolatok megtestesítőivé válnak. Különösen igaz ez egy olyan térségben, amelynek környezetében 4 százezer főnél népesebb, jelentős fejlődési potenciállal rendelkező város lelhető fel, 3 különböző országban.

A Szent Gellért híd két funkciót tudna szolgálni; egyrészt a híd szűkebb térségének, másrészt a Bánát egészének közlekedés-földrajzi helyzetét tudná megváltoztatni. Utóbbi szerepet abban az esetben töltheti be, ha a létrejövő észak-déli kapcsolat déli folytatásával, valamint újabb átkelők létesítésével a régió több középvárosa (Zsombolya, Nagybecskerek, Nagykikinda) számára tenné az M43 autópályát könnyebben elérhetővé. Jelenleg ilyen jellegű hálózatfejlesztési szándékról nincs tudomásunk. Megjegyezzük, hogy a magyar-román-szerb hármás határ térségét feltáró bánáti főút tervezete hatékonyabban tudná betölteni ezt a regionális funkciót – azonban ennek megvalósulása a szomszédos államok változókonny elkötelezettsége miatt igen kérdéses. Mindezek miatt a Szent Gellért hídnak elsősorban a mikrotérségi hatásait célszerű figyelembe venni.

Az új híd által Magyarcsanád és Apátfalva közelebb kerülne a Maros déli oldalán fekvő településekhez, mindenekelőtt Nagycsanádhoz és Nagyszentmiklóshoz. Emellett Temesvár is rövidebb idő alatt lenne a két magyar községből megközelíthető, ám ennek jelentősége csekély, tekintettel arra, hogy a térségben Szeged térszervező dominanciája érvényesül.

Az új híd Nagycsanád és Nagyszentmiklós elérhetőségét módosítaná látványosan; az M43 autópálya gyorsabb elérésével mind Magyarországgal, mind Nyugat-Európával, mind Románia más térségeivel (pl. Arad környéke) való fizikai kapcsolattartás gyorsabbá válna. Megállapítható, hogy a Szent Gellért híd főleg a térség romániai oldalának közúti elérhetőségét fejlesztené. Mivel Nagyszentmiklós közúti csomópont, a város jobb elérhetősége a környező községek helyzetét is kedvezően befolyásolná. Ám az új hídnak Temes megye északnyugati szegletén túlmutató hatása csak az észak-déli kapcsolat kiépítésének folytatásával volna elérhető.

Véleményünk szerint az új híddal létrejövő közúti kapcsolat valóban adna egy lehetőséget a jelenleg gyengén feltárt bánáti területek jobb becsatornázásához, azonban ezt a hatást más beruházásokkal is el lehetne érni. A jelenleg is üzemelő Kiszombor-Nagycsanád átkelő súlykorlátozásának feloldása, valamint Nagycsanád és Makó települések elkerülő útjainak megépítése is lehetővé tenné a teherforgalom átrendeződését. Ennek a beruházásnak előnye volna, hogy a két települési elkerülő megépítésével Nagyszentmiklós és az M43 autópálya között lakott terület érintése nélkül közlekedhetnének a tehergépjárművek. Ugyanakkor ebben a beruházásban problémát jelent a 431. jelű út, valamint a napjainkban fejlesztés alatt álló, és várhatóan megnövekedő forgalmat lebonyolító Újszeged-Makó vasútvonal szintbeli kereszteződése, amelyet egy felüljáróval volna szükséges kiváltani. Emellett az útrövidülés is mintegy 18km-rel kisebb volna.

Mérlegelendő, hogy a Szent Gellért híd megépítése és a kapcsolódó közúthálózat fejlesztése, vagy a két települési elkerülő út megépítése-e a leghatékonyabb beruházás a valóban létező nagyszentmiklósi szállítási igények kiszolgálásához. Ezt a két projekt költségeinek összevetésével volna célszerű felmérni. A fentiekre tekintettel az új híd megépítését abban az esetben látjuk indokoltnak, ha a nagycsanádi és makói elkerülő utak megépítése révén előálló

összeköttetés drágább, vagy a közgazdasági költség-haszon elemzés alapján kevésbé kifizetődő. Ehhez viszont az alternatív útvonallal kapcsolatos elő-hatástanulmány elkészítésére volna szükség.

Amennyiben a Szent Gellért híd megépül, abban az esetben javasoljuk, hogy csak a 2. ütemben elkészülő, Apátfalva belterületét elkerülő új útszakasz átadását követően engedélyezzék a teherforgalmat az új átkelőn. Ez az Apátfalván élők életminőségének megőrzése érdekében indokolt.

Veszélyként azonosítható be, hogy Románia nem válik a Schengeni Övezet tagjává az elkövetkező években sem, ami határátkelő létesítését tenné szükségessé a Szent Gellért híd valamelyik oldalán. Ugyanakkor ez a veszély nem áll fenn az elkerülő utak alternatívája esetén, mivel itt már működik határátkelő.