

**Interreg**



Az Európai Unió  
társfinanszírozásával

**IPA Magyarország - Szerbia**

**LBDKMT**

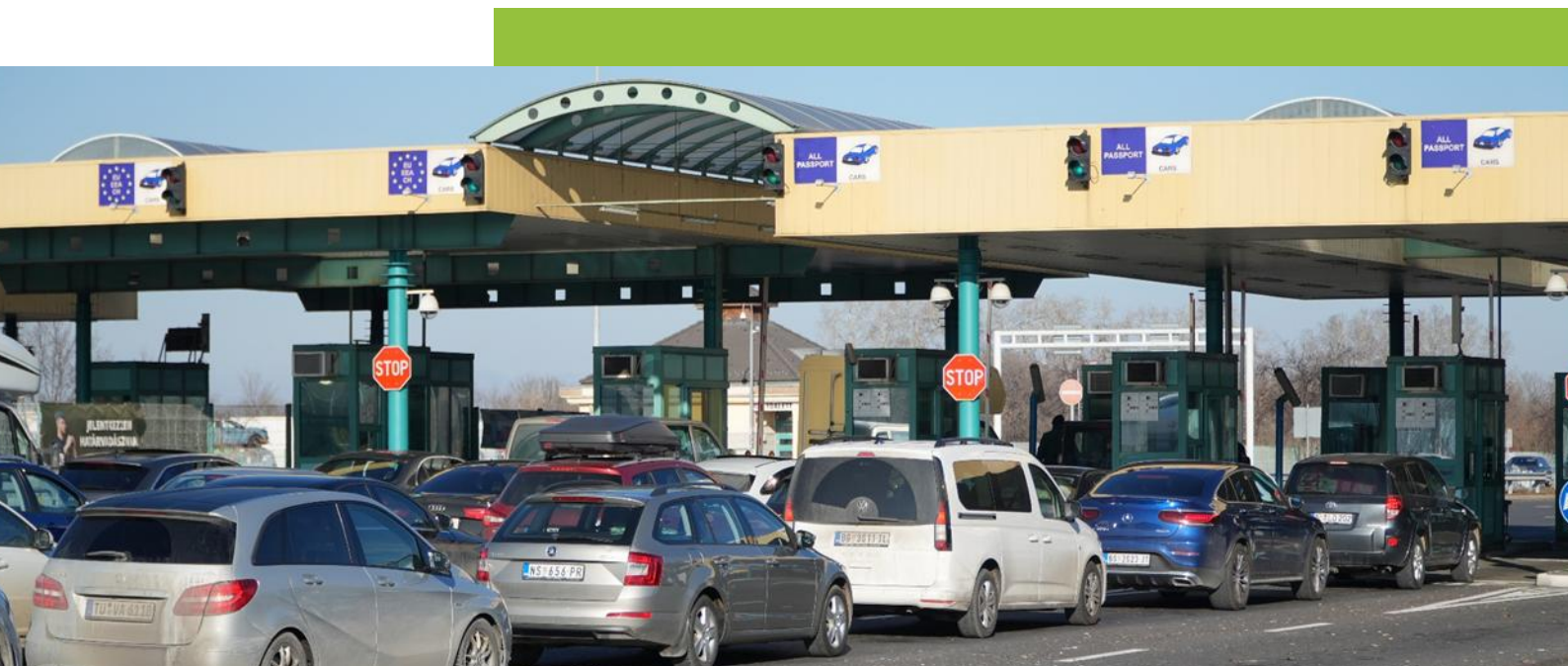
# IMPROVEMENT POSSIBILITIES OF HU-SRB CROSS BORDER INFRASTRUCTURE TANULMÁNY

Interreg VI-A Magyarország-Szerbia – Light  
Borders in DKMT (HUSRB/23S/31/032)

Készítette: TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft.



2026.



**A jelen tanulmányt a HUSRB/23S/31/032 „Light Borders in DKMT” projekt részeként készült, amelyet az Interreg VI-A IPA Magyarország–Szerbia program keretében valósítottak meg.**



REPUBLIC OF SERBIA  
AUTONOMOUS PROVINCE OF VOJVODINA  
PROVINCIAL SECRETARIAT FOR  
REGIONAL DEVELOPMENT, INTERREGIONAL  
COOPERATION AND LOCAL SELF-GOVERNMENT



—DKMT—  
DANUBE-KRIS-MURES-TISA  
EUROREGION

 **TRENECON**

# Tartalom

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Vezetői összefoglaló.....</b>   | <b>5</b>  |
| 1.1      | Workshopok.....  | 6         |
| 1.2      | Intézkedések, javaslatok.....  | 10        |
| <b>2</b> | <b>Projekt háttere.....</b>  | <b>13</b> |
| 2.1      | A feladat.....   | 13        |
| 2.2      | Előzmények.....  | 14        |
| 2.3      | Meglévő határátkelők.....  | 18        |
| 2.3.1    | Közúti határátkelők.....   | 22        |
| 2.3.2    | Vasúti határátkelők.....   | 28        |
| 2.3.3    | Vízi határátkelők.....   | 31        |
| <b>3</b> | <b>Workshopok összefoglalása.....</b>  | <b>34</b> |
| 3.1      | Közúti közlekedés.....   | 35        |
| 3.1.1    | A határátkelők működésével kapcsolatos észrevételek.....                       | 37        |
| 3.1.2    | Gépjárművel történő határátlépés problémáinak összegzése.....                  | 41        |
| 3.2      | Vasúti közlekedés.....   | 44        |
| 3.2.1    | A határátkelők működésével kapcsolatos észrevételek.....                       | 44        |
| 3.2.2    | Vasúton történő határátlépés problémáinak összegzése.....                      | 47        |
| 3.3      | Vízi közlekedés.....   | 50        |
| 3.3.1    | A határkikötők működésével kapcsolatos észrevételek.....                       | 52        |
| 3.3.2    | Vízi úton történő határátlépés problémáinak összegzése.....                    | 54        |
| 3.4      | Kerékpáros közlekedés.....   | 56        |
| 3.4.1    | A határátkelők működésével kapcsolatos észrevételek.....                       | 57        |
| 3.4.2    | Kerékpáros határátlépés problémáinak összegzése.....                           | 59        |
| <b>4</b> | <b>Intézkedések, javaslatok a magyar-szerb határátkelés fejlesztésére.....</b> | <b>62</b> |
| 4.1      | A projektötlet lista összeállítása.....  | 62        |
| 4.2      | Projektötletek jellemzői.....  | 63        |
| 4.2.1    | Közúti közlekedés.....   | 64        |
| 4.2.2    | Vasúti közlekedés.....   | 65        |
| 4.2.3    | Vízi közlekedés.....   | 65        |
| 4.2.4    | Kerékpáros közlekedés.....   | 65        |
| 4.3      | A projektfejlesztés lehetőségei.....   | 66        |

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| 4.4      | Intézkedési javaslatok .....  | 67        |
| 4.4.1    | Közúti közlekedés.....  | 68        |
| 4.4.2    | Vasúti közlekedés.....  | 75        |
| 4.4.3    | Vízi közlekedés.....  | 78        |
| 4.4.4    | Kerékpáros közlekedés .....   | 81        |
| <b>5</b> | <b>Forrásjegyzék.....</b>   | <b>88</b> |
| <b>6</b> | <b>Mellékletek, közúti, vasúti, vízi és kerékpáros infrastruktúrával foglalkozó workshopok emlékeztetői .....</b> | <b>89</b> |

# 1

## Vezetői összefoglaló

A jelen tanulmányt a HUSRB/23S/31/032 Light Border in DKMT című projekt részeként dolgozták ki, amelyet az Interreg VI-A IPA Magyarország–Szerbia program keretében valósítottak meg.

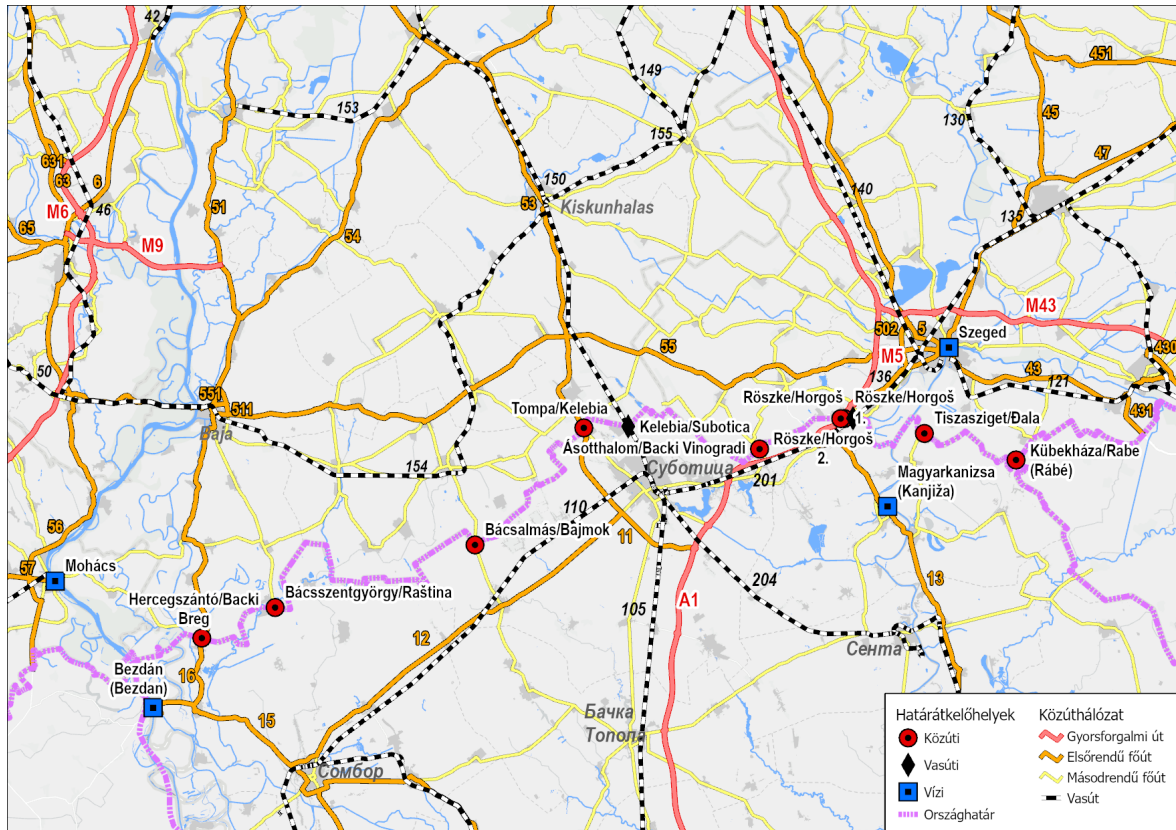
A program segíti egy stabil és együttműködő régió kialakítását, valamint az általános életminőséget a határvidéken. Lehetővé teszi a két ország szervezetei közötti gazdasági együttműködést, ápolja a határvidék közös identitását, kulturális és történelmi örökségét, valamint hozzájárul annak környezeti fenntarthatóságához és biztonságához.

A projektben vállalt „Improvement possibilities of HU-SRB cross border infrastructure” című tanulmány elkészítésére a TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft. kapott megbízást.

A tanulmány elsődleges célja, hogy a jelen „projektgyűjtés” keretében az elmúlt időszakban felmerült fejlesztési szándékokat, lehetőségeket összegyűjtve, szelektálva és csoportosítva beavatkozási „menüt” adjon a két ország szakmai döntéshozói számára. Ennek érdekében a közúti, kerékpáros, vasúti és vízi határátkelés témájában tartott workshopok alapján a tanulmány feltárta a határátlépés lehetőségeit, feltételeit, valamint a határon átnyúló közlekedési infrastruktúrák meglévő/tervezett elemeit, és projektötlet szintjén javaslatokat fogalmazott meg a magyar-szerb határtérségben a határátlépés megkönnyítése érdekében. Az egyes ötletek műszaki tartalmának, költségeinek és prioritásának meghatározása egy későbbi döntés alapján elvégzett projektfejlesztés eredménye lehet.

A 151 km hosszú magyar-szerb határszakaszon összesen 13 közúti, vasúti és vízi határátkelési lehetőség szolgálja az utazókat, illetve a szállítmányozókat. A közúti határátkelők - kivétel az autópálya kapcsolatot biztosító Rösztke-Horgos 1 -, a gépjármű közlekedés mellett természetesen a kerékpárral és gyalogosan érkezőket is szolgálja. A határátkelők helyét és főbb jellemzőit mutatjuk be az alábbi fejezetekben. A határátkelők közül csak 3 esetében nincs jelentősebb korlátozás, amely alátámasztja azon térségi igényt, hogy a hatályos előírások betartása mellett javítani szükséges a határ átjárhatóságát.

A meglévő határátkelők területi elhelyezkedését az alábbi ábra mutatja:



1. ábra Meglévő határátkelők és közlekedési kapcsolataik a szerb-magyar határon

## 1.1 Workshopok

A Vajdasági Autonóm Tartomány Regionális Fejlesztési, Interregionális Együttműködési és a Helyi Önkormányzati Titkárság által 4, tematikus workshop megrendezésére került sor Szerbiában az alábbiak szerint:

- Novi Knezevac, 2025.04.04. – gépjármű közlekedés
- Sombor, 2025.04.11. – kerékpáros közlekedés
- Subotica, 2025.04.14. – vasúti közlekedés
- Kanjiza, 2025.04.28. – vízi közlekedés.

Ezek alapján összeállított tanulmány első változatát véleményezték és pontosították az érdekeltek a DKMT Nonprofit Közhasznú Kft. által Magyarországon szervezett 4 tematikus workshopon az alábbiak szerint:

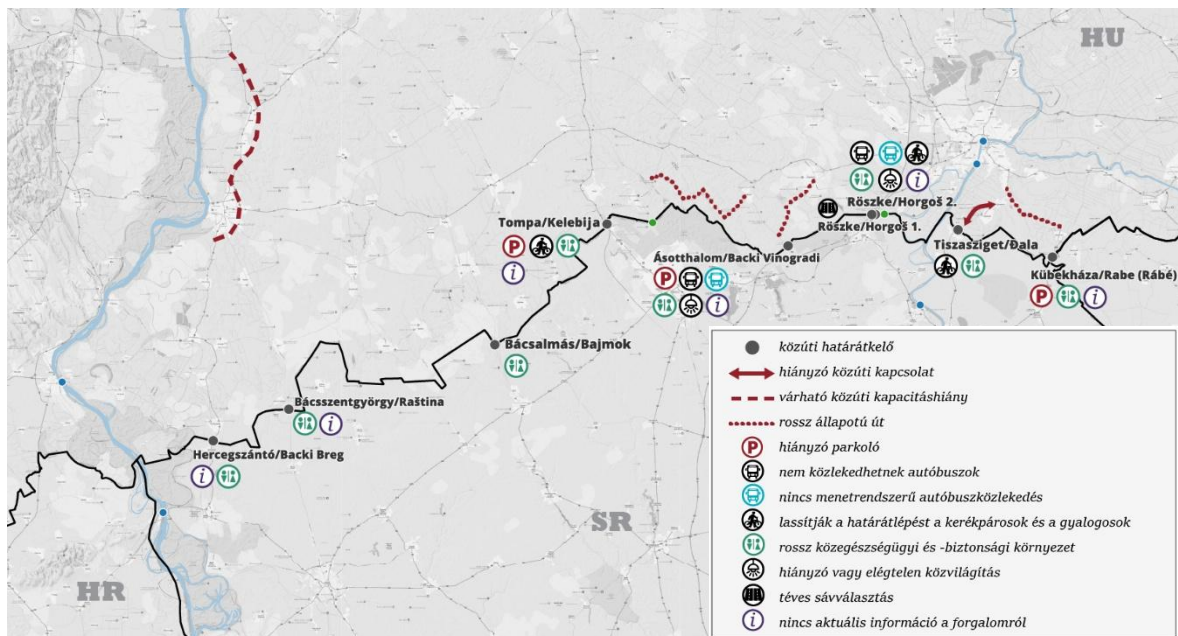
- Szeged, 2026.01.19. – vasúti közlekedés
- Szeged, 2026.01.20. – gépjármű közlekedés
- Szeged, 2026.01.20. – vízi közlekedés
- Tompa, 2026.01.27. – kerékpáros közlekedés.

A workshopok keretében a határátlépéssel kapcsolatos problémák és megoldási lehetőségeik kerültek feltárára az adott közlekedési mód szerint a jelen lévő igazgatási szervek, önkormányzatok és civil szervezetek részvételével. A főbb általános és egyes határátkelőhelyeket érintő problémák a következők voltak.

### Közúti közlekedés:

- határátlépés gyakran lassú, nehézkes, kiszámíthatatlan, mely sem az ingázóknak sem a turistáknak nem elfogadható
- ellenőrzési eljárások hosszadalmasak, a szervek által még elfogadható torlódás az átkelők számára nehezen tolerálható
- a határállomások munkarendje, szervezettsége, összehangoltsága nem kielégítő
- a határátkelők kapacitása időben nem kihasznál
- a határátkelők személyi állománya túlterhelt, hiányos
- a határátkelőkön dolgozók szolgáltatói szemlélete hiátussal rendelkezik
- az ingázókat a jelenlegi szolgáltatás nem támogatja eléggé
- a határátkelők használatának szabályai nem közzismertek.

A területileg beazonosítható problémákat az alábbi ábra foglalja össze.

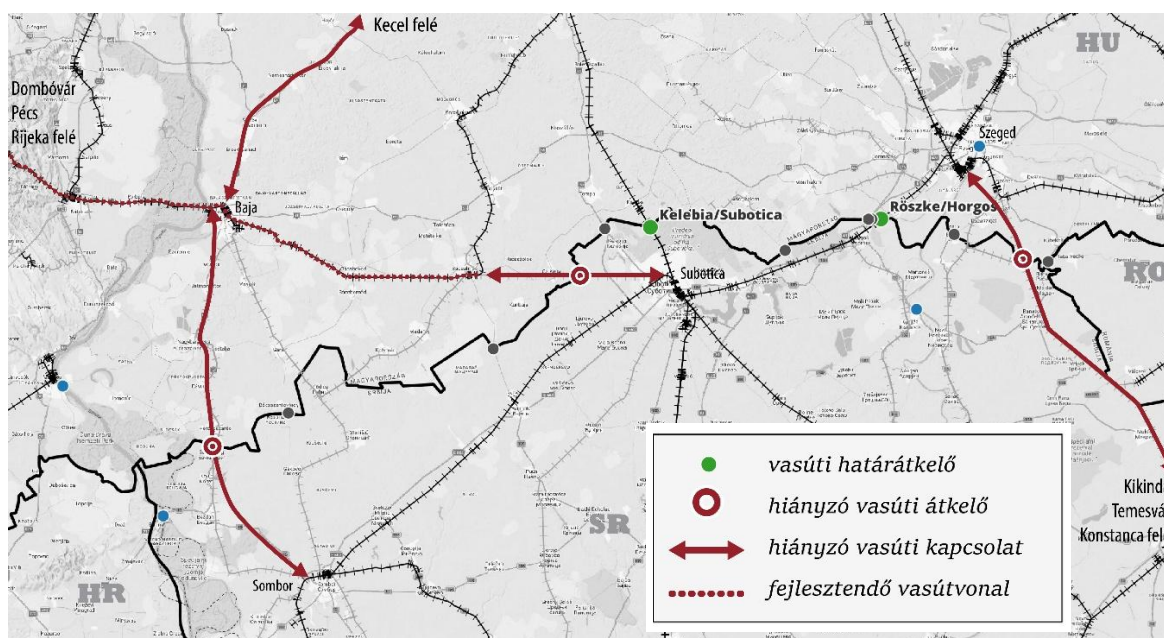


2. ábra Közúti határátkelés problématérképe a workshop alapján

### Vasúti közlekedés:

- vasúti határátkelés lehetősége korlátozott, csak két vasúti átkelő biztosított
- a vasúti menetidőkhöz képest a határellenőrzések időigényesek, az Eurorégiót átszelő, többszöri határmetszéssel járó utazások esetében ez halmozódik, amellyel összeségében csökken a vasút versenyképessége
- a vonaton történő határellenőrzés feltételei nem biztosítottak.

A területileg beazonosítható problémákat az alábbi ábra foglalja össze.

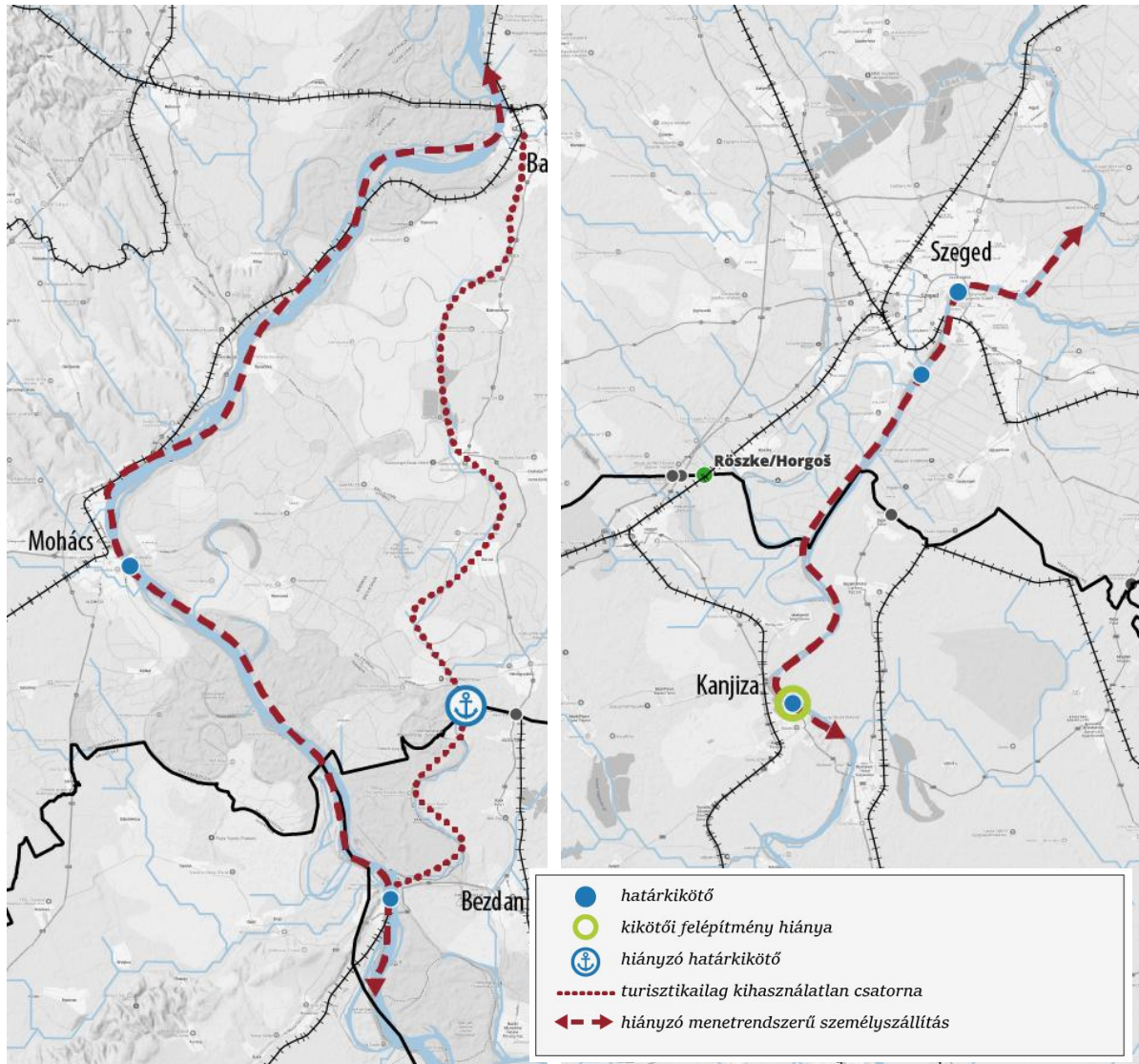


3. ábra Vasúti határátkelés problématerképe a workshop alapján

### Vízi közlekedés:

- a határátkelés előzetes bejelentést követően lehetséges, mely nehézkes és bürokratikus
- a folyami határátlépés magyar és szerb szabályozása nem közismert, nem egyértelmű és nem összehangolt eléggé
- a hajókra vonatkozó biztosítási kötelezettség eltér a két ország között.

A területileg beazonosítható problémákat az alábbi ábra foglalja össze.



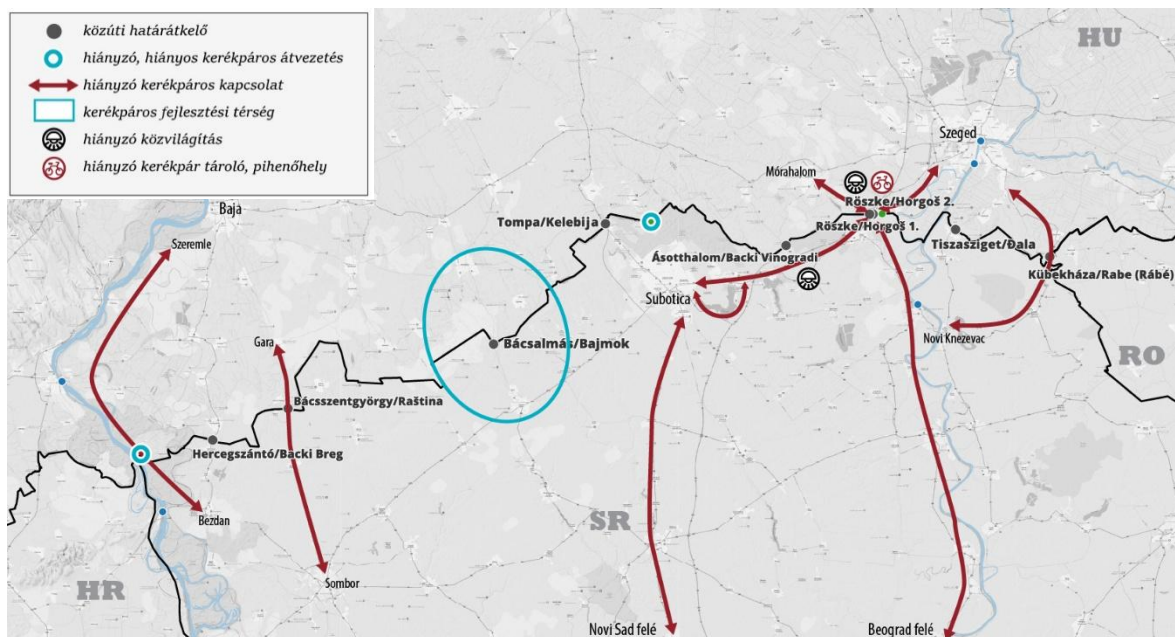
4. ábra Vízi határátkelés problématerképe a workshop alapján

#### Kerékpáros közlekedés:

- kerékpáros infrastruktúrahálózat országokon belül és országok között hiányosak, szakadozottak
- a határátlépés lassú, kiszámíthatatlan, az ingázók igényeinek nem megfelelő
- a rövid nyitvatartási idők, a gépjárművel közlekedőkkel egyetemben, korlátozzák az átkelést
- a kerékpáros infrastruktúrahálózat és a kapcsolódó szolgáltatások nem közismertek, nehezen hozzáférhetők

- a két ország kerékpáros szakmai (turisztikai) szervezeteinek együttműködése nem kielégítő
- a közlekedési és ezen belül a kerékpáros kultúra gyenge mind a kerékpárosok, mind más közlekedők esetén.

A területileg beazonosítható problémákat az alábbi ábra foglalja össze.



5. ábra Kerékpáros határátkelés problématerképe a workshop alapján

## 1.2 Intézkedések, javaslatok

A határátkelőhelyek működésének hatékonyságát jelenleg nem csak az infrastruktúra, hanem a szervezési, személyzeti és szabályozási adottságok is erősen befolyásolják. Átfogó fejlesztések és összehangolt szerb–magyar döntések szükségesek a hatékony és gyors határforgalom biztosításához. Az összegyűjtött problémák és megoldási javaslatok közös irányba mutatnak: a **kiszámítható, emberközelű és technológiailag fejlett határátlépési rendszer kialakítása** felé.

A beavatkozási javaslatokat jellegük szerint alapvetően két csoportba sorolhatók:

- **fejlesztési beavatkozások** – jellemzően az infrastruktúrát érintő építési beavatkozásokat tartalmazó fejlesztések, melyekben értelemszerűen a szükséges előkészítési feladatok elvégzése is beletartozik.

- **menedzsment beavatkozások** – többségében a határátlépés szabályozási környezetét, működési rendjét, humánerőforrás ellátottságát, a szolgáltatás minőségét, a folyamatban résztvevő személyzet és utazók edukációját, együttműködését, tájékoztatását érintő beavatkozások, melyekbe a szükséges előkészítési feladatok elvégzése is beletartozik.

Ahol mindkét fajta beavatkozás egyaránt megjelenhet, azt „komplex” beavatkozásként nevesítettük.

A projektjavaslatok forrása a DKMT által még 2024-ben megkeresett érintettek javaslatai, a Szerbiában és Magyarországon megtartott 4-4 workshopon elhangzottak, a workshopokon kitöltött kérdőívek és az időközben beérkezett javaslatok voltak. Első körben 144 db **projektjavaslat** fogalmazódott meg, melyek szűrését (pl. azonos vagy összefűzhető, már megvalósítás alatt lévő javaslat, illetve fejlesztés törlése) és kiegészítését követően **80 db** maradt.

Ezen **projektjavaslatok közül 32 db közúti, 11 db vasúti, 9 db vízi és 28 db kerékpáros közlekedéssel, illetve határátlépéssel kapcsolatos.** Ezek közül **56 db fejlesztési jellegű,** tehát infrastruktúrát érintő beavatkozást irányoz elő, míg **23 db menedzsment jellegű,** tehát a határátlépés szabályozását, munkarendjét, személyi állományát érintő beavatkozásokat javasol az átkelések javítására. **Egy komplex jellegű javaslat,** melyben a cél eléréséhez fejlesztési vagy menedzsment beavatkozások egyaránt tartalmazhat.

A **fejlesztési beavatkozások** között megjelentek **a határátkelőkhöz vezető vonalas közlekedési infrastruktúrák hiányainak pótlása és műszaki állapotuk javítása, fejlesztése.** Ezen kívül **új határátkelők építése, valamint a meglévő határátkelők és közvetlen környezetük infrastruktúrájának fejlesztése** volt a meghatározó csoport.

A **menedzsment beavatkozások** egy része általános, **az eljárási, ellenőrzési rend, illetve szabályozás korszerűsítését, fejlesztését, az igényekhez való igazítását szorgalmazza,** míg a másik csoport **az egyes határátkelők működésének fejlesztését javasolja a személyi állomány fejlesztésével egyetemben.**

Az intézkedési javaslatokat közlekedési módokként és jellegük szerint a 4.4 „Intézkedési javaslatok” c. fejezet taglalja részletesen.

A feltárt projektötletek felhasználásával készítendő megvalósíthatósági tanulmány keretében projektte fejlesztett javaslatok ismeretében van mód a felelős fejlesztési döntések meghozatalára. A projektötlet projektte fejlesztése során kerülhet sor a műszaki tartalom és a szükség szerinti előkészítési

munkák jellegének, tartalmának, a várható költségeknek, hasznoknak, az ütemezhetőségnek a meghatározására. Ezen munka során tisztázandó, hogy a fejlesztési elképzelés érinti-e és milyen mértékben a határ mindkét, vagy csak az egyik oldalát.

A jelen tanulmányban összegyűjtött, rendszerezett **projektötletekben megfogalmazott intézkedések közreadása megfelelő alapot nyújt a szerb-magyar határon az aktuális problémák feltárására és a határátkelések könnyítését célzó beavatkozások meghatározását szolgáló, az előzményként tekinthető 2015 évi komplex tanulmányban (KÖZOP-3.5.0-09-11-2012-0004) kidolgozott javaslatok felülvizsgálatára, a kisebb léptékű, akár operatív beavatkozások előkészítésére.**

# 2

## Projekt háttere

### 2.1 A feladat

Az Interreg VI-A IPA Magyarország-Szerbia program a 2021-2027-es Európai Unió pénzügyi keretén belül, a Előcsatlakozási Támogatási Eszköz (IPA) keretében valósul meg. A program a részt vevő országok – Magyarország és Szerbia – „megosztott irányítási rendszerére” alapozva finanszírozza és támogatja azokat az együttműködési projekteket, amelyek a program által támogatott területeken működő szervezetek között jönnek létre. A támogatott területek Magyarországon a Csongrád-Csanád és Bács-Kiskun vármegyék, Szerbiában pedig a következő területek: Nyugat-Bácska, Észak-Bácska, Dél-Bácska, Észak-Bánát, Közép-Bánát, Dél-Bánát és Szerém.

A program segíti a stabil és együttműködő régiók fejlődését, valamint a határ menti térség életminőségének javítását. Elősegíti a két ország szervezetei közötti gazdasági együttműködést, ápolja a közös identitást, és támogatja a határ menti térség kulturális és történelmi örökségét, hozzájárulva annak környezeti fenntarthatóságához és biztonságához.

A DKMT Nonprofit Közhasznú Kft. által az Interreg VI-A Magyarország-Szerbia Program keretein belül megvalósítandó HUSRB/23S/31/032 azonosító számú, LBDKMT rövidített nevű, „Light Borders in DKMT” elnevezésű projektben vállalt „Improvement possibilities of HU-SRB cross border infrastructure” című tanulmány elkészítésére a TRENCON Tanácsadó és Tervező Kft. kapott megbízást.

A tanulmány elsődleges célja, hogy a jelen „projektgyűjtés” keretében az elmúlt időszakban felmerült fejlesztési szándékokat, lehetőségeket összegyűjtve, szelektálva és csoportosítva beavatkozási „menüt” adjon a két ország szakmai döntéshozói számára. Ennek érdekében a közúti, kerékpáros, vasúti és vízi határátkelés témájában tartott workshopok alapján a tanulmánynak fel kell tárnia a határátlépés lehetőségeit, feltételeit, valamint a határon átnyúló közlekedési infrastruktúrák meglévő/tervezett elemeit, hogy projektötlet szintjén javaslatokat fogalmazzon meg magyar-szerb határtérségben a határátlépés megkönnyítése érdekében. Az egyes ötletek

műszaki tartalmának, költségeinek és prioritásának meghatározása egy későbbi döntés alapján elvégzett projektfejlesztés eredménye lehet.

A javaslatok szolgálhatják egyrészt a közlekedési infrastruktúrák és kapcsolódó létesítményeik fejlesztését, másrészt a határátlépési eljárások optimalizálását, összehangolását, egyszerűsítését, mindezt a határátlépések gyorsítása, egyszerűsítése érdekében. A vonatkozó problémák, megoldási javaslatok és egyéb információk feltérképezésével, összegyűjtésével, illetve a közös javaslatok jelen tanulmányban történő megfogalmazásával kívánja a szerb-magyar határ átjárhatóságát javítani a feladat elvégzésére megbízást adó projektpartnerség.

## **2.2 Előzmények**

A magyar-szerb határszakaszon a határátlépés körülményeinek javítására 2015-ben készült átfogó és komplex tanulmány, mely jelen munka előzményének tekintendő annak ellenére, hogy annak tartalma és mélysége jelentősen meghaladta a mostani feladatban foglaltakat.

A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ koordinálásában a „KÖZOP-hoz illeszkedő projektek határmetszési szakaszainak megvalósíthatósági tanulmány szintű feltárása, azok hálózati hatásainak vizsgálata” című projektek keretében, a magyar-szerb határszakaszra vonatkozó feladatot (KÖZOP-3.5.0-09-11-2012-0004) a „Határtalanul Konzorcium” végezte el.

A több éves munka több fázisra bontva valósult meg. Az átfogó megvalósíthatósági tanulmány (ÁMT) az 1. mérföldkő keretében készült el, majd az 5. mérföldkőre frissítésre került. A munka a magyar-szerb határvidék gyorsforgalmi- és főúthálózata, valamint az azokhoz kapcsolódó mellékúthálózat fejlesztési lehetőségeit vizsgálja, javaslatot tesz olyan új határátkelőhelyekre, melyek a leghatékonyabban javítják a határok átjárhatóságát a Schengeni Egyezményhez jelenleg nem tartozó Szerbia és Magyarország között, bármely szintű, rendszerességű és célú személy- és áruforgalom számára. A munka nagy hangsúlyt helyezett a keresleti igények részletes felmérésére és a kapcsolódó egyeztetések lefolytatására.

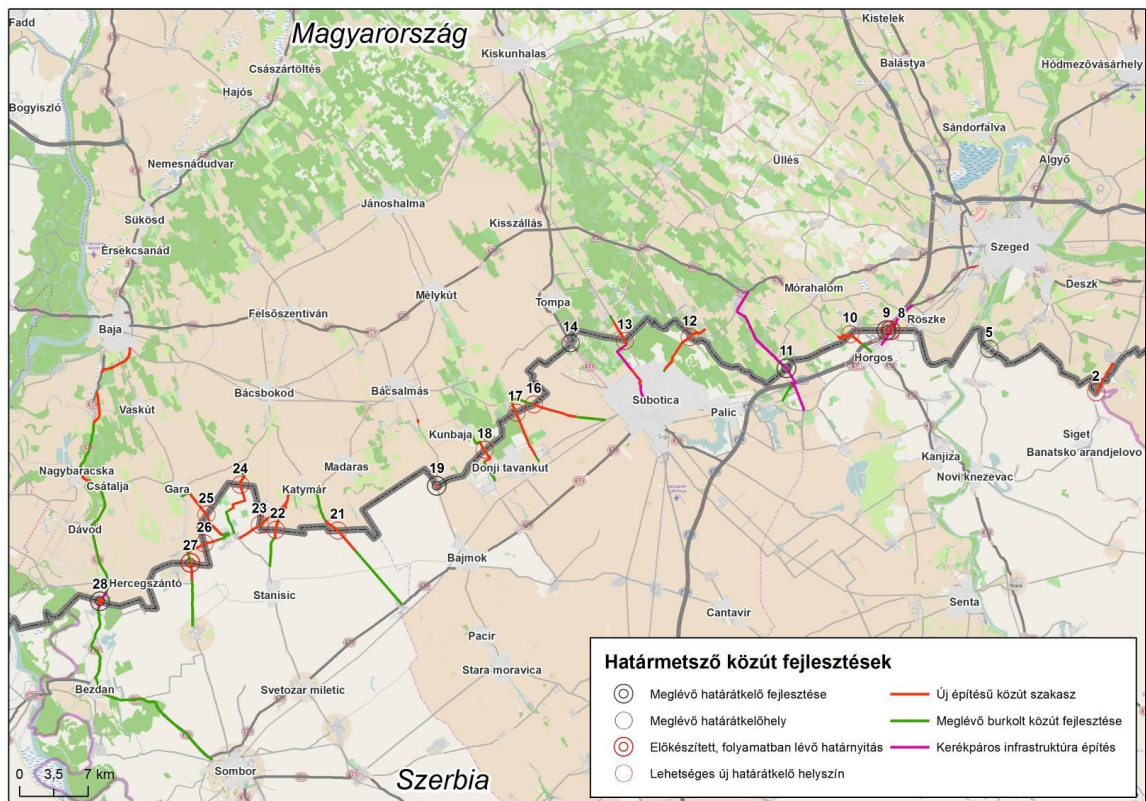
Az átfogó megvalósíthatósági tanulmány a felmért igények alapján jellemezte a határ teljes szakaszán feltárt fejlesztési projekt lehetőségeket, ötleteket. A jellemzés az egyes projektek egymáshoz képesti rangsorolását, sorba rendezését lehetővé tevő módszertan szerint történt. A részletesebb tervezési feladat, a rész-megvalósíthatósági tanulmányok készítése ugyan a közúti határkeresztezésekre korlátozódott, az ÁMT kitekintett a közösségi

közlekedési és kerékpáros fejlesztési lehetőségekre is, azokat összefüggésükben vizsgálta és értékelte. A vízi közlekedés lehetőségeit nem érintette a tanulmány. Az egyes fejlesztési projektek a társadalmi hatékonyság és a megvalósíthatóság kockázatai szerint lettek értékelve és összehasonlítva. Fontos rendezőelv volt, hogy a meglévő határátkelők fejlesztése, szolgáltatási színvonalának emelése előnyt élvez a jelentős beruházási és többlet működési költséggel rendelkező új határátkelők nyitásával szemben. A projekteket rangsoroló cselekvési terv javaslat egyeztetésre került az illetékes szerb és magyar igazgatási szervekkel és a határmenti települések vezetői tájékoztatást kaptak az eredményekről.

A munka során részletes megvalósíthatósági tanulmány mélységben vizsgált határátkelő nyitására, vagy fejlesztésére vonatkozó javaslatok magyar-szerb határ menti elhelyezkedését mutatja az ábra.

A tanulmány eredményeként 19 lehetséges projekt került megfogalmazásra melyből 4 db meglévő határátkelőhely szolgáltatásának fejlesztését, 2 db, 2015-ben már megkezdett új határ megnyitását és 13 db új projektötlet született. A fejlesztéseknél minden esetben részletes megvalósíthatósági rész-megvalósíthatósági tanulmány is készült a műszaki tartalom meghatározására.

A következő ábra áttekintést ad a rész-megvalósíthatósági tanulmány szinten vizsgált közúti fejlesztések határmenti elhelyezkedéséről.



6. ábra Az RMT mélységben vizsgált projektjavaslatok a magyar-szerb határszakaszon (forrás: KÖZOP-hoz illeszkedő projektek határmetszési szakaszainak megvalósíthatósági tanulmány szintű feltárása, azok hálózati hatásainak vizsgálata a magyar-szerb határszakaszon, (KÖZOP-3.5.0-09-11-2012-0004), Átfogó megvalósíthatósági tanulmány és cselekvési terv)

A cselekvési tervben a javasolt fejlesztések vonatkozásában az alábbi prioritási sorrendet határozta meg a tanulmány azzal a javaslattal, hogy a javasolt fejlesztések megvalósítása érdekében, két ország együttműködésében, kerüljön kidolgozásra egy közös „fejlesztési program”. A fejlesztési javaslatokat és prioritásukat az alábbi táblázat tartalmazza.

| Projekt kód | Települések     |                    | Fejlesztés leírása   | Prioritás |
|-------------|-----------------|--------------------|--|-----------|
|             | magyar          | szerb              |  |           |
| 8           | Röszke          | Horgoš (Horgos)    | <b>FOLYAMATBAN LÉVŐ FEJLESZTÉS</b><br>a régi határátkelő újranyitása <3,5t korlátozással, az MT kiegészítő (2. ütemű) elemeket javasol a megvalósuló 1. ütem mellé (kerékpárút, buszforduló) |           |
| 27          | Bácsszentgyörgy | Rastina (Rasztina) | <b>FOLYAMATBAN LÉVŐ FEJLESZTÉS</b><br>új közúti kishatár, <3,5t, 7-196 nyitvatartással   |           |

| Projekt kód | Települések  |                               | Fejlesztés leírása  | Prioritás |
|-------------|--------------|-------------------------------|---|-----------|
|             | magyar       | szerb                         |   |           |
| 2           | Kübekháza    | Rabe (Rábé)                   | <b>ÚJ KÖZÚTI KISHATÁR</b> <3,5t, 7-19 vagy 6-22ó nyitvatartással  |           |
| 9           | Röszke       | Horgoš (Horgos)               | <b>MEGLÉVŐ HATÁRÁTKELŐ</b><br>ITS fejlesztés a személyforgalom terelésének segítésére csúcsidőszakokban, valamint a teherforgalmi kapacitás fejlesztése érdekében a határrendészeti és tengelysúlymérő pont fejlesztése |           |
| 11          | Ásotthalom   | Bački Vinogradi (Királyhalom) | <b>MEGLÉVŐ HATÁRÁTKELŐ</b><br>nyitvatartási idő hosszabbítás (6-22ó), kapacitásbővítés 2x3 sávra (buszsávként), útszélesítés szerb oldalon és kerékpárút építés (a települések meglévő tervei alapján)                  |           |
| 19          | Bácsalmás    | Bajmok (Bajmok)               | <b>MEGLÉVŐ HATÁRÁTKELŐ</b><br>nyitvatartási idő hosszabbítása (6-22ó), buszforduló létesítése, a NIF Zrt-nél forráshiány miatt elmaradó útfelújítás megvalósítása   |           |
| 28          | Hercegszántó | Bački Breg (Béreg)            | <b>MEGLÉVŐ HATÁRÁTKELŐ</b><br>1. ütemben a határátkelő teherforgalmi fejlesztése és kerékpárút a határátkelő térségében,<br>2. ütemben a főút megerősítése és elkerülők építése   |           |
| 10          | Mórahalom    | Horgoš (Horgos)               | <b>ÚJ KÖZÚTI KISHATÁR</b> , <3,5t, 7-19 vagy 6-22ó nyitvatartással  |           |
| 13          | Kelebia      | Subotica (Szabadka)           | <b>ÚJ HATÁRÁTKELŐ</b> , a javaslat szerint elsősorban a turisztikai forgalomnak (kerékpárosoknak, túrázóknak), időszakos nyitvatartással  |           |
| 16          | Csikéria     | Subotica (Szabadka)           | <b>ÚJ KÖZÚTI KISHATÁR</b> , <3,5t, 7-19 vagy 6-22ó nyitvatartással  |           |
| 17          | Csikéria     | Ljutovo (Mérgeš)              | <b>ÚJ KÖZÚTI KISHATÁR</b> , <3,5t, 7-19 vagy 6-22ó nyitvatartással  |           |
| 18          | Kunbaja      | Tavankut (Tavankút)           | <b>ÚJ KÖZÚTI KISHATÁR</b> , <3,5t, 7-19 vagy 6-22ó nyitvatartással  |           |
| 21          | Katymár      | Aleksa Šantič (Babapuszta)    | <b>ÚJ KÖZÚTI KISHATÁR</b> , <3,5t, 7-19 vagy 6-22ó nyitvatartással  |           |
| 22          | Katymár      | Stanišić (Őrszállás)          | <b>ÚJ KÖZÚTI KISHATÁR</b> , <3,5t, 7-19 vagy 6-22ó nyitvatartással  |           |

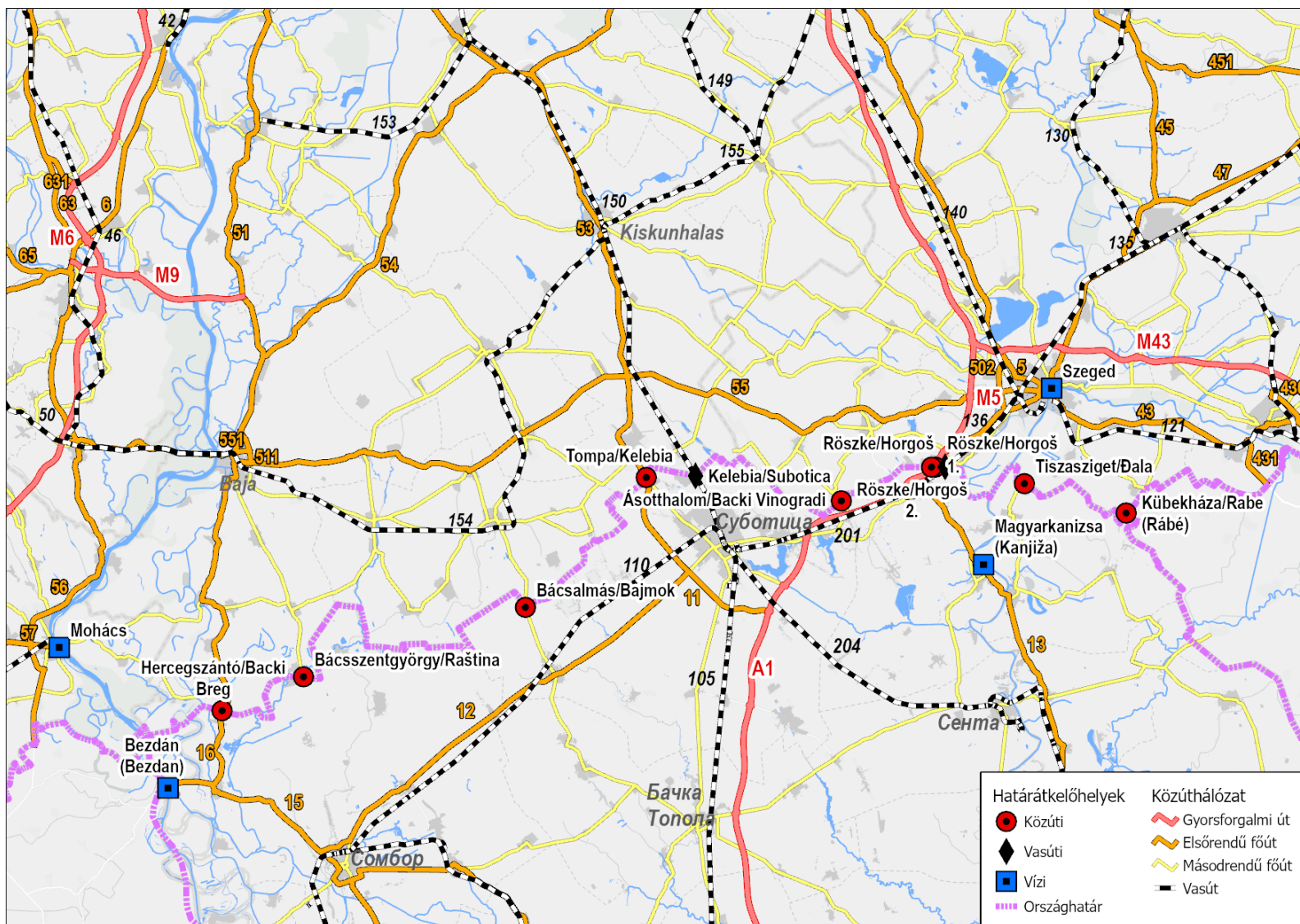
| Projekt kód | Települések           |                     | Fejlesztés leírása   | Prioritás |
|-------------|-----------------------|---------------------|--|-----------|
|             | magyar                | szerb               |  |           |
| 23          | Katymár               | Riđica (Regőce)     | ÚJ KÖZÚTI KISHATÁR, <3,5t, 7-19 vagy 6-22ó nyitvatartással |           |
| 24          | Bácsborsód-Kövesmajor | Riđica (Regőce)     | ÚJ KÖZÚTI KISHATÁR, <3,5t, 7-19 vagy 6-22ó nyitvatartással |           |
| 25          | Gara                  | Riđica (Regőce)     | ÚJ KÖZÚTI KISHATÁR, <3,5t, 7-19 vagy 6-22 nyitvatartással  |           |
| 26          | Bácsszentgyörgy       | Riđica (Regőce)     | ÚJ KÖZÚTI KISHATÁR, <3,5t, 7-19 vagy 6-22ó nyitvatartással |           |
| 12          | Ásotthalom            | Subotica (Szabadka) | ÚJ KÖZÚTI KISHATÁR, <3,5t, 7-19 vagy 6-22ó nyitvatartással |           |

1. táblázat Projektjavaslatok és prioritásuk sorrendje a 2015-ben készült tanulmány alapján (forrás: KÖZOP-hoz illeszkedő projektek határmetszési szakaszainak megvalósíthatósági tanulmány szintű feltárása, azok hálózati hatásainak vizsgálata a magyar-szerb határszakaszon, (KÖZOP-3.5.0-09-11-2012-0004), Átfogó megvalósíthatósági tanulmány és cselekvési terv)

Az elfogadott prioritási sorrendből kitűnik, hogy elsődlegesen a meglévő és megvalósítás alatt lévő határátkelő állomások szolgáltatási kapacitásainak kihasználása, színvonalának fejlesztése a cél és ehhez képest csak másodlagos az új határátkelők létesítése. Kivétel ez alól a Kübekháza-Rabe határátkelő volt, melyet relatíve kis beavatkozással meg lehetett építeni és egyben jól illeszkedik a magyar-szerb-román hármashatár koncepciójába (Kübekháza-Beba Veche határállomás létesítése). A tanulmányt a 2012. évi készítését követően bekövetkezett változások miatt, csak aktualizálását követően lehet közvetlenül figyelembe venni.

### 2.3 Meglévő határátkelők

A 151 km hosszú magyar-szerb határszakaszon összesen 13 db közúti, vasúti és vízi határátkelési lehetőség szolgálja az utazókat, illetve a szállítmányozókat. A közúti határátkelők - kivétel az autópálya kapcsolatot biztosító Röske-Horgos 1 -, a gépjármű közlekedés mellett természetesen a kerékpárral és gyalogosan érkezőket is szolgálja. A határátkelők helyét és főbb jellemzőit mutatjuk be az alábbi fejezetekben. A 13 határátkelő közül csak 3 esetben nincs jelentősebb korlátozás, amely alátámasztja azon térségi igényt, hogy a hatályos előírások betartása mellett javítani szükséges a határ átjárhatóságát. A határállomások elhelyezkedését az alábbi ábra mutatja.



7. ábra Meglévő határátkelők és közlekedési kapcsolataik a szerb-magyar határon

A határátlépések közlekedési módoktól független fejlesztését több folyamatban lévő projekt érinti.

- Az Európai Unió a **Travel to Europe nevű mobilalkalmazást** a külső határokon történő beléptetés hatékonyságának javítása érdekében fejlesztette ki, amelyet a Frontex, az EU határ- és partvédelmi ügynöksége koordinál. Az applikáció célja, hogy a nem uniós állampolgárok – például vízummentesen utazó országok polgárai – már az utazás előtt, legfeljebb 72 órával előzetesen megadhassák személyes és biometrikus adataikat, köztük arcfotójukat, ezzel is csökkentve a határon szükséges várakozási időt. Az alkalmazás tehát nem váltja ki az ellenőrzést, de lehetővé teszi az adatok előzetes rögzítését, amelyek az EES rendszer számára felhasználhatóak.

Az alkalmazás használata nem kötelező, hanem önkéntes alapon működik, és a tagállamok saját döntésük alapján vezethetik be. Svédország az egyik első ország, amely bevezeti az applikációt a határátkelőhelyeken, például Arlanda repülőtéren és más helyeken is. A biometrikus adatok – így például az ujjlenyomat – rögzítését továbbra is a határátlépés során végzik el, tehát az applikáció az arcfotó és a személyes adatok előzetes rögzítését teszi lehetővé, de nem váltja ki a teljes határellenőrzést.

A Travel to Europe app szorosan kapcsolódik az EES bevezetéséhez, amely 2025 őszén indul, és a külső határokon megszünteti az útlevélbélyegzést a nem EU-s állampolgárok esetében. Helyette egy digitális nyilvántartást vezet az utazók belépéséről, kilépéséről, illetve biometrikus adataikról. Az applikáció tehát a jövőbeni határátlépési eljárások fontos kiegészítő eszköze lehet, különösen a nagy utasforgalmú beléptető pontokon (nem kizárólag közúti határátkelés során).

- A **BORDERLINK projekt** egy Horizon Europe által támogatott kezdeményezés, amelynek célja a vámhatóságok és határellenőrző ügynökségek képességeinek fejlesztése az EU külső határain. A projekt időtartama 2024 és 2027 között van, és többek között Magyarország, Svájc, Görögország, Litvánia, Írország, Hollandia, Ausztria, Belgium és Norvégia vesz részt benne. A projektben részt vevő országok között szerepel még Nagy-Britannia, amely a Horizon Europe programhoz való kapcsolódása miatt részt vehet a projektben.

A BORDERLINK projekt célja a vámhatóságok és határellenőrző ügynökségek képességeinek és teljesítményének javítása az EU határain az alábbi területeken:

- Fenyegető anyagok észlelése és azonosítása: innovatív technológiák alkalmazása a veszélyes anyagok felismerésére.
- Képzés és oktatás fejlesztése: tanúsított röntgentechnikus képzések és szintetikus röntgenképek könyvtárának létrehozása.
- Adatmegosztás és interoperabilitás javítása: közös adatbázisok és szabványok kialakítása a hatékony együttműködés érdekében.
- Zöld vámügyi kezdeményezés előmozdítása: a lefoglalt cigaretták környezetbarát újrahasznosítása és azonosítása.
- Képzési eszközök fejlesztése: oktató játékok és szimulációk a vámhatóságok számára.

#### A projekt öt fő innovációs területre összpontosít:

- Kockázatelemzés: az áramlások kockázatainak azonosítása és kezelése.
- Nem-invazív ellenőrzés: csempészáruk észlelése anélkül, hogy megsértenék a szállítmányokat.
- Anyagazonosítás: az áruk és anyagok helyes osztályozása és azonosítása.
- Utólagos lefoglalás utáni tevékenységek: a lefoglalt termékek kezelése és nyomozás.
- Átfogó tevékenységek: oktatási eszközök és a BORDERLINK megfigyelőközpont működtetése.

#### A projekt várható eredményei:

- A vámhatóságok számára gyorsabb és hatékonyabb hozzáférés a referenciaadatokhoz.
- Az EU külső határain alkalmazott vámellenőrző eszközök interoperabilitásának növelése.
- A vámellenőrzések harmonizálása a kockázatkezelés és a kereskedelem elősegítése érdekében.
- A zöld vámügyi gyakorlatok előmozdítása, beleértve a környezetbarát újrahasznosítást és az érzékeny áruk észlelését.

#### A projektben részt vevő magyar partnerek:

- Nemzeti Adó- és Vámhivatal (NAV): A vámhatóságok képességeinek fejlesztése.
- RSOE (Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület): A Duna folyami információs szolgáltatásainak működtetése és biztonságának növelése.
- VICESSE Research GmbH: A biztonsági kérdések széleskörű elemzése és megoldások kidolgozása.

A BORDERLINK projekt hozzájárul az EU külső határain alkalmazott vámellenőrzési rendszerek fejlesztéséhez, elősegítve a biztonságosabb és fenntarthatóbb kereskedelmet.

### 2.3.1 Közúti határátkelők

A magyar-szerb határszakaszon jelenleg 9 közúti határátkelő működik. A határátkelők személy és teherforgalmi szempontból eltérő szolgáltatást nyújtanak, jelentős részük működése során számos korlátozás érvényesül. A közúti határátkelőhelyek a gépjárműforgalmon túl jellemzően a kerékpáros és gyalogos határátlépéseket is lebonyolítják, különös tekintettel arra, hogy a határszakaszon nem működik kizárólagosan kerékpáros és/vagy gyalogos határállomás. A közúti átkelők elhelyezkedését, azok korlátozásait az alábbi táblázat foglalja össze.

| Határátkelő megnevezése            | Személyforgalmi korlátozások  | Teherforgalmi korlátozások                                 | Nyitva-tartás (óra)                 |
|------------------------------------|---|--|-------------------------------------|
| <b>Kübekháza-Rabe</b>              | autóbusz kitiltva, a határt csak EU-EGT-CH-RS állampolgárok léphetik át | teherforgalom kitiltva                                     | 7:00-19:00                          |
| <b>Tiszasziget-Djala</b>           | autóbusz kitiltva, a határt csak EU-EGT-CH-RS állampolgárok léphetik át | teherforgalom kitiltva                                     | 7:00-19:00                          |
| <b>Röszke-Horgos 2 (főút)</b>      | autóbusz kitiltva, a személyforgalomra nincs korlátozás (ideiglenesen)  | teherforgalom kitiltva                                     | 4:00-23:00                          |
| <b>Röszke-Horgos 1 (autópálya)</b> | nincs korlátozás  | nincs korlátozás   | 0:00-24:00                          |
| <b>Ásotthalom-Backi-Vinogradi</b>  | autóbusz kitiltva, a határt csak EU-EGT-CH-RS állampolgárok léphetik át | teherforgalom kitiltva                                     | H-Cs: 7:00-19:00<br>P-V: 7:00-22:00 |
| <b>Tompa-Kelebija</b>              | nincs korlátozás  | nincs korlátozás   | 0:00-24:00                          |
| <b>Bácsalmás-Bajmok</b>            | autóbusz kitiltva, a határt csak EU-EGT-CH-RS állampolgárok léphetik át | teherforgalom kitiltva                                     | 7:00-19:00                          |
| <b>Bácsszentgyörgy-Rastina</b>     | autóbusz kitiltva, a határt csak EU-EGT-CH-RS állampolgárok léphetik át | teherforgalom kitiltva                                     | 7:00-19:00                          |
| <b>Hercegszántó-Backi Breg</b>     | nincs korlátozás  | 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeg felett kitiltva | 0:00-24:00                          |

2. táblázat Közúti határátkelőhelyek a magyar-szerb határon (lila aláfestés: korlátozott használat)

A táblázatból jól látszódik, hogy a határon két határátkelő – Röske-Horgos 1 és Tompa-Kelebija - működését nem korlátozzák a személy- és teherforgalomra, valamint a nyitvatartásra vonatkozó korlátozások (eltekintve attól, hogy az autópálya határátkelőként működő Röske-Horgos 1 határátkelő kerékpáros megközelítése értelemszerűen autópályán nem lehetséges.), míg Hercegszántó-Backi Breg határállomáson „csak” a teherforgalom megengedett összömege korlátozott. Ezekről eltekintve minden közúti határátkelőn számos korlátozás van érvényben, mely nehezíti, vagy adott esetben lehetetlenné teszi egyesek számára a határátlépést.

A közúti határlépés szempontjából több jelentős fejlesztés is folyamatban, illetve előkészítés alatt van.

- **Röske-Horgos 3** új gyorsforgalmi úti határátkelőhely létesítése, illetve Horgos 2. bővítése az elvárt kapacitásra (előkészítés folyamatban van) – irányonként 14 személygépjárművek, 4 autóbuszok és 4 tehergépjárművek számára fenntartott ellenőrzési sáv kialakítása, legmodernebb technológiák alkalmazása, az Európai Unió által bevezetendő European Travel Information and Authorisation System (ETIAS) és Entry/Exit Systems (EES) határigazgatási rendszereknek megfelelő megoldások bevezetése, közös személyforgalmi határ- és vámellenőrzés Magyarországon, teherforgalmi ellenőrzések a két országban, puffer parkolók építése a Magyarországról kilépő tehergépjárművek számára.
- **Hercegszántó-Backi Breg** határállomás fejlesztése (előkészítés folyamatban van) – irányonként 4 személygépjárművek, 2 tehergépjárművek és 2 autóbuszok számára fenntartott ellenőrző sáv kialakítása, 3,5 tonnánál nagyobb összömegű tehergépjárművek átkelésének biztosítása, külön kerékpáros és gyalogos folyosó, tehergépjárművek és személygépjárművek számára parkolók, 51 sz. főút Baja-Hercegszántó-határ közötti, fejlesztése a cél.
- **Tompa-Kelebija 2** új határállomás építése (előkészítés folyamatban van, határpont kijelölése megtörtént) – személygépjárművek, autóbuszok és tehergépjárművek számára önálló forgalmi sávok biztosítása.

A balkáni irányú legnagyobb közúti határátkelő kialakítására két helyszínt vizsgál a Magyar Kormány: a meglévő röskei autópálya és a Tompa főúti határátkelőt és környékét. Az elkészülő tervek és tanulmányok alapján a két helyszín közül a Magyar Kormány várhatóan 2025 második felében fog dönteni.

- **Mohácsi Duna-híd és kapcsolódó úthálózat megvalósítása** (kivitelezés folyamatban van) - az M6 autópályától indulva a meglévő 57 sz. főút 2x2 sávosra épül ki az 56 sz. és 57 sz. főút csomópontjáig, több turbó körforgalom kialakításával egyetemben.



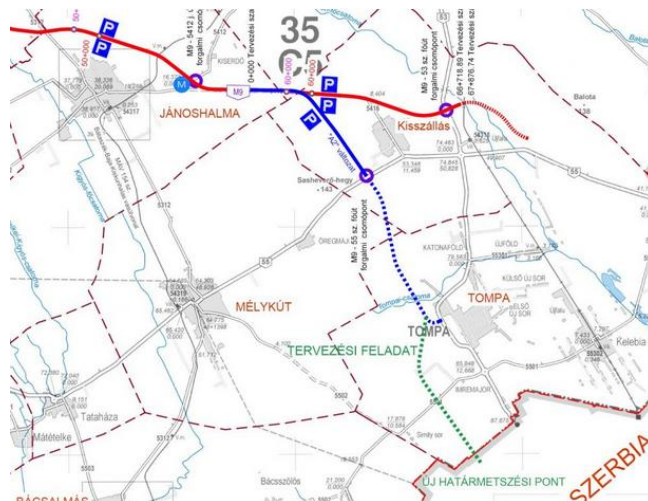
8. ábra Mohácsi Duna-híd és kapcsolódó úthálózat (forrás: beruhazas.gov.hu)

- **M9 gyorsforgalmi út tervezése 51 sz. és 53 sz. főutak között, lekötéssel Tompa irányába** (előkészítés alatt van) - az M9 gyorsforgalmi út meglévő Szent László Duna-híd folytatásaként az 51 sz. főúttól Dusnok és Sükösd térségéből indulva halad Nemesnádudvar és Érsekhalma között. Jánoshalma térségében kettéválik, egyik ágon K-NY irányban Kisszállás térségében eléri az 53 sz. főutat, a másik ágon dél felé fordul, Kisszállás közelében az 55 sz. főutat keresztezi és onnan tovább haladva éri el Tompát a 2x2 sávos gyorsforgalmi út. Jánoshalma és Kiskunhalas között az 5412 j. út mentén kerékpárút létesítése tervezett.



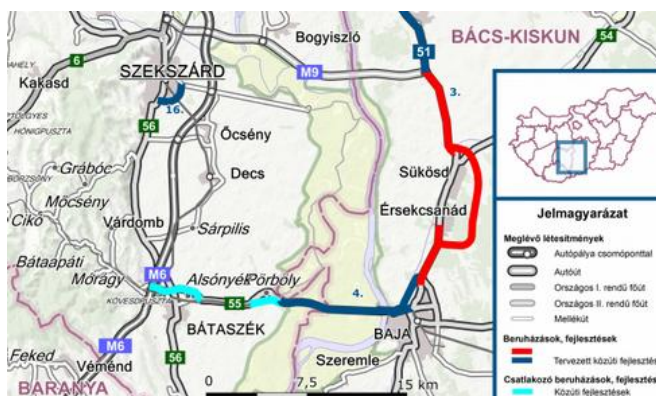
9. ábra M9 gyorsforgalmi út az 51 sz. és 53 sz. főutak között, lekötéssel Tompa irányába (forrás: beruhazas.gov.hu)

- M9 gyorsforgalmi út déli lekötéséhez kapcsolódóan tompai új, teherforgalmi határátkelőhely és kapcsolódó gyorsforgalmi úti szakasz** (előkészítés alatt) - az M9 gyorsforgalmú út déli lekötése folytatásaként, Tompa településtől (53 sz. főút) mintegy 7 km hosszon 2x2 sávós gyorsforgalmi út tervezése, új határmetszési pont meghatározása, valamint korlátozás nélküli (ADR, növény- és élőállat szállítmányok fogadására is alkalmas) határátkelőhely területének meghatározása.



10. ábra M9 gyorsforgalmi út déli lekötéséhez kapcsolódóan tompai új, teherforgalmi határátkelőhely és kapcsolódó gyorsforgalmi úti szakasz (forrás: beruhazas.gov.hu)

- 51 sz. főút fejlesztése M9 gyorsforgalmi út – Baja között, Sükösd és Érsekcsanád elkerülővel** (befejezett előkészítés) – az 51 sz. főút M9 gyorsforgalmi úti csomópontjától Baja lakott területig tartó szakaszának (kivéve a Sükösd és Érsekcsanád településeket a tervek szerint elkerülő út kezdő- és végcsomópontjai közötti szakaszt) 11,5 tonnás tengelyterhelésre történő



11. ábra 51 sz. főút fejlesztése M9 gyorsforgalmi út – Baja között, Sükösd és Érsekcsanád elkerülővel (forrás: archivum.nif.hu)

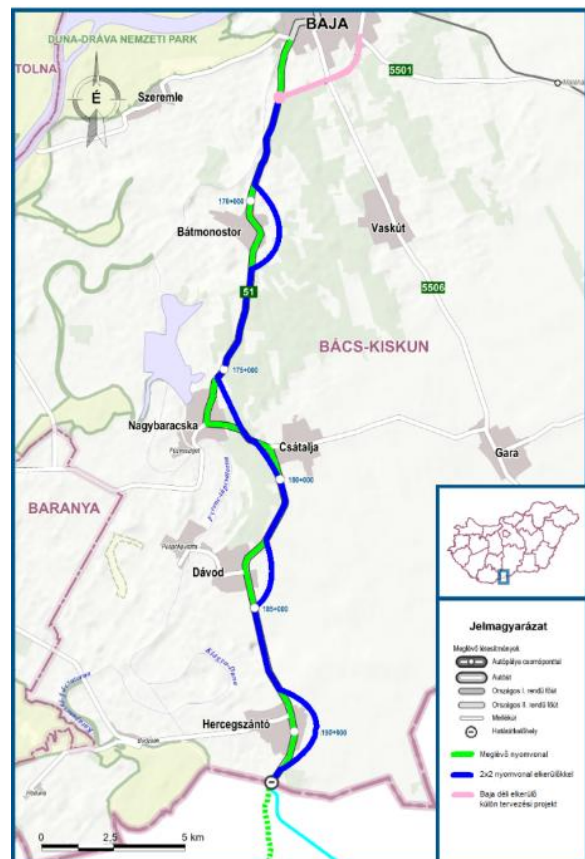
burkolat-megerősítése és önálló vonalvezetésű párhuzamos kerékpárút (részben kerékpározásra kijelölt vegyes forgalmú út) építése. Sükösd és Érsekcsanád településeket keleti oldalról elkerülő, új nyomvonalon vezetett 2x1 sávós főút megvalósítása.

- **Baja, déli elkerülő út** (előkészítés alatt) - új nyomvonalon vezetett 2x1 sávú elkerülő út megvalósítása az 51 sz. Budapest-Baja-Hercegszántó főút és az 5501 j. Kelebia-Baja összekötő út között.



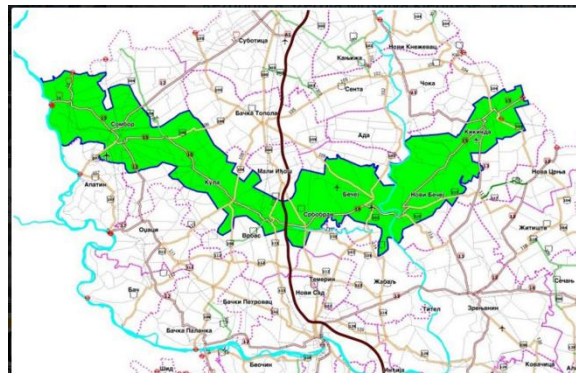
12. ábra Baja, déli elkerülő út (forrás: beruhazas.gov.hu)

- **51. sz. főút Baja – Hercegszántó – országhatár szakasz főúttá fejlesztése** (előkészítés alatt) - 51 sz. főút Baja, déli elkerülő – Hercegszántó – országhatár közötti szakaszának 2x2 sávú emelt sebességű főúttá fejlesztése Bátmonostor, Csátalja, Dávod, Hercegszántó elkerülésével, párhuzamosan kerékpáros létesítmények építésével.



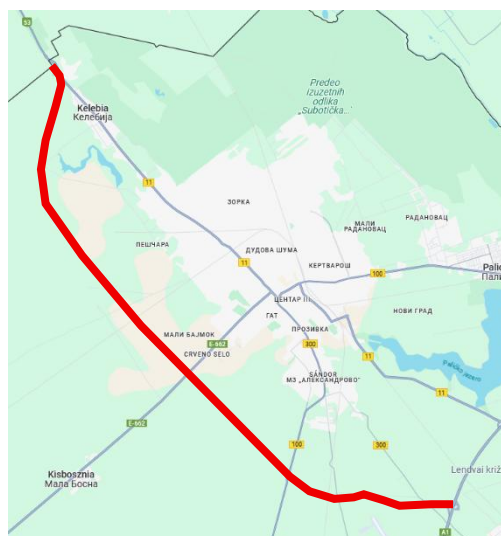
13. ábra 51. sz. főút Baja – Hercegszántó – országhatár szakasz főúttá fejlesztése (forrás: beruhazas.gov.hu)

- **Backi Breg - Srpska Crnja gyorsforgalmi út** (kivitelezés alatt) – a „Vajdaság mosolya” nevű, mintegy 186 km hosszú gyorsforgalmi út Hercegszántó – Backi Breg határátkelőtől induló, Sombor, Kula, Srbobran, Becej, Novi Becej, Kikinda településeket érintve a Srpska Crnja falun keresztül éri el a szerb-román határt. A beruházás első, Backi Breg és Sombor közötti szakasza várhatóan 2026-ra készül el, míg a teljes nyomvonal megvalósulása 2028-ra várható.



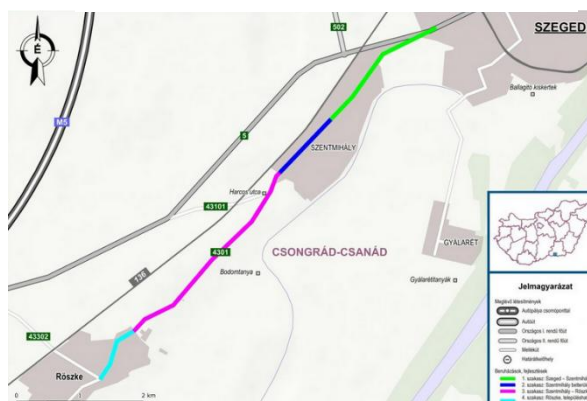
14. ábra „Vajdaság mosolya” (forrás: vajma.info)

- **Subotica elkerülő út (Y-elágazás) fejlesztése** (előkészítés alatt van) – a gyorsforgalmi útszakasz a Tompa-Kelebija határátkelőt köti össze a Horgoš–Novi Sad autópályával. A korábban átadásra került elkerülő út kapacitásbővítése autóút profilú kiépítéssel (további két sáv építése) napirenden van, tervezési feladatok elvégzésére szóló kiírást 2024-ben tették közzé.



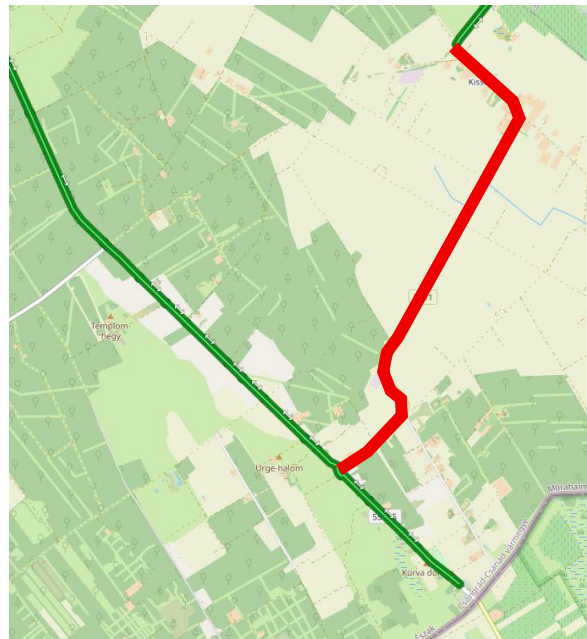
14. ábra Subotica Y-elágazás

- **Szeged - Rőske kerékpárút** (előkészítés alatt) – Rőske és Szeged között kerékpáros infrastruktúra létesítése a magyar és a szerb turisztikai célú hálózat összekapcsolása érdekében, melynek részeként meglévő kerékpárút rekonstrukciójára, új kerékpárút építésére és a kerékpáros infrastruktúra forgalomtechnikai jelölése tervezett.



15. ábra Szeged – Rőske kerékpárút (forrás: beruhazas.gov.hu)

- **Ásotthalom kerékpárút** (megvalósítás alatt) – önálló kerékpárút építése az 5511 j. összekötő út mentén a már elkészült, Mórahalom irányából érkező kerékpárút és az 5511 j. úthoz csatlakozó, az Ásotthalom-Backi Breg határátkelőhöz vezető 55126 jelű útig. A kerékpárúthoz kapcsolódóan kerékpáros pihenőhely is kialakításra kerül mosdókkal a határállomáshoz vezető kerékpárút mentén (forrás: palyazat.gov.hu).



167. ábra Ásotthalomi kerékpárút az 5511 j. összekötő út mentén

- **Tompa és Subotica közötti kerékpárút fejlesztése** – az OPTI-BIKE 3 IPA projekt keretében ütemezetten folyik a fejlesztés. Szerbiában 4,2 km új kerékpárút és 1 híd, Magyarországon pedig 1,5 km kerékpárút épül az 53 sz. út mentén, amelyek mindegyike az EuroVelo 13-hoz kapcsolódik. Az infrastruktúra mellett kerékpártárolók, szervizpontok és interaktív turisztapult is létesül.

### 2.3.2 Vasúti határátkelők

A magyar-szerb határon két vasúti határátkelőhely áll rendelkezésre, a Röske-Horgos és a fejlesztés alatt lévő Kelebia-Subotica határállomás, melyből csak az előbbi üzemel. A két ország közötti távolsági személy- és teherforgalmat alapesetben a kelebiai határátkelő biztosítja a Budapest-Belgrád vasútvonalon. A felújítása alatt azonban ez a szerep a Szeged-Subotica vonalra terhelődik. A kelebiai határátlépés az építési munkák miatt jelenleg nem lehetséges. A személy- és teherforgalmi jellemzőit és korlátozásait az alábbi táblázat foglalja össze.

| Határátkelő megnevezése                     | Személyforgalmi kínálat                           | Teherforgalmi kereslet             | Nyitvatartás (óra)  |
|---|---|------------------------------------|---------------------|
| <b>Röszke-Horgos (Hu 136-RS 201 sz.)</b>    | napi 5 pár személyvonat Szeged és Subotica között | napi 6 pár tehervonat              | 0:00-24:00          |
| <b>Kelebia-Subotica (HU 150-RS 105 sz.)</b> | átépítés miatt a forgalom szünetel                | átépítés miatt a forgalom szünetel | a forgalom szünetel |

3. táblázat Vasúti határátkelőhelyek a magyar-szerb határon (forrás: police.hu; lila aláfestés: korlátozott használat)

A vasúti hatátlépés szempontjából a határátkelőket érintő előkészítés vagy kivitelezés alatt lévő főbb fejlesztések a következők.

- **Budapest-Beograd vasútvonal felújítása**

A Budapest-Belgrád vasútvonal kapacitásbővítő korszerűsítésének nagy szerepe lesz abban, hogy a két ország Közép-Európa és a Balkán teherfuvarozási, logisztikai és elosztó központjává váljon. Az átfogó fejlesztésen átvesztő összeköttetés a görög kikötőkbe befutó áruk számára kínál majd minden másnál gyorsabb útvonalat a kontinens belseje felé. A beruházás jelenleg is folyamatban van, egyes részeit már átadták a forgalomnak. Mindezek mellett nem elhanyagolható cél a két főváros között a vasúti utazások idejének csökkentése, mely várhatóan fele lesz a korábbiaknak. A vasútvonal jelenleg a szerbiai szakaszon elkészült, a magyar oldalon is hamarosan átadásra kerül.



17. ábra Budapest-Beograd vasútvonal (forrás: hu.wikipedia.org)

A **magyar szakasz** (150 sz.) kétvágányú, teljesen villamosított, 160 km/óra sebességű közlekedést biztosító vasútvonal lesz. A munka során az állomások és megállóhelyek felújításra kerülnek, illetve új megállóhelyek is létesülnek. 2025-re a pálya alapvetően elkészült, de még számos feladat megvalósításra vár. A pályán a határátmenet nem biztosított a vasúti

forgalom számára még nem került megnyitásra. Várhatóan 2026 elején kerül sor az üzembe helyezésre.

A **szerb szakasz** (30 sz.), a magyarhoz hasonlóan, kétvágányú, villamosított vasútvonal, de egyes szakaszokon 200 km/óra sebességű közlekedést is lehetővé tesz. A Beograd és Novi Sad közötti, maximum 200 km/óra menetsebességű szakasz már elkészült és átadták a forgalomnak. A Novi Sad-Subotica szakasz forgalomba állítása is megtörtént 2025-ben.

- **Szeged-Subotica vasútvonal fejlesztése**

A 150 sz. vasútvonal fejlesztése miatt a vonalon a forgalom szünetel, melynek forgalmát ideiglenesen a Szeged-Subotica vasútvonalra terelték. A korábban kihasználatlan és egyben rossz műszaki állapotú vasútvonal felújítása így szükségessé vált. A megengedett legnagyobb sebesség 120 km/óra. A vonal villamosításra került, vonatbefolyásoló, távvezérlő és biztosítóberendezéseket is telepítettek hozzá. Az állomások szükség szerint felújításra kerültek. A villamosítással a menetidő csökkenni fog, mely tovább növeli a szolgáltatás színvonalát. Mindezek mellett az üzemeltetés során felmerült menetidőt növelő problémák (pl. a magyar oldalon a határkapu térségében lévő vasúti átjáró fényoszlopja és a biztosító berendezés kapcsolatának hiánya miatt, a vegetációs időszakban a növények takarása okán 10 km/órás lassújel bevezetése szükséges) is megoldásra várnak még.

A szegedi deltavágány (más néven „Szegedi deltacsatlakozás”) a Szeged-Röszke-Subotica vasútvonal fejlesztésének egyik kulcsfontosságú eleme. A vágány célja a nemzetközi és teherforgalmi áramlás racionalizálása és közvetlen kapcsolatok biztosítása Magyarország belső vasúthálózatához, elsősorban Budapest-Cegléd-Szeged irányba. A Szabadkáról érkező nemzetközi áruszállító vonatok eddig csak irányváltással tudtak tovább haladni Cegléd felé (Szeged-Rendező állomáson). A deltavágány segítségével átfutás nélkül, egy mozdonyvezetéssel haladhatnak tovább az ország belseje felé – ez csökkenti a menetidőt és a fordulódőt, csökkenti a környezeti terhelést és a torlódást a Szabadkai úti vasúti átjáróban. A magyar oldalon jelenleg is folynak az építési munkák, befejezésük 2025 végére várható.

A szerb oldalon a teljes szakasz műszaki átadása megtörtént. A teher és személyforgalom - bár korlátozások mellett, de megindult.



19. ábra Szeged-Subotica vasútvonal fejlesztése (forrás: pannorntv.hu)

### 2.3.3 Vízi határátkelők

A hajózásnál is működik a „first port” elve, mely szerint egy személynek vagy árunak a schengeni övezeten (vagy más hasonló egységes térségen) belüli mozgása során ott kell eljárási kötelezettségnek eleget tennie, ahol először belépett az övezetbe. Ennek értelmében a határátlépések tekintetében az elsődlegesen meghatározó kikötők a határhoz legközelebb fekvő magyar és szerb határkikötők.

A Tisza nemzetközi víziúton a határhoz a legközelebbi a Szegedi Kikötő, míg párja Szerbiában a Kanjizai Kikötő. A Dunán a Mohácsi Nemzetközi Kikötő és párja a Bezdani Kikötő az elsődleges határátlépési pont.

Természetesen ezeken kívül más, fontos kikötők is vannak, melyek a vízi közlekedésben szerephez jutnak:

- A bajai kikötő a Duna bal partján található, a Duna – Majna – Rajna víziútrendszer második legjelentősebb magyarországi kikötője. Országos közforgalmú kikötő, határkikötő, ahol Ro-Ro és Zöld Terminál működik. A fejlesztési célok között szerepel a kombinált szállítás dél-magyarországi bázisának megteremtése.
- Szerb oldalon kiemelkedően fontos még Apatin kikötője a Duna bal partján. Elsősorban regionális logisztikai, ipari és turisztikai szerepében ragadható

meg, különösen a Vajdaság nyugati térségében és a magyar határhoz közeli fekvés miatt. Fontos logisztikai bázis a környező ipari parkok, szabadkereskedelmi övezetek (Free Zone Apatin) és mezőgazdasági termelés (pl. gabonaexport) szempontjából. A kikötő lehetőséget kínál a multimodális szállításra (víz-közút-vasút integráció), bár ennek kiépítése még nem teljeskörű.

Tiszai határkikötők főbb jellemzőit a következő táblázat mutatja.

| Határátkelő megnevezése   | Forgalmi korlátozások   | Nyitvatartás (óra) |
|---|---|--------------------|
| <b>Szeged Huszár Mátyás Rakpart Határátlépési Pont, személyforgalmi kikötő</b>              | személyhajók, sport, -kedvtelési célú kishajók, csónakok, határátlépés előzetes bejelentéssel lehetséges  | 7:00-19:00         |
| <b>Szeged Vizi Határátkelőhely Medencés Kikötő Határátlépési Pont, teherforgalmi kikötő</b> | teherhajók és személyhajók, sport, -kedvtelési célú kishajók, csónakok, ha a Huszár M. rakparti úszómű a magas vízszint miatt nem használható, de a Tisza hajózható, határátlépés előzetes bejelentéssel lehetséges | 7:00-19:00         |
| <b>Kanjiza vízi nemzetközi határátkelő</b>  | Kisebb személyhajók, sporthajók, kishajók, motorcsónakok, határátlépés előzetes bejelentéssel lehetséges  | 7:00-19:00         |

4. táblázat Tiszai vízi határátkelőhelyek a magyar-szerb határon (lila aláfestés: korlátozott használat, forrás: police.hu; 2012. évi IV. tv.)

Dunai határkikötők főbb jellemzőit az alábbi táblázat mutatja.

| Határátkelő megnevezése                          | forgalmi korlátozások  | Nyitva-tartás (óra) |
|--|--|---------------------|
| <b>Mohács Vízi Határátkelőhely</b>               | személyhajók, sport, -kedvtelési célú kishajók, csónakok, teherhajók | 0:00-24:00          |
| <b>Bezdan nemzetközi folyami határátkelőhely</b> | személyhajók, sport, -kedvtelési célú kishajók, csónakok, teherhajók | 0:00-24:00          |

5. táblázat Dunai vízi határátkelőhelyek a magyar-szerb határon (lila aláfestés korlátozás, türkiz aláfestés: korlátozás mentes használat; forrás: police.hu; 2012. évi IV. tv.)

A fentiek értelmében a tiszai határátlépést nehezíti, hogy csak előzetes bejelentéssel van mód a határátlépésre, míg a Duna esetében ilyen probléma nem adódik. Meg kell jegyezni, hogy Kanjiza határkikötő úszóműve nem

rendelkezik felépítménnyel, így a határellenőrzéshez szükséges helyiségek sem állnak rendelkezésre a kikötőben.

A vízi hatátlépést szempontjából említendő fejlesztés a Novi Becej térségében tervezett új tiszai zsilip előkészítése és építése. A vízi forgalom drasztikus növelése, a teherszállítás megnégyszerezése a cél a zsilip építésének, melynek kapacitása duplája a meglévőnek, két hajó fogadására is alkalmas lesz. A fejlesztés nem csak a teherforgalom kiszolgálására, illetve generálására szolgál, hanem a személyforgalom, illetve a turistaforgalom növekedését is célozza. Az előzetes tervdokumentáció várhatóan 2025 végére elkészül.

# 3

## Workshopok összefoglalása

A Vajdasági Autonóm Tartomány Regionális Fejlesztési, Interregionális Együttműködési és a Helyi Önkormányzati Titkárság által 4 tematikus workshop megrendezésére került sor Szerbiában az alábbiak szerint:

- Novi Knezevac, 2025.04.04. – gépjármű közlekedés
- Sombor, 2025.04.11. – kerékpáros közlekedés
- Subotica, 2025.04.14. – vasúti közlekedés
- Kanjiza, 2025.04.28. – vízi közlekedés.

A workshopok keretében a határátlépéssel kapcsolatos problémák és megoldási lehetőségeik kerültek feltárássra az adott közlekedési mód szerint a jelen lévő igazgatási szervek, önkormányzatok és civil szervezetek részvételével.

A workshopokon minden résztvevő számára kérdőív került kiosztásra, melyben röviden rögzíteni lehetett az egyes határátkelők vonatkozásában az adott problémát, és javasolt megoldását. A kérdőívek tartalma feldolgozásra került és beépült a workshopokon elhangzottak alapján összegyűjtött javaslatok közé.

A workshopokról emlékeztető készült, melyek a legfontosabb megállapításokat tartalmazzák. Meg kell jegyezni, hogy az egyeztetések során a témától eltérő felvetések és megállapítások is elhangzottak, melyek az összefoglalóban a tartalomnak megfelelően lettek figyelembe véve. Az emlékeztetőket a tanulmány 6. Mellékletek c. fejezete tartalmazza.

A workshopokon elhangzottak alapján került sor a magyar-szerb határszakaszon gépjárművel történő, vasúti, vízi és kerékpáros határátlépésekkel kapcsolatos problémák összefoglalására, figyelembe véve ezek összekapcsolódását is. A problémák többségét a használatot képviselő önkormányzatok képviselői fogalmazták meg. A munka során egyéb felmérések nem készültek és a workshopokon résztvevő érdekeltek jelenléte sem volt teljes, ezért az egyes problémák megjelenésének gyakorisága, valamint szerb vagy magyar oldali indíttatása nem lehet mérvadó. A problémák egy része általános jellegű, nem köthető kizárólag az egyes

határátkelőkhöz, ezért térképen nem kerültek ábrázolásra. A másik csoportba tartozó problémák területi elhelyezkedése meghatározott, illetve csak egyes határállomáshoz kapcsolódóan értelmezhetők. Ezek alapján készült el a problémákat a négy közlekedési mód szerint bemutató négy problématérkép, melyeket szövegesen kiegészítik a helyhez vagy egyes határátkelőhöz nem köthető problémák leírása.

Ezen workshopok alapján összeállított tanulmány első változatát véleményezték és pontosították az érdekeltek a DKMT Nonprofit Közhasznú Kft. által Magyarországon szervezett alábbi 4 tematikus workshopon:

- Szeged, 2026.01.19. – vasúti közlekedés
- Szeged, 2026.01.20. – gépjármű közlekedés
- Szeged, 2026.01.20. – vízi közlekedés
- Tompa, 2026.01.27. – kerékpáros közlekedés.

A javaslatok közvetlenül átvezetésre kerültek a tanulmányban. A workshopok a határátkelések problémáira, anomáliáira és ezek javasolt megoldásaira fókuszáló összefoglalók és a problémák összegzése alább található.

### **3.1 Közúti közlekedés**

A határforgalom akár napi szinten is hektikusan alakul, melynek eredményeként nem csak a nagy forgalmú időszakokban, hanem a hétköznapiakon is kialakulhatnak olyan torlódások, amelyek megnövelik a várakozási időt.

A kis átkelők célja a szomszédos települések társadalmi, kulturális és gazdasági kapcsolatainak biztosítása, fenntartása, erősítése. Lokális határmenti forgalom lebonyolítása a feladatuk. Ennek ellenére időszakosan szükséges nagyobb nemzetközi forgalmat terelni ezekre a pontokra. Ennek oka, hogy a jelentősebb határátkelők nem a jelenlegi forgalomra lettek tervezve, kapacitásuk időszakosan kimerül.

2025 októberétől új, egységes határellenőrzési rendszer (EES) került bevezetésre. Az időigényes előzetes regisztrációt követően a határátlépés már gyors lesz az EU bármely külső határán.

Mindezen túl a magyar oldalon az ingázók ellenőrzésére új eljárásrend kerül kidolgozásra, mely minden olyan szerb vagy magyar állampolgárt fog érinteni, aki hetente legalább kétszer átlépi a határt. A nyilvántartásba vételt követően a könnyített ellenőrzés (arcfelismerést követően) csak pár percet igényel majd.

A határforgalmi egyezmény módosítása folyamatban van. Ebben a korlátozott időben nyitva tartó határátkelők eltérő nyitvatartásában eljárók jogkörét, hatáskörét várhatóan úgy fogják módosítani, hogy nem diplomáciai úton kell majd kezdeményezni és döntéseket hozni a határátkelők eltérő nyitvatartásáról, hanem területi szinten, sőt kisebb határátkelők esetében a döntési jogkört megkapná a helyi szerv. Ez gyorsabb, az igényekhez rugalmasabban igazodó döntéseket eredményez az átkelők nyitvatartási rendjében és az azt használók állampolgárságával kapcsolatban.

A Vajdaság Autonóm Tartomány Kormánya megbízásából a projekt keretében jelenleg tanulmány és ehhez kapcsolódó felmérések készülnek a szerb-magyar határ határállomásain az átkelők működési jellemzőinek meghatározására.

A határellenőrzés időigényes, mivel a korábbi kockázatelemzésre épülő ellenőrzést felváltotta (schengeni határ!) az időigényesebb totális vámellenőrzés. Kormányzati szinten született döntés arra vonatkozóan, hogy ismét a kockázatot jelentő csoportok ellenőrzésére fókuszáló ellenőrzési módszer kerüljön bevezetésre, amely csökkentheti a várakozási időt a határokon.

A határátkelőkön az emberi erőforrás hiánya miatt a rendelkezésre álló sávok a forgalmi igények ellenére nem kerülhetnek mindig megnyitásra. Az alacsony kapacitáskihasználtság torlódásokhoz vezet. Amíg a rendelkezésre álló infrastruktúra lehetséges kapacitásának teljes kihasználását nem lehet biztosítani, addig a kapacitásbővítést célzó fejlesztések megkérdőjelezhetők. Az élőerő biztosítása mellett a jobb munkaszervezés segíthet ezen. Románia schengeni csatlakozását követően a román határszakaszról a magyar személyi állomány egy része a szerb határra lett vezényelve, mely várhatóan enyhíteni fogja az érintettek által jelzett problémákat.

A határforgalom kezelése esetenként nem kiegyensúlyozott, a szerb és a magyar szervek munkája nem teljesen összehangolt (pl. egyik oldalon több a nyitott sáv, mint a másik oldalon). Ez lerontja az átkelők működési hatékonyságát és torlódásokat okoz. A két oldal szervei közötti jobb együttműködés és koordináció szükséges.

Az egyes határátkelőkön gyakran kiszámíthatatlan módon jelentkező torlódások kivédését, az optimális utazási döntések meghozatalát segítheti, ha az utazók ismerik az határátkelők pillanatnyi forgalmát. Megoldást jelenthet erre, ha minden határállomáson online hozzáférésű kamerák működnének, melyek adatai alapján egyes alkalmazások segíthetik az utazókat a megfelelő,

a határátlépésre az adott időszakban leginkább alkalmas határállomás kiválasztásában.

Felmerült, hogy csak magyar és szerb állampolgárok viszonylatában, a határt rendszeresen átlépők számára, előzetes regisztrációt követően lenne-e lehetőség automatikus ellenőrzés (pl. arcfelismerés stb.) mellett gyorsított határátlépés bevezetésére. Csak magyar és szerb állampolgárságúak határátlépését szolgáló átkelő nem tud működni a határon. Az európai jogszabályok<sup>1</sup> alapján szűkített állampolgári körben megvalósuló automatikus átléptetés nem lehetséges, mert minden EU állampolgár számára biztosítani kell az EU határán az átlépés lehetőségét.

### **3.1.1 A határátkelők működésével kapcsolatos észrevételek**

#### ***Kübekháza-Rabe***

A határállomás új épülete 2024. végén került átadásra, további fejlesztési szándék nem ismert. Viszont a Szeged felől Kübekházára vezető út felújítása még nem történt meg. Nincs rendelkezésre álló fejlesztési forrás sem, bár a tervdokumentáció elkészült.

Javaslatként felmerült, hogy a korábbi IPA-program mintájára új pályázati lehetőségeket kellene keresni a Kübekházára vezető út felújítására. A határátlépőket a határállomás pillanatnyi forgalmi helyzetének ismerete is segítené, amely kis ráfordítással megvalósítható a határállomásokon (nem csak Kübekháza-Rabe határátkelőn) felszerelt, online elérhető kamerákkal (pl. BorderWatcher alkalmazás útján).

#### ***Tiszasziget-Djala***

A térségben a szerb oldali úthálózat kielégítő, azonban a magyar oldalon Tiszaszigeten a belterületi szakaszok szűkösök, az útburkolat állapota nem megfelelő, a határátkelő megközelítése és elhagyása nehézkes. Az út fejlesztése jelenleg nincs a tervek között. Nincs kialakított kerékpáros átvezetés a határátkelőn, bár kerékpáros infrastruktúra mindkét oldalon eléri az állomást.

---

<sup>1</sup> Jogszabályi háttér: 2016/399 RENDELET a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről (Schengeni határ-ellenőrzési kódex); 1931/2006/EK RENDELETE a tagállamok külső szárazföldi határain való kishatárforgalom szabályainak meghatározásáról, valamint a Schengeni Egyezmény rendelkezéseinek módosításáról

Felmerült Tiszasziget elkerülő út építésének vagy a meglévő szélesítésének szükségessége, valamint a közös ellenőrzési rendszer bevezetésének lehetősége. Az átkelő nyitvatartásának meghosszabbítása és a kerékpáros átvezetés fejlesztése is a javaslatok között szerepel.

### **Röszke–Horgos 2 (főúti) határátkelő**

Az átkelőhely kiemelten fontos a környékbeli ingázók számára. A nyitvatartási idő jelenleg 04:00–23:00, de már reggeltől sorakoznak az autók, hogy az ingázók időben beérjenek a munkahelyükre. Ez már reggel torlódást eredményez, mindemellett az út mentén várakozó járművek akadályozzák a forgalmat. Az előnyt élvező gyalogos és kerékpáros ellenőrzési területe nem különül el a gépjárműforgalomtól, ami lassítja az ellenőrzést (pl. amikor a határbusz megérkezik, az autósok ellenőrzését megszakítva mintegy 35 személy ellenőrzése történik), ráadásul a magyar oldalon nem működik a közvilágítás a határhoz közel eső buszmegálló és az átkelő között. Ez balesetveszélyes helyzetet teremt leginkább a téli hónapokban, különösen, hogy járda sem vezet a határig. Ezzel szemben a szerb oldalon csak Horgosig jár a busz.

A határállomás működési rendje nem mindenki számára ismert, ezért előfordul sikertelen határátlépés is, amely torlódást okoz és egyben jelentős idővesztést is az érintett utazóknak.

A tapasztalt rossz kapacitáskihasználtság csökkentésére ígéret hangzott el a határőrizeti szervek részéről, hogy megfelelő számú személyzet lesz biztosítva a jövőben és a sávokat a forgalomhoz jobban igazodva fogják nyitni, illetve csoportosítani.

A határátkelő fejlesztése előkészítés alatt van, mely során a nyitvatartás bővül és az autóbuszok közlekedése biztosított lesz.

A nyitvatartás állandó meghosszabbítása, buszsáv kialakítása, a kerékpáros és gyalogos átkelők elválasztása a gépjármű forgalomtól, valamint megfelelő közvilágítással ellátott járda kialakítása és parkolóhelyek létesítése a javasolt megoldások között szerepelnek. Az ingázókat is segítő a határt érintő szerb buszközlekedés megindítása is megfontolandó, különösen, hogy a magyar oldalon buszsáv létesítése várható, melynek szerb oldali párjának kialakítása is szükséges. Igény mutatkozik a határátkelők működési rendjére vonatkozó széleskörű tájékoztatásra és az információk könnyű hozzáférésének biztosítására is.

### **Röszke–Horgos 1 (autópálya) határátkelő**

A legnagyobb forgalmat bonyolító átkelőhelyen nemrégiben fejlesztésre került az infrastruktúra, amely elsősorban a forgalomszervezést érintette. Problémát okoz a működésben az EU és nem EU állampolgárok hibás besorolása a határállomás előtt, amely a helyesen besoroltak számára hátráltatást jelentő ellenőrzési eljárásokat von maga után.

A felmerült probléma megoldása a forgalomirányítási rendszer fejlesztése, az utasok célzottabb, hatékonyabb tájékoztatása a határátlépési eljárások rövid és zavartalan lebonyolítása érdekében.

### **Ásotthalom–Backi Vinogradi**

Az átkelőhely jelentős mértékben ingázási célra használatos, különösen a nyári és ünnepi időszakokban. Az itt közlekedők nagy része kerékpárral vagy motorkerékpárral kelne át már kora reggel, azonban az átkelő csak 07:00-kor nyit. Mindezek ellenére a rendelkezésre álló összes sáv csak jelentős torlódás esetén kerül megnyitásra. A határállomás működési rendje itt sem közismert mindenki számára, ezért előfordul, hogy vissza kell fordítani az utazót, amely torlódást és nem utolsó sorban jelentős idővesztést jelent az érintett számára.

Az 5511 j. út Ásotthalom és Mórahalom között elavult, az útburkolat rossz állapotban van. Az út felújítási terve elkészült, de a jövőben esetleg meginduló menetrendszerű autóbusz közlekedéssel még nem számoltak a tervezés során. A külföldiek által gyakran használt, Ásotthalom irányából Tompa elérését biztosító 5509 j. út állapota rossz, felújításra, illetve fejlesztésre szorul. Parkolók nem működnek a határállomásokhoz kapcsolódóan, ezért Ásotthalom felől az út szélén átlépésre várakozó autók gyakran akadályozzák az 5511 j. közúti forgalmat Mórahalom felé. A tömeges várakozás közbiztonsági és közegészségügyi problémát okozhat.

Autóbuszsal sem a szerb, sem a magyar oldalon nem lehet közvetlenül elérni a határt, csak a messzebb kiépült buszmegállóból, hosszú gyaloglás árán van mód rá. A magyar oldalon az erre használt kerékpárút nem rendelkezik közvilágítással, amely a téli időszakban közbiztonsági problémát okozhat. A határátlépés során a gyalogosoknak és a kerékpárosoknak elsőbbségük van, de ebből kifolyólag időszakosan ez lassíthatja a gépjárművel történő határátlépést: a gyalogosok és kerékpárosok közös ellenőrző sávban történő tömeges ellenőrzése hátráltatja a gépjárművel történő határátlépést.

A megoldási javaslatok közé tartozik a határátkelő nyitvatartásának állandó meghosszabbítása, legalább 05:00–23:00-ig, EU állampolgárok számára fenntartott ellenőrző sáv kialakítása, az 5511 és a 5509 j. utak felújítása, fejlesztése, parkolók létesítése, a határállomást elérő és esetleg átközlekedő közvetlen autóbuszjárat indítása a szükséges buszmegállók, fordulók stb. építésével, a jelenlegi buszmegálló és a határátkelő között közvilágítás biztosítása, valamint közbiztonsági célú kamerarendszer telepítése határállomás környezetében. A várakozók higiéniai igényeit a kerékpárúttal együtt megvalósuló kerékpáros pihenő hivatott kielégíteni.

### ***Tompa-Kelebija***

Az átkelőhely jelentős nemzetközi teherforgalmat bonyolít le, hétvégeként több száz kamion parkol le rendezetlenül a környező közterületeken, hivatalos parkolóhely híján. A határátkelő infrastruktúrája elavult, bár részben már történt fejlesztés (NAV-röntgen, ellenőrző pontok, parkolórendszer). A határátkelő környezete elhanyagolt, a településnek nincs elég forrása arra, hogy a határátkelő forgalmából adódó problémákat megfelelően kezelje.

Az új Tompa-Kelebija 2 határátkelő előkészítése folyamatban van, amely jelentős kapacitásnövekedést fog jelenteni, egyben tehermentesíteni fogja a meglévő határátkelőt (Tompa-Kelebija 1). A város hiányolja az ezzel kapcsolatos részletes tájékoztatást. A fejlesztés eredményeként a sávok száma 5-re fog bővülni és autóbusszal is át lehet majd lépni a határt. Az új határállomás jelentőségét növeli az előkészítés alatt lévő Szabadka Y-ág elkerülőút megvalósítása autóút profillal, melynek vége Kelebija térségében lesz. Magyarországon az M9 gyorsforgalmi út és Mohácsi Duna-híd fejlesztése, mely az M6 gyorsforgalmi út és az 51 sz. főút között teremt kapcsolatot, szintén növeli a jelentőségét a Tompa-Kelebija 2 határátkelő építésének.

### ***Bácsalmás-Bajmok***

Az átkelő nyitvatartási ideje rövid, nem elégíti teljes mértékben az igényeket. Jelenleg mindkét oldalon folyik az ellenőrzés, amely időigényes folyamat. A szerb oldalon az infrastruktúra állapota gyenge, ezért közös ellenőrzést a magyar oldalon lehetne kialakítani az átlépések gyorsítása érdekében. Hosszútávon még egy sáv építésével lehetne fejleszteni a határállomást.

Az előbbi beruházások az átkelő nyitvatartási idejének növelésével együtt csökkenthetik a határátlépések időigényét.

### ***Bácsszentgyörgy–Rastina***

Az átkelőhely kis forgalmú, ahol ez idáig ritkán fordult elő torlódás. Jól működik az állomás, azonban a jövőben a Hercegszántó–Backi Breg fejlesztése idején várhatóan nagyobb forgalmat fog elvezetni.

### ***Hercegszántó–Backi Breg***

A jelentős fejlesztés előtt álló átkelőhely engedélyezési tervei elkészültek, a következő lépés a közbeszerzési eljárások megindítása. A határmetszés helye már kitűzésre került a határon. A közös ellenőrzés itt nem fog megvalósulni, de a kapacitása a tompai határátkelőhöz lesz mérhető. Nemzetközi és térségi szinten az M6 és M9 autópályákon keresztül lesz elérhető. Jelentős szerepe lesz a teherforgalom levezetésében. Hálózati kapcsolatai révén nem csak Tompa, hanem Röske vonatkozásában is várható a forgalom csökkentő hatása. A Vajdaságban tervezett új tranzitút is ide fog csatlakozni, amely növeli a jelentőségét.

A fejlesztés várhatóan komoly teherforgalmi kapacitást biztosít majd, ezzel tehermentesítve más átkelőket is.

#### **3.1.2 Gépjárművel történő határátlépés problémáinak összegzése**

A határátlépés lassú, nehézkes és kiszámíthatatlan, bizonytalan időigényű folyamat, mely nem kedvező az ingázóknak, de a turisztikai célból utazók számára sem. A határátlépő forgalom hektikusan alakul, nem csak a forgalmas időszakokban (vakáció, ünnepek stb.), hanem bármikor, egy átlagos napon is torlódások alakulhatnak ki. A helyzet több okra is visszavezethető.

Az átkelés során alkalmazott ellenőrzési eljárások hosszadalmasak, amelyek önmagukban is jelentős időt igényelnek. Ehhez igazodva kerül meghatározásra a határállomás munkarendje, mely révén a határátkelő teljes kapacitású megnyitása is csak nagyobb, a határátlépők számára már nehezen elfogadható várakozási idők kialakulása mellett kerül sor.

A tapasztalatok alapján a kialakuló hosszadalmas várakozás egy része visszavezethető az adott határállomás helyzethez kéllően nem igazodó belső munkarendjére, szervezettségére, valamint szerb és magyar szervek nem eléggé összehangolt munkájára.

A határátkelők többségénél az igényekhez nem igazodó korlátozott nyitvatartás önmagában csökkenti az átbocsátó képességet, és azon kívül, hogy az utazók jelentős részének napi problémát okoz, a torlódás növekedésében is szerepet játszik.

A határállomásokon jelentkező létszámhiány az átlagos forgalmú időszakokban is problémát jelenthet, de a forgalom felfutása esetén hatványozottan jelentkeznek az élőerő hiányából fakadó túlterheltség és az várakozási idők növekedése.

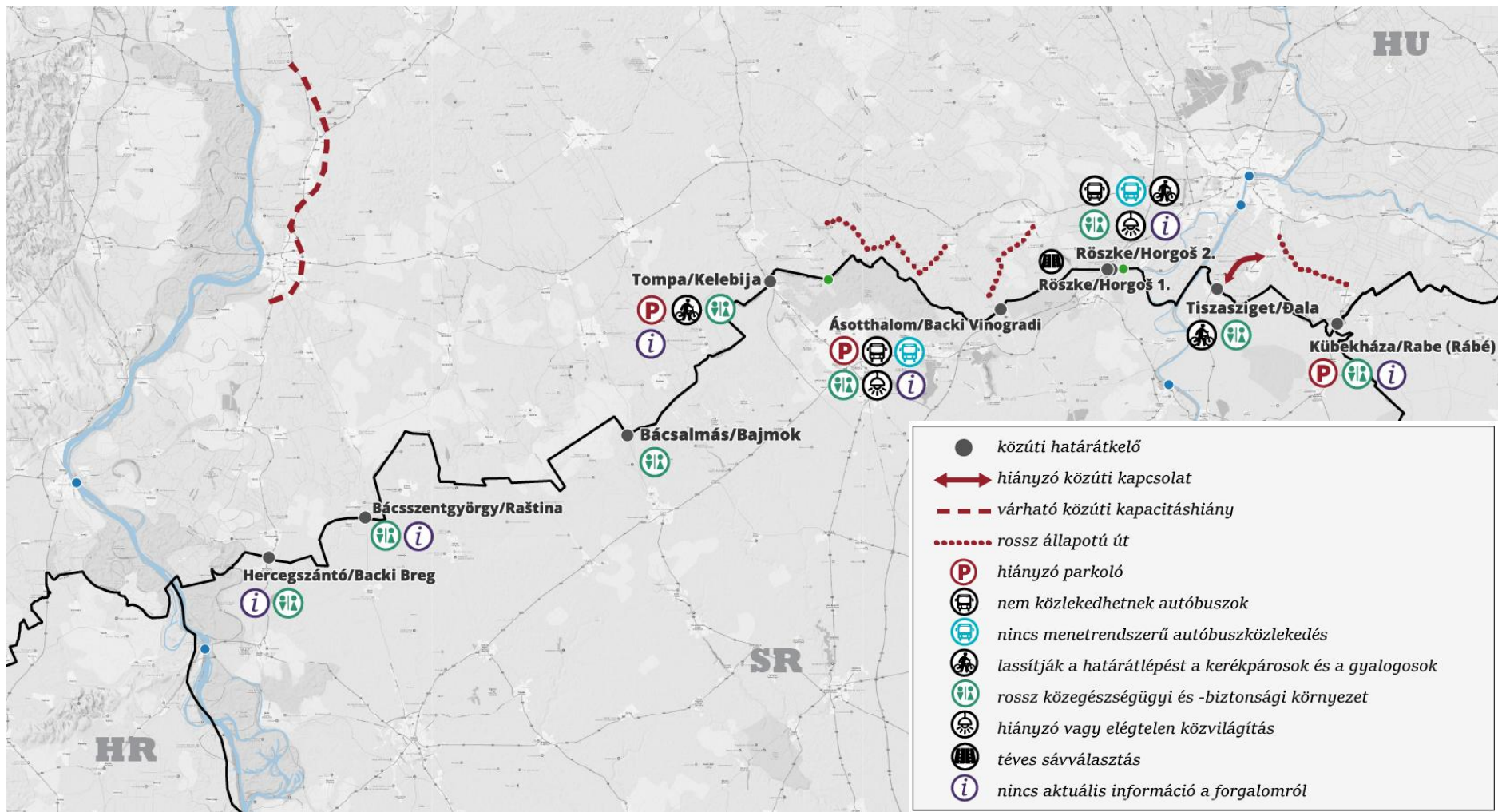
A határátkelők és a határátlépések szolgáltatási színvonalát nem csak a várakozási idő és az infrastruktúra állapota, hanem a szolgálatot teljesítő személyzet viselkedése, segítőkészsége, udvariassága, egyszóval szolgáltatói szemlélete is alapvetően meghatározza, mely a tapasztalatok alapján fejlesztésre szorul.

A szerb-magyar határon megnövekedett az ingázásból fakadó határátlépés, és várhatóan a magyar oldalon megvalósuló jelenős munkahelyteremtő beruházásokra (pl. BYD) ez tovább fog növekedni. Az ingázók számára a határátkelők által jelenleg nyújtott szolgáltatás nem kielégítő, nem nyújt elég garanciát arra, hogy a lehető legkisebb idővesztéssel beérjenek műszakkezdésre a munkahelyükre, illetve visszaérjenek otthonukba.

A határrendészet működéséhez elengedhetetlenül szükséges informatikai rendszer korábbi gyakori hibái az EES rendszer bevezetéséhez kapcsolódóan jelentős mértékben csökkentek, illetve előfordulásuk esetén átmeneti informatikai megoldásokkal áthidalja a határrendészet.

A határátkelők közül csupán kettő – Röske-Horgos 1 és Tompa-Kelebija – teszi lehetővé a korlátozások nélküli határátlépést. A rendszeres torlódások miatt sokan keresnek alternatív átkelési lehetőséget, de sokszor nincsenek tisztában a feltételekkel, nem közzismertek a megcélzott átkelőre vonatkozó szabályok, és előfordul, hogy nem jogosultak az átkelésre. Az információhiány felesleges és idővesztéssel járó utakra kényszeríti az utazókat.

A területileg beazonosított, de megoldásukat szolgáló előkészítés alatt vagy folyamatban lévő fejlesztésekkel nem érintett problémákat az alábbi ábra szemlélteti.



20. ábra Közúti határátkelés problématerképe a workshop alapján

## 3.2 Vasúti közlekedés

Az igényeknek megfelelő vasúti kapcsolatok lehetőséget teremtenek a két ország közötti kulturális, turisztikai és gazdasági kapcsolatok fejlődésére, ezért ennek háttérét biztosító országos szervezetek működése meghatározó. A magyarországi vasút fejlesztésében és működtetésében meghatározó változást jelentett a MÁV Zrt. szervezeti átalakulása. Létrejött a MÁV Zrt. központi szervezete és ebből kivált a MÁV Pályaműködtetési Zrt., melyben 6 területi igazgatóság működik. Ezek felelősek a vasúti közlekedés lebonyolításáért, melyet az itt működő pálya-üzemeltetésért és beruházásért felelős szervezetek biztosítanak. A lényegi döntésekért a magyar Építési és Közlekedési Minisztérium felel.

A két ország közötti vasúti kapcsolat fejlesztése nem előzmények nélküli, hiszen a Szeged-Subotica vasútvonal felújítása az évekkel korábban a DKMT és Vajdaság Autonóm Tartomány Kormánya számára készült tervek alapján valósult meg.

A határt keresztező vasúti közlekedés egészét fogja érinteni, hogy az ősszel bevezetésre került Európai Határregisztrációs rendszer (Entry/Exit System, EES) virtuális útlevél, mely megszünteti a jelentőségét a fizikai útlevélnek. Ez további ellenőrzési kötelezettségek bevezetését jelenti, amely miatt a jelenlegi 30 perces állásidő nem csökkenthető. Az állampolgárokhoz biometrikus módon kapcsolódik. Amikor első alkalommal lép be az EU-ba egy harmadik országból érkező állampolgár, rögzíteni kell a biometrikus (arckép, újlényomat) és írott adatait. Az első időszakban ez a folyamat a várakozási időt átlagban 2,5-3 szorosára növelheti. 180 nap után a magánútlevelek elhagyhatók, a virtuális útlevelek fognak működni. Az ellenőrzés után virtuális bélyegzőt rögzítenek a központi szerveren és így lépheti át a határt az állampolgár. A gyakorló módban használt rendszer tapasztalatai kedvezőek. Az ellenőrzés nem lesz automatikus, az élőerős ellenőrzés továbbra is megmarad.

A vasúti közlekedés versenyképességének meghatározó tényezője a határon elszenvedett idővesztés. Ezt a határátlépésekkel együtt járó ellenőrzések számának, vagy idejének csökkentésével lehet mérsékelni.

### 3.2.1 A határátkelők működésével kapcsolatos észrevételek

#### *Újszentiván-Djala tervezett*

A Szeged-Temesvár vasúti kapcsolat újraélesztése turisztikai és egyéb társadalmi, gazdasági szempontból is hasznos lenne. A lehetséges vasúti nyomvonalváltozatok kidolgozására tanulmány készül. A tervezés a

Magyarország-Románia Interreg Program kiemelt stratégiai projektje. A DKMT NK Kft. a projektvezető, projektpartnerek a Temes Megyei Tanács és Csongrád-Csanád Vármegye Önkormányzata. A kapcsolat alapvetően a közvetlen magyar-román határátlépéssel vagy a Szeged-Kikinda-Temesvár régi nyomvonalon lehetséges. Ez utóbbi Vajdaságot is érintené. A tanulmány alapján az érintett országok közösen fogják döntésüket meghozni, hogy mely változatra készüljenek el a részletesebb műszaki tervek.

Kapcsolódó, de az Eurorégió kívüli fejlesztésként merült fel a Szeged-Subotica-Bácsalmás-Baja vasútvonalhoz csatlakozó Baja-Dombóvár vasútvonal építése elérve Pécsig, majd tovább lépve Rijekáig. Temesvárról pedig Resica felé Konstancáig érő vasútvonal kerülhetne kialakításra. Ezzel Temesvár-Kikinda-Szeged-Subotica-Baja vasútvonal a DKMT területeit felfűző vasútvonal jöhetne létre, illetve Románia-Szerbia-Magyarország-Horvátország vasúti tengely a Fekete-tenger és az Adriai-tenger között.

### **Röszke-Horgos**

A felújítás eredményeként Röszke-Horgos vasúti határátkelőn – enyhítve a Budapest-Beograd vasútvonal átépítése és a Békéscsaba-Lökösháza vonal fejlesztése miatt, valamint Biharkeresztesen elrendelt korlátozások hatásait – 2022-ben az áruszállítás, majd 2023-ban a személyszállítás is megindult, egyben erősítve a térségi kapcsolatokat is.

A határátkelő magyar oldalán lévő Röszke-Szeged vasútvonal fejlesztése – a város közúti átjáróiban tapasztalt torlódások elkerülése érdekében – Kiskundorozsma állomás és Röszke között deltavágány építését tartalmazza, mely várhatóan 2025 végére készül el. A menteidő Szeged és Subotica állomás között 94 perc. Jelenleg 6 pár tehervonat közlekedik éjfélig a deltavágányon.

A szerb és a magyar hatóságok munkájának összehangolása eredményeként ma már egy-egy vonat állásideje 30 perc, melyen tovább rövidíteni már nem lehet, különösen tekintettel a schengeni határon előírt ellenőrzésekre. A hatóság bár egyszerre csak egy vonatot tud kezelni, de a szabad kapacitása miatt a jelenleginél több vonat fogadására is lehetőség van. Az ellenőrzés során nincs probléma, nem kell tartani a migránsok megjelenésétől.

A Szeged-Subotica vasútvonal megvalósult műszaki állapota jelenleg elmarad a korábban tervezettől (120 km/óra pályasebességű villamosított pálya és az ennek megfelelő biztosító berendezések). A magasabb műszaki színvonal elérésének vasúttechnikai akadálya nincs, szakpolitikai döntés szükséges hozzá.

Subotica és Szeged állomások közötti menetidőhöz képest a határellenőrzés időigénye jelentős, mely kevésbé teszi versenyképessé a vasutat a közúti közlekedéshez képest. A schengeni határ miatt viszont a határellenőrzés nem hagyható el. Nehezíti a helyzetet, hogy a szerb elvárás szerint Suboticaig a városkörnyéki vasúti szolgáltatás biztosítása is feladat. Ez különösen nehéz a Magyarországról induló, Szerbián áthaladó és Magyarországra az új Csikéria-Subotica vasúti határátkelőre érkező utas esetében, ahol két határátlépés történne. Az időmegtakarítás érdekében több javaslat, illetve megoldás is felmerült a Szeged-Subotica-Bácsalmás-Baja vasútvonalon az utazási idő csökkentésére:

- közös magyar-szerb ellenőrzés bevezetésével rövidíthető az eljárás időtartama;
- a szerelvényen történő ellenőrzés, mely szakmai vélemény szerint informatikai szempontból nem megvalósítható;
- Szeged és Szabadka között egy-egy expresszvonat indítása, mely más megállóhelyeken nem áll meg;
- Szegeden és Szabadkán egy-egy terminál kialakítása az állomáson, ahol automatizált kapukon keresztül történhetne az ellenőrzés;
- zárt és nyitott kocsikkal közlekedő vonatok indítása a városkörnyéki igények kielégítésére, ahol a zárt kocsikban lévő utasok csak Magyarországon szállhatnának be és ki, valamint zárt szerelvény indítása a távolsági közlekedés kiszolgálására, melyeket Magyarországról indulva, a közbenső állomásokon megállás nélkül áthaladva, csak Magyarországra érkezve lehet az utasoknak elhagyni. Ezzel egy ellenőrzés lenne megspórolható.
- Szerbiában a Becej - Ada - Senta - Kanjiza - Horgos vasútvonal rekonstrukciójával a térségben élő utasok ráhordása biztosítható lenne a Subotica - Szeged vasútvonalra.

### ***Csikéria-Subotica tervezett új határátkelő***

A Szeged – Subotica – Bácsalmás – Baja vasútvonal részeként néhány éve készült el a Subotica-Bácsalmás-Baja vasútvonal engedélyezési terve és az érintett települések ehhez kapcsolódó településrendezési terveinek módosítása. A vonal részét képező új Csikéria-Subotica vasúti határállomás terve építési engedéllyel rendelkezik. Az így elérhetővé váló források lehetőséget nyújtanának arra, hogy a még hiányzó Subotica-Bácsalmás-Baja vasútvonalból elsőként a Subotica-Csikéria-Bácsalmás szakasz a határátkelővel

együtt megépülhessen. A Vajdaság Autonóm Tartomány Építésügyi, Közlekedési és Infrastruktúra Minisztérium gondozza a Csikéria-Subotica vasútvonal előkészítését, melynek keretében jelenleg kidolgozás alatt van a Csikéria-Subotica vasúti határállomás tanulmányterve. A vasútvonal megvalósítására jelenleg nincs forrás, a prioritás Vajdaságban a Beograd-Budapest vasútvonal fejlesztésének befejezése.

### **Kelebia-Subotica**

A Budapest-Beograd vasútvonal fejlesztése 2022-ben kezdődött, melynek eredményeként a két főváros között az utazási idő felére fog csökkenni. Szerbiában 200, míg Magyarországon 160 km/óra a tervezési sebesség. A magyar oldalon a vasúti pálya már elkészült, a befejezés 2025 közepén várható. A szerb oldalon a Beograd-Novi Sad-Subotica közötti szakasz már működik és jelentős személyforgalmat bonyolít. Beogradból Subotica mintegy 80 perc alatt elérhető, míg Budapest kevesebb, mint 3 óra alatt elérhető lesz. A gördülőállomány megrendelésre került, Beograd és Novi Sad között már jelenleg is új, korszerű szerelvények közlekednek. Szerbia és Magyarország Kormánya a határellenőrzésre vonatkozó közös előíráson dolgozik, amely állandó ellenőrzést irányoz elő. Az új határátkelőn már az új határregisztrációs rendszer fog működni, a személyek közösen kerülnek ellenőrzésre, míg a tehervonatok Beogradban és Budapesten. A várható ellenőrzési idő itt is 30-30 perc lesz.

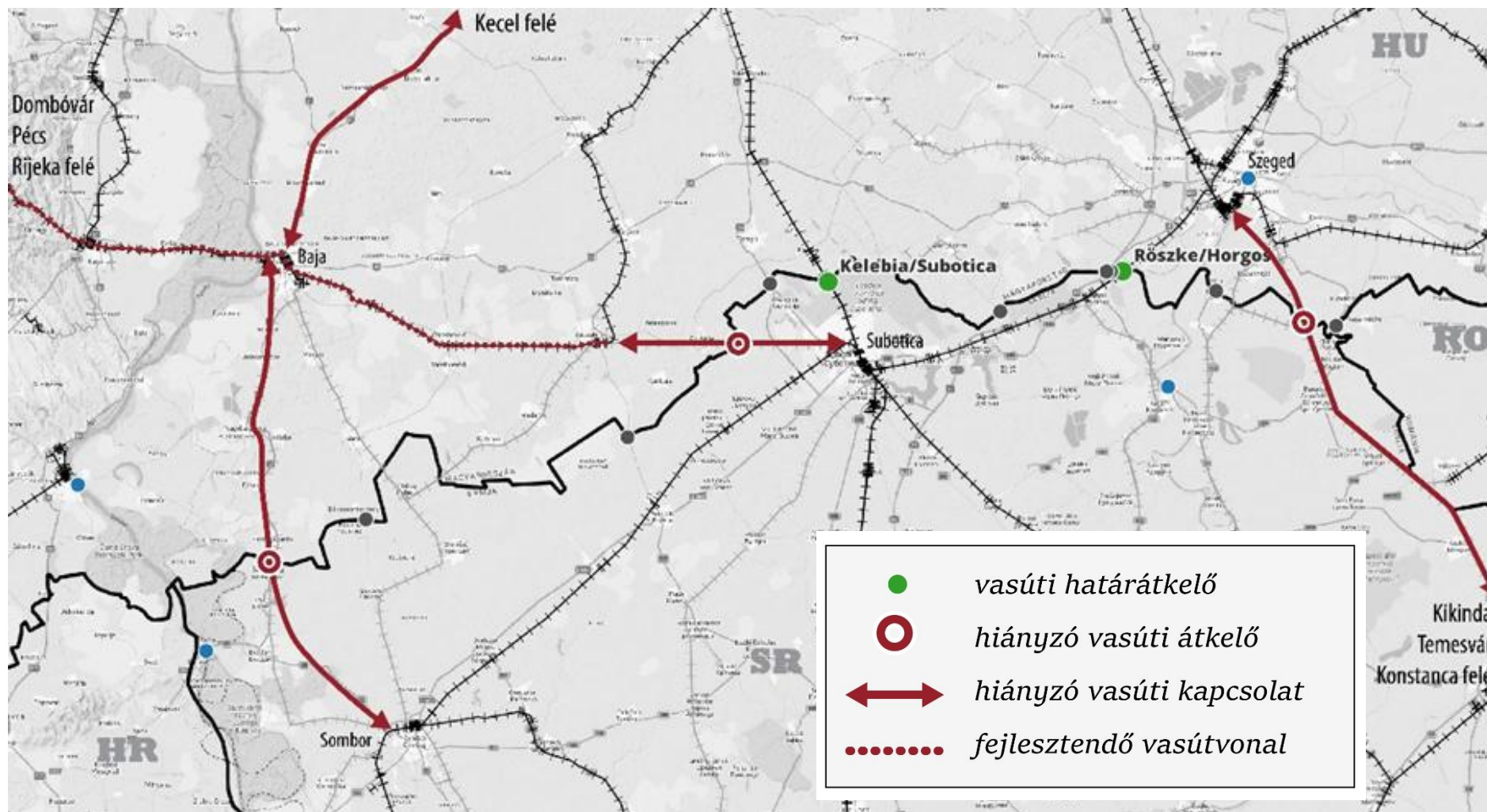
#### **3.2.2 Vasúton történő határátlépés problémáinak összegzése**

A szerb-magyar határon 9 db közúti határátkelő mellett csak két vasúti határátlépési lehetőség áll rendelkezésre, melyekből jelenleg csak a Röske-Horgos határállomás működik. A vasúti szolgáltatás elérhetősége korlátozott a határon.

Az egyes vasúti menetidőkhöz képest a határátlépések, illetve a határellenőrzések időigénye jelentős. A schengeni határon előírt ellenőrzési eljárások időtartama a szerb és magyar hatóságok együttműködése eredményeként minimum 30 percre csökkent, mely várhatóan tovább nem csökkenthető. Ez mégis túl hosszú, különösen, ha számításba vesszük a Szeged-Subotica-Baja viszonylatot érintő 2 db és a Temesvár-Kikinda-Szeged-Subotica-Baja viszonylatot érintő 4 db határátlépést. Ezen utazási veszteségidők az egyéb kööttségekkel együtt (menetrend, nem háztól-házig történő utazás, komfort stb.), tovább csökkentik a vasúti közlekedés versenyképességét.

A vonaton történő határellenőrzés időmegtakarítást jelenthetne, de az erre alkalmas és üzembiztos műszaki feltételek (pl. internetes kapcsolat), még nem állnak rendelkezésre.

A területileg beazonosított, de megoldásukat szolgáló előkészítés alatt vagy folyamatban lévő fejlesztésekkel nem érintett problémákat az alábbi ábra szemlélteti.



181. ábra Vasúti határátkelés problématérképe a workshop alapján

### 3.3 Vízi közlekedés

A szerb-magyar vízi közlekedési kapcsolatok fejlesztésében számos kihívás vár még a két országra. Kiemelt jelentőséggel bír a Tiszán és a Dunán rendszeres személy- és teherforgalom beindítása, melyeknek meghatározó eleme a határkikötők infrastruktúrája és szolgáltatási színvonala. Az elmúlt évek közös munkájának eredménye a Tiszán a szegedi és a magyarkanizsai (novi knezevaci) kikötő megvalósítása (Across the Tisa, projekt vezető partnere DKMT, projektpartnerek: Vajdaság Autonóm Tartomány Kormány, ATIVIZIG, CSMRFK és Magyarkanizsa) és a Tisza nemzetközi víziúttá nyilvánítása.

A folyókon a hajók ellenőrzése a „first port” (első kikötés) helyszínén történik. Amennyiben ettől távolabb, pl. Novi Sadon akarnak kikötni elsőként, akkor a hajókat visszafordítják. A szerb oldalon a vízi határátkelőkön korlátozottan áll rendelkezésre a személyi állomány, amely csökkenti a rendelkezésre állás idejét, illetve az átkelő szolgáltatási színvonalát.

#### *Tisza*

A Tisza turisztikai potenciálja nincs kihasználva, amin további fejlesztésekkel lehet javítani. A folyó magyar oldalán a helyi önkormányzatok támogatásával további kapcsolódó kerékpárutak, pontonok, hajó leeresztő helyek stb. megvalósítása várható.

A „Make River Tisza Great Again” című közös stratégiai projektet az ATIVIZIG a Vajdaság Autonóm Tartománnyal és a DKMT NK Kft-vel közösen nyújtotta be, amely a határon átnyúló víziturisztikai attrakciók fejlesztését célozza Szegeden, Kanjizan, Becejen és Novi Becejen, a projekt jelenleg elbírálás alatt áll.

Előkészítés alatt van Novi Becej térségében egy új zsilip megvalósítása. A jelenlegi zsilip egyszerre csak egy hajót tud fogadni, amely csökkenti a teherforgalom hatékonyságát, míg a tervezett új zsilip már egyszerre két hajó áthaladását is lehetővé fogja tenni. A hajóforgalom kicsi, a zsilipen jelenleg naponta csak 23 db hajó halad át, melyek közül elenyésző számú a Magyarország irányába továbbhaladó. A fejlesztés várhatóan nem csak az áruszállítást szolgálná, hanem a személyforgalom, illetve a turisztikai hajójáratok indításához is hozzájárulna, amely segítené a térség idegenforgalmának erősödését is. Az előzetes tervdokumentáció várhatóan 2025 végére elkészül. A zsilipen túl a teher- és a személyhajók, turistahajók fogadására is alkalmas kikötők fejlesztése is szükséges.

A magyar-szerb határ átlépése csak előzetes bejelentéssel lehetséges, hogy az illetékes szervek ellenőrizzék a hajót, az utazó személyeket és azok okmányait.

Ez nehézkessé és bürokratikussá teszi a vízi határátkelést pl. a közúti vagy vasúti határátlépéshez képest. Mindemellett az eljárási szabályok sem egyértelműek (pl. kinek és hogyan kell benyújtani az értesítést), amelyek bizonytalan helyzeteket teremtenek a határátlépők számára. A navigációs információk nem közismertek, különösen a szabadidős hajózás terén, ezért ezek népszerűsítése és könnyű hozzáférhetőségének biztosítása elengedhetetlen a zökkenőmentes, egyben növekvő számú határátlépésekhez.

Amíg a határátlépés csak előzetes bejelentéssel lehetséges, addig jelentős forgalomra nem lehet számítani. Javasolt a napkeltétől napnyugtáig tartó, folyamatos, előzetes bejelentés nélküli határátlépés lehetőségének biztosítása. Ezután érdemes csak a folyami forgalmat generáló fejlesztéseket végezni.

Szerbiában a hatályos előírások alapján minden úszó járművet – kivéve az evezős csónakokat - regisztrálni szükséges. A magyar gyakorlat ennél megengedőbb, csak bizonyos paraméterek felett kell nyilvántartásba venni a járművet és kisebb hajók esetében nem kötelező a biztosítás. Ennek következményeként előfordul, hogy a szerb hatóságok a Magyarországról érkező hajót visszafordítják. Szerbia és Magyarország közötti eltérő nyilvántartási és biztosítási gyakorlat jelentős problémát jelent a határátlépések során.

Hasznos volna vízi határátlépéssel kapcsolatos összes eljárás közös áttekintése, egyértelmű meghatározása, összehangolása és nyilvános közzététele.

### **Duna**

A dunai hajóforgalom lényegesen intenzívebb, mint a tiszai, de a határ környezetében a turisztikai célú forgalom már elenyésző. A schengeni határkikötő Mohácson működik, ahol zökkenőmentesen folyik a határátkelés.

A turisztikai forgalom döntő többségét képviselő szállodahajókról nincs pontos adat. Alacsony vízállásnál előfordul, hogy kikötnek Kalocsán, míg Baja csak kikötési lehetőségként van számon tartva.

A kikötői hatóságok vélhetően rendelkeznek azon szállodahajókra vonatkozó adatokkal, amelyek időnként kikötnek a helyi kikötőkben. A gyakorlat szerint a szerb oldalon az utasok helyben éjszakáznak, majd jachtokkal, vitorlásokkal vagy kisebb motoros hajókkal folytatják útjukat. A rövid távú hajóutak részletei nem ismertek, míg a hosszabb, Dunán végig haladó útvonalakat nyilvántartják.

### **Ferenc-tápcsatorna**

A Duna menti, a határt is keresztező Ferenc-tápcsatorna és térsége inkább evezős sportokra alkalmas vízfelület. Ezzel összhangban Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata néhány településsel összefogva pályázatot nyújtott be a csatornákat érintő turisztikai jellegű fejlesztésre. A projekt keretében új stégek építése a cél, evezési lehetőséget kínálva az érintett csatornákon.

A tápcsatorna kérdéses szakaszán, a Bezdán melletti Sebesfoki-zsilip és a Baján található Deák Ferenc-zsilip között, a határmetsző vízi közlekedés engedélyezése nem lenne probléma. A magyar oldalon evezős járműveken kívül más, nagyobb hajó számára nem hajózható a csatorna. A szerb oldalon (Bajski kanal) motoros hajó is közlekedhet, de csak elektromos meghajtással a természetvédelmi terület védelme miatt. A szerb oldalon a Bajai-csatorna (Ferenc-tápcsatorna szerbiai elnevezése) kapcsolódik a szerbiai Nagy-Bácskai-csatornához, mivel zsilipet építettek, így elvileg Bezdán irányából fel lehet hajózni a határig. A csatorna határmetszésénél viszont nincs határátkelőhely és út sem vezet hozzá, ezért a Ferenc-tápcsatornán a határátkelés nem lehetséges és ezzel együtt a határon átnyúló turisztikai projekt megvalósítása sem.

#### **3.3.1 A határkikötők működésével kapcsolatos észrevételek**

##### **Szeged**

A kikötői hatóság Szegednél egy teherforgalmi és egy személyforgalmi határátkelőhelyet működtet a Tisza belvárosi szakaszán és a Szegedi Medencés kikötőnél. A forgalom mérsékelt, 2024-ben 185 db vízijármű lépte át az államhatárt. A határátlépés előzetes telefonos bejelentést követően lehetséges, mely során a kikötői hatóságok értesítik egymást. Teherforgalom esetén az ellenőrzést a Határrendészeti szerv az okmányok, a Vám és Pénzügyőrség az áruk, a Rendőrség, vízirendészet pedig a vízi járművek, illetve az azt vezetőket, valamint a személyzet vonatkozásában végzi együttesen, egyidőben, a hajó fedélzetén. Személyforgalom esetében a Szeged belvárosi személyforgalmi határátkelőhelyen történik az ellenőrzés, ahol több, eltérő méretű hajó is kiköthet.

2015-től reggel 7-től este 7-ig működik a határátkelő. A téli időszakban, a korai sötétedés miatt ez a nyitvatartás már nehezíti az ellenőrzést. A teherforgalom igazodott ehhez a helyzethez.

Problémát jelent a határátlépések során, hogy a kommunikáció nehézkes és az információ áramlás a szervek között gyakran késést szenved. Előfordul,

hogy Szerbia nem fogadja a csónakokat, visszafordítják őket, mivel nem voltak regisztrálva.

A teherszállításhoz kapcsolódó Szegedi Medencés Kikötő jelenleg is üzemképes és közvetlen vasúti kapcsolatával, igény esetén, jelentős teherforgalom lebonyolítására alkalmas.

Felmerült Senta-Kanjiza-Szeged útvonalon menetrendszerű hajójárat indítása, mely a turisták, az ingázó munkavállalók és diákok számára is hasznos lehetne. A felhasználói igények felmérésére alapozva tanulmányban érdemes tisztázni a hajójárat megvalósíthatóságát.

### **Kanjiza**

Kanjiza területén négy határátkelő működik, melyből az egyik a tiszai határkikötő. A határkikötő pontonjának fenntartása, üzemeltetése bizonytalan, a helyi önkormányzatra hárul, melynek költségvetése nem biztosít erre keretet. Nincs olyan magasabb szintű regionális szerv, mely ténylegesen viselné a létesítménnyel kapcsolatos feladatokat és felelősséget.

A folyami határkikötő nem rendelkezik állandó felépítménnyel, amely a határátkelő működéséhez szükséges funkciókat befogadhatná. Nem rendelkezik világítással sem, ezért korlátozni volt szükséges a nyitvatartását 7:00-19:00 óra közé. Fejlesztés esetén olyan létesítményt kell építeni, mely megfelel minden előírásnak és egyben illeszkedik a magyar oldalon lévő infrastruktúrához, melyre minta lehet a Szeged belvárosában álló határállomás.

A szerb oldalon először a kikötőkapitány ellenőrzi az érkező hajókat, majd következik a vám- és rendőrségi ellenőrzés. A regisztrálatlan magyar hajók visszafordítását a kikötő hatóság végzi.

### **Mohács**

A schengeni határkikötő Mohácson működik, ahol zökkenőmentesen folyik a határátkelés. A szerb és magyar szervek egymással együttműködve biztosítják a határforgalom levezetését.

### **Bezdan**

A bezdani Duna-szakaszon a turisztikai célú hajóforgalom elenyésző, évente átlagosan 2-3 turistahajó halad át a kikötőn. A határátlépésre vonatkozó igényekről a magyar és szerb hatóság kölcsönösen tájékoztatja egymást a gördülékeny ellenőrzési eljárások biztosítása érdekében.

A Duna-szakasz már a horvát Regionális Központoz tartozik, a megrakott uszályok ide érkeznek. Az utaslistát vezetik a szerb hatóságok, de a hajók nem közelítik meg a pontonokat. Kisebb hajók szállítják a partra az utasokat és végzik el a dokumentumok ellenőrzését. Román hajók is szállítanak árut a térségben a Fekete-tenger felé.

Felmerült rendszeres hajójárat indítása a Dunán Bezdán és Baja között, de jelenleg erre nincs igény, mivel a szárazföldi közlekedés jelentősen gyorsabb, mint a vízi.

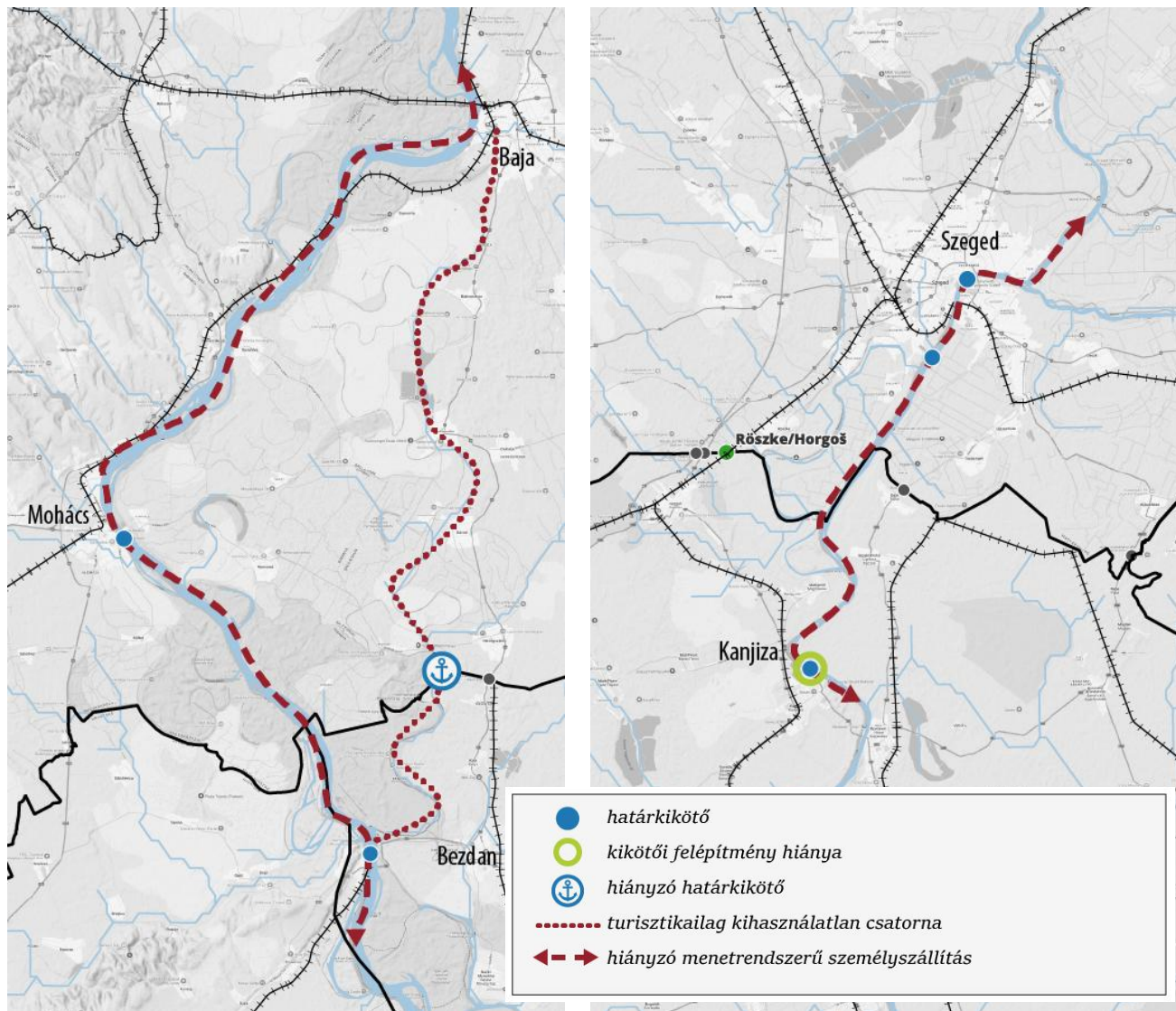
### **3.3.2 Vízi úton történő határátlépés problémáinak összegzése**

A magyar-szerb határ víziúton történő keresztezésére két pár határkikötő szolgál a Dunán és Tiszán. A határátkelés előzetes bejelentést követően lehetséges, mely nehézkessé és bürokratikussá teszi a határátlépést, különösen a térségi turisztikai célú hajózás esetében.

A folyami határátlépés magyar és szerb szabályozása nem közismert, nem egyértelmű és nem összehangolt, amely elvetett vagy sikertelen folyami határátkelésekhez vezethet.

A hajókra vonatkozó biztosítási kötelezettség eltér a két országban. Szerbiában kötelező biztosítást kell kötni a járműre, míg Magyarországon csak a nagyobb hajókra előírás ez. A határátlépés során ez további akadályt jelenthet.

A területileg beazonosított, de megoldásukat szolgáló előkészítés alatt vagy folyamatban lévő fejlesztésekkel nem érintett problémákat az alábbi ábra szemlélteti.



19. ábra Vízi határátkelés problématerképe a workshop alapján

### 3.4 Kerékpáros közlekedés

Az Alföld domborzati viszonyai, természeti értékei és közlekedési hagyományai kedvező lehetőséget teremtenek a kerékpározás számára. Az infrastruktúra hálózatok határon átnyúló összekötésével és fejlesztésével van arra mód, hogy olyan kínálat alakuljon ki a térségben, mely önmagában is forgalomgeneráló erővel bír.

Jellemzően a Duna, a Tisza mentén vannak kerékpárutak Szerbiában, de hálózattá nem álltak össze, mint ahogy a sűrűbb magyar hálózat is szakadozott.

A határmenti kerékpáros infrastruktúrák hatékony fejlesztéséhez elengedhetetlen a két ország – Magyarország és Szerbia - közös fejlesztési tervének és programjának kidolgozása, amely alapján összehangoltan és ütemezetten valósulhatna meg a javasolt hálózat és a kapcsolódó létesítményei.

A két ország közötti kerékpáros közlekedés szempontjából a határátkelés lehetősége és minősége a meghatározó, mely során a gyorsaság és az egyszerűség a cél. Infrastrukturális hiányok bár nehezítik a kerékpározást, de jellemzően a közlekedésbiztonság területén nincs probléma. Néhol a határátkelők biztonságos megközelítése nem kielégítő és a mezőgazdasági gépek mozgása is nehezítheti a kerékpárosok közlekedését. Mindezek mellett a határállomásokon a kerékpáros határátlépések zavartalanul folynak, ahol többségében az EU állampolgárságú turisták lépik át a határt kerékpárral. Az ingázók inkább gépjárművel, vagy gyalog keresztezik azt.

Fontos lenne a kerékpáros közlekedés fejlődése szempontjából a kerékpáros infrastruktúra hálózat közismertsége. Ennek érdekében a két ország hálózatait nyilvános, könnyen hozzáférhető online portálokon volna célszerű megjeleníteni.

Általánosságban nehezíti a kerékpáros közlekedést és annak elterjedését a kerékpáros kultúra gyengesége, az eltérő eszközzel közlekedők közötti együttműködési készség alacsony volta.

Az elmúlt években, a Duna Program keretében, a kerékpáros fejlesztések a „Felső-Duna-ártér” természetvédelmi területét érintették Szerbiában. Bezdán-Batina horvát-szerb határátkelőtől Sombor város és Apatin község határáig, az EuroVelo 6 útvonal részeként kerültek kijelölésre a kerékpáros útvonalak és kialakításra kerékpáros pihenők Sombor területén. Jelenleg 6 kerékpárút

építése van előkészítve, melyet a tartományi Minisztériummal közösen valósít meg Sombor. Ezzel mintegy 30 km hosszú városi hálózat jön létre.

A szerb és magyar oldalon az EUROVELO 11 nyomvonalának határmetszése nem egyezik, mely elbizonytalanítja a kerékpáros határátkelést biztosító fejlesztések megvalósítását.

### **3.4.1 A határátkelők működésével kapcsolatos észrevételek**

#### ***Kübekháza-Rabe***

Szeged – Kübekháza - Kübekháza-Rabe határátkelő nyomvonalon nincs kerékpárút, mely a hármashatár miatt is szükséges lenne. Románia schengeni övezetbe lépésével a romániai irány felértékelődött. A kerékpáros kapcsolat erősítését jelenti, hogy Novi Knezevac felől kerékpárutat terveznek a határátkelőhöz.

#### ***Tiszasziget-Djala***

Észrevétel nem volt.

#### ***Röske-Horgos 2 (főúti) határátkelő***

A határátkelő magyar és szerb oldalán egyaránt hiányzik a kerékpáros infrastruktúra. A Szeged és Röske-Horgos 2 határállomás közötti kerékpárút tervei rendelkezésre állnak és építési engedéllyel rendelkeznek, de a szerb oldali tervek még nem készültek el.

Röske-Horgos 2 határállomás és Mórahalom között, az 5512 sz. út menti kerékpárút megszakad az M5 autópályát keresztező felüljárón, ahol nem biztosított a kerékpáros átvezetés. A hálózati szakadás megszüntetése szükséges Mórahalom és Szeged-Röske 2 határállomás kerékpáros kapcsolatának kialakításához.

A Horgosig elkészült kerékpártutat követően fontos lenne Szeged és Palic biztonságos kerékpáros kapcsolatának megteremtése is, mely nem csak turisztikai, hanem hivatásforgalmi célokat is szolgálna. A távlati cél Szeged- Novi Sad kerékpáros kapcsolatának kialakítása lenne.

Röske-Horgos 2 határállomás előtt fedett, kamerával védett kerékpártároló és szervizpont létesítése javasolt, hogy a már gyakorlattá vált közlekedési eszközváltás részeként a kerékpárral érkezők kerékpárjukat biztonságos, védett helyen hagyva közösségi közlekedéssel vagy egyéb módon folytathassák útjukat.

Horgostól a kerékpárutat Kanjiza irányában is célszerű volna folytatni.

### **Röszke-Horgos 1 (autópálya) határátkelő**

Észrevétel nem volt. Röszke-Horgos 1 autópálya határátkelő, mely kerékpáros közlekedés szempontjából nem releváns.

### **Ásotthalom-Backi Vinogradi**

A Subotica-Ásotthalom-Tompa kerékpárút szakasz megépült. Kissori úttól hiányzik az 5511 j. út mentén a határig tartó kerékpárút egy szakasza. Ásotthalom önkormányzata 2026 tavaszáig várhatóan megépíti a kérdéses, Mórahalom közigazgatási határától a határátkelő bekötő útjáig a hiányzó kerékpárutat és ehhez kapcsolódóan a határátkelő előtt kerékpáros pihenőt is létesít, megoldva a várakozásból fakadó köztisztasági problémákat is.

### **Kelebia-Subotica új kerékpáros határátkelő**

A Kelebia-Subotica új kerékpáros határátkelő megnyitása, részben összhangban az előzményként tárgyalt magyar-szerb határmetszés fejlesztését vizsgáló tanulmányban foglaltakkal, javaslatként megerősítésre került.

### **Tompa-Kelebija**

A tervezett Tompa-Kelebija 2 határállomás megépültével várhatóan a jelenlegi határállomás bonyolítaná a térségben megjelenő kerékpáros forgalom határátlépését. Ezt nagyban segíti, hogy Tompáról kerékpárút vezet a határállomásra. Tompa és Subotica között előkészítés alatt van a kerékpáros kapcsolat kialakítása, mely csatlakozik az 55 sz. főút menti Baja-Szeged kerékpárúthoz és az EuroVelo 13 nyomvonalához.

### **Bácsalmás-Bajmok**

Észrevétel nem volt.

### **Bácsszentgyörgy-Rastina**

A Sombor-Gakovo-Rastina-Bácsszentgyörgy-Gara nyomvonalon javasolt kerékpáros útvonal kialakításának projektötlete kidolgozás alatt van, mely Baja, Gara és Sombor települések közös projektje lesz. Részét képezi a meglévő Baja-Gara és Nedanic-Sombor, Somboled gyár közötti kerékpárút felújítása is. A Garát érintő Sombor irányú kerékpárút megvalósítása a települést kelet-nyugati irányban átszelő EuroVelo 13 kerékpáros útvonal elérését is biztosíthatná.

### ***Hercegszántó-Backi Breg***

Napirenden van a határátkelő bővítése, melynek tervei nem tartalmazzák önálló kerékpáros átkelés lehetőségét, viszont a kerékpárosok, ahogy máshol is, előnyt élveznek az átkelés során. Ezzel összefüggésben előkészítés alatt van önálló kerékpáros átvezetés biztosítása, mely lehetővé tenné a jelentős teherforgalomtól elválasztva a kerékpárosok határátlépését. Cél, hogy ez a módosítás beépüljön a határátkelő terveibe.

### ***Hercegszántó-Backi Breg új kerékpáros határátkelő***

Több javaslat is érintette a meglévő Hercegszántó-Backi Breg közúti határátkelő mellett a Baja-Mohács-Bezdan kerékpárpáros útvonal kialakítását, a kerékpáros és természetesen a gyalogos forgalmat szolgáló, Duna-töltés melletti határátkelés lehetőségének biztosításával.

#### **3.4.2 Kerékpáros határátlépés problémáinak összegzése**

A határon átnyúló kerékpározás meghatározó problémája a kerékpáros infrastruktúrahálózatok hiányai, „szakadásai”, amelyek nem csak a nemzeti, hanem az országok közötti hálózatokra is jellemző.

A kerékpárral ingázók számára a határátlépés, hasonlóan a gépjárművel közlekedőkhöz, gyakorta lassú, kiszámíthatatlan időigényű folyamat annak ellenére, hogy a gyalogosok és a kerékpárosok az átlépés során előnyt élveznek a gépjárművel érkezőkkel szemben. Ennek következménye, hogy nagyobb kerékpáros és gyalogos csoportok érkezése érezhetően lassítja a határ gépjárművel történő keresztezését. Az önálló kerékpáros, gyalogos beléptető sáv kialakítása leginkább az autósok várakozási idejét csökkentené.

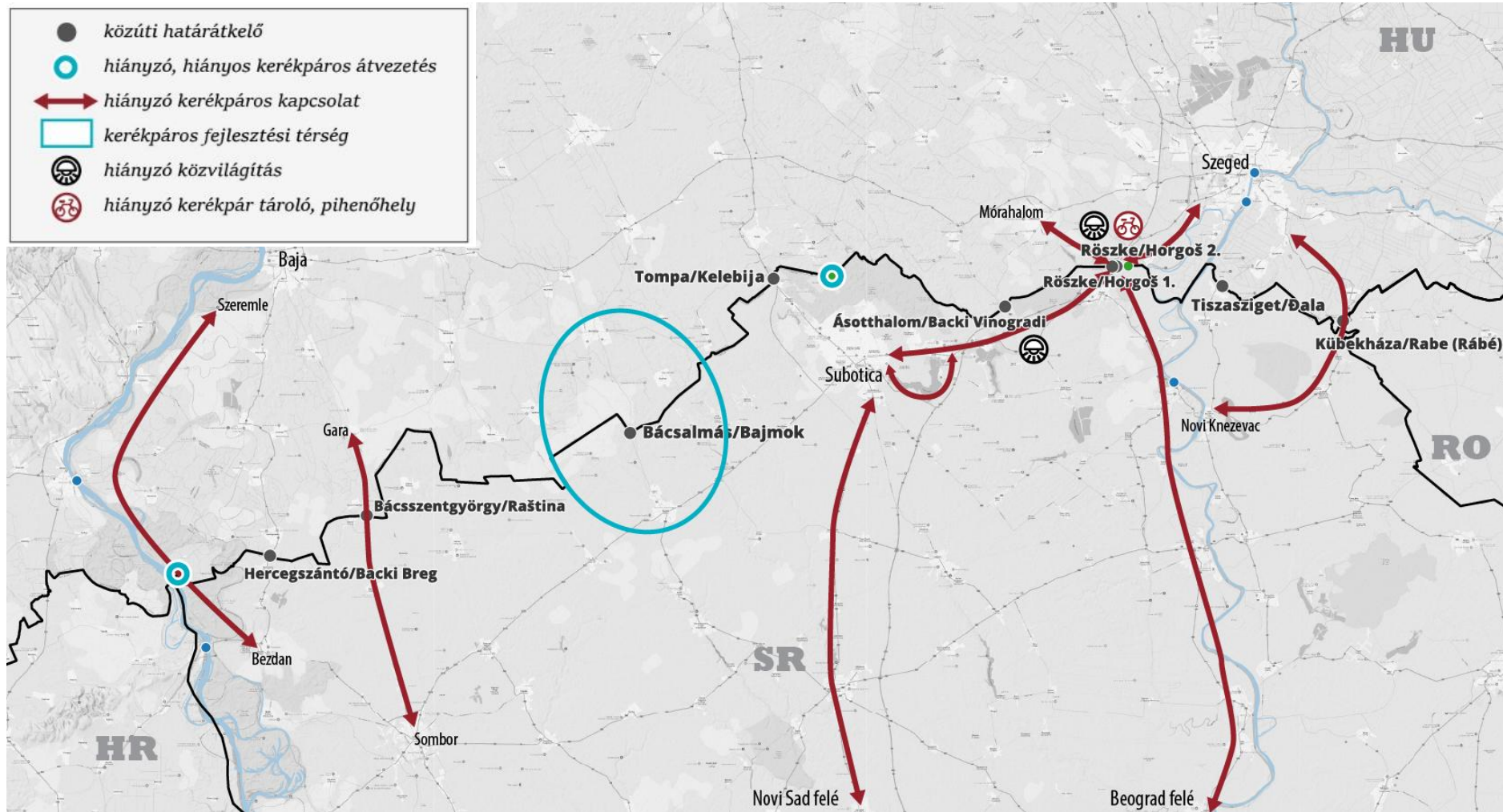
A közúti gépjárművel történő határátkelés nem különíthető el a kerékpáros határátlépéstől, hiszen csak a Röske-Horgos 1 autópálya határállomás az, amelyik nem fogad kerékpárosokat. Ezért a közúti kérdéskörben felmerült egyes észrevételek is relevánsak lehetnek a kerékpáros közlekedés területén. Így számos határátkelőnél felmerült a túl rövid nyitvatartási idő, mely a kerékpáros közlekedést is korlátozza.

Az infrastruktúra hiányosságain túl a rendelkezésre álló hálózat és kapcsolódó szolgáltatások ismertsége is hiányos, hozzáférhetősége nehézkes, amelynek ismeretében az utazási döntések megszülethetnének, illetve az útvonalak tervezhetőek lennének.

A határmenti kerékpáros turisztikai szervezetek együttműködése nem kielégítő, nem tudják átfogóan segíteni a határmenti kerékpáros turizmus fejlődését, működését.

A kerékpáros kultúra gyengesége is hátráltatja a kerékpáros közlekedés ismételt elterjedését, rontja a közlekedésben résztvevők együttműködését, mind a kerékpárosok, mind a gépjárművel közlekedők részéről.

A területileg beazonosított, de megoldásukat szolgáló előkészítés alatt vagy folyamatban lévő fejlesztésekkel nem érintett problémákat az alábbi ábra szemlélteti.



23. ábra Kerékpáros határátkelés problématerképe a workshop alapján

# 4 Intézkedések, javaslatok a magyar-szerb határátkelés fejlesztésére

A határátkelőhelyek működésének hatékonyságát jelenleg nem csak az infrastruktúra, hanem a szervezési, személyzeti és szabályozási kérdések is erősen befolyásolják. Átfogó fejlesztések és összehangolt szerb–magyar döntések szükségesek a hatékony és gyors határforgalom biztosításához. Az összegyűjtött problémák és megoldási javaslatok közös irányba mutatnak: a kiszámítható, emberközelű és technológiailag fejlett határátlépési rendszer kialakítása felé.

## 4.1 A projektötlet lista összeállítása

A kiinduló projektötlet lista összeállításának forrásai a következők voltak:

- DKMT által még 2024-ben megkeresett érintettek javaslatai
- Szerbiában és Magyarországon megtartott 4-4 workshopon elhangzottak
- workshopokon kitöltött kérdőívek
- DKMT-hez időközben beérkezett javaslatok.

Elsőként az összegyűjtött projektötletek rendezésére került sor több szempont alapján.

A javasolt beavatkozás szerint gépjármű, vasúti, vízi és kerékpáros közlekedés fejlesztését célzó projektötleteket különböztettünk meg. A felmerült problémák és a feladatmeghatározás alapján a beavatkozási javaslatokat jellegük szerint alapvetően további két csoportba soroltuk:

- **fejlesztési beavatkozások** – jellemzően az infrastruktúrát érintő építési beavatkozásokat tartalmazó fejlesztések, melyekben értelemszerűen a szükséges előkészítési feladatok elvégzése is beletartozik.
- **menedzsment beavatkozások** – többségében a határátlépés szabályozási környezetét, működési rendjét, humánerőforrás ellátottságát, a szolgáltatás minőségét, a folyamatban résztvevő személyzet és utazók edukációját,

együttműködését, tájékoztatását érintő beavatkozások, melyekbe a szükséges előkészítési feladatok elvégzése is beletartozik.

Egy beavatkozás esetében a rendelkezésre álló ismeretek alapján ez nem volt eldönthető, mert mindkét fajta beavatkozás része lehet, ezért „komplex” beavatkozásként nevesítettük. A beavatkozás tartalmának pontosodásával annak jellege is pontosodhat.

Meghatározásra kerültek a közvetlenül vagy közvetett módon érintett határátkelők. Az egyes határátkelőkhöz a projektötletek kétoldalú egyeztetés nélkül, a szerb és magyar oldalról egyaránt érkeztek. Ezek két ország közötti összehangolása, megfeleltetése és kölcsönös elfogadása a jelen projektgyűjtés fázisát követő projektfejlesztés eredményei alapján javasolt megtenni. Ezért a határátkelők kialakítására és működésére vonatkozó javaslatok esetében mindkét ország érintett.

Az így összeállt javaslatok egy része törlésre és összevonásra került. Egyes beavatkozások megvalósítása a workshopok tanúsága szerint is már folyamatban vannak, így szerepeltetésük okafogyottá vált. Az azonos tartalommal bíró, az egymás részét képező, vagy tartalmilag összetartozó projektek összevonásra kerültek. A fentiek eredményeként a forrásokból első körben 144 db projektjavaslat került kigyűjtésre, melyből a tisztítás eredményeként összesen 75 db projektjavaslat maradt. A második körben megtartott workshopok eredményeként összesen 80 db projektjavaslat került rögzítésre.

## **4.2 Projektötletek jellemzői**

A fennmaradt projektjavaslatok közül 32 db közúti, 11 db vasúti, 9 db vízi és 28 db kerékpáros közlekedéssel, illetve határátlépéssel volt kapcsolatos. Ezek közül 56 db volt, mely fejlesztési jellegű, tehát infrastruktúrát érintő beavatkozást irányoz elő és 23 db, mely menedzsment jellegű, tehát a határátlépés szabályozását, munkarendjét, személyi állományát érintő beavatkozásokat javasolt az átkelések javítására. Egy komplex jellegű javaslat volt, melyben a cél eléréséhez fejlesztési vagy menedzsment beavatkozások egyaránt javasolt.

A fejlesztési beavatkozásokon belül megjelentek a határátkelőkhöz vezető vonalas közlekedési infrastruktúrák hiányainak pótlása és műszaki állapotuk javítása, fejlesztése. Ezen kívül az új határátkelők építése, valamint a meglévő határátkelők és közvetlen környezetük infrastruktúrájának fejlesztése volt a meghatározó csoport.

A menedzsment jellegű beavatkozások egy része általános, az eljárási, ellenőrzési rend, illetve szabályozás korszerűsítését, fejlesztését, az igényekhez való igazítását szorgalmazza, míg a másik csoport az egyes határátkelők működésének fejlesztését javasolja a személyi állomány fejlesztésével egyetemben.

Közlekedési módonként megfogalmazott intézkedési javaslatok főbb csoportjait a következő fejezetek foglalják össze.

#### **4.2.1 Közúti közlekedés**

##### **Fejlesztési beavatkozások:**

- útfelújítások, elérhetőséget segítő beavatkozások (országos közutak felújítása, fejlesztése és elkerülő utak építése)
- határátkelők áteresztőképességének növelése (új és egyes használók számára elkülönített ellenőrzősávok kialakítása, a helyes sávválasztás segítése)
- parkolók és kiszolgáló létesítményeik kialakítása (kamion- és személygépjármű-parkolók)
- a várakozók komfortjának javítása (nyilvános WC, vízvételi lehetőség kialakítása) a sajátos használati szokások figyelembevételével
- menetrendszerű buszok közlekedési feltételeinek biztosítása (új járat indítása, meglévő módosítása, a határon történő átközlekedés biztosítása, buszfordulók, megállók kialakítása stb.)
- informatikai és digitális fejlesztések (határellenőrzési infrastruktúra, forgalom figyelő és egyéb biztonsági kamerák telepítése).

##### **Menedzsment beavatkozások:**

- szabályozás egyszerűsítése, eljárások gyorsítása
- szolgálat szervezés és humán erőforrás-fejlesztés (szervek működésének összehangolása, létszám biztosítása, szolgáltató szemlélet erősítése)
- nyitvatartási idők bővítése (0-24 órás nyitva tartás, forgalomhoz rugalmasabban igazodó működés kialakítása)
- forgalomirányítás alkalmazása torlódások esetén (lokális irányítás, forgalom szervezett elterelése más határállomások felé).

#### **4.2.2 Vasúti közlekedés**

##### **Fejlesztési beavatkozások:**

- a határátlépések idővesztését csökkentő technológiák bevezetése
- új vasútvonalak építése
- meglévő vasútvonalak korszerűsítése
- új vasúti határátkelők kialakítása.

##### **Menedzsment beavatkozások:**

- meglévő engedélyezési tervek megújítása

#### **4.2.3 Vízi közlekedés**

##### **Fejlesztési beavatkozások:**

- rendszeres személyhajózás és turisztikai hajózás elindítása, fejlesztése a szükséges infrastruktúrák biztosításával
- Ferenc- és Bajai-csatorna határon átnyúló víziturisztikai infrastruktúrájának fejlesztése új határátkelési lehetőség biztosításával
- kanizsai határikikötő fejlesztése (épület v. felépítmény).

##### **Menedzsment beavatkozások:**

- hajózási szabályozás egyszerűsítése, összehangolása
- napkeltétől napnyugtáig, bejelentés nélküli határátlépés biztosítása a Tiszán
- menetrendszerű tiszai hajójárat indítás lehetőségeinek és feltételeinek vizsgálata.

#### **4.2.4 Kerékpáros közlekedés**

##### **Fejlesztési beavatkozások:**

- új kerékpárutak, illetve kerékpáros útvonalak kialakítása, meglévők felújítása a határátkelők elérhetősége érdekében a határ két oldalán
- meglévő határátkelők kerékpárosbarát fejlesztése (önálló ellenőrzési sávok létesítése)
- új gyalogos, kerékpáros határátkelők kialakítása

- közlekedésbiztonsági és szolgáltatásbővítő fejlesztések (közvilágítás, járdák, tárolók, töltőpontok, információs pontok stb.)

#### **Menedzsment beavatkozások:**

- intézményes együttműködések kialakítása (tervezés, fejlesztés, használat, programok stb.)
- közös magyar-szerb kerékpáros adatbázis és információs platformok létrehozása (infrastruktúra, túraútvonalak, szolgáltatások, nevezetességek stb.)
- rendezvények, kampányok, akciók szervezése (szemléletformálás, teszt túrák, bejárások stb.).

#### **4.3 A projektfejlesztés lehetőségei**

A workshopokon elhangzottak alapján az egyes projektötletek előkészítettsége széles skálán mozog. Van, amelyik építési engedélyes műszaki tervekkel rendelkezik, míg a másik csak a problémából közvetlenül megfogalmazható feladat ötlet.

A projektötletek felhasználásával készítendő **megvalósíthatósági tanulmány keretében projektté fejlesztett javaslatok ismeretében van mód a felelős fejlesztési döntések meghozatalára**. A projektötlet projektté fejlesztése során kerülhet sor a műszaki tartalom és a szükség szerinti előkészítési munkák jellegének, részletesebb tartalmának, a várható költségeknek, hasznoknak, az ütemezhetőségnek a meghatározására.

A workshopokon elhangzott javaslatok sok esetben csak az adott települést közvetlenül érintő határátkelővel kapcsolatban kerültek megfogalmazásra, amely nem jelenti azt, hogy más határátkelők esetében a felvetett probléma és megoldás nem áll fenn. A későbbi vizsgálatok eredményeként, szükségszerűen szűkítve vagy bővítve a beavatkozás területeit, projektcsomaggá alakíthatók ezen javaslatok. A beavatkozások részletes kidolgozása során az azonos határátkelőket érintő projektek – közúti és kerékpáros - összehangolására is lehetőség lesz.

A javasolt beavatkozások egy része rövid távú megoldásokat keres, míg másik részük hosszútávú megoldásként szolgál. A határátkelők átjárhatósága javításának kitűzött időtávja határozza meg az alkalmazott rövid- és hosszútávú megoldások arányát, melyet az érintettek által megfogalmazott fejlesztési stratégia hivatott rögzíteni.

Például jelenleg a gépjárművel történő határátlépések torlódásai miatt az utasok jelentős része autóval érkezik, és kihasználva a gyalogosok számára biztosított elsőbbséget, gyalog folytatva útjukat, hamarabb át tudnak kelni a határon, mint az autóval érkező többi sorstársuk. Ezért egyes határállomások előtt jelenleg igény jelentkezik a parkolók és kapcsolódó mosdók, illemhelyek létesítésére. Amennyiben a határátkelők napi átbocsátóképessége megnövelhető már rövid távon a menedzsment fejlesztésével (nyitvatartási idő növelése, ellenőrzési technológiák fejlesztése, szervezettség, összehangoltság, hatékonyság, személyzet számának növelése), akkor a jelenlegi torz utazási gyakorlatot életre hívó helyzet megszűnik és nincs szükség parkolókra. Így előfordul, hogy bizonyos fejlesztések megvalósítása szükségtelenné teszi más beavatkozások megvalósítását.

A jelen projektötletekben megfogalmazott intézkedések rendezett közreadása megfelelő alapot nyújt a szerb-magyar határon a határátkelések könnyítését célzó beavatkozások meghatározását szolgáló, az előzményként tekinthető javaslatok felülvizsgálatára és az kiegészítendő kisebb léptékű, akár operatív beavatkozások előkészítésére.

#### **4.4 Intézkedési javaslatok**

A közlekedési módoktól függetlenül jelentkező javaslat olyan határátlépési pontok létrehozása az egyes határállomásokon, melyeket kizárólag a szomszédos országok, így Magyarország és Szerbia, illetve Magyarország és Románia állampolgárai használhatnának, akár egyszerűsített ellenőrzési rendet alkalmazva, könnyítve ezzel a történelmi előzményekkel is rendelkező társadalmi és gazdasági kapcsolatok erősödését, újra formálódását. Számos példa rámutat arra, hogy ez bevált és alkalmazott módszer a világ más tájékán.

A négy közlekedési módra vonatkozó tisztított projektlistát az alábbi fejezetek tartalmazzák.

#### 4.4.1 Közúti közlekedés

### FEJLESZTÉSI BEAVATKOZÁSOK

| Ssz. | Projektötlet megnevezése   | Határátkelő megnevezése | Beavatkozás tartalma  |
|------|--|-------------------------|---|
| 1.   | <b>Parkolók építése a Kübekháza-Rabe határátkelőhöz</b>  | Kübekháza-Rabe          | A határátkelőn nyáron és hétvégén tapasztalható torlódó járművek várakozását biztosító parkolók építése, az elkészítendő tanulmánytervvel megalapozott műszaki tervek szerint.  |
| 2.   | <b>Kübekháza-Rabe határállomás elérhetőségének javítása, 4302 j. út felújítása Szeged-Szőreg és Kübekháza között</b> | Kübekháza-Rabe          | A 4302 j. országos mellékút felújítása Szeged-Szőreg és Kübekháza között, a Magyar Közút NZrt. Tervei alapján.  |
| 3.   | <b>Tiszasziget-Djala határátkelő kapacitásának növelése</b>  | Tiszasziget-Djala       | A Tiszasziget-Djala határátkelőn közös magyar-szerb ellenőrzés feltételeinek kialakítása és új ellenőrzési sáv létesítése a magyar oldalon, a korábban közösen készített felmérések alapján kidolgozásra kerülő műszaki tervek szerint. |
| 4.   | <b>Tiszasziget-Djala határátkelőhöz vezető 43104 j. út Tiszaszigeti átkelésének fejlesztése</b>                      | Tiszasziget-Djala       | A határforgalomhoz igazodva a 43104 j. út belterületi szakaszának fejlesztése vagy elkerülő szakaszának megépítése. A műszaki tartalom meghatározásához tanulmányterv és arra alapozott műszaki terv készítendő.                        |
| 5.   | <b>Röszke-Horgos 2 határátkelő szerb oldalán autóbuszok számára fenntartott forgalmisáv létesítése</b>               | Röszke-Horgos 2         | Röszke-Horgos 2 határátkelőn az autóbuszok gyors határátlépése érdekében a magyar oldalon már tervezett buszsáv szerb oldali kiépítése, kialakítása (mintegy 2-300 m) a kidolgozásra kerülő műszaki tervek alapján.                     |

|     |  |                            |   |
|-----|--|----------------------------|---|
| 6.  | <b>Röszke-Horgos 2 határátkelőt érintő menetrendszerű autóbusz viszonylat biztosítása a szerb oldalon</b>                    | Röszke-Horgos 2            | Röszke-Horgos 2 határátkelő horgosi oldalát elérő buszjáratok indítása és az ehhez szükséges infrastruktúra építése elsődlegesen a határállomáshoz kapcsolódóan (buszforduló, buszmegálló, utasváró stb.). A fejlesztést a személyszállításért felelős szervezetekkel (megrendelő, szolgáltató) egyeztetett tanulmánytervvel szükséges megalapozni, majd a megvalósításhoz szükség szerint műszaki tervek készítenők. |
| 7.  | <b>Röszke-Horgos 1 határátkelőn a helyes sávválasztás támogatása</b>   | Röszke-Horgos 1            | Az EU, EEA, CH és egyéb állampolgárok, személygépjárművek és tehergépjárművek saját sávjukba történő helyes besorolása érdekében, aktív forgalomirányítás, hatékony tájékoztató táblák elhelyezésére kerül sor. A beavatkozáshoz a korábbi tanulmányterv szerinti műszaki tervek készítenők.  |
| 8.  | <b>Ásotthalom-Backi Vinogradi határállomáson autóbuszok átközlekedésének biztosítása</b>                                     | Ásotthalom-Backi Vinogradi | A határállomáson az autóbuszok be- és kiléptetését biztosító fejlesztések elvégzése (pl. önálló buszsávok létesítése a hozzájuk kapcsolódó egyéb infrastruktúrákkal) az elkészítendő tanulmánytervvel megalapozott műszaki tervek szerint.  |
| 9.  | <b>5511 j. út (Kis sori út) felújítása Mórahalom és az 55126 j. út között</b>  | Ásotthalom-Backi Vinogradi | A Magyar Közút NZrt. terve alapján az 5511 j. országos mellékút felújítása Mórahalom és a határállomáshoz vezető 55126 j. út csomópontja között, a várható autóbuszforgalom terhelésének is megfelelő módon, a tervek szükség szerinti módosításával.   |
| 10. | <b>Ásotthalom-Backi Vinogradi határállomás két oldalán a gépjárművek számára parkoló kiépítése</b>                           | Ásotthalom-Backi Vinogradi | Ásotthalom-Backi Vinogradi határállomáshoz kapcsolódóan gépjármű parkolók építése a kidolgozásra kerülő tanulmánytervvel megalapozott műszaki tervek szerint.   |
| 11. | <b>Menetrendszerű autóbuszközlekedés biztosítása Ásotthalom Backi Vinogradi határállomáshoz, illetve a határállomáson át</b> | Ásotthalom-Backi Vinogradi | Az elkészítendő tanulmány és szükség szerinti műszaki tervek alapján, az érintett személyszállítási szolgáltatóval egyeztetve, Ásotthalom-Backi Vinogradi határállomáshoz betérő autóbusz-viszonylat kialakítása, illetve azon átközlekedő menetrendszerű autóbuszjárat indítása és a szükséges infrastruktúra fejlesztése a határ két oldalán.   |
| 12. | <b>Ásotthalom-Backi Vinogradi határállomás környezete közbiztonságának javítása</b>  | Ásotthalom-Backi Vinogradi | A határállomás környezetének 0-24 órás megfigyeléséhez szükséges infrastruktúra (kamerák, helyiség stb.) kiépítése, üzemeltetéséhez szükséges feltételek biztosítása a készítenők műszaki tervek alapján, az érdekeltek együttműködésében.  |

|     |  |  |   |
|-----|--|--|---|
| 13. | <b>Kamion parkoló létesítése a Tompa-Kelebija határállomáshoz kapcsolódóan</b>   | Tompa-Kelebija                             | Kamionparkoló létesítése a Tompa-Kelebija határátkelőhöz kapcsolódóan, a szükséges egyéb szolgáltatásokkal egyetemben, a kamionok hétféle várakozás elfogadható kulturált megoldása érdekében. A beruházást megelőzően az új Tompa 2 létesítését és a meglévő Tompa ( 1) határátkelő fejlesztését figyelembe vevő tanulmánytervet kell készíteni, melyre alapozva kerülnek szükség szerint kidolgozásra a parkoló műszaki tervei. |
| 14. | <b>Bácsalmás-Bajmok határátkelő áteresztőképességének növelése</b>   | Bácsalmás-Bajmok                           | A magyar és a szerb fél közös felmérése alapján készítendő műszaki tervek szerint költséghatékony kapacitásbővítés elvégzése: plusz egy sáv építése, amivel összesen 3 sáv működhetne.  |
| 15. | <b>Baja nyugati elkerülő útja és az 51 sz. főút korszerűsítése, fejlesztése Baja és az M9 gyorsforgalmi út között</b>              | Hercegszántó-Backi Breg                    | Az 51 sz. főút ÉKM által előkészítés alatt lévő 11,5 t tengelyterhelésre alkalmas, 2x2 sávokra fejlesztés folytatása az 5511, az 511 és az 51 sz. utak nyomvonalán, Érsekcsanád és Sükösd elkerülésével az M9 gyorsforgalmi útig. A fejlesztéshez tanulmányterv és arra alapozott műszaki tervek készítenők.  |
| 16. | <b>51 sz. főút Baja déli elkerülő útjának megépítése</b>   | Hercegszántó-Backi Breg                    | Az 51 sz. főút ÉKM által előkészítés alatt lévő - 51 sz. főút és 5501 j. Kelebia-Baja összekötő út közötti - 11,5 t tengelyterhelésre alkalmas, 2x1 sávós déli elkerülő szakaszainak , 2x2 sávokra történő kiépítése a meglévő tervek ismeretében készítenők tanulmányterv és műszaki tervek szerint.   |
| 17. | <b>5509 j. út felújítása, rekonstrukciója az 5511 j. és az 5501 j. út között</b>   | Ásotthalom-Backi Vinogradi, Tompa-Kelebija | Ásotthalom és Kelebia között, az 5511 j. és az 5501 j. utak között, a Tompa-Kelebija és Ásotthalom-Backi Vinogradi határállomások között kapcsolatot teremtő 5509 j. út egységes kialakítását biztosító (Csongrád-Csanád és Bács-Kiskun vármegyei szakaszainak) felújítása, illetve rekonstrukciója a Magyar Közút NZrt. terveinek felhasználásával.  |
| 18. | <b>Tompa-Kelebija és Ásotthalom-Backi Vinogradi határátkelőn az EU állampolgárok számára elkülönített átkelő sávok kialakítása</b> | Tompa-Kelebija, Ásotthalom-Backi Vinogradi | Az EU állampolgárok gyorsabb határátkelését biztosító közúti forgalmi sávok kialakítása Tompa-Kelebija és Ásotthalom-Backi Vinogradi határátkelőkön a készítenők tanulmánytervvel megalapozott műszaki tervek szerint.  |

|     |   |   |  |
|-----|---|---|--|
| 19. | <b>A határállomáson forgalom figyelő kamerák telepítése és a várható várakozási idők közzététele</b>          | Kübekháza-Rabe, Tiszasziget-Djala, Rösze-Horgos 1, Rösze-Horgos 2, Ásotthalom-Backi Vinogradi, Tompa-Kelebija, Bácsalmás-Bajmok, Bácsszentgyörgy-Rastina, Hercegszántó-Backi Breg | Publikusan elérhető online információt szolgáltató forgalomfigyelő kamerák (pl. a BorderWacher részére) telepítése a határállomásokon és a két ország szerveinek együttműködésében a határátlépések várható időigényének közzététele tanulmányban közösen kidolgozott módszertannak megfelelő tervek szerint (pl. rendszámfelismerő kamerákkal a határ két oldalán azonos irányba haladó rendszámok anonim kezelésével számított áthaladási idő pontosan mérhető lenne). |
| 20. | <b>Higiéniai feltételek javítása a szerb-magyar határon lévő közúti határátkelők környezetében</b>            | Hercegszántó-Backi Breg, Bácsszentgyörgy-Rastina, Bácsalmás-Bajmok, Tompa-Kelebija, Ásotthalom-Backi Vinogradi, Rösze-Horgos 2, Tiszasziget-Djala, Kübekháza-Rabe                 | A határátkelők mindkét oldalán nyilvános (esetleg automata) WC és vízvételi lehetőség kialakítása az igények felmérését követően készítendő műszaki tervek szerint. Ásotthalomnál a folyamatban lévő kerékpárút és pihenő építésére figyelemmel kell lenni.  |
| 21. | <b>Forgalom irányítását és terelését biztosító intelligens táblák kihelyezése a közúti határátkelők előtt</b> | Hercegszántó-Backi Breg, Bácsszentgyörgy-Rastina, Bácsalmás-Bajmok, Tompa-Kelebija, Ásotthalom-Backi Vinogradi, Rösze-Horgos 1, Rösze-Horgos 2, Tiszasziget-Djala, Kübekháza-Rabe | A határátkelőkre vonatkozó, az átkelést segítő állandó és a forgalomnak megfelelően dinamikusan változó jelzéseképet mutató intelligens táblák kihelyezése (pl. az 55 és az 53 sz. utak keresztezésében).  |

## MENEDZSMENT BEAVATKOZÁSOK

| Ssz. | Projektötlet megnevezése   | Határátkelő megnevezése  | Beavatkozás tartalma  |
|------|--|--|---|
| 1.   | <b>Tiszasziget-Djala határállomás nyitvatartásának bővítése</b>  | Tiszasziget-Djala  | A határ két oldalán érintett szervek egyeztetése és megállapodása alapján határátkelő nyitvatartásának bővítése, különös figyelemmel és igazodva a szegei BYD gyár munkaerő igényéhez és munkarendjéhez.  |
| 2.   | <b>Forgalmi torlódások kezelése forgalomirányítással Ásothalom-Backi Vinogradi határállomás magyar oldalán</b> | Ásothalom-Backi Vinogradi  | Egyeztetve az út kezelőjével a Torlódás esetén, egyéb beavatkozás hiányában, forgalomirányítás biztosítása a torlódás csökkentése, illetve az 5511 j. út folyamatos forgalmának biztosítása érdekében.  |
| 3.   | <b>Ásothalom-Backi Vinogradi határállomás 0-24 órás nyitvatartásának biztosítása</b>                           | Ásothalom-Backi Vinogradi  | Az érintett szervezetek megállapodása alapján határátkelő 0-24 órás nyitvatartásának biztosítása Ásothalom-Backi Vinogradi határállomáson az esetleg szükséges infrastruktúrával egyetemben.  |
| 4.   | <b>Bácsalmás-Bajmok határátkelő nyitvatartási idejének növelés</b>   | Bácsalmás-Bajmok   | A határ két oldalán érintett szervek egyeztetése és megállapodása alapján a határállomás nyitvatartásának meghosszabbítása.   |
| 5.   | <b>Bácsszentgyörgy-Rastina határátkelő 0-24 órás nyitvatartásának biztosítása</b>                              | Bácsszentgyörgy-Rastina  | A határ két oldalán érintett szervek egyeztetése és megállapodása alapján a határátkelő az év minden napján 0-24 órás nyitva tartásának biztosítása.  |
| 6.   | <b>A szerb-magyar határon jelentkező torlódás esetében a forgalom elterelése a szerb-román határátkelőkre</b>  | Röszke-Horgos 2, Tiszasziget-Djala, Kübekháza-Rabe, (Vrbica-Vama Valcani Ro)   | A szerb és román szervek közti egyeztetést követően a szerb-magyar határon feltorlódott forgalom a szerb-román határon lévő közeli határátkelőkre terelése (pl. Vrbica-Vama Valcani határátkelőre).   |
| 7.   | <b>Országos szintű tájékoztatás az egyes határátkelők használatának feltételeiről</b>                          | Kübekháza-Rabe, Tiszasziget-Djala, Röszke-Horgos 1, Röszke-Horgos 2, Ásothalom-Backi Vinogradi, Bácsalmás-Bajmok, Bácsszentgyörgy-Rastina és Hercegszántó-Backi Breg | A határátkelők hatékony működése és a határátlépések sikeressége érdekében a két ország érintett szervezeteinek együttműködésével a szükséges információk könnyen elérhető, közérthető közzététele a korlátozott beléptetési szabályokkal rendelkező határátkelőkről. |

|     |   |   |  |
|-----|---|---|--|
| 8.  | <b>A határellenőrzést végző szervek szolgálat szervezésének optimalizálása, összehangoltságának erősítése</b> | Hercegszántó-Backi Breg, Bácsszentgyörgy-Rastina, Bácsalmás-Bajmok, Tompa-Kelebija, Ásotthalom-Backi Vinogradi, Röske-Horgos 1, Röske-Horgos 2, Tiszasziget-Djala, Kübekháza-Rabe | Az érintett szervezetek egyeztetése eredményeként a munkaszervezés és együttműködés fejlesztése a magyar és szerb oldalon a két oldal között, a határátkelők áteresztőképességének, kihasználtságának javítása érdekében (pl. Kübekháza -Rabe, Ásotthalom-Backi Vinogradi esetében).   |
| 9.  | <b>A közúti határellenőrzések idejének csökkentése</b>  | Hercegszántó-Backi Breg, Bácsszentgyörgy-Rastina, Bácsalmás-Bajmok, Tompa-Kelebija, Ásotthalom-Backi Vinogradi, Röske-Horgos 1, Röske-Horgos 2, Tiszasziget-Djala, Kübekháza-Rabe | Az érdekelt szerb és magyar szervek együttműködése révén a szabályozásokban még rejlő lehetőségek kihasználásával a meglévő ellenőrzési és egyéb eljárások felülvizsgálásra és szükség szerint módosításra kerülnek a közúti határátkelőkön történő várakozási idő (a szervek által még elfogadott várakozási idők is) csökkentése érdekében (pl. az időigényes teljeskörű helyett kockázatelemzésen alapuló vámellenőrzés bevezetése és ehhez a szabályozási, szervezeti és egyéb feltételek megteremtése). |
| 10. | <b>Határrendészeti szervek személyi állományában a szolgálati szemlélet erősítése</b>                         | Hercegszántó-Backi Breg, Bácsszentgyörgy-Rastina, Bácsalmás-Bajmok, Tompa-Kelebija, Ásotthalom-Backi Vinogradi, Röske-Horgos 1, Röske-Horgos 2, Tiszasziget-Djala, Kübekháza-Rabe | A szerb és magyar szervek együttműködésében a határállomások személyzetének rendszeres továbbképzése viselkedéskultúrájának, motivációjának és szolgálati szemléletének javításáért a határátlépők elégedettségének javítása érdekében.  |

|     |  |   |   |
|-----|--|---|---|
| 11. | <b>A határőrizet és a pénzügyőri feladatok ellátásához szükséges létszám biztosítása</b> | Hercegszántó-Backi Breg,<br>Bácsszentgyörgy-Rastina,<br>Bácsalmás-Bajmok,<br>Tompa-Kelebija,<br>Ásotthalom-Backi<br>Vinogradi, Röske-Horgos<br>1, Röske-Horgos 2,<br>Tiszasziget-Djala,<br>Kübekháza-Rabe | Az érintett szervezetek együttműködésében elkészített felméréseket követően, a létszámhiány ismeretében, a határellenőrzés teljes kapacitással történő működtetéséhez szükséges létszám mindenkori biztosítása. |
|-----|--|---|---|

#### 4.4.2 Vasúti közlekedés

### FEJLESZTÉSI BEAVATKOZÁSOK

| Ssz. | Projektötlet megnevezése  | Határátkelő megnevezése       | Beavatkozás tartalma   |
|------|---|-------------------------------|--|
| 1.   | <b>Szeged-Kikinda-Temesvár vasútvonal rekonstrukciója</b>   | Szeged-Banatsko Arandelovo új | Szeged-Kikinda-Temesvár vasútvonal rekonstrukciójának előkészítése és megvalósítása az érintett országok együttműködésével. A döntés tanulmányok és egyéb vizsgálatok, a megvalósításhoz műszaki tervek készítenők.  |
| 2.   | <b>Subotica-Bácsalmás-Baja vasútvonal megvalósítása, I. ütem: Subotica-Bácsalmás között tervezett szakaszának megépítése, Csikéria-Subotica új közös magyar-szerb határellenőrzési hálóállomással</b> | Csikéria-Subotica új          | Subotica-Bácsalmás között vasútvonal megvalósítása Csikéria-Subotica új vasúti határállomással, csatlakozva a meglévő Bácsalmás-Baja 154 sz. és Subotican a 34 sz. vasútvonalhoz a megújított építési engedéllyel rendelkező tervek szerint. Az új Csikéri-Kelebija vasúti határállomáson közös magyar-szerb határellenőrzés bevezetésére alkalmas módon épül meg. |
| 3.   | <b>Subotica-Bácsalmás-Baja vasútvonal megvalósítása, II. ütem: a 154 sz. vasútvonal Bácsalmás-Baja szakaszának korszerűsítése</b>   | Csikéria-Subotica új          | Bácsalmás és Baja között a 154 sz. vasútvonal meglévő, megújított engedélyekkel rendelkező tervek szerinti korszerűsítése.   |
| 4.   | <b>Baja-Dombóvár-Pécs vasúti kapcsolat fejlesztése</b>  | Csikéria-Subotica új          | Baja-Dombóvár-Pécs közvetlen, korszerű vasúti kapcsolat infrastrukturális feltételeinek feltárása és megteremtése az elkészítendő alátámasztó tanulmányterv és az alapján kidolgozott műszaki tervek szerint.  |

|    |   |                                     |  |
|----|---|-------------------------------------|--|
| 5. | <b>Szeged-Subotica-Bácsalmás-Baja vasútvonalon a határátlépéssel járó időveszteségek minimalizálása</b> | Röszke-Horgos, Csikéria-Subotica új | Szeged-Subotica-Bácsalmás-Baja vasútvonalon a határátlépéssel járó időveszteségek minimalizálására tanulmány készül mely megvizsgálja többek között az ellenőrzések időigénye és/vagy száma csökkentésének lehetőségét és várható eredményét (pl. magyarországi induló és célállomás esetére zárt kocsi vagy vonatok indítása Röszke és Csikéria között a kétszeri határellenőrzés elkerülése érdekében; a két város állomásán be- és kiléptető utasterminál kialakítását, hogy az ellenőrzési eljárások még az utazás előtt megtörténhessenek; a rendőrségi elvárásoknak megfelelő szélessávú internetkapcsolat kialakítását a Szeged-Szabadka vasútvonalon a szerelvényen történő ellenőrzés bevezetése érdekében. A tanulmány alapján a két ország illetékesei által meghozott döntés szerint fejlesztések valósulnak meg a szükséges műszaki tervek kidolgozását követően. |
| 6. | <b>Baja-Sombor vasútvonal megvalósítása</b>   | Hercegszántó-Backi Breg térsége, új | A Bács-Kiskun vármegyei TRT-ben szereplő Kecel-Baja-(Szerbia) tervezett országos vasúti mellékvonal részeként Baja-Hercegszántó és Backi Breg felől Sombor irányába vasúti kapcsolat előkészítése és megvalósítása.  |
| 7. | <b>Baja-Kecel vasútvonal megvalósítása</b>  | Hercegszántó-Backi Breg térsége, új | A Bács-Kiskun vármegyei TRT szerinti Kecel-Baja-(Szerbia) országos vasúti mellékvonal részeként Baja-Kecel vasúti kapcsolat megvalósítása az azt előkészítő tanulmány és arra épülő műszaki tervek elkészítését követően.  |

## MENEDZSMENT BEAVATKOZÁSOK

| Ssz. | Projektötlet megnevezése   | Határátkelő megnevezése | Beavatkozás tartalma   |
|------|--|-------------------------|--|
| 1.   | <b>Baja - Csikéria-Subotica tervezett határállomás - Subotica vasútvonal újjáépítésére és meglévő szakaszainak korszerűsítésére vonatkozó tervek építési engedélyének megújítása</b> | Csikéria-Subotica új    | Országhatár-Csikéria-Bácsalmás vasútvonal újjáépítésére és Bácsalmás-Baja meglévő vasútvonal korszerűsítésére vonatkozó tervek felülvizsgálata és az építési engedélyének megújítása az érintett szervek együttműködésével.  |
| 2.   | <b>Subotica - Bácsalmás - Baja vasútvonal I. ütemű megvalósításának tervi előkészítése</b>   | Csikéria-Subotica új    | Subotica - Bácsalmás - Baja vasútvonal teljes hosszában, de műszaki kialakításában ütemezetten kerül megvalósításra. Az I. ütem célja a szükséges és elégséges vasúti fejlesztések megvalósítása a már elfogadható szolgáltatást nyújtó vasúti forgalom elindításához. Ehhez meghatározásra kerül az építendő vasút már rendelkezésre álló engedélyezési terveivel összhangban lévő, de csökkentett műszaki tartalma és az így meghatározott I. ütemnek megfelelő építési, engedélyezési tervek elkészülnek. |
| 3.   | <b>Becej - Ada - Senta - Kanjiza - Horgos vasútvonal rekonstrukcióját megalapozó megvalósíthatósági tanulmány elkészítése</b>  | Röszke-Horgos           | Becej - Ada - Senta - Kanjiza - Horgos vasútvonal Subotica - Szeged vasútvonalra ráhordó szerepét vizsgáló megalapozó tanulmány elkészítése a vasútvonal rekonstrukciójának megalapozása céljából és ez alapján a műszaki tervek szükség szerinti kidolgozása  |
| 4.   | <b>Zrenjanin - Pancevo - Beograd felé a bánáti vasút vasúti kapcsolat kialakítását vizsgáló tanulmány elkészítése</b>  | Röszke-Horgos           | Bánáti vasúti kapcsolat Zrenjanin - Pancevo - Beograd irányába történő újraélesztése érdekében tanulmányterv készül, mely több változatban vizsgálja a lehetséges nyomvonalakat (pl. Szeged - Horgos - Zenta - Coka, Szeged - Novi Knezevac - Coka, valamint Szeged - Kikinda irányokon át).   |

### 4.4.3 Vízi közlekedés

#### FEJLESZTÉSI BEAVATKOZÁSOK

| Ssz. | Projektötlet megnevezése   | Határátkelő megnevezése     | Beavatkozás tartalma   |
|------|--|-----------------------------|--|
| 1.   | <b>Kanjiza tiszai határkikötő fejlesztése</b>  | Kanjiza                     | Kanjiza határkikötő fejlesztése keretében az előírásoknak megfelelő állandó épület vagy felépítmény kialakítása megvilágítással, mely a határállomás működéséhez szükséges funkciókat el tudja látni, illetve a személyzet és az utasok igényeit ki tudja szolgálni. A fejlesztés illeszkedik a már működő szegedi határkikötő infrastruktúrájához. A fejlesztés megalapozásához és megvalósításához tanulmányterv és műszaki terv készítendő. A projekt keretében a kanjizai kikötő létesítményének biztos üzemeltetési feltételei is megerősítést nyernek. |
| 2.   | <b>Ferenc-tápcsatorna és Bajacsatornán a határátlépés és a határon átnyúló vízi turisztika fejlesztése</b> | Hercegszántó-Backi Breg, új | A Hercegszántó és Backi Breg közötti vízi határátlépés feltételeinek biztosítása a Ferenc-tápcsatornán, illetve a Bajai-csatornán, továbbá kajak-kenu túrák és a horgászat igényeit kielégítő fejlesztések (infrastruktúra, szolgáltatás) megvalósítása a csatorna mentén (pl. Deák Ferenc-Zsilip Múzeum bekapcsolása a vízitúrákba). A beavatkozáshoz tanulmánytervvel megalapozott műszaki tervek készülnek.   |
| 3.   | <b>Rendszeres dunai személyhajó közlekedés elindítása Magyarország és Szerbia között</b>                   | Mohács és Bezdán            | Megvalósíthatósági tanulmány készítése a Magyarország és Szerbia között rendszeres dunai személyhajózás elindításáról, vizsgálva pl. a lehetséges utazási igényeket, a kapcsolódó infrastruktúrák fejlesztését, a járműveket (könnyű építésű és gyorsjárású katamaránok), a viszonylatokat (pl. Belgrád-Budapest-Pozsony-Bécs, ezen belül Bezdán-Baja-Kalocsa-Dunaújváros-Budapest-Érd-Esztergom-Győr megállási lehetőségekkel). A fejlesztés a tanulmány eredményei alapján készítendő műszaki tervek szerint kerül megvalósításra.                         |
| 4.   | <b>Határmenti turisztikai célú vízi közlekedés fejlesztése a Dunán</b>                                     | Mohács és Bezdán            | Motorcsónak, kishajó, jacht határátlépés, illetve használat feltételeinek biztosítása Baja és Bezdán, illetve Apatin között a Dunán. A beavatkozás tanulmánytervvel kerül megalapozásra, amely pl. tisztázza az ellenőrzési és infrastrukturális feltételeket. A beavatkozás a tanulmány alapján készítendő műszaki tervek szerint valósul meg.  |

|    |   |                   |   |
|----|---|-------------------|---|
| 5. | <b>Rendszeres tiszai személyhajó közlekedés elindítása Magyarország és Szerbia között</b> | Szeged és Kanjiza | Megvalósíthatósági tanulmány készítése a Magyarország és Szerbia között rendszeres tiszai személyhajózás elindításáról, vizsgálva pl. a lehetséges utazási igényeket, a kapcsolódó infrastruktúrák fejlesztését, a járműveket (pl. könnyű építésű és gyorsjárású katamaránok), a viszonylatokat (pl. Csongrád – Algyő – Szeged - Kanjiza). A tanulmány eredményei alapján készítendő műszaki tervek szerint kerül megvalósításra a járműbeszerzés és a kapcsolódó egyéb fejlesztés. |
|----|---|-------------------|---|

## MENEDZSMENT BEAVATKOZÁSOK

| Ssz. | Projektötlet megnevezése  | Határátkelő megnevezése             | Beavatkozás tartalma  |
|------|---|-------------------------------------|---|
| 1.   | <b>Tiszai határvízi kikötőkben napkeltétől napnyugtáig, előzetes bejelentés nélküli folyami határátkelés biztosítása</b>  | Szeged és Kanjiza                   | A határ két oldalán illetékes szervek egyeztetése alapján a napkeltétől napnyugtáig tartó időszakban a folyami határátkelés személyi feltételeinek biztosítása.   |
| 2.   | <b>A magyar-szerb határon menetrendszerűen átközlekedő tiszai hajójárat indítása lehetőségeinek feltárása</b>   | Szeged és Kanjiza                   | Közös magyar-szerb tanulmány készítése a határon menetrendszerűen átközlekedő hajójárat indítása lehetőségeinek feltárására, mely tisztázza ennek megvalósíthatóságát: infrastrukturális, közgazdasági, pénzügyi és szabályozási lehetőségeit, feltételeit.   |
| 3.   | <b>A szerb és magyar hajózási szabályozás egyszerűsítése, összehangolása, fejlesztése felülvizsgálat keretében, majd hozzáférhető közzététele a hajózási, határátlépési információkkal egyetemben</b> | Szeged és Kanjiza, Mohács és Bezdán | A szabályozás (eljárési szabályok, hajók nyilvántartása, vezetési jogosultság, kötelező biztosítás stb.) különbségeinek, értelmezési bizonytalanságainak feltárása, azok áthidalását szolgáló egyeztetések lefolytatása és szükség szerint a szabályozás módosításának kezdeményezése a szerb és magyar oldalon. Ennek keretében az eljárási rend egyszerűsítése, valamint digitalizálása (pl. a bejelentkezés megtartása esetén közös online bejelentkezés és engedélyezés lehetőségének biztosítása a szerb és a magyar oldalon, mely egyablakos rendszerben biztosítja az információs kapcsolatot az érintett szerb és magyar hatóságok, valamint a határátlépő számára). A tiszai és a dunai határkikötőkön történő határátlépést segítő, az utazók számára átlátható és könnyen hozzáférhető, a magyar és a szerb szervek által közösen összeállított tájékoztatás (pl. milyen telefonszámon kell bejelentést tenni az átlépésnél, mit kell magánál tartani, milyen vízi járművekkel léphető át a határ) közzététele magyar, szerb és angol nyelven. A |

|    |  |                   |   |
|----|--|-------------------|---|
|    |  |                   | vízi határátlépő-helyek környezetében információs táblák elhelyezése a határátlépési feltételekről, weboldal elérhetőségével (pl. QR kóddal) további részletesebb információk érdekében. Az információk elérhetőségét a két ország hivatalos és a témában érdekelt civil platformjain is biztosítani szükséges. A szabályok pontosítása és véglegesítése céljából közös regatta szervezésére kerül sor a Dunán és a Tiszán, az érintett szervezetek (pl. Voda Vojvodine, ADUVIZIG, ATIVIZIG) által, és a határátlépések tapasztalatai alapján a szabályozás összehangolása. |
| 4. | <b>Határmenti tiszai turisztikai célú vízi közlekedés fejlesztése a Tiszán</b> | Szeged és Kanjiza | A Tisza turisztikai fejlesztése részeként Magyarországon már bevezetett, mind a hatóságok, mind a használók részéről kedvező tapasztalattal rendelkező, nyaralóhajózás megindítása, lehetőségének biztosítása Szeged-Csongrád (Tisza-Körös folyók) és Kanjiza térségébe. Mint bevált megoldás javasolt bevezetni a Tisza ezen szakaszán a határon történő áthajózás biztosításával egyetemben, a szerb hajózási előírások szükség szerinti felülvizsgálatával (lajstromszámmal és biztosítással rendelkezik).   |

#### 4.4.4 Kerékpáros közlekedés

### FEJLESZTÉSI BEAVATKOZÁSOK

| Ssz. | Projektötlet megnevezése   | Határátkelő megnevezése | Beavatkozás tartalma  |
|------|--|-------------------------|---|
| 1.   | <b>Novi Knezevac-ról Kübekháza-Rabe határállomáshoz kerékpárút építése</b>                     | Kübekháza-Rabe          | Kerékpárút építése Novi Knezevac és Rabe között a 302 j. út mentén a határig a készítendő műszaki tervek szerint.   |
| 2.   | <b>Szeged - Kübekháza-Rabe határátkelő között kerékpáros útvonal kialakítása</b>               | Kübekháza-Rabe          | A 4302 és 43112 j. utak mentén, az elkészítésre kerülő műszaki tervek alapján kerékpáros útvonal kialakítása Szeged-Szöregről Kübekháza-Rabe határátkelőhöz.  |
| 3.   | <b>Kerékpáros információs pont kialakítása Kübekháza-Rabe határátkelőn</b>                     | Kübekháza-Rabe          | A magyar-szerb kerékpáros információs bázis megteremtését követően készítendő műszaki tervek alapján Kübekháza-Rabe határátkelőn a kerékpáros információk megosztására szolgáló információs pontok kialakítása, ahol a kerékpáros információkon túl a Kübekháza, Szeged, Temerin és Rabe látványosságaira is felhívják a kerékpáros turisták figyelmét. |
| 4.   | <b>Tiszasziget-Djala határátkelőn a kerékpáros átlépés fejlesztése</b>                         | Tiszasziget-Djala       | Önálló kerékpáros átvezetés kialakítása Tiszasziget-Djala határátkelőn a készítendő tanulmány alapján alátámasztott műszaki tervek szerint, összhangban a komplex beavatkozás 1. sz. projektötletben foglaltakkal.  |
| 5.   | <b>Röszke-Horgos 2 határátkelőn a gyalogos és kerékpáros önálló beléptetésének biztosítása</b> | Röszke-Horgos 2         | A határ mindkét oldalán a gyalogosok és kerékpárosok részére önálló átlépés helyének és határellenőrzésének biztosítása a készítendő tanulmány alapján alátámasztott műszaki tervek szerint, összhangban a komplex beavatkozás 1. sz. projektötletben foglaltakkal.   |
| 6.   | <b>Röszke-Horgos 2 határállomás biztonságos gyalogos megközelítésének megvalósítása</b>        | Röszke-Horgos 2         | Röszkén a buszmegálló és a határállomás között járda építése és hozzá kapcsolódóan is a jelenleg nem működő közvilágítás szükség szerinti felújítása a készítendő műszaki tervek alapján, valamint a közvilágítás üzemeltetésének biztosítása.  |

|     |   |                 |   |
|-----|---|-----------------|---|
| 7.  | <b>Röszke-Horgos 2 határátkelő kerékpáros elérhetőségének biztosítása Mórahalom felől</b>                                   | Röszke-Horgos 2 | <p>- Az 5512 j. út mentén működő, az M5 autópálya feletti közúti felüljáró előtt véget érő kerékpárút és Röszke-Horgos 2 határátkelő között rövid kerékpáros kapcsolat létesítése (pl. 5512 sz. út melletti kp. út - 55125 j. út - M5 autópálya feletti gyalogos felüljáró - M5 autópálya keleti oldala - 5 sz. főút - országhatár nyomvonalon) az EuroVelo 13 és 11 között.</p> <p>- Az EuroVelo 13 kerékpáros útvonal az 5512 j. út menti kerékpárútról északkeleti irányban, az M5 autópálya mentén futó földúton éri el a 43302 j. út vonalában épült közúti felüljárót, keresztezi az 5 sz. főutat, majd éri el Röszkét. Az autópálya nyugati oldalán lévő, a kerékpáros forgalmat lebonyolító kőszórásos burkolattal rendelkező út pormentes burkolása.</p> <p>A fejlesztésekhez tanulmánytervvel megalapozott műszaki tervek készítenők.</p> |
| 8.  | <b>Kerékpáros pihenőhelyek kialakítása, biztonságos kerékpártároló kialakítása a Röszke-Horgos 2 határállomás közelében</b> | Röszke-Horgos 2 | Biztonságos kerékpártárolók kialakítása az ingázók számára. Kerékpáros pihenőhelyek kialakítása: fedett pihenő, vizes blokk, elektromos csatlakozási lehetőség, elektromos kerékpáros töltési lehetősége, WIFI szolgáltatás, térkép, információs pont, kerékpárjavító állomás, az előzetesen elkészítendő műszaki tervek szerint.   |
| 9.  | <b>Szeged és Röszke-Horgos 2 határátkelő között a kerékpárút építése</b>  | Röszke-Horgos 2 | Szeged-Szentmihály és Röszke-Horgos 2 között kerékpárút létesítése a rendelkezésre álló műszaki tervek alapján.   |
| 10. | <b>Röszke-Horgos 2 határállomás és Subotica között hiányzó kerékpáros infrastruktúra megvalósítása</b>                      | Röszke-Horgos 2 | Röszke-Horgos 2 határállomás és Palic között még hiányzó kerékpárút megépítése a kidolgozásra kerülő és műszaki tervek szerint.   |
| 11. | <b>Horgos és Kanjiza között hiányzó kerékpáros infrastruktúra megvalósítása</b>   | Röszke-Horgos 2 | Az EUROVELO 11 kerékpáros útvonal magyar-szerb határmetszésének összehangolása és ennek függvényében kerékpárút építése Horgos és Kanjiza között a 13 sz. út mentén a szerb EuroVelo 11. vonalán az elkészítendő műszaki tervek szerint.  |

|     |  |                            |   |
|-----|--|----------------------------|---|
| 12. | <b>Subotica- Novi Sad között kerékpáros infrastruktúra létesítése</b>                                | Röszke-Horgos 2            | Szeged és Novi Sad közötti kerékpáros útvonal részeként kerül megvalósításra a Subotica és Novi Sad közötti szakasz. A nyomvonal meghatározására tanulmányt kell készíteni, majd annak eredményére alapozva készítendő a műszaki tervek. (A szerb EuroVelo hálózat kikerüli a térséget két oldalról. A nemzeti hálózat tervezetét mutató területrendezési terv sem tartalmaz közvetlen kapcsolatot a két város között.) |
| 13. | <b>EuroVelo 11 Tisza menti kerékpárút kialakítása, felújítása Szeged és Stari Slankamen között</b>   | Röszke-Horgos 2            | EuroVelo 11 Tisza menti kerékpárútvonal kialakítása Magyarországon Szeged és Röszke, valamint és Vajdaságban Kanjiza és Stari Slankamen (Zalánkemén) között. A magyar és a szerb csatlakozási pont és a nyomvonal pontosítását szolgáló elkészítendő tanulmány majd műszaki tervek szerint valósul meg a fejlesztés.  |
| 14. | <b>Közvilágítás biztosítása a gyalogosok számára az 55126 j. út mentén</b>                           | Ásotthalom-Backi Vinogradi | Közvilágítás kiépítése az 55126 j. út menti kerékpárút mellett az 5511 j. út és Ásotthalom-Backi Vinogradi határállomás között a gyalogos közlekedés biztonsága érdekében amennyiben a menetrendszerű buszjárat nem tér be határátkelőhöz. Megvalósítása a határátkelőhöz betérő buszok indításától függ, mely egy másik projekt része. Ennek készítendő a műszaki tervek.  |
| 15. | <b>Ásotthalom-Backi Vinogradi határátkelő kerékpáros elérhetőségének biztosítása Mórahalom felől</b> | Ásotthalom-Backi Vinogradi | Mórahalom lakott területe és a Széksósi Turisztikai Központ (bivalyrezervátum) között kerékpárút építése az 5512 j. út mentén a készítendő műszaki tervek alapján.  |
| 16. | <b>Palicsi-tó kerékpáros elérhetőségének és körbejárhatóságának megvalósítása Ásotthalom felől</b>   | Ásotthalom-Backi Vinogradi | Az EuroVelo 13 nyomvonalán a magyarországi kapcsolat megteremtése Palicsi-tó és Ásotthalom-Backi Vinogradi határátkelő között, a 101-es és 100-as sz. út mentén, valamint a Palicsi-tó mentén az északi és nyugati oldalon létesített kerékpáros hálózati elemek kiegészítése a tó körbe kerékpározhatósága érdekében az kidolgozásra kerülő műszaki tervek alapján.  |
| 17. | <b>Új Kelebia-Subotica gyalogos, kerékpáros határátkelő létesítése</b>                               | Kelebia-Subotica, új       | Kelebia- Subotica között, a 150-es sz. vasútvonal mentén új, a gyalogosok és a kerékpárosok átközlekedését biztosító határátkelő létesítése a kapcsolódó közúti és közmű infrastruktúrákkal egyetemben a korábbi tanulmányterve alapozott elkészítendő műszaki tervek szerint.  |

|     |   |                         |   |
|-----|---|-------------------------|---|
| 18. | <b>Tompa-Kelebija határállomáson a kerékpáros határátlépés fejlesztése</b>                      | Tompa-Kelebija          | Tompa-Kelebija 2 határállomás megvalósulásával és a teherforgalom áterelésével a meglévő, akkor már Tompa-Kelebija 1 határátkelő jelentősége a kerékpáros határforgalom szempontjából várhatóan felértékelődik, ezért a kerékpáros határátlépés segítése érdekében önálló kerékpáros ellenőrzési sáv kerül kialakításra mindkét oldalon. A fejlesztéshez tanulmány és műszaki terv készítendő összhangban a komplex beavatkozás 1. sz. projektötletben foglaltakkal.  |
| 19. | <b>Bácsalmás-Bajmok határátkelő térségében a határon átnyúló kerékpáros hálózat fejlesztése</b> | Bácsalmás-Bajmok        | Komplex projekt előkészítése és megvalósítása:<br>- a jelenlegi állapot felmérése (infrastruktúrák, igények, turisztikai potenciál)<br>- úthálózat fejlesztése: új kerékpáros útvonalak létesítése Bácsalmás és a környező magyar és szerb települések között, szerb-magyar együttműködés kialakítása a kerékpárút hálózat fejlesztésekben, forgalom biztonságot javító közlekedési és tájékoztató táblák kihelyezése.<br>- szolgáltatások fejlesztése: kerékpáros pihenők kialakítása, kerékpárkölcsonzók létesítése, szervizpontok kiépítése.<br>A komplex fejlesztés megalapozásához tanulmányterv és az egyes fejlesztési elemek megvalósításához műszaki tervek készítendő a projekt keretében.  |
| 20. | <b>Bácsszentgyörgy-Rastina határátkelő - Sombor között kerékpáros infrastruktúra létesítése</b> | Bácsszentgyörgy-Rastina | Kerékpáros infrastruktúra kialakítása Bácsszentgyörgy-Rastina határátkelő és Sombor között Gakovo-t érintve, a meglévő Nedanic-Sombor kerékpárút felújításával a készítendő műszaki tervek alapján.   |
| 21  | <b>Baja - Gara - Bácsszentgyörgy-Rastina határátkelő közötti kerékpárút építése, felújítása</b> | Bácsszentgyörgy-Rastina | Gara és Bácsszentgyörgy-Rastina határátkelő között még hiányzó kerékpáros infrastruktúra (kerékpárút) megvalósítása az 5506 sz. út mentén és a meglévő Baja-Gara kerékpárút felújítása a készítendő műszaki tervek alapján.   |
| 22. | <b>Határon átnyúló Duna-menti kerékpáros útvonal kialakítása Baja és Bezdan között</b>          | Hercegszántó-Kendija új | Mohácsig az EuroVelo 6 hivatalos nyomvonalán haladva a Duna védőtöltésén, illetve mentén kerékpáros útvonal kialakítása Baja - Szeremle - Dunafalva - Újmohács - Homorúd - Dávod - Hercegszántó - Hercegszántó-Kendija új határállomás - Bezdan útvonalon. A megvalósítás a korábban készült tervek felülvizsgálata alapján kidolgozásra kerülő műszaki tervek szerint történik, melynek része Szeremlén, valamint az országhatár és Bezdan között hiányzó szakasz kiépítése a kapcsolódó kerékpáros pihenőkkel egyetemben. A határtól délre lévő Kendija terület rész a horvátok és a szerbek által vitatott terület. A határátlépések lehetősége három ország közötti egyeztetés során tisztázandó. |

|     |  |                                 |   |
|-----|--|---------------------------------|---|
| 23. | <b>Vasúti-Kerékpáros eszközváltás biztosítása a szerb-magyar határon</b> | Röszke-Horgos, Kelebia-Subotica | A Budapest - Beograd (150., 105. sz.) és a Subotica - Szeged - Cegléd, illetve Szeged - Békéscsaba (201., 140., 135. sz.) vasútvonalak határmenti vonzaskörzetében tanulmánnyal megalapozott (potenciális igények és érintett állomások, valamint javasolt fejlesztések meghatározása) műszaki tervek alapján a vasúti és kerékpáros közlekedés közötti eszközváltás feltételeinek biztosítása (pl. B+R parkolók, tárolók létesítése, kerékpárok szállítására alkalmas vasúti kocsik közlekedtetése). |
|-----|--|---------------------------------|---|

## MENEDZSMENT BEAVATKOZÁSOK

| Ssz. | Projektötlet megnevezése   | Határátkelő megnevezése   | Beavatkozás tartalma  |
|------|--|---|---|
| 1.   | <b>Magyar-szerb kerékpáros információs bázis megteremtése</b>                    | Hercegszántó-Backi Breg, Bácsszentgyörgy-Rastina, Bácsalmás-Bajmok, Tompa-Kelebija, Ásotthalom-Backi Vinogradi, Rösztke-Horgos 2, Tiszasziget-Djala, Kübekháza-Rabe | A magyar és szerb érintett szervezetek együttműködésében Magyar-szerb kerékpáros turisztikai adatbázis létrehozása és hozzáférhetőségének biztosítása a nyilvános online portálokon a kerékpározás, és ezen belül az országhatáron átnyúló egyéni és szervezett kerékpáros túrák elősegítése érdekében (pl. infrastruktúrák, kerékpáros útvonalak, tematikus túrák, gasztró vagy népi örökség útvonalak, szállások, szervizek, látványosságok). |
| 2.   | <b>Magyar-szerb kerékpár turisztikai pilot projektek megvalósítása</b>           | Hercegszántó-Backi Breg, Bácsszentgyörgy-Rastina, Bácsalmás-Bajmok, Tompa-Kelebija, Ásotthalom-Backi Vinogradi, Rösztke-Horgos 2, Tiszasziget-Djala, Kübekháza-Rabe | A határ két oldalán működő érintett szervezetek együttműködésének kezdeményezése és intézményesítése, majd a kerékpáros infrastruktúra és együttműködési rendszer tesztelése, használatának fejlesztése pl. határon átnyúló kerékpáros rendezvények, túrák lebonyolításával.  |
| 3.   | <b>A kerékpáros kultúrát fejlesztő tájékoztató és oktató kampányok rendezése</b> | Hercegszántó-Backi Breg, Bácsszentgyörgy-Rastina, Bácsalmás-Bajmok, Tompa-Kelebija, Ásotthalom-Backi Vinogradi, Rösztke-Horgos 2, Tiszasziget-Djala, Kübekháza-Rabe | Szerb-magyar együttműködés eredményeként a kerékpárosok és közlekedési partnereik számára tájékoztatás, oktatás és érzékenyítés céljából rendezvények, kampányok szervezése, különös figyelemmel a fiatalokra és az autóval közlekedőkre a határ menti településeken.   |

|    |  |  |   |
|----|--|--|---|
| 4. | <b>Magyar-szerb határmenti kerékpáros infrastruktúra hálózat meghatározása, megvalósításának ütemezése</b> | Hercegszántó-Backi Breg, Bácsszentgyörgy-Rastina, Bácsalmás-Bajmok, Tompa-Kelebija, Ásotthalom-Backi Vinogradi, Rőszke-Horgos 2, Tiszasziget-Djala, Kübekháza-Rabe | Magyar-szerb határmenti sávban a kerékpáros infrastruktúra hálózat közös tervezése, és megvalósítási programjának elkészítése a határ két oldalán működő illetékes szervezetek együttműködésében. |
|----|--|--|---|

## KOMPLEX BEAVATKOZÁS

|    |  |  |   |
|----|--|--|---|
| 1. | <b>A rugalmas és biztonságos kerékpáros határátlépés biztosítása</b> | Hercegszántó-Backi Breg, Bácsszentgyörgy-Rastina, Bácsalmás-Bajmok, Tompa-Kelebija, Ásotthalom-Backi Vinogradi, Rőszke-Horgos 2, Tiszasziget-Djala, Kübekháza-Rabe | Kerékpáros határátkelés elősegítése a határátkelőkhöz csatlakozó kisforgalmú utakon (kisebb, mint 2000 Ej/nap) kerékpáros útvonal magyar és szerb oldali egységes jelölésével.<br>Az átkelő kerékpáros biztonságának fokozása és gyorsítása a határállomásokon az elsőbbségének biztosításával, tanulmányterv alapján meghatározott fejlesztési és menedzsment beavatkozásokkal, szükség szerint műszaki tervek elkészítésével, a szabályozás módosításával (pl. külön sáv vagy nyom kialakítása, ORFK utasítás módosítása a kerékpárosok elsőbbségének biztosítása érdekében, illetve a pozitív megkülönböztetést biztosító időintervallum meghatározása). |
|----|--|--|---|

# 5

## Forrásjegyzék

1. **HATÁRTALANUL Konzorcium** (2015): A KÖZOP-hoz illeszkedő projektek határmetszési szakaszainak megvalósíthatósági tanulmány szintű feltárása, azok hálózati hatásainak vizsgálata a magyar–szerb határszakaszon (KÖZOP-3.5.0-09-11-2012-0004). Átfogó megvalósíthatósági tanulmány és cselekvési terv.
2. **2012. évi IV. törvény** Magyarország Kormánya és a Szerb Köztársaság Kormánya között a közúti, a vasúti és a vízi határforgalom ellenőrzéséről szóló megállapodás kihirdetéséről.  
Elérhető: <https://net.jogtar.hu>
3. **Magyarország Kormánya**: Beruházási Információs Portál.  
Elérhető: <http://beruhazas.gov.hu>
4. **Magyarország Kormánya**: Pályázati és támogatási portál.  
Elérhető: <http://palyazat.gov.hu>
5. **Országos Rendőr-főkapitányság**: Hivatalos honlap.  
Elérhető: <http://police.hu>
6. **Pannon RTV**: Regionális hírszolgáltató portál.  
Elérhető: <http://pannonrtv.hu>
7. **Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (archívum)**.  
Elérhető: <http://archivum.nif.hu>
8. **Vajdaság Ma – Délvidéki hírportál**: Információs portál.  
Elérhető: <http://vajma.info>
9. **Wikipédia: A Budapest–Belgrád-vasútvonal felújítása**  
Elérhető: [http://en.wikipedia.org/wiki/Budapest-Belgrade\\_railway](http://en.wikipedia.org/wiki/Budapest-Belgrade_railway)

# 6

## Mellékletek, közúti, vasúti, vízi és kerékpáros infrastruktúrával foglalkozó workshopok emlékeztetői

### **EMLÉKEZTETŐ**

**Tárgy:** „Improvement possibilities of HU-SRB cross border infrastructure” című tanulmány készítése, **Szerbia és Magyarország közötti közúti személyszállítási workshop**

**Helyszín:** Novi Knezevac, Restaurant "Lovac" Cara Dusana 7

**Dátum:** 2025. április 4., 11:00 óra

### **Résztevők:**

| <i>név</i>         | <i>szervezet</i>   |
|--------------------|--|
| Bodor László       | Bács-Kiskun Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat     |
| Szécsényi Gábor    | Csongrád-Csanád Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat |
| Szilágyi Róbert    | Rendőrségi Oktatási és Kiképző Központ                                   |
| Szabó Sándor       | Magyar Közút Nonprofit Zrt.  |
| Nagy Zoltán        | Magyar Közút Nonprofit Zrt.  |
| Dr. Binszki József | Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzata                                   |
| Sziveri Klára      | Mórahalom Városi Önkormányzat  |
| Kovács Gábor       | Tompa Város Önkormányzata  |
| Papp Renáta        | Ásotthalom Nagyközség Önkormányzata                                      |
| Nyerges Zsolt      | Ásotthalom Nagyközség Önkormányzata                                      |
| Bálint László      | Ásotthalom Nagyközség Önkormányzata                                      |
| Csókási Eszter     | DKMT Nonprofit Közhasznú Kft.  |
| Körtvélyesi Csaba  | TRENECON Kft.  |
| Emeše Lalić Urban  | Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium     |
| Branka Banjac      | Szerbiai Közútkezelő Közvállalat   |
| Hristina Stojčić   | Szerb Köztársaság Vagyonkezelő Központi Igazgatósága                     |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Marina Kadić Filipović  | Szerb Köztársaság Vagyonkezelő Központi Igazgatósága   |
| Aleksandar Bilić        | Kikinda határrendészeti állomás  |
| Dragan Žarkov           | Dalai határrendészeti állomás  |
| Miloš Gagić             | Regionális Határellenőrzési Központ Magyarország felé illetékes egysége                              |
| Nemanja Garunović       | Pyramid Ing Kft.   |
| Aleks Mihok Kocova      | Majdan-Rabe helyi közösség   |
| Čila Oros Urban         | Novi Knezevac község önkormányzata   |
| Nandor Ujhelji          | Novi Knezevac községi önkormányzata  |
| Marija Fenjac           | Tartományi Titkárság Reg. Fejlesztésért, Interregionális Együttműködésért és Helyi Önkormányzatokért |
| Slobodanka Vićentijević | Tartományi Titkárság Reg. Fejlesztésért, Interregionális Együttműködésért és Helyi Önkormányzatokért |

A workshopon a határátlépés problémáira és javasolt megoldásaira vonatkozó kérdőív került kiosztásra. Ezek eredménye nem része az emlékeztetőnek. A workshopon az alábbi legfontosabb általános jellegű és egyes határállomásokra vonatkozó megállapítások, felvetések hangzottak el a résztvevő szervezetek részéről.

Tartományi Titkárság Regionális Fejlesztésért, Interregionális Együttműködésért és Helyi Önkormányzatokért, Marija Fenjac

Üdvözölte a résztvevőket és bemutatta a „Light Borders in DKMT” projektet, amelyet a Szerb Köztársaság és a Magyar Köztársaság közötti határátkelők jelenlegi helyzete inspirált. Bemutatta továbbá a projekt vezető partnerét, a DKMT Fejlesztési Ügynökséget is.

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

Elmondta, a projekt célja területfejlesztési, közlekedési szempontból összefogni a határmenti szereplőket. Kérdések merültek fel az Eurorégió szintjén, hogy milyen aktuális fejlesztésekre volna szükség a határ mentén az átjárhatóság javítása érdekében. Az eseti kérdésekre adott eseti javaslatok helyett a jelen projekt keretében szeretnék összefogni az érdekelteket. A cél a fejlesztési elképzeléseket, ötleteket, javaslatokat a területi szereplőktől és a szakemberektől begyűjteni, és egységes szerb-magyar összefoglalót készíteni arról, hogy mire van szükség, mi a települések igénye, mikre vannak tervek, mikre vannak javaslatok.

Kiemelt néhány problémát: a Tisza forgalmának rendszeressé tételét, egyes határátkelők bővítését, a Röske-Horgos 2 határállomás közvilágítási gondjai, valamint a nyári hónapokban jelentkező kihívásokat. Felkérte a résztvevőket a kérdőív kitöltésére, amelyet szakértők elemeznek, majd javaslatokat fogalmaznak meg a döntéshozók felé.

Szakértők bevonására, valamint javaslatok, ötletek összegyűjtésére van szükség. Az őszi 4 workshop keretében az előzetesen elküldött összefoglalót véleményezni és pontosítani fogják az érdekeltek, majd a végleges javaslatokat Magyarország és Szerbia szaktárcáinak megküldik további felhasználás céljából.

Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium,

Emese Lalic Urban

Hangsúlyozta, hogy a workshop témája szorosan kapcsolódik minisztériumához, amely a határátkelők fejlesztéséért, működéséért felelős. Ismertette, hogy Szerbia és Magyarország között kilenc közúti határátkelő működik, amelyek közül kettő képes teherforgalmat is lebonyolítani. Beszámolt a jelenlegi tevékenységekről, és javasolta új átkelők megnyitását és a nyitvatartás meghosszabbítását.

Továbbá tájékoztatta a résztvevőket a Szegeden induló elektromos autógyár projektjéről, ahol határmenti szerb munkavállalókat alkalmaznának, amely jelentős határforgalom-növekedést okozhat. A két kormány már tárgyalásokat folytat, és javasolta a téma megvitatását is.

PYRAMID Ing. Kft., Nemanja Garunović

Bemutatta a DKMT „Light Borders” projektjéhez készülő tanulmányát. Elmondta, hogy a kutatás előkészítési fázisban van, és jelenleg közintézmények adatait gyűjtik, majd terepi felmérések következnek. A nyári időszakban tapasztalható forgalomműködés miatt szezonális és helyi torlódásokat is vizsgálni fognak, különös figyelmet fordítva az időbeni eltérésekre és a várakozási idő mérésére. A gyűjtött adatok alapján gazdasági elemzések is készülnek.

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

Kifejtette, hogy kedvező lenne, ha mint Nyugat-Európában, 3-4 km-enként lenne határátlépési lehetőség, de a schengeni övezet szélén ennek lehetősége korlátos. Ha van bármilyen ötlet új határátkelő létesítésére, fejlesztésére az is fontos lehet: a határon átvezető új kerékpáros vagy buszsáv létesítése, a határátkelő nyitvatartásának bővítése, vagy a határhoz vezető út felújítása stb. Felhívta a figyelmet a magyar és a szerb rendőrség véleményére abban, hogy lehet-e a határátlépések során az ellenőrzési eljárásokat egyszerűsíteni, rövidíteni.

Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium,  
Emese Lalic Urban

Államtitkár asszony részletezte a folyamatban lévő rövid távú fejlesztéseket:

- Röske-Horgos 2. fejlesztése: a jelenlegi 04:00-23:00 órás nyitvatartás bővülni fog, autóbuszok is át fognak tudni hajtani az átkelőn, sávok bővítésére kerül sor.
- Röske-Horgos 1. autópálya határátkelő infrastruktúrája bővítésre kerül, elsődlegesen forgalomszervezési szempontból. 2+2+2 sáv fogja szolgálni a személygépjárműveket, a teherforgalmat és az autóbuszokat.
- Tompa-Kelebija: magyar oldal áttervezése történik, melynek eredményeként önálló buszsáv épül.
- Az ellenőrző szoftver fejlesztése is folyamatban van, hogy gyorsuljon az átkelés.

Új, előkészítés alatt lévő határátkelők:

- Röske-Horgos 3. gyorsforgalmi határátkelőhely: Subotica környékén keresik az új határátkelő helyét, mely a meglévőknél együttesen nagyobb kapacitású lesz.
- Tompa-Kelebija 2. új gyorsforgalmi határátkelőhely épül, mely a teherforgalom számára is nyitva lesz.

Regionális Határellenőrzési Központ Magyarország felé illetékes egysége.

Miloš Gagić

A határállomások forgalmának vizsgálatával kapcsolatban megerősítette, hogy a várakozási idők mérése nem okoz problémát, azonban jelezte, hogy a sávok nyitása és zárása során a mérések pontossága korlátozott lehet.

Bács-Kiskun Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat.

Bodor László

A felmérés kapcsán kifejtette, hogy ha igénnyel fordulnak az Országos Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Főosztályához, akkor rendőrség megadja a szükséges segítséget.

Egyetért a szerb kollégával: a határforgalom akár napi szinten is teljesen hektikus, melynek eredményeként nem csak a nagy forgalmú időszakban, hanem a hétköznapiakon is kialakulhatnak olyan torlódások, amelyek megnövelik a várakozási időt. Ezért a mérést olyan nagyobb merítéssel kell elvégezni, amelyből már hasznosítható adatok nyerhetők.

A szerb ellenőrzési területre érkezéstől a magyar ellenőrzési terület elhagyásáig fogják mérni a bent tartózkodás idejét. Ezt befolyásolja a sávok nyitása és az utasösszetétel is: mennyi kedvezményezett állampolgár vagy harmadik országból érkezik. Tekintettel a téma jelentőségére, javasolja, hogy az Országos Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Főosztálya is vegyen részt a következő, e témában tartandó egyeztetésen.

PYRAMID Ing. Kft., Nemanja Garunović

Válaszában elmondta, hogy magyar szakemberek is be lesznek vonva, de terepi számláláshoz nem szükséges magyar rendőri jelenlét.

Szeged MJ. Város Önkormányzata, dr. Binszki József

Rávilágított arra, hogy alapvető probléma a közúti határátkelők esetében az, hogy míg **régebben kockázat elemzésre épült a határellenőrzés**, vagyis azokat a gépjárműveket vonták vizsgálat alá, amelyek valamilyen jellemző szerint kockázatosnak ítélték, majd fokozatosan **áttértek a totális vámellenőrzésre**. Ezért minden gépjárművet alaposan átvizsgálják. Ez

időigényes és várakozást generáló tevékenység. Amíg kormányzati szinten nem születik döntés mindkét országban arról, hogy ezen változtatnak, addig a határátlépés várakozással fog járni.

Másik probléma, hogy lehet nyitni bármennyi új határátkelőt, lehet bővíteni a meglévő átkelő sávjainak számát, amíg az összes, már rendelkezésre álló sáv nincs megnyitva, addig ez felesleges pénzkidobások. Jól mutat a térképen a sok átkelési pont, de ha pl. Rösztke-Horgos határátkelőn csak 1-2 sáv van csak nyitva, akkor az szükség szerint várakozást generál. Amíg a **határőrizeti és vámserveknek nincs elég élőerejük** ahhoz, **hogy** a rendelkezésükre álló **összes forgalmi sávot meg tudják nyitni**, addig hiába építünk újat, vagy bővítjük a határátkelőinket.

A kérdés az, ha lehetőség van új sáv megnyitására, akkor addig hol volt az az ember, aki az új sávban ellenőriz. Ha dolgozott volna a határátkelőn a lezárt sávban, akkor nem torlódott volna fel a kocsisor. Meglátása szerint gyakoriak a **szolgálat szervezési problémák, amit vezetői szinten kellene kezelni.**

A **tiszai határkikötőben**, amíg a határátlépés csak előzetes bejelentéssel lehetséges, addig ott jelentős forgalom nem lesz. A javaslat az, hogy **meg kell teremteni a napkeltétől napnyugtáig tartó, folyamatos, előzetes bejelentés nélküli határátlépésnek a feltételeit.** Ezután érdemes arról beszélni, hogy hogyan lehet több forgalmat generálni a kikötőbe.

Novi Knezevac Község Önkormányzat, Újhelyi Nándor

**Kübekháza-Rabe és Tiszasziget-Djala** határállomás működése kapcsán kifejtette, hogy a két átkelő működése kiemelten fontos a helyi közösségek számára. Kiemelte a **Tiszasziget-Djala átkelő jobb megközelíthetőségének és hosszabb nyitvatartásának szükségességét**, különös tekintettel az autógyár megnyitása után várhatóan megnövekedő munkavállalói forgalomra. A Tiszaszigeten átvezető út belterületen már szűkös, **bővítése szükséges, vagy elkerülő építése.**

Megállapítást nyert, hogy az infrastruktúra fejlesztésére rendszerszinten van szükség, hogy a nyári hónapokon túl a rendszeres és napi átkelés is biztosítható legyen, különösen a munkába járók számára. Kiemelte a

Tiszasziget-Djala határátkelőn a **kerékpáros átkelés fejlesztését, tekintettel arra, hogy Djala térségében már mindkét oldalon rendelkezésre áll a megfelelő infrastruktúra.**

Ujhelyi felvetette a **Szeged-Kikinda-Temesvár vasútvonal korszerűsítésének kérdését** is, mint lehetséges regionális kapcsolaterősítő intézkedést. A **két átkelő esetén a két oldal sávjainak használata nincs összehangolva** (pl. több kilépő sávon lépnek ki a magyar oldalról, de csak egy fogadó sáv fogadja az utazókat a szerb oldalon), **jobb határkoordináció és szervezethezesség szükséges.**

Novi Knezevac Község Önkormányzata, Cila Oros Urban

Felhívta a figyelmet a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésének fontosságára az IPA programon belül. Elmondta, hogy a Szegedig vezető kerékpárút már megépült, és hasonló **kerékpáros útvonalat terveznek Kübekháza-Rabe határállomáshoz.**

Kiemelte, hogy a **kis önkormányzatok nem rendelkeznek elegendő költségvetéssel ilyen beruházásokhoz**, holott azok nemcsak a határátlépés megkönnyítését, hanem a turizmus fejlődését és a közlekedésbiztonságot is szolgálnák. Hangsúlyozta, hogy jelentős beruházások nélkül is lehet előrelépést elérni – például a BorderWatcher alkalmazás használatával –, és megjegyezte, hogy **egyes határátkelőkön még mindig nincsenek kamerák, ami csökkenti a biztonságot és az információáramlást.**

Mórahalom Város Önkormányzata, Sziveri Klára

Megköszönte, hogy a magyar és a szerb szervek pozitívan bírálják el az Ásotthalom-Backi Vinogradi határátkelő nyitvatartásának meghosszabbítására vonatkozóan kérelmeiket. Nyáron és az ünnepi időszakban engedélyezik, hogy 7:00 és 22:00 között működjön a határátkelő.

**Ásotthalom-Backi Vinogradi határátlépés** kapcsán az alábbi problémáik és fejlesztési javaslataik voltak:

- Sok az ingázó a határon, Szerbiából sokan járnak át Ásotthalomra, Mórahalomra dolgozni. A határ 7:00 órakor nyit. Több helyen (pl. fürdő)

több műszak dolgozik, melyben reggel 6:00 órakor kellene munkába állni, miközben a határ csak később nyit.

Az ingázók jelentős része tavasztól őszig kerékpárral és motorkerékpárral közlekedik. Rösztke 1-et nem használhatják, a korábbi időpontban csak Rösztke 2. határátkelőt tudják a kerékpárosok és a motorkerékpárral közlekedők használni, mert reggel 5:00 órától ez a határátkelő van nyitva a környéken. A Rösztke 2. 5:00 – 23:00 óra közötti nyitvatartás könnyebbséget jelent, de ez jelentős kerülővel jár főleg a Szabadkáról, Hajdujárásról, illetve az Ásotthalomhoz közel fekvő településekről. A nyári, ünnepi és hétvégi hosszabbított nyitvatartás inkább a turistákat szolgálja, az ingázók számára állandó megoldást nem ad. Állandó jelleggel volna szükség a **nyitvatartási idő növelésére. Legalább 5:00-23:00 óra között kellene nyitva lennie.**

- A határátkelő teljes kapacitással történő működése (**két-két sáv kiléptetésre és beléptetésre**) csak jelentős torlódás esetén valósul meg, akkor nyitják ki az összes sávot. **Külön** lehetne kezelni **az EU és egyéb állampolgárokat**. Ez gyorsítaná az átkelést.
- Ásotthalom és a határ között a kerékpárút biztosított, de a **Kissori úttól (5511 j. út) a kerékpárút a határ felé nem épült** meg, és maga **az 5511 j. út is felújításra szorul.**

**Rösztke-Horgos 1. határállomás** esetében:

- Rösztke 1. határátkelőn szétválasztásra kerültek az EU és egyéb állampolgárok, amely az átlépések többségében nagy könnyebbséget jelent. De a rossz, vagy téves információk miatt előfordul, hogy a nem EU állampolgárok gépjárműve is az EU polgárok számára fenntartott sávban éri el a határt, és akkor a teljes ellenőrzést le kell folytatni, jelentősen lelassítva ott az átlépést. A **besoroláznál vagy előzetes ellenőrzés szerinti forgalomirányításra volna szükség, vagy még egyértelműbb helyi tájékoztatásra, informálásra.**

**Rösztke-Horgos 2. és Ásotthalom-Backi Vinogradi határállomások** esetében:

- A Rösztke 2. és Ásotthalom esetében Szerbián kívüli, átlépésre nem jogosult polgárok (Bosznia-Hercegovina, Montenegró stb.) is

megjelennek, melyeket vissza kell fordítani és a helyes határátkelőhöz kell irányítani. Ezzel az adott utazó és a határátkelőn átlépni jogosultak is jelentős időt veszítenek. **Országos szinten**, mindkét ország esetében széleskörű és könnyen átlátható **tájékoztatást** kellene biztosítani az utazóknak, hogy az egyes **hatátkelők használatára vonatkozó feltételekkel** tisztában legyenek már az utazásuk előtt.

- Nincs **külön beléptetés a gyalogosok és a kerékpárosok részére Röske 2. és Ásotthalom határátkelőn**, amely az autós átközlekedést lassítja le. Pl. egy-egy sáv működése mellett, ha megérkezik a határbusz és egyszerre 35 személy ellenőrzését végzik el az autósok ellenőrzését megszakítva. Gyakorlat, hogy az ingázók határnyitás előtt már akár reggel 5 órától autóval várakoznak a határ előtt, hogy elsőként átlépve 7:30-ra beérjenek a munkahelyükre.
- Az **autóbusz az ásothalmi határátkelőtől mintegy 3 km-re áll meg** a határtól és Szerbiában sem jobb a helyzet, **Királyhalmon van csak buszmegálló. Röske 2 esetében már a magyar oldalt a buszközlekedés eléri, de a szerb oldalon csak Horgoson közlekedik autóbusz. Ásoththalmon sokat kell gyalogolni** az út szélén ahhoz, hogy a buszmegállóból az utas a határátkelőhöz eljusson. A magyar oldalon az 5511 j. útról leágazó 55126 j. út mentén kell a leágazásnál lévő megállóból/ba gyalogolni a határig, ahol **nincs közvilágítás**.
- A gépjárművek elhelyezése sem megoldott az ásothalmi és a Röske 2. határállomás mellett, kénytelenek az út mentén a padkán parkolni az autók, amivel sokszor a környező telkek megközelítését akadályozzák. A nyári időszakban így lépik át a határt: leparkolnak, átgyalogolnak és ott várja valaki őket autóval, vagy kerékpárral folytatják az útjukat. Mindkét oldalon **hiányzik a határállomáshoz kapcsolódó parkoló**.

Ásoththalom Nagyközség Önkormányzata, Papp Renáta

**Ásoththalom-Backi Vinogradi határállomás** működése érinti közvetlenül a települést. Ásoththalom és Mórahalom között az **5511 j. út felújítási terve** elkészült a Magyar Közút részéről, de az nem számol azzal, hogy itt esetleg majd buszok is fognak közlekedni. Ezzel számolni kell a tervek elkészítése,

illetve az út felújítása során, mivel **buszok beközlekedése szükséges a határállomáshoz, illetve azok átközlekedésére is igény volna.**

Ásotthalmi határátkelőn a nyári időszakban akkora torlódás is előfordul, hogy az 55126 j. határhoz vezető úton **visszatorlódott járművek az 5511 j. út forgalmát is akadályozzák,** főleg Mórahalom irányából, amely Ásotthalom elérhetőségét is lerontja. **Minimál megoldás** lehet ezen időszakokban, ha a **határrendészet irányítaná a forgalmat a kritikus útszakaszokon.**

Ásotthalomnál halad át az **EuroVelo 13 kerékpárút.** EU támogatással Szabadka-Ásotthalom-Tompa szakasz megépült. **A hiányzó 4,2 km hosszú kerékpárút szakaszt** pályázati támogatással **Ásotthalom** önkormányzata **meg fogja építeni Mórahalom közigazgatási területétől a határátkelő bekötőútjáig.** Legkésőbb **2026 tavaszáig el kell készülnie** a beruházásnak.

Másik projektből **kerékpáros pihenő létesül mosdókkal a határátkelő előtti szakaszon.** Mivel a határátkelő állomáson az utasok által a mosdók nem vehetők igénybe, ezért a hosszú idejű várakozásokból fakadó higiéniai problémákat így próbálják megoldani (nem csak a kerékpáros közlekedők, hanem egyéb forgalom is használhatja).

Illegális parkolás alakult ki, megtűrt állapotot tartanak fenn. Az ingázó vendégmunkások, akik kénytelenek a határ mindkét oldalán autót tárolni, a település területén parkolnak, mint ahogy Királyhalmon is. **Mindkét oldalon kellene parkolót létesíteni,** melyet kulturális rendezvények során is tudnának használni a vendégek.

Közbiztonsági és köztisztasági szempontból is javasolják a határ környékének **kamerás megfigyelését.**

A torlódások elkerülése érdekében javasolják az ásotthalmi határátkelő **hosszabb nyitvatartását** biztosítani mind az ünnepi, mind a hétköznapi működés során.

Az útvonal tervező applikációk félreviszik a közlekedőket, frekventálttá válik Ásotthalom irányából Tompa-Kelebija határátkelő elérése a külföldiek számára. A közvetlen kapcsolatot biztosító **5509 j. út** állapota viszont rossz, ezért ennek felújítása szükséges. A Magyar Közút rendelkezik

**burkolatfelújítási tervvel**, de ennek **megvalósítása** csak magyar kormányzati támogatással lehetséges.

Tompa Város Önkormányzata, Kovács Gábor

A **Tompa-Kelebija határállomás** alapvetően meghatározza a város életét. Tompa Röske mellett a másik település, mely jelentős forgalmat bonyolít le a két ország között.

A város kevéssé tud részt vállalni a határátlépés könnyítésében. A város az átlépő forgalom után minimális támogatást kap az államtól, melyet arra használnak, hogy az odavezető utak és a határátkelő környezetét fenntartsák. A **határátkelő környezete elhanyagolt**, ennél többet nem tud a város áldozni ennek javítására.

Jelentős teherforgalmat bonyolít le a határátkelő. Csúcs időszakban péntekről vasárnapra akár **300-1000 kamion is várakozik a településen**. A sofőrök leparkolják a járművet Tompán, hétvégére hazamennek, majd vasárnap délután érkezve indulnak az útjukra és használják a város közterületeit. Extrém helyzetben akár Kiskunhalasig parkolnak a járművek úgy, hogy **hivatalos parkoló nincs erre a célra a városban, vagyis ott állnak meg a közterületen, ahol tudnak**.

Két évvel ezelőtt kérés érkezett Tompa városához, a teherforgalmi sáv bővítésére vonatkozóan. Ehhez a kismértékű módosításhoz a Város hozzájárult és 5 hónapra volt szükség, hogy a szabályozási tervet módosítsák.

A Magyar Kormány döntött arról, hogy a következő 5-6 évben az M6 autópályától a Szekszárdi Duna-hídon át Szabadkáig autópálya fog épülni, amely további forgalmat fog terelni erre a határszakaszra. Közel 90 ha-os határátkelőhely épül, ahol a magyar és szerb részről közös, egy érintőpontos határellenőrzés fog megvalósulni. Ez több önkormányzatot is fog érinteni, de még **semmilyen információt nem kaptak a kormányzattól erre vonatkozóan**, pedig a településrendezési terveket is módosítani szükséges a megvalósításához. A határátkelő és kapcsolódó létesítményeinek tervei várhatóan szeptember végére készülnek el.

Rendőrségi Oktatási és Kiképző Központ, Szilágyi Róbert

Az észrevételekre és a kérdésre szeretne reagálni és új információkat kíván megosztani a résztvevőkkel.

A Magyar Rendőrség az **ingázók ellenőrzésére új eljárásrendet kíván kidolgozni**, mely azon szerb vagy magyar állampolgárokat érinti, akik legalább hetente kétszer átlélik a szerb-magyar határszakaszt. Ez egy **könnyített ellenőrzést fog jelenteni**, amely várhatóan felgyorsítja a határellenőrzést. Ennek keretében pár másodpercig tartana az ingázók átléptetése, akik így munkakezdésre beérhetnének a munkahelyükre. Ez csak az ellenőrzést érinti, de ezen kívül a sávok száma és a megnyitott sávok száma továbbra is befolyásolja a határátlépés időigényét.

**Mindezen túl új egységes határ-ellenőrzési rendszer (EES) kerül bevezetésre**, várhatóan 2025 októbertől. Az első időszakban nőni fog a várakozási idő, de remélhetőleg a szakaszos bevezetés eredményeként nem lesz jelentősebb fennakadás. Viszont amikor már minden regisztrációra kötelezett állampolgár rögzítésre kerül a rendszerben, **az átlépés már nagyon gyors lesz** a közös határszakaszon, illetve az EU bármely külső határán.

**A határforgalmi egyezmény módosítása folyamatban van.** Ebben a korlátozott időben nyitva tartó határátkelők eltérő nyitvatartásában eljárók jogkörét, hatáskörét várhatóan úgy fogják módosítani, hogy nem diplomáciai úton kell majd kezdeményezni és döntéseket hozni **a határátkelők eltérő nyitvatartásáról**, hanem **területi szinten, sőt kisebb határátkelők esetében a döntési jogkört megkapná a helyi szerv**. Ennek eredményeként a területi rendőri vezetők kezdeményezhetik egymás felé a nyitvatartási idő módosítását. Vagyis az eltérő nyitvatartási idő kérelmezése és elbírálása már a regionális vagy területi rendőrségi szinten történne. Ez a lehetőség kiterjed még az állampolgárok nemzetiségére is. A Magyar Rendőrség részéről, már ez a gyakorlat.

A kis átkelők célja a szomszédos települések társadalmi, kulturális és gazdasági kapcsolatainak biztosítása, fenntartása, erősítése. Sajnos időszakosan kénytelenek nagyobb nemzetközi forgalmat terelni ezekre. Ennek oka, hogy a nagyobb határátkelők nem a jelenlegi forgalomra lettek tervezve,

ezért kapacitásuk időszakosan kimerül. Ennek megoldása lehet a **hercegszántói határátkelőhely fejlesztése és Tompa 2. határátkelőhely építése**. Ez utóbbi esetében a határmetszés helye geodéziai szinten is meghatározásra került.

A meglévő, de lezárt sávok megnyitásához a zöldhatárról rendelnek be kollégákat, hogy a megnyitott sávban végezzék az ellenőrzést. A forgalom felfutása előtt fél órával már berendelik a kollégákat, hogy a lezárt sávokat megnyithassák. Tehát minden kolléga folyamatosan dolgozik és az igényeknek megfelelően csoportosítják át őket.

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

Megerősítette a hektikus torlódások kialakulását, amelyek mindenki számára hátrányos. Miközben egyre erősödnek a kapcsolatok, akár heti szinten is látogatást tesznek a helybéliek a szomszédos határon túli településen. Felveti, hogy lehetne-e Bács-Kiskun és Csongrád-Csanád vármegye és Vajdaság között egy-egy kis határátkelőhely, ahol csak magyar és szerb állampolgárok használhatják, előzetesen regisztrálják magukat egy adatbázisban, mint akik rendszeresen szeretnének átlépni ezen a határon. **Automatikus ellenőrzés útján**, pl. arcfelismerő rendszer segítségével, **tudnának átlépni a határon**.

Csongrád-Csanád Vármegyei Rendőr-főkapitányság Szegedi Határrendészeti Kirendeltségét (HRK Szeged), Széchenyi Gábor

Az európai jogszabályok alapján **szűkített állampolgári körben megvalósuló automatikus átléptetés nem lehetséges**, mert minden EU állampolgár számára biztosítani kell az EU határan az átlépés lehetőségét.

**Röszke-Horgos 2. határállomáson** a torlódás elkerülése érdekében, egyeztetve a szerb partnerrel, mindkét oldalon megfelelő számú személyzet lesz biztosítva a határállomáson. A sávokat az igényeknek megfelelően fogják átcsoportosítani, akár a ki- és beléptető sávok közötti funkcióváltással is.

A Szegedi Kirendeltség állománya teljes és Románia Schengeni csatlakozását követően a felszabaduló állomány egy része a Kirendeltségen fog dolgozni. Egyben megerősítette, hogy **új ellenőrzési módszer kerül bevezetésre**, melynek sikeréhez a NAV (pénzügyőrök) eredményes munkája is szükséges.

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

A NAV hatékony munkája is szükséges a határátlépések gyorsításához. Tehát **csak magyar és szerb nemzetiségűek határátkelésére alkalmas határátkelő nem tud működni a határon.**

**Bácsalmás-Bajmok határállomásnál** a polgármester jelezte, hogy szeretnék, ha **növekedne a határállomás nyitvatartási ideje.**

Rendőrségi Oktatási és Kiképző Központ, Szilágyi Róbert

Kiegészítette azzal, hogy **Bácsalmás-Bajmok határállomás** korábban, a szerb partnerekkel, a határátlépés gyorsítása érdekében fel lett mérve, abból a célból, hogy hol lehetne közös ellenőrzést kialakítani a szerb határon. A bajmoki infrastruktúra rossz, erre nem alkalmas. Bácsalmáson volna erre mód, de a ráfordított összeg nem biztos, hogy megtérülne (becsült összeg 135 millió Ft). Legkisebb költség mellett, elég lenne **plusz egy sávot építeni hosszútávon**, amivel összesen 3 sáv működhetne.

Itt az utasok 70% magyar ill. EU, EGT polgár és 30% szerb állampolgár. A kiemelt időszakokban jelentős terhet vesz le a Tompa-Kelebija határátkelőről.

**Bácsszentgyörgy-Rastina határállomás** kis átkelő, 1+1 sáv működik. **Ritkán van félórás torlódás** az átkelőn. Megfelelő kapacitással működik. Jelentősége a Hercegszántó-Backi Breg átépítése során fog megnövekedni.

**Hercegszántó-Backi Breg határátkelő átépül**, az engedélyezési tervek elkészültek, közbeszerzési eljárásokat kell lefolytatni. Nem lesz közös ellenőrzés, mindkét fél a saját területén fog ellenőrizni. Átépítést követően **a tompai átkelőhöz mérhető lesz a nagysága**. Az M6, M9 autópályákon keresztül lesz elérhető. Jelentős szerepe lesz a teherforgalom levezetésében, hálózati kapcsolatai révén nem csak Tompa, hanem Rösztke vonatkozásában is várható a kedvező, forgalomcsökkentő hatása. A Vajdaságban tervezett új tranzit út (Vajdaság mosolya) is ide fog csatlakozni, amely tovább fogja növelni a jelentőségét.

Szeged MJ. Város Önkormányzat, dr. Binszki József

Korábban a szervek 2 órán túli várakozást tekintették hivatalos várakozásnak. Ezen megbeszélés akkor éri el a célját, ha az előbbihez képest töredék időtartam kerül meghatározásra, és ez mindenkit arra ösztönöz a határ mindkét oldalán, hogy minden eszközt megragadva gyorsítsa a határátlépést.

A vámnál korábban az a szemlélet volt örökítve, hogy: „Aki utazik az nem siet.” Amíg esetleg ez a szemlélet él, addig itt hiába értekezünk.

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

Ez a szemlélet már nem tapasztalható. Jó az együttműködés és kreatívok az érintettek az eddigi tapasztalatok alapján.

Bács-Kiskun Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat, Bodor László vezető

Ez a szemlélet már nem létezik a határrendészetben. Mások a módszerek és mások a kollégák. A BM nagy figyelmet fordít a várakozási időkre. Eközben rendkívüli módon emelkedett meg és lökésszerűen alakul a forgalom, ami komoly kihívás a szervek számára. Pl. Tompán 3,7 milliós az éves forgalom. Mindent megtesz mindkét fél, együtt is, hogy elfogadható módon vezessék le a forgalmat. Pl. a húsvéti ünnepek kapcsán a Belügyminiszter feladatul szabta, hogy a várakozás nem haladhatja meg az 1 óra hosszát. Szécsényi úr által elmondottak szerint **új ellenőrzési módszer bevezetésére kerül sor**, melynek pilot rendszerei már működnek. A police.hu vagy a közösségi médiában lehet követni pontosan a várakozásokat.

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

**Röszke-Horgos 2. határátkelőnél** jelezte, hogy **a röszkei oldalon az autóbuszmegálló és a határátkelő között nem működik a közvilágítás**, amely veszélyes a vajdasági ingázó diákok számára. Ezt **Röszke Önkormányzatának** kellene megoldania, mert a község közigazgatási területén jelentkezik a probléma, de már a határállomás területén kívül.

Csongrád-Csanád Vármegyei Rendőr-főkapitányság Szegedi Határrendészeti Kirendeltségét (HRK Szeged), Széchenyi Gábor

Kiegészítette azzal, hogy **Röszke-Horgos 2. határátkelőn** a terv az, hogy **egy-egy buszsávval bővülne a határátkelőhely**. A felmérések és a költségelés megtörtént szerb és magyar oldalról. A dokumentumokat továbbították a területi szintről az Országos Rendőr-főkapitányságra.

**Kübekháza-Rabe határállomás** új épületét 2024. december 3-án adták át a forgalomnak. **Nincs fejlesztési szándék.**

Magyar Közút NZrt., Nagy Zoltán

**Kübekháza-Rabe határállomásnál a határhoz vezető út felújítási tervvel rendelkezik**, de ennek megvalósításáról nincs információ, **forrás nincs.**

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

**Kübekháza-Rabe határállomáshoz** vezető fejlesztése kapcsán kéri a forrás igény nagyságát, mert régebben IPA programból (pl. Tiszasziget-Djala) a határátkelőhöz vezető út felújításához az IPA-Interreg támogatás lehívásához a Magyar Közút rendelkezett tervekkel, melyek megküldését vállalta a Magyar Közút.

Csongrád-Csanád Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat (HRK Szeged), Széchenyi Gábor

Elmondta, hogy a **Tiszasziget-Djala határátkelő** esetében is a közös ellenőrzés költségelése megtörtént és kormányzati szinten van az előterjesztés. A terv szerint **a szerb kollégák magyar területen fognak közös ellenőrzést tartani** a magyar szervekkel.

Novi Knezevac Község Önkormányzata, Cila Oros Urban

Kiegészítette azzal, hogy a **Tiszasziget-Djala határátkelőhöz vezető**, a szerb oldalon lévő út kielégítő állapotban van, de a **43104 j., Tiszaszigeten keresztül vezetett út, különösen a belterületen szűk**. Van-e elképzelés elkerülő út építésére? **Hiányzik a község elkerülője, illetve a belterületi szakasz fejlesztése.**

Magyar Közút Np Zrt., Nagy Zoltán

Válaszában jelezte, hogy **nincs tervben** ilyen beavatkozás.

Bács-Kiskun Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat,  
Bodor László

A **Tompa-Kelebija határátkelő** fejlesztése kapcsán megköszönte a Magyar Közút munkáját a **teherforgalmi terminál felújítása, technológiai váltás** során. Áthelyezték a NAV röntgen berendezését az előírásoknak megfelelően, véglegesen kialakításra került a két rendőrségi ellenőrzési pont, új parkolórendszer készült, növekedett a vámosok szolgálati helyeinek száma. Ezek is segíteni fogják a teherfoglalom határátlépését. A közúti átkelésnél **a sávbővítés tervei rendelkezésre állnak**. Ha az ÉKM elindítja az előkészített fejlesztést és a szerb oldalon a szükséges rövid szakasz is elkészül, jelentősen javulni fog a tompai határátkelő áteresztő képessége: **a jelenlegi 2,5-3 sáv 5-re bővül**.

Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium, Emese  
Lalic Urban

Kiemelte, hogy **Tompa-Kelebija határállomást** érintően előkészítés alatt van **Szabadka Y-ág, elkerülőút megvalósítása autóút profillal**, mely Tompa-Kelebija határátkelőig fog tartani, illetve Tompa-Kelebija 2-ig. A magyar oldalon az **M9 gyorsforgalmi út tervezés**, míg a **Mohácsi Duna-híd megvalósítás alatt** van, mely az M6 és az 51 sz. főút között teremt rövid távon kapcsolatot. Ezek együttes eredményeként a **tervezett** nagy kapacitású **Tompa-Kelebija 2. határátkelő** kapacitása szükséges lesz a megnövekedett határforgalom lebonyolítására.

Tartományi Titkárság Regionális Fejlesztésért, Interregionális  
Együttműködésért és Helyi Önkormányzatokért, Marija Fenjac

Megköszönte a részvételt, és jelezte, hogy a közeljövőben további három workshop megrendezésére kerül sor.

## **EMLÉKEZTETŐ**

**Tárgy:** „Improvement possibilities of HU-SRB cross border infrastructure” című tanulmány készítése, **Szerbia és Magyarország közötti vasúti személyszállítási workshop**

**Helyszín:** Subotica, Jelen salas Palic, Lopudska 7

**Dátum:** 2025. április 14., 11:00 óra

### **Részvevők:**

| <i>név</i>              | <i>szervezet</i>   |
|-------------------------|--|
| Baukó Levente           | Csongrád-Csanád Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat                                     |
| Szilágyi Gábor          | Bács-Kiskun Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat   |
| Mondi Miklós            | MÁV Pályaműködtetési Zrt.  |
| Vári Tamás              | MÁV Pályaműködtetési Zrt.  |
| Csókási Eszter          | DKMT Nonprofit Közhasznú Kft.  |
| Körtvélyesi Csaba       | TRENECON Kft.  |
| Emeše Lalić Urban       | Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastruktúra Minisztérium  |
| Radoslav Vukelić        | Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastruktúra Minisztérium  |
| Zoran Novak             | Szabadkai határrendészeti állomás  |
| Miloš Gagić             | Regionális Határellenőrzési Központ Magyarország felé illetékes egysége                                      |
| Petar Pantelinac        | Szabadkai városháza  |
| Slobodanka Vićentijević | Szabadkai városháza  |
| Slobodan Milović        | Mediaplay Communications Kft.  |
| Marija Fenjac           | Tartományi Titkárság a Regionális Fejlesztésért, Interregionális Együttműködésért és Helyi Önkormányzatokért |

A workshopon a határátlépés problémáira és javasolt megoldásaira vonatkozó kérdőív került kiosztásra. Ezek eredménye nem része az emlékeztetőnek. A workshopon az alábbi legfontosabb általános jellegű és egyes

határállomásokra vonatkozó megállapítások, felvetések hangzottak el a résztvevő szervezetek részéről.

Tartományi Titkárság Regionális Fejlesztésért, Interregionális Együttműködésért és Helyi Önkormányzatokért, Marija Fenjac

Köszöntötte a jelenlévőket és megnyitotta a Workshopot. Általános tájékoztatást adott a projekt tartalmáról, céljairól, melyek elsődleges célja a határellenőrző pontok fejlesztése és a felszerelésükhöz kapcsolódó beruházások.

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

A vasúti közlekedés fejlesztése a két ország között nem előzmények nélküli a DKMT számára, hiszen a Vajdaság Autonóm Kormány 10 évvel ezelőtt egy magyar-szerb INTEREG IPA programban a Szeged-Subotica vasútvonalra elkészítették az engedélyezési terveket, amelyek alapján átépült a vonal és már közlekednek rajta a vasúti szerelvények. 4 évvel ezelőtt fejezték be azt a projektet, mely Szabadka-Bácsalmás-Baja vasútvonal engedélyezési tervét és az érintett magyar és szerb települések településrendezési terveinek kapcsolódó módosításait tartalmazta. Reméli, hogy hamarosan ez a projekt is megvalósul. Javasolt, hogy **első ütemben a Subotica-Csikéria-Bácsalmás szakasz épüljön meg**, mely csatlakozik a meglévő Bácsalmás-Baja vasútvonalhoz. Ezen rövidebb szakasznak a forrásszerzés szempontjából nagyobb esélye van a megvalósuláshoz, mint a teljes vonal kiépítésének. **Cél az is, hogy a Szabadka-Bácsalmás-Baja vasútvonalat Szerbia és Magyarország TEN-T hálózatának részévé nyilvánítsák**, hogy uniós források is elérhetővé váljanak. Ha ez sikerül, akkor lehetőség volna rá, hogy a kivitelezéshez szükséges forrás CEF keretből pályázható legyen. A Szeged-Szabadka vasútvonalon a rendszeres vonatközlekedés már beindult. Fontos lenne beszélni a Szeged-Subotica, a Subotica-Bácsalmás-Baja és a Budapest-Beograd vasútvonal helyzetéről és fejlesztési lehetőségeiről.

Új fejlemény, hogy a DKMT NK Kft. részéről nemrég megkötésre került a Szeged-Temesvár vasútvonal tervezésének támogatási szerződése, mely a Magyarország-Románia Interreg Program kiemelt stratégiai projektje. A DKMT

NK Kft. a projekt vezető, projektpartnerek a Temes Megyei Tanács és Csongrád-Csanád Vármegye Önkormányzata.

Számtalan észrevétel, javaslat érkezett a határátlépések minőségére és a fejlesztési javaslatokra vonatkozóan az ingázóktól, turistáktól és a településektől. A jelen projekt keretében szervezett tematikus workshopok célja, hogy ezen kérdések tisztázásra, illetve az igények felmérésre kerüljenek. Az így összeállított projektötlet lista az ősszel tartandó workshopok keretében a szakmai szereplők általi véglegesítést követően kerül a két Kormány elé. Javasolja, hogy vasútvonalanként vegyék sorra a vasúti kapcsolatokat, a határátkelők aktuális helyzetét és fejlesztési lehetőségeiket annak érdekében, hogy határátlépés minél zökkenőmentesebb, gyorsabb legyen.

Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium,

Emese Lalic Urban

Hangsúlyozta, hogy ezek a workshopok, akár csak maga a projekt, rendkívül értékesek. A vasúti közlekedés területén is vannak figyelemre méltó példák. Egy ilyen együttműködésből született meg a **Subotica-Szeged vasútvonal** ötlete is, amely lehetőséget teremt a kultúra, a turizmus és a gazdaság fejlődésére. Korábban ezen a vonalon kizárólag teherszállítás folyt, mára azonban elindult a személyszállítás is. Az utasok pozitívan fogadták ezt a lehetőséget, amely nemcsak a munkavállalók, hanem általában a térségi kapcsolatok szempontjából is előnyös. 2023-ban több, mint 100 ezer utas használta a vonalat. Csikéria-Subotica vasútvonal és ezen belül a **Csikéria-Subotica új határállomás** fejlesztése a Minisztérium hatásköre. Várják a **kidolgozás alatt lévő tanulmány** eredményeit.

MÁV Pályaműködtetési Zrt., Mondy Miklós

**Szeged-Subotica vasútvonallal**, illetve az ott működő Rőszke-Horgos határállomással kapcsolatban elmondta, hogy 2019-ben indult a projekt. 2022 augusztustól kezdődött a Budapest-Beograd vasútvonal átépítése és a Békéscsaba-Lökösháza vonal fejlesztés, majd a Biharkeresztesen elrendelt korlátozások a balkáni vasúti kapcsolatot lezárták, amelyre a válasz a Szeged-Subotica vasútvonal fejlesztése volt. A sürgető igények miatt már **2022. augusztus 1-vel megindult** - sajnos még a XX. századi biztosító technológiával

- **a vasúti áruszállítás** a vonalon, majd **2023 november végén**, napi 5 pár személyvonattal **a vasúti személyszállítás** is.

Tájékoztatva a jelenlévőket, hogy a MÁV Zrt-nél szervezeti átalakulás történt, mellyel létrejött a MÁV Zrt. központi szervezete és ebből kivált a MÁV Pályaműködtetési Zrt., melyben 6 területi igazgatóság működik, amelyek felelősek a vasúti közlekedés lebonyolításáért. A szervezetben működnek a pálya-üzemeltetésért és beruházásért felelős egységek. A döntések lényegi részét az ÉKM hozza.

**A Szeged-Röszke vonal fejlesztésének véghatárideje 2025 december 31.**, melynek része a **Kiskundorozsma állomás és Röszke közötti deltavágány** kiépítése, mely megkönnyíti a szerb-magyar határon átlépő tehervonat közlekedést. Januári vonatbaleset miatt, mely a biztonsági rendszert rongálódásával járt, csak ideiglenesen használják a szerelvények. Folynak a szakmai egyeztetések a szerb és a magyar fél között, melyhez a Tartományi Minisztérium segítségét kéri.

MÁV Pályaműködtetési Zrt., Vári Tamás

A 2022-től, éjszakai korlátozással indult a vasúti teherszállítás a Szeged-Subotica vasútvonalon. Első időszakban már napi 5 pár tehervonat közlekedett. 2023 novemberétől **napi 5 pár személyvonattal** megindult a személyközlekedés is, mellyel jelenleg napi szinten 250-300 fő utazik. **A menetidő 94 perc Szeged állomástól Szabadka állomásig. Jelenleg napi 6 pár tehervonat közlekedik éjfélig a deltavágányon.** Köszönetet mondott a Szerb Vasutaknak a napi szintű kapcsolattartásért és sikeres együttműködésért.

Csongrád-Csanád Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat, Baukó Levente

Szeged-Szabadka vasútvonal és ezen belül a **Röszke-Horgos határállomás** jelenlegi működésével kapcsolatban tájékoztatta a jelenlévőket. Röszke-Horgos határállomáson 30 perces állásidővel dolgozik a 2-2 magyar és szerb hatóság (határrendészet és a vámhatóság). Kezdetben Horgoson és Röszkén külön-külön volt 30-30 perc állás volt. **Jelenleg összesen 30 percesre csökkent az állásidő** a magyar és szerb szervek együttműködése révén. Ez

mindenképpen jó eredmény, különösen, hogy a menetrendi csúszás a hatóságok miatt nem igazán fordult elő. **Az így kialakult hatósági eljárást tovább rövidíteni nem lehet, különösen, hogy schengeni külső határon dolgoznak a kollégák.**

A hatóság annyi vonatot fogad, amennyi érkezik, de egyszerre egy vonatot tud kezelni. Két vonat között van mód további vonatok fogadására is. Az együttműködés révén nincs tehervonat várakoztatás egyik oldalon sem.

2025 októberétől várhatóan az **új európai határregisztrációs rendszer elindul (EES)**. Ez további ellenőrzési kötelezettségek bevezetését jelenti, amely miatt a jelenlegi 30 perces állásidő nem csökkenthető.

Szabadkai határrendészeti állomás, Zoran Novak

Megerősíti, hogy a **Röszke-Horgos határállomáson** a tehervonatok **30 percnél rövidebb ellenőrzése nem lehetséges**. Ez a 30 perces időtartam szükséges az ellenőrzéshez a Belgrád-Budapest vonalon is. **A tehervonatok ellenőrzésével és már a migránsokkal sincs probléma.**

Végezetül hozzátette, hogy a határrendőrség munkájával kapcsolatos tapasztalatokat a beszélgetés folytatásában meg lehet osztani.

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

Szeged-Subotica vasútvonal kapcsán felhívta a figyelmet arra, hogy a tervezés során **120 km/óra pályasebességű, villamosított és ennek megfelelő biztosító berendezéssel ellátott vonallal számoltak**. Felmerül a kérdés, hogy mikorra teljesülhet ez.

A másik felvetés, hogy **lehetséges-e a szerelvényen történő ellenőrzés**. Egyrészt lehetnének elővárosi vasútként működő vonatok, melyek több helyen is megállnának Magyarországon és Szerbiában, másrészt lehetne néhány expresszvonat, melyek megállás nélkül közlekednének Szeged és Szabadka között úgy, hogy az ellenőrzés a vonaton történne.

MÁV Pályaműködtetési Zrt., Mondy Miklós

Szeged-Subotica vasútvonalon a műszaki elvárások teljesülésének vasúttechnikai akadályja nincs. A tiszta menetidő a két város között 45 perc.

Rámutatott arra, hogy az egyetlen valódi akadály az, hogy **Szerbia nem tagja a schengeni övezetnek, így az ellenőrzés nélküli áthaladás nem lehetséges. A két állam közötti megállapodástól függ,** hogy megállás nélkül, vagy megállással közlekedik a vonat. Felhívta a figyelmet arra, hogy a szerb fél elvárása, hogy a vonat **Suboticaig** is álljon meg és **biztosítsa a város környéki vasúti közlekedést is.**

Csongrád-Csanád Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat, Baukó Levente

Véleménye szerint Szeged-Szabadka vasútvonalon a szerelvényen történő ellenőrzés nem támogatott, informatikai szempontból sem lehet kivitelezni és támogatni. Megoldás lehet, hogy **Szegeden és Subotican** a vasútállomáson egy olyan **terminált kiépíteni**, ahol akár **automatizált kapukon keresztül megvalósított ellenőrzést lehetne biztosítani.**

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

A tervezett **Szeged-Subotica-Bácsalmás-Baja vasútvonalon** Szeged és Baja között mintegy belföldi járatként lehetne használni a majdan itt közlekedő vonatokat. A szerelvény viszont **kétszer keresztezné a határt, Röske-Horgos meglévő és a tervezett Csikéria-Subotica új vasúti határátkelőt.** Ez két ellenőrzést jelentene, mely jelentősen **lassítaná a közlekedést.** Milyen jó megoldást lehetne erre kialakítani?

Bács-Kiskun Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat, Szilágyi Gábor

A Subotica-Bácsalmás-Baja vasútvonalon tervezett Csikéria-Subotica új határállomáson **együttes magyar-szerb ellenőrzést javasol bevezetni**, hasonlóan a Budapest-Beograd vasútvonalhoz. Mindemellett, mivel két határt lép át a szerelvény, ezért **két ellenőrzés szükséges. Kivétel lehet, ha nem áll meg Szerbiában a vonat,** akkor nincs szükség új ellenőrzésre.

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

Több lehetőség is felmerült a két határ átlépésének megoldására: **lezárt kocsik, melyek a Szerbiában nem nyithatók, illetve lehet Szeged és Baja között zárt szerelvényt is indítani, mely nem áll meg útközben.**

Jelezte, hogy hamarosan várható egy regionális egyeztetés ebben a témában, amiben a DKMT Nk Kft. javaslata az lesz, hogy a két ország közös levélben kérvényezze **a vasútvonal TEN-T hálózatba illesztését**.

Felhívta a figyelmet arra, hogy a **Subotica-Bácsalmás-Baja vasútvonal** és benne a **Csikéria-Subotica új határállomás terve 2020-ban kapta meg az építési engedélyt**. Ezért aktuális, hogy a még el nem készült szakasz **megvalósítására** valahonnan forrás álljon rendelkezésre. Kérdés, hogy ismert-e a szerb, vagy a magyar oldalon szándék a tervezett szakasz megvalósítására.

MÁV Pályaműködtetési Zrt., Mondy Miklós

Elmondta, hogy létezik az **Építési Igazgatóság**, amely az ilyen projektekért **felelős**, az ő intézményük csupán konzultatív szerepet tölt be ezen kérdésekben. Az engedélyekkel kapcsolatban kiemelte, hogy Szerbia schengeni csatlakozása jelentősen lerövidítené a Szeged és Baja közötti utazási időt, mivel megszűnhetne a kettős határátlépés.

Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium,

Mese Lalic Urban

**Subotica-Bácsalmás-Baja vasútvonal** megvalósításával kapcsolatban jelezte, hogy jelenleg erre **nincs rendelkezésre álló pénzügyi forrás**. Bár a vonal fontos és prioritást élvez, jelenleg a finanszírozás előteremtése zajlik, miközben a Beograd–Budapest nagysebességű vasút élvez elsőbbséget.

MÁV Pályaműködtetési Zrt., Mondy Miklós

**Budapest-Beograd vasútvonal** és a határátlépést biztosító **Kelebia-Subotica határállomás** fejlesztése kapcsán elmondta, hogy 2022-ben kezdődött a fejlesztés, melynek eredményeként a menetidő felére fog csökkenni. Szerbiában 200, míg Magyarországon 160 km/óra a tervezési sebesség. A déli szakasz: Kelebia-Kunszentmiklós-Tas, északi szakasz: Kunszentmiklós-Tas-Soroksár. Kínai-Magyar közös vállalat jár el a projekt megvalósításában. A **vasúti pálya már elkészült a magyar szakaszon**. A további beruházások a biztosító berendezések, az energiaellátás és a forgalomirányítás tárgyában történnek. A forgalomszabályozási központ műszaki kialakítása és humánerőforrás fejlesztése előkészítés alatt van. A munka folyamatos, melyet

szakmai együttműködés kíséri a két állam részéről. A **befejezés** legutolsó ismert hivatalos dátuma **2025. július 6.**

Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium,  
Emese Lalic Urban

A Budapest-Beograd vasútvonal szerb szakaszára és Kelebia-Subotica határállomás fejlesztése kapcsán tájékoztatta a résztvevőket. **Beograd-Novi Sad közötti szakasz már működik**, néhol 200 km/óra sebességgel közlekednek a vonatok. Novi Sadról sokan járnak dolgozni Beogradba, amely a forgalmon is látszik: személyszállító vonatokon az **első évben 2 millió utas** közlekedett.

A második szakasz az **Novi Sad-Subotica közötti** szakaszt foglalja magában. Az itt végzett munkálatok befejeződtek, jelenleg a felügyeleti észrevételek megszüntetése zajlik. Ha a **felügyeleti ellenőrzések** is pozitívak, akkor elindulhat a vasúti közlekedés. Az eredeti tervek szerint a munkálatokat tavaly november 26-ig kellett volna befejezni. Egy tragikus esemény miatt azonban további tesztekert írtak elő. Jelenleg úgy tűnik, hogy **a forgalom helyreállhat még júliusban megtörténik**. Az **utazási idő Beogradból Suboticara mintegy 1 óra 45 perc, Budapestre pedig kevesebb mint 3 óra lesz.**

A gördülőállományt már megrendelték – a **legmodernebb szerelvények közlekednek Beograd és Novi Sad között.**

Szerbia és Magyarország kormánya jelenleg a határellenőrzésre vonatkozó közös szövegen dolgozik, amely állandó vasúti ellenőrzést is előír. **Ahol lehetséges, közös ellenőrzést vezetnek be** minden típusú határátkelőnél.

Bács-Kiskun Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat,  
Szilágyi Gábor

A Budapest-Beograd vasútvonalon, a tervek szerint, **2025. július 7-én indul meg a teherforgalom és decembertől indul a személyforgalom**. A személyforgalom a **Kelebia-Subotica határállomáson** már az **új európai határregisztrációs rendszert fogja használni**. A személyforgalom lebonyolítására eszköz és személy igények számbavételével készül a Határrendészet. A személyforgalomban szerb-magyar **közös ellenőrzés** kerül

bevezetésre. A magyar és a szerb kollégák befogadására alkalmas átalakítandó épület már rendelkezésre áll. A beruházás előkészítés alatt van.

Határforgalmi szempontból fontos wifi lefedettség biztosított lesz a teherforgalmi és személyforgalmi területen egyaránt. Wifi működési hiba esetén belső SIM kártyákat fognak használni a kollégák, az ellenőrzés nem fog szünetelni. Itt is **30 perces ellenőrzési idővel** lehet számolni.

Tájékoztatta a résztvevőket az új határregisztrációs rendszer főbb jellemzőiről. Az ősszel bevezetésre kerülő **Európai Határregisztrációs rendszer** (Entry/Exit System, EES) **virtuális útlevél lesz**, mely megszünteti a jelentőségét a fizikai útlevélnak. Az állampolgárokhoz biometrikus módon lesz kapcsolva. Amikor első alkalommal lép be az EU-ba egy harmadik országból érkező állampolgár, **rögzíteni kell a biometrikus** (arckép, újlenyomat) **és írott adatait. Az első időszakban** ez a folyamat **a várakozási időt** átlagban 2.5-3 szorosára **növelheti. 180 nap után** a magánútlevelek elhagyhatók, **a virtuális útlevelek fognak működni.** Az ellenőrzés után virtuális bélyegzőt rögzítenek a központi szerveren és így lépheti át a határt az állampolgár. A gyakorló módban használt rendszer tapasztalatai kedvezőek. **Az ellenőrzés nem lesz automatikus, az élőerős ellenőrzés továbbra is megmarad.**

Szabadkai határrendészeti állomás, Zoran Novak

Rámutatott, hogy a közös ellenőrzés már elindult. A teherszállítás esetében viszont az ellenőrzések külön történnek majd, azokat nem végzik közösen. **A Budapest-Beograd vonalon közlekedő tehervonatok határellenőrzése Beogradban és Budapesten zajlik majd.**

Megjegyezte, hogy az ellenőrzés folyamata nagymértékben függ az utasok összetételétől és az évszaktól, ezért nem lehet előre pontosan meghatározni minden részletet.

Visszatérve a Szeged-Subotica vasúti határátlépéshez **Szegeden és Suboticán új kapuk nyitásának**, a készült elemzés alapján, **nem lenne** gyakorlati **előnye.** Az utasoknak előbb kellene a pályaudvarokra érkezniük, és a biztonsági ellenőrzés színvonala csökkenne.

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

Felvetette, hogy Szeged-Kikinda-Temesvár vasútvonal, Szőreg-Rabe körzetében új határállomással régi elképzelés az Eurorégióban. **Szeged-Temesvár vasúti kapcsolat megteremtése** két módon lehetséges:

- **Közvetlen magyar-román határ átlépésével**, mellyel a korábban tárgyalt két határ átlépéséből fakadó problémáktól megkíméljük magunkat.
- **Szeged-Kikinda-Temesvár régi nyomvonalon**, mellyel együtt jár a két határ átlépése, de területfejlesztési szempontból három ország szolgálja.

Elmondta, hogy projektpartnerségben el fog készülni egy döntés előkészítő **tanulmány a Szeged-Temesvár vasúti kapcsolat helyreállításának nyomvonal változataira**. Majd az országok együtt fogja kiválasztani, hogy mely nyomvonalra készüljenek el a tervek.

A **DKMT régió** egységes, a térséget felfűző vasútvonala a **Temesvár-Kikinda-Szeged-Subotica-Baja vasútvonal lehet**, mert elősegíti a három ország kapcsolatrendszerét és ezzel az Eurorégió fejlődését is. Ha viszont **Temesvárról Bajára** akarna a polgár utazni, akkor **4 határt kellene átlépni**.

Ezen túl az Eurorégió kívüli fejlesztésként merült fel **Baja-Dombóvár közötti vasútvonal építése** és ezzel eljutni Pécsig, majd továbblépve Rijekát lehetne elérni. Temesvárról pedig Resica felé Konstancaig érő vasútvonal alakulhatna ki. Vagyis **Románia-Szerbia-Magyarország-Horvátország vasúti tengely** jöhetne létre **Konstanca és Rijeka között**. Ennek egyik szakasza az Eurorégiót szelné át. Várja az átlépések egyszerűsítését szolgáló javaslatokat.

Csongrád-Csanád Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat, Baukó Levente

Válaszul kifejtette, hogy a magyar-román határon az ellenőrzés megszűnt, mivel Románia csatlakozott a schengeni övezethez. **A schengeni külső határon az ellenőrzést nem lehet megspórolni.**

Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium,  
Emese Lalic Urban

**Üdvözölte a Szeged-Temesvár vasútvonal újraépítésére irányuló kezdeményezést.** Rámutatott, hogy rendkívül hasznos lenne újraéleszteni ezt az útvonalat, amely egykor a híres „Orient Expressz” útvonalának része volt. Hozzátette, hogy ez a turizmus fejlesztése szempontjából is kiemelten fontos.

Csongrád-Csanád Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat, Baukó Levente

Áttérve Röszke-Horgos 2. közúti határállomás fejlesztésére jelezte, hogy határátkelőn sávbővítés fog megvalósulni a magyar oldalon. Ez akkor fog működni jól, ha a szerb oldalon is történik fejlesztés. Ez fogja segíteni a határmenti ingázó közlekedését.

Bejelentette, hogy **ez év szeptemberétől elindul a határmenti ingázók nyilvántartásba vétele, amely alapján ezen személyek gyorsított átlépéssel (arcfelismerést követően) tudnak az országba belépni.**

Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium,  
Emese Lalic Urban

Kifejtette, hogy a Röszke-Horgos 2. közúti határállomás magyar fejlesztései ismertek, de eddig a szerb oldalon szükségessé váló fejlesztésekre vonatkozó igény nem fogalmazódott meg. Érdeklődött, hogy Szerbiában milyen fejlesztést kellene megvalósítani.

Csongrád-Csanád Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat, Baukó Levente

Elmagyarázta, hogy a **Röszke-Horgos 2. közúti határállomás** magyar területén pl. az ingázókat szállító autóbuszok számára, önálló autóbusz sáv épül az államhatár vonaláig annak érdekében, hogy az autóbuszok a kocsisort megelőzve érhék el a határt. Ahhoz, hogy ez működhessen **Szerbiában is szükséges 2-300 m hosszú forgalmi sáv kialakítása az autóbuszok számára.**

Tartományi Titkárság Regionális Fejlesztésért, Interregionális  
Együtműködésért és Helyi Önkormányzatokért, Marija Fenjac

Megköszönte valamennyi résztvevő aktív részvételét, az idejüket és a megbeszéléshez való konstruktív hozzájárulásukat. Megjegyezte, hogy az ülés rendkívül hasznos és informatív volt, a partnerség szellemében zajlott, és számos fontos információ és ötlet került megosztásra, amelyek jelentőséggel bírnak a közös tevékenységek további alakulása szempontjából.

## **EMLÉKEZTETŐ**

**Tárgy:** „Improvement possibilities of HU-SRB cross border infrastructure” című tanulmány készítése, **Szerbia és Magyarország közötti vízi személyszállítási workshop**

**Helyszín:** Art Garni Hotel, Kanjiza

**Dátum:** 2025. április 28., 11:00 óra

### **Résztevők:**

| <i>név</i>          | <i>szervezet</i>   |
|---------------------|--|
| Telkes Róbert       | Alsó-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság   |
| Dukai Dávid         | Alsó-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság   |
| Dr. Kozák Péter     | Alsó-Tisza-vidéki Vízügyi Igazgatóság  |
| Fischer Gábor       | Tiszai Vízügyi Rendőrkapitányság /<br>Vízügyi Rendőrőrs Szeged   |
| Dr. Terbe Roland    | Csongrád-Csanád Vármegyei Rendőr-<br>főkapitányság Határrendészeti Szolgálat                                       |
| Dr. Binszki József  | Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzata   |
| Csókási Eszter      | DKMT Nonprofit Közhasznú Kft.  |
| Körtvélyesi Csaba   | TRENECON Kft.  |
| Emeše Lalić Urban   | Tartományi Építésügyi, Közlekedési és<br>Infrastruktúra Minisztérium   |
| Miloš Gagić         | Regionális Határellenőrzési Központ<br>Magyarország felé illetékes egysége   |
| Dragan Lazić        | Horgos határőrség  |
| Mirjana Živković    | Vajdasági Vízügyi Közvállalat  |
| Kosta Lalošević     | Vajdasági Vízügyi Közvállalat  |
| Predrag Živadinović | PLOVPUT Víziút Igazgatóság   |
| Robert Fejstamer    | Kanjiza Önkormányzata  |
| Nemanja Garunović   | Pyramid Ing Kft.   |
| Marija Fenjac       | Tartományi Titkárság a Regionális Fejlesztésért,<br>Interregionális Együttműködésért és Helyi<br>Önkormányzatokért |

A workshopon a határátlépés problémáira és javasolt megoldásaira vonatkozó kérdőív került kiosztásra. Ezek eredménye nem része az emlékeztetőnek. A

workshopon az alábbi legfontosabb általános jellegű és egyes kikötőkre és folyó- illetve csatornaszakaszokra vonatkozó megállapítások, felvetések hangzottak el a részt vevő szervezetek részéről.

Tartományi Titkárság Regionális Fejlesztésért, Interregionális Együttműködésért és Helyi Önkormányzatokért, Marija Fenjac

Köszöntötte a jelenlévőket, általános tájékoztatást adott a projekt tartalmáról, céljairól.

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

Hangsúlyozta a Magyarország és Szerbia közötti határtérség kiváló együttműködését, különösen a kulturális, sport, oktatási és egyéb intézmények között. Kiemelte, hogy a két ország közötti határnak fokozatosan el kellene veszítenie jelentőségét, hogy az átkelés ne okozzon problémát. Eddig három workshop került megrendezésre, amelyeken számos települési és intézményi képviselő vett részt. Az elhangzott főbb megállapításokat egy dokumentumban fogják összesíteni. Amennyiben további adatokra lesz szükség, egyénileg is felveszik a kapcsolatot a résztvevőkkel. A dokumentáció minden résztvevő számára elérhető lesz. További workshopok szervezése is tervben van, hogy közösen dolgozzanak ki ajánlásokat, amelyeket a két ország kormánya elé terjesztenek. Felhívta a figyelmet a problémákra és a javaslatokra vonatkozó kiosztott kérdőívre és kérte résztvevőket annak kitöltésére.

Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium,  
Emese Lalic Urban

Kifejtette, hogy a munka célja a gyenge pontok feltérképezése és az együttműködés fejlesztési lehetőségeinek feltárása. A projekt elsősorban a határátkelők szűk keresztmetszetei és az egyéb közlekedési akadályok kezeléséhez nyújthat segítséget. A vasúti kapcsolatok sikeres fejlesztésén túl a vízi közlekedés terén számos kihívás vár még megoldásra. Prioritást élvez a rendszeres személy- és teherszállítási forgalom beindítása a Tiszán és a Dunán. A konkrét problémafeltárás és a megoldási javaslatok különösen hasznosak.

A Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium jelenleg egy **új zsilip** tervezésén dolgozik a Tiszán, **Novi Becej térségében**. Ez jelentősen megkönnyítené az áthaladást, mivel a jelenlegi zsilip egyszerre csak egy hajót képes átengedni, ami akadályozza a hatékony teherforgalmat, míg a tervezett új zsilip már egyszerre két hajó áthaladását is lehetővé teszi. Az új zsilip dokumentációja előkészítés alatt áll. A projekt megvalósítása jelentős javulást hozna a tiszai vízi közlekedés területén.

Az előzetes tervdokumentáció egy Világbank által biztosított kölcsönből a minisztérium együttműködésével várhatóan az év végére elkészül. Ezt követően kezdődhet a finanszírozás biztosítása. Fontos a folyók menti településeken a turizmus fejlesztése is. Szükség van nemcsak teher-, hanem turistahajók fogadására is alkalmas kikötők építésére, hogy fejlesszék a vízi turizmust és javítsák a térség elérhetőségét.

Vajdasági Vízügyi Közvállalat, Mirjana Živković.

Intézményük felelős a Tisza folyó mentén lévő gát kezeléséért, de nem a határátkelő működtetéséért. Az átkelés jelenleg előzetes bejelentés alapján történik, amihez szükség van a kikötői hatóság, a vám és a rendőrség jelenlétére. A novi beceji zsilip jelenleg alulhasznosított. Bár működőképes, az átlagos forgalom napi 23 hajó csupán, melyek közül csak kis számú hajó halad át Magyarországra felé. **A navigációs információk jobb népszerűsítésére volna szükség, különösen a szabadidős hajózás terén.** A bejelentési eljárás nem egyértelmű – nem világos, kinek és hogyan kell benyújtani az értesítést. **Hasznos lenne az összes eljárás egyértelmű meghatározása és nyilvános közlése,** hogy a folyón közlekedni kívánó állampolgárok pontosan tudják, milyen lépéseket kell megtenniük.

Regionális Határellenőrzési Központ Magyarország felé illetékes egysége,  
Miloš Gagić

Kifejtette, hogy a Belügyminisztérium nem vesz részt a forgalomfejlesztésben, csak ellenőrzési feladatokat lát el. Az átkelőkön szolgálatot teljesítő személyzet száma alacsony, mivel a személy- és hajóforgalom is kevés. **A zökkenőmentes működéshez például pontonok és megfelelő világítás szükséges.** A világítás hiánya rossz látási viszonyokat teremt, amely biztonsági kockázatot

jelent. Ezért javasolták, hogy a működési feltételek tartalmazzák, hogy az átkelő reggel 7 és este 7 óra között működjön, időjárási és fényviszonyoktól függően. A rendőrség csak az eljárás végén kapcsolódik be, technikai vagy szervezési szerepet nem vállal a folyami határátlépési pontokon.

Kanjiza Községi Önkormányzat, Robert Fejstamer

A **Kanjiza határkikötő** kapcsán kifejtette, hogy a község területén négy határátkelő található. A határkikötő meglévő pontonja **évek óta nem használható**, ami jelentősen akadályozza a vízi forgalmat.

Bár a község hivatalosan nem felelős az ilyen infrastruktúra kiépítéséért és üzemeltetéséért, a gyakorlatban mégis az önkormányzat viseli a terheket. Ismétlődő probléma a költségek és a karbantartás felelősségi kérdése. Példaként megjegyezte, hogy az önkormányzat már épített és átadott bizonyos létesítményeket a Belügyminisztériumnak, amelyek később bezárásra kerültek. Felújítottak egy épületet is, amelyet a rendőrség használhatott volna. A fő probléma azonban nem az, hogy kifestik-e az épületet, hanem az, hogy ki vállalja a teljes infrastruktúra – például egy működőképes ponton – kiépítését és fenntartását.

Hangsúlyozta, hogy Kanjiza költségvetése nagyon korlátozott, így lehetetlen önállóan nagy volumenű projekteket finanszírozni. Minden fejlesztés üdvözlendő, de a helyi önkormányzat gyakran támogatás nélkül marad. Ha probléma vagy incidens történik, az ellenőrző hatóságok közvetlenül az önkormányzatot keresik meg, mivel **nincs olyan regionális szerv, amely átvállalhatná a felelősség egy részét.**

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

10 évvel ezelőtti projekt – CSMRFK, ATIVIZIG, Magyarkanizsa Önkormányzata, Vajdasági Tartományi Kormány, DKMT NK Kft. részvételével – eredményeként kialakításra került a folyami határátkelőhely, és a Tisza nemzetközi víziúttá lett nyilvánítva. A gyakorlati probléma, hogy a Szegeden lévő tiszai határátkelőhöz képest **Kanjiza folyami határkikötő nem rendelkezik állandó felépítménnyel, mely a működéshez szükséges funkciókat befogadhatná** (kikötés, ellenőrzés, előállítás, mellék helyiség stb.). Ha valaki a Tiszán szeretne a szomszéd országba jutni, akkor **előzetesen értesítenie kell a rendőrséget**

**és a vámhatóságot, hogy ellenőrizzék a hajót és az okmányokat.** Ez a rendszer nehézkes és bonyolult, különösen a turisták és a szabadidős hajósok számára.

Kérdés, hogy van-e terv arra, hogy a schengeni szabályoknak megfelelően hivatalos, állandó felépítménnyel rendelkező határátkelőhelyi létesítmény épüljön. Reményét fejezte ki, hogy létrejön egy az utazók által is jól látható funkcionális létesítmény, amely megkönnyíti az ellenőrzési eljárásokat, és javítja a turisták szolgáltatásait – például Szeged felől érkező látogatók esetében.

Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium,  
Emese Lalic Urban

A határátkelőhelyi infrastruktúrák terén a formális hatáskör a Minisztériumé, de az ingatlanok karbantartása és az ezekkel kapcsolatos döntések a Köztársasági Vagyonigazgatóság hatáskörébe tartoznak. Ehhez a szervhez kell fordulni az új létesítmény építésének és felszerelésének kérdésében. **Olyan létesítményt kell építeni, amely minden szabványnak megfelel, és illeszkedik a magyar oldalon meglévő infrastruktúrához,** biztosítva ezzel a kiegyensúlyozott és hatékony működést. Erről már szó esett egy korábbi, Baukó Leventével (Csongrád-Csanád Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat) folytatott találkozón is. Csókási Eszter (DKMT NK Kft.): Szegedre tervezett látogatása jó alkalom lenne arra, hogy személyesen is megtekintsék a magyar oldali létesítményt, ami jó példaként szolgálhatna.

Tiszai Vízügyi Rendőrkapitányság / Vízügyi Rendőrőrs Szeged,  
Fischer Gábor

Bemutatta a Tisza magyarországi oldalán tapasztalható forgalmat és a határátkelési eljárási rendjét.

A kikötői hatóság Szegednél egy teherforgalmi és egy személyforgalmi határátkelőhelyet működtet. A forgalom kicsi, 2024-ben a határon belépő 395 járműből körülbelül 135 db tolóhajó vagy vontató hajó volt, melyek 205 db uszályt szállítottak és ezen felül 55 db kedvtelési célú vízijármű lépett át a határon. Mindösszesen 185 db vízijármű lépett át az államhatárt. Állandó felügyelet mellett a határátlépés csak előzetes telefonos bejelentkezéssel

lehetséges. A kommunikáció úgy működik, hogy a szerb kikötői hatóság értesíti a magyart, illetve fordítva, ezzel segítve a koordinációt.

A teherforgalom esetén a határellenőrzést a Határrendészeti szerv az okmányok, a Vám és Pénzügyőrség az áruk és a Rendőrség, vízirendészet pedig a vízi járművek, illetve az azt vezetőket, valamint a személyzet vonatkozásában végzi együttesen, egyidőben, a hajó fedélzetén.

Személyforgalom esetében értesítés érkezik, hogy mikor érkezik a hajó. A határátkelő egy darab 85 m hosszú személyhajó, valamint 2 db, legfeljebb 20 m hosszú kishajó fogadására alkalmas. Vízi sporteszközök és csónak esetében hat darab együttes kiszolgálása lehetséges. A kikötői kapacitások adatai elérhetők a kikötői hatóság honlapján. A személyhajók ellenőrzés a határátkelőhelyen zajlik.

Az utas- és személyzeti listákat átnézik, teherszállítás esetén pedig a fuvarokmányok bemutatás szükséges.

Az átkelő 2015 óta reggel 7-től este 7-ig működik. Nyári időszakban az időtartam megfelelő, de **télen 16 óra után a látási viszonyok romlanak**. A teherforgalom igazodott ehhez a körülményhez. Ugyanakkor **a kommunikáció nehézkes, gyakori az információk késedelmes áramlása**.

Előfordult, hogy **Szerbia nem fogadta a magyar csónakokat**, csak a vízi sporteszközöket. A csónakokat visszafordította a szerb hatóság, **mert nem voltak regisztrálva**. Szerbiában a csónakok regisztrálva vannak, de Magyarországon nem kell nyilvántartásba venni ezeket az eszközöket.

Regionális Határellenőrzési Központ Magyarország felé illetékes egysége,  
Miloš Gagić

A Kanjiza határkikötőn történő határátlépés kapcsán elmondta, hogy a hajók átkelés utáni visszafordítását először a kikötői hatóság végzi, mielőtt a hajó elérné a belügyminisztérium ellenőrzését. Először a kikötőkapitány ellenőrzi a hajót, ezt követi a vám- és rendőrségi ellenőrzés. A határőrség nem utasított egyetlen ellenőrzést sem, és nem is küldött vissza hajót.

Vajdasági Vízügyi Közvállalat, Mirjana Živković,

Érdeklődött a magyar hajók nyilvántartási és használati szabályairól, illetve a hajók kötelező biztosításáról. Elmondta, hogy Szerbiában minden úszó járművet – kivéve az evezős csónakokat – regisztrálni kell. A három méternél rövidebb hajók, ha motorral rendelkeznek, vizsgakötelesek, míg a 20 lóerő fölötti motorral felszerelt járművek esetében biztosítás is kötelező.

Tiszai Vízügyi Rendőrkapitányság / Vízügyi Rendőrőrs Szeged,  
Fischer Gábor

Érdeklődésre elmagyarázta, hogy Magyarországon a hajók e tekintetben két kategóriába sorolandók. A kézi hajtású csónakok maximálisan 20 m hosszúak lehetnek. A gépi hajtású csónak, amelyet képesítés és nyilvántartásba vétel nélkül lehet vezetni, maximálisan 7 m hosszú és 20 lóerőnél kisebb motorteljesítményű csónak lehet. Ezekhez nem szükséges külön jogosítvány, de a vezetőnek legalább 17 évesnek kell lennie, tudnia kell úszni és ismernie kell a folyó sajátosságait és a rá vonatkozó szabályokat. Minden ennél nagyobb hajó esetében regisztráció és megfelelő engedély szükséges.

Megerősítette, hogy Magyarországon a kisebb hajók számára nem kötelező a biztosítás, ez kötelezettség a nagy hajóknál jelentkezik. Az esetleges anyagi kár esetén a felek közötti megegyezéssel zárul az ügy, végső esetben bírósági per keretében. Személyi sérüléssel járó eset már büntetőjogi kategória.

Mindketten egyetértettek abban, hogy a **Szerbia és Magyarország közötti eltérő nyilvántartási és biztosítási gyakorlat jelentős problémát jelent. A biztosítási kötelezettség bevezetése elősegítené a gördülékenyebb határátlépést.** Felmerült a „Black Tank” nevű magyar hajózási szabályozás is.

Vajdasági Vízügyi Közvállalat, Mirjana Živković,

Bár ebben a határrendészet az illetékes, de véleménye szerint, ha a magyar kishajó regisztrációval rendelkezik, de biztosítással nem, akkor nincs akadálya a határ átlépésének Kanjiza-n.

Alsó-Tisza-vidéki Vízügyi Igazgatóság, dr. Kozák Péter

A tiszai tervezett fejlesztések kapcsán hangsúlyozta, hogy a Tisza folyó közös érdek Magyarország és Szerbia számára. A Vajdaság Autonóm Tartomány képviselőivel együtt fontosnak tartják a Tisza fenntartását, beleértve az öntözést, a vízi közlekedést és az árvízvédelmet. Megjegyezte, hogy a Tisza Magyarországon, különösen az Alsó-Tisza térségében, nincs teljesen kihasználva. A turizmus terén folyamatban van kisebb kikötők és stégek építése. A Tisza mentén több gát is található, és különösen a Tisza-tónál van lehetőség kerékpáros közlekedés fejlesztésére, ahol már most is kerékpárút vezet a tó körül. Az **önkormányzati források felhasználásával további kerékpárutakat, kisebb kikötési pontokat, hajó leeresztő helyeket terveznek**, ha az infrastruktúra ezt lehetővé teszi. Csongrád és Szeged között burkolt a töltéskorona, amely a meglévő létesítmények, gátórházak bevonásával alkalmas kerékpáros turizmus fejlesztésére. Ez új tevékenységi kör az ATIVIZIG számára.

A „Make River Tisza Great Again” című közös stratégiai projektet a Vajdaság Autonóm Tartománnyal és a DKMT NK Kft-vel közösen nyújtották be, amely a határon átnyúló víziturisztikai attrakciók fejlesztése keretében Szegeden a Tiszához közeli emlékhely és múzeum megközelítését szolgálná. Cél, hogy a Tiszát a turizmus szempontjából is láthatóvá tegyék. A projekt jelenleg elbírálás alatt van.

A teherszállítás kapcsán elmondta, hogy a **Szegedi Medencés kikötő folyamatosan üzemképes**. A vasúti infrastruktúrához való kapcsolódása révén várhatóan jelentős forgalmat bonyolít majd. A novi beceji duzzasztó révén a hajózás Csongrádig lehetséges.

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

Az **előbbi pályázat keretében Kanjizat, Becejt és Novi Becejt fogja érinteni** a projekt a szerb oldalon.

Felidézte egy tíz évvel ezelőtti közös projektet is, amely a Tisza és a Duna forgalmi és turisztikai lehetőségeinek feltérképezését célozta. Felmerült a kérdés, hogy külföldi példák mintájára lehetséges-e állandó személyszállítás bevezetése a Tiszán.

A korábban 2–2,5 órás hajókirándulás is megszervezésre került Szeged és Kanjiza között. Az utazási idő viszont túl hosszú ahhoz, hogy **Senta-Kanjiza-Szeged között menetrendszerű hajójáratot indítani**, amely hasznos lehetne a turisták, a munkavállalók és a diákok számára is. Lenne-e ilyen igény, és van-e ennek megvalósítására lehetőség? Bár a projekt túl ambiciózusnak tűnhet, mégis fel kell tenni a kérdést: vajon megvalósítható-e, vagy csak elképzelés marad?

Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium,  
Emese Lalic Urban

Az elképzelés érdekes. Érdemes a tényleges felhasználói igényekre összpontosítani, melyek megismeréséhez **vizsgálatok szükségesek**.

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

A Tisza után a Dunával foglalkozva rámutatott arra, hogy a dunai hajóforgalom lényegesen intenzívebb és nagyobb volumenű, mint a tiszai. Érdeklődött az aktuális ötletek és projektek iránt, különösen a Bács-Kiskun vármegyével és a Vajdaság Autonóm Tartománnyal határon átnyúló együttműködésben. Felidézte a Ferenc-tápcsatorna revitalizációját célzó projektet, amelyet hét évvel ezelőtt valósítottak meg, és amelyről akkoriban pozitív visszajelzések érkeztek. Megjegyezte, hogy a Bács-Kiskun vármegyei kapcsolatok szinte mindig a Duna és a Ferenc-tápcsatorna turisztikai célú fejlesztése kontextusában merülnek fel.

Alsó-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság, Telkes Róbert

Az ATIVIZIG-hez hasonlóan a vagyongazdálkodási folyamatok, árvízvédelem, folyamszabályozás, hajózó út kitűzése, fenntartása stb. Szerbiával és Horvátországgal működik együtt a jégtörés területén. A határ átlépése nem érinti a feladataikat. **A schengeni határkikötő Mohácson van, ahol zökkenőmentesen folyik a határátkelés viszonylag jelentős hajóforgalom mellett.**

A Ferenc-tápcsatorna projektje befejeződött, de újabb projekt van előkészítés alatt.

Beszámolt arról is, hogy egy hajót felújítottak, és azon iskolások számára tartottak ismeretterjesztő foglalkozásokat, miközben a hajó Sugovicánál horgonyzott. Hasonló programokat terveznek a szerb oldalon is.

Kiemelte továbbá, hogy a szerb határtól Szekszárdig burkolt kerékpáros útvonal vezet, mely az EuroVelo hálózat része, tekintettel az ezen a szakaszon tapasztalható jelentős forgalomra. A turizmos fejlesztésében az ADUVIZIG nem rendelkezik aktuális információval, de Baja és Mohács bizonyára konkrét fejlesztési tervekkel és szándékkal bír.

Regionális Határellenőrzési Központ Magyarország felé illetékes egysége,  
Miloš Gagić

A **Bezdan dunai határkikötő** működése kapcsán korábbi tapasztalatai alapján elmondta, hogy a bezdani hajóellenőrzéseket korábban Mohácsról irányították. A magyar kikötői hatóság előre bejelenti a hajókat a szerb félnek, és ez fordítva is működik. Hangsúlyozta, hogy a **turisztikai forgalom ezen a szakaszon elenyésző**, évente átlagosan 2–3 turistahajó halad át. A teherszállítás jelentősebb.

Jelenleg ez a szakasz már a horvát Regionális Központoz tartozik, és ide érkeznek gabonával, szénrel és egyéb árucikkkel megrakott uszályok. Hozzátette, hogy az utaslistát ugyan vezetik, de a hajók nem közelítik meg a pontonokat; kisebb hajók viszik oda az utasokat, és végzik el a szükséges dokumentációs eljárásokat.

Román hajók is szállítanak különböző árukat – például faanyagot, szenet, sódert és gabonát - a Fekete-tenger felé. Kisebb hajók csak külön engedéllyel vagy hosszabb várakozás után közelíthetik meg a térséget.

Összegzésképp elmondta, hogy korábban a személyszállítás nem volt jelentős, az átlagosan 10–15 teherszállító hajóval szemben.

Vajdasági Vízügyi Közvállalat, Mirjana Živković,

Sajnálatos, hogy nincs több hajóforgalom a Dunán, és hogy problémák adódnak az átkeléseknél is.

A hajóellenőrzés a „first port” (első kikötés) helyszínén történik, ami a bevett gyakorlat. Azonban előfordult, hogy egyes hajók megpróbáltak kikötni Újvidéken, de visszafordították őket. Az ellenőrzések elvégzéséhez szükséges **humánerőforrás korlátozott**, ami további problémát jelent az eljárások hatékonysága szempontjából.

#### Alsó-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság, Telkes Róbert

A dunai szállodahajókról nincs pontos adat, de gyakran előfordul alacsony vízállás – különösen Bács-Kiskun térségében –, ami korlátozza a hajózást. Néha kikötnek Kalocsánál, Baját pedig lehetséges kikötőként tartják számon, bár eddig ott még nem horgonyzott le egyetlen hajó sem.

Baján található RORO kikötő is, amely többféle célra is alkalmas lehet. A kérdés azonban az, hogy van-e valós igény és érdeklődés a gyakoribb kikötések iránt – ez pedig a turisztikai célpontok elérhetőségével és vonzerejével függ össze.

Bezdan és Baja között rendszeres hajójáratra – véleménye szerint - jelenleg nincs igény, mivel a szárazföldi közlekedés gyorsabb, mint a vízi közlekedés.

#### Vajdasági Vízügyi Közvállalat, Mirjana Živković,

A kikötői hatóság bizonyára rendelkezik a szállodahajókra vonatkozó adatokkal. Ezek időnként kikötnek a helyi kikötőkben, és ezek tulajdonosai – például német és magyar állampolgárok – gyakran a kikötőkben éjszakáznak, majd másnap jachtokkal, vitorlásokkal vagy kisebb motoros hajókkal folytatják útjukat. A rövid távú hajóutak részletei nem ismertek, míg a hosszabb, Dunán végig haladó útvonalakat nyilvántartják.

#### DKMT NK Kft., Csókási Eszter

Felmerült a kérdés, hogy a Ferenc-csatorna turisztikai hasznosításra alkalmas lenne-e, lenne-e értelme ilyen fejlesztési projekteket kezdeményezni.

#### Alsó-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság, Telkes Róbert

A **Ferenc-tápcsatorna** és térsége inkább evezős sportokra alkalmas. Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata néhány településsel összefogva pályázatot nyújtotta be a csatornákat érintő turisztikai jellegű fejlesztésre. Amennyiben a

projekt támogatást nyer, új stégeket fognak építeni a településeken, evezési lehetőséget kínálva az érintett csatornákon.

A Ferenc-tápcsatornára még nem született ilyen kezdeményezés, de ha igény mutatkozik, a vízi közlekedés engedélyezése nem jelentene akadályt. Azt is kiemelte, hogy a hajóknak több ponton is meg kellene állniuk, ki kell emelni a hajókat, mivel a csatorna egy szakaszán csak így lenne biztosított az áthaladás.

Vajdasági Vízügyi Közvállalat, Mirjana Živković,

Rákérdezett, hogy pontosan melyik „Nagy-Bácskai Csatornáról” van szó – a magyarországi vagy a szerbiai szakasról. A válasz szerint a magyar fél a Bajától Bezdán-ig tartó csatorna magyarországi részéről beszélt, melyet Magyarországon „Bajai-csatorna” néven neveznek.

Szerbiában ugyanezt a szakaszt „Bajski kanal”-nak hívják, míg a Nagy-Bácskai Csatorna elnevezés a Bezdán-tól Verbászig tartó szakaszra vonatkozik.

Alsó-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság, Telkes Róbert

Pontosította: a Bezdán melletti Sebesfoki-zsiliptől Bajáig, a Deák Ferenc-zsilipig húzódó csatorna magyar szakaszáról van szó. **A csatorna evezős járműveken kívül más, nagyobb hajók számára nem hajózható**, különösen a hidak miatt.

Vajdasági Vízügyi Közvállalat, Mirjana Živković,

Szerbiában a „Bajski kanal”-on motoros hajóként kizárólag elektromos meghajtású hajók közlekedhetnek, mivel az terület természetvédelmi övezetben található.

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

Tisztázta, hogy a magyarországi Ferenc-tápcsatorna lényegében megfelel a Bajai-csatornának. Magyarországon csak evezős járművek közlekedhetnek rajta, míg Szerbiában elektromos hajók is használhatják. Mivel azonban **nincs határátkelőhely** a két szakasz között, jelenleg **nem lehetséges egy határon átnyúló turisztikai projekt megvalósítása**. Felvetette, hogy vajon fizikailag lehet-e egyáltalán áthaladni egyik országból a másikba.

Alsó-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság, Telkes Róbert

A határnál a Ferenc-tápcsatorna mentén sűrű az erdő és más akadályok is nehezítik a közlekedést, **út nem vezet a határmetszéshez**. A Ferenc-tápcsatornán a magyar oldali zsilip a határtól mintegy 35 km-re található.

Vajdasági Vízügyi Közvállalat, Mirjana Živković,

A szerb oldalon a Bajai-csatorna (Ferenc-tápcsatorna szerbiai elnevezése) kapcsolódik a szerbiai Nagy-Bácskai-csatornához, mivel zsilipet építettek, így **elvileg Bezdán irányából el lehet hajózni a határig**.

DKMT NK Kft., Csókási Eszter

További hozzászólások hiányában megköszönte a részvételt, és lezárta a workshopot.

## **EMLÉKEZTETŐ**

**Tárgy:** „Improvement possibilities of HU-SRB cross border infrastructure” című tanulmány készítése, **Szerbia és Magyarország közötti kerékpáros közlekedési workshop**

**Helyszín:** Sombor, Green Town Apartments/ Trg Republike 1.

**Dátum:** 2025. április 11., 11:00 óra

### **Résztevők:**

| <i>név</i>              | <i>szervezet</i>   |
|-------------------------|--|
| Dr. Terbe Roland        | Csongrád-Csanád Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat                                   |
| Bodor László            | Bács-Kiskun Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat                                       |
| Kovács Gábor            | Tompa Város Önkormányzata  |
| Brindza Ágnes           | Mórahalom Városi Önkormányzat  |
| Felső Róbert            | Érsekcsanád Község Önkormányzata   |
| Dr. Szász Balázs        | Gara Községi Önkormányzat  |
| Faa Béla Róbert         | Gara Községi Önkormányzat  |
| Sindel János            | Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzata   |
| Varga Gábor             | Hercegszántó Község Önkormányzata  |
| Illi Ferenc             | Bácsszentgyörgy Községi Önkormányzat   |
| Nagy Mariann            | DKMT Nonprofit Közhasznú Kft.  |
| Körtvélyesi Csaba       | TRENECON Kft.  |
| Emeše Lalić<br>Urban    | Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium                                       |
| Miloš Gagić             | Regionális Határellenőrzési Központ Magyarország felé illetékes egysége                                    |
| Aleksandar Jež          | Backi Breg határrendészeti állomás   |
| Tamaš Kanjižai          | Sombor Város Önkormányzata   |
| Branislav Svrocán       | Sombor Város Önkormányzata   |
| Mihael Plac             | Sombor Város Önkormányzata   |
| Marija Fenjac           | Tartományi Titkárság Regionális Fejlesztésért, Interregionális Együttműködésért és Helyi Önkormányzatokért |
| Slobodanka Vićentijević | Tartományi Titkárság Regionális Fejlesztésért, Interregionális Együttműködésért és Helyi Önkormányzatokért |
| Igor Vapenski           | Vajdasági Kerékpáros Klubok Szövetsége   |

A workshopon a határátlépés problémáira és javasolt megoldásaira vonatkozó kérdőív került kiosztásra. Ezek eredménye nem része az emlékeztetőnek. A workshopon az alábbi legfontosabb általános jellegű és egyes határállomásokra vonatkozó megállapítások, felvetések hangzottak el a résztvevő szervezetek részéről.

Tartományi Titkárság Regionális Fejlesztésért, Interregionális Együttműködésért és Helyi Önkormányzatokért, Marija Fenjac

Köszöntötte a jelenlévőket, általános tájékoztatást adott a projekt tartalmáról, céljairól.

DKMT NK Kft., Nagy Mariann

Köszöntötte a megjelenteket és kérte, hogy a kerékpáros problémákra és javasolt megoldásaikra vonatkozó kiosztott kérdőíveket szíveskedjenek kitölteni.

Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium, Emese Lalic Urban

Hangsúlyozta, hogy kiemelt fontosságú a turisztikai kapcsolatok erősítése Magyarország és Szerbia között. Az Alföldön a kedvező domborzati viszonyok révén a kerékpáros kapcsolatok, a határon átnyúló kerékpáros infrastruktúra hálózatok összekötésével és fejlesztésével van erre mód, mely olyan kínálatot tudna biztosítani a térségben, mely önmagában is forgalomgeneráló erővel bír.

Összefoglalta a magyar-szerb határ kerékpáros közlekedést érintő jelenlegi helyzetét. Elmondta, hogy a Duna mentén létezik néhány kerékpárút, de kapcsolataik hiányosak. A Tisza és a Maros mellett is vannak kerékpárutak, de hálózattá még nem álltak össze. A **legfontosabb, a határmenti kerékpárutak esetében maga a határátkelés lehetősége és annak minősége** a kérdés. Cél a kerékpáros határátkelések gyorsaságának és egyszerűségének javítása.

## Sombor Város Önkormányzata, Branislav Svrocan

A korábbi kérdésre válaszolva elmondta, hogy az EuroVelo 6 kerékpárútvonalnak Mohács-Pálmonostor-Batina-Bezdan lenne a nyomvonala. Ezt követően a korábbi határon átnyúló projektjeink tapasztalatairól, valamint a közeljövőben tervezett fejlesztésekről beszélt.

Az elmúlt években (a Duna Program két pályázati ciklusában) kerékpáros projekteket valósítottak meg, elsősorban a „Felső-Duna-ártér” különleges természetvédelmi területen belül. Feltérképezték a kerékpárutakat a Duna főágának, mellékágai és mellékfolyói mentén a Bezdan–Batina horvát-szerb határátkelőhelytől Sombor város és Apatin község közigazgatási határáig. A kerékpáros útvonalakat táblákkal és internetes megjelenítéssel is jelölték, több helyszínen pihenőhelyeket alakítottak ki. Két pihenőhely Sombor város területén is megépült. Az egész útvonalhálózat az EuroVelo 6 nemzetközi kerékpárút részét képezi.

Az „Amazing Amazon” projekt a kerékpárutak feltérképezésére irányult, míg az „Amazing Europe” továbbiak létrehozására összpontosított. Jelenleg az „Inclusive Bicycling” című projekt megvalósításának végső szakaszában járnak, amely a társadalom peremén élő csoportok nyílt téri tevékenységekbe való bevonását célozza – többek között éppen ezeken a kerékpáros útvonalakon.

Jelenleg Sombor város területén 6 kerékpárút építésére készülnek a LIID projekt keretében, amelyet az Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztériummal közösen valósítanak meg. Ez a 6 új útvonal kiegészíti majd a meglévő rendszert, és a város különböző részein található kerékpárutakat egy, mintegy 30 kilométeres egységes hálózattá kapcsolja össze.

**Bácsszentgyörgy-Rastina** határátkelőt érinti, jelenleg a projektötlet kidolgozásánál tartó, **Sombor-Gakovo-Rastina-Bácsszentgyörgy-Gara nyomvonalon elképzelt kerékpárút**, melyet a Magyarország-Szerbia IPA Program következő felhívására készítenek elő, Baja, Gara és Sombor településsel közös projektként. A projekt része lenne továbbá a **Gara-Baja**, valamint a **Nenadić településtől Sombor város bejáratáig** (a Somboled gyár környéke) **vezető kerékpárút szakaszok felújítása is.**

Előkészítés alatt van még a **Hercegszántó-Backi Breg határátkelő** bővítése is, ahol a teherforgalom teljes körű lebonyolítása mellett **önálló kerékpáros átkelést alakítanak ki a határállomáson**. Mivel jelenleg még nem szerepel külön kerékpáros átvezetés kiépítése határátkelő fejlesztési terveiben, ezt, a szándékaik szerint, beépítik a tervekbe.

Hercegszántó Község Önkormányzata, Varga Gábor

Javasolta **Hercegszántó-Backi Breg határállomás környezetét érintve, Mohács felől Baja és Bezdan irányába kerékpáros infrastruktúrát kialakítani.**

Regionális Határellenőrzési Központ Magyarország felé illetékes egysége,  
Milos Gagic

Összefoglalva megállapította, hogy **infrastrukturális problémák vannak**, viszont **közlekedésbiztonsági gondok nincsenek**. A kerékpáros határátlépések során nem tapasztalnak problémát, várakozás nincs. A határátlépés során főleg az EU állampolgárok használják a kerékpárt, akik turisták. Az ingázók inkább gyalog vagy autóval közlekednek.

Gara Község Önkormányzata, Faa Béla Róbert

A határátkelők **kerékpáros** közlekedés szempontjából biztonságosak, a **megközelítésük a kedvezőtlen**. Alapvetően a kerékpárutak hiányoznak, mely miatt a mezőgazdasági munkagépek közlekedése nehezíti a kerékpárosok közlekedését.

**Bácsszentgyörgy-Rastina határállomáson** keresztül, az EuroVelo13 kerékpárút kapcsolatát biztosítaná a **Gara-Ivanic (Bácskeresztúr) irányú kerékpárút**.

Bács-Kiskun Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat,  
Bodor László

Felhívta a figyelmet arra, hogy a TRENCON Kft. korábbi tervében szerepeltek az kerékpáros határkeresztezesek:

- a **Duna-töltésen új határátkelővel Hercegszántó-Backi Breg környezetében,**

- Kelebia felől **új kerékpáros átvezetés Kelebia-Subotica új közúti határátkelőn**, és
- **Baja-Gara-Rastina útvonalon Bácsszentgyörgy-Rastina határállomást** érintve.

Megjegyezte, hogy a kerékpárosok a közúti határátlépés során elsőbbséget élveznek.

Hercegszántó Község Önkormányzata, Varga Gábor

Megerősített, hogy **Hercegszántó-Bracki Breg határállomás** átépül, de a tervek eddig az ellenőrzési ponton kerékpárosoknak önálló sáv kialakítását bár nem jelzik, de **a kerékpárosok elsőbbsége biztosított lesz** az ellenőrzés során.

Tompa Város Önkormányzata, Kovács Gábor

**Tompa-Kelebija határállomásra** vonatkozóan felhívta a figyelmet arra, hogy **Tompáról kerékpárút** vezet a jelenlegi Tompa-Kelebija **határállomásra**. Ha Tompa 2. határállomás megépül akkor **a jövőben a kerékpáros forgalmat a Tompa 1. határállomás fogadhatná teljes egészében**. A határrendészet készen áll arra, hogy fogadja a kerékpárosokat.

**Tompa-Szabadka között előkészítés alatt van a kerékpárút** fejlesztés, amely csatlakozik a Baja-Szeged kerékpárúthoz.

Mórahalom Város Önkormányzata, Brindza Ágnes

Megerősítette, hogy a kerékpáros határátkelés biztonságos, de a határátkelőhöz vezető infrastruktúra hiányzik.

Javasolja, hogy **Ásotthalom-Backi Vinogradi határállomás és Mórahalom között épüljön ki a hiányzó kerékpárút**.

**Röszke-Horgos 2. határállomásnál mind a magyar, mind a szerb oldalról hiányzik a kerékpáros infrastruktúra. Ezek megépítése is szükséges.** Röszke-Horgos 2. határállomás és Mórahalom között, az 5512 sz. út menti kerékpárút megszakad az **M5 autópályát keresztező** felüljárón, ahol nem biztosított a kerékpáros átvezetés. **A hálózati szakadás megszüntetése szükséges.**

Szeged MJ. Város Önkormányzata, Sindel János

**Röszke-Horgos 2. határállomást** érintően felhívta a figyelmet arra, hogy **Röszke és Horgos között kerékpárút nincs.**

A **Szeged-Röszke-országhatár kerékpáros infrastruktúra tervei elkészültek**, de **szerb oldalon a tervek nincsenek készen.** Szeged-Szentmihály közötti tervek jogerős építési engedéllyel rendelkeznek. Szűkösek a források, ezért a teljes szakasz egyben nem finanszírozható. 5 km kerékpárút hiányzik a határ és Szentmihály között.

Fontos lenne **Szeged – Palic között a kerékpáros infrastruktúra kiépítése**, mert ez egy turisztikai és hivatásforgalmi tengely egyben.

A **Röszke-Horgos 2. határállomáson fedett, kamerával védett kerékpártároló létesítése a cél** annak érdekében, hogy aki kerékpárral érkezik, az közösségi közlekedéssel, vagy egyéb módon folytathassa az útját. **Szervízpont is szükséges.**

Horgostól a **kerékpárutat Kanjiza irányába volna szükség folytatni.**

**Szeged – Kübekháza - Kübekháza-Rabe határátkelő között** sincs kerékpárút, ezért itt **kerékpárút építés szükséges.** Románia Schengeni övezetbe lépésével a határátkelő forgalma növekedni fog, ezzel egyben a kerékpáros forgalma is növekedni fog, amely a romániai Óbéba irány kiépítését is szükségessé teszi majd.

Megjegyezte, hogy külterületen már szegéllyel épülnek a kerékpárutak a magyar oldalon, amely drágább, de tartósabb megoldás, mint nélküle.

Vajdasági Kerékpáros Klubok Szövetsége, Igor Vapenski

Kifejtette, hogy a szövetség segíteni kívánja a kerékpárosok határon történő átkelését, melyhez a **környező országokkal közös tervek készítése szükséges.** Javasolja, hogy a csatornák mentén kerüljenek kialakításra a települések közötti kerékpárutak. A kerékpárút hálózat nincs jelölve. **Rosszak a tapasztalatok, nincs kerékpáros kultúra.**

**Röszke-Horgos 2. határállomást** érintve a távlati cél **Novi Sad – Szeged kapcsolat megteremtése** lenne.

Tartományi Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium,  
Emese Lalic Urban

Felhívta a figyelmet arra, hogy fontos volna **a magyar és a szerb kerékpáros hálózatokat megjeleníteni a nyilvános online portálokon** (pl. GoogleMaps), hogy a kerékpározni akarók és mások is megfelelő információval rendelkezzenek.

Tartományi Titkárság Regionális Fejlesztésért, Interregionális  
Együttműködésért és Helyi Önkormányzatokért, Marija Fenjac

Megköszönte a jelenlévők munkáját és lezárta a workshopot.

Ez a dokumentum az Európai Unió pénzügyi támogatásával valósult meg a Interreg VI-A IPA Magyarország-Szerbia együttműködési program által. A dokumentum tartalmáért teljes mértékben a DKMT Duna-Körös-Maros-Tisza Euroregionális Fejlesztési Ügynökség – Nonprofit Közhasznú Kft. vállalja a felelősséget, és az semmilyen körülmények között nem tekinthető az Európai Unió és / vagy a programot Irányító Hatóságnak állásfoglalását tükröző tartalomnak.