

**MAGYAR KÖZÚT NZrt**  
**Dél-Alföldi Területi Főmérnökség**  
**BÉKÉS MEGYEI IGAZGATÓSÁGA**  
**BÉKÉSCSABA**

**A közutak állapota és a várható felújítások, korszerűsítések  
a Medgyesegyháza térségében**

**Tájékoztató**  
**Medgyesegyháza nagyközség 2010. június 29-i**  
**Képviselő-testületi ülésére**

**2010. június**

## A közutak állapota és a várható felújítások, korszerűsítések Medgyesegyháza térségében

Medgyesegyháza nagyközségen átvezető és a térség országos közútjainak helyzetéről és fejlesztésükről a következő tájékoztatást adjuk:

Medgyesegyháza nagyközség Békés megye déli területén található. A nagyközségen a 4429 j. Kevermes –M.egyháza - orosháziés a 4434 j. Gyula –Pitvaros – Makói országos közutak haladnak keresztül 2×1 forgalmi sávon. A települést érintően szintén a kezelésünkben van a 44336 j. vasútállomáshoz vezető valamint a 44342 sz. Bánkúti vasútállomáshoz vezető bekötő út.

Ezek az útvonalak biztosítanak kapcsolatot a megye déli területei között és az országhatár felé. Fontos útvonal továbbá a térségben a 4436 j. út, amely a megyeszékhely felé biztosít közvetlen kapcsolatot.

### 1.) A vizsgálatba bevont utak

#### 1.1.) Hálózati kapcsolatok



————— Vizsgált úthálózat

4429 j. út	8+219 – 43+538 km	Kevermes-Medgyesegyháza-orosházi összekötő út
4434 j. út	12+409 – 41+372 km	Gyula-Pitvaros-makói összekötő út
4436 j. út	0+000 - 7+449 km	Csabaszabadi-Medgyesbodzás összekötő út
44336 j. út	0+000 – 0+125 km	Medgyesegyháza állomáshoz vezető út
44342 j. út	0+000 - 2+103 km	Bánkúti vasútállomáshoz vezető bekötő út

**1.2.) A vizsgált útszakaszok hossz és szélesség adatai**

közút száma	Kezdő szelvény	Végszelvény	Szakaszhossz (m)	Burkolat szélessége (m)
4429	8 + 219	16 + 350	8080	6,0
4429	16 + 350	16 + 474	124	10,0
4429	16 + 474	16 + 504	30	6,5
4429	16 + 504	16 + 554	50	13,0
4429	16 + 554	17 + 915	1412	7,0
4429	17 + 915	28 + 572	10693	6,0
4429	28 + 572	28 + 608	36	7,5
4429	28 + 608	28 + 630	11	7,0
4429	28 + 608	28 + 630	11	7,0
4429	28 + 630	28 + 677	47	7,5
4429	28 + 677	43 + 538	14861	6,0

**Össz: 35 355 m    Átlag: 6,1 m**

közút száma	kezdő szelvény	Végszelvény	Szakaszhossz (m)	burkolat szélessége (m)
4434	12 + 409	25 + 050	12663	6,0
4434	25 + 050	25 + 570	520	7,5
4434	25 + 570	25 + 645	75	9,0
4434	25 + 645	25 + 685	40	11,0
4434	25 + 809	27 + 128	1340	7,5
4434	27 + 128	38 + 196	11096	6,5
4434	38 + 196	39 + 133	936	8,0
4434	39 + 133	39 + 223	90	11,0
4434	39 + 223	41 + 143	1921	8,0
4434	41 + 143	41 + 372	229	7,0

**Össz: 28 910 m    Átlag: 6,52 m**

közút száma	kezdő szelvény	Végszelvény	Szakaszhossz (m)	burkolat szélessége (m)
4436	0 + 000	7 + 449	7449	6,0

**Össz: 7449 m    Átlag: 6,0 m**

közút száma	kezdő szelvény	Végszelvény	Szakaszhossz (m)	burkolat szélessége (m)
44336	0 + 000	0 + 050	50	7,0
44336	0 + 050	0 + 125	75	9,0

**Össz: 125 m    Átlag: 8,2 m**

közút száma	kezdő szelvény	Végzelvény	Szakaszhossz (m)	burkolat szélessége (m)
44342	0 + 000	2 + 103	2103	6,0

Össz: 2103 m    Átlag: 6,0 m

A megyei alsóbbrendű utak átlagszélessége 5,88 m, valamennyi vizsgált szakasz átlagszélessége meghaladja ezt az értéket.

## 2.) A vizsgált utak állapota

Társaságunk az Országos Közúti Adatbankban (OKA) nyilvántartott minőségosztályzatok átlaga alapján értékeli a közúthálózatot.

A minősítések 1-5-ig terjedő osztályzat alapján előállt átlag értékek, ahol az 1-es osztályzat a legjobb, 5-ös osztályzat a legrosszabb állapotot jelenti.

A burkolatállapot osztályzat a burkolaton lévő hibákat (kátyúk, kipergések, repedések), az egyenetlenség osztályzat az utak hullámosságát, nyomvályúosságát, a teherbírás osztályzat az utak pályaszerkezetének erősségét minősíti.

A következő táblázatban a **vizsgált térség** útburkolatára jellemző ezévi aktuális minőségi paramétereket a megye összes ugyanilyen kategóriába tartozó utakra jellemző paraméterekkel hasonlítottuk össze:

Útszá m	Szelvényhatár	Burkolat áll. oszt.		Egyenetl. osztályzat		Teherbírás osztályzat	
		2009 év	2010 év	2009 év	2010 év	2009 év	2010 év
4429	8+219-43+538	3,4	3,8	3,4	3,4	4,8	4,7
4434	12+409-41+372	4,0	4,7	3,9	3,9	4,1	4,1
4436	0+000-7+449	4,7	4,9	3,8	3,8	4,9	4,9
44336	0+000-0+125	5,0	5,0	-	-	1,0	1,0
44342	0+000-2+103	3,2	5,0	5,0	5,0	2,0	2,0
<b>Megyei alsóbbrendű utak átlaga:</b>		<b>4,0</b>	<b>4,4</b>	<b>2,9</b>	<b>3,0</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>

Az átlag osztályzatok alapján:

- A 4429 j. út burkolatállapota nem megfelelő, az egyenetlenségi osztályzata tűrhető, a teherbírás osztályzata rossz, a pályaszerkezet a tervezett élettartam végén van.
- A 4434 j. út burkolatállapota rossz, egyenetlenségi osztályzata nem megfelelő, a teherbírás osztályzata alapján a pályaszerkezet a tervezett élettartam végén van.
- A 4436 j. út burkolatállapota rossz, egyenetlenségi osztályzata nem megfelelő, a teherbírás osztályzata alapján a pályaszerkezet tervezett élettartam végén van.
- A 44336 j. út burkolatállapota rossz, egyenetlenségi osztályzatára vonatkozóan nem rendelkezünk adattal, a teherbírás osztályzata jó.
- A 44342 j. út burkolatállapota rossz, egyenetlenségi osztályzata rossz, teherbírás osztályzata megfelelő.

A megyei alsóbbrendű utak **átlag** osztályzataival összehasonlítva megállapítható, hogy, a vizsgált szakaszon a 4429, a 4434, 4436 és a 44342 j. utak egyenetlenségének, valamint a 4429, 4434 és a 4436 j. utak teherbírásának **átlagosztályzata** rosszabb, a 4429 j. út burkolatállapot **átlagosztályzata** jobb a megyei átlagnál.

A folyamatosan romló tendencia nem csak Medgyesegyháza térségének közúthálózatára jellemző, hanem a teljes megye illetve teljes ország országos közúthálózatáról elmondható.

Medgyesegyháza **átkeelési szakaszán** a tavalyi évi felújítás miatt a 4429 j. út burkolat állapota messze jobb a vizsgált szakasz ill. a megyei átlagnál, a 4434 j. úté viszont valamivel rosszabb. A többi minősítő paraméter terén a település belterületi szakaszán a megyei átlag a jellemző.

### 3.) A vizsgált utak átlagos napi forgalma

A térség vizsgált országos közúthálózatának átlagos napi forgalmát a következő táblázat tartalmazza:

Útszám	Szelvényhatárok	ÁNF [E/nap]		Nehéz gj [j/nap]	
		2008 év	2009 év	2008 év	2009 év
4429	8+219-43+538	1714	1482	163	152
4434	12+409-41+372	2045	2201	120	164
4436	0+000-7+449	2022	2108	216	275
44336	0+000-0+125	991	1092	87	124
44342	0+000-2+103	560	290	19	11

A vizsgált térség forgalom összetételét tekintve megállapítható, hogy 9-10 % a nehéz tehergépjármű forgalom, a legnagyobb részt kb. 90 %-ot a személygépkocsik teszik ki.

A lakott területen belüli országos közúthálózati szakaszok, elmúlt 5 év forgalomterhelési adatai a következők:

Útszám	Szelvényhatárok	ÁNF [E/nap]					Nehéz gj [j/nap]				
		2005	2006	2007	2008	2009	2005	2006	2007	2008	2009
4429	15+676-17+901	3809	3929	4525	4315	5122	184	189	478	381	232
4434	24+717-27+128	1676	1595	3000	2914	3239	91	88	247	235	335
44336	0+000-0+125	923	952	909	991	1092	85	67	45	87	124

Fontos megjegyezni, hogy a 2007-es évben történt valós forgalomszámlálás az érintett szakaszokon. Ebből adódik egyes helyeken a 100 %-os forgalomnagyság növekedés, ugyanis a megelőző években számított forgalomszámlálási adatok álltak csak rendelkezésünkre.

Ezek alapján a tényleges számszaki növekedés nagysága nem biztos, hogy reális képet mutat, mindenesetre mindkét járműnemben a forgalom növekedése egyértelműsíthető.

A forgalom összetételét tekintve megállapítható, hogy az átkelési szakaszon 4-5 % a nehéz tehergépjármű forgalom, a legnagyobb részt 95-96 %-ot a személygépkocsik teszik ki.

A megye más hasonló nagyságú településeihez viszonyítva Medgyesegyháza átkelési szakaszán – a forgalom összetételét tekintve – a nehéz tehergépjármű forgalom átlagos mértékű.

#### **4.) Forgalmbiztonsági helyzet értékelése**

A vizsgálatba bevont valamennyi úton elemeztük az elmúlt öt ében bekövetkezett személysérüléssel közúti közlekedési balesetet.

Ennek megfelelően a következő összesített adatokat kaptuk:

	Baleset	Sérült	Baleset	Sérült
	2004-08		2005-09	
Halálos	3	3	1	1
Súlyos	18	23	19	24
Könnyű	39	64	33	61
<b>Összes</b>	<b>60</b>	<b>90</b>	<b>53</b>	<b>86</b>

2004-08-ban az összes balesetszám 5%-a halálos, 30%-a súlyos és 65%-a könnyű kimenetelű volt.

2005-09-ben az összes balesetszám 2%-a halálos, 36%-a súlyos és 62%-a könnyű kimenetelű volt.

A balesetben résztvevőket tekintve a következő eredményre jutottunk:

	Résztvevő	Résztvevő
	2004-08	2005-09
Gyalogos	4	3
Kerékpár	13	12
Gépjármű	79	70
Egyéb	0	0
<b>Összes</b>	<b>96</b>	<b>85</b>

2004-08-ban a teljes balesetszámon belül az esetek 18%-a a közlekedés „védtelen résztvevőit” érintik, azaz a gyalogosokat és kerékpárosokat.

2005-09-ben szintén a teljes balesetszámon belül az esetek 18%-a a közlekedés „védtelen résztvevőit” érintik.

A balesetek időbeli lefolyását, változását nézve évente a következő számokat regisztráltuk:

Év/Kimenetel	halálos	súlyos	könnyű	Össz.	Össz.
2004	2	2	9	13	
2005		5	11	16	16
2006		3	6	9	9
2007	1	5	8	14	14
2008		3	5	8	8
2009		3	3		6
<b>Össz.</b>				60	53

Az összes balesetszám évenkénti növekedése után a 2006 év kedvező volt, majd a 2007-ben sajnos ismét 14-re emelkedett a mértéke, majd 2008 óta ismét öröndetes csökkenés látható.

Legvégül a baleseti típuscsoport szerinti szelektálást végeztük el az alábbi táblázat szerint:

#### 2004-08 években

Tipuscsoport/Közút száma	4429	4434	4436	44336	44342	Össz.
Azonos irányba egyenesen haladó járművek összeütközése		1				1
Szembe egyenesen haladó járművek összeütközése	2	1				3
Azonos irányba haladó, kanyarodó járművek összeütközése	2					2
Keresztirányba egyenesen haladó járművek összeütközése		1				1
Keresztirányba haladó, kanyarodó járművek összeütközése	2	2	3			7
Parkoló, várakozó járműnek ütközés	1	1				2
Balesetek kerékpáros részvételével	6	7				13
Balesetek segédmotoros-kerékpár részvételével		2			1	3
Magános járműbalesetek	9	12	2		1	24
Gyalogos elütések	2	1	1			4
<b>Össz.</b>	<b>24</b>	<b>28</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>60</b>

A magános balesetek száma adódott a legmagasabb értékűnek. Ez legtöbbször az abszolút vagy relatív gyorsra vezethető vissza. A közlekedők vagy nem tartották be az engedélyezett sebességet vagy nem a látási, időjárási esetleg útviszonyoknak megfelelően közlekedtek.

Ezt a kerékpárosok részvételével bekövetkezett balesetek száma követi.

Arányuk 22% az összes balesetszámon belül.

A további balesetek 2-5%-ot képviselnek az egyes típuscsoportokban.

## 2005-09 években

Tipuscsoport/Közút száma	4429	4434	4436	44336	44342	Össz.
Szembe egyenesen haladó járművek összeütközése		1				1
Azonos irányba haladó kanyarodó, járművek összeütközése	2	1				3
Szembe haladó, kanyarodó járművek ütközése		1				1
Keresztirányba haladó, kanyarodó járművek összeütközése	3	2	2			7
Parkoló, várakozó járműnek ütközés	1					1
Balesetek kerékpáros részvételével	6	6				12
Balesetek segédmotoros-kerékpár részvételével		1			1	2
Magános járműbalesetek	7	11	2		1	21
Gyalogos elütések	2	1				3
Egyéb	1	1				2
<b>Össz.</b>	<b>22</b>	<b>25</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>53</b>

A magános balesetek száma adódott a legmagasabb értékűnek. Ez legtöbbször az abszolút vagy relatív gyorsajtásra vezethető vissza. A közlekedők vagy nem tartották be az engedélyezett sebességet vagy nem a látási, időjárásai esetleg útviszonyoknak megfelelően közlekedtek.

Ezt a kerékpárosok részvételével bekövetkezett balesetek száma követi.

Arányuk 23% az összes balesetszámon belül.

A további balesetek 2-13%-ot képviselnek az egyes típuscsoportokban.

### 5.) A közúti infrastruktúrával kapcsolatos feladatok, valamint a hatás-, és illetékességi körök

2007. április 1-től lényeges szervezeti változások történtek a Magyar Közút kht belső struktúrájában, mivel funkcionális belső átszervezések következtében Regionális Főmérnökségek (5 db), valamint 19 Megyei Igazgatóság irányítása alatt folynak az országos közutakat érintő munkák és tevékenységek.

Ez 2010 április 1-től úgy változott, hogy igazodva a 7 statisztikai régió határához, az öt helyett 7 régióba lett szervezve a magyar Közút üzemeltetési és karbantartási valamint téli tisztítási tevékenysége.

Mivel a Magyar Közút Dél-Alföldi Régiójának határa egyedülként eddig is megegyezett a régió határával, így ez a változás nem érintette.

**Az út-, híd üzemeltetési és karbantartási feladatok:** regionális szervezeti egységek keretében a Békés megyei üzemmérnökségek, ezáltal Medgyesegyháza



és a kistérség útjainak jelentős részét közvetlenül üzemeltető Békéscsabai üzemmmérnökség is a Dél-Alföldi Területi Főmérnökség Kecskeméti központjához tartozik szervezetileg.

**Beruházás, út-, híd felújítás, rekonstrukció:** Megyehatárokon belüli hatáskörrel megmaradt mind a 19 megyében, de a feladatok az alábbiak szerint módosultak

- Javaslatétel a felújításra, rekonstrukcióra, ill. ezek engedélyezési-, vagy kiviteli terveinek elkészítésére: **Magyar Közút kht Megyei Igazgatóságai**
- Nem építési engedély köteles munkák előkészítése, versenyeztetése, lebonyolítása: **Magyar Közút kht Megyei Igazgatóságai**
- Építési engedélyköteles munkák tervezetése, előkészítése versenyeztetése, lebonyolítása: **Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő (NIF) zrt**

A fentiekből adódóan a Magyar Közút, mint az országos közutak üzemeltetője jelen helyzetben ebből adódó illetékességéből elsődleges szereplő abban, hogy melyik úton milyen beavatkozásokat kell elvégezni. Az erre való javaslatétel a feladata. A tényleges megvalósítandó beavatkozások sorrendiségéről a területileg illetékes regionális tanácsok hivatottak.

## 6) Út-, hídüzemeltetés, karbantartás

Üzemeltetési és karbantartási feladatainkat az országos közutak kezeléséről szóló 6/1998. (III.11.) KHVM rendelet (OKKSZ) előírási szerint végezzük. Az OKKSZ alapján a kezelésünkben lévő országos közutakat ún. Szolgáltatási osztályba kell sorolni.

Az osztályba sorolás a közút kategóriájától, a forgalom nagyságától, a közút kiépítettségétől és a forgalom időszakos változásától függ.

A feladatok elvégzésének színvonalát a szolgáltatási osztályokon belül az OKKSZ három kategóriába sorolja:

„A” – az OKKSZ-ben meghatározott feladatok teljes körű és maradéktalan végrehajtása,

„B” – egyes feladatok csökkentett mértékű és gyakoriságú végrehajtása, a további feladatoknak az OKKSZ szerinti színvonalon történő megvalósítása mellett,

„C” – egyes – forgalombiztonságot közvetlenül befolyásoló – meghatározott feladatcsoportoknak az OKKSZ szerinti színvonalon történő végrehajtása. Valamennyi további feladat ellátásának színvonala az országos közúthálózat működőképességének megőrzése mellett az adott év forráslehetőségeinek megfelelően.

E besorolások határozzák meg az adott úton végezendő téli és nyári útüzemeltetési munkák gyakoriságát (útellenőrzés, fűkaszálás, síkosság elhárítás, útterület tisztántartás, stb.), illetve a beavatkozások szintidejét.

Az utóbbi években a kezelt úthálózat üzemeltetését és karbantartását az állami megrendelések általában a „C” szinten biztosították, de a gazdasági válság megszorításai ez évben még szűkösebb forrás lehetőségeket tettek lehetővé.

Ennek ellenére a Dél-Alföldi Regionális Főmérnökség Békéscsabai üzemmérnöksége a lehetőségeihez képest mindent megtesz az általa kezelt úthálózat forgalombiztonsági és esztétikai elvárásainak mindenkorai biztosításáért.

## 7.) Út-, hídfelújítás

### 7.1.) Útfelújítás

Fenntartási feladataink tervezését a következő szakmailag megalapozott prioritások határozták meg:

- A közlekedés biztonságával közvetlenül összefüggő burkolathibák javítása.
- Árkok, padkák, illetve a vízelvezetési rendszerek ötéves program keretében történő karbantartása, felújítása a teljes úthálózaton.
- A burkolati jel festésére alkalmas állapotú országos közúton két évnél nem idősebb terelővonal segítse a közlekedőket.
- Elérni az útburkolatok 15 éves periodikus, illetve rendszeres felújítását

A szűken vett kistérség, valamint ezen túlmenően a teljes Dél- Békési térségben az elmúlt 5 évben a következő burkolatfelújítások történtek:

#### 2004. évben

4428.j. út	18,2 – 21,7 km	3,5 km hossz (Mkháza-Nagybánh. elágazás között)
4427.j. út	21,1 – 23,8 km	2,7 km hossz (Tótkomlós-Mezőhegyes )
4429.j.út	31,0 – 34,1 km	3,1 km hossz(Csanádapáca – Pusztaföldvár között)
4439 j. út	11,5-16,2 km	4,6 km hossz( Mbánhegyes- Mk házi keresztes.)

#### 2005. évben

4434. j. út	41,5 – 52,8 km	11,5 km hossz (Mkháza-Mezőhegyes között)
4441. j. út	3,8 – 4,5 km	0,6 km hossz (Nagybánhegyes belterület előtt)

#### 2006. évben

Felújítás az egész megyében nem volt. ( Az egész országban nem volt)

#### 2007. évben

4429. j. út	36,7 – 40,0 km	3,3 km hossz (Pöldvár-Orosháza között)
-------------	----------------	--

#### 2008. évben megvalósult útfelújítások

ROP kiemelt projektek keretében:

4429. j. út	16,5 – 21,3 km	4,8 km hossz (Medgyesegyh.-Mbodzás)
4429.j. út	40,0 – 43,5 km	3,5 km hossz (Zsadány-Okány)
Összesen:		8,3 km hosszon

2009 évben

A térségben de sem a megyében, de az egész országban nem volt útfelújítás.

A térségben az elmúlt 6 évben összesen: 37,6 km

A megyében az elmúlt 6 évben összesen: 110,2 km (csak alsóbbrendű út)

**Gyakorlatilag a Dél-békési térségben az elmúlt 6 évben az útfelújítások 34,1 %-a esett.**

Az útpénztári források terhére felújítandó szakaszokra is az érvényes, hogy a javaslatot a Magyar Közút Kht. adja (általában a rendelkezésre álló pénzügyi források kétszeresére) majd a Régiós Tanácsokkal való egyeztetések alapján az illetékes minisztérium hagyja jóvá a tényleges felújításra kijelölt szakaszokat.

Jelenleg a térségben útpénztári forrásokból finanszírozott felújítási munka nem folyik.

Már 2008 évben megindult a 2009 – re tervezett felújítások **tervezési** munkáinak előkészítése. A közbeszerzési ajánlattételi felhívás 2008 decemberében meg is jelent, ellenben a válság miatti megszorítások hatására nem hirdettek eredményt, így jelenleg útpénztári forrásokból való felújítások tervezési munkálatai sem folynak.

A meghíúsított felhívásban a térségi utak közül az alábbiak szerepeltek, s ezek felújítása **kezdődött volna** el:

Megye kód	Út száma	Út neve	A javaslati listán szerepelt		
			Kezdő szelvény [kmsz]	Vég szelvény [kmsz]	Hossz [km]
04	4439	Csanádapáca-Dombegyház ö.út	7,103	11,569	4,466
04	4436	Csabaszabadi-Medgyesbodzás összekötő út	0,000	3,711	3,711

## 7.2.) Hídfelújítás, hídtervezés

Fenntartási feladataink tervezését a következő szakmailag megalapozott prioritások határozták meg:

- Hidak főbb szerkezeti elemeinek rendszeres felújítása
- Az acélhidak korrózióvédelme
- Teherbírás növelő beavatkozások
- Új hidak építése.

A térségben a fenti kritériumoknak megfelelő híd nincs

## **8.) Új Magyarország Fejlesztési Terv**

Az elkövetkező időszak közlekedésfejlesztései kapcsán tudni kell, hogy a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően (a tájékoztató 5. pontja) szétválnak a beruházói feladatok aszerint, hogy a tárgyi munka építési engedély köteles-e, vagy nem. Ebből adódóan a fenti program keretében meghirdetett pályázatok is a következők szerint csoportosíthatók.

### **8.1.) Közlekedési Operatív Program (KÖZOP)**

Az 1063/2007.(VIII.15.) Kormány határozat alapján kizárólag a hazai gyorsforgalmi-, és főúthálózati elemein végrehajtandó munkákat tartalmazza.

Mivel ezek építési engedély köteles fejlesztési-, és rekonstrukciós jellegű beruházások, jogszabályilag a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő ZRT. (NIF ZRT) beruházási és lebonyolítási hatáskörébe tartoznak.

Ezen program keretébe került az EU-s csatlakozás feltételrendszerei között elindított 11,5 tonnás burkolaterősítési program.

#### **8.1.1.) 11,5 tonnás burkolaterősítési program**

A közúti ágazat területén az EU csatlakozás előkészítési feladatai között kiemelt jelentőségű a 11,5 tonnás tengelyterhelés és 40 to megengedett legnagyobb össztömeghez kapcsolódó burkolat megerősítési program.

A terhelés növekedése érinti a teljes közúthálózatot, de ezen belül kijelölésre került mintegy 7000 km-es úthálózat, amely a forgalmi adatai, illetve az úthálózati hierarchiában elfoglalt helye alapján valószínűsíthető a nagyobb tengelynyomású össztömeg járművek megjelenése.

Békés megyében 676,5 km hosszúságú ennek megfelelő kiemelt úthálózat található. A térségben található kiemelt úthálózat részeként a 4428. sz. és a 4443 sz. Orosháza- Mezőkovácsháza-Battonya- Országhatár és a 4429 j Kevermes - orosházi út szerepel.

Ezen paraméterekre való kiépítések a 2007 nyarán a 1063/2007.(VIII.15.) Kormány határozat alapján KÖZOP program keretében kerültek jóváhagyásra 2007-2013 között.

Békés megyében ezen program keretében egyelőre csak a 47. sz. II. r. főút Mezőberény - Békéscsaba-Orosháza közötti szakasza szerepel. A Mezőberény – Békéscsaba közötti szakasz felújítására a kivitelezési munkák elvégzésére a közbeszerzési eljárás folyamatban van.

A Békéscsaba – Orosháza közötti szakasz kivitelezése 2011 évben lesz indítható. Mindkét szakasz a NIF zrt bonyolításában történik.

### **8.2.) Kiemelt projektek Regionális Operatív Programja (ROP)**

Ebbe a programba kizárólag a mellékúthálózat elemeiből kerülhetnek be olyan utak, melyek csak a meglévő burkolat felújítását tartalmazzák, s nem kerülnek megépítésre olyan kiegészítő elemek (kiemelt szegély, burkolat szélesítés stb.)

melyek esetlegesen építési engedély kötelesek. Ezeknek a Magyar Közút Kht. a beruházója, valamint a projektek lebonyolítója. ( 5. pont alapján)  
A ROP programban szereplő térséget érintő két beavatkozást már ismertettük a 2008 évi útfelújítások között.

*Folyamatban van a 2009-2010. közötti két éves ciklus előkészítése.*

A munkák végleges jóváhagyója a Regionális Fejlesztési Tanács és a GKM közös jóváhagyásán alapul, a Magyar Közút Kht. mint szakmai javaslattevő vett részt a folyamatban.

Az előzetes javaslatok között a térségre vonatkozóan az alábbi utak, útszakaszok szerepeltek:

ROP 2009-2010 Projektjavaslatok (2008.07.31.) Békés megye

Út jele	Megnevezése	-tól (kmsz)	-ig (kmsz)	Útszakasz neve (Határoló települések)	Hossz (km)
4428	Orosháza-Mezőkovácsháza ö.út	0,0	8,8	Orosháza-Pusztaszőlős	8,8
4428	Orosháza-Mezőkovácsháza ö.út	8,8	18,2	Pusztaszőlős-Mezőkovácsháza	9,4
4434	Gyula-Pietvaros-makói ö.út	25,7	36,1	Medgyesegyháza-Mezőkovácsháza	10,4
4429	Kevermes-Medgyesegyháza-orosházi ö.út	21,3	28,6	Medgyesbodzás-Csanádapáca	7,4
4429	Kevermes-Medgyesegyháza-orosházi ö.út	28,6	36,7	Csanádapáca-Orosháza	8,1
4434	Gyula-Pietvaros-makói ö.út	1,9	12,4	Gyula-Kétegyháza	10,5
A Magyar Közút által javasolt útszakaszok összesen: .					112,3
Ebből Medgyesegyháza térségét érintette:				48.6%	54,6
2009-2010 évben megvalósításra tervezett összesen:					63,7
Ebből Medgyesegyháza térségét érinti ( satírozott cellák):				44,9%	28,6

Ezekre is az érvényes, hogy a javaslatot a Magyar Közút Kht. adja (általában a rendelkezésre álló pénzügyi források kétszeresére) majd a Régiós Tanácsokkal való egyeztetések alapján a GKM hagyja jóvá a tényleges felújításra kijelölt szakaszokat.

Sajnos a kormányváltás ezen előkészítő munkálatokat megakasztotta, így annak ellenére, hogy minden műszaki terv rendelkezésre áll a munkák megkezdéséhez, még a kivitelezés közbeszerzési meghirdetése sem történt meg.

### 8.3.) Határon átnyúló programok (Európai Területi Együttműködés ETE)

Ez utóbbiakra a térségben az alábbi utaknak van leghamarabb esélye, jelenleg a fenti futó pályázat első körén átjutottak.

- Elek-országhatár új út (kiviteli tervei készen vannak, támogatási döntésre vár a források biztosítása végett.)

Dombegyház - Országhatár. új út ill. a meglévő felújítása (kiviteli tervei készen vannak, támogatási döntésre vár a források biztosítása végett.)

## 9.) Fejlesztési stratégia

### 9.1.) Országos fejlesztési stratégia

A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának fejlesztését a 2044/2003 (III.14.) Korm. határozat, valamint a 2003. december 22-én meghozott 2003. évi CXXVIII. Törvény szabályozza.

**Ezek alapján, - kiegészülve az időközben EU csatlakozással lehetővé vált programokhoz való csatlakozás keretében készült az Új Magyarország Fejlesztési Program, és egyéb programok keretében megnyíló lehetőségekkel - Békés megyét érintő gyorsforgalmi úthálózat kiépítésének lehetősége folyamatos egyeztetések stádiumában áll.**

Az M44 sz. út Tizsakürt-Kondoros közötti szakaszának engedélyezési tervei elkészültek, az építési engedélyezés befejeződött, a kiviteli tervek készen állnak. Folyik az építési munkák előkészítése (kisajátítás, régészeti feltárás stb.)

Az M44-es Kecsemét – Tizsakürt, valamint Kondoros – Békéscsaba szakaszának nyomvonallvariánsai tanulmányterv szinten készen vannak, a környezetvédelmi hatástanulmány kidolgozása elkezdődött.

Medgyesegyháza és a kistérség országos közúthálózatának középtávú fejlesztési stratégiája elsősorban a fő-, és mellékúthálózat fejlesztését jelenti. A mellékút-hálózati fejlesztések a térségi különbségek kiegyenlítését és a megye belső kohéziójának erősítését szolgálják.

### 9.2.) Békés megye hosszú távú országos közúthálózat-fejlesztési terve

Békés megye hosszú távú országos közúthálózat-fejlesztési tervében megfogalmazottak alapján, a vizsgált térségre vonatkozóan, a megyében jelentkező aktuális közúthálózat-fejlesztési feladatok az országos hálózati fejlesztésekkel összhangban a következők:

#### Új főúti kapcsolatok:

Békéscsaba déli irányú elkerüléséhez csatlakozva, ill. abból kiindulva a megyei fejlesztési terv egy Újkígyós – Medgyesegyháza – Kunágota – Battonya irányú, - jórészt új kiépítésű szakaszokkal – főúti kapcsolatot javasol.

Ugyancsak főútként javasolja fejleszteni a Szarvas – Orosháza – Mezőkovácsháza – Battonya –Országhatár irányt.

E kiépítések jelenlegi realitása nincs napirenden. A fejlesztési terv 2030 időszakra prognosztizálja. Öket.

Mellékúthálózat:

A jelenleg meglévő mellékutak megfelelő színvonalú felújításával ill. rekonstrukciójával számol a hosszú távú terv, jelentősebb fejlesztés csak a nem megfelelő szélességű Csanádapáca- Magyarbánhegyes szakaszon várható leghamarabb 2015 után.

Zsáktelepülések második bekötő útja:

A hosszú távú fejlesztési terv tartalmazza a környék zsáktelepüléseinek, - Pusztatollaka, Bánkút további kapcsolatainak lehetőségét.

Új mellékúthálózati kapcsolatok:

Tartalmaz továbbá új mellékúthálózati elemeket Nagykamarás – Elek, valamint Mezőkovácsháza - Kunágota ill. Mezőkovácsháza – Kisdombgyház vonatkozásában.

**10.) Összefoglalás:**

Társaságunk megítélése szerint Medgyesegyháza és a térség országos közúthálózatának üzemeltetését, karbantartását és fenntartását a rendelkezésre álló erőforrások maximális kihasználásával, a lakosság érdekeinek szolgálatában végezzük.

A jelenleg előkészítés alatt álló és tervezett felújítási munkák és fejlesztések megvalósítása az országosan elmaradottabb Békés megyei-, ezen belül a Mezőkovácsházi kistérség felzárkóztatásának alapfeltételei.

A célunk megvalósítása, elérése érdekében szükséges a közös és egységes fellépés, ezért ezúton kérjük Önöket a különböző döntéshozó fórumokon terveink képviselőjére.

A további kedvező együttműködés reményében kérjük tájékoztatásunk szíves elfogadását, tudomásul vételét.

**Békéscsaba, 2010.06.21.**

**Virág Mihály**  
megyei igazgató