

**MAGYAR KÖZÚT NONPROFIT Zrt
BÉKÉS MEGYEI IGAZGATÓSÁGA
BÉKÉSCSABA**

**A közutak állapota és forgalombiztonsága, valamint a
tervezett felújítások Medgyesegyháza térségében**

**Tájékoztató
Medgyesegyháza nagyközség 2011. június 28-i
képviselő-testületi ülésére**

2011. június

A közutak állapota és a várható felújítások, korszerűsítések Medgyesegyháza térségében

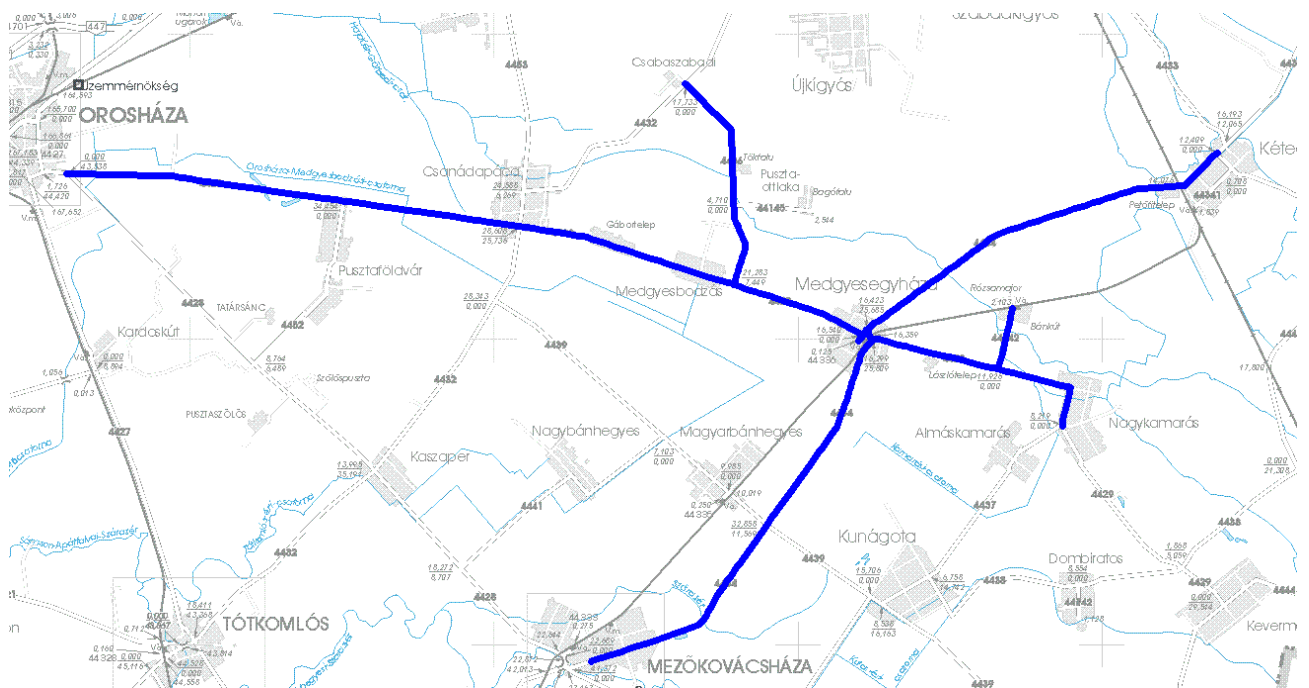
Medgyesegyháza nagyközségen átvezető és a térség országos közútjainak helyzetéről és fejlesztésükről a következő tájékoztatást adjuk:

Medgyesegyháza nagyközség Békés megye déli területén található. A nagyközségen a 4429 j. Kevermes –M.egyháza – orosházi és a 4434 j. Gyula –Pitvaros – Makói országos közutak haladnak keresztül 2x1 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	A burkolat szélesség változás		Szakaszhossz (m)	Burkolat szélessége (m)
	Kezdő szelvénye	Végszelvénye		
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	A burkolat szélesség változás		Szakaszhossz (m)	Burkolat szélessége (m)
	Kezdő szelvénye	Végszelvénye		
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	A burkolat szélesség változás		Szakaszhossz (m)	Burkolat szélessége (m)
	Kezdő szelvénye	Végszelvénye		
4436	0 + 000	7 + 449	7449	6,0

Össz: 7449 m Átlag: 6,0 m

közút száma	A burkolat szélesség változás		Szakaszhossz (m)	Burkolat szélessége (m)
	Kezdő szelvénye	Végszelvénye		
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	A burkolat szélesség változás		Szakaszhossz (m)	Burkolat szélessége (m)
	Kezdő szelvénye	Végszelvénye		
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 ez évi aktuális minőségi paramétereket a megye összes ugyanilyen kategóriába tartozó utakra jellemző paraméterekkel hasonlítottuk össze:

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

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 egyenetlensége, valamint a 4429, 4434 és a 4436 j. utak teherbírása **rosszabb**, a 4429 j. út burkolatállapot osztályzata **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 **átkelési szakaszán** a 2008 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]
4429	8+219-43+538	1635	151
4434	12+409-41+372	2415	150
4436	0+000-7+449	1999	250
44336	0+000-0+125	1202	113
44342	0+000-2+103	277	11

A vizsgált térség forgalom összetételt 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]				
		2006	2007	2008	2009	2010	2006	2007	2008	2009	2010
4429	15+676-17+901	3929	4525	4315	5122	8430	189	478	381	232	385
4434	24+717-27+128	1595	3000	2914	3239	3573	88	247	235	335	307
44336	0+000-0+125	952	909	991	1092	1202	67	45	87	124	113

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.) Forgalmobiztonsági helyzet értékelése

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

Ennek megfelelően a következő összesített adatokat kaptuk:

	Baleset	Sérült
Halálos	2	2
Súlyos	22	25
Könnyű	31	52
Összes	55	79

Az összes balesetszám 4%-a halálos, 40%-a súlyos és 56%-a könnyű kimenetelű volt.

A balesetben résztvevőket tekintve a következő eredményre jutottunk:

	Résztvevő
Gyalogos	4
Kerékpár	13
Gépjármű	75
Egyéb	0
Összes	92

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

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

Év/Kimenetel	halálos	súlyos	könnyű	Össz.
2006		3	6	9
2007	1	5	8	14
2008		3	5	8
2009		3	3	6
2010	1	6	6	13
Összesen:	2	22	31	55

Az összes balesetszám csökkenő tendenciát mutat, kivéve a 2010. évet, amikor 13 személyesérüléses közúti közlekedési baleset történt, köztük egy halálos kimenetelű hasonló nagyságrendben, mint 2007-ben.

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

Típuscsoport/Közút száma	4429	4434	4436	44336	44342	Össz.
Szembe egyenesen haladó járművek összeütközése	1	2				3
Azonos irányba haladó kanyarodó, járművek összeütközése	1	1				2
Szembe haladó, kanyarodó járművek ütközése		1				1
Keresztirányba egyenesen haladó járművek összeütközése		1				1
Keresztirányba haladó, kanyarodó járművek összeütközése	3	2	1			6
Parkoló, várakozó járműnek ütközés	1					1
Balesetek kerékpáros részvételével	7	5		1		13
Balesetek segédmotoros-kerékpár részvételével		1			1	2
Magános járműbalesetek	9	9	1			19
Gyalogos elütések	2	2				4
Egyéb	1	2				3
Össz.	25	26	2	1	1	55

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 útvizonyoknak megfelelően közlekedtek.

Ezt a kerékpárosok részvételével bekövetkezett balesetek száma követi.

Arányuk 24% az összes balesetszámon belül.

A további balesetek 2-11%-ot képviselnek az egyes típuscsoportokban.

Összességében elmondható, hogy a Medgyesegyháza környéki forgalombiztonsági helyzet arányaiban a megyei összességnek megfelelő.

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 folytak az országos közutakat érintő munkák és tevékenységek.

Ez a szervezeti felállás 2010. november 1-el megszűnt, és ettől kezdve ismét megyei hatáskörbe került minden téli és nyári útüzemeltetéssel és fenntartással kapcsolatos feladatkör,

természetesen a Magyar Közút Nonprofit Zrt, mint országos egységes szervezet keretében..

Az út-, híd üzemeltetési és karbantartási feladatok: A fentiekből következően Békés megyére vonatkozóan a Magyar Közút Nonprofit Zrt Békés Megyei Igazgatósága ezt a tevékenységet négy üzemmérnökségével végzi. Medgyesegyháza és a kistérség útjait túlnyomóan Békéscsabai üzemmérnökség, a 4429 j. utat a Pusztatollakai elágazástól Orosháza felé, valamint a 4434 j. utat a Magyarbánhegyesi kereszteződéstől Mezőkovácsháza felé az Orosházi üzemmérnökség üzemelteti.

Beruházás, út-, híd felújítás, rekonstrukció: Az utóbbi évek jogszabályi előírásai alapján ezen tevékenységi feladatok hatáskörei az alábbiak szerint módosultak:

- Javaslattevő 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 csak javaslattevő abban, hogy melyik úton milyen beavatkozásokat kell elvégezni, a végleges jóváhagyások a rendelkezésre álló források alapján, a beérkezett ajánlatok és a felsőbb szervek döntésén alapul.

6) Út-, hídüzemeltetés, karbantartás

Üzemeltetési és karbantartási feladatainkat az országos közutak kezeléséről szóló 6/1998. (III.11.) KHVM rendelet (OKKSZ) előírásai 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 még szűkösebb forrás lehetőségeket tettek lehetővé.

Ennek ellenére a lehetőségeinkhez képest mindent megteszünk a kezelt úthálózat forgalombiztonsági és esztétikai elvárásainak mindenkorai biztosításáért.

7.) Út-, hídfelújítás

7.1.) Útfelújítás

Fenntartási feladataink tervezését a következő szakmailag megalapozott prioritások határozzák 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 időszakban a következő burkolat felújítások történtek:

2004. évben

4428.j. út	18,2 – 21,7 km	3,5 km hossz (Mkháza-Nagybáhn. 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 keresztez.)

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 (Pföldvár-Orosháza között)

2008. évben megvalósult útfelújítások

DAOP 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 megvalósult útfelújítások

Medgyesegyházát érintő úthálózaton nem volt

2010. évben megvalósult útfelújítások

Medgyesegyházát érintő úthálózaton nem volt

A térségben 2004-2009 között összesen: 37,6 km

A megyében 2004 óta összesen: 121,9 km (csak alsóbbrendű út)

Gyakorlatilag a Dél békési térségben 2004-10 között az útfelújítások 34,1 %-a esett.

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 megghiúsított 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 44 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 egyenlőre csak a 47. sz. II. r. főút Mezőberény - Békéscsaba-Orosháza közötti szakasza szerepel. A tervezési munkák befejeződtek, a Mezőberény-Békéscsaba közötti szakaszon a kivitelezési munkák folyamatban vannak.

8.2.) Új Magyarország Fejlesztési Terv, Dél-Alföldi Regionális Operatív Program (ÚMFT DAOP, 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 DAOP programban szereplő térséget érintő két beavatkozást már ismertettük a 2008 évi útfelújítások között.

Még 2008 évben elkezdődött a 2009-2010. közötti két éves ciklus előkészítése.

A felújításra jóváhagyott, a térségre vonatkozó utak, útszakaszok szerepelnek:

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

A munkák végleges jóváhagyója a Regionális Fejlesztési Tanács és az akkor illetékes GKM közös jóváhagyása alapján a tervezési munkák elkészültek, a további feladatokról szóló döntések a gazdasági válság valamint a kormányváltás következtében lelassultak ill. megtorpanak, ezért ez idáig nincs döntés még a kivitelezési közbeszerzési eljárások megindításáról sem.

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 készítése folyamatban van. Folyik az építési munkák előkészítése (kisajátítás, régészeti feltárás stb.)

Az M44-es Kecsemét – Tizsakürt, valamint Kondoros – Békéscsaba szakaszának nyomvonalvariánsai 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. Őket.

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, - Pusztatotlaka, Bánkút további kapcsolatainak lehetőségét.

Új mellékúthálózati kapcsolatok:

Tartalmaz továbbá új mellékúthálózati elemeket Nagykamarás – Elek, valamint Mezőkovácsháza - Kunágota ill. Mezőkovácsháza – Kisdombegyház 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, 2011.06.22.

Virág Mihály
megyei igazgató