

M44 GYORSFORGALMI ÚT  
BÉKÉSCSABA – NAGYSZALONTA (ORSZÁGHATÁR)  
KÖZÖTTI SZAKASZ ELŐKÉSZÍTÉSE  
PST: A044.22

KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY  
ORSZÁGHATÁRON ÁTTERJEDŐ HATÁSOK

Megbízó:



ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM

Műszaki tervezők:



UTIBER Közúti Beruházó Kft.  
1115 Budapest, Csóka u. 7-13.  
Tel.: +36-1-203-0555,  
Telefax: +36-1-204-6625  
E-mail: tervezes@utiber.hu



RODEN Mérnöki Iroda Kft.  
1089 Budapest, Villám u. 13.  
Tel.: +36-1-814-9700,  
Telefax: +36-1-814-9703  
E-mail: roden@roden.hu

Szaktervező:



**VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.**

Levél cím: 1519 Budapest, Pf.: 241.  
Telefon: +36 1 - 610 40 10  
E-mail: vikoti@vikoti.hu

Munkaszám: V328 (Viköti Kft)

2026. március

## FELELŐS SZAKÉRTŐ

**Veres Dóra**

okl. környezetmérnök  
SZKV-1.1.; SZKV-1.2.; SZKV-1.3.; SZKV-1.4.; K-Sz  
MMK k. szám: 01-16718

### A dokumentáció elkészítésében az alábbi szakértők vettek részt

VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.	
<b>Bozsó István</b> környezetgazdálkodási agrármérnök zaj- és rezgésvédelmi szakmérnök SZKV-1.1.; SZKV-1.2.; SZKV-1.3.; SZKV-1.4. MMK k. szám: 07-1154	<b>Csóka Gergely</b> okl. környezetmérnök zaj- és rezgésvédelmi szakmérnök SZKV-1.1.; SZKV-1.2.; SZKV-1.3.; SZKV-1.4.; K-Sz; SZTV-2.1.; SZTjV MMK k. szám: 01-16808
<b>Gaál Júlia</b> geográfus okl. környezetmérnök	<b>Heckenast Ádám Péter</b> természetvédelmi mérnök okl. környezetmérnök SZKV-1.3.; SZTV-2.1., SZ-001/2022. MMK k. szám: 20-00944
<b>Hegy Zoltán</b> okl. építőmérnök környezetvédelmi szakmérnök SZKV-1.1.; SZKV-1.2.; SZKV-1.3.; SZKV-1.4. MMK k. szám: 13-2729, 13-59402	<b>Jeszenszky Anna</b> építőmérnök SZKV-1.1.; SZKV-1.3.; K-Sz; SZTjV MMK k. szám: 13-16518
<b>Juhász Zsuzsa</b> okl. tájépítésmérnök K 07-0392 MÉK k. szám: 07-0392	<b>Jurassza Karolina</b> okl. építőmérnök SZKV-1.1.; SZKV-1.3. MMK k. szám: 01-10654
<b>Sáling-Csordás Julianna</b> földtudományi kutató okl. geológus SZKV-1.1.; SZKV-1.3. ; K-Sz MMK k. szám: 01-16765	<b>Szabó Ákos</b> földtudományi kutató okl. környezetmérnök
<b>Uley Iván</b> környezetmérnök	<b>Vincze Vilmos Ádám</b> okl. építőmérnök SZKV-1.1.; SZKV-1.3.; SZTjV MMK k. szám: 01-14701
UTIBER Közúti Beruházó Kft.	
<b>Falusi Erika</b> okl. tájépítésmérnök K 01-5243 MÉK k. szám: 01-5243	<b>Szakály Krisztina</b> okl. környezetmérnök SZKV-1.1.; SZKV-1.2.; SZKV-1.3.; SZKV-1.4.; SZTV-2.1.; SZTV-2.2. MMK k. szám: 13-12295

Az adott szakértői jogosultságok az alábbi internetes oldalakon ellenőrizhetők:

<https://www.mmk.hu/kereses/tagok>

<http://ttsz.am.gov.hu/szakertok/szemelyek>

## TARTALOMJEGYZÉK

1. A tervezett tevékenység bemutatása.....	4
2. A tervezett tevékenység változatai által várhatóan befolyásolt környezet leírása és a tervezett tevékenység lehetséges környezeti hatásának leírása és jelentőségének becslése.....	6
2.1. Földtani közeg, talaj és felszín alatti víz védelme.....	6
2.2. Felszíni vizek .....	6
2.3. Élővilág .....	7
2.4. Levegőtisztaság-védelem .....	8
2.5. Zaj- és rezgésvédelem .....	8
2.6. Épített környezet és kulturális örökség védelme.....	8
2.7. Tájvédelem.....	8
3. Ártalmas környezeti hatás lehető legalacsonyabb szinten való tartását szolgáló mérséklő intézkedések leírása.....	9
4. Az előrejelző módszerek és az azokat megalapozó feltételezések, valamint a vonatkozó felhasznált környezeti adatok tételes bemutatása.....	9

## 1. A TERVEZETT TEVÉKENYSÉG BEMUTATÁSA

### Tervezési paraméterek, tevékenység volumene

Útkategória: gyorsforgalmi út

Koronaszélesség: 20 m

Forgalmi sávok száma: 2×2 sávós, leállósáv nélkül

Tervezési hossz: ~43 km (változattól függően)

A főpálya méretezése e-UT 03.01.15 - 20m koronaszélességű, 2x2 sávós külterületi közutak tervezése alapján történik.

### Vízszintes és magassági vonalvezetés

A tervezendő új nyomvonal a már megépült, M44 gyorsforgalmi út 111+500 km szelvényének környezetében egy új külön szintű csomópont kialakításával folytatódna az országhatár irányába, a megépült gyorsforgalmi út műszaki paramétereivel megegyező kialakítással. A tervezett nyomvonal teljes hossza **V01 kialakítás esetén 43044 m (0+000 – 43+044 km szelvények között), V02 kialakítás esetén 43431 m (0+000 – 43+431 km szelvények között).**

Az M44 gyorsforgalmi út 111+650 km szelvénye térségéből indul, ahol új fél-lóhere elválási csomópont létesül. (Ez a pont a korábbi 47 sz. főút - M44 gyorsforgalmi út keresztezési csomópontja volt) A nyomvonal Murony és Békéscsaba település határán vezet az első 4 km-en, 47-es számú főutat felüljáróval keresztezi (3+736 km sz.) fél-lóhere csomóponttal. A nyomvonal a 4+069 km szelvényben lép Békéscsaba közigazgatási területére, ezt követően pedig a MÁV 120 sz. Szolnok – Békéscsaba – Lökösháza vasútvonal kerül keresztezésre felüljáróval a 4+833 km szelvényben, majd a horgásztavakat délről kerülve éri el a 470 sz. főutat. A nyomvonal keresztezi a 0709 hrsz földutat aluljáró műtárggyal, melyhez a földút korrekciója szükséges, és a 0111 hrsz-ú földút átvezetése is aluljáróban történik. A térségben az érintett tanya épületének bontása szükséges.

A 470. számú főút keresztezése a 10+411 km szelvényben történik külön szintű csomópontban. A külön szintű csomópontban komplex pihenőhely létesül. A pihenőhely területével érintett tanyák bontása válik szükségessé.

Az Élővíz-csatorna keresztezésére a 11+482 km szelvényben, majd a Gerlai-holtágat a 12+571 km szelvényben tervezett felüljárón kerül sor. A nyomvonalba eső tanyák bontását itt is el kell végezni (9+900 és 13+100 km sz.).

A 4238 j. út külön szinten kerül átvezetésre, majd a nyomvonal jobb irányba fordul és párhuzamosan vezet a Doboz-Gerlai határ csatornával. A Körösközi erdők (HUKM20011) elnevezésű különleges Natura 2000 természetmegőrzési területet északról kerüli el, de nem érinti közvetlenül, majd egy bal ívvel fordul rá a Kettős-Körös töltésére. A folyó keresztezésére, melynek ártere szintén Natura 2000 különleges természetmegőrzési terület, a 17+700 km szelvényben kerül sor, mely a sodorvonalra merőlegesen történik, majd a keresztezést követően a nyomvonal enyhén jobbra fordul.

Doboz belterületi szakaszát a tervezett út északi irányból kerüli meg. Külön szinten kerül átvezetésre a korrekció után a Zsibongó út a 19+508 km szelvényben M44 aluljáróban. Ezután a Körösközi erdők (HUKM20011) elnevezésű Natura 2000 különleges természetmegőrzési területet keresztezi a 19+800 – 21+150 km sz. között, majd egy napelem parkot északról elkerülve jobb ívvel befordul egy meglévő földúttal (032 hrsz) párhuzamos egyenes szakaszra.

A Varga-hosszai főcsatorna felüljáróval való keresztezése a 20+647 km szelvényben történik, ahol a meglévő földutat is szükséges átvezetni. A település elkerülő szakasz végén a nyomvonal enyhén balra fordul, majd keresztezi a 4234. j utat.

A 4234 j. út keresztezésével együtt külön szintű forgalmi csomópont is létesül a 21+227 km szelvényben. A pálya északi oldalán lehetőség van a gyorsforgalmi út üzemeltetését szolgáló Mérnökségi telep elhelyezésére.

A csomópont után a nyomvonal enyhén jobbra fordul majd hosszú egyenes szakasz következik.

A 24+346 km szelvénybe került elhelyezésre egy nagyvadátjáró, mely földúti átvezetést is biztosít. Ezt követően a V01 nyomvonal 24+346 – 30+300 km szelvényei közötti szakaszon két alternatív változat került kidolgozásra:

#### V01 változat

A vadátjárót követően észak-kelet irányába fordul a nyomvonal, majd a 26+432 km szelvényben lévő Fekete-éri-csatorna feletti híd után átlép Sarkad közigazgatási területére. A Gyepes főcsatornát - melynek medre és parti sávja szintén Natura 2000 különleges természetmegőrzési terület - hídon keresztezve éri el Sarkad települést.

#### V02 betétváltozat

Tekintettel arra, hogy a V01 változat a Fekete-éri-csatornát és Gyepes főcsatornát műszaki szempontból kedvezőtlen szögben keresztezi, egy alternatív V02 betétváltozat került megtervezésre ezen a szakaszon, amely a 24+000 szelvényénél válik ki a V01 nyomvonalból, folytatva így annak egyenes vonalvezetését, majd egy bal ív után kedvezőbb keresztezési szögben keresztezi a Gyepes főcsatornát (Natura 2000). Ez az alternatív betétváltozat ugyan 387 m-el hosszabb, de a vízfolyások kedvező keresztezési szöge okán beruházási költsége jóval kedvezőbb, és várhatóan vízfolyáskezelői szempontból is elfogadhatóbb.

A két változatban is megtervezett szakaszt elhagyva a Sarkadot és Sarkadkeresztúrt összekötő 4219 j. út keresztezésében az M44 – 4219 j. út külön szintű féllóhere csomópont kerül kialakításra, ami biztosítja a gyorsforgalmi út és a településekre vezető bekötő út kapcsolatát.

A 35 km sz. környezetében egyszerű pihenőhely kerül elhelyezésre, ami biztosítja a szükséges utazási távolságok közötti biztonságos megállási lehetőséget mind a személy mind a tehergépjárművek számára.

Méhkerék települést északról határolja a nyomvonal, majd a meglévő és jelenleg is üzemelő MÁV 128 sz. Békéscsaba-Kötegyán-Vesztő-Püspökladány vasútvonalat külön szintben keresztezi a tervezett M44 gyorsforgalmi út.

Újszalonta és Méhkerék település határán kerül kialakításra a határhoz legközelebbi kapcsolatot biztosító külön szintű csomópont. A jelenlegi 42153 j. utat korrigálni szükséges, mert a nyomvonal közelében üzemelő Gázüzem és Napelempark található. A külön szintű csomópont féllóhere kialakítású, aminek a gyorsító lassító sávjai a határ irányában gyűjtő-elosztó sávban folytatódnak, hogy a szükséges tehergépjárművek ellenőrzésére szolgáló közúti ellenőrző állomás csatlakozása biztosítható legyen. Az ellenőrző állomás kétoldali kialakítású, mind a Romániba tartó, mind az onnan érkező tehergépjárművek ellenőrzési lehetősége biztosított.

Az M44 gyorsforgalmi út a 43+044 km (V02 betétváltozat esetén a 43+431 km) szelvényél eléri Romániát, a határátkelő komplexum nem Magyarország területén került elhelyezésre.

## 2. A TERVEZETT TEVÉKENYSÉG VÁLTOZATAI ÁLTAL VÁRHATÓAN BEFOLYÁSOLT KÖRNYEZET LEÍRÁSA ÉS A TERVEZETT TEVÉKENYSÉG LEHETSÉGES KÖRNYEZETI HATÁSÁNAK LEÍRÁSA ÉS JELENTŐSÉGÉNEK BECSLÉSE

### 2.1. Földtani közeg, talaj és felszín alatti víz védelme

A tájra jellemző a finomszemcsés fedőréteg, a lassú beszivárgás, a jó védettségű mélységi rétegvizek és a változó minőségű, sekély, érzékeny talajvizek jelenléte. A felszíni vízhálózat, különösen a Körösök és a belvízcsatornák, jelentős szerepet játszanak a felszín alatti víz dinamikájában, elsősorban a sekély rendszerekben.

A **talajvíz** elhelyezkedése befolyásolja az út magassági vonalvezetésének és vízelvezetésének tervezését. A Magyar-Román országhatár közelében a talajvíztükör nyugalmi szintje 1-2 m között húzódik a felszín alatt.

A tervezett főpálya tengely 100-100 m távolságában **nem található vízjogi engedéllyel rendelkező kút**. A tervezéssel érintett terület **üzemelő- és távlati vízbázis-védelmi területeket nem érint**.

Az illetékes Magyar Vízügyi Igazgatóság és Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály BE/39/01486-17/2025 ügyiratszámú tájékoztatása szerint nincs ismert földtani közeg szennyezés a tervezési területen.

A tervezett létesítmény és kapcsolódó létesítményeinek földtani közeget érintő legjelentősebb hatótényezője a fizikai területfoglalás, amely a tervezési keresztmetszet szerinti 2x2 sávossal kialakítást jelent plusz a csatlakozó létesítmények területfoglalása és az építés ideiglenes területfoglalása, ugyanakkor a tervezett projekt nem érinti közvetlenül Románia területét.

A beruházás során nem történik kockázatos anyag talajba történő bevezetése, technológiai szennyvíz nem keletkezik.

Szikkasztás nem tervezett.

Nem várható Románia területén negatív hatás talajra vagy a felszín alatti vizekre a projekt megvalósulása és működése során. Felszín alatti védendő vízkészlet a határ térségben nincs.

### 2.2. Felszíni vizek

A tervezési terület sűrű vízhálózattal, kiterjedt folyóvölgyi és belvízi hatásokkal jellemezhető táj, ahol a felszíni hidrológiai folyamatokat a nagyon alacsony lejtésviszonyok, a folyók árvízi dinamikája és a lecsapoló csatornarendszerek szabályozó szerepe határozza meg.

A tervezési terület teljes szakaszán számítani kell belvizek megjelenésére.

A Magyar-Román határon a Határcsatorna vízfolyás választja el a két országot, ennek keresztezésével éri el a nyomvonal Romániát.

A tervezett nyomvonal magassági vonalvezetése követi a meglévő terepszintet, a pályaszint a terepből min. 2-3 m magasra kiemelésre kerül. Az útpálya teljes hosszban töltéses jellegű, a pályaszint úgy lett meghatározva, hogy a pályaszervezet víztelenítése a magas belvízszint- illetve

talajvízszint fölött biztosítva legyen. A keresztezett vízfolyások, csatornák az útról elfolyó csapadékvizek befogadójául szolgálnak, de ez alól kivételt képez a Határ-csatorna.

A vízfolyás-keresztezésekben a vizek átvezetésére csőátereszek, illetve hidak építése tervezett. A csőátereszek mérete egységesen 1,20 m.

Azokon a helyeken, ahol a tervezett nyomvonalak a vízfolyásokat 60°-nál kisebb szögben keresztezik, vagy a nyomvonal az üzemelő csatorna nyomvonalára rátelepül (a határhoz közel ez a Wimmeri-csatorna), ott a vízfolyás mederkorrekciója válik szükségessé.

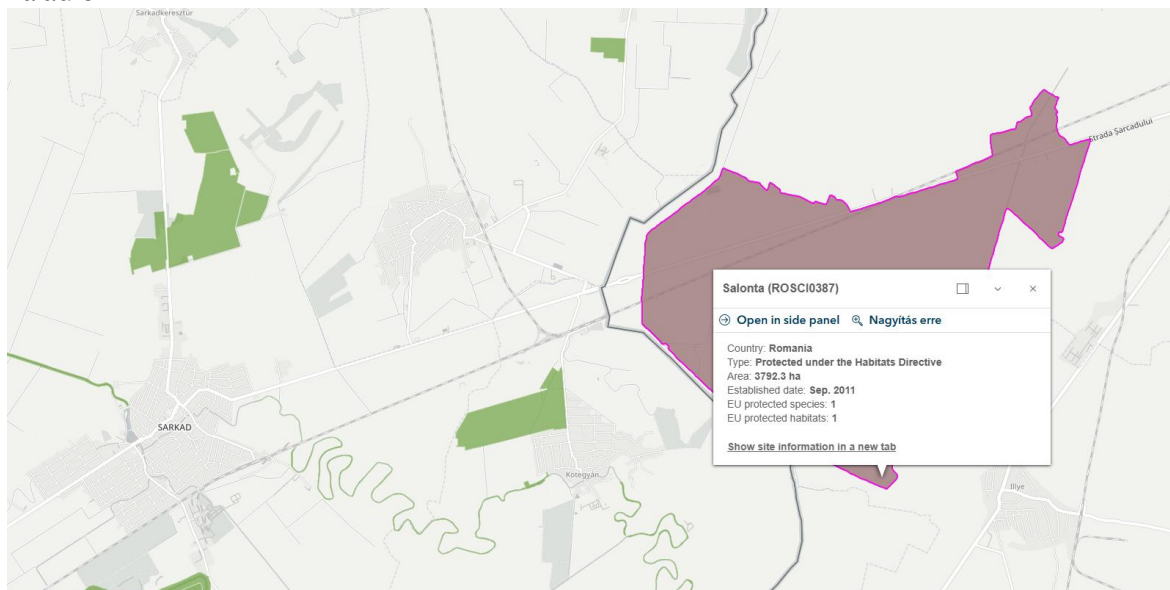
A jelenlegi tervekhez készült tanulmányterv vízépítési koncepciója szerint az utolsó határmetszésig terjedő pályaszakasz csapadékvizei a tervezési szakasz végétől szelvényezés szerint visszafelé kerülnek levezetésre, és bekötésre a Magyarországon létesítendő tározó-párologtató árokba.

Nem várható Románia területén negatív hatás a felszíni vizekre a projekt megvalósulása és működése során.

### 2.3. Élővilág

A tervezett nyomvonalfejlesztés a magyar oldalon túlnyomó részt mezőgazdasági területekkel, keskeny vízfolyásokkal, valamint változó kiterjedésű és természetességű erdőtömbökkel tagolt, jelentős antropogén hatás alatt álló tájban halad. A Romániával szomszédos magyar szakaszon nincs védett természeti terület, a határon túl élővilág-védelmi felméréseket nem végeztünk.

Az út tervezett folytatása Romániában a Salonta (ROSCI0387) nevű Natura 2000 terület mellett halad el.



1. ábra Natura 2000 site a Román oldalon

A terepi vizsgálatok alapján a határtérségben védett növény és állatfajok előfordulása kizárható, tehát az M44 gyorsforgalmi út vizsgált szakaszának megépítése élővilág-védelmi szempontból nem jár kockázattal.

## 2.4. Levegőtisztaság-védelem

A létesítmény önmagában nem okoz légszennyezési problémát a határon túli területeken. A tervezési (magyarországi) szakasz üzemelése elhanyagolható légszennyezést eredményez a határon túli területekre. A hatásvizsgálat számításai szerint az M44 gyorsforgalmi út távlati forgalmából adódó légszennyező anyagok koncentrációi a tengelytől mért 50 m-en belül (már 10 m-en belül is) bőven határértékeik alá csökkennek. 50 m-en belül nincs védendő épület, így védelmi intézkedésre nincs szükség. Ugyanezek okból ellenőrző mérések sem szükségesek a határ közelében. A határátlépési pont több km-re található a legközelebbi román településektől. A továbbvezetésétől és forgalomtól függően a gyorsforgalmi út hatással lehet azokra a településekre, amelyek mellett elhalad. Ezt azonban a román szakasz tervei alapján lehetséges megvizsgálni, az ottani forgalmi viszonyok függvényében.

## 2.5. Zaj- és rezgésvédelem

A létesítmény önmagában nem okoz zajszennyezési problémát a határon túli területeken.

Az építkezési munkáknál az alábbi források eredményeznek környezeti zajszennyezést:

- építési technológia
- munkagépek
- rakodási művelet.
- szállítási forgalom.

A zajterhelés az építő, szállító, rakodógépek mozgásából ered. A munkagépek zaja csak az úthoz közeli épületeknél okozhat problémát, de azt is csak ideiglenes jelleggel.

Jelen esetben megállapítható, hogy a zajterhelés növekedésének mértéke elhanyagolható, mivel a határon túli területeken nem lesz szállítási forgalom és nincs a határhoz közeli épület.

A tervezési (magyarországi) szakasz üzemelése elhanyagolható zajszennyezést eredményez a határon túli területekre. A hatásvizsgálat számításai szerint a határ közelében 180 méter a védőtávolság, amin túl már teljesülnek a zajvédelmi határértékek (65/55 dB nappal/éjjel) és a határátlépési pont több km-re van a településektől. A továbbvezetésétől és forgalomtól függően a gyorsforgalmi út hatással lehet azokra a településekre, amelyek mellett elhalad. Ezt csak a román szakasz tervei alapján lehet majd megvizsgálni a románia területére vonatkozó zajvédelmi határértékek figyelembevételével.

## 2.6. Épített környezet és kulturális örökség védelme

A határsáv mentén mezőgazdasági területek vannak, lakóingatlanok a határ közvetlen közelében nem találhatóak. Épített környezeti értékre a magyar oldali gyorsforgalmi út kiépítése nincs hatással.

## 2.7. Tájvédelem

Az építés hatása tájvédelmi szempontból általában időleges változásokat okoz, de hatása lehet végleges is.

A pálya építése együtt jár a terepfelszín megváltoztatásával, bevágások és töltések kialakításával, a felszín időszakos, építés idejére korlátozódó roncsolásával a kisajátítási területen kívüli igénybevételek esetén.

Az említett műveletek kizárólag magyar fennhatóságú területen fognak végbemenni, így a határon túli területekre az építés nincs hatással.

### **3. ÁRTALMAS KÖRNYEZETI HATÁS LEHETŐ LEGALACSONYABB SZINTEN VALÓ TARTÁSÁT SZOLGÁLÓ MÉRSÉKLŐ INTÉZKEDÉSEK LEÍRÁSA**

Olyan jellegű hatás az elvégzett vizsgálatok alapján nem várható, mely mérséklő intézkedést tesz szükségessé.

### **4. AZ ELŐREJELZŐ MÓDSZEREK ÉS AZ AZOKAT MEGALAPOZÓ FELTÉTELEZÉSEK, VALAMINT A VONATKOZÓ FELHASZNÁLT KÖRNYEZETI ADATOK TÉTELES BEMUTATÁSA**

Az előjelző módszerek a forgalmi szimuláción alapulnak, a forgalmakkal összefüggő vizsgálatok feltételezései és az azok alapján felállított modellek, eredmények az alábbiakban mutatjuk be:

A forgalmi vizsgálat a Tanulmányterv készítése során modellezéssel történt a fejlesztési területre makroszimulációs szinten, azaz a fejlesztési terület egyes közzetei között került elvégzésre. A tervezési terület közzetei közt beazonosítható minden olyan mozgási irány, amely releváns a lehatárolt területről induló, vagy ide érkező közlekedés tekintetében.

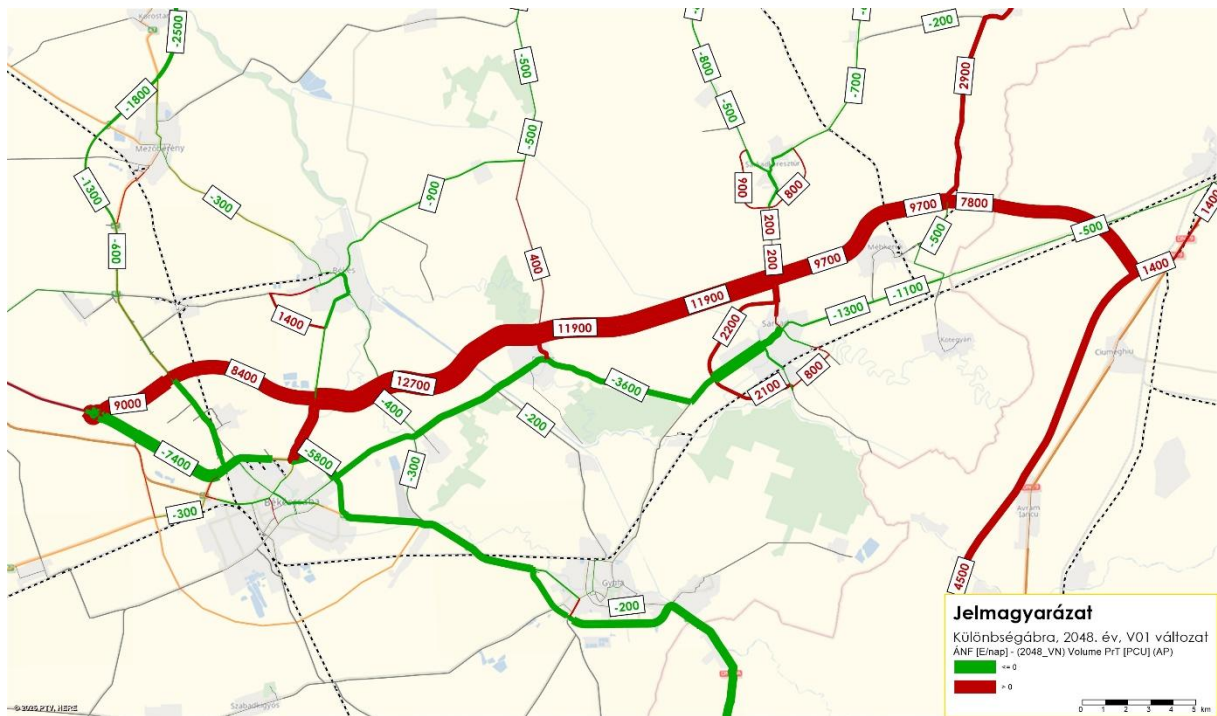
A forgalmi vizsgálat során a projekt I. ütemének megvalósulását 2030-ra, a II. ütemének átadását 2033-ra feltételezzük. A forgalomba helyezés évére, és a teljes projekt átadása utáni 15 éves távlatra, 2048. évre vizsgáljuk a forgalmi terhelést.

2030-ban az I. ütem megvalósulásakor az átadott rövid szakasznak csak rövidebb távú, regionális forgalomban van jelentősége, így forgalma, ~1300 EJ/nap.

2033-ban a forgalmi terhelés 6800-10200 EJ/nap között változik az egyes szakaszokon, a szakasz két végén alacsonyabb, a Békés és Sarkad közötti szakaszon magasabb forgalom várható.

2048-ban a forgalmi terhelés 7800-12700 EJ/nap között változik az egyes szakaszokon, a szakasz két végén alacsonyabb, a Békés és Sarkad közötti szakaszon magasabb forgalom várható.

A V01 és V02 változat között jelentős forgalmi eltérés nem mutatkozik.



2. ábra A 2048-ban várható forgalmi átrendeződés (EJ/nap)