

Tárgy:



## M44 gyorsforgalmi út (Békéscsaba) - Országhatár (Nagyszalonta) közötti szakasz előkészítése

Megrendelő:



1054 Budapest, Alkotmány utca 5.  
Levelezési cím: 1054 Budapest, Alkotmány u. 5.  
E-mail: info@ekm.gov.hu

PST kód:

A044.22

ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM

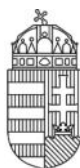
A terv adatai EOV rendszerben vannak és EOMA alapszintre vonatkoznak.

Vezető közös ajánlattevő:		Tervszám: 43774		Közös ajánlattevő tag:		Tervszám: 2424	
<p>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</p>		<p>RODEN Mérnöki Iroda Kft. 1089 Budapest, Villám u. 13. Tel.: +36-1-814-9700, Telefax: +36-1-814-9703 E-mail: roden@roden.hu</p>					
Ügyvezető igazgató:		Tervezési igazgató:		Ügyvezető igazgató, főtervező:		Ügyvezető igazgató, ellenőr:	
 Lakits György		 Vass Gábor		 Trenka Sándor KÉ-K 01-5529		 Major Zoltán KÉ-K 01-0397	
Tervezési osztályvezető, főtervező, generál projektvezető:		Ellenőr:		Komplex iroda igazgató, tervező, projektvezető:		Út-tervező iroda igazgató, tervező:	
 Tórnád Lajos KÉ-K 13-9324		 Balázs György KÉ-K/01-1354		 Kovács Márton KÉ-K 13-11149		 Sántha Zoltán KÉ-K 01-9730	
Szakági Tervező:						Tervszám:	
<p>VIKÖTI Mérnök Iroda Kft. Postacím: 1519 Budapest, Pf.: 241. E-mail: vikoti@vikoti.hu</p>						V328	
Ügyvezető igazgató:		Környezetvédelmi osztályvezető:		Tervellenőr:			
 Hegyi Zoltán		 Jurassza Karolina		 Váradyné Fort Veronika			
Felelős tervező:		Tervező:		Tervező:			
 Veres Dóra 01-16718		 Heckenast Ádám 20-00944, Sz-001/2022		 Bozsó István 07-1154			
Terv tárgya:							
<h3>M44 gyorsforgalmi út (Békéscsaba) - Országhatár (Nagyszalonta) közötti szakasz előkészítése</h3>							
Tervfázis:						Szállítási ütem jele:	
TANULMÁNY TERV						V03	
Szakág:						Szakág jele:	
KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY						KHT	
Megnevezés:							
Műszaki leírás és mellékletek							
Dátum:		Méretarány:		Rajzszám:			
2026.04.30.		A4		T_00_KHT_01.02_V03			
Fájl elnevezés:							
T_00_KHT_01.02_V03.pdf							

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

**MŰSZAKI LEÍRÁS MELLÉKLETEK**

**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.**

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

**Munkaszám:** V328 (Viköti Kft)

2026. április

## 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>Hegyi 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
Arion 2002 Bt.	
<b>Ilonczai Zoltán</b> Okl. természetvédelmi szakmérnök Sz-042/2013	

Az adott szakértői jogosultságok az alábbi internetes oldalakon ellenőrizhetők:

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

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

## Tartalomjegyzék

1. SZ.: ZAJVÉDELMI MELLÉKLET
2. SZ.: ÉRINTETT INGATLANOK LISTÁJA
3. SZ.: TÁJVÉDELMI TÉRKÉPMELLÉKLET
4. SZ.: ORSZÁGHATÁRON ÁTTERJEDŐ HATÁSOK VIZSGÁLATA (magyar és román nyelven)

## **1. SZ.: ZAJVÉDELMI MELLÉKLET**

Vizsgálati pont Srsz.	Település_Hrsz.	Határérték [e-ÚT 03.07.48:2025 „A közúti zaj csökkentése” ütügyi műszaki leírás 4.9. pontja alapján]		A közúti közlekedéstől származó eredő zajterhelés (LAM,kö) [dB]											
				Jelenlegi állapot (2025) [dB]		Megvalósulás nélküli állapot (2040) [dB]		Megvalósulás melletti állapot V1 Nyomvonal (2040) [dB]		Megvalósulás melletti állapot V2 Nyomvonal (2040) [dB]		Megvalósulás melletti állapot V1 Nyomvonal ZAJVÉDELEMMELEL (2040) [dB]		Megvalósulás melletti állapot V2 Nyomvonal ZAJVÉDELEMMELEL (2040) [dB]	
				Eredmény		Eredmény		Eredmény		Eredmény		Eredmény		Eredmény	
		Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel
1	Murony_044/15	62	52	42,8	40,7	43,9	41,8	52,1	49,0	52,1	49,0	52,1	49,0	52,1	49,0
2	Murony_044/14	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	46,0	41,5	46,0	41,5	46,0	41,5	46,0	41,5
3	Murony_044/11	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	44,2	40,9	44,2	40,9	44,2	40,9	44,2	40,9
4	Murony_044/8	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	44,8	42,2	44,8	42,2	44,8	42,2	44,8	42,2
5	Murony_038/2	62	52	50,3	46,8	51,4	48,0	56,7	53,0	56,7	53,0	56,7	53,0	56,7	53,0
6	Bekescsaba_0739/7	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	44,3	41,3	44,3	41,3	44,3	41,3	44,3	41,3
7	Bekescsaba_0739/18	62	52	50,9	47,7	53,4	50,3	53,8	50,5	53,8	50,5	53,8	50,5	53,8	50,5
8	Bekescsaba_0731/2	62	52	40,3	37,6	42,7	40,1	52,4	49,0	52,4	49,0	52,4	49,0	52,4	49,0
9	Bekescsaba_0727/2	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	48,6	45,0	48,6	45,0	48,6	45,0	48,6	45,0
10	Bekescsaba_0699/2	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	52,2	47,3	52,2	47,3	52,2	47,3	52,2	47,3
11	Bekescsaba_0681/4	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	48,4	44,4	48,4	44,4	48,4	44,4	48,4	44,4
12	Bekescsaba_0681/2	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	50,1	45,3	50,1	45,3	50,1	45,3	50,1	45,3
13	Bekes_0104/3	62	52	43,2	38,8	44,3	39,8	52,1	47,5	52,1	47,5	52,2	47,6	52,2	47,6
14	Bekes_Hetvegi hazas_uduloterulet	60	50	N.e	N.e	N.e	N.e	47,4	43,4	47,4	43,4	47,4	43,4	47,4	43,4
15	Bekes_Hetvegi hazas_uduloterulet	60	50	40,4	36,0	41,5	37,0	50,4	45,8	50,4	45,8	50,4	45,8	50,4	45,8
16	Bekes_Hetvegi hazas_uduloterulet	60	50	44,9	40,6	46,0	41,6	51,7	47,4	51,7	47,4	51,7	47,4	51,7	47,4
17	Bekes_Hetvegi hazas_uduloterulet	60	50	49,5	45,1	50,6	46,1	53,1	49,0	53,1	49,0	53,1	49,0	53,1	49,0
18	Bekes_Hetvegi hazas_uduloterulet	60	50	53,8	49,0	55,0	50,1	56,0	51,5	56,0	51,5	56,0	51,5	56,0	51,5
19	Bekes_059/8	62	52	65,5	58,0	66,7	59,2	66,5	59,1	66,5	59,1	66,5	59,1	66,5	59,1
20	Bekes_049/26	62	52	53,3	48,4	54,4	49,4	56,2	51,3	56,2	51,3	56,0	51,0	56,0	51,0
21	Bekes_049/11	62	52	40,2	35,9	41,3	36,9	53,0	48,4	53,0	48,4	53,0	48,4	53,0	48,4
22	Bekescsaba_0481/2	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	57,9	54,4	57,9	54,4	51,9	48,6	51,9	48,6
23	Bekescsaba_0457/2	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	54,3	50,6	54,3	50,6	53,6	50,0	53,6	50,0
24	Bekescsaba_0451/2	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	54,2	50,6	54,2	50,6	54,2	50,6	54,2	50,6
25	Bekescsaba_0455/4	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	55,1	51,3	55,1	51,3	55,1	51,3	55,1	51,3
26	Bekescsaba_0462/5	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	55,0	50,3	55,0	50,3	54,7	50,1	54,7	50,1
27	Bekescsaba_0462/4	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	56,5	51,2	56,5	51,2	55,5	50,1	55,5	50,1
28	Bekescsaba_0460	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	58,1	54,6	58,1	54,6	53,8	49,8	53,8	49,8
29	Bekescsaba_14106/1	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	53,4	49,6	53,4	49,6	51,9	48,2	51,9	48,2
30	Bekescsaba_0424/7	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	56,2	51,3	56,2	51,3	56,2	51,3	56,2	51,3
31	Bekescsaba_01214/2	62	52	46,3	42,5	45,8	41,9	56,6	52,2	56,6	52,2	54,2	49,9	54,2	49,9
32	Bekescsaba_01244/3	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	45,7	43,0	45,7	43,0	45,7	43,0	45,7	43,0
33	Doboz_1293	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	46,4	43,3	46,4	43,3	44,8	41,7	44,8	41,7
34	Doboz_1303	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	47,8	44,7	47,8	44,7	45,3	41,9	45,3	41,9

Vizsgálati pont Srsz.	Település_Hrsz.	Határérték [e-ÚT 03.07.48:2025 „A közúti zaj csökkentése” ütügyi műszaki leírás 4.9. pontja alapján]		A közúti közlekedéstől származó eredő zajterhelés (LAM,kö) [dB]											
				Jelenlegi állapot (2025) [dB]		Megvalósulás nélküli állapot (2040) [dB]		Megvalósulás melletti állapot V1 Nyomvonal (2040) [dB]		Megvalósulás melletti állapot V2 Nyomvonal (2040) [dB]		Megvalósulás melletti állapot V1 Nyomvonal ZAJVÉDELEMMELEL (2040) [dB]		Megvalósulás melletti állapot V2 Nyomvonal ZAJVÉDELEMMELEL (2040) [dB]	
				Eredmény		Eredmény		Eredmény		Eredmény		Eredmény		Eredmény	
		Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel
35	Doboz_1401/2	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	46,2	43,5	46,2	43,5	44,1	41,4	44,1	41,4
36	Doboz_1859	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	52,7	48,0	52,7	48,0	42,4	39,0	42,4	39,0
37	Doboz_1885	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	51,2	46,9	51,2	46,9	43,1	40,0	43,1	40,0
38	Doboz_1912	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	48,4	45,4	48,4	45,4	43,4	40,7	43,4	40,7
39	Doboz_1445/3	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	50,7	47,1	50,7	47,1	46,0	42,8	46,0	42,8
40	Doboz_1744	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	50,7	47,3	50,7	47,3	48,1	44,8	48,1	44,8
41	Doboz_026/1	62	52	47,1	41,1	46,6	40,6	53,8	48,4	53,8	48,4	53,7	48,2	53,7	48,2
42	Doboz_1746	62	52	47,6	41,0	47,2	40,5	54,4	48,7	54,4	48,7	54,3	48,4	54,3	48,4
43	Doboz_1748/1	62	52	51,3	43,9	50,7	43,4	57,8	51,3	57,8	51,3	57,6	51,0	57,6	51,0
44	Doboz_030/25_TL	nincs védendő épület	nincs védendő épület	N.e	N.e	N.e	N.e	58,9	54,9	58,9	54,9	58,9	54,9	58,9	54,9
45	Doboz_030/3_TL	nincs védendő épület	nincs védendő épület	N.e	N.e	N.e	N.e	56,9	53,2	56,9	53,2	56,9	53,2	56,9	53,2
46	Doboz_027/52_TL	nincs védendő épület	nincs védendő épület	N.e	N.e	N.e	N.e	60,0	55,9	60,0	55,9	60,0	55,9	60,0	55,9
47	Doboz_027/16_TL	nincs védendő épület	nincs védendő épület	44,4	40,2	43,9	39,7	57,6	53,9	57,6	53,9	57,6	53,9	57,6	53,9
48	Sarkad_0713/1	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	N.e	N.e	35,0	32,3	19,0	15,3	35,0	32,3
49	Sarkad_049/4	62	52	62,7	56,9	63,6	58,1	67,2	61,6	67,2	61,6	67,2	61,6	67,2	61,6
50	Sarkad_050/4	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	48,2	44,4	48,2	44,4	48,2	44,4	48,2	44,4
51	Sarkad_084/2	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	50,3	45,9	50,3	45,9	50,3	45,9	50,3	45,9
52	Sarkad_065/2	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	51,0	47,2	51,0	47,2	51,0	47,2	51,0	47,2
53	Sarkad_064/2	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	45,7	43,3	45,7	43,3	45,7	43,3	45,7	43,3
54	Mehkerek_475/5	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	41,6	39,5	41,6	39,5	41,6	39,5	41,6	39,5
55	Mehkerek_1073	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	42,3	39,8	42,3	39,8	42,3	39,8	42,3	39,8
56	Mehkerek_0218/35	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	43,5	41,1	43,5	41,1	43,5	41,1	43,5	41,1
57	Mehkerek_796	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	45,0	42,7	45,0	42,7	45,0	42,7	45,0	42,7
58	Mehkerek_867	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	44,0	40,8	44,0	40,8	44,0	40,8	44,0	40,8
59	Mehkerek_0213/2	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	44,5	41,5	44,5	41,5	44,5	41,5	44,5	41,5
60	Mehkerek_0195/2	62	52	N.e	N.e	N.e	N.e	45,6	43,2	45,6	43,2	45,6	43,2	45,6	43,2

N.e : Nincs értelmezhető zajforrás

nincs védendő épület: Be nem épített lakóterület. Nem található védendő épület amire határérték vonatkozik.

Vizsgálati pont Srsz.	Település_Hrsz.	Határérték [e-ÚT 03.07.48:2025 „A közúti zaj csökkentése” útügyi műszaki leírás 4.9. pontja alapján]		Csak a tervezett utak közlekedésétől származó zajterhelés (LAM,kö') [dB]							
				Megvalósulás melletti állapot CSAK TERVEZETT UTAK V1 Nyomvonal (2040) [dB]		Megvalósulás melletti állapot CSAK TERVEZETT UTAK V2 Nyomvonal (2040) [dB]		Megvalósulás melletti állapot CSAK TERVEZETT UTAK V1 Nyomvonal ZAJVÉDELEMMEL (2040) [dB]		Megvalósulás melletti állapot CSAK TERVEZETT UTAK V2 Nyomvonal ZAJVÉDELEMMEL (2040) [dB]	
				Eredmény		Eredmény		Eredmény		Eredmény	
				Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel
1	Murony_044/15	62	52	51,4	48,1	51,4	48,1	51,4	48,1	51,4	48,1
2	Murony_044/14	62	52	45,9	41,4	45,9	41,4	45,9	41,4	45,9	41,4
3	Murony_044/11	62	52	43,1	39,6	43,1	39,6	43,1	39,6	43,1	39,6
4	Murony_044/8	62	52	43,0	40,5	43,0	40,5	43,0	40,5	43,0	40,5
5	Murony_038/2	62	52	54,6	50,7	54,6	50,7	54,6	50,7	54,6	50,7
6	Békéscsaba_0739/7	62	52	42,9	39,9	42,9	39,9	42,9	39,9	42,9	39,9
7	Békéscsaba_0739/18	62	52	45,1	41,2	45,1	41,2	45,1	41,2	45,1	41,2
8	Békéscsaba_0731/2	62	52	52,0	48,5	52,0	48,5	52,0	48,5	52,0	48,5
9	Békéscsaba_0727/2	62	52	48,3	44,6	48,3	44,6	48,3	44,6	48,3	44,6
10	Békéscsaba_0699/2	62	52	52,2	47,3	52,2	47,3	52,2	47,3	52,2	47,3
11	Békéscsaba_0681/4	62	52	48,4	44,4	48,4	44,4	48,4	44,4	48,4	44,4
12	Békéscsaba_0681/2	62	52	50,1	45,3	50,1	45,3	50,1	45,3	50,1	45,3
13	Bekes_0104/3	62	52	51,3	46,6	51,3	46,6	51,4	46,8	51,4	46,8
14	Bekes_Hetveghazas_uduloterulet	60	50	47,4	43,4	47,4	43,4	47,4	43,4	47,4	43,4
15	Bekes_Hetveghazas_uduloterulet	60	50	49,8	45,3	49,8	45,3	49,8	45,3	49,8	45,3
16	Bekes_Hetveghazas_uduloterulet	60	50	50,3	46,1	50,3	46,1	50,3	46,1	50,3	46,1
17	Bekes_Hetveghazas_uduloterulet	60	50	49,5	45,8	49,5	45,8	49,5	45,8	49,5	45,8
18	Bekes_Hetveghazas_uduloterulet	60	50	49,6	46,2	49,6	46,2	49,6	46,2	49,6	46,2
19	Bekes_059/8	62	52	50,1	45,9	50,1	45,9	49,8	45,6	49,8	45,6
20	Bekes_049/26	62	52	51,5	46,7	51,5	46,7	50,8	45,8	50,8	45,8
21	Bekes_049/11	62	52	52,7	48,2	52,7	48,2	52,7	48,2	52,7	48,2
22	Békéscsaba_0481_2	62	52	57,9	54,4	57,9	54,4	52,0	48,6	52,0	48,6
23	Békéscsaba_0457/2	62	52	54,3	50,7	54,3	50,7	53,7	50,1	53,7	50,1
24	Békéscsaba_0451/2	62	52	54,3	50,7	54,3	50,7	54,3	50,7	54,3	50,7
25	Békéscsaba_0455/4	62	52	55,1	51,2	55,1	51,2	55,1	51,2	55,1	51,2
26	Békéscsaba_0462/5	62	52	55,0	50,4	55,0	50,4	54,8	50,1	54,8	50,1
27	Békéscsaba_0462/4	62	52	56,5	51,3	56,5	51,3	55,5	50,2	55,5	50,2
28	Békéscsaba_0460	62	52	58,1	54,6	58,1	54,6	53,8	49,9	53,8	49,9
29	Békéscsaba_14106/1	62	52	53,4	49,6	53,4	49,6	51,9	48,2	51,9	48,2
30	Békéscsaba_0424/7	62	52	56,2	51,3	56,2	51,3	56,2	51,3	56,2	51,3
31	Békéscsaba_01214/2	62	52	56,3	51,9	56,3	51,9	53,7	49,4	53,7	49,4
32	Békéscsaba_01244/3	62	52	45,5	42,8	45,5	42,8	45,5	42,8	45,5	42,8

Vizsgálati pont Srsz.	Település_Hrsz.	Határérték [e-ÚT 03.07.48:2025 „A közúti zaj csökkentése” útügyi műszaki leírás 4.9. pontja alapján]		Csak a tervezett utak közlekedésétől származó zajterhelés (LAM, kö') [dB]							
				Megvalósulás melletti állapot CSAK TERVEZETT UTAK V1 Nyomvonal (2040) [dB]		Megvalósulás melletti állapot CSAK TERVEZETT UTAK V2 Nyomvonal (2040) [dB]		Megvalósulás melletti állapot CSAK TERVEZETT UTAK V1 Nyomvonal ZAJVÉDELEMMEL (2040) [dB]		Megvalósulás melletti állapot CSAK TERVEZETT UTAK V2 Nyomvonal ZAJVÉDELEMMEL (2040) [dB]	
				Eredmény		Eredmény		Eredmény		Eredmény	
				Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel
33	Doboz_1293	62	52	46,4	43,4	46,4	43,4	44,8	41,7	44,8	41,7
34	Doboz_1303	62	52	47,8	44,7	47,8	44,7	45,3	41,9	45,3	41,9
35	Doboz_1401/2	62	52	46,7	43,9	46,7	43,9	44,9	42,1	44,9	42,1
36	Doboz_1859	62	52	52,6	47,8	52,6	47,8	41,5	38,1	41,5	38,1
37	Doboz_1885	62	52	51,1	46,7	51,1	46,7	42,0	38,9	42,0	38,9
38	Doboz_1912	62	52	48,0	45,1	48,0	45,1	42,1	39,5	42,1	39,5
39	Doboz_1445/3	62	52	50,2	46,5	50,2	46,5	44,2	40,9	44,2	40,9
40	Doboz_1744	62	52	49,3	45,9	49,3	45,9	45,1	41,9	45,1	41,9
41	Doboz_026/1	62	52	44,2	40,8	44,2	40,8	42,8	39,3	42,8	39,3
42	Doboz_1746	62	52	45,3	42,6	45,3	42,6	43,9	41,2	43,9	41,2
43	Doboz_1748/1	62	52	46,4	43,6	46,4	43,6	43,5	40,9	43,5	40,9
44	Doboz_030/25_TL	nincs védendő épület	nincs védendő épület	58,9	54,9	58,9	54,9	58,9	54,9	58,9	54,9
45	Doboz_030/3_TL	nincs védendő épület	nincs védendő épület	56,8	53,2	56,8	53,2	56,8	53,2	56,8	53,2
46	Doboz_027/52_TL	nincs védendő épület	nincs védendő épület	60,0	55,8	60,0	55,8	60,0	55,8	60,0	55,8
47	Doboz_027/16_TL	nincs védendő épület	nincs védendő épület	56,9	53,1	56,9	53,1	56,9	53,1	56,9	53,1
48	Sarkad_0713/1	62	52	14,9	10,9	34,9	32,3	14,9	10,9	34,9	32,3
49	Sarkad_049/4	62	52	44,3	41,1	44,3	41,1	44,3	41,1	44,3	41,1
50	Sarkad_050/4	62	52	47,4	43,4	47,4	43,4	47,4	43,4	47,4	43,4
51	Sarkad_084/2	62	52	50,3	45,9	50,3	45,9	50,3	45,9	50,3	45,9
52	Sarkad_065/2	62	52	51,0	47,2	51,0	47,2	51,0	47,2	51,0	47,2
53	Sarkad_064/2	62	52	45,7	43,3	45,7	43,3	45,7	43,3	45,7	43,3
54	Mehkerek_475/5	62	52	41,5	39,4	41,5	39,4	41,5	39,4	41,5	39,4
55	Mehkerek_1073	62	52	42,2	39,7	42,2	39,7	42,2	39,7	42,2	39,7
56	Mehkerek_0218/35	62	52	43,3	40,9	43,3	40,9	43,3	40,9	43,3	40,9

Vizsgálati pont Srsz.	Település_Hrsz.	Határérték [e-ÚT 03.07.48:2025 „A közúti zaj csökkentése” útügyi műszaki leírás 4.9. pontja alapján]		Csak a tervezett utak közlekedésétől származó zajterhelés (LAM,kö') [dB]							
				Megvalósulás melletti állapot CSAK TERVEZETT UTAK V1 Nyomvonal (2040) [dB]		Megvalósulás melletti állapot CSAK TERVEZETT UTAK V2 Nyomvonal (2040) [dB]		Megvalósulás melletti állapot CSAK TERVEZETT UTAK V1 Nyomvonal ZAJVÉDELEMMEL (2040) [dB]		Megvalósulás melletti állapot CSAK TERVEZETT UTAK V2 Nyomvonal ZAJVÉDELEMMEL (2040) [dB]	
				Eredmény		Eredmény		Eredmény		Eredmény	
				Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel
57	Mehkerek_796	62	52	45,0	42,7	45,0	42,7	45,0	42,7	45,0	42,7
58	Mehkerek_867	62	52	44,0	40,8	44,0	40,8	44,0	40,8	44,0	40,8
59	Mehkerek_0213/2	62	52	44,5	41,5	44,5	41,5	44,5	41,5	44,5	41,5
60	Mehkerek_0195/2	62	52	45,6	43,2	45,6	43,2	45,6	43,2	45,6	43,2

N.e : Nincs értelmezhető zajforrás

nincs védendő épület: Be nem épített lakóterület. Nem található védendő épület amire határérték vonatkozik.

## **2. SZ.: ÉRINTETT INGATLANOK LISTÁJA**

M44 GYORSFORGALMI ÚT  
BÉKÉSCSABA – NAGYSZALONTA (ORSZÁGHATÁR)

Békéscsaba Hrsz	Murony Hrsz	Békés Hrsz	Doboz Hrsz	Sarkad Hrsz	Sarkadkeresztúr Hrsz	Méhkerék Hrsz	Újszalonta Hrsz
0814/44	0739/23	0725/13	016	4759/14	537	0208/2	0124
0695/23	044/31	089/2	030/2	0836/9	037/20	085/108	09
0696	044/61	091	027/88	0582	037/23	085/109	0383
0709	044/52	092/1	030/1	0583	037/26	085/107	0371
0714	044/54	0104/35	027/38	0632/2	037/29	0104	0372
0718	044/51	0104/51	027/57	0857	038/2	085/15	07/7
0723/2	044/58	086	027/39	0856	037/27	085/16	010/2
0722	044/56	0104/23	027/52	0581/7	024/26	085/14	0369/4
0725/1	044/57	0104/22	027/56	0581/8	024/19	085/110	0419
0725/2	044/55	0104/25	027/54	0581/9	024/24	085/112	0418/4
0725/4	044/46	0104/26	027/40	0863/7	024/20	085/111	07/11
0725/3	044/45	0104/24	027/53	0863/6	024/25	085/105	011
0726	044/44	0104/2	027/58	0863/9	024/23	085/106	0411/5
0727/6	044/47	080/82	027/13	0863/8	026/2	0195/6	0370
0727/5	044/43	080/86	027/36	0645/19	035/2	0195/5	0418/3
0727/4	031/2	080/88	027/35	0215/22	037/22	0195/15	012/1
0695/22	038/2	080/85	027/12	0215/21	037/18	0208/7	0369/5
0731/55	038/3	080/87	027/15	0220/1	037/16	0208/6	0414/4
0695/21	044/28	080/83	027/33	0581/6	0255/2	053/10	0416
0681/40	044/96	080/84	027/10	0862	0253/3	0208/8	012/2
0462/11	044/22	090	027/34	0648	0252	047/5	0374
0462/6	044/27	058	027/37	0581/4	0253/4	049/6	
0436	044/50	059/25	027/14	0836/5	0246/31	0229/1	
0465/2	044/49	059/33	027/32	0839	012/11	0229/2	
0480	044/64	080/53	040	0632/1	02/6	0229/3	
0481/1	042	080/54	089	0630	03/4	0231/6	
0481/2	044/38	080/97	027/9	0663/21	03/3	0229/4	
0465/4	044/41	059/28	0113/3	0663/22	012/12	0216/2	
0477	044/39	059/27	027/89	0840/13	024/11	0208/1	
0479	044/36	053	030/3	0586/7	024/10	0208/3	
0484	044/35	0104/37	027/90	0584/9	025/3	0208/4	
0472	044/37	059/26	030/25	0658	037/17	0208/5	
0681/22	044/42	0104/36	0189/70	0668	025/4	027/2	
0681/23	044/62	0105	0189/12	0663/29	037/21	027/3	
0681/21	044/63	0137/8	0189/13	0580	0255/3	072	
0692	044/59	0137/9	0190	0836/8	030/2	026/1	
0731/52	044/90	0136	014/1	0663/28	030/1	046	
0731/51	044/91	0111	010	0836/6	027/6	053/9	
0731/53	044/94	0109/4	014/2	0836/7	027/5	049/2	
0739/172	044/92	0109/46	0199	0581/5	024/16	044	
0738	044/93	0144/17	021/3	0651	024/15	0231/9	
0731/37	044/89	0144/16	018	0663/23	024/14	0195/13	
0739/28	044/65	0144/15	017	0863/10	024/13	0195/14	
0739/29	044/87	0144/12	021/6	0883	024/12	087/1	
0812	044/86	0144/13	022/3	0215/13	032/19	085/102	
0814/39	044/85	0144/14	027/8	0624/8	032/20	085/103	
0814/41	044/84	0109/45	033	0624/10	0253/11	085/18	
0814/40	044/83	0144/10	021/8	0624/6	0253/10	085/104	
0814/42	044/82	0144/11	021/7	0624/9	0250/2	085/101	
0414	044/95	0144/9	031	0624/7	0255/1	0231/11	
0459	044/88	0144/5	035	0215/15	0253/15	0231/12	
0473/1	044/21	0144/4	030/41	0884/24	027/4	0231/13	
0557	044/66	0144/8	030/40	0884/25	027/3	0231/14	
0558	044/68	0144/7	030/35	0884/29	031	0231/10	
0739/26	044/60	0144/6	030/24	0192	022/2	0231/15	
0739/171	044/70	0109/18	030/18	0884/15	034/1	0231/16	
0739/24	044/69	0109/21	030/23	0203/30	037/19	085/13	
0739/25	044/71	088	032	0884/14	032/8	085/114	
0731/35	044/72	087/24	030/16	0899	033	085/115	
0731/54	044/76	0150	030/17	0891	032/9	085/113	
0731/49	044/67	0109/17	022/8	0884/28	034/2	0146/3	
0731/50	044/79	094/5	0189/72	0616/2	030/3	0195/4	
0731/48	044/74	0116/14	027/7	0202	029	0145	
0731/47	044/77	0106	0113/1	0584/15	0253/14	0111/3	
0729	044/81	054/2	098/19	0606/1	0254	0203	

M44 GYORSFORGALMI ÚT  
BÉKÉSCSABA – NAGYSZALONTA (ORSZÁGHATÁR)

Békécsaba Hrsz	Murony Hrsz	Békés Hrsz	Doboz Hrsz	Sarkad Hrsz	Sarkadkeresztúr Hrsz	Méhkerék Hrsz	Újszalonta Hrsz
0462/30	044/78	054/4	098/20	0884/4	0242	0208/10	
0731/46	044/80	054/1	098/27	0859	0182	0208/9	
0731/39	044/73	049/33	098/14	0884/3		0208/11	
0731/44	044/75	049/31	098/17	0882/4		085/117	
0731/42	044/20	049/35	098/16	0634		053/18	
0731/43		049/37	098/13	0584/14		073/7	
0731/40		049/19	098/11	0584/13		073/8	
0731/38		049/36	098/15	0215/19		073/5	
0731/41		044/5	098/12	0884/1		073/2	
0731/45		044/3	098/1	0215/20		073/3	
0462/31		010	098/8	0616/1		073/10	
0482		044/4	098/9	0605		073/9	
0462/29		0707	098/10	0215/17		077	
01247/8		0724	098/5	0215/16		085/20	
01247/9		0725/8	098/7	0884/2		078/16	
01248		0725/3	098/6	0867/8		073/6	
01247/6		0725/11	098/3	0884/26		076	
01247/5		0725/12	098/4	0884/27		074	
01247/4		0725/9	0189/73	0215/18			
01219/53		0725/10	0189/74	0215/10			
01219/52		0702	090/10	0663/26			
01219/50		0717/35	0109/15	0574			
01219/51		0701/24	014/9	0687/7			
01219/43		0701/2	099	0687/4			
01219/49		080/55	015	0687/3			
01219/45		0134	0189/90	0685			
01219/35		0109/47	098/22	0803			
01219/34		0725/20	098/21	0674/15			
01247/7		0725/19	098/18	0674/16			
01247/11		0725/21	098/29	0674/13			
01247/10		0725/18	090/3	0674/12			
01247/12		049/32	066	0674/14			
0814/43		049/34	090/5	0556/2			
0814/47		049/39	090/2	0867/4			
0814/45		049/40	090/9	0566/1			
0814/46		059/30	090/6	0566/2			
0730		059/29	090/8	0663/4			
0715/1		080/9	090/7	0714			
0715/4		075	0112/85	0663/3			
01219/23		059/6	092	0687/6			
0715/3		059/31	0110	0684			
0715/2		059/7	0109/2	0675			
0715/6		074	0111	0687/5			
0715/7		072/52	027/6	0184			
0681/39		072/53	093	0183/1			
0681/38		049/27	0109/8	0176			
0721/3		049/50	094	0175/10			
01247/13		049/24	0109/7	0178/2			
0715/5		072/15	0109/9	0177			
0562		0139	0109/4	021			
01219/24		072/23	083	059			
01219/33		072/51	098/26	0663/11			
0460		049/43	098/34	0896			
0455/14		049/44	098/30	0691			
0455/15		011	098/32	0689/5			
0462/20		037	098/31	0687/11			
0455/20		016/11	098/33	0689/4			
0462/21		072/4	098/28	0689/3			
0455/2		049/42	0109/5	0686			
0455/4		09	0700/2	0687/8			
0462/19		012		0688			
0466		049/52		0689/8			
0455/19		049/41		0663/24			
0455/9		049/30		0571/3			
0455/5		049/16		0663/6			

M44 GYORSFORGALMI ÚT  
BÉKÉSCSABA – NAGYSZALONTA (ORSZÁGHATÁR)

Békéscsaba Hrsz	Murony Hrsz	Békés Hrsz	Doboz Hrsz	Sarkad Hrsz	Sarkadkeresztúr Hrsz	Méhkerék Hrsz	Újszalonta Hrsz
0462/27		049/51		0655/8			
0462/28		0723		0655/7			
0455/12				0633			
01209/30				0655/5			
01209/31				0667			
01209/5				0572/3			
01219/22				0572/2			
01219/20				0656			
01219/21				0719/1			
01219/19				0840/14			
01220				0586/6			
01219/41				0663/15			
01214/9				0663/17			
01219/25				0663/16			
01217/18				0663/19			
01216				0663/20			
01214/12				0663/18			
01214/11				0655/6			
01214/10				0663/13			
01209/27				0663/14			
01213				0663/12			
01212				0663/5			
01218				0663/7			
14111				0572/1			
				0729/4			
				0571/4			
				0571/5			
				0729/2			
				0729/3			
				0571/2			
				0663/10			
				0663/9			
				0670			
				0571/1			
				0669			
				0578			
				0657			
				0659			
				0728			
				0663/8			
				0215/9			
				0215/7			
				0215/8			
				0994/11			
				0994/8			
				0154			
				0153			
				0994/7			
				055			
				056/3			
				056/4			
				054			
				0963/2			
				0994/9			
				056/2			
				0170			
				025			
				0977			
				0990/7			
				056/1			
				053/13			
				0161			
				0175/3			
				0162/10			
				0181/5			

M44 GYORSFORGALMI ÚT  
BÉKÉSCSABA – NAGYSZALONTA (ORSZÁGHATÁR)

Békéscsaba Hrsz	Murony Hrsz	Békés Hrsz	Doboz Hrsz	Sarkad Hrsz	Sarkadkeresztúr Hrsz	Méhkerék Hrsz	Újszalonta Hrsz
				053/6			
				053/7			
				0181/4			
				053/10			
				053/9			
				053/8			
				0961/9			
				0993			
				0961/5			
				0152/15			
				053/11			
				053/12			
				0960/3			
				0179			
				0175/11			
				0994/6			
				0994/5			
				0961/3			
				090			
				0994/10			
				0990/3			
				0622/10			
				0622/11			
				0584/10			
				0584/12			
				0584/11			
				0581/10			
				0967/6			
				0967/7			
				0964			
				2485/2			
				4767/54			
				4767/61			
				4767/53			
				4765			
				4764			
				4763/2			
				4759/13			
				0622/8			
				0622/9			
				0689/6			
				0689/7			
				0990/6			
				0990/4			
				0990/5			
				0965			
				01001			
				060			
				0963/1			
				0624/5			
				0994/12			
				0624/4			
				0624/15			
				0624/13			
				0624/3			
				0581/2			
				0581/3			
				0587			
				0581/1			
				0152/16			
				0624/14			
				0181/2			
				035			
				053/5			
				0206/6			

M44 GYORSFORGALMI ÚT  
BÉKÉSCSABA – NAGYSZALONTA (ORSZÁGHATÁR)

Békéscsaba Hrsz	Murony Hrsz	Békés Hrsz	Doboz Hrsz	Sarkad Hrsz	Sarkadkeresztúr Hrsz	Méhkerék Hrsz	Újszalonta Hrsz
				0186/1			
				0194/11			
				0190/4			
				0616/5			
				0616/6			
				0616/4			
				0204/1			
				0208			
				0207			
				0210/6			
				0100/3			
				0203/14			
				0616/7			
				0622/3			
				0616/8			
				0100/2			
				0884/16			
				0627			
				0215/6			
				0897			
				0215/11			
				0215/12			
				0203/31			
				0616/3			
				0198/4			
				0194/12			
				0895			
				0894			
				0893			
				0622/13			
				0622/12			
				0622/15			
				0624/17			
				0623			
				0624/16			
				0622/14			
				0622/17			
				0898			
				0622/16			
				0196/2			
				0195			
				0196/1			
				095			
				0206/5			
				094/9			
				050/2			
				049/1			
				049/4			
				049/5			
				039			
				053/1			
				094/8			
				0183/2			
				053/2			
				053/3			
				037			
				050/8			
				091/22			
				0181/1			
				053/4			
				094/4			
				0186/4			
				094/13			
				0210/5			
				0622/2			

M44 GYORSFORGALMI ÚT  
BÉKÉSCSABA – NAGYSZALONTA (ORSZÁGHATÁR)

Békécsaba Hrsz	Murony Hrsz	Békés Hrsz	Doboz Hrsz	Sarkad Hrsz	Sarkadkeresztúr Hrsz	Méhkerék Hrsz	Újszalonta Hrsz
				0622/7			
				0622/6			
				0622/4			
				0622/5			
				0206/2			
				0210/2			
				0198/5			
				0611			
				0210/4			
				094/10			
				094/12			
				0618/2			
				0615/1			
				0615/2			
				0617			
				0210/7			
				0185			
				094/11			
				5688			

### **3. SZ.: TÁJVÉDELMI TÉRKÉPMELLÉKLET**

M44 gyorsforgalmi út Békéscsaba – országhatár közötti szakasz

Tájvédelmi térképmelléklet

M = 1:50.000



### Jelmagyarázat

- Tervezett M44 szakasz V01 változat
  - Tervezett M44 szakasz V02 változat
- #### Tervezett beruházás által érintett NÖSZTÉP területkategoróriák
- 1 110 : Alacsony épület
  - 1 210 : Szilárd burkolatú utak
  - 1 220 : Földutak
  - 1 230 : Vasutak
  - 1 410 : Zöldfelületek mesterséges környezetben fákkal
  - 1 420 : Zöldfelület mesterséges környezetben fák nélkül
  - 2 100 : Szántóföldek
  - 2 230 : Energiaültetvények
  - 2 320 : Komplex művelési szerkezet épületek nélkül
  - 3 200 : Szikes és szikesedésre hajlamos gyepek
  - 3 400 : Zárt gyepek kötött talajon vagy domb és hegyvidéken
  - 3 500 : Máshová nem besorolható lágyszárú növényzet
  - 4 103 : Cseresek
  - 4 110 : Elegyetlen és köriselegyes kocsányos tölgyesek
  - 4 111 : Egyéb, többletvízhatástól független őshonos dominanciájú erdők
  - 4 201 : Puhafás ártéri erdők
  - 4 301 : Elegyetlen és köriselegyes kocsányos tölgyesek TVHA
  - 4 305 : Ártéren kívüli, többletvízhatás alatti nyárasok
  - 4 402 : Akác dominálta ültetvények
  - 4 403 : Nemesnyár- és fűz dominálta ültetvények
  - 4 501 : Pusztavágás
  - 4 600 : Máshová nem besorolható faszárú növényzet
  - 5 110 : Vízben álló mocsári/lápi növényzet
  - 6 200 : Vízfolyások

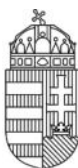
- 1. típus** A külön szintű csomópontokban tervezett műtárgyak 8-11 m magasra emelkednek ki a környezetükből. A csomóponti ágak által közrezárt területeken ligetes fás kiültetésekkel, a töltések részsűjén cserjekiültetésekkel javasolt a tájbaillesztésről gondoskodni, figyelembe véve a forgalombiztonsági szempontokat. A tájból magasan, azaz 8-11 m magasságban kiemelkedő csomóponti átvezetéseket takarófasítással lehet takarni, figyelembe véve, hogy az ültetett fás állományok több év kell, míg eléri a megfelelő funkcióját.
- 2. típus** Földutak és alsóbbrendű utak felül történő átvezetésénél, illetve a meglévő fásított vagy erdőterületek érintettsége esetén a növénytelepítés során csak cserjék, talajtakaró cserjék elhelyezését javasoljuk a töltésrészsűj oldalában, illetve a kisajátítási területen belül, figyelembe véve a meglévő élőhelytípushoz illeszkedő fajok alkalmazását.
- 3. típus** A tervezett pihenőhelyek kialakítását kertépítészeti terv alapján javasolandó elvégezni. A pihenőhelyek növénytelepítésénél fontos szempont a forgalomtól való izolálás, szélvédelem és árnyékos pihenőréz kialakítása. Dekoráció céljából esetleg megengedett a különböző kertészeti fajok alkalmazása.
- 4. típus** Töltésen haladó nyomvonal esetén a nyomvonalhoz tartozó, jövőbeni kisajátítási terület nagyságától függően lehet a vonalas létesítmény tájbaillesztéséről gondoskodni. A töltés a nyomvonal mentén kétoldali ligetes-fás és cserjekiültetések váltakozásával tájbailleszthető. A vízfolyás keresztezéseknél felüljárók környezetében is ez javasolható. Bevágások esetén a részsűloldalba csak cserjék telepítése megengedett.
- 5. típus** A felülvezetett vadátjárók vizuálisan rávezető fa- és cserjesorokkal legyenek ellátva. A közlekedésűv teljes felületét füvesíteni kell. A hídszerkezeten a füvesítésen kívül csak cserjék telepítése fogadható el. A növények telepítésekor figyelembe kell venni, hogy kifejlődött méretük esetén ne nyúljanak bele a közlekedősávba. A közúti forgalomból eredő zavaró fény- és zajhatás csökkentése érdekében, valamint a leugrás elkerülése érdekében a hid két oldalára zárt, legalább 2,0 m magas paneleket kell elhelyezni. Elfogadható megoldást jelent még a védőkerítés és legalább 1,4 m magas (közlekedősáv szintjétől mért) rönksor együttes építése is. Alulvezetett vízfolyással kombinált vadátjárók esetében a 4. típusú növénytelepítési forma javasolt, amelynél átjárón és környezetében kiemelt figyelmet kell fordítani a növénytelepítésre. A kifejlődő növényzet vonzó hatással van a rejtőzködő életmódot folytató vadon élő állatokra, búvóhelyül, menedékkül is szolgál.

## **4. SZ.: ORSZÁGHATÁRON ÁTTERJEDŐ HATÁSOK VIZSGÁLATA**

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 jelentősen 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
2.8. Ártalmas környezeti hatás lehető legalacsonyabb szinten való tartását szolgáló mérséklő intézkedések leírása .....	9
2.9. 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.

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 43375 m (0+000 – 43+375 km szelvények között).

Az M44 gyorsforgalmi út 111+650 km szelvénye térségből indul, ahol új fél-lóhere elválassza 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 határcsatornával. 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+346 szelvéynél 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 331 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+375 km) szelvényél eléri Romániát, a határátkelő komplexum nem Magyarország területén került elhelyezésre.

## 2. A TERVEZETT TEVÉKENYSÉG VÁLTOZATAI ÁLTAL VÁRhatóAN JELENTŐSEN 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 vízelvezésének 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 sávok 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 Határctatorna 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 magasán kiemelésre kerül. Az útpálya teljes hosszban töltéses jellegű, a pályaszint úgy lett meghatározva, hogy a pályaszerkezet víztelenítése a magas belvízszint- illetve

talajvízszint fölött biztosítva legyen. A keresztezett vízfolyások, csatornák az útról elfolyó csapadékvizek befogadjául 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.

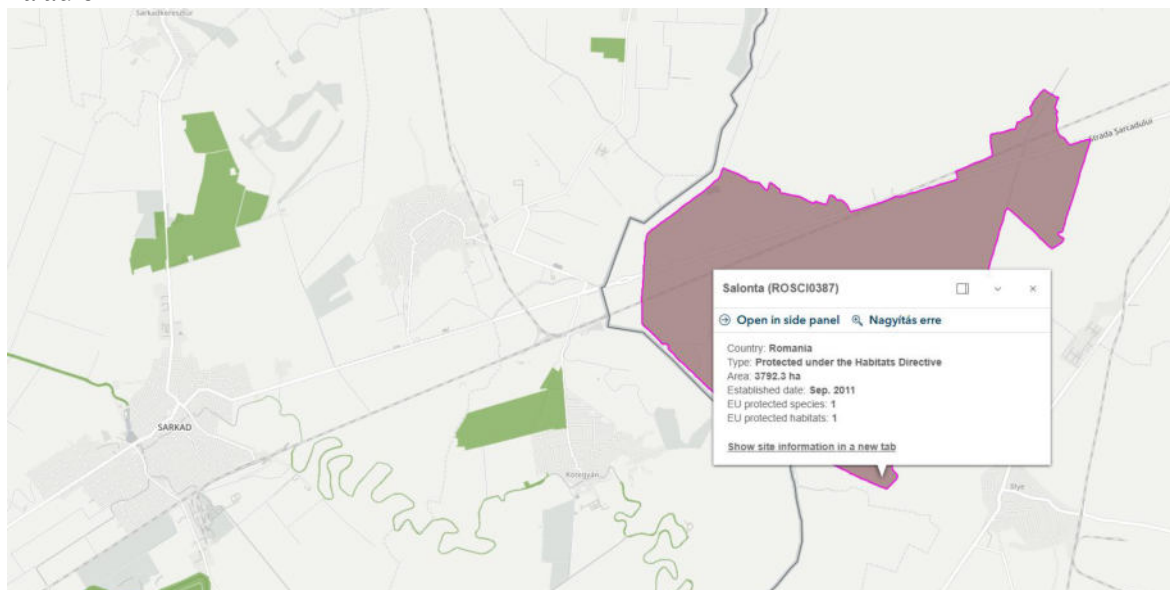
A jelenlegi tervekhez készült tanulmányterv vízépítési koncepciója szerint az utolsó határmetszésig terjedő pályaszakasz csapadékvizei a tervezési szakasz végétől szelvényezés szerint visszafelé kerülnek levezetésre, és bekötésre a Magyarországon létesítendő tározó-párologtató árokba.

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.



**AUTOSTRADA M44**  
**BÉKÉSCSABA – NAGYSZALONTA (FRONTIERA NAȚIONALĂ)**  
**PREGĂTIREA TRONSONULUI DINTRE**  
**PST: A044.22**

**EVALUAREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI**

**Impactul transfrontalier asupra mediului**

**Client:**



**ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM**

**Proiectanți tehnici:**



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

**Proiectant specializat:**



**VIKÖTI Mérnök Iroda Kft.**

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

**Număr de referință:** V328 (Viköti Kft)

**Martie 2026.**



## EXPERT RESPONSABIL

**Dóra Veres**

Inginer de mediu certificat

SZKV-1.1.; SZKV-1.2.; SZKV-1.3.; SZKV-1.4.; K-Sz Nr. ref.

MMK: 01-16718

**Următorii experți au participat la pregătirea documentației**

<b>VIKÖTI Engineering Office Ltd.</b>	
<b>István Bozsó</b> Inginer agronom specializat în managementul mediului Inginer protecție împotriva zgomotului și vibrațiilor SZKV-1.1.; SZKV-1.2.; SZKV-1.3.; SZKV-1.4. Nr. ref. MMK: 07-1154	<b>Gergely Csóka</b> Inginer de mediu certificat Inginer specializat în protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor SZKV-1.1.; SZKV-1.2.; SZKV-1.3.; SZKV-1.4.; K-Sz; SZTV-2.1.; SZTjV Nr. ref. MMK: 01-16808
<b>Júlia Gaál</b> Geograf inginer de mediu certificat	<b>Ádám Péter Heckenast</b> inginer în conservarea naturii inginer de mediu certificat SZKV-1.3.; SZTV-2.1., SZ-001/2022. Nr. ref. MMK: 20-00944
<b>Zoltán Hegyi</b> Inginer civil certificat Inginer de mediu SZKV-1.1.; SZKV-1.2.; SZKV-1.3.; SZKV-1.4. Nr. ref. MMK: 13-2729, 13-59402	<b>Anna Jeszenszky</b> Inginer civil SZKV-1.1.; SZKV-1.3.; K-Sz; SZTjV Nr. ref. MMK: 13-16518
<b>Zsuzsa Juhász</b> Arhitect peisagist certificat K 07-0392 Nr. ref. MÉK: 07-0392	<b>Karolina Jurassa</b> Inginer civil certificat SZKV-1.1.; SZKV-1.3. Nr. ref. MMK: 01-10654
<b>Julianna Sáling-Csordás</b> Cercetător în științele Pământului Geolog certificat SZKV-1.1.; SZKV-1.3. ; K-Sz Nr. ref. MMK: 01-16765	<b>Ákos Szabó</b> Cercetător în științele Pământului Inginer de mediu certificat
<b>Iván Uley</b> Inginer de mediu	<b>Vilmos Ádám Vincze</b> Inginer civil certificat SZKV-1.1.; SZKV-1.3.; SZTjV Nr. ref. MMK: 01-14701
<b>UTIBER Road Investment Ltd.</b>	
<b>Erika Falusi</b> Arhitect peisagist K 01-5243 Număr de înregistrare MÉK: 01-5243	<b>Krisztina Szakály</b> Inginer de mediu certificat SZKV-1.1.; SZKV-1.2.; SZKV-1.3.; SZKV-1.4.; SZTV-2.1.; SZTV-2.2. Nr. ref. MMK: 13-12295

Calificările relevante ale expertului pot fi verificate pe următoarele site-uri web:

<https://www.mmk.hu/kereses/tagok> <http://ttsz.am.gov.hu/szakertok/szemelyek>

## Lista

1	Introducere, context .....	5
2	INSTALAȚIA PLANIFICATĂ.....	6
3	Descrierea mediului care ar putea fi afectat în mod semnificativ de activitatea planificată, Descrierea impactului potențial asupra mediului al activității planificate și evaluarea importanței acestuia.....	8
3.1	Protecția mediului geologic, a solului și a apelor subterane .....	8
3.2	Ape de suprafață .....	8
3.3	Fauna sălbatică.....	9
3.4	Protecția calității aerului.....	10
3.5	Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor.....	10
3.6	Protecția mediului construit și a patrimoniului cultural .....	11
3.7	Protecția peisajului.....	11
4	Descrierea măsurilor de atenuare pentru a reduce la minimum impactul negativ asupra mediului .....	11
5	Descrierea detaliată a metodelor de prognozare și a ipotezelor de bază, precum și a datelor de mediu relevante utilizate.....	11

# 1 INTRODUCERE, CONTEXT

Scopul proiectului este de a promova integrarea economică și de transport a regiunii de frontieră maghiaro-române, actualmente divizată, prin explorarea și pregătirea oportunităților de dezvoltare ale principalelor coridoare de transport dintre cele două țări și ale rețelei rutiere secundare asociate într-o asemenea măsură încât frontiera dintre Ungaria și România, care urmează să devină membră a spațiului Schengen, să nu mai reprezinte un obstacol fizic în calea circulației persoanelor și mărfurilor între cele două țări, indiferent de nivel, frecvență sau scop.

Ministerul Inovării și Tehnologiei (denumit în continuare: ITM) a dispus, prin scrisoarea sa cu nr. KIFEF/22243/2022-ITM, pregătirea proiectului intitulat „Pregătirea proiectului de autostradă M44 (Békéscsaba) – granița națională (Nagyszalonta)”, în vederea dezvoltării relațiilor transfrontaliere. Sarcinile pregătitoare includ elaborarea unui plan de studiu și a unui studiu de impact asupra mediului, precum și obținerea unei autorizații de mediu. Cu toate acestea, pentru a accelera sarcinile pregătitoare, ÉKM a decis că elaborarea autorizației și a planurilor de implementare, precum și obținerea autorizațiilor necesare pentru implementare sunt, de asemenea, sarcini.

## **Detalii de bază privind solicitantul autorizației:**

Ministerul Construcțiilor și Transporturilor

1054 Budapesta, Alkotmány utca 5.

Număr de identificare KRID: 661766363

Denumire scurtă: EKMUTHAT

Solicităm o autorizație de mediu pentru următoarele instalații:

- Drumul principal M44: 43.047 m (între km 0+000 și 43+047) în cazul V01 și 43.378 m (între km 0+000 și 43+378) în cazul V02
- Extinderea locală a siturilor de inginerie Békéscsaba și Sarkad
- Nou șantier de inginerie în Doboz
- Stație de măsurare a sarcinii pe osie lângă Újszalonta
- Intersecții și structuri de inginerie

Proiectul include, de asemenea, construirea de drumuri de pământ pentru a asigura accesul la proprietățile izolate de drum, precum și construirea de conexiuni de intersecție. În plus, cererea de autorizație acoperă și instalațiile conexe, cum ar fi structurile de inginerie, utilitățile publice și piste pentru biciclete. Obiectul autorizației este prezentat în detaliu în secțiunea 2.2, Date de bază privind instalația planificată.

Pe baza cunoștințelor noastre actuale, ne așteptăm ca prima fază a proiectului să fie finalizată până în 2030, iar a doua fază să fie predată până în 2033.

## 2 INSTALAȚIA PLANIFICATĂ

### Parametri de proiectare, volumul activității

Categoria drumului: autostradă

Lățimea coroanei: 20 m

Număr de benzi de circulație: 2×2 benzi, fără bandă de urgență

Lungime proiectată: ~43 km (în funcție de variantă)

Drumul principal este dimensionat pe baza e-UT 03.01.15 - proiectarea drumurilor rurale cu 2×2 benzi și o lățime a coroanei de 20 m.

### Aliniere orizontală și verticală

Noua rută planificată va continua spre granița națională cu construirea unui nou nod rutier cu niveluri separate în vecinătatea autostrăzii M44 deja finalizate, la km 111+500, cu parametri tehnici identici cu cei ai autostrăzii existente. Lungimea totală a traseului planificat este de 43 044 m (între secțiunile 0+000 și 43+044 km) în cazul proiectului V01 și de 43 375 m (între secțiunile 0+000 și 43+375 km) în cazul proiectului V02.

Traseul începe de la secțiunea 111+650 km a autostrăzii M44, unde va fi construit un nou nod rutier de tip jumătate de trifoi. (Acest punct era intersecția fostului drum principal 47 cu autostrada M44.) Traseul se desfășoară de-a lungul graniței dintre Murony și Békéscsaba pe primii 4 km, traversând drumul principal 47 cu un pasaj superior (3+736 km) cu o intersecție în formă de jumătate de trifoi. Traseul intră în zona administrativă a orașului Békéscsaba la km 4+069, după care traversează MÁV 120 Szolnok – Békéscsaba – Linia ferată Lökösháza la km 4+833, apoi ocolește lacurile de pescuit din sud și ajunge la drumul principal 470. Traseul traversează drumul de pământ 0709 hrsz cu un pasaj subteran, ceea ce necesită corectarea drumului de pământ, iar drumul de pământ 0111 hrsz traversează, de asemenea, sub pasajul subteran. Este necesară demolarea clădirii agricole afectate din zonă.

Drumul principal 470 este traversat la km 10+411 la o intersecție cu niveluri separate. La intersecția cu niveluri separate va fi construită o zonă de odihnă complexă. Clădirile agricole afectate de zona de odihnă vor trebui demolate.

Canalul Élővíz va fi traversat la km 11+482, iar backwater-ul Gerlai la km 12+571 prin pasajul superior planificat. Clădirile agricole situate pe traseu vor trebui, de asemenea, demolate aici (km 9+900 și 13+100).

Drumul 4238 j. va fi transferat pe un nivel separat, apoi traseul va vira la dreapta și va fi paralel cu canalul de delimitare Doboz-Gerlai. Acesta va ocoli zona specială de conservare a naturii Natura 2000 din pădurile Körösközi (HUKM20011) dinspre nord, dar nu o va afecta în mod direct, apoi va vira la stânga pe digul Kettős-Körös. Traversarea râului, a cărui luncă este, de asemenea, o zonă specială de conservare a naturii Natura 2000, are loc la secțiunea 17+700 km, care este perpendiculară pe aliniament, iar după traversare, traseul virează ușor la dreapta.

Drumul planificat ocolește zona interioară a orașului Doboz dinspre nord. După corectare, drumul Zsibongó va fi deviat pe un nivel separat la km 19+508, în pasajul subteran M44. Apoi traversează zona specială de conservare a naturii Natura 2000 Körösközi erdők (HUKM20011) între km 19+800 și km 21+150, Apoi, ocolind un parc solar la nord, virează la dreapta pe un tronson drept, paralel cu un drum de pământ existent (032 hrsz).

Canalul principal Varga-hosszai este traversat de un pasaj superior la km 20+647, unde trebuie traversat și drumul de pământ existent. La sfârșitul secțiunii de ocolire, traseul virează ușor spre stânga și apoi traversează drumul 4234.

La intersecția cu drumul 4234, la km 21+227, va fi construită și o intersecție cu niveluri separate. Pe partea nordică a căii ferate, există spațiu pentru un depou de inginerie care să deservească autostrada.

După intersecție, traseul virează ușor spre dreapta și este urmat de un tronson lung și drept.

La km 24+346 a fost amplasată o trecere mare pentru animale sălbatice, care asigură și o trecere pentru drumuri de pământ.

Ulterior, au fost dezvoltate două versiuni alternative pentru tronsonul dintre km 24+346 și km 30+300 al traseului V01:

#### Varianta V01

După trecerea pentru animale sălbatice, traseul virează spre nord-est și, după podul peste canalul Fekete-éri la km 26+432, traversează zona administrativă Sarkad. Traversează canalul principal Gyepes, al cărui albia și maluri sunt, de asemenea, o zonă specială de conservare a naturii Natura 2000, printr-un pod și ajunge în orașul Sarkad.

#### Alternativa V02

Având în vedere că varianta V01 traversează canalul Fekete-éri și canalul principal Gyepes într-un unghi nefavorabil din punct de vedere tehnic, a fost proiectată o variantă alternativă V02 pentru acest tronson, care se ramifică de la traseul V01 la km 24+346, continuând în linie dreaptă, apoi traversează canalul principal Gyepes (Natura 2000) într-un unghi mai favorabil după o curbă la stânga. Deși această secțiune alternativă este cu 331 m mai lungă, costul investiției este mult mai mic datorită unghiului favorabil de traversare a cursurilor de apă și se preconizează că va fi mai acceptabilă din perspectiva gestionării cursurilor de apă.

Omitând secțiunea prevăzută în ambele variante, la intersecția drumului 4219 care leagă Sarkad și Sarkadkeresztúr va fi construită o intersecție separată de tip jumătate de trifoi, care va asigura legătura între autostradă și drumurile de acces care duc către localități.

În apropierea km 35 va fi amenajată o zonă de odihnă simplă, care va oferi un loc de oprire sigur atât pentru vehiculele de pasageri, cât și pentru cele de marfă, între distanțele de deplasare necesare. Traseul mărginește orașul Méhkerék la nord, apoi traversează linia ferată existentă și actualmente funcțională MÁV 128 Békéscsaba-Kötegyán-Vesztő-Püspökladány la un nivel diferit de autostrada M44 planificată.

La granița dintre Újszalonta și Méhkerék va fi construit un nod rutier cu niveluri separate, care va asigura cea mai apropiată legătură cu granița. Actualul drum 42153 j. trebuie corectat, deoarece uzina de gaz și parcul solar care funcționează în apropierea traseului sunt situate acolo. Intersecția separată va avea un design în formă de jumătate de trifoi, cu benzi de accelerare și decelerare care continuă în banda colectoare-distribuitoare spre graniță, pentru a asigura conexiunea cu stația de inspecție rutieră pentru verificarea vehiculelor grele de marfă. Punctul de control este proiectat pe ambele părți, asigurând verificarea camioanelor care circulă spre și dinspre România.

Autostrada M44 ajunge în România la km 43+044 (km 43+375 în cazul variantei V02), iar complexul de trecere a frontierei nu este situat pe teritoriul Ungariei.

### **3 DESCRIEREA MEDIULUI CARE AR PUTEA FI AFECTAT ÎN MOD SEMNIFICATIV DE ACTIVITATEA PLANIFICATĂ, DESCRIEREA IMPACTULUI POTENȚIAL ASUPRA MEDIULUI AL ACTIVITĂȚII PLANIFICATE ȘI EVALUAREA IMPORTANȚEI ACESTUIA**

#### **3.1 Protecția mediului geologic, a solului și a apelor subterane**

Peisajul se caracterizează printr-un strat de acoperire cu granulație fină, infiltrare lentă, acvifere adânci bine protejate și ape subterane superficiale, sensibile, de calitate variabilă. Rețeaua de ape de suprafață, în special râurile Körös și canalele de apă interioare, joacă un rol semnificativ în dinamica apelor subterane, în special în sistemele de mică adâncime.

Amplasarea **apelor subterane** influențează proiectarea cotei și a drenajului drumului. În apropierea frontierei dintre Ungaria și România, pânza freatică se află la o adâncime cuprinsă între 1 și 2 metri sub suprafață.

**Nu există fântâni cu permise de exploatare a apei în raza de 100-100 m de axa principală a drumului planificat. Zona afectată de proiect nu afectează niciunul dintre zonele de protecție a apei existente sau potențiale.**

Conform informațiilor furnizate de Autoritatea maghiară competentă în domeniul apei și de Departamentul pentru protecția mediului, conservarea naturii și gestionarea deșeurilor, dosar nr. BE/39/01486-17/2025, nu se cunoaște existența vreunei contaminări geologice în zona de planificare.

Cel mai important factor care afectează mediul geologic al instalației planificate și al instalațiilor conexe este ocuparea fizică a terenului, ceea ce înseamnă o configurație cu 2x2 benzi conform secțiunii transversale de proiectare, plus ocuparea terenului de către instalațiile de conectare și ocuparea temporară a terenului în timpul construcției. Cu toate acestea, proiectul planificat nu afectează în mod direct teritoriul României.

În timpul investiției nu vor fi introduse materiale periculoase în sol și nu vor fi generate ape uzate tehnologice.

Nu este prevăzută nicio drenare.

Nu se preconizează niciun impact negativ asupra solului sau apelor subterane din România în timpul implementării și exploatării proiectului. Nu există resurse de apă subterană care să fie protejate în zona de frontieră.

#### **3.2 Ape de suprafață**

Zona de planificare se caracterizează printr-o rețea densă de ape, o vale fluvială extinsă și efecte ale apelor interioare, unde procesele hidrologice de suprafață sunt determinate de pante foarte mici, dinamica inundațiilor fluviale și rolul de reglare al sistemelor de drenaj.

Apele interioare sunt de așteptat în întreaga zonă de planificare.

Granița dintre Ungaria și România este separată de cursul de apă Határacsatorna, pe care traseul îl traversează pentru a ajunge în România.

Altitudinea traseului planificat urmează nivelul terenului existent, cu nivelul căii ferate ridicat cu cel puțin 2-3 m deasupra terenului. Întreaga lungime a drumului este de tip terasament, iar nivelul căii ferate al „” a fost stabilit astfel încât să se asigure drenarea structurii căii ferate deasupra nivelului ridicat al apelor interioare și al nivelului apelor subterane. Cursurile de apă și canalele traversate servesc ca recipiente pentru apa de ploaie care se scurge de pe drum, cu excepția Határacsatorna.

La intersecțiile cu cursurile de apă se preconizează construirea de secțiuni de conducte și poduri pentru a permite trecerea apei. Secțiunile de conducte vor avea o dimensiune uniformă de 1,20 m. În locurile în care traseele planificate traversează cursurile de apă la un unghi mai mic de 60° sau în care traseul se suprapune cu traseul unui canal existent (canalul Wimmer în apropierea frontierei), cursul de apă va trebui corectat.

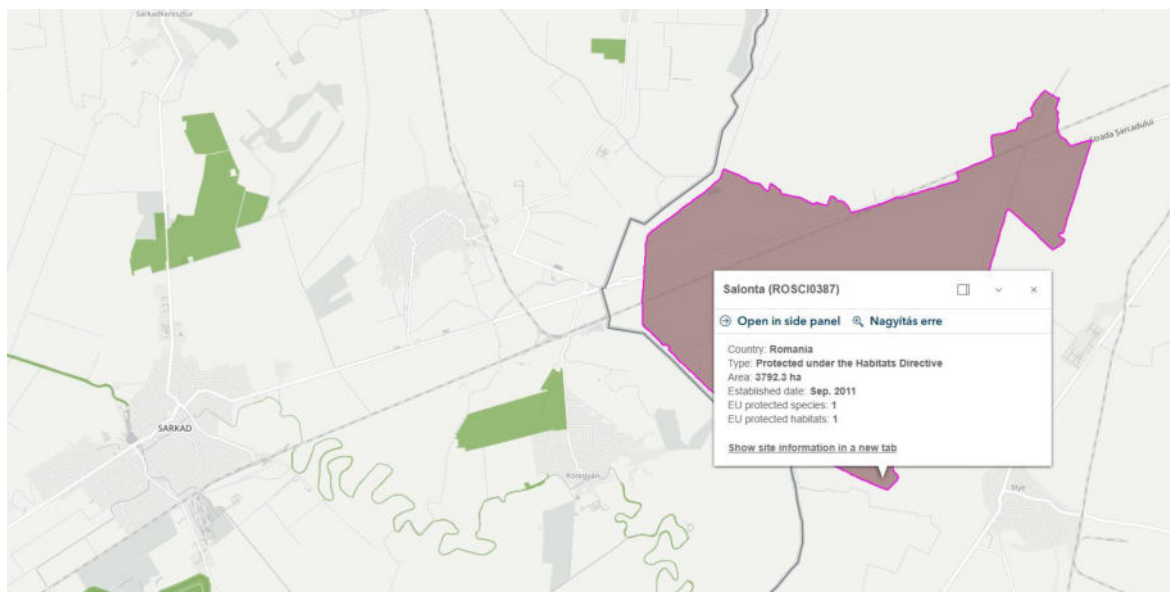
Conform conceptului de inginerie hidraulică al planului de studiu pregătit pentru planurile actuale, apa de ploaie din secțiunea traseului care se extinde până la ultimul punct de trecere a frontierei va fi drenată înapoi de la capătul secțiunii proiectate, în conformitate cu secțiunea transversală, și conectată la șanțul de stocare și evaporare care urmează să fie construit în Ungaria.

Nu se preconizează un impact negativ asupra apelor de suprafață în România în timpul implementării și exploatării proiectului.

### 3.3 Fauna sălbatică

Traseul planificat pe partea maghiară traversează un peisaj predominant agricol, cu cursuri de apă înguste și blocuri forestiere de dimensiuni și naturalitate variate, și este supus unui impact antropic semnificativ. Nu există zone naturale protejate pe secțiunea maghiară a învecinată cu România și nu s-au efectuat studii privind fauna sălbatică peste graniță.

Continuarea planificată a drumului în România se desfășoară de-a lungul sitului Natura 2000 numit Salonta (ROSCI0387).



1. ábra Situl Natura 2000 pe partea românească

Pe baza studiilor de teren, se poate exclude prezența speciilor de plante și animale protejate în zona de frontieră, ceea ce înseamnă că construcția tronsonului examinat al autostrăzii M44 nu prezintă un risc pentru fauna sălbatică.

### **3.4 Protecția calității aerului**

Instalația în sine nu provoacă probleme de poluare a aerului în zonele dincolo de frontieră. Exploatarea tronsonului planificat (maghiar) va avea ca rezultat o poluare a aerului neglijabilă în zonele dincolo de frontieră. Conform calculelor de evaluare a impactului, concentrațiile de poluanți atmosferici rezultate din traficul pe termen lung pe autostrada M44 vor scădea cu mult sub valorile limită la o distanță de 50 m de axă (chiar și la o distanță de 10 m). Nu există clădiri care să fie protejate la o distanță de 50 m, astfel încât nu sunt necesare măsuri de protecție. Din aceleași motive, nu sunt necesare măsurători de control în apropierea frontierei. Punctul de trecere a frontierei este situat la câțiva kilometri de cele mai apropiate așezări românești. În funcție de traseu și de trafic, autostrada poate avea un impact asupra localităților pe care le traversează. Cu toate acestea, acest aspect poate fi examinat pe baza planurilor pentru secțiunea românească, în funcție de condițiile de trafic de acolo.

### **3.5 Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor**

Instalația în sine nu provoacă probleme de poluare fonică în zonele dincolo de frontieră.

În timpul lucrărilor de construcție, următoarele surse vor cauza poluare fonică a mediului:

- tehnologia de construcție
- utilajele de lucru - operațiunile de încărcare - traficul de transport.

Poluarea fonică este cauzată de mișcarea utilajelor de construcții, transport și încărcare. Zgomotul produs de utilajele de lucru poate cauza probleme doar clădirilor situate în apropierea drumului, dar chiar și în acest caz doar temporar.

În acest caz, se poate concluziona că creșterea poluării fonice este neglijabilă, deoarece nu va exista trafic de transport în zonele dincolo de graniță și nu există clădiri în apropierea graniței.

Exploatarea secțiunii planificate (maghiare) va avea ca rezultat o poluare fonică neglijabilă în zonele dincolo de graniță. Conform calculelor de evaluare a impactului, distanța de siguranță în apropierea frontierei este de 180 de metri, dincolo de care sunt respectate limitele de protecție împotriva zgomotului (65/55 dB în timpul zilei/noaptea), iar punctul de trecere a frontierei se află la câțiva kilometri distanță de așezări. În funcție de lungimea și traficul său, autostrada poate avea un impact asupra localităților pe care le traversează. Acest lucru poate fi evaluat numai pe baza planurilor pentru tronsonul românesc, ținând seama de limitele de protecție împotriva zgomotului aplicabile în România.

### **3.6 Protecția mediului construit și a patrimoniului cultural**

De-a lungul zonei de frontieră există zone agricole, dar nu există proprietăți rezidențiale în imediata vecinătate a frontierei. Construcția autostrăzii pe partea maghiară nu va avea niciun impact asupra mediului construit.

### **3.7 Protecția peisajului**

Din perspectiva protecției peisajului, construcția provoacă, în general, modificări temporare, dar impactul său poate fi și permanent.

Construcția căii ferate implică modificări ale terenului, crearea de tăieturi și terasamente și deteriorarea temporară a suprafeței, limitată la perioada de construcție, în cazul utilizărilor în afara zonei expropriate.

Operațiunile menționate anterior vor avea loc numai în zonele aflate sub jurisdicția Ungariei, astfel încât construcția nu va avea niciun impact asupra zonelor din afara frontierei.

## **4 DESCRIEREA MĂSURILOR DE ATENUARE PENTRU A REDUCE LA MINIMUM IMPACTUL NEGATIV ASUPRA MEDIULUI**

Pe baza studiilor efectuate, nu se preconizează niciun impact care să necesite măsuri de atenuare.

## **5 DESCRIEREA DETALIATĂ A METODELOR DE PROGNOZARE ȘI A IPOTEZELOR DE BAZĂ, PRECUM ȘI A DATELOR DE MEDIU RELEVANTE UTILIZATE**

Metodele de prognozare se bazează pe simularea traficului, ipotezele studiilor legate de trafic și modelele și rezultatele bazate pe acestea sunt prezentate mai jos:

Studiul de trafic a fost realizat în timpul pregătirii planului de studiu prin modelarea zonei de dezvoltare la nivel de macro-simulare, adică între districtele individuale ale zonei de dezvoltare.

Toate direcțiile de deplasare relevante pentru traficul care pleacă sau sosește în zona definită pot fi identificate între districtele zonei de planificare la .

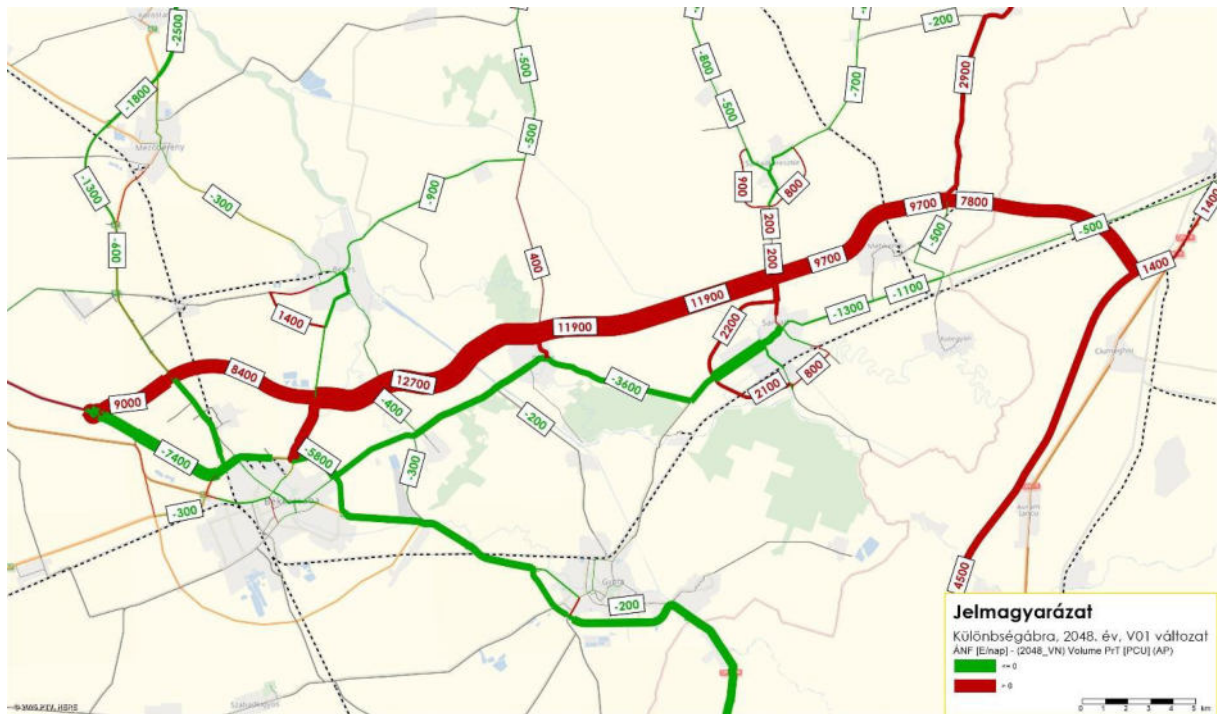
În studiul de trafic, presupunem că faza I a proiectului va fi finalizată până în 2030, iar faza II va fi predată în 2033. Examinăm încărcarea traficului pentru anul punerii în funcțiune și pentru o perioadă de 15 ani după predarea întregului proiect, adică până în 2048.

În 2030, când faza I va fi finalizată, secțiunea scurtă predată va fi semnificativă doar în ceea ce privește traficul regional pe distanțe scurte, cu un volum de trafic de ~1300 EJ/zi.

În 2033, traficul va varia între 6 800 și 10 200 EJ/zi pe secțiunile individuale, cu un trafic mai redus la ambele capete ale secțiunii și un trafic mai intens pe secțiunea dintre Békés și Sarkad.

În 2048, traficul va varia între 7 800 și 12 700 EJ/zi pe secțiunile individuale, cu un trafic mai redus la ambele capete ale secțiunii și un trafic mai intens între Békés și Sarkad.

Nu există diferențe semnificative în ceea ce privește traficul între variantele V01 și V02.



2. ábra Redistribuirea traficului preconizată în 2048 (EJ/zi)