

**BÉKÉS MEGYEI ÖNKORMÁNYZAT  
KÖZGYŰLÉSÉNEK ELNÖKE**

5600 Békéscsaba, Árpád sor 18.  
Telefon: 66/441-156; Fax: 66/441-122

<b>Előkészítő:</b> Bodzsár Adrienn	NYILVÁNOS ülés
<b>Véleményező bizottság:</b> Területfejlesztési Bizottság	A döntéshozatal egyszerű többséget igényel

**ELŐTERJESZTÉS**  
**a Békés Megyei Önkormányzat Közgyűlésének**  
**2015. május 7-én tartandó rendkívüli ülésére**

**Tárgy: A Békés megyei úthálózat felújításával kapcsolatos alapvetések**

**Tisztelt Közgyűlés!**

**I. Előzetes tájékoztatás a Békés megyei úthálózat állapotáról**

A magyarországi önkormányzatok tulajdonában lévő útszakaszok teljes hossza az országos közutakénak ötszöröse, 169 ezer kilométer, ám csak a negyede kiépített. Az ország főúthálózata 8340 kilométer hosszú gyorsforgalmi utakból – autópályákból, autóutakból, a gyorsforgalmi utak csomóponti elemeiből –, illetve első- és másodrendű főutakból áll. Hazánk 2011-ben 1304 kilométer gyorsforgalmi úthálózattal rendelkezett. Annak tervezésekor, illetve kialakításakor Budapest-centrikusság érvényesült. (Békés megye elérhetőségéről ld. az 1. számú mellékletet).

A legkedvezőtlenebb úthálózattal a Viharsarok rendelkezik, valamint a helyi közúthálózat hosszát tekintve is a rangsor végén helyezkedik el Békés megye, ebben azonban az is szerepet játszik, hogy a térség településsűrűsége alacsony. **A Központi Statisztikai Hivatal (KSH) adatai szerint 2013-ban a Békés megyében található közutak hossza 1468 km.<sup>1</sup> Ebből gyorsforgalmi úthálózat, autópályák és autóutak nem érintik Békés megyét. Az önkormányzati tulajdonban lévő útszakaszok hossza pedig 8724 km. További adatok szerint Békés megyében a 100 km<sup>2</sup> területre jutó országos közutak hossza 26,1 km.<sup>2</sup>**

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. (MK NZrt.) és jogelődje, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központtal (a KKK-val és jogelődjével) kötött támogatási vagy vállalkozási szerződés keretén belül felhasználási terv alapján végezte az állami tulajdonban lévő országos közutak üzemeltetésével és karbantartásával kapcsolatos tevékenységet. Az MK NZrt. a kezelésében lévő több mint 31 000 kilométernyi országos közúthálózat fenntartási és üzemeltetési feladatait látja el. Fontos, hogy nem tartozik a kezelésükbe Budapest útjai, az M5-ös és M6-os autópályák koncessziós szakaszai, valamint a települések önkormányzati kezelésben levő útjai. A társaság feladatköre egyebek mellett kiterjed még a tehergépjárművek ellenőrzésére, az Útinform, az Országos Közúti Adatbank és a Kiskőrösi Közúti Múzeum működtetésére.

<sup>1</sup> [http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_odu003.html](http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_odu003.html), letöltés: 2015. április 8.

<sup>2</sup> [http://www.ksh.hu/apps/shop.kiadvany?p\\_kiadvany\\_id=45120&p\\_temakor\\_kod=KSH&p\\_session\\_id=792106710644544&p\\_lang=HU](http://www.ksh.hu/apps/shop.kiadvany?p_kiadvany_id=45120&p_temakor_kod=KSH&p_session_id=792106710644544&p_lang=HU), Kapcsolódó adatok, Táblázatok, 6.1. Úthálózat (km) nevű táblázat, 2015. április 8.

Az Országos Közúti Adatbank, az OKA2000 – amely egy speciális térinformatikai rendszer – biztosítja az állami közutak állapotának nyomon követését. A rendszerrel felméri a közutak napi műszaki, minőségi, forgalmi jellemzőit, ezek alapján statisztikákat, összegzéseket készítenek. Az OKA2000 megyei adatbázisaiba az MK NZrt. 19 megyei igazgatósága rögzíti az adatokat. Az állapotfelmérés a teljes országos közúthálózatra kiterjed, és három szempont (felületépség, teherbírás, egyenetlenség) szerint minősíti az utak állapotát. Az egyes útszakaszokat minőségük, állapotuk szerint, 1-től 5-ig terjedő skálán osztályozzák. A vizsgálat vizuális felmérés szerint zajlik, figyelembe veszik a burkolatépséget meghatározó főbb jellemzőket, így a deformációkat, a kátyúkat, az úttest sérüléseit és a burkolatszél hibáit is.

Az MK NZrt szerint az utak azért kátyúsak, mert a magyar fő- és mellékút hálózat átlagéletkora 40 év felett van (ld. 2. számú melléklet).<sup>3</sup> Természetesen az autópályák átlagéletkora jóval alacsonyabb, ebből is következik, hogy ritkábban fordulnak elő rajtuk úthibák. A 20 évnél régebbi burkolatok részaránya jelentősen megnőtt, már meghaladja a teljes megyei hálózat 50 %-át. Az elöregedett burkolatokon a hideg és csapadékos teleken időszakosan megnő a kátyúk száma. Az utakat a mainál eleve kisebb teherbírásra és forgalomra, valamint 10-15 éves időtartamra tervezték. Az egy évtized lejárta után teljes felújításra lenne szükség. E tekintetben jelentős elmaradást mutatnak útjaink. Az utóbbi években az aszfaltburkolatok elöregedési tendenciája erőteljesen mutatja hatását.

Az MK NZrt, mint fenntartó csak a burkolatok hibáinak kijavítására hivatott. A kezelésükben lévő útszakaszok teljes körű felújításában csak, mint projekt lebonyolító vesz részt. A nagyfelületű javításokra akkor kerül sor, amikor kátyúzással már nem lehet biztosítani egy adott útszakaszon a biztonságos közlekedést és a szükséges források is a társaság rendelkezésére áll.

2012. áprilisi adatok szerint Békés megye közúthálózatának burkolat állapota az országos összehasonlításban a rosszabbak között volt, a szakaszok teherbírása pedig itt volt a legrosszabb. Jó vagy megfelelő minősítést csak az utak 26 százaléka kapott.<sup>4</sup> A több mint 31000 km hosszú állami közúthálózat burkolat állapotának megfelelő szinten tartása évente 2500 km útszakasz felújítását igényelné. Ezzel szemben a 2006-2011. időszakban összességében 3794 km, vagyis éves átlagban 632 km útszakasz felújítása történt meg. Az útburkolatok tervezett élettartama, a műszakilag szükséges ciklusidő 10-15 év, viszont a közutak felújítási ciklusideje a 10-15 év helyett 35 év. Így az országos útburkolatok állapota javításuk, felújításuk után rövid időn belül felújításuk előtti állapotba romlik vissza. (További problémákat, adatokat lásd a 3. számú mellékletben)

## **II. A megyei úthálózat megújításának lehetősége a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (a továbbiakban: TOP) megyei indikatív forráskeretén belül**

A TOP „*A munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés*” című 1.3-as intézkedésének keretén belül jellemzően alacsonyabb rendű utak bel- és külterületi felújítására és fejlesztésére mutatkozik lehetőség annak érdekében, hogy a kisebb települések munkavállalói számára a betelepülő vállalkozások és a fejlesztett üzleti infrastruktúra elérhetővé váljon, a vállalkozások pedig megfelelő mértékben találjanak munkavállalókat.

A TOP-ba illeszthető útfejlesztési projektek kidolgozásánál - a még nem ismert pályázati felhívások követelményrendszerén túl - a következőkre szükséges tekintettel lenni:

- A munkaerő mobilitás mellett az útfejlesztések a gazdasági övezetek, iparterületek feltárását, jobb elérhetőségét is biztosítják, amely a vállalkozások betelepüléséhez, működéséhez, közvetetten a foglalkoztatás növeléséhez vezet. Emellett fontos szempont a

<sup>3</sup> <http://internet.kozut.hu/sajtoszoba/Lapok/gyik.aspx>, 3. kérdés

<sup>4</sup> <http://www.beol.hu/bekes/gazdasag/bekes-megyei-utak-allapota-nem-megfelelo-511209>

további TOP intézkedések keretében végrehajtott ERFA fejlesztésekkel történő szinergia kimutatása

- A TOP alapidokumentum szerint az intézkedés a megyei szinten összehangolt fejlesztések megvalósítását kívánja támogatni, így kiemelt szempont a megye földrajzi területén tervezett fejlesztések, kifejezetten a megyei települések és a megyei jogú városi fejlesztéseinek egymáshoz való illeszkedése, az integrált megvalósítás megjelenítésével.
- A közutak fejlesztése során úgy kell eljárni, hogy a biztonságos közlekedési feltételek valamennyi, a közúton közlekedni jogosult számára biztosítottak legyenek.<sup>5</sup> Ezért a gyalogos, kerékpáros és a közösségi közlekedési módok biztonságos közlekedési feltételeinek a fejlesztését is tervezni szükséges a projektben.

**A fentiek alapján a pontszerű fejlesztések helyett kizárólag az egyes megyei projektek esetében a komplex fejlesztéspolitika érvényesítése mellett generálisan a megyei TOP forrásokból megvalósított további intézkedésekkel érintett projektekkel történő szinergia biztosítása mellett hajthatóak végre TOP-os útfejlesztések.**

#### **Határozati javaslat:**

A Békés Megyei Önkormányzat Közgyűlése

1. annak érdekében, hogy a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (a továbbiakban: TOP) „*A munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés*” című 1.3-as intézkedésének keretén belül végrehajtható fejlesztések esetén a TOP alapidokumentumban megfogalmazott összehangolt megvalósítás és a TOP további intézkedései által érintett fejlesztésekkel szükséges szinergia feltárható legyen, felhatalmazza a Területfejlesztési Bizottság Elnökét, hogy jelentésben tájékoztassa a Közgyűlést a békés megyei önkormányzatok fentiekkel összhangba hozható fejlesztési törekvéseiről.
2. egyetért azzal, hogy kizárólag az 1. pont szerint elkészített jelentés Közgyűlés általi elfogadását követően ütemezi a megyei indikatív TOP kereten belül megvalósítható felhívások megjelenését.

**Felelős:** Ruck Márton, a Területfejlesztési Bizottság Elnöke

**Határidő végrehajtásra:** 2015. október 31.

**Határidő beszámolásra:** 2015. november 30.

Békéscsaba, 2015. április 30.

  
Zalai Mihály

<sup>5</sup> A támogatható tevékenységek esetén a beruházást minden esetben a közúti közlekedésről szóló 1988. I. tv. 8. § (1a) bekezdésével összhangban kell tervezni és megvalósítani. A hivatkozott jogszabály kimondja, hogy „*A közutak tervezése, fejlesztése során úgy kell eljárni, hogy a biztonságos közlekedési feltételek valamennyi, a közúton közlekedni jogosult számára biztosítottak legyenek.*”.

## Mellékletek

### ***1. számú melléklet – Békés megye elérhetősége<sup>6</sup>***

#### **Elérhetőség**

Békés megye közlekedés-földrajzi helyzete viszonylag kedvezőtlen. Közúthálózatának, logisztikai infrastruktúrájának a fejlesztése más térségekhez, az országos átlaghoz képest hagyományosan hátrányban van. Többek között ennek is köszönhető, hogy Békés megye felzárkózása nem valósulhatott meg, sőt egyes mutatókban leszakadása növekedett. Az egyes térségek, települések népességmegtartó erejét, gazdasági erőviszonyait, a belföldi és külföldi tőke megtelepedési esélyeit többek között az elérési lehetőségek is befolyásolják. Meghatározó az országos és a térségi – saját, illetve szomszédos megyei és a kistérségi – központoktól való távolság, valamint a távolságok megtételét időben lerövidítő gyorsforgalmi utak közelsége is. Békés megye lakossága, gazdasága számára komoly gondot jelent a közúti közlekedésben a gyorsforgalmi út hiánya.

Bár az M43 autópálya Szeged-Makó közötti szakaszának megépítésével, 2011-ben történt átadásával a megye délnyugati települései vonatkozásában kedvezőbbek lettek az elérési idők, azonban ez a körülmény összességében nem, vagy csak elhanyagolható mértékben befolyásolja.

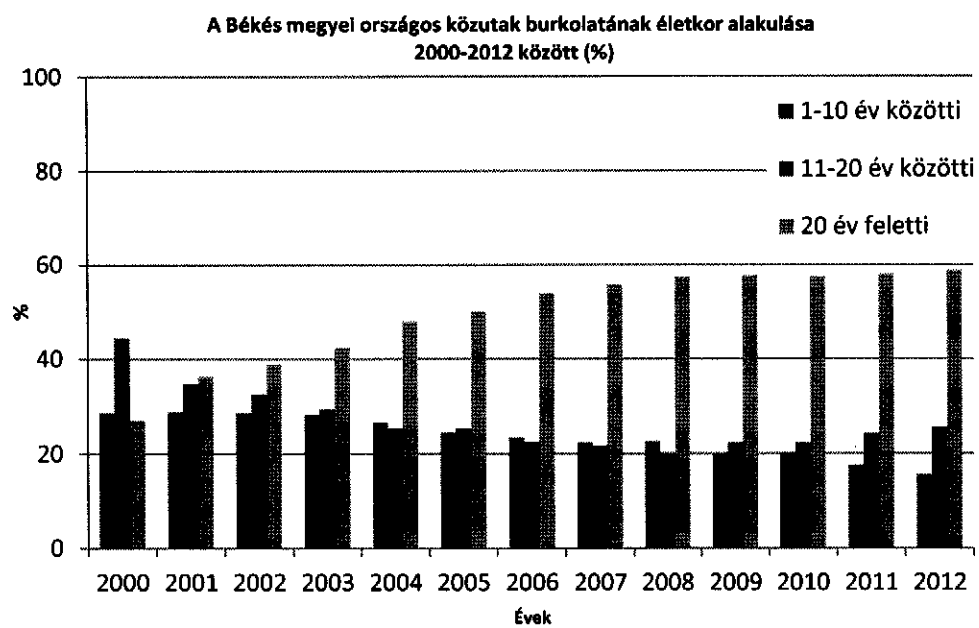
#### **Nemzetközi kapcsolatok**

Közúti közlekedés szempontjából a megyét a nagy közúti tranzitfolyosók elkerülik, nincs gyorsforgalmi útja. A nemzetközi kapcsolatot elsődlegesen a 44. sz. főút biztosítja a gyulai határátkelőhelyen keresztül. Ez az út azonban belterületi átkelési szakaszaival nem biztosít megfelelő szolgáltatási színvonalat. Az országhatár átjárhatóságának megkönnyítése, a korábbi közúti kapcsolatok helyreállításával, illetve újak létesítésével előfeltétele annak, hogy a megye peremjellege felszámolható legyen. Az M44 Kecskemétiig történő megépítése alapvető szükséglet az európai gazdasági térhez való kapcsolódási pont megteremtése érdekében.

---

<sup>6</sup> *Békés megye területfejlesztési koncepciója – Helyzetelemzés, helyzetértékelés, 118-120. o.*

**2. számú melléklet – A Békés megyei országos közutak burkolatának életkor alakulása 2000-2012 között (%)<sup>7</sup>**



<sup>7</sup> Békés megye területfejlesztési koncepciója – Helyzetelemzés, helyzetértékelés, 110. o.

### 3. számú melléklet – Az országos és a megyei közúthálózat állapota

Az Állami Számvevőszék (ÁSZ) és az MK NZrt. jelentésében képet kapunk az országos közúthálózat állapotáról. Az MK NZrt. által készített „Az országos közutak állapota” című dokumentum szerint figyelembe kell venni, hogy a kedvezőtlen állapotú útszakaszok főként a mellékúthálózatra esnek.

**Az egyenetlenség és a nyomvályúsodási adatok esetében** figyelembe kell venni az MK NZrt. megjegyzését: **az adatok nem az összes közút mérése alapján lettek összegezve, hanem a mérési terveknek megfelelően lemért szakaszok állapotváltozásait ábrázolják.** Országos mérések hiányában a felújított utak adatai alapján a rendszer programjába épített algoritmus számítja az értékeket. **A következő adatok csak az MK NZrt. kezelésében lévő útszakaszokra vonatkoznak, ez Békés megyében 1460 km.**

A közúti forgalom egyik lényeges jellemzője a nehéz tehergépkocsik tengelyterhelése, amely az útpályaszerkezetek forgalomból eredő károsodását okozza, és jelentősen hozzájárul az utak és hidak szerkezetének kifáradáshoz, leromlásához. **A nyomvályú képződés** a nagy nehéztárgyforgalmú utak jellegzetessége, amely kedvezőtlen hatást gyakorol a forgalom biztonságára. A nyomvályúk kialakulása az útfelületen megnöveli az aquaplaning („vízen csúszás”) kialakulásának lehetőségét, illetve a csúszósurlódás csökkenéséhez vezet. A baleseti szempontból kiemelten veszélyes 17 mm-nél mélyebb országos nyomvályús szakaszok hossza 2011-ben közel 2000 km,<sup>8</sup> 2014-ben pedig 2150 km volt országos szinten. A 12-50 mm mély nyomvályús utak hossza 2006-ban meghaladta a 6300 km-t, 2011-ben 5400 km-re csökkent, 2014-re pedig nagymértékben megnövekedett és elérte a 6900 km-t.<sup>9</sup>

Az 1460 km hosszú Békés megyei úthálózatból 500 km-nyi szakasz nyomvályú-mélysége 11 mm-nél mélyebb, valamint 65,8 és 66,2 km-nyi szakaszon mértek *rossz*, illetve *nem megfelelő* értékeket. Békés megye úthálózata a keréknyomvályú-mélység osztályzatainak hosszal súlyozott átlaga alapján két másik megyével karöltve az utolsó helyen áll.

Az **egyenetlenség** osztályzatok alapján elmondható, hogy az országos közutak egyenetlenség osztályzatainak hosszal súlyozott átlagai rosszabbak, mint a nyomvályú-mélység ugyanezen adatai. Az egyes megyékre jellemző átlagok a *tűrhető* kategóriába esnek bele. Békés megye mellékúthálózata egyenetlenség szempontjából hátul helyezkedik el a megyék rangsorában: rossz besorolást több mint 400 km út kapott. Az országos közutak egyenetlenség osztályzatában összességében 2011-hez képest lényegi változás nem állt be 2014-re.

Az utak **teherbírási** jellemzője a 10 tonnára átszámított tengelyterhelések elviselési képességét fejezi ki, ami főúton és az aszfaltbeton burkolatú utakon kedvezőbb, mint a mellékúthálózaton. Az országos közutak teherbírási osztályzatainak hosszal súlyozott átlaga szerint Békés megye úthálózata áll a legrosszabb helyen – 3,7 átlaggal – amely már a *nem megfelelő* besoroláshoz áll közelebb. A főhálózat 2,8, míg a mellékúthálózat 3,9 átlag osztályzatot kapott. A 2011. évi adatokhoz képest 2014-re az országos közutak teherbírási osztályzata szerint megfigyelhető kismértékű változás. A teherbírási szempontjából *jó* besorolású utak aránya 2,2 százalékponttal nőtt, e mellett a *rossz* besorolású utak aránya 2,8 százalékponttal csökkent.

Országos és megyei szinten is jellemző, hogy az utak **burkolatállapota** rendelkezik a legrosszabb értékekkel. Az országos úthálózat burkolatállapotának átlaga 3,9 volt 2014-ben. A mellékúthálózat ebben a kategóriában is alul maradt a főúthálózathoz képest. 2011-hez képest lényegi változás nem

<sup>8</sup> <http://www.asz.hu/jelentes/1291/jelentes-az-allami-kozutak-felujitasat-javitasat-karbantartasat-celzo-intezkedesek-eredmenyessegenek-es-az-allami-kozutak-allapotara-gyakorolt-hatasanak-ellenorzeserol/1291j000.pdf>, 63. o. ábra, letöltés: 2015. április 13.

<sup>9</sup> <http://internet.kozut.hu/Lapok/kozuthalozat.aspx>, Országos közutak burkolatállapot adatai 2014, letöltés: 2015. április 23.

tapasztalható az országos közutak burkolatállapot osztályzatai tekintetében. A Békés megyei közutak közel 56%-a, valamint közel 12%-a kapott *rossz*, illetve *nem megfelelő* besorolást. A középső, *tűrhető* kategóriában az utak közel 21%-a tartozott 2014-ben. Az arányokból jól látszik, hogy az utak csupán elenyésző része kapott *megfelelő* és *jó* besorolást.

Az utóbbi években az aszfaltburkolatok előregedési tendenciája erőteljesen mutatja hatását. 2012-ben az 1460 km hosszú teljes megyei közúthálózaton közel 978 km hosszú útszakasz kapott nem megfelelő vagy rossz minősítést, ami gyakorlatilag a teljes hálózat 2/3-ad részének felel meg. Ez elsősorban abból adódik, hogy, bár az országos mellékutak felújítása ütemezetten történik, az évenként csökkenő pénzügyi források egyre kevesebb beavatkozást tettek lehetővé, ezért az elmúlt időszakban az útállapotok romlási folyamatának a lassítására volt csak lehetőség.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Békés megye területfejlesztési koncepciója – Helyzetelemzés, helyzetértékelés, 110-111. o.

