



## PEST VÁRMEGYEI KORMÁNYHIVATAL

### Közlemény

A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **314/2005. Korm. rendelet**) 8. § (1) és (1a) bekezdései alapján a Pest Vármegyei Kormányhivatal a következő közleményt teszi közhírré:

A Közlekedési és Beruházási Minisztérium (2026. május 12. napját megelőzően: Építési és Közlekedési Minisztérium) nevében a VIKÓTI Mérnök Iroda Kft. (1519 Budapest, Pf.:241.) által benyújtott kérelemre az M44 gyorsforgalmi út Békéscsaba – országhatár (Nagyszalonta) közötti szakasz megvalósítása ügyében a Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály előtt PE/KTFO/2934/2026. számon környezeti hatásvizsgálati eljárás indult.

#### **Eljáró hatóság megnevezése, elérhetősége:**

**Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály**  
1016 Budapest, Mészáros u. 58/a.  
Levélcím: 1539 Budapest, Pf.: 675.  
Telefon: 06-1-224-9103  
e-mail: jho@pest.gov.hu

Ügyiratszám: PE/KTFO/2934/2026.

#### **Az ügy tárgya:**

Az M44 gyorsforgalmi út Békéscsaba – országhatár (Nagyszalonta) közötti szakasz megvalósításának környezeti hatásvizsgálata.

**Kérelmező:** Közlekedési és Beruházási Minisztérium (2026. május 12. napját megelőzően: Építési és Közlekedési Minisztérium)

**Ügyintézési határidő:** 60 nap

A kérelem beérkezésének időpontja: 2026. május 6.

Az eljárás megindulásának és az ügyintézési határidő kezdetének napja: 2026. május 6.

Az ügyintézési határidőbe nem számítanak bele az *általános közigazgatási rendtartásról* szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: **Ákr.**) 50. § (5) bekezdésében felsorolt időtartamok.

#### **Tervezett létesítmény, tevékenység rövid ismertetése:**

A kérelem az M44 gyorsforgalmi út Békéscsaba – országhatár (Nagyszalonta) közötti szakaszára vonatkozik. A tervezett nyomvonalon 2x2 sáv keresztmetszettel és 20 m koronaszélességben, 110 km/h tervezési sebességhez gyorsforgalmi úti kialakítást tervezett.

A benyújtott dokumentáció két nyomvonalváltozatot tartalmaz. A V01 nyomvonalváltozat esetén 0+000 - 43+044 km szelvények között, a V02 nyomvonalváltozat esetén 0+000 - 43+431 km szelvények között épül meg az útpálya. A V01 vagy V02 nyomvonalváltozat közötti eltérés a 24+346 – 30+300 km szelvények közötti szakaszon van, mely a nyomvonal teljes hosszára (annak szelvényezésére) is hatással van.

### A nyomvonal helyszínrajzi vonalvezetése:

A tervezett új nyomvonal a már megépült, M44 gyorsforgalmi út 111+500 km szelvényének környezetében egy új külön szintű csomópont kialakításával folytatódna az országhatár irányába. A szelvények számozása ezen a ponton 0+000 km szelvénynél kezdődik.

A nyomvonal Murony és Békéscsaba település határán vezet az első 4 km-en, a 47-es számú főutat felüljáróval keresztezi fél-lóhere csomóponttal. A nyomvonal eléri Békéscsaba közigazgatási területét, ezt követően pedig a MÁV 120 sz. Szolnok – Békéscsaba – Lökösháza vasútvonal kerül keresztezésre felüljáróval, majd a horgásztavakat délről kerülve éri el a 470 sz. főutat, melyet külön szintű csomópontban keresztez. A külön szintű csomópontban komplex pihenőhely létesül.

A nyomvonal ezt követően keresztezi az Élővíz-csatornát, majd a Gerlai-holtágat felüljárón keresztül.

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 Natura 2000 különleges természetmegőrzési területet északról kerüli el, de nem érinti közvetlenül, majd egy bal ívvel fordul rá a Kettős-Körös töltésére. A folyó keresztezése, melynek ártere szintén Natura 2000 különleges természetmegőrzési terület, 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. Ezután a nyomvonal a Körösközi erdők (HUKM20011) elnevezésű Natura 2000 különleges természetmegőrzési területet keresztezi, majd egy napelemparkot északról elkerülve, jobb ívvel befordul egy meglévő földúttal párhuzamos egyenes szakaszra.

A nyomvonal a Varga-hosszai főcsatornát felüljáróval keresztezi, 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, ahol a pálya északi oldalán lehetőség van a gyorsforgalmi út üzemeltetését szolgáló mérnökségi telep elhelyezésére is.

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.

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 a nyomvonal.

#### V02 betétváltozat

A nyomvonalváltozat folytatja a nyomvonal egyenes vonalvezetését, majd egy bal ív után keresztezi a Gyepes főcsatornát (Natura 2000).

A két változatban is megtervezett szakaszt elhagyva a Sarkadot és Sarkadkeresztúrt összekötő 4219 j. út keresztezésében az M44 gyorsforgalmi út – 4219 j. út külön szintű féllóhere csomópont kerül kialakításra.

A 35 km sz. környezetében egyszerű pihenőhely kerül elhelyezésre.

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 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 Romániába tartó, mind az onnan érkező tehergépjárművek ellenőrzési lehetősége biztosított.

Az M44 gyorsforgalmi út a 43+044 km (V02 betétváltozat esetén a 43+431 km) szelvényénél eléri Romániát. A határátkelő komplexum nem Magyarország területére tervezett, így határellenőrzésre szolgáló létesítmény nem épül a projekt keretében.

Tervezési szakasz kezdete: 0+000 km

Tervezési szakasz vége:

V01 változat esetén: 43+044 km

V02 változat esetén: 43+431 km

A nyomvonal teljes hossza:

V01 változat esetén: 43044 m

V02 változat esetén: 43431 m

### **A nyomvonallal (mindkét nyomvonalváltozat esetében) az alábbi települések érintettek:**

Békéscsaba, Murony, Békés, Doboz, Sarkad, Sarkadkeresztúr, Méhkerék, Újszalonta.

### **Tervezési paraméterek:**

Műszaki jellemzők:

Tervezési sebesség,  $v_t=110$  km/h.

Forgalmi sávok száma: 2 x 2 sáv,

Forgalmi sáv szélessége: 3,5 m,

Burkolat szélessége: 2 x 8 m,

Padka szélessége: 1,5 m,

Koronaszélesség: 20 m

### **Hatásterületek:**

#### **Levegőtisztaság-védelem:**

A tárgyi gyorsforgalmi út esetében a levegővédelmi hatásterületek a *levegő védelméről szóló 306/2010. (XII.23.) Korm. rendelet* 2. §. 12c. és 14. pontjának figyelembevételével kerültek meghatározásra.

A környezeti hatástanulmányban foglaltak szerint az építés során az építőanyagok közúti szállításából, a munkagépek üzemeléséből származó levegőterhelés – nitrogénoxidok, korom és szálló por – térben és időben koncentrált lehet. A gépjármű közlekedésből, a szállított anyagok rakodásából, az építési technológiából, a földkitermelésből, az oszlopállítástól és a tereprendezésből porkeltésre lehet számítani. A mértékadó légszennyező anyag minden munkafázisban a szálló por. Az építés közvetlen levegővédelmi hatásterülete - átlagos meteorológiai körülmények között - a szálló por ( $PM_{10}$ ) hatásterülete alapján határozható meg, amelynek kiterjedése nagyobb volumenű földmunka (útépítés) esetében 738 m; kisebb volumenű földmunka esetében 454 m; közművek fektetése, oszlopok állítása esetében 125 m; aszfaltozás esetében 221 m.

Az építéshez kapcsolódó szállítási forgalom jelen tervfázis alapján a meglévő fő- és gyűjtő úthálózatot veszi majd igénybe, amely esetén levegőtisztaság-védelmi konfliktus nem várható a szállítás során.

A távlati állapotban a számítások alapján mértékadó légszennyezőanyagok a nitrogén-oxidok ( $NO_x$ ) tekinthetők. A távlati forgalmi adatokkal számolva a közvetlen levegővédelmi hatásterület kiterjedése a gyorsforgalmi út legforgalmasabb szakasza mentén 2 m lesz.

A környezeti hatástanulmány közvetett hatásterülettel kapcsolatos vizsgálatai alapján megállapításra került, hogy a kapcsolódó úthálózaton a forgalmi átrendeződésből eredően nem várható kimutatható légszennyezettség romlás a projekt hatására.

A környezeti hatástanulmány vizsgálatai alapján a tervezett gyorsforgalmi út megvalósulása esetén várhatóan a közvetlen közelében teljesül minden vizsgált komponens esetében az órás és a 24 órás (PM<sub>10</sub>) egészségügyi határérték.

A tervezési (magyarországi) szakasz üzemelése a hatásterületi számításokra tekintettel elhanyagolható levegőterhelést eredményez a határon túli területekre. Országhatáron áterjedő jelentős környezeti hatás levegővédelmi szempontból nem várható.

### **Zaj- és rezgésvédelem:**

A tervezési területhez legközelebbi védendő épületek mezőgazdasági területek esetében 50 méterre, lakóterületek esetében 350 méterre, míg üdülő területek esetében 280 méterre találhatóak.

Az építés során a munkagépek, a szállító járművek közlekedése, a gépek működése által kibocsátott zajemisszióval kell számolni. A munkálatok a nyomvonal mentén szakaszosan jelentkeznek, különböző helyszíneken egy időben különböző építési szakasz is elfordulhat.

Az építés közvetlen zajvédelmi hatásterületének legnagyobb kiterjedése (üdülőterületek irányába) nagyobb volumenű földmunka (útépítés) esetében 410 m; kisebb volumenű földmunka esetében 327 m; közművek fektetése, oszlopok állítása esetében 402 m; hidépítés esetében 365 m; aszfaltozás esetében 441 m.

Az építéshez kapcsolódó szállítási forgalom jelen tervfázis alapján a meglévő fő- és gyűjtő úthálózatot veszi majd igénybe, amely esetén zaj- és rezgésvédelmi konfliktus nem várható a szállítás során.

A távlati üzemelési állapot közvetlen zajvédelmi hatásterülete a 314/2005. Korm. rendelet 7. melléklete, valamint a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. §-ában foglaltak figyelembevételével került meghatározásra. A tervezett fejlesztés közvetlen hatásterületét zajterjedés modellezéssel számították ki. A közvetlen zajvédelmi hatásterület kiterjedése a nyomvonal középvonalától számított 70-550 m-es terület. A tervezett út közvetlen zajvédelmi hatásterülete az átnézeti helyszínrajzon ábrázolásra került. Az elvégzett számítások eredményei alapján elmondható, hogy a projekt megvalósulása néhány helyen zajkonfliktust, zajterhelési határérték feletti terhelést okoz, amelyekre megoldási javaslatot tartalmaz a környezeti hatástanulmány.

A közvetett hatásterület meghatározásakor a teljes térség forgalmi viszonyai megvizsgálásra kerültek. Minden útszakaszon kiszámításra kerültek a távlati, beruházás megvalósulása melletti, illetve a távlati, beruházás megvalósulása nélküli állapotok zajterhelései. A forgalmi előrejelzés alapján a beruházás a legtöbb esetben zajterhelés csökkenést okoz az érintett utak mentén. A 470 sz. főút felújítása, a Sarkadkeresztúr elkerülő út legvégén (a Rákóczi út – Ady Endre u.-nál), valamint a 4219 j. összekötő út mentén 3 ingatlanál várható határérték feletti terhelés. A közvetett hatásterület zajcsökkentésére tervezett megoldások a környezeti hatástanulmányban ismertetésre kerültek.

A környezeti hatástanulmány szerint a tervezési (magyarországi) szakasz üzemelése elhanyagolható zajterhelést eredményez a határon túli területekre, tekintettel arra, hogy a határátlépési pont több km-re helyezkedik el a szomszédos ország településeitől. Országhatáron áterjedő jelentős környezeti hatás zaj- és rezgésvédelmi szempontból nem várható.

### **Természetvédelem, élővilágvédelem:**

*Közvetlen hatásterület* az építési munkálatokkal közvetlenül igénybe vételre kerülő terület, amelybe az úttestek, földművek és a kapcsolódó műszaki létesítmények által igénybevett terület tartozik.

*Közvetett hatásterület* kiterjedése a különböző érzékenyséű élőhelyek és különböző érzékenyséű fajok tekintetében eltérő nagyságú. A részletes élőhelyterképezést a nyomvonal tengelyétől számított 50-50 méter széles sávban végezték, madarak vonatkozásában a vizsgálatok 100-100 méter távolságra is kiterjedtek.

A tervezett létesítmény megvalósítása országos jelentőségű védett természeti területet nem érint. A főpálya egy helyi jelentőségű védett természeti területet keresztez, Békéscsabánál az Élővíz-csatornát, a 11+482 km szelvény térségében.

Az európai közösségi jelentőségű, természetvédelmi rendeltetésű területek közül a főpálya által terület igénybevétellel érintetten és annak környezetében négy Natura 2000 terület van:

Körösközi erdők (HUKM20011) jóváhagyott különleges természetmegőrzési terület;  
Fekete-, Fehér- és Kettős-Körös (HUKM20012) jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület;  
Gyepes-csatorna (HUKM20020) jóváhagyott különleges természetmegőrzési terület;  
Dél-bihari szikések (HUKM20019) jóváhagyott kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület.

A Natura 2000 területekre gyakorolt hatások vizsgálatára külön Natura 2000 hatásbecslési dokumentációk készültek.

### **Tájvédelem:**

*Közvetlen hatásterület:* A létesítmény által közvetlenül igénybevételre kerülő, az építési munkálatokkal közvetlenül érintett terület, ami az útpálya burkolt felülete, a földmű, a kapcsolódó tereprendezés, továbbá a vízelvezető árkok területe. Az útpálya burkolt felületének kialakítása, valamint a földművek eltérő, extrém élőhelyi adottságú növényborítása miatt csökken a biológiailag aktív felület, amelynek aránya, valamint megoszlása a meglévő, igénybevételre kerülő zöldfelületek jellemzői szerint eltérő mértékű. Tájvédelmi szempontból közvetlen hatásterületként a kisajátítási terület került meghatározásra.

*Közvetett hatásterület:* a zöldfelületi rendszer elemeinek igénybevétele miatt, a természeti rendszerekre gyakorolt hatások területe, illetve a területhasználatokra gyakorolt hatások területe. Tájképi hatásterület az a tájrészlet, ahonnan a létesítmény látható, illetve ahol az út megépítése tájképi változást okoz.

### **Nemzetközi eljárás:**

A 314/2005. Korm. rendelet 12-15. §-ok szerinti eljárás nincs folyamatban.

Tekintettel arra, hogy a dokumentáció szerint a tervezési terület határa a magyar-román államhatár, ezért az országhatáron áterjedő hatások lehetősége nem zárható ki. Erre figyelemmel a hatásviselő román fél tájékoztatása indokolt a beruházásról, ami miatt a Kormányhivatal felkéri az Élő Környezetért Felelős Minisztériumot, hogy a 314/2005. Korm. rendelet 14. § (3) bekezdése, valamint az országhatáron áterjedő környezeti hatások vizsgálatáról szóló, 1991. február 26-án, Espooban (Finnország) aláírt és a 148/1999. (X. 13.) Korm. rendelettel kihirdetett egyezmény 3. cikk alapján értesítse a hatásviselő román felet a tervezett beruházásról.

### **Tájékoztatás, észrevételek, kérdések:**

Az ügyfél jogosult az Ákr. 5. § (1) bekezdése alapján az eljárás során bármikor nyilatkozatot, észrevételt tenni, valamint az Ákr. 33-34. §-aiban foglaltak szerint iratbetekintési jogával élni.

A nyomvonal által érintett települések jegyzői biztosítják a betekintés lehetőségét a kérelem és mellékletei elektronikus példányába. A betekintés módjáról az érintett települési önkormányzat jegyzőjénél lehet részletes felvilágosítást kapni.

A 314/2005. Korm. rendelet 2. § (1) bekezdés a) pontja alapján **érintett nyilvánosság** az a természetes személy, jogi személy vagy jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet, amelyre a tárgyi eljárásban hozott döntés kihat, vagy kihathat, vagy amely a tárgyi eljárásban hozott döntésben egyébként érdekelt, ideértve a *környezet védelmének általános szabályairól* szóló 1995. évi LIII. törvény (a továbbiakban: **Kvt.**) 98. § (1) bekezdésében foglalt természetvédelmi szervezetet is.

Az Ákr. 10. §-a alapján **ügyfél** az a természetes vagy jogi személy, egyéb szervezet, akinek (amelynek) jogát vagy jogos érdekét az ügy közvetlenül érinti.

A Kvt. 98. § (1) bekezdése alapján a környezetvédelmi érdekek képviselőjére létrehozott politikai pártnak és érdekképviselőnek nem minősülő, a hatásterületen működő egyesületeket a környezetvédelmi közigazgatási hatósági eljárásokban a működési területükön az ügyfél jogállása illeti meg.

Mindezek alapján az eljárás során ügyféli jogállás megállapítására az erre irányuló kérelem alapján van lehetőség. A kérelemben meg kell jelölni és igazolni kell, hogy a kérelmező mely jogát vagy jogos érdekét érinti közvetlenül az ügy. Az érintett környezetvédelmi szervezetek alapszabályukkal és a bírósági bejegyzésről szóló véglegessé vált határozattal igazolhatják ügyféli jogosultságukat.

### **Közmeghallgatás:**

A Pest Vármegyei Kormányhivatal a 314/2005. Korm. rendelet 9. §-ában szabályozottak szerint az eljárás során **közmeghallgatást tart.**

**A közmeghallgatás időpontja:** 2026. július 13.

**A közmeghallgatásra az érintettek személyes megjelenése nélkül, honlapon való közzététel útján kerül sor.**

**Az észrevételeket a közmeghallgatás időpontjáig** az eljáró hatósághoz írásban lehet benyújtani.

### **Az elektronikus úton közzétett kérelem és mellékletek elérési helye:**

A <https://www.pvkh.hu> linken, a Hirdetmények menüpont kiválasztásával Környezetvédelmi közlemény – M44 gyorsforgalmi út Békéscsaba – országhatár (Nagyszalonta) közötti szakasz cím alatt.

### **Az eljáró hatóság döntési lehetőségei:**

A környezetvédelmi hatóság a Kvt. 71. § (1) bekezdése alapján az ügyben rendelkezésre álló összes adat alapján dönt, és határozattal kiadja a tevékenység megkezdéséhez szükséges környezetvédelmi engedélyt, vagy a kérelmet elutasítja.

Budapest, *dátum a digitális aláírás szerint*

**A főispán helyett eljáró dr. Radich Orsolya főigazgató**  
nevében és megbízásából:

**dr. Szentmiklóssy Zoltán**  
osztályvezető