

Tárgy: Jelenlegi 47-es út felújítása
Előterjesztő: Siklósi István polgármester
Készítette: Siklósi István polgármester
Véleményező
Bizottság: Pénzügyi és Gazdasági Bizottság
Melléklet: 1 db terv
Tervezett döntés: 1 db határozat
Döntés: Egyszerű többségi nyílt szavazással

ELŐTERJESZTÉS
Mezőberény Város Önkormányzati Képviselő testülete
2026. szeptember 28-i nyílt ülésére

Tisztelt Képviselő-testület!

Megtörtént az elkerülő út építésével összefüggő átvezető szakasz felújításának ideiglenes forgalomszabályozási terve. A 47-es átvezető szakaszának számozása 4255-re változik, de ez jelenleg kevésbé fontos információ, és beleszólásunk sincs. A felújítás alatti forgalomszabályozás tervének (Mellékletben) az előzetes véleményezését, az önkormányzat által állított kikötések előírását kell elvégeznünk, az önkormányzati utak, utcák vonatkozásában.

A terv talán nehezebben érthető, hol, milyen terelési utakat látnak alkalmasnak az alternatív útvonalak kijelölésére, ezért megkértem a tervezőt, foglalja össze a tervet. Válaszát az alábbiakban közlöm:

„A terv érinti az elkerülő utat, a csomópontokat, és az átkelési szakaszt is.

Nagy nehézség az elkerülő építése során nincs, mert olyan sok, hálózatos -rácsos elrendezésű mezőgazdasági út van, hogy az elkerülő építése ezekről megközelíthető (16-19.oldalak, 5-6-7. ábrák))

Teherforgalom (átmenő) elterelése az átkelési szakaszcól megoldható, ha az elkerülő már megépült, és a 4. ábra szerint a 46-os forgalmát az elkerülő déli szakaszán át a 47-es megmaradó külterületi szakaszán keresztül a muronyi út felé tereljük. A 4.ábra szerint

<image002.png>

A 15. ábra szerint a 120-as sz. vasútvonal keresztezésétől kezdődően, a 46-os főúton/ Gyomai úton át egészen a Kinizsi utcáig húzódik a Ny-i városrészen egy összefüggő, jó állapotú, kedvező keresztmetszeti adottságokkal rendelkező nyomvonal, sugárút, amely képes lehet ideiglenesen az átkelés majd teljes kiváltására 3 km hosszon.

<image003.png>

A 9. és a 16. ábra között kisebb szakaszolással vannak bemutatva a terelések. Ezek az építéssel párhuzamos utcák alternatívái a nagyobb elkerülést biztosító 15. ábra szerinti elterelésnek.

Ez akkor fog véglegesedni, ha a kivitelező a saját gépparkjára, ütemezésére fogja szabni az eltereléseket.

A kék szaggatott vonal egyirányú forgalmat jelöl. A sárga szaggatott a kétirányú terelő útvonalakat jelölik.”

Előzetes vélemény

a jelenlegi 47-es (4255-re változó) út városon átvezető szakaszának felújítását érintő forgalom terelésekkel kapcsolatban

- Mezőberény részéről kérés, hogy a jelenlegi 47-es út városon átvezető szakaszának felújítása miatt szükséges elkerülő utak esetében, az építést követően a felújítást, helyrehozataalt a kivitelező/beruházó végezze el, és úgy adja vissza az önkormányzatnak, a terelésre használt önkormányzati utakat. (A felújítás során érintett elkerülő útszakaszokról az önkormányzat is készít előzetes és utólagos videós/fotós állapotfelvételt.)
- A leendő kivitelező az önkormányzati utak igénybevétele előtt egyeztesse le az utak használatát, idejét, ütemezését az önkormányzattal. Az önkormányzat kikötni, hogy a leendő kivitelező kérje meg az önkormányzat tulajdonosi és közútkezelői hozzájárulását, hogy az ideiglenes forgalomszabályozás eszközeit elhelyezze és az önkormányzati utakat igénybe vegye. Az hozzájárulások megadását munkaterület átadásként kérjük kezelni.
- Beruházó a kivitelezés alatt köteles az érintett önkormányzattal a kapcsolatot tartani, minden munkaterület átadásra meghívni önkormányzatot is, mint helyi közútkezelőt.
- A leendő kivitelező a lakosság érdekét szemelőt tartva köteles időben megadni, hogy mikor melyik önkormányzati út, utca lesz más forgalmi helyzetben, mikor és hol változik a forgalmi rend. A leendő kivitelező folyamatosan tartsa a kapcsolatot az önkormányzattal, kiemelten a fontosabb, lakosságot is érintő munkálatokat megelőzően.

Kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy a napirend megvitatását követően hozza meg az alábbi döntését:

Határozati javaslat:

Mezőberény Város Önkormányzati Képviselő-testülete előzetes véleményét a jelenlegi 47-es (4255-re változó) út városon átvezető szakaszának felújítását érintő forgalom terelésekkel kapcsolatban a következőkben fogalmazza meg:

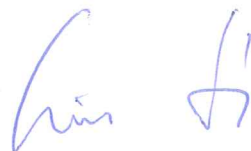
1. Mezőberény részéről elvárás, hogy a jelenlegi 47-es út városon átvezető szakaszának felújítása miatt szükséges elkerülő utak esetében, az építést követően a felújítást, helyrehozataalt a kivitelező/beruházó *(még nem ismert/Közlekedési és Beruházási Minisztérium)* végezze el, és úgy adja vissza az önkormányzatnak, a terelésre használt önkormányzati utakat. (A felújítás során érintett elkerülő útszakaszokról az önkormányzat is készít előzetes és utólagos videós/fotós állapotfelvételt.)
2. A leendő kivitelező az önkormányzati utak igénybevétele előtt egyeztesse le az utak használatát, idejét, ütemezését az önkormányzattal. Az önkormányzat kikötni, hogy a leendő kivitelező kérje meg az önkormányzat tulajdonosi és közútkezelői hozzájárulását, hogy az ideiglenes forgalomszabályozás eszközeit elhelyezze és az önkormányzati utakat igénybe vegye. A hozzájárulások megadását munkaterület átadásként kérjük kezelni.
3. Beruházó a kivitelezés alatt köteles az érintett önkormányzattal a kapcsolatot tartani, minden munkaterület átadásra meghívni önkormányzatot is, mint helyi közútkezelőt.
4. A leendő kivitelező a lakosság érdekét szemelőt tartva köteles időben megadni, hogy mikor melyik önkormányzati út, utca lesz más forgalmi helyzetben, mikor és hol változik a forgalmi rend. A leendő kivitelező folyamatosan tartsa a kapcsolatot az önkormányzattal, kiemelten a fontosabb, lakosságot is érintő munkálatokat megelőzően.

A képviselő-testület felhatalmazza Siklósi István polgármestert, hogy az előzetes véleményt az illetékeseknek megküldje.

Felelős: Siklósi István polgármester

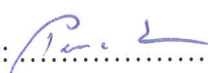
Határidő: Intézkedésre azonnal

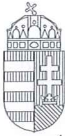
Mezőberény, 2026. szeptember 17.



Siklósi István
polgármester

Jogi ellenjegyzés: 

Pénzügyi ellenjegyzés: 

Tárgy:			
"Berettyóújfalu - Békéscsaba közötti 2x2 sávós közúti kapcsolat engedélyezési- és kiviteli terveinek készítése 4 részben" 3. rész: Mezőberény elkerülő út			
Megrendelő:		PST kód:	
 KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI MINISZTERIUM		1117 Budapest, Október huszonharmadika utca 18. E-mail: info@kbm.gov.hu K047.21	
Jóváhagyó bélyegző:			
A terv adatai EOVS rendszerben vannak és EOMA alapszintre vonatkoznak.			
Tervezésért felelős cég:		Tervszám:	
 PANNONWAY Építő Kft. Székhely: 8900 Zalaegerszeg, Batsányi J. u. 9. Iroda: 8900 Zalaegerszeg, Köztársaság u. 8. Telefon, fax: +36-92/598-757, +36-30/247-56-29 Email: info@pannonway.hu Web: www.pannonway.hu		3324 Irodavezető:  Forró Szilvia Projektvezető admin.:  Durgó Anita	
Projektvezető:	Projektvezető helyettes:	Felelős tervező:	Tervező:
 Tüske Zsolt KÉ-K 20-0067	 Salamon Péter KÉ-K 20-0541	 Salamon Péter KÉ-K 20-0541	 Hegedüs Balázs
Ellenőr:		 Tüske Zsolt KÉ-K 20-0067	
Terv tárgya:			
4255 j. Köröstarcsa-Mezőberény összekötő út			
Tervfázis:		Szállítási ütem jele:	
KIVITELI TERV		V02	
Szakág:		Szakág jele:	
Forgalomtechnika - Ideiglenes forgalomszabályozási terv		C9	
Megnevezés:			
Műszaki leírás			
Dátum:	Méretarány:	Rajzszám:	
2026.08.10.		C9.01.00	
Fájl elnevezés:			
K_00_C9_01.00_V02			

M Ű S Z A K I L E Í R Á S

"Berettyóújfalu - Békéscsaba közötti 2x2 sávós közúti kapcsolat
engedélyezési- és kiviteli terveinek készítése 4 részben"

3. rész:

Mezőberény elkerülő út

PST: K047.21

C9 Forgalomtechnika – Ideilenes forgalomszabályozási terv

KIVITELI TERV

Tervszám: 3324

TARTALOMJEGYZÉK

I.	ELŐZMÉNYEK, AZ ÉPÍTÉS CÉLJA, A TERVEZÉSI MUNKA LEÍRÁSA	3
II.	TERVEZÉSI TERÜLET BEMUTATÁSA, JELENLEGI ÁLLAPOT ISMERTETÉSE	7
III.	ÜTEMEZÉS, SZAKASZOLÁS	12
IV.	ÉRINTETT ÚTHÁLÓZAT IDEIGLENES FORGALOMSZABÁLYOZÁSA	15
V.	ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK	31
VI.	VASÚTI PÁLYAKERESZTÉZÉS	38
VII.	BALESETELHÁRÍTÁS, MUNKA- ÉS TŰZVÉDELMI ELŐÍRÁSOK.....	40
VIII.	KÜLÖN KIKÖTÉSEK	41
IX.	HATÁLYOS JOGZABÁLYOK, RENDELKEZÉSEK ÉS MŰSZAKI LEÍRÁSOK.....	42

Mintaábrák

- G4. ábra** – Egy forgalmi sáv lezárása (forgalomirányítás nélkül)
G5. ábra – Egy forgalmi sáv lezárása forgalomirányító fényjelző készülék vagy jelzőőr segítségével
G6. ábra – Az út teljes lezárása terelőút kijelölésével
H1 ábra – Padkarendezés, ároktisztítás
H2. ábra – Felületi bevonat és aszfaltburkolat építése
H3. ábra – Burkolatmarás munkaterületének jelölése
I2. ábra – Egy forgalmi sáv lezárása kisforgalmú úton (forgalomirányítás nélkül)
I3. ábra – Egy forgalmi sáv lezárása forgalomirányító fényjelző készülék segítségével
I4. ábra – Egy forgalmi sáv lezárása jelzőőr segítségével

Mellékletek

1. Tervezői jogosultság igazolása
2. Tervegyeztetési emlékeztetők, jelenléti ívek, tervbírálati jegyzőkönyvek
3. Egyéb egyeztetések, levelezések

I. ELŐZMÉNYEK, AZ ÉPÍTÉS CÉLJA, A TERVEZÉSI MUNKA LEÍRÁSA

Előzmények

A Megrendelő Berettyóújfalu - Békéscsaba közötti 2x2 sávós közúti infrastrukturális fejlesztés tervezési feladatai vagy egyes tervezési feladatai elvégzése érdekében „Berettyóújfalu - Békéscsaba közötti 2x2 sávós közúti kapcsolat engedélyezési- és kiviteli terveinek készítése 4 részben” tárgyban EKR001244942023 hivatkozási szám alatt eljárást megindító felhívást tett közzé közösségi eljárásrendben az Európai Unió Hivatalos Lapjában 2023/S 206-648344 sz. alatt Közbeszerzési Eljárás megindítására. A Közbeszerzési Eljárás értékelési szempontja alapján nyertes ajánlattevőként a Pannonway Építő Kft. került kiválasztásra. Felek a közbeszerzésekről szóló 2015. évi CXLI. törvény 131. § (1) bekezdése alapján szerződést kötöttek. A Projekt PST kódja: K047.21, valamint Projekt kódja: PUE1M2. A Projekt államháztartási egyedi azonosító száma ÁHTT: 401106

Az eljárásban 4 részre lehetett részajánlatot tenni, jelen terv a Közbeszerzési Eljárás dokumentumaiban meghatározott 3. rész, Mezőberény elkerülő út engedélyezési- és kiviteli tervét tartalmazza.

Részprojektek és tervezői:

1. rész: Körösladány elkerülő út (K047.27) – Utiber Kft.
2. rész: Köröstarcsa elkerülő út (K047.28) – Utiber Kft. Pannonway Építő Kft. Konzorcium
- 3. rész: Mezőberény elkerülő út (K047.21) – Pannonway Építő Kft.**
4. rész: Mezőberény – Békéscsaba közötti szakasz (K047.29) – Unitef83 Zrt.

362/2022. (IX. 19.) Korm. rendelet szerint a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság 2023. január 1-jével megszűnt. Feladatait jogutódként az Építési és Beruházási Minisztérium vette át, amely Minisztérium megnevezése Építési és Közlekedési Minisztériumra (a továbbiakban: ÉKM) módosult 2022. november 22. napjától a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 182/2022. (V. 24.) Korm. rendelet módosításáról szóló 467/2022. (XI. 21.) Korm. rendelet 16. § a) pontja alapján.

Az Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 2017. október 5. napján kelt, KIFE/29015/2017-NFM iktatószámú elrendelése alapján NIF Zrt. feladata volt a 47. sz. főút Szeged-Debrecen közötti szakaszának 2x2 sávós főúttá történő fejlesztésének előkészítése. Az előkészítés döntéselőkészítő tanulmánnyal indult, majd a feltárt nyomvonalak alapján elkészített környezeti hatástanulmány benyújtásra került az illetékes Hatóságokhoz. A Berettyóújfalu-Békéscsaba szakaszt illetően két nyomvonal került kiválasztásra és mindkét nyomvonal kapcsán a környezetvédelmi engedély 2021. február 26. napján, HB/17-KTF/00093-99/2021 ügyiratszámra kiadásra került. Tanulmánytervet az ÚT-TESZT Kft. készítette, melyből az V. jelű változat lett végül kiválasztva tovább tervezésre. A hatályos környezetvédelmi engedély figyelembevételével a Berettyóújfalu-Békéscsaba közötti 2x2 sávós közúti kapcsolat előkészítésének folytatása szükséges kiviteli terv szintig.

A gyorsforgalmi- és a főúthálózat hosszú távú fejlesztési programjáról és nagytávú tervéről szóló 1222/2011. (VI. 29.) Korm. határozat említést tesz a tárgyi "Mezőberény elkerülő" fejlesztésről, a III. programciklus (munkaütemezés szerint 2021-2021) részeként.

A 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet értelmében jelen beruházás **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy**: 1.2.154. A 47. számú főút, Békéscsaba és Berettyóújfalú közötti szakasz fejlesztése. Megállapította: 429/2023. (IX. 14.) Korm. rendelet 2. § 1. melléklet 4. Hatályos: 2023. IX. 15-től.

Tervezési feladat

Tervezési feladat Mezőberény elkerülő út engedélyezési terveinek elkészítése és az építési engedély megszerzése, valamint a kiviteli tervdokumentáció elkészítése 2x2 sávós emelt sebességű főúti kialakítással, hozzávetőlegesen 8,3 km hosszon. A fent hivatkozott környezetvédelmi engedélyben szereplő csomópontok egy része szintbeni kialakítású, azonban a hatályos Útügyi Műszaki előírások alapján a csomópontok felülvizsgálandóak és a csomópontok miatti és/vagy egyéb műszaki módosítás esetén felmerülő környezetvédelmi dokumentumok elkészítése, valamint benyújtása hatósági eljárásra is Tervező feladatát képezi. Várható mennyiségek: 2 db különbszintű csomópont, 1 db vasút feletti mőtárgy.

Tervező feladata továbbá a 47. sz. főút állapotának felmérése és szükség szerinti felújításának tervezése, valamint a főút környezetében található lakóépületek és mezőgazdasági területeket megközelítését biztosító szervízutak szükség szerinti betervezése is. A tervezési munka során kérjük figyelembe venni a Magyar Közút Nonprofit Zrt. 2023. május 04. napján kelt, KOZ-6481/2/2023 iktatószámú levelében foglaltakat, melyet Megrendelő átad Tervező részére.

A Tervező köteles az 1.1. pont alatti Közbeszerzési Eljárás Közbeszerzési Dokumentumaiban meghatározott Mezőberény elkerülő út engedélyezési- és kiviteli tervének elkészítésére vonatkozó Engedélyezési Tervdokumentáció és Kiviteli Tervdokumentáció tervezési feladatai elvégzésére, a tervek átadására, a szükséges Engedélyek megszerzésére, továbbá az ezekkel összefüggő jótállási, szavatossági és egyéb kapcsolódó feladatok ellátására a Szerződésben és a Megrendelő utasításaiban foglaltaknak megfelelően.

A Tervező feladata az elfogadott tervek alapján az árazatlan költségvetési kiírás, a költségbecslés, valamint a műszaki ütemezés elkészítése.

A Tervező köteles közreműködni az általa készített Tervek vagy azok egy része alapján az építési beruházás megvalósítása érdekében lefolytatásra kerülő közbeszerzési eljárásban, a Közbeszerzési Eljárás Közbeszerzési Dokumentumaiban és a Tervezési Szerződéses Feltételekben meghatározottak szerint. A Tervezőnek az építési beruházásra vonatkozó közbeszerzési eljárásban való közreműködési kötelezettsége megszűnik, amennyiben a Tervező által készített tervek vagy azok egy része alapján a kivitelezés megvalósítása érdekében a vállalkozó kiválasztására irányuló közbeszerzési eljárás nem kerül megindításra

a Megrendelő által utolsóként elfogadott Végleges Tervdokumentáció átadásától számított 5 éven belül.

Tervezési diszpozíció feladatkiírása értelmében az érintett útszakasz vonatkozásában:

- a projekt beavatkozási területén érintett kerékpáros és a gyalogos forgalmi igényeket kiemelten kell vizsgálni és kezelni;
- vizsgálni kell a forgalmi átrendeződés miatti beavatkozások szükségességét;
- az időközben betervezett létesítményeket figyelembe kell venni.

Tervezési diszpozíció részeként megadott Magyar Közút NZrt. állásfoglalásában az alábbi főbb, tervezést érintő javaslatok az alábbiak:

- elkerülő út tervezés során az e-UT 03.01.15:2019 ÚME alkalmazandó, különösen a csomópontok, hídkialakítások, leálló öblök, üzemi hírközlő rendszer, vadvédő kerítés kialakításával kapcsolatban;
- az érintett nyomvonalon a környező ingatlanok megközelítésére párhuzamos földúthálózat kialakítása szükséges;
- vasútvonal vagy vízfolyás melletti földutat a töltéskúp előtt kell elvezetni, szeleklépcső kialakításával, a műtárgyakat ehhez illeszkedő nyílással kell megtervezni;
- a kisforgalmú 4641 jelű ök. út esetén mérlegelendő a csomópont kiépítésének szüksége;
- az elválasztósáv burkolt kivitele javasolt, New Jersey elemek elhelyezésével.

Az építés célja

Építés célja a főút forgalmának magasabb színvonalú és emelt sebességű lebonyolítása, mellyel a lakott területek közötti eljutási idő jelentősen lecsökken. Ezzel együtt kedvező hatásként jelentkezik a meglévő, várost érintő nyomvonal kiváltása, az ott lakók tehermentesítése a fogalomból adódó kedvezőtlen környezeti hatások (zaj-, por-, levegőszennyezés, stb...) alól. A forgalom átrendeződés ugyanakkor a javítja a közlekedésbiztonságot, várhatóan csökken a balesetek száma, elkerülve a halálozással járó baleseteket.

Kapcsolódó szakági munkarészek

A tervezési feladat magában foglalja az út-, vízépitési terv és forgalomtechnika, valamint a kapcsolódó egyéb szakági tervek elkészítését (mint pl. hídépítés, közmű kiváltások), melyekkel külön szakági munkarészek foglalkoznak. A teljes tervdokumentációt alkotó munkarészeket a **KF Összesítő kísérfüzet** tartalmazza.

Közüti biztonsági Audit - KBA

Az ÉKM megbízásában Közüti Biztonsági Auditjelentés készült 2025. július 1-jén, majd július 18-án Audit Lezáró Jegyzőkönyvben az egyes javaslatok elfogadásra, részben elfogadásra vagy elutasításra kerültek. A jegyzőkönyv szerinti elfogadott, részben elfogadott

javaslatoknak megfelelően készült a végleges terv. Az Auditjelentés és a jegyzőkönyv jelen műszaki leírás mellékletét képezi.

ÚME eltérési kérelem, ÚB határozat

Tervező és a Megrendelő az Ütügyi Műszaki Szabályozási Bizottság részére 2025 szeptemberében 191/2025. szám műszaki eltérési kérelmet nyújtott be, mellyel kapcsolatban a Bizottság a 266/2025. (X.1.), illetve 267/2025. (X.1.) számú ÚB határozatot hozta. A határozatokat jelen műszaki leíráshoz mellékeljük.

Tervegyeztetések

Tervezési munka során számos szervezettel egyeztettünk. A terv műszaki tartalma és részletessége a megrendelő ÉKM és a Magyar Közút NZrt. bevonásával közösen került kialakításra, véglegesítésre. Tervdokumentáció készítése során Mezőberény Önkormányzatával, a közműkezelőkkel és üzemeltetőkkel is egyeztettük a műszaki megoldásokat. Vasúti érintettség miatt számos egyeztetést folytattunk a MÁV Zrt-vel. Jóváhagyásukat kértük közúti személyszállítás kapcsán is. A tervek műszaki tartalmát érintő lényegi döntések meghozatalába a Megrendelőt rendre bevontuk. Egyeztettünk a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt-vel. Magyar Közút NZrt. külön megkeresésre került az úttartozékok, portálszerkezetek, meteorológiai állomások és egyéb üzemi hírközlő rendszerek, alrendszerek kiépítése ügyében. Az egyes tervi megoldások a kapcsolódó tervezési szakaszokkal összhangban valósultak meg (pl. pályaszerkezet, keresztmetszet, forgalomtechnika). Szakmai konzultációt folytattunk le az illetékes tájegységi fővadással a vadkárok megelőzésének elősegítése érdekében. Megkeresésre került a Körös-Maros Nemzeti Park Igazgatóság környezetvédelmi érintettség ügyében. Egyeztettünk a Közlekedési Hatósággal a környezetvédelmi munkarész kapcsán. OKA adatokat különmunkarészben adunk. KENYI feltöltéshez a tervezési adatokat a Magyar Közút felé megküldtük, a KENYI adatszolgáltatásról szóló igazolást megkaptuk (MK-9476/1/2026).

Az egyeztetési jegyzőkönyveket, a nyilatkozatokat, igazolásokat a műszaki leíráshoz mellékeljük.

Építési engedély

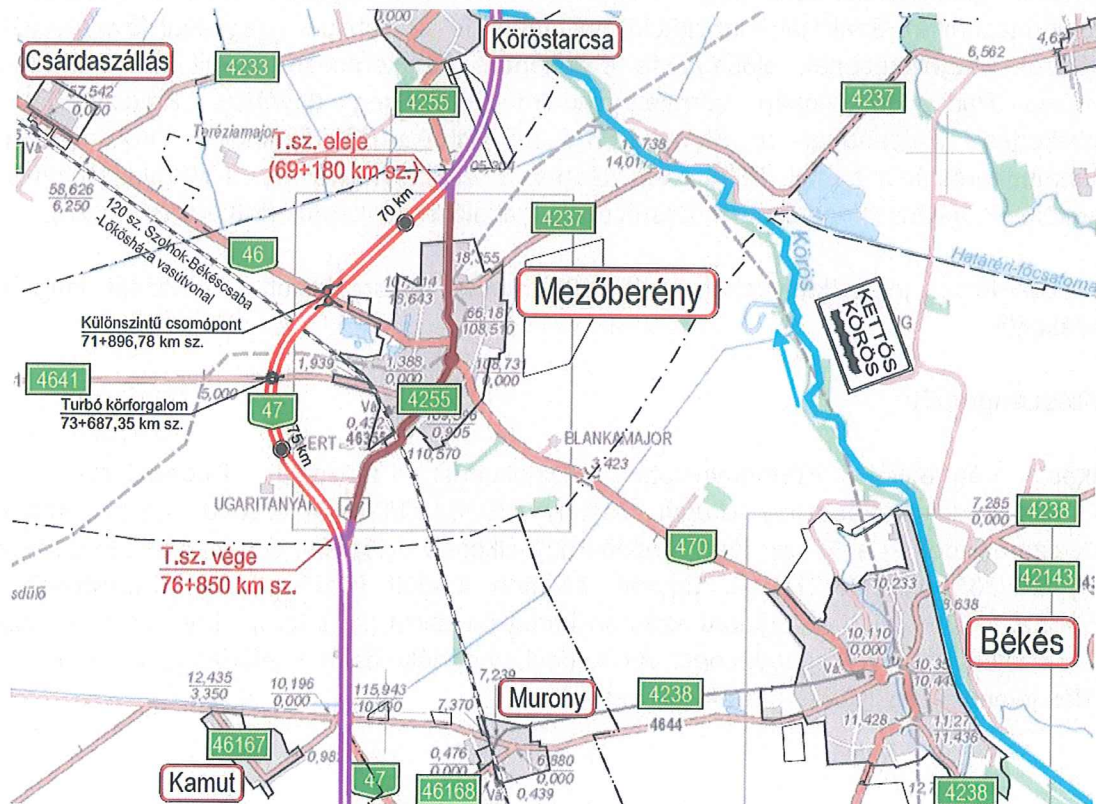
Békés Vármegyei Kormányhivatal Közlekedési, Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály Ütügyi Osztály BE/36/UO/00006-25/2026 ügyirati számon határozatot adott ki a 47. sz. főút, Mezőberény elkerülő út építési engedélyezése ügyében, mely BE/36/UO/00006-27/2026 ügyirati számon kiadott közléssel vált véglegessé és BE/36/UO/00006-29/2026 ügyirati számon került javításra. A határozatban foglalt műszaki adatok jelen tervvel megegyeznek. Az építési engedély és a véglegessé válásról szóló közlés jelen műszaki leírás mellékletét képezi.

II. TERVEZÉSI TERÜLET BEMUTATÁSA, JELENLEGI ÁLLAPOT ISMERTETÉSE

Mezőberény

Az elkerülővel Mezőberény város közigazgatási területét érintjük, a települést Ny-ról kerüljük. A Dél-alföldi régióban, Békés vármegye középső részén helyet foglaló kisváros területe 118,53 km², népessége 9.414 fő (2024). Az elkerülő út térségében É-ről Köröstarcsa, ÉNy-ről Csárdaszállás, D-ről Murony és Kamut községek határolják. A mezőgazdaság helyi gazdaságban betöltött szerepét jól jelzi, a mezőgazdaságban tevékenykedő cégek, személyek magas száma, mely egyrészt Mezőberény mezővárosi múltjából, másodsoron a természeti adottságaiból fakad.

Mezőberény közlekedési helyzete kedvező, mivel a városban megáll a MÁV 120. sz. Budapest–Békéscsaba–Lökösháza vonalon közlekedő minden hazai és számos nemzetközi szerelvény. A közúti kapcsolatrendszer is jónak mondható, hiszen a 47-es, a 46-os, valamint a 470-es fő közlekedési utak Mezőberényben keresztezik egymást. Előbbi Szegedet Debrecennel köti össze, s lehetőséget ad az M5–M43, valamint az M35–M3 gyorsforgalmi utak elérésére. Utóbbi Mezőberényt Törökszentmiklóssal kapcsolja össze, közvetlenül elérve a 4-es számú főútvonalat Szolnok–Budapest, valamint Hajdúszoboszló–Debrecen–Nyíregyháza felé. A 470-es út Mezőberény–Békés–Békéscsaba irányába kínál alternatív elérési utat. Alsóbbrendű utakkal elérhető akár Szarvas is, amely fontos megyei felsőoktatási központ.



1. ábra: Mezőberény elkerülő út áttekintő térképe

A belterületi úthálózat 64,8 km, melynek jelentős része burkolt. A belterületi burkolt utak aránya a megyei átlagot meghaladja. Ez azonban a karbantartás szempontjából jelentős terhet ró a városra, mivel több, mint 54 km Önkormányzati tulajdonú. Országos közutak a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Békés Megyei Igazgatósága (5600 Békéscsaba, Szabadság tér 7-9.) kezelésében vannak:

Országos főutak:

- 46. sz. Törökszentmiklós – Gyomaendrőd – Mezőberény másodrendű főút
- 47. sz. Debrecen – Szeged másodrendű főút

Országos mellékutak (összekötő utak):

- 470 j. Békéscsaba – Békés - Mezőberény összekötő út
- 4641 j. Mezőberény – Szarvas összekötő út
- 4237 j. Bélmegyer – Mezőberény összekötő út
- 46355 j. Mezőberény állomáshoz vezető út: Vasút utca

Az országos közutak teljes kiépítettséggel rendelkeznek, megvilágításuk szabványnak megfelelő, vízelvezetésük kielégítőnek mondható. Városháza előtt 1998-ban megépült a körforgalom, ami jelenleg is korszerű és biztonságos forgalmi csomópontként funkcionál.

A tárgyi fejezet leírásához felhasználtuk Mezőberény Város Integrált Településfejlesztési Stratégiáját, Közlekedési Koncepcióját, valamint a Békés Vármegyei és a Magyar Építők hírportálok kapcsolódó cikkeit.

47. sz. főút

A 47. számú Debrecen-Szeged II. rendű főút hazánk leghosszabb és az egyik legforgalmasabb főútja, amely a Debrecen és Szeged közötti elsődleges teherforgalmi tengely. Mezőberény közigazgatási területét nagyjából a 105+290 – 112+750 km szelvények között érinti, hozzávetőlegesen mintegy 7,5 km hosszon. Mezőberényben a 47-es főút a fő közlekedési útvonal, bár ehhez szorosan kapcsolódnak a sugár irányba beérkező főutak (46, 470) és országos mellékutak (4237, 4641). A csápos elrendezésű országos közutakhoz hálós szerkezetben, helyi gyűjtő utak kapcsolódnak, ezzel jól feltárt városi szerkezetet alkotva. A település forgalmi elemeinek hierarchiája jól rezonál a forgalmi funkciók szerinti eloszlással. Az átmenő forgalommal leginkább érintett út tehermentesítése a helyi forgalomnak ad még inkább teret.

A 47-es főút É-ről, Köröstarcsa irányából a Csárdaszállási-csatorna keresztezésével lép be a város közigazgatási határán belülre. D felé haladva, merev vonalvezetéssel éri el a belterület határát, majd kis sugarú, de közel merőleges irányváltásokkal a belvárost. Eme szakaszon csatlakozik bal oldalról (ÉK-i irányból) a 4237 jelű Bélmegyeri összekötő út. A városban Kodály Zoltán út, majd Főút néven vezet D, DNy-i irányba. Közben jobb oldalról (Ny-ról) a 46-os számú főút végszelvénye csatlakozik a Gyomai úton. Városcentrumban a 470. számú főúttal és a Hősök útjával alkot 4 ágú, egysávos körforgalmú csomópontot. Ezt követően DK-i irányba Petőfi Sándor, illetve Csabai útként lép ki a városból. A 120-as sz. vasutat 2013-

ban épült új vasúti felüljárón keresztezi, elhagyva a belterületi városrészeket. A D-i városhatárban gazdasági iparterületeket érintve, mezőgazdasági területek közt halad tovább Kamut és Murony települések közt Békéscsaba irányába.

A 47-es főút zömében kétsávos másodrendű főút, azonban a 90-es években főleg Csongrád és Békés megyében több szakaszát átépítették, így gyorsabbá, biztonságosabbá vált. Az út Békéscsaba és Szeged között végig délnyugati irányt követ, a településeken kívül szinte nyílegyenesen húzódik végig, nagyjából párhuzamosan a Szeged–Békéscsaba-vasútvonallal.

A 47-es főút számos útfelújításon és fejlesztésen esett át az elmúlt évtizedekben:

- Szegedtől - az M43-as autópályától - az algyői közúti Tisza-hídig középen betonelemekkel elválasztott, 2x2 sávos út, amelybe négy körforgalmat is beépítettek (2015).
- A hídon 2x1 sávos, majd a híd után ismét 2x2 sávosra vált, ezúttal már szalagkorláttal elválasztva, amely rész a főút 204-es kilométerszelvényében lévő körhídig tart. Ez egyben a 2018. március 22-én átadásra került, Hódmezővásárhelyet elkerülő út végpontja, így már nem kell áthajtani a városon.
- A 2007-ben átadott orosházi elkerülő út miatt új nyomvonalon fut az út, felhagyott szakasza a 474-es számot viseli.
- A 2006-ban átadott békéscsabai elkerülőút is kivitte már a forgalmat a városból. Átadásakor a nyomvonal részben megváltozott, egyrészt a Békést elkerülő 4643-as jelű Békéscsaba - Mezőberény közút lett főúttá minősítve, másrészt mintegy másfél kilométernyi új út épült a Szolnok–Békéscsaba–Lőkösháza-vasútvonal nyugati oldalán, így már nem kell átkelni Mezőmegyernél a vasúton. A régi, Békésen áthaladó szakasz azóta a 470-es számot viseli.
- Körösladánynál 0,5 és 1,6 km hosszon javították az útburkolatot 2016-ban és 2017-ben.
- Debrecen déli határában elindult közlekedésfejlesztések több részben is érintik a főutat, csomópontok és 2x2 sávos szakaszok építése kapcsán.

Békéscsabától az út már inkább É-ias futású, sok települést érintve. Ezen a szakaszon egyáltalán nem található elkerülőút, vagy újonnan átadott szakasz, így a közlekedés meglehetősen lassú. A vármegyehatárt elérve tovább romlik a helyzet, Hajdú-Biharban sok települést érint, és szinte mindegyiken áthalad az út. Különösen hosszú és lassú Berettyóújfalu és Derecskén átjutni. Debrecen déli irányból, a repülőtér felől éri el az út.

A tárgyi Berettyóújfalu – Békéscsaba közötti, 2x2 sávos közúti kapcsolat megvalósítása

- jól illeszkedik a regionális szerepű, fő közlekedési útvonalhoz kapcsolódó fejlesztési törekvésekbe, valamint
- Mezőberény belterületi forgalmát nagymértékben, pozitívan befolyásolná, tehermentesítené.

Mezőberény 5-10 éves fejlesztési elképzelése közt szerepel a távolsági és átmenő forgalom várost elkerülő főutakra történő terelése és a városközpontban pihenő övezet kialakítása.

46. sz. főút

A 46-os számú Törökszentmiklós-Endrőd-Mezőberény II. rendű főút egy tiszántúli főútvonal, amely döntően alföldi mezővárosokat köt össze. Zömében ÉNy-DK irányú, tulajdonképpeni kiindulópontja a Jász-Nagykun-Szolnok vármegyei Törökszentmiklós, de ténylegesen Tiszapüspöki területén indul, végpontja pedig a Békés vármegyében fekvő Mezőberény. Hossza 66 km. Egyetlen törökszentmiklósi szakaszát leszámítva végig 2×1 sávos, viszonylag jó állapotban lévő főút, mivel több ütemben felújították.

Forgalma közepes, javarészt települések közti forgalmat bonyolít, bár a Románia felé tartó teherforgalom egy része is itt halad át. Mezőberényen az átmenő forgalom a 2000-s évek elején meghaladta a 10-12 ezer egységjárművet, melynek jelentős része teherforgalom volt, ezzel kedvezőtlen körülményeket teremtve a településen élőknek. Nemzeti fejlesztések közt megjelent a 46-os főút DNY-i, Mezőberényt elkerülő útszakasza, melyet a Békés megye területrendezési terve, szerkezeti terve (2020. június) még mindig tartalmaz. Mivel Románia és Budapest közötti útvonalként használták a Mezőberényt érintő 44-470-46 főutakat, ezért részben megoldást és tehermentesítő hatást jelentett az M44-es autótű megépítése. Mára a közúti forgalom a korábbi felére csökkent, de a tárgyi, 47-es főúti elkerülő megépítésével a tranzitforgalom megszűnése várható.

4641 j. ök. út

A 4641 jelű Mezőberény-Szarvas összekötő út Mezőberény és Szarvas városát köti össze. A mellékút a 0+905 km kezdő szelvénnel indul, a 47-es főút 109+595 km szelvényéből válik ki jobbra, majd a Vasút utcán halad Ny-i irányba. Vonalvezetése szinte végig tartja ezt az irányt, kisebb törésekkel megszakítva. Az út a két város közti forgalmat bonyolítja, és ezzel együtt felfűz, feltár pár tanyasi csoportosulást, illetve Örménykút és Hunya kistelepüléseket is érinti. Utóbbiak megközelítése jellemzően a 44-es főút irányából történik inkább a 4642 és 4645 jelű utakon. Forgalmi adatok alapján az említett bekötések környékén közel háromszoros forgalom bonyolódik, míg a tervezett elkerülőnél a mezőberényi külterületi tanyák feltárás mindössze napi 87 járművet (2023) vonz. említésre méltó, hogy Mezőberényből kiérve, a tanyasi tájakon túl egysávosra, 3,0 m-nél is kisebbre szűkül az útburkolat.

Tömegközlekedés

Autóbuszjárat tekintetében a tömegközlekedési kapcsolatok közül Békéscsaba, Békés (járési székhely központ), Körösladány (Henkel Magyarország Kft.) közvetlen járatokkal hét közben jól elérhető, csabai átszállással elfogadható sűrűségű a járatszám Gyula irányába is. Békéscsaba és Gyula esetében az intézményeknek a két város közötti megosztása teszi fontossá, hogy Mezőberényből a hivatalos ügyek intézése egy napon belül lehetővé váljék az ügyfelek számára. A közeli városok és falvak közül jól megközelíthető Murony, Szeghalom, átszállással Vésztő, Kondoros és rajta keresztül Szarvas. Az Alföld nagyvárosai közül Debrecen autóbuszszal közvetlenül jobban elérhető, mint Szeged, átszállással együtt a különbség minimálisra csökken.

Mezőberény helyi tömegközlekedését 3 autóbuszjárat jelenti. Az utaskilométer adatok erőteljes mérséklődést mutatnak az utóbbi években. Beruházás a vonalhálózatot nem érinti, a Gázfogadó buszállomást a 4641 jelű, Szarvasi úton pár száz méterre megközelíti.

MÁV 120-as számú Szolnok-Békéscsaba-Lökösháza vasúti fővonal – az elkerülői keresztezésnél – kétvágányú, villamosított (25kV, 50 Hz) vasútvonal, melyen 120 km/h közlekedési sebesség van érvényben. A nemzetközi törzshálózat tagja, az országhatár átlépése után, Romániában a 200-as vasúti fővonal részeként folytatódik Arad felé, ezzel „E65” nemzetközi törzshálózati vasútvonal. A pálya 160 km/h sebességre történő korszerűsítése 2015-re megvalósult, a szintbeni keresztezés felüljáróval kiváltásra került. A gyalogos és kerékpáros átvezetés a vasútállomás területén aluljáró létesítésével lett megoldva. Megmaradt szintbeni kereszteződés a 4641 jelű, Szarvasi út kereszteződése. A törzsvonal a hazai áruszállításnak is fontos ütvőre, s része az EU által 1997-ben kijelölt „Transzeurópai hálózatának”.

A vasúti személyközlekedésben a város adottságai kedvezőek. A megyeszékhelyre napi közel két tucat vonatpár közlekedik, a másodlagos intézményi központba, Gyulára is napi 20-21 járat, mely az autóbusz-közlekedési lehetőségekkel együtt már megmagyarázza az ingázás magas arányát Békéscsaba irányába. A közeli települések közül Gyomaendrőd, Csárdaszállás, Murony elérése a vasúton közlekedők számára nem jelent gondot. A nagyvárosok közül Szolnok, illetve a főváros felé napi 15-15 vonatpár jár, ami mindkét irányban lehetővé teszi – többek mellett – a gazdasági kapcsolatok fenntartását.

A háztartások felében van saját tulajdonú gépjármű, ami a kedvező tömegközlekedési lehetőségek mellett a lakosság mobilitását számottevően segíti.

Kerékpárút

Mezőberény jelentősebb forgalmú útjai mellett kerékpárút épült, ami a biztonságos közlekedést nagymértékben elősegíti. Kerékpárút halad a főutak mentén, hosszuk majdnem 13 km. Állapotuk változó, több helyen leromlott.

A kerékpárutak adatainak nyilvántartására, valamint térkép alapú megjelenítésére a Kerékpárút Nyilvántartó Rendszer (rövidítve: KENYI rendszer) szolgál. A 47-470 főutak nyomvonalára mentén az 5. sz. országos kerékpáros útvonal van kijelölve. Az elkerülő a 46-os számú főút jobb oldalán (DNY-i) vezetett Mezőberény-Csárdaszállás kerékpárutat érinti. Eme kerékpáros létesítménynek adatbanki azonosítója 95556 (Útszámkereső), átadására 2015 decemberében került sor.

A Magyar Közút NZrt. kiemelt feladatként kezeli az országos kerékpárút-törzshálózat, illetve a főutakkal párhuzamos lakott területen kívüli kerékpárutak megfelelő szintű üzemeltetését és karbantartását, amelyet a 355/2017 (XI. 29.) kormányrendelet értelmében lát el.

Tervezett, megvalósulás előtt álló kerékpárutak a településen:

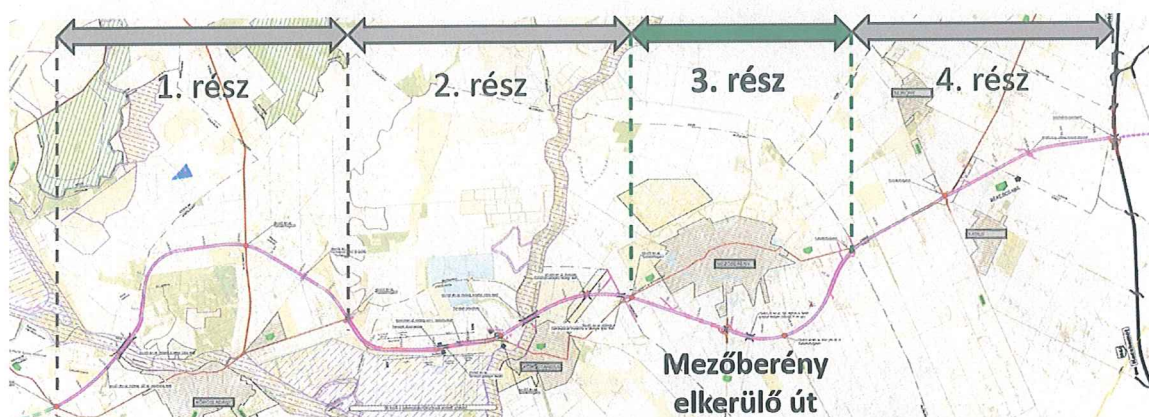
- Mezőberény - Kettős-Körös híd összekötő kerékpárút
- Kálvin tér – Vasútállomás

III. ÜTEMEZÉS, SZAKASZOLÁS

Berettyóújfalu - Békéscsaba közötti 2x2 sávú közúti kapcsolat tervezése projekt 4 külön tervezési részből tevődik össze. Megrendelő előzetes tájékoztatása alapján az alábbi megvalósulási évekként lehet számolni.

Részprojektek és várható megvalósulásuk:

1. rész: Körösladány elkerülő út (K047.27)	2030
2. rész: Köröstarcsa elkerülő út (K047.28)	2030
3. rész: Mezőberény elkerülő út (K047.21)	2029
4. rész: Mezőberény – Békéscsaba közötti szakasz (K047.29)	2036

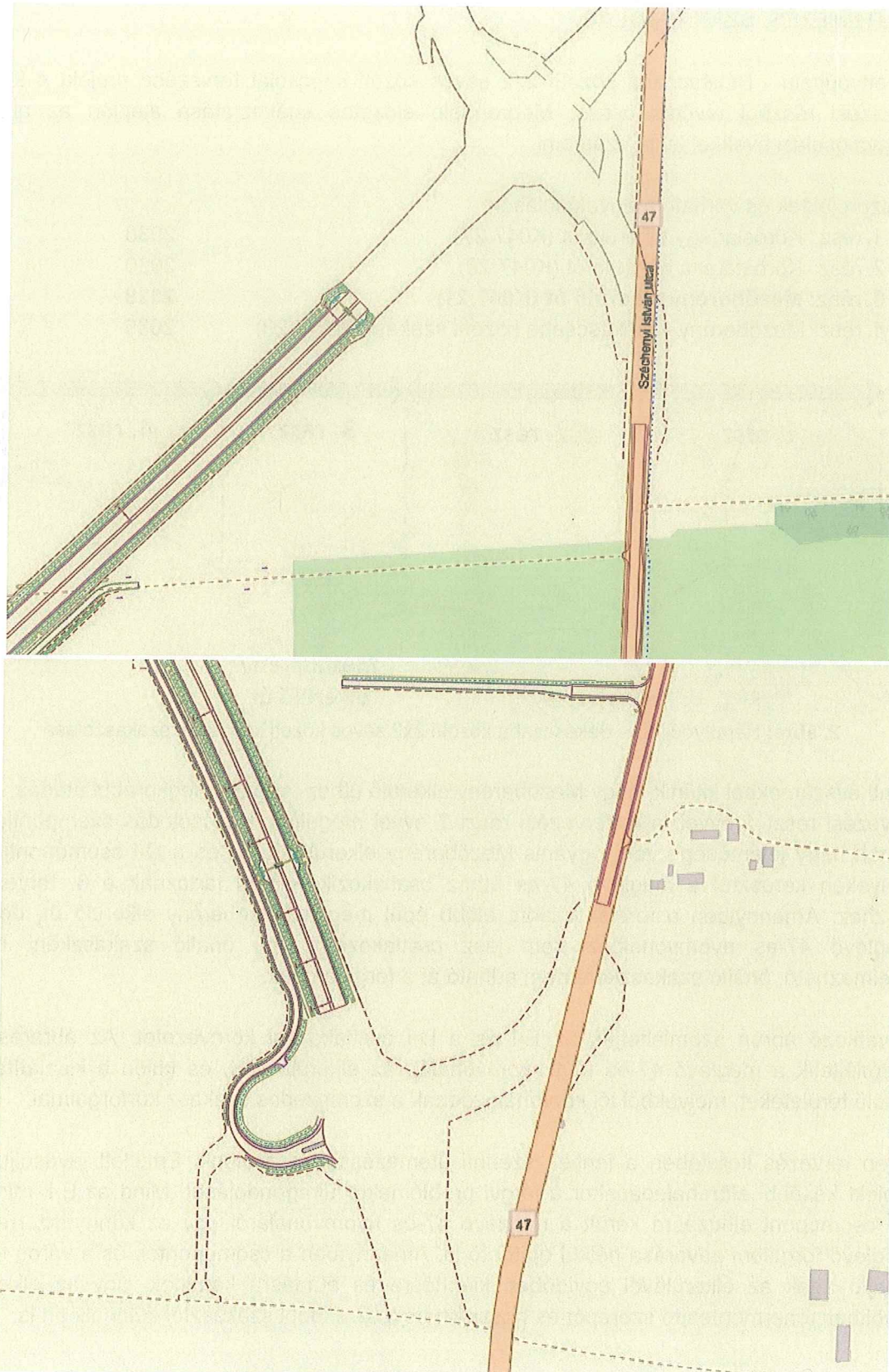


2. ábra: Berettyóújfalu - Békéscsaba közötti 2x2 sávú közúti kapcsolat szakaszolása

Fenti évszámokból kitűnik, hogy Mezőberény elkerülő úthoz tartozik a legkorábbi átadás, a 2. tervezési részt 1 évvel, a 4. tervezési részt 7 évvel megelőzi. Kapcsolódás szempontjából ennek nagy jelentősége van, ugyanis Mezőberény elkerülő út É-i és a D-i csomópontjai – melyeken keresztül a meglévő 47-es úthoz csatlakozik – nem tartoznak a 3. tervezési részhez. Amennyiben a fentiek szerint előbb épül meg a Mezőberény elkerülő út, úgy a meglévő 47-es nyomvonallal nem lesz csatlakozása, így önálló szakaszként nem értelmezhető, önálló szakaszként nem adható át a forgalomnak.

Következő ábrán szemléltetjük az É-i és a D-i csatlakozási környezetet. Az ábrarészek szemléltetik a meglévő 47-es főút nyomvonalát, az elkerülő utat, és külön a kisajátításra kerülő területeket, melyekből jól körvonalazódnak a szomszédos szakasz körforgalmai.

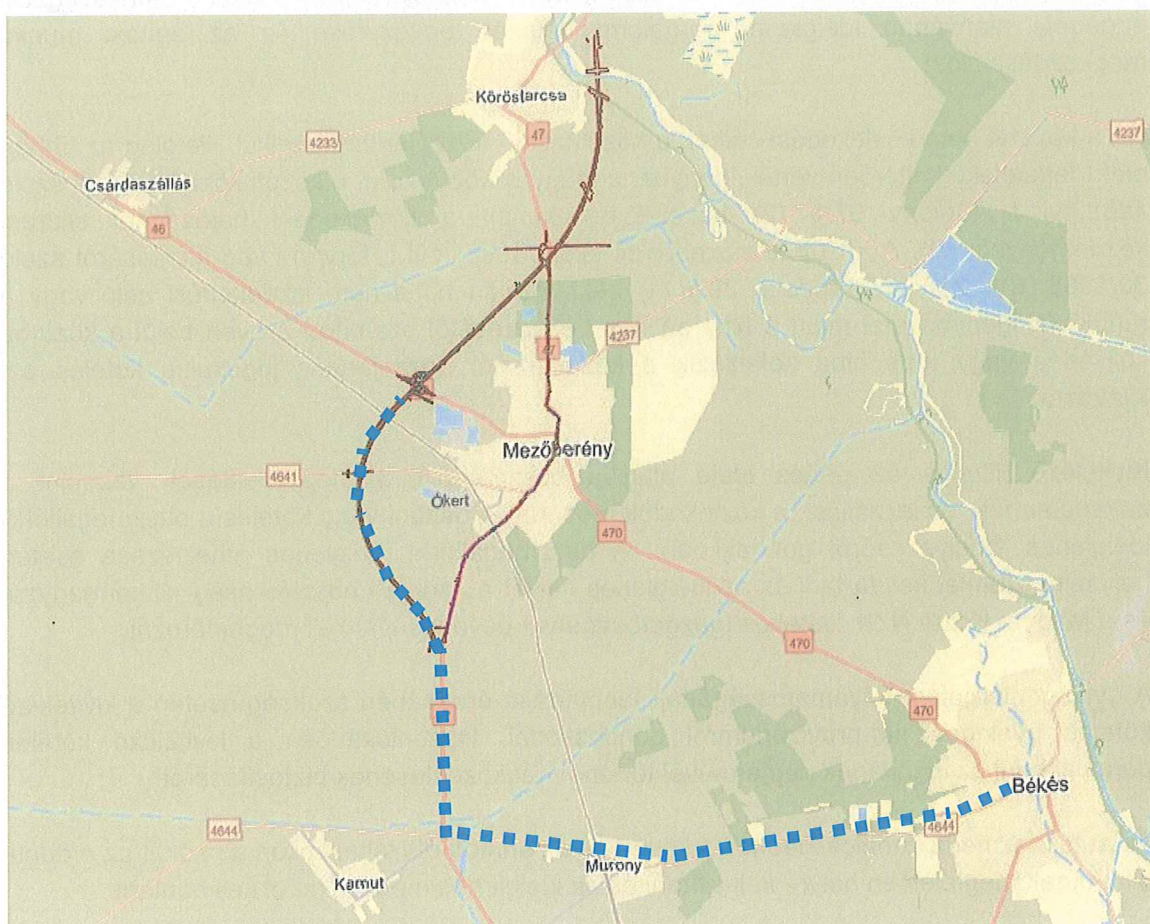
Jelen tervezés keretében a fentiek szerinti ütemezéssel számolunk. Emellett javasoljuk a projekt későbbi előrehaladásakor a tárgyi problémakör újragondolását. Mind az É-i, mind a D-i csomópont elhúzásra került a meglévő 47-es nyomvonaláról, így az könnyűszerrel, a meglévő forgalom zavarása nélkül építhető ki. Amennyiben a csomópontok és a város felőli lehajtó ágak az elkerülővel egyidőben kiépítésre és átadásra kerülnek, úgy az elkerülő betöltheti tehermentesítő szerepét és használható lesz a többi szakasztól különállóan is.



3. ábra: Mezőberény elkerülő út É-i és D-i vége

Ütemezés szempontjából kiemelten fontos, hogy előbb az elkerülő út, majd az átkelési szakasz kerüljön kivitelezésre. Az elkerülő út megépüléséhez hozzá tartozik, hogy az É-i és D-i szakaszhatárokon kapcsolódjon a meglévő 47-es főút nyomvonalához. Amennyiben a kapcsolatok is létrejöttek, Mezőberény város belterületi úthálózatáról, a 4255 j. ök. útról az elkerülő jelentős forgalmat fog levenni. Főleg az átmenő teherforgalom alól mentesül a város, mellyel a belterületi útfelújítás és forgalomterelés is jóval kedvezőbb helyzetben épülhet ki.

A városon átmenő 46-os és 470-es főutak nyomvonalán (Gyomaendrőd – Békés vonalon) haladó forgalom a belterületi csomópontokra (jelzőlámpás és körforgalmú) számottevő terhelést jelent. Az elkerülő út nem csak az É-D irányú forgalomtól mentesíti a várost, de a Békésre tartó 46-os úti forgalmat D-re, Muronyon át, a 4644 j. ök. út mentén is el lehet terelni ideiglenesen, amíg a csomópontok átépülnek.



4. ábra: Mezőberény elkerülő út időszakos tehermentesítése a 46-os főút mentén

Javasolt főbb építési ütemezés:

- 1. Mezőberény elkerülő út
- 2. Mezőberény elkerülő út É-i és D-i csomóponti kapcsolatok (külön tervezések)
- 3. Mezőberény átkelési szakasz

IV. ÉRINTETT ÚTHÁLÓZAT IDEIGLENES FORGALOMSZABÁLYOZÁSA

Magyar Közút NZrt. közútkezelői rendelkezések

Magyar Közút NZrt. MK-55324/2/2025 ikt.számú Közútkezelői hozzájárulásában nyilatkozta: Az érintett szakaszra vonatkozó építés alatti forgalomkorlátozást a Békés Vármegyei Igazgatósággal történt előzetes egyeztetés alapján a vonatkozó előírások figyelembevételével – külön meg kell tervezetni. Az építés alatti forgalomkorlátozási terveket a „Munkavégzési engedély” megkérését megelőzően legalább 30 nappal korábban 3 pld-ban kell benyújtani a Békés Vármegyei Igazgatósághoz a közútkezelői hozzájárulás kiadása érdekében. Jóváhagyott forgalomkorlátozási terv nélkül az országos közutat érintő kivitelezési munka nem végezhető.

Közútkezelői hozzájárulás vagy a közútkezelői hozzájárulásban előírt munkavégzési engedély hiányában ideiglenes forgalomkorlátozás bevezetése és az építési munka megkezdése tilos!

Ha a közutat nem közlekedési célból, a közútkezelő hozzájárulása nélkül, illetőleg az abban előírt feltételektől eltérően vették igénybe, a Magyar Közút NZrt. a közúti közlekedésről szóló 1988.évi I. törvény 37.§ (2) bekezdése alapján a közlekedési hatóságnál eljárást kezdeményez(het). A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtásáról szóló 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet 29.§ (1) bek. alapján ha a nem közlekedési célú vagy a rendkívüli igénybevétel miatt a helyreállítás befejezésétől számított 3 éven belül a közúton süllyedés vagy más hiba keletkezik a közútkezelői hozzájárulás jogosultja köteles azt kijavítani.

Kivitelező köteles az építés ideje alatt a buszmegálló(k) megközelítését, valamint a zavartalan fel-, és leszállást, a közlekedők részére biztosítani vagy köteles a buszmegálló(k) ideiglenes áthelyezéséről gondoskodni. A buszmegálló(k) ideiglenes áthelyezése esetén helyszíni szemlét kell tartani és az ideiglenes helyet az érintett busztársaság, önkormányzat és a Magyar Közút NZrt. illetékes Igazgatóságának bevonásával kell meghatározni.

A gyalogosforgalom folyamatosságának fenntartása érdekében szükség esetén a kivitelező köteles gyalogos híd-provizóriumról gondoskodni. Hasonlóképpen a kivitelező köteles gondoskodni az ingatlanok gépjárművel történő megközelítésének biztosításáról.

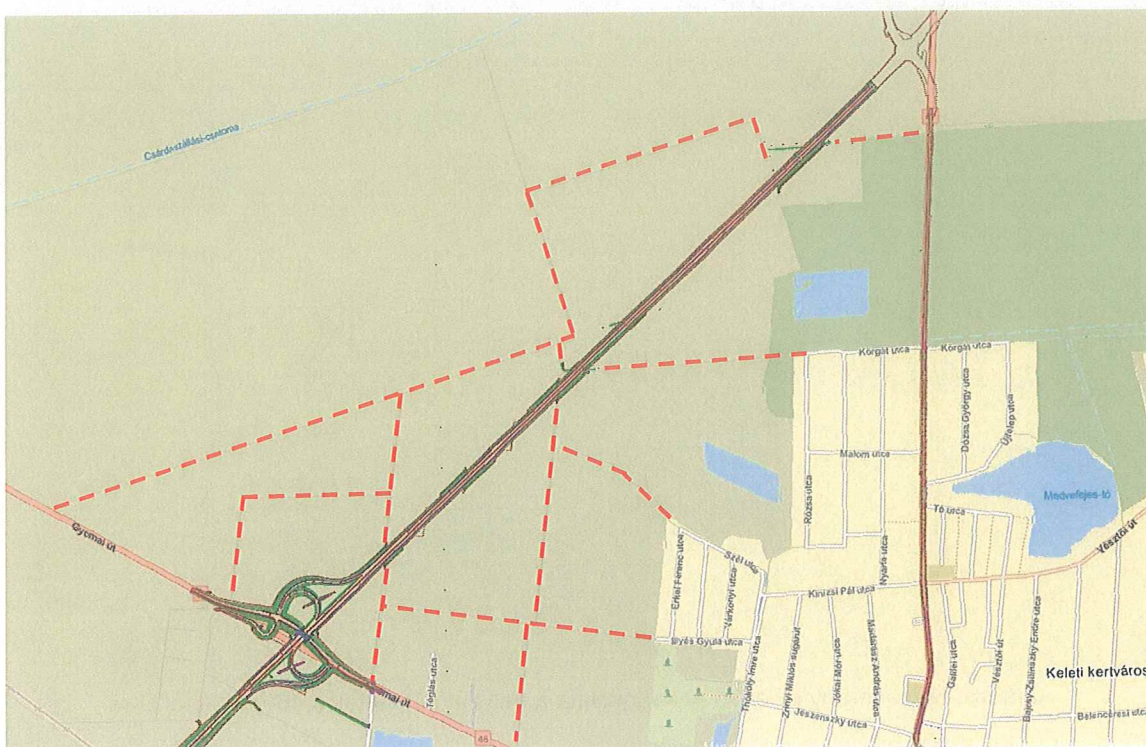
Az autóbushozmegálló-öblök kiépítését követően az érintett útszakaszokon a padkát az eredeti állapotnak megfelelően helyre kell állítani és az ideiglenes megállókat el kell bontani.

Az ideiglenes megállóhely(ek) kialakításával, fenntartásával valamint megszüntetésével járó költségek a jogosultat terhelik.

Az ideiglenes forgalomszabályozást az e-UT 04.05.14:2020 „Közutakon folyó munkák elkorlátozása és ideiglenes forgalomszabályozása” című útügyi műszaki előírásban foglaltak szerint kell kiépíteni és fenntartani.

Mezőberény elkerülő út

Elkerülő úttal csak a 46-os sz. főutat és a 4641 j. ök. országos közutakat keresztezzük, ezen felül kizárólag a helyi úthálózat érintett. A meglévő helyi földúthálózat a mezőgazdasági táblák felosztottsága okán kedvezően behálózza az elkerülő út környezetét. Alábbi ábrán pirossal jelöltük azokat a főbb helyi útvonalakat melyek alapvetően biztosítják a megközelíthetőséget a 46-os főúttól É-ra eső szántóterületeken. Ez azt is jelenti, hogy az elkerülő út ezen utaknál fogva megközelíthető építés alatt. A tervezett szervízúthálózat (A3 jelű szakági terv) eme helyi kialakult hálózathoz szervesen kapcsolódik, a fennmaradó területek megközelítését kiszolgálva.

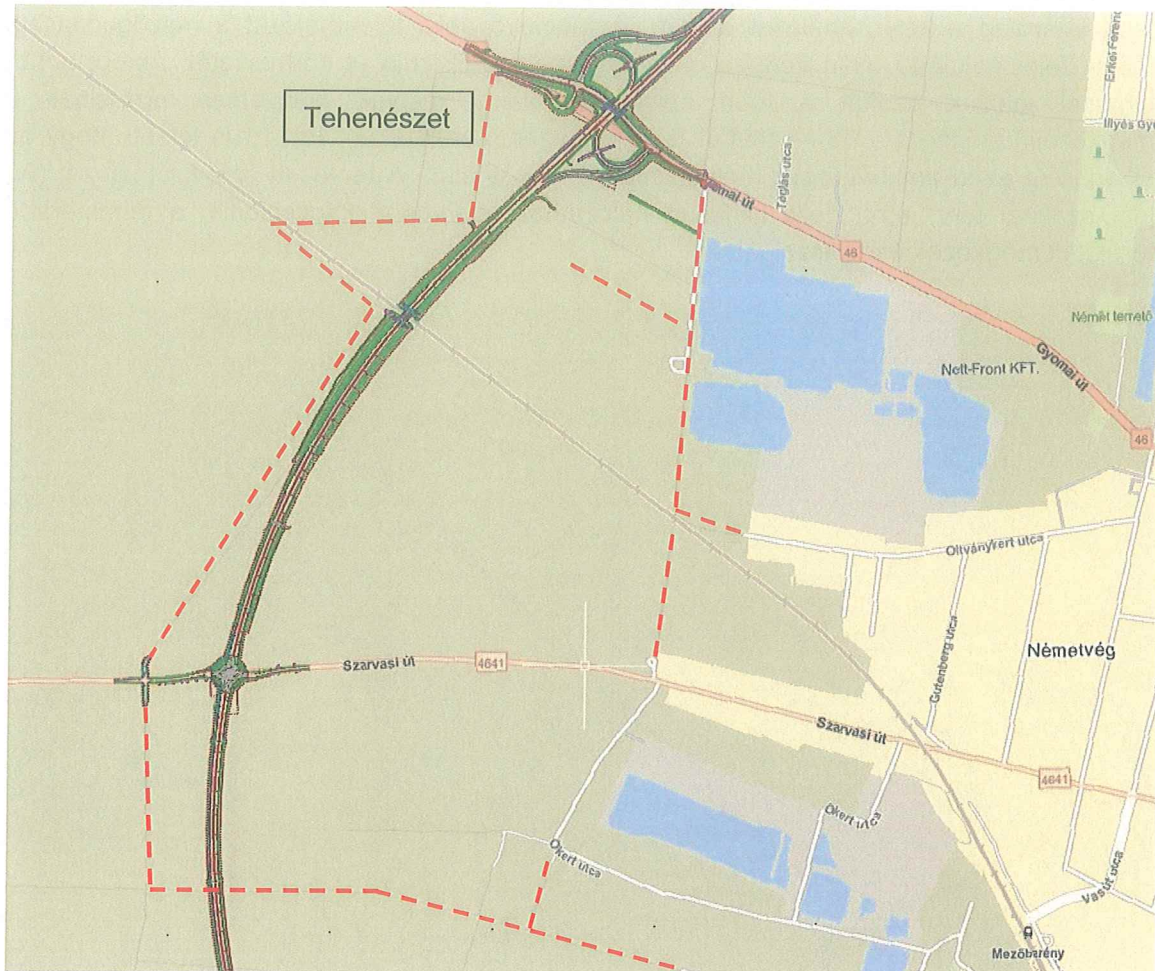


5. ábra: Mezőberény elkerülő út kapcsolata a helyi úthálózattal, a 46-os főúttól É-ra

A fenti ábrán jelölt térségben nincs olyan elzárt terület, mely másik útvonaltól ne lenne megközelíthető. A jelöl útvonalak időszakos mezőgazdasági forgalmat bonyolítanak. Ezek alapján nem indokolt forgalomkorlátozást tervezni. A szervízutak, burkolatlan földutak és burkolt földutak építésénél az útépítéssel érintett szakasz kezdetét és végét *Útépítési munkaterület* táblával kell a mezőgazdasági forgalom elől elzárni.

A 46-os főúttól D-re eső területek környezetében fellelhető helyi úthálózatot a következő ábra szemlélteti. A 012/3 hrsz-ú tehenészet jelenleg a 46-os főútról egy rövid, 013 hrsz-ú bekötőútról érhető el. A 46-os főút menti korrekció építése során ez a bekötés áthelyeződik és B719J jelű burkolt útként szolgálja majd ki a tehenészetet, majorságot. Az útépítés során előállhat ideiglenesen az az állapot, hogy a tehenészet a 46-os útról nem megközelíthető,

ekkor az ábrán jelölt módon, a Szarvasi útról, a 4641 j. ök. útról is meg lehet közelíteni D felől. Emiatt tehát külön provizor út építése nem szükséges.

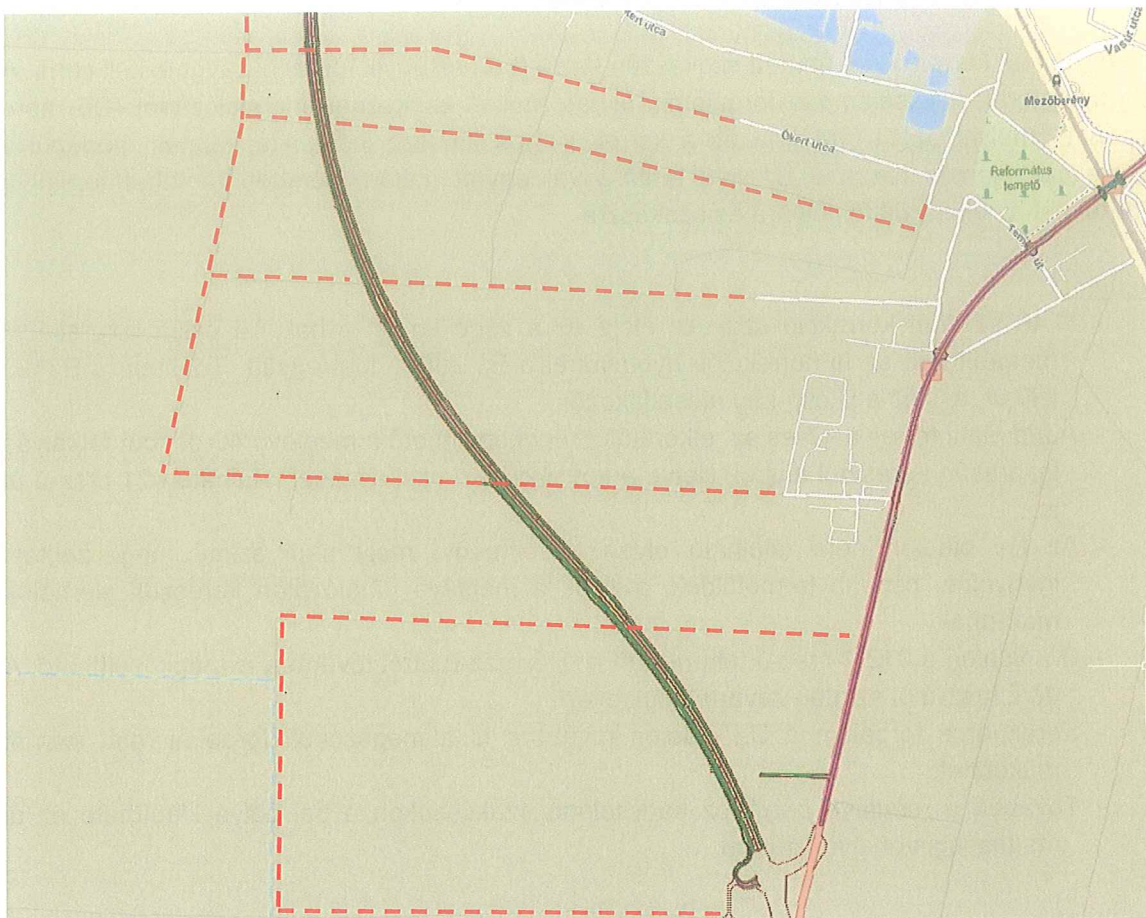


6. ábra: Mezőberény elkerülő út kapcsolata a helyi úthálózattal, a 46-os főúttól D-re

A külön szintű csomóponttól K-re, a 46-os főút korrekció végén csatlakozik D-ről a 08/2 hrsz-ú út (ábrán pirossal jelölve). Ehhez az úthoz kapcsolódik még a tervezett F721B j. földút is. A 46-os elkorlátozása végett nem szükséges egyéb terelőút tervezése, mert D-i irányból, Németvég településrészen az Oltványkert utca, Gyár utca közlekedési vonalon megközelíthető ez a terület.

A turbó körforgalomtól Ny-ra két földútsatlakozó átépül, a F737J és F738J j. földutak. Mivel az F737J j. útnál található 0480/4 hrsz-ú út a tehenészet megközelítését időszakosan majd szolgálhatja, a 46-os főút korrekcióját és a 4641 j. ök. útnál tervezett körforgalmat külön ütemben célszerű megvalósítani.

A Szarvasi úttól D-i irányba vezet a 0416 hrsz-ú út (F738J j. földút), amely a helyi földúthálózaton keresztül az Ókert utcára kikötve egy alternatív útvonalat képes biztosítani, amíg az itt tervezett sárrázó kiépül.



7. ábra: Mezőberény elkerülő út kapcsolata a helyi úthálózattal, a 4641 j. ök. úttól D-re

A fenti ábrán jelölt térségben nincs olyan elzárt terület, mely másik útvonalról ne lenne megközelíthető. Az elkerülő út ezen utaknál fogva megközelíthető építés alatt. A jelöl útvonalak időszakos mezőgazdasági forgalmat bonyolítanak. Ezek alapján nem indokolt forgalomkorlátozást tervezni. A szervizutak, burkolatlan földutak és burkolt földutak építésénél az útépítéssel érintett szakasz kezdetét és végét *Útépítési munkaterület* táblával kell a mezőgazdasági forgalom elől lezárni.



8. ábra: Útépítési munkaterület tábla

46-os számú főúttal alkotott különszintű csomópont

A 46-os főút korrekcióval érintett szakaszán kezdetben az egyik forgalmi sávot le kell zárni. A forgalomterelést jelzőlámpás forgalomirányítás mellett szükséges megvalósítani (G5. ábra szerint), melyet az út forgalma és a korrekció hossza tesz indokolttá. Miután megépül a korrekció jelentős része a B1 jelű műtárggyal együtt, külön ütemben rá lehet terelni a forgalmat az elkészült félpályára és szakaszra.

I. ütem:

- A 46 sz. főút korrekció szakasz eleje és a vége között a bal, É-i pálya lezárásával megépíthető az új korrekciós nyomvonal a B1 jelű híddal együtt. Továbbá a B719J jelű út, a C és a D csp-i ág útcsatlakozói.
- A híd alatti tér és a 47-es sz. elkerülő út megközelíthető a meglévő 46-os főút félpályás lezárásán keresztül alulról, illetve a korrekció K-i szakaszánál található 021 hrsz-ú út is.
- Az É-i oldalon nem található olyan létesítmény, mely napi szintű megközelítést igényelne, csupán termőföldek, melyek a meglévő úthálózaton keresztül elérhetők maradnak.
- D-i oldalon a 012/3 hrsz-ú tehenészet a 013 hrsz-ú útról továbbra is megközelíthető. A 08/2 hrsz-ú út szintén zavartalanul feltárt.
- Kerékpáros forgalom a D-i oldalon továbbra is a megszokott forgalmi rend szerint működhet.
- Továbbá a meglévő pályához kapcsolódó szakaszokon a bal pálya kiépíthető az új magassági vonalvezetéssel.

II. ütem:

- A már megépült korrekciós nyomvonal felhasználásával, annak a bal oldali pályáját igénybe véve megépíthető a meglévő pályához visszakapcsolódó szakaszok jobb oldali pályája a tervezett magassági vonalvezetéssel. Ezt követően a kerékpáros forgalom felvezethető közös koronán a korrekcióra.
- A 012/3 hrsz-ú állattartó telephez kapcsolódó B719J jelű új út, melyet követően a tehenészet ismét feltárható lesz a 46-os út felől. A 012/3 hrsz-ú területen lévő állattartó telep az építés ideje alatt megközelíthető a meglévő mezőgazdasági úthálózaton keresztül a 4641 j. ök. út (Szarvasi út) felől (a meglévő vasútvonalnál szintbeni közúti átgátló biztosított).
- A 46 sz. főút korrekciós szakaszának teljeskörű megépítésével a kétirányú forgalom biztosítható a csomóponti csatlakozó ágak forgalom elől történő lezárásával a főpálya forgalomba helyezéséig. Csomóponti ágakon keresztül az elkerülő út építési területe jól megközelíthető.

Az út forgalomterelését a C9.04.01-02 sz. *Forgalomszabályozási helyszínrajzok I-II.* mutatják be.

Fentiekén túl javasol a B1 jelű műtárgyat esetleg egy 0. ütemben megépíteni, így az I. ütemű lezárás ideje jóval rövidebb lehet.

4641 jelű ök. úttal alkotott turbó körforgalom

A 4641 jelű ök. út esetében a meglévő útburkolat szűk, és áthalad a középszigeten, valamint a csatlakozó ágakon, ezért kezdetben egy terelő utat kell építeni 150 mh. Erre ráterelve a forgalmat a következő ütemekben megépülhet előbb a körforgalom D-i, majd az É-i fele.

I. ütem:

- A 4641 j. ök. út korrekció szakasz eleje és a vége között a bal, É-i pálya lezárásával az összekötő út turbó körforgalomhoz csatlakozó korrekciós szakaszainak megépítéséhez szükséges 4,0 m szélességű terelőutat kell kialakítani a helyszínrajzi elrendezés vázlatának megfelelően.

II. ütem:

- A jobb oldalra kiépített terelőút felhasználásával megépíthető a turbó körforgalmú csomópont fél körpályája, az elkerülő út D-i csatlakozása, a mellékirányú csatlakozó ágak pályájának a bal oldala, valamint az D-i kerékpáros átvezetés.

III. ütem:

- Az összekötőút csomópontához csatlakozó korrekciós szakaszának részleges keresztmetszeti megépítését követően a keresztirányú forgalom ráterelhető, így zavartalanul kialakítható a csatlakozó ágak jobb oldali része, továbbá a körpálya másik, É-i fele és ott az É-i kerékpárút.
- A körpálya és a mellékirányú csatlakozó ágak megépítésével, továbbá a főirányú csatlakozó ágak forgalom elől történő lezárásával a keresztirányú forgalom mindkét irányban egyszerre zavartalanul biztosítható a főpálya forgalom számára történő megnyitásáig.

Az út forgalomterelését a C9.04.03-05 sz. *Forgalomszabályozási helyszínrajzok III-IV.* mutatják be.

Egyéb útcsatlakozások

Az ök. úthoz csatlakozó F737J és F738J jelű sárrázók az e-UT 04.05.14:2020 ÜME G4. jelű ábrája szerinti egy forgalmi sáv lezárással, forgalmi irányítás nélkül. Mivel szemközt találhatók, ezért külön-külön ütemben.

Hasonló forgalomkorlátozást kell építeni az F766B jelű földút 4255 j. ök. úthoz való csatlakozása esetén.

A B756J jelű burkolt út tervezési szakasza kezdetén a 0376 hrsz-ú úthoz csatlakozva – a földutakhoz hasonlóan – *Útépítési munkaterület* táblával lesz lezárva. Tervezési szakasza végén, a 4. tervezési szakasznál található körforgalmú csomóponthoz csatlakozva, azzal egy ütemben, vagy a körpályát megelőzően épülhet ki, még a forgalomnak való átadás előtt.

4255 jelű Köröstarcsa-Mezőberény ök. út – Átkelési szakasz

Mezőberény elkerülő út megépülésével a meglévő 47-es főút nyomvonala 4255 jelű ök. útként fog tovább üzemelni. Kezelője előzetes egyeztetések alapján, az elkerülőhöz hasonlóan a Magyar Közút NZrt. lesz. Az átkelési szakaszon csak nem engedélyes beavatkozások tervezhetők. Meglévő útburkolat kerül felújításra, új nyomvonalú szakaszt, ívkorrekciót, sávbővítést nem tervezünk. Felújítása csak is az elkerülő megépülése esetén várható. Alábbiakban végig vesszük a nyomvonalat forgalomterelés szempontjából.

Lakott területen kívüli szakaszok:

Építéstechnológiai szempontból figyelembe veendő, hogy előbb a **lokális pályaszerkezetcsere**s helyeken indokolt az építést megkezdeni. Külterületen az É-i részen is található pár rövidebb szerkezetcsere szakasz. Szélességük 1,50 m, a fennmaradó burkolat 5,50 m. Mivel a 1,50 m széles burkolatbontás mellett további min. 0,50 m szélesség szükséges (+ a terelőtábla szélessége), így az adott forgalmi sávot le kell zárni. Ekkor az e-UT 04.05.14:2020 Útügyi Műszaki Előírásban szereplő **G4. minta**ára szerinti forgalomkorlátozás alkalmazható. Mintaábrát jelen műszaki leírás mellékleteként is közöljük. A munkaterület mellett 2,75 m forgalmi sáv szélesség biztosítható.

Nem szükséges forgalomirányítás (jelzőlámpa, jelzőőr), valamint az áthaladási elsőbbség szabályozása, mert az út forgalomnagysága (a két irány együttes forgalma) 500 E/óránál kisebb, és a létesítendő útszűkület hossza nem éri el az 50 m-t, valamint a szakaszok átláthatók, egyenesben fekszenek.

Lokális pályaszerkezetcsereket követően az **aszfaltmegerősítési munkák** lakott területen kívül egy forgalmi sáv lezárása mellett valósulhatnak meg. A váltakozó irányú forgalmat vagy jelzőlámpás irányítással vagy jelzőőrök segítségével kell fenntartani a **G5. minta**ára alapján.

A burkolatmarási, aszfaltozási munkák ideiglenes szüneteltetése során kerülni kell hosszirányú és keresztirányú lépcső megmaradását. Amennyiben ez technológiai okok miatt nem lehetséges, akkor a korlátozó jelzéseket életben kell tartani, és a munkaterület kezdetét és végét ferdén sávozott terelőtáblákkal jelezni kell (**H3. minta**ára). Amennyiben a lemart útszakasz hossza a 300 métert meghaladja, 60 km/órás sebességkorlátozást kell életbe léptetni, s a mart szakasz vége előtt 50 méterre ismételten 40 km/óra kell a sebességet csökkenteni. Ha a munkaterület hossza az 500 métert meghaladja, 500 méterenként veszélyt jelző táblát kell elhelyezni mindkét irányban, valamint a tilalmi táblákat meg kell ismételni. Munkavégzés után megmaradó 5 cm-nél mélyebb lépcsők esetén 40 km/órás sebességkorlátozást kell fenntartani a lépcsők előtt 50 m távolságtól kezdődően.

Külterületen padkarendezés és ároktisztítási munkákat az e-UT 04.05.14:2020 H1. ábrája szerinti forgalomkorlátozás mellett lehet.

Mozgó forgalomterelések esetén az e-UT 04.05.14:2020 Útügyi Műszaki Előírásban szereplő mintaábrák az irányadók és helyettesítik a forgalomterelési tervet az előírás szerint.

Lakott területi szakaszok:

Lakott területen lévő utakon a bonyolultabb úthálózat, a csomópontok sűrűsége, a közösségi közlekedés fenntartásának, a parkolás, a gyalogosforgalom, valamint a kerékpáros forgalom biztosításának igénye miatt a 24 órát meghaladó forgalomkorlátozással járó munkákat megelőzően készítenendő ideiglenes forgalomszabályozása egyedi tervezést igényel.

A IV. fejezet elején rögzítettekkel összefüggésben, tárgyi szakgái terv a belterületi útfelújítás kapcsán nem terjed ki messzemenőig minden részletre, hiszen célja koncepcionális szinten a lakott területi szakaszok elkorlátozásának lehetőségeit feltárni, azokat az érintett felekkel (Magyar Közút NZrt., Önkormányzat, Volán) egyeztetni.

Mezőberény belterületi szakaszán alapvetően 3 lehetőség kínálkozik az egyes felújítási szakaszok elkorlátozása, forgalomterelése kapcsán. Az optimális megoldás az adott környezethez igazodik, de ugyanakkor nagymértékben függ a kivitelező eszköz és humánerőforrás állományától, és azok időbeni és létszámbeli rendelkezésre állásától. Ezért a következőkben javasolt megoldások a végleges, kivitelezésre kerülő állapottól eltérhetnek.

Környező úthálózattól függően alapvetően az alábbi forgalomterelési típusokkal lehet számolni.

Forgalmi sáv lezárása egyirányúsítással:

- 4255 jelű összekötő úton egy forgalmi sáv lezárása, fennmaradó sávon egyirányú forgalom működtetése táblázással, jelzőlámpa nélkül
- párhuzamos (akár kis keresztmetszettel rendelkező) utca kijelölése és egyirányúsítása
- előnye, hogy a munkaterületre be lehet hajtani állandó jelleggel és nem kell jelzőlámpát működtetni
- hátránya, hogy be kell vonni egy lakóutcát és némi kerülővel jut célba a forgalom

Egy forgalmi sáv szélességű útfelület szabadon hagyása esetén - 2,75 m minimális szélesség mellett - a forgalmi rendet a vonatkozó ÚME **12 ábra** szerint kell kialakítani.

Annál a kereszteződésnél, ahol a forgalmat terelőútra kívánják vezetni, illetve a terelőútvonalon minden olyan útkereszteződésnél, ahol a járművezetők kellő tájékoztatása azt megköveteli, „*Terelőút*” jelzőtáblát kell elhelyezni.

Rövid ideig történő terelés esetén a terelőút forgalomszabályozását, elsőbbségi viszonyait egyedileg kell megtervezni.

Burkolatmarás, illetve felületi bevonat és aszfaltburkolat építésének idején a munkába vett útszakasz hossza legfeljebb 500 méter lehet.

A munkaterület hosszanti oldalát (pl. terelő kúpsorral) el kell határolni. Azt az utcát, amelyik csatlakozik a munkaszakaszhoz - a szükséges forgalomterelési, illetve forgalomtechnikai intézkedések mellett és a technológia által meghatározott ideig - a torkolatánál le kell zárni.

A munka befejezése, illetve ideiglenes szüneteltetése során az útszűkületet meg kell szüntetni.

Forgalmi sáv lezárása jelzőlámpával:

- 4255 jelű összekötő úton egy forgalmi sáv lezárása, fennmaradó sávon kétirányú forgalom működtetése jelzőlámpával
- párhuzamos utca kijelölése nem szükséges
- előnye, hogy nem kell környező lakóutcát bevonni a terelésbe és nincs forgalmi rend változás
- hátránya, hogy jelzőlámpás kell működtetni és nagyobb a torlódás lehetősége

Egy forgalmi sáv szélességű útfelület szabadon hagyása esetén - 2,75 m minimális szélesség mellett - a forgalmi rendet a vonatkozó ÚME **I3-I4 ábrák** szerint kell kialakítani.

A kétirányú forgalom - jelzőlámpás vagy jelzőörös irányítás mellett - váltakozva haladhat át az útszűkületen. Jelzőlámpás forgalomirányítás esetén a jelzőlámpa programját az e-UT 04.05.14:2020 ÚME 2.12.2. pont szerint kell meghatározni.

Ha az építés alatt álló útra másik út csatlakozik, akkor a csatlakozó útról a munkavégzés alatt álló útra történő ráhajtást meg kell tiltani (pl. egyirányúsítással, útelzárással), vagy jelzőörökkel kell a forgalmat irányítani.

A munka befejezése, illetve ideiglenes szüneteltetése során az útszűkületet meg kell szüntetni.

Teljes útlezárás terelőút kijelölésével:

- 4255 jelű összekötő út teljes lezárása, célforgalom eseti beengedésével
- párhuzamos, mellékúti szintű, 2x1-sávós párhuzamos útszakasz kijelölése szükséges
- előnye, hogy zárt és balesetmentesebb munkavégzés folytatható, nagyobb technológiai szüneteket igénylő munkák (betonozás) esetén kedvező
- hátránya, hogy nagy a forgalmi rend változás, terelőút növeli az eljutási időt

Teljes útlezárás esetén „*Mindkét irányból behajtani tilos*” jelzőtáblát kell elhelyezni az úttest jobb oldalán. A tábla alatt a jogszabályban meghatározott kiegészítő tábla jelezheti azoknak az úthasználóknak a körét, akik a lezárt útszakaszt (célforgalmi jelleggel) igénybe vehetik.

Annál a kereszteződésnél, ahol a forgalmat terelőútra kívánják vezetni, illetve a terelőútvonalon minden olyan útkereszteződésnél, ahol a járművezetők kellő tájékoztatása azt megköveteli, „*Terelőút*” jelzőtáblát kell elhelyezni.

A forgalmi rendet a vonatkozó ÚME **G6 ábrája** szerint kell kialakítani

A tárgyi átkelési útszakaszon a forgalomkorlátozást egyszerűsített, mintaábrák segítségével mutatjuk be, így a következő ábrákon túl – a felújítási jellegre és a kivitelezési körülmények ismeretének hiányára való tekintettel – nem készítettünk forgalomszabályozási helyszínrajzot.



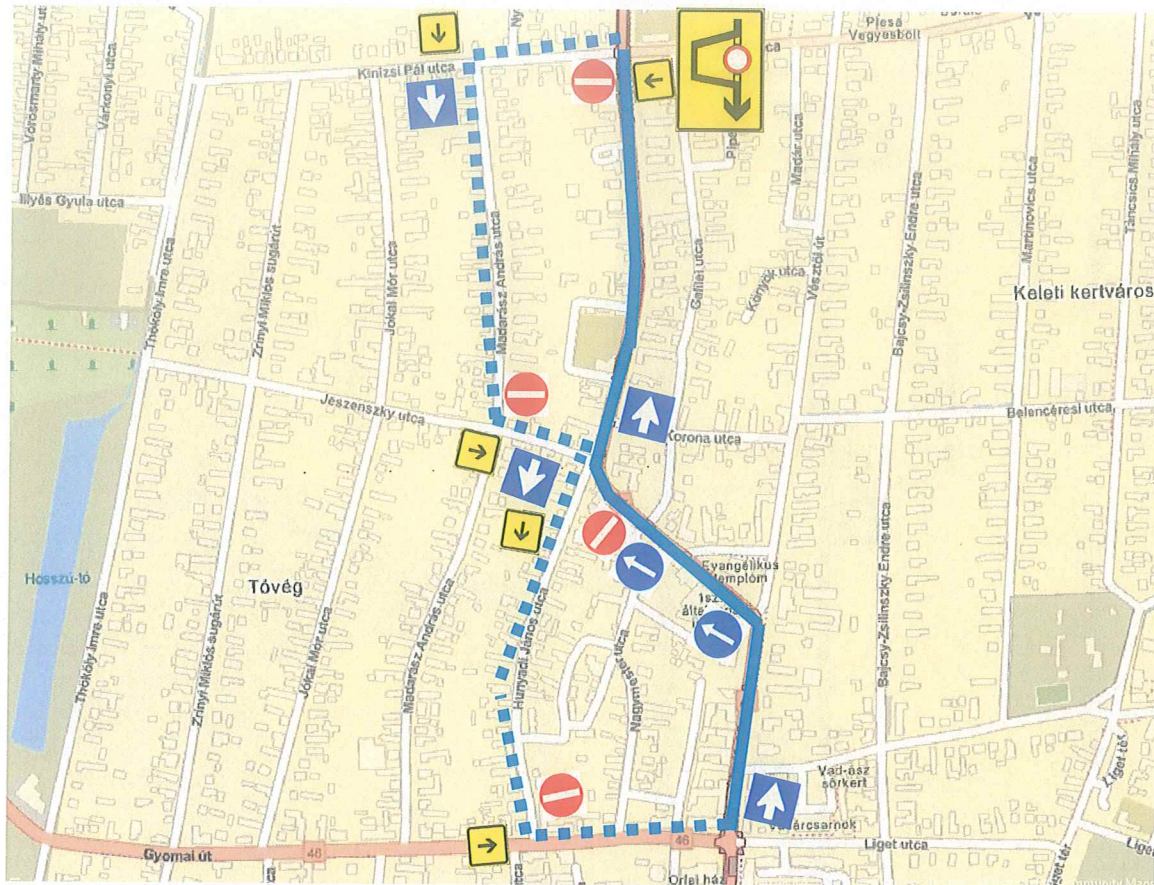
9. ábra: Mezőberény átkelési szakasza, Körgát u. és Kinizsi Pál u. között

Köröstarcsai út felújítását a Körgát utca és a Kinizsi Pál utca közt egész pályás útlezárással nem lehet megvalósítani, mert az egyetlen párhuzamos útként kínálkozó Kérhalom és a Nyárfa utca szűk keresztmetszettel rendelkezik. Eme szakaszon felpályás útlezáras szükséges.

Javasolt a Kérhalom utca és a Nyárfa utca ideiglenes egyirányúsítása és terelőút kijelölése É-ről D-i irányba.

Burkolatmarás, illetve felületi bevonat és aszfaltburkolat építésének idején a munkába vett útszakasz hossza legfeljebb 500 méter lehet, így a Malom utcánál megosztva, két ütemben végzendő el a szakasz átépítése és a forgalom terelés.

Jelzőlámpás forgalomirányítás kétirányú forgalommal, mint alternatív megoldás is alkalmazható.



10. ábra: Mezőberény átkelési szakasza, Kinizsi Pál u. és a Gyomai út (46-os) között

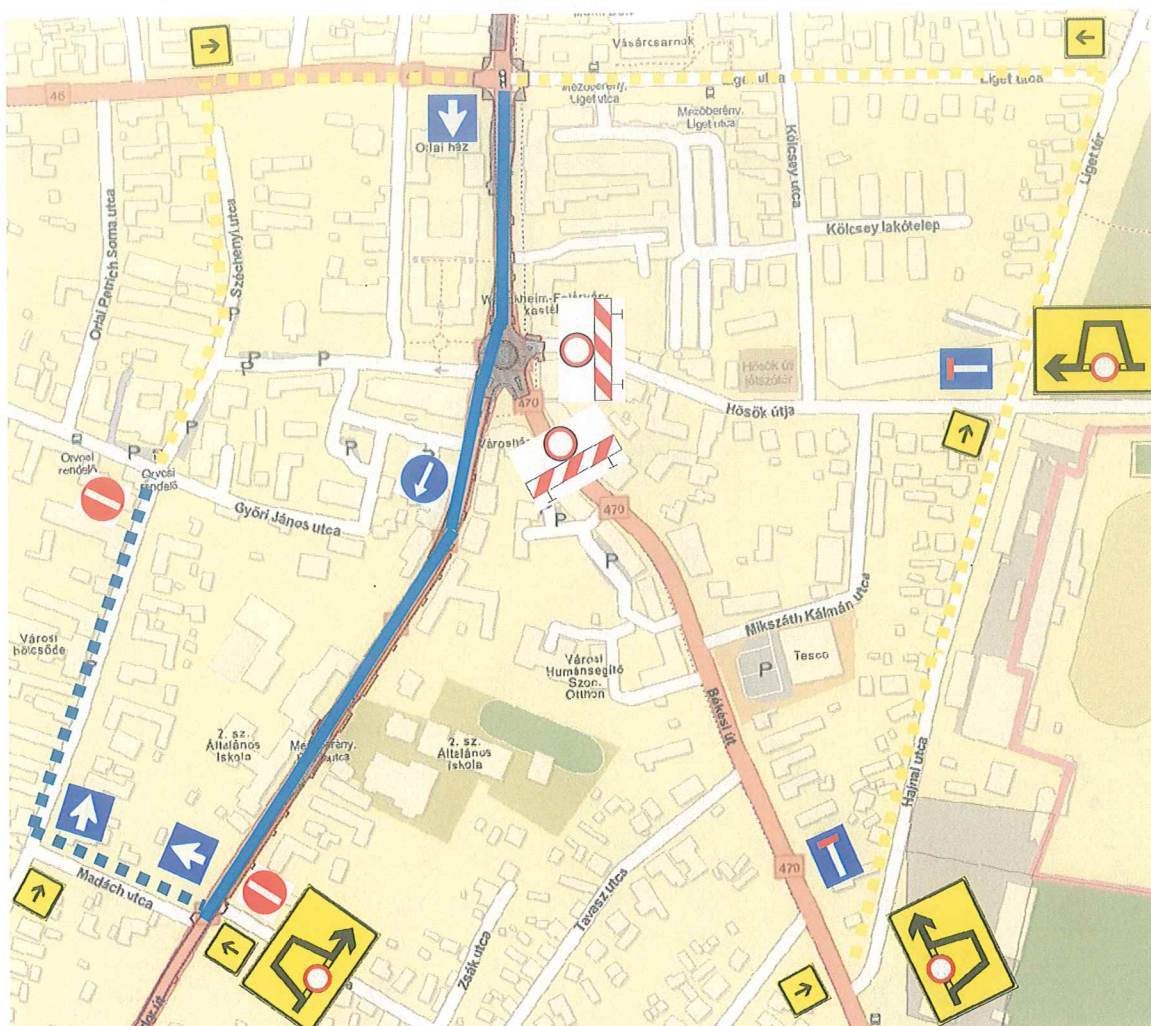
Kodály Zoltán út és a Fő út felújítását a Kinizsi Pál utca és a Gyomai út (46-os) között akár egésszpályás útlezárással is meg lehet valósítani, célforgalom működtetése mellett. Bár ekkor alternatív útvonalként – kellő keresztmetszeti szélességgel – csak a Zrínyi Miklós út felel meg, ami 1 km-es többlet utat jelent.

Ezért javasolt a felpályás útlezáras, egyirányú forgalommal, a Madarász András utca és a Hunyadi János utca ideiglenes egyirányúsítása és terelőút kijelölése É-ről D-i irányba.

A Jeszenszky utcai csomópontban egy közbenső szakaszolást be lehet iktatni a max. 500 m-es hossz miatt.

A terelési határt azért is célszerű itt felvenni, mivel a Kinizsi Pál utca irányából csatlakozik a Vésztői út, a 4237 j. Bélmegyer-Mezőberény ök. út, így annak forgalma akár egy másik terelőúttal a Zrínyi Miklós sugárúton is elterelhető Gyomaendrőd irányába.

Jelzőlámpás forgalomirányítás kétirányú forgalommal, mint alternatív megoldás is alkalmazható.



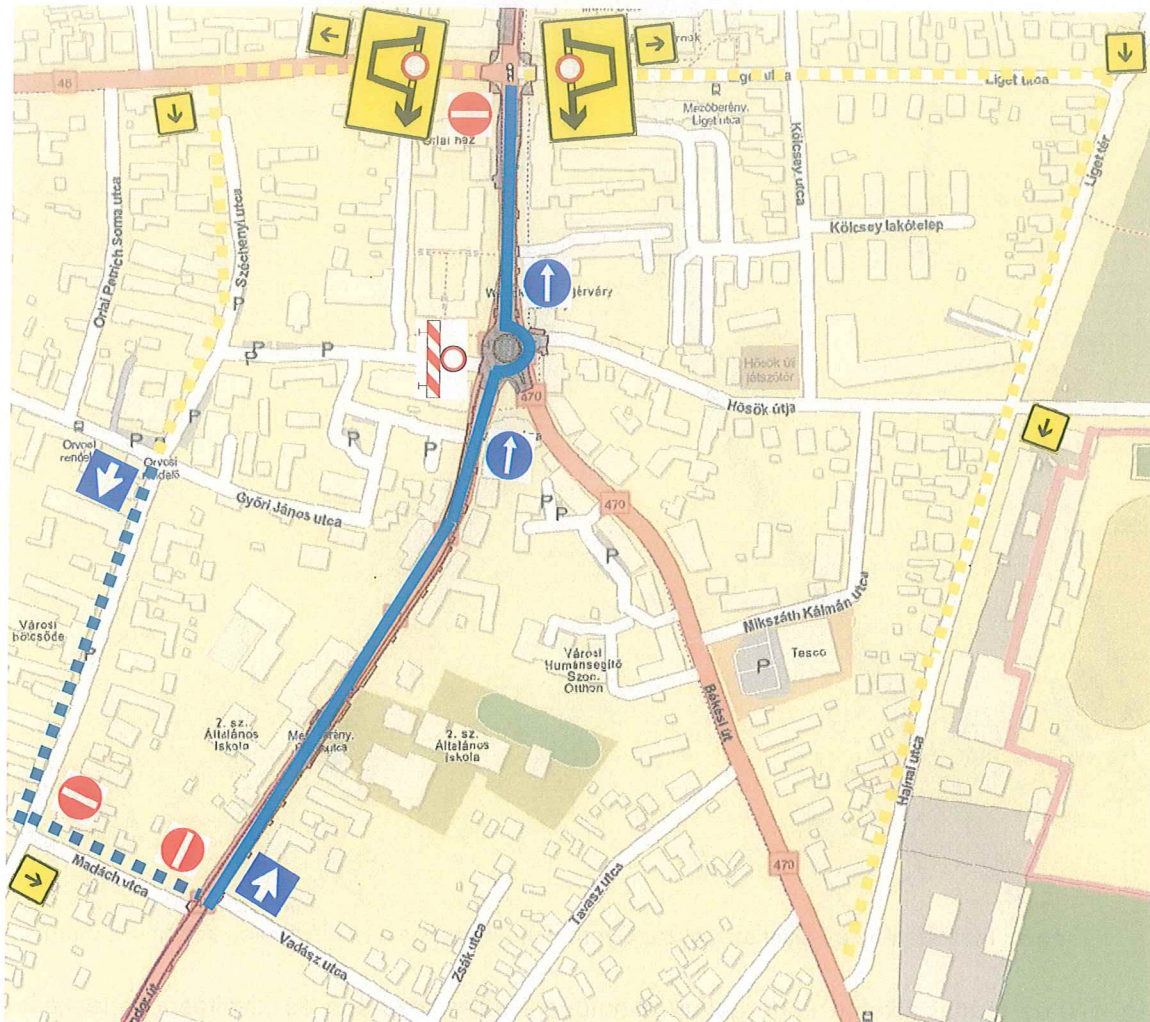
11. ábra: Mezőberény átkelési szakasza, Gyomai út (46-os) és a Madách utca között – I. ütem

Az 470-es főúttal alkotott körforgalmú csomópont teljes lezárása és kiváltása néhezkesen oldható meg, mivel a közelben található kisebb utcák burkolatszélessége és forgalomlevezető képessége nem megfelelő. Ezen felül a 4255 ök. út és 470 sz. főút vonatkozásában nincs alternatív összeköttetés a DK-i városrészben. Ugyankor figyelembe veendő az is, hogy a nagyobb forgalmi áramlat nem a D-i kapcsolatot, hanem a 46-470 sz. főutak közt van.

Javaslatunk alapján az I. ütemben a szelvényezés szerinti jobb oldali pálya irányhelyes forgalmi áramlata megtartandó, míg a bal oldali pálya, valamint a Békési út és a Hősök útja csomóponti ág a teljes középszigettel együtt átépíthető. Ehhez kétoldalt terelőutakat jelölünk ki.

A Ny-i oldalt megvizsgálva megállapítható, hogy a Gyomai útról indulva a Széchenyi utca, és a folytatásban D-re vezető Puskin utca is keresztmetszetileg megfelelő a Györi János

utcáig, viszont onnan jelentősen beszűkül és a sebességkorlátozás mellett a teherforgalom is kitérésre kerül. Emiatt ezen a szakaszon egyirányú forgalom megengedett, de két irányú forgalom nem. A teherforgalmi és sebességi korlátozás feloldandó (letakarandó) a terelés idejére. K-i oldalon csak a Hajnal utca jelölhető ki terelésre.



12. ábra: Mezőberény átkelési szakasza, Gyomai út (46-os) és a Madách utca között – II. ütem

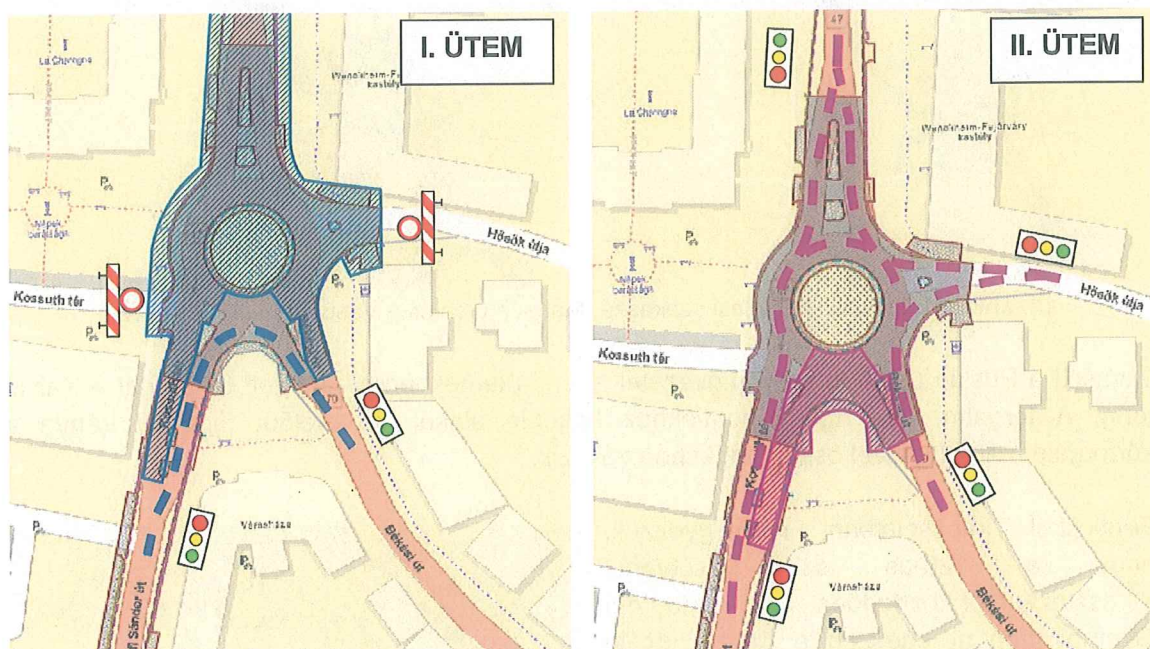
Javaslatunk alapján a II. ütemben a szelvényezés szerinti bal oldali, már átépített pályára szembesávon ráterelhető az É-i forgalmi áramlat, míg a jobb oldali pálya és a középsziget fennmaradó része átépítésre kerül. A Békési út és a Hősök útja csomóponti ágak mindkét forgalmi irányt ki tudják már kiszolgálni. A D-i áramlat elterelésre kerül, ehhez kétoldalt terelőutakat jelölünk ki az I. ütemhez hasonlóan. Puskin utca a Győri János utca alatti szakaszán egyirányú marad, de a korábbi ütemhez képest ellenkező irányú lesz.

Kossuth Lajos tér forgalmi rendjén az I. ütemben nem kell változtatni, meglévő állapotában maradhat, viszont a II. ütemben már a körforgalomnál lezárásra kerül.

470-es főút és a majdani 4255 j. ök. út közvetlen kapcsolatának megtartása a felújítás alatt alapvető szempont lehet a forgalomterelés tervezésekor. Fenti kialakítással az I. ütemben ennek kevésbé tud eleget tenni, ezért egy alternatív, jelzőlámpás forgalomterelést is kidolgoztunk.

Ebben az elgondolásban az I. ütem során csak a 4255 j. és a 470 sz. utak kapcsolata marad fenn, váltakozó kétirányú áramlatként. A kék sraffozás jelenti az építési területet. A Hősök útja és a Kossuth Lajos tér lezárásra kerül, zsák utcaként üzemel az építési ütem ideje alatt. A betonburkolat hézagolása mentén lehet ütmehatárt kijelölni.

É-ről a Fő út lezárásra kerül, két forgalmi irányt lebonyolító terelőútként viszont csak a Rákóczi Ferenc sugárút kerülne kijelölésre a Vasút utcáig. Ez a Ny-i kerülés 1 km-re hosszabb, mintha áthaladnánk a Fő utcén, ugyanakkor kedvezőbb, mintha a Hajnal utca felé kerülnénk.



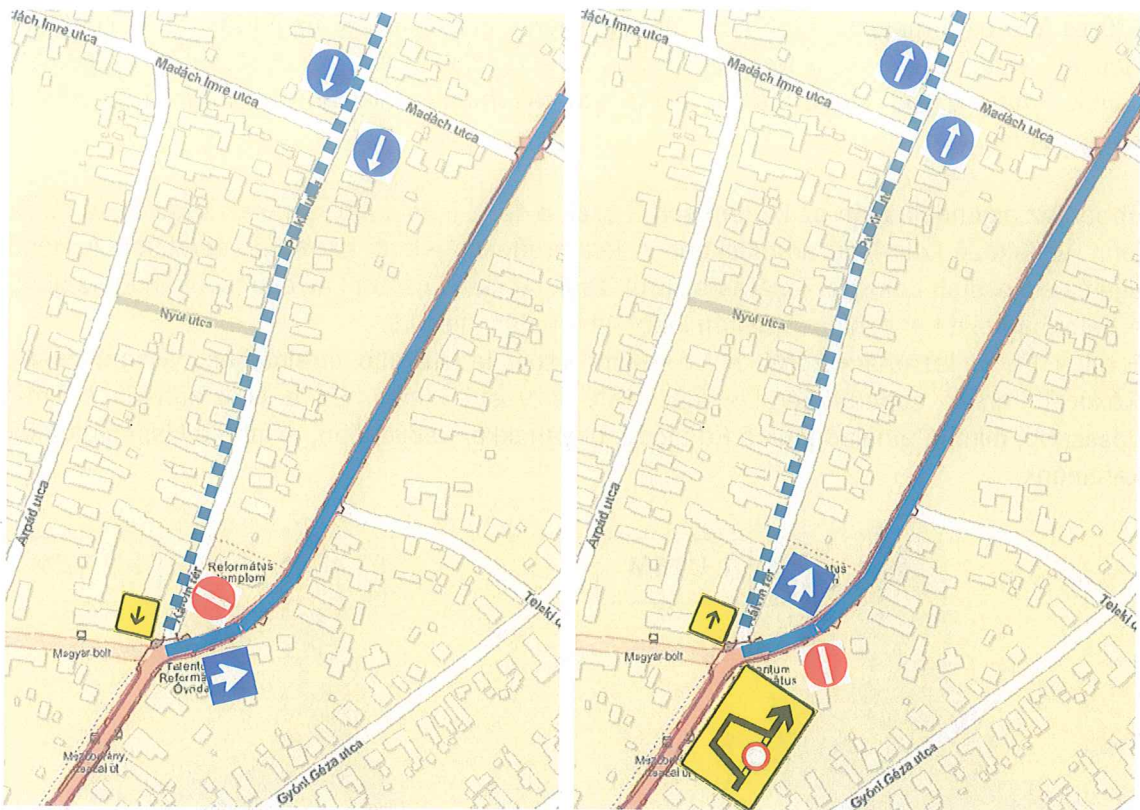
13. ábra: Mezőberény átkelési szakasza, körforgalom átépítése jelzőlámpás forgalomtereléssel

II. ütemben a minden csomóponti ág átadható a forgalomnak, jelzőlámpás irányítás mellett. A fennmaradó építési terület a bíbor sraffal jelölt, 4255 és 470 közötti körpályarész.

Alternatív megoldásként a csomópont és a Fő út kapcsán teljes útzár is alkalmazható a Rákóczi Ferenc utca terelőútként való kijelölésével.

Megjegyzés:

A 11. és 12. ábrán bemutatott terelőút szerencsésebb, ha a Vasút utcáig meghosszabbításra kerül, ugyanis a Madách utca elején és végén a kanyarodás miatt az autóbuszoknak és nagyobb gépjárműveknek jóval kedvezőbb, ha a terelés és az útépítés is a Vasút utcáig, avagy a Kálvin térig tart.

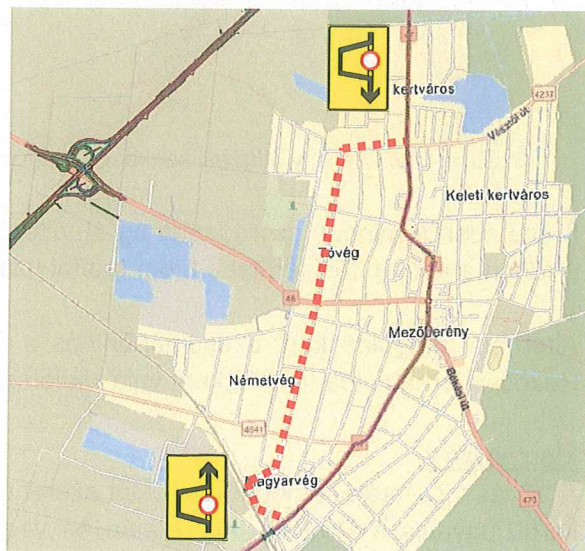


14. ábra: Mezőberény átkelési szakasza, Madách utca és a Vasút utca (4641) között

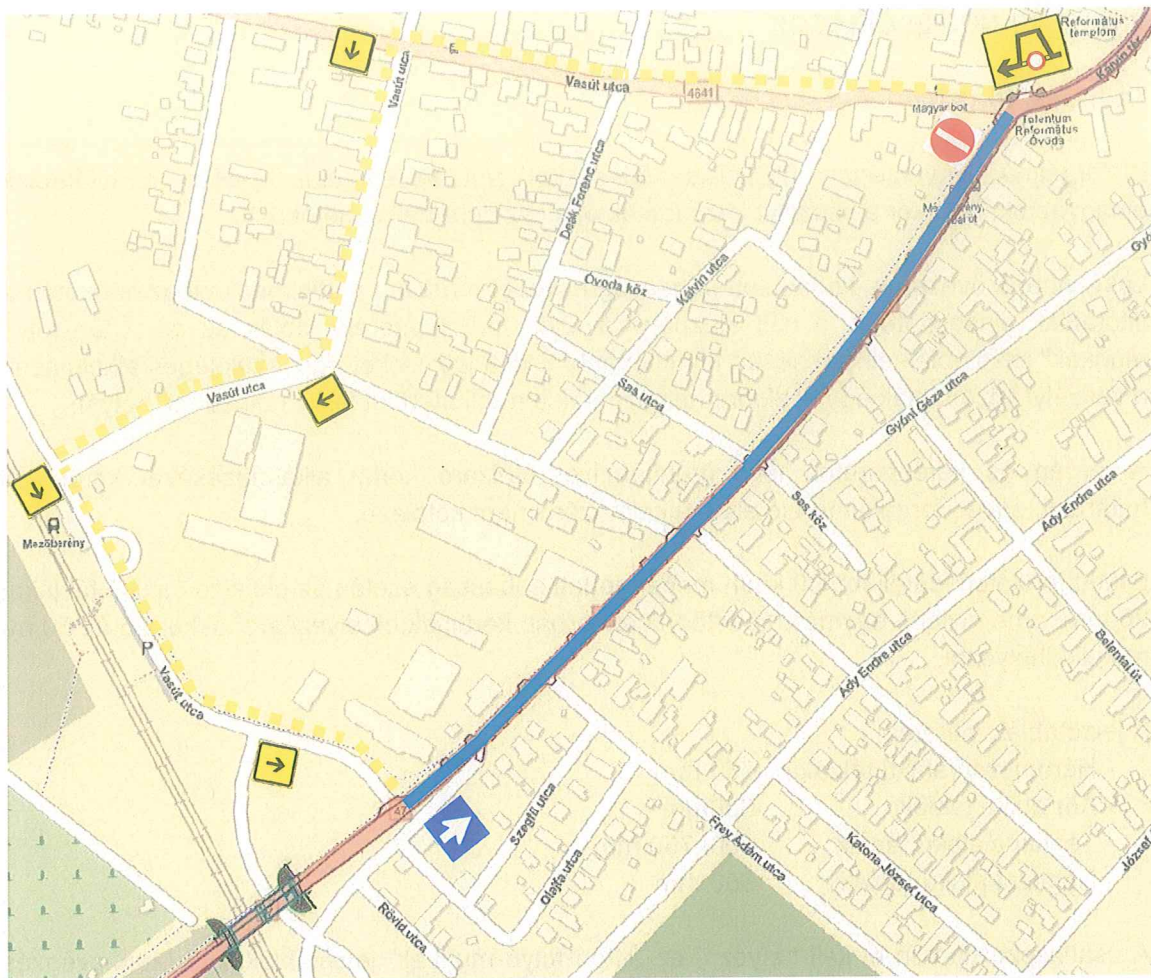
Javasolt a Puskin utcán tehát végigvezetni a fenti útemekben bemutatott terelőutat a Kálvin térig. A forgalmi rend így a fentiekhez hasonló alakul. A terelőút forgalmi iránya a körforgalom átépítésével összefüggésben változik.

Fentiekkel kapcsolatban megjegyezzük, hogy a 120-as sz. vasútvonal keresztezésétől kezdődően, a 46-os főúton/ Gyomai úton át egészen a Kinizsi utcáig húzódik a Ny-i városrészben egy összefüggő, jó állapotú, kedvező keresztmetszeti adottságokkal rendelkező nyomvonal, sugárút, amely képes lehet ideiglenesen a átkelés majd teljes kiváltására 3 km hosszon.

A nagyobb léptékű terelőút, elkerülés ugyanakkor a kivitelező gépparkjától, személyi állományától is nagyban függ, ezért csak mint, opcionális megoldásként szemléltetjük a kisebb szakaszolásokkal szemben.



15. ábra: Mezőberény átkelési szakasz alternatív nyomvonal



16. ábra: Mezőberény átkelési szakasza, Vasút utca (4641) és B3 j. híd között

Javasolt a felpályás útlezárás, egyirányú forgalommal, a 4641 j. ök. út Vasút utca és a vasúti hídnál (B3) található Vasúti utca között. Burkolatfelújítás mellett ideiglenesen egyirányúsítani kell a 4255 j. összekötő utat. Tereleútat kell kijelölni É-ről D-i irányba. A tereleút keresztmetszeti jellemzői megfelelnek nagyobb forgalmi igényekre is, ezért azon egyirányúsítás nem szükséges.

B3 jelű híd esetén teljes útlezárás szükséges. „Mindkét irányból behajtani tilos” jelzőtáblát kell elhelyezni az úttest jobb oldalán. Vasút utcán a forgalom elterelhető a 4641 j. ök. útra, onnan pedig a Mezőberény elkerülő útra. A tereleútvonalon minden olyan útkereszteződésnél, ahol a járművezetők kellő tájékoztatása azt megköveteli, „Tereleút” jelzőtáblát kell elhelyezni. A forgalmi rendet a vonatkozó ÚME **G6 ábrája** szerint kell kialakítani.

Buszöblök esetén a forgalomkorlátozást a vonatkozó ÚME **I4 ábrája** szerint kell kialakítani.

A műtárgytól D-re eső külterületi szakaszonak a lakott területen kívüli szakaszoknál ismertetettek szerint kell eljárni.

V. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

Táblázás, forgalomterelési elemek

Kisforgalmú, egyenrangú útkereszteződésekkel rendelkező utak esetén a tiltótáblák elhagyhatók, ilyenkor a veszélyt jelző táblák egy oszlopra helyezhetők.

Lakó-pihenő övezet és korlátozott sebességű övezet területén belüli munkavégzés esetén a tiltótáblák elhagyhatóak, a nyíl alakban sávozott forgalomterelő táblák és az „Úton folyó munkák” jelzőtáblák elhelyezésén kívül további közúti jelzéseket nem szükséges alkalmazni, a veszélyt jelző táblák egy oszlopra helyezhetők a munkaterület lehatárolásának helyén.

A járdán és kerékpárúton lévő munkahelyet útelzáró korlát alkalmazásával körül kell határolni, egyéb forgalomterelő elem alkalmazása nem kötelező.

Lakott területen legfeljebb 50 km/h megengedett sebesség esetén az előjelző és tiltó táblákat 25 m-re, amennyiben egymást követően két sorban kerülnek elhelyezésre, akkor 25 és 50 m-re kell elhelyezni.

A jelzőtáblák méretei:

- Háromszög alakú táblák: 750 mm
- Kör alakú táblák: 600mm
- Téglalap alakú táblák: 600x750 mm
- Négyzet alakú táblák: 600 mm

A csatlakozó utakon el kell helyezni az „Úton folyó munkák” jelzőtáblákat a „Munkavégzés iránya” kiegészítő táblával. Irányítással történő munkavégzés esetén az „Úton folyó munkák” jelzőtáblák alatt az irányítás módjára vonatkozó, „Jelzőlámpa vagy Egyéb veszély + jelzőtárcsa” jelzőtáblák is elhelyezendők.

Az elkorlátozás sarokpontjait, valamint az elkorlátozás forgalommal párhuzamos oldalán 50-100 m-ként éjszaka és rossz látási viszonyok esetén „villogó sárga lámpával” meg kell világítani.

Az elkorlátozás forgalommal párhuzamos oldalán a munkaterületet egymástól 10 - 10 m -re elhelyezett piros-fehér sávok álló formátumú táblákkal kell elhatárolni

Az 50 cm-nél mélyebb munkagödröket külön is körül kell elhatárolni útelzáró korláttal. A munkaárok előtt a biztonsági zónát (munkaárok széle és a sávot lezáró terelőtábla közötti távolság) be kell tartani, melynek értéke 0,50 m.

A marási és aszfaltozási munkákat úgy kell ütemezni, hogy éjszakára hosszirányban a forgalmi sávok között magassági szintkülönbség nem maradhat, a kereszt „slussz”-okat ki kell egyenlíteni. Ahol ez nem megoldható, a slusszokat táblával meg kell jelölni.

Iránytábla fényvisszaverő kivitelben, vörös és fehér színnel legyen sávozva. Méreteit a közúti jelzőtáblák szerkesztési rajzait tartalmazó útügyi műszaki előírás határozza meg. Az iránytábla mintázatát egyéb elhatároló eszközön is el szabad helyezni, azonban a tábla képét ekkor is fényvisszaverő kivitelben kell létesíteni.

A munka befejezése után az elhelyezett forgalomtechnikai elemeket el kell bontani, az eredeti, illetve tervezett forgalmi rendet haladéktalanul vissza kell állítani.

Mozgó munkahely

Az e-UT 04.05.14:2020 Útügyi Műszaki Előírás alapján mozgó forgalomterelések esetén a forgalomterelési tervet az előírás mintaábrái helyettesítik. Mozgó munkahelynek számít az olyan munkaterület, amelynek helye 1 napon belül folyamatosan vagy szakaszosan többször változik.

Az fenti szabályozása alapján végezhető munkák:

- padkázás
- ároktisztítás
- forgalomtechnikai elemek elhelyezése
- aszfaltozás
- burkolat csere, amennyiben munkaidő végére nem marad szintkülönbség

Állandó munkahely

Az e-UT 04.05.14:2020 Útügyi Műszaki Előírás alapján állandó munkahelyek elkorlátozására helyszínrajzokat készítettünk.

Állandó munkahelynek tekinthető az a munkaterület, amelynek helye legalább 1 munkanapig elkorlátozó elemekkel biztosítva nem változik.

Az fenti szabályozása alapján végezhető munkák:

- szegélyátépítés
- buszöblök átépítése
- pályaszerkezet cserék
- hídépítés munkálatai
- úthoz közvetlen csatlakozó felületek teljes átépítése (pl. parkolók stb.)

Egy forgalmi sávra szűkülő utak forgalomirányítása

Abban az esetben érvényes, ha a korlátozás által igénybe vett munkaterület mellett a szabad közlekedési felület 5,50 méter szélesség alá csökken. Ebben az esetben jelzőörös, vagy jelzőlámpás forgalomkorlátozást kell bevezetni az alábbi feltételek teljesülése esetén:

- mindkét végéről teljes hosszban nem látható be a korlátozás
- a korlátozás hossza meghaladja az 50 métert
- a két irány együttes forgalma az 500 j/h értéket meghaladja

Váltakozó irányban használt forgalmi sáv útcsatlakozóiból a ráhajtást tiltani szükséges, vagy jelzőőrrel kell biztosítani azok forgalmát.

A, Jelzőtáblával szabályozott forgalom

Abban az esetben, ha a szabályozásra vonatkozó feltételek nem teljesülnek be, vagyis a munkaterület jól belátható, annak hossza kisebb mint 50 méter és a forgalom mértéke is csekély, úgy nem szükséges külön forgalomszabályozása. Ebben az esetben a munkaterületet elegendő elkorlátozni, illetve megfelelő módon előjelezni.

A munkaterület előtt 50 méterre ki kell helyezni az „Útszűkület”, „Úton folyó munka” veszélyt jelző táblákat, illetve be kell vezetni a 40 km/h-s sebességhatárolást. A korlátozás után, amennyiben nincs a közelben útcsatlakozó, ki kell helyezni a mozgó járművekre vonatkozó tilalom vége jelzőtáblát.

A munkahely körül határolása sávozott terelőtáblákkal történjen. A munkahely elején és végén sárga villogóval ellátott sávok iránytáblát kell elhelyezni. Azon az oldalon ahol a korlátozás található az iránytáblán el kell helyezni a kikerülés irányát mutató jelzőtáblát is. Minden sarkon álló táblára ki kell helyezni a borostyánsárga színű villogó jelzőlámpát. A forgalmi sáv szélessége minimum 2,75 méter.

B, Jelzőőrrel szabályozott forgalom

Jelzőőrös forgalomirányítás esetén a csak jelzőtáblás szabályozás előírásain túlmenően az „Egyéb veszély” jelzőtáblát – jelzőőrré utaló kiegészítő táblával – kell a munkaterület előtt mindkét irányban elhelyezni. Mivel a munkaterületen több önkormányzati útcsatlakozó van, így itt az útcsatlakozókban 50-50 méter távolságban szintén el kell helyezni az „Úton folyó munka” és „Egyéb veszély” jelzőtáblát jelzőőrré utaló kiegészítő táblával. Ebben az esetben egy forgalmi sávon zajlik a forgalom. A forgalmi sáv szélessége minimum 2,75 méter. A teljes szakaszra 40 km/h-s sebességhatárolás vezetendő be. A tilalmi táblákat az útcsatlakozókban meg kell ismételni. A jelzőőröknek a munkaterület végpontjaitól 10-10 méterre kell elhelyezkedniük, öltözetüknek a jól láthatósági követelményeket teljesíteniük kell. A jelzőőrnek a forgalomirányítás befejezésekor a jelzésrendszert az aktuális forgalmi rendnek megfelelően módosítani kell. az Útügyi Műszaki Előírás I3. ábrája alapján

C, Jelzőlámpával szabályozott forgalom

Jelzőlámpás forgalomirányítás esetén a csak jelzőtáblás szabályozás előírásain túlmenően a „Forgalomirányító fényjelző készülék” veszélyt jelző táblát kell a munkaterület előtt mindkét irányban elhelyezni. Mivel a munkaterületen több önkormányzati útcsatlakozó van, így itt az útcsatlakozókban 50-50 méter távolságban szintén el kell helyezni az „Úton folyó munka” és a „Forgalomirányító fényjelző készülék” jelzőtáblát. Egy forgalmi sáv lezárása esetén a sebességhatárolás mértéke 40 km/h. A forgalmi sáv szélessége minimum 2,75 méter. A tilalmi táblákat az útcsatlakozókban meg kell ismételni. A jelzőlámpát az elkorlátozásba érkező forgalom irányától függően 10, illetve 18 méterre kell elhelyezni az Útügyi Műszaki Előírás I3. ábrája alapján.

Jelzőlámpa és tábla - a műszaki megvalósíthatóság miatt - minden esetben külön oszlopra kerüljön.

Forgalomirányító fényjelző készülék (jelzőlámpa) vagy jelzőőr általi forgalomirányítást a műszaki leírás melléklete szemlélteti.

Egy forgalmi sáv részleges lezárása

Akkor alkalmazzuk, ha a munkaterület melletti közlekedési felület szélessége nagyobb mint 5,50 méter. Ebben az esetben a munkaterületet elegendő elkorlátozni, illetve megfelelő módon előjelezni. A munkaterület előtt 50 méterre ki kell helyezni az „Útszűkület”, „Úton folyó munka” veszélyt jelző táblákat, illetve be kell vezetni a 40 km/h-s sebességhatárát. A korlátozás után, amennyiben nincs a közelben útsatlakozó, ki kell helyezni a mozgó járművekre vonatkozó tilalom vége jelzőtáblát. A munkahely körülhatárolása sávzott terelőtáblákkal történjen. A munkahely elején és végén sárga villogóval ellátott sávok iránytáblát kell elhelyezni. Azon az oldalon ahol a korlátozás található az iránytáblán el kell helyezni a kikerülés irányát mutató jelzőtáblát is. Minden sarkon álló táblára ki kell helyezni a borostyánsárga színű villogó jelzőlámpát. A forgalmi sáv szélessége minimum 2,75 méter.

Az útsatlakozó és a váltakozó irányú forgalmú út forgalmi kapcsolatát fenn lehet tartani az elkorlátozás teljes hosszán, amennyiben a csatlakozóban nem történik munkavégzés.

Egy forgalmi sáv részleges lezárását a műszaki leírás melléklete mutatja be.

Terelőutak

Az érvényben lévő e-UT 04.02.11 szerint teljes vagy részleges útlezárások, elterelések esetén a terelőút vonalvezetésének előjelzésére térképes útírány-előjelző táblát kell alkalmazni.

A terelőúton „Terelőút” jelzőtáblát kell alkalmazni

- a) azon a helyen, ahol az út forgalmát a terelőútra kívánják terelni,
- b) minden olyan útkereszteződésnél, ahol a járművezetők jobb tájékoztatása a terelőút vonalvezetéséről ezt megköveteli.

A terelőútvonalakat az eredeti útvonallal azonos jelzésrendszerrel kell ellátni azzal az eltéréssel, hogy

- a) helynévvel csak ténylegesen elterelt irányt kell jelölni,
- b) a terelt irányt minden irányváltásnál nyilakkal vezetni kell,
- c) hosszabb szakaszokon nyilakkal és/vagy számpajzsokkal meg kell erősíteni, hogy a jármű még mindig a terelt úton halad,
- d) a lezárt úton (irányon) az útírányjelző táblákon az elterelt irány jelzéseit érvényteleníteni kell és helyette a terelés idején használt irányt kell - a megfelelő színekkel és formában - magán a táblán vagy külön táblán feltüntetni.

A d) pontban foglaltak végrehajtása során

- a) az érvénytelenített útirányjelző (útirány-előjelző) táblát vagy táblarészt X alakban átlósan, piros színnel és a felirat vonalvastagságánál legalább háromszor vastagabb vonallal kell áthúzni,
- b) amennyiben csak a követendő irány változik meg, külön terelőúti (sárga) útirányjelző tábla helyett elegendő a meglevő útirányjelző táblán a 111. ábra szerinti és a megfelelő irányba mutató nyilat tartalmazó négyzet alakú sárga tábla alkalmazása; ezt a terelőtáblát értelemszerűen a helynév megfelelő oldala mellé kell elhelyezni úgy, hogy a meglevő nyilat takarja vagy- amennyiben a meglevő nyíllal ellentétes oldalra kerül-, a meglevő nyilat áthúzással érvényteleníteni kell.
- c) A terelőútvonal jelzőtáblái sárga alapon fekete feliratúak legyenek.



17. ábra: Terelőutak útirány-előjelző és útirányjelző táblái (e-UT 04.02.11 ÚME 111. ábra)

Kerékpáros létesítmények

A kerékpáros létesítményeket érintő terelések során a kerékpárral közlekedők folytonos, akadálymentes, lezárlásmentes haladását lehetőség szerint folyamatosan biztosítani kell, akár a forgalmi sáv szűkítésével, parkolósáv elkorlátozásával kialakított ideiglenes kerékpársáv kialakításával.

A kerékpáros létesítményeken lévő munkahelyet útelzárási korlát alkalmazásával körül kell határolni, egyéb forgalomterelő eszköz alkalmazása nem kötelező. Az utat átvágó munkagödör esetén a kerékpárosok biztonságos átvezetéséről legalább 1,5 m széles, legfeljebb 10 mm magas fellépő szintkülönbségű provizóriummal kell gondoskodni.

Kerékpárút ürszelvényét érintő munkahelyeken ezen kívül a fényvisszavető kivitelű, „nyíl” alakban sávozott forgalomterelő tábla” alkalmazandó, szükség esetén veszélyt jelző táblák kihelyezhetők.

Kerékpárút, gyalog- és kerékpárút, kerékpársáv, vagy nyitott kerékpársáv munkavégzés következtében történő lezárása esetén a kerékpáros forgalmat a közúti sávokra kell vezetni a „Kerékpársáv vége”, „Kerékpárút vége”, „Gyalog- és kerékpárút vége” vagy „Nyitott kerékpársáv vége” jelzőtáblák alkalmazásával, vagy terelőútra szükséges terelni az e-UT 03.04.13 Kerékpározható közutak tervezése útügyi műszaki előírásban bevezetett kerékpárosútirány-jelző táblarendszer terelés esetén alkalmazott változatának (sárga színű táblák) alkalmazásával.

Munkavégzés következtében szükségessé váló egyirányú forgalmi rend bevezetése esetén vizsgálendő a kerékpárosok forgalmi iránnyal szemben történő közlekedésének engedélyezése, amennyiben biztosíthatók annak előírt feltételei.

Gyalogos közlekedésre vonatkozó előírások

A közúton végzett munkák ideje alatt is biztosítani kell a gyalogosok és kerékpárosok biztonságos közlekedését.

Ha a járdán végzett munka miatt legalább 0,75 m széles folyamatosan járható felület nem biztosítható, akkor a járda teljesen lezárandó. A járda teljes lezárása esetén a munkaterületet megelőzően a gyalogosokat jelzőtáblával át kell irányítani az út túloldali járdájára (ha van ilyen), illetve a gyalogosok úttestre való terelése esetén az ideiglenes gyaloglási felület - melynek minimális szélessége minden keresztmetszetben 1,5 m (kivételesen 1,0 m) - mindkét oldalát folyamatos elkorlátozással biztosítani kell. Járda lezárása főútvonalon csak rendkívül indokolt esetben alkalmazható.

A gyalogosforgalom folyamatosságának fenntartása érdekében szükség esetén a kivitelező köteles gyalogos híd-provizóriumról gondoskodni. Hasonlóképpen a kivitelező köteles gondoskodni az ingatlanok gépjárművel történő megközelítésének biztosításáról.

Amennyiben a gyalogos forgalom más módon nem biztosítható, úgy a munkaterület mellett 1,5 méter szélességben gyalogosfolyosót kell biztosítani. A gyalogosfolyosót a munkaterület és a közúti forgalom felőli oldalát is összefüggően el kell zárni korláttal.

Tömegközlekedésre vonatkozó előírások

Abban az esetben, ha a munkavégzés tömegközlekedési megállóhelyet, vagy annak környezetét érinti, a megállóhelyet át kell helyezni. Az ideiglenes megállóhely helyéről a kivitelezés megkezdése előtt egyeztetni szükséges a tömegközlekedési szolgáltatóval.

Buszöblök esetén a forgalomkorlátozást a vonatkozó ÜME **I4 ábrája** szerint kell kialakítani.

Egyéb előírások

Ezközök állapota: A közúton lévő munkahelyek elkorlátozásához és jelzéséhez kizárólag ép, teljesen tiszta, jó műszaki állapotú és az előírt fényvisszaverő képességű jelzőtáblák, elkorlátozó elemek és egyéb forgalomtechnikai segédeszközök használhatók fel.

Rögzítés: Az elkorlátozó elemeket és a közúti jelzőtáblákat úgy kell rögzíteni és elhelyezni, hogy azok a szélterhelésnek ellenálljanak, ne csússzanak el, ne dőljenek fel, és ne forduljanak el.

Elhelyezés: A jelzőtáblákat a menetirány szerinti jobb oldalon, az út szélén (kiemelt szegély mentén vagy az útpadkán) a burkolatszéltől 0,60 – 1,30 méter távolságra kell elhelyezni.

Sávszélesség: A lezárt útszakasz mentén a kivitelezés minden fázisában biztosítani kell a közúti forgalmat legalább 3,0 méter széles sávon, egy nyomsávos váltott irányú haladással.

Fényvisszaverő felületek: Az ideiglenes forgalomkorlátozáshoz használt jelzőtábláknak, terelőkúpoknak és elkorlátozó elemeknek az MSZ EN 12899 szabványnak és a hatályos

Útügyi Műszaki Előírásoknak (ÚME) megfelelő, előírt típusú (fokozott fényvisszaverő képességű / mikroprizmás) felülettel kell rendelkezniük.

Táblák száma: Egy tartóoszlopra legfeljebb 3 darab jelzőtábla helyezhető el.

Munkaterület bontása: Az építési munkák végén, az útterület helyreállítását követően az ideiglenes elkorlátozásokat és jelzőtáblákat azonnal el kell távolítani, vagy a végleges forgalmi rendnek megfelelően kell áthelyezni.

Fenntartás és ellenőrzés: Amennyiben a munkavégzés szünetel, de a sávlezárás fennmarad, a jelzések és jelzőberendezések megfelelő állapotát az építésvezetőnek és a műszaki ellenőrnek rendszeresen ellenőriznie kell.

Megközelíthetőség: A kivitelezőnek biztosítani kell az érintett ingatlanok, üzletek és üzemek célforgalmi gépjármű-megközelíthetőségét, valamint a lakossági magánbejáratok funkcióját.

Elsőbbségadás: A megkülönböztetett jelzést használó gépjárművek akadálytalan áthaladását és elsőbbségét mindenkor biztosítani kell.

Éjszakai kivilágítás: Éjszaka és korlátozott látási viszonyok között a munkaterületet és az elkorlátozásokat a hatályos ÚME szerinti osztásközzel elhelyezett, szabványos borostyánsárga fényű jelzőlámpákkal (folyamatos vagy villogó sárga fény) ki kell világítani.

Láthatósági ruházat: A munkaterületen dolgozó minden személy köteles az MSZ EN ISO 20471 szabványnak megfelelő, magas láthatóságot biztosító védőruházatot (sárga vagy narancssárga láthatósági ruházatot/mellényt fényvisszaverő csíkokkal) viselni.

Munkagépek jelzései: A munkaterületen tartózkodó és mozgó munkagépeket sárga villogó figyelmeztető jelzéssel kell ellátni, amelyet a munkavégzés során folyamatosan működtetni kell. Éjszaka és korlátozott látási viszonyok között a járműveket emellett a KRESZ előírásainak megfelelően ki kell világítani.

Forgalomirányítás: A forgalomirányító jelzőberendezések (ideiglenes jelzőlámpák) folyamatos üzemét a munkálatok ideje alatt biztosítani kell. Kapacitáshiány miatti torlódás esetén a berendezést manuálisan kell vezérelni, vagy ki kell kapcsolni és jelzőőrös irányítást kell bevezetni.

Víztelenítés és tisztántartás: A közutakat és az úttartozékokat engedély nélkül föld, gép, szerszám vagy anyag tárolására felhasználni tilos. A munkálatok alatt a csapadékvíz-elvezető rendszer folyamatos működőképességét, a víz lefolyását, valamint a burkolat tisztántartását (sár, kő, törmelék eltakarítását) a kivitelezőnek folyamatosan biztosítani kell.

Pontszerű munkák belterületen: Belterületen a legfeljebb 1x1 m alapterületű pontszerű közúti munkahelyek (pl. közműfedlap, víznyelőakna) jelzése az előírt kikerülési iránytáblával, terelőtáblával és sárga villogó lámpával is történhet.

Sebességkorlátozás fokozatossága: A munkaterületről és a veszélyes útszakaszról a járművezetők figyelmét fokozatosan kell felhívni; szükség esetén lépcsőzetes sebességkorlátozó táblasorozatot (pl. 60 km/h, majd 40 km/h) kell kihelyezni.

Burkolati jelek eltávolítása: Az ideiglenes forgalmi rend idejére a feleslegessé vált, eredeti útburkolati jeleket (főként a záróvonalakokat vagy a tereléssel ellentétes nyilat) ideiglenesen el

kell távolítani vagy le kell takarni (általában fekete, ideiglenes fóliával), hogy ne vezessék félre a járművezetőket.

Láthatóság ellenőrzése (látószög): Biztosítani kell, hogy a kihelyezett jelzőtáblákat a növényzet, a parkoló járművek vagy más utcabútorok ne takarják el, azok láthatósági háromszögét minden irányból szabadon kell hagyni.

Közüti jelzések visszamaradása: A munkák befejezése után nem maradhat lent elavult vagy ellentmondásos ideiglenes tábla; a forgalom megnyitása előtt kizárólag a végleges forgalmi rendnek megfelelő jelzések maradhatnak érvényben.

VI. VASÚTI PÁLYAKERESZTÉZÉS

A 47. számú Debrecen–Szeged II. rendű főút tervezett 72+651,70 km szelvényében külön szintben keresztezi tervezett felüljárón a MÁV 120-as sz. Budapest–Szolnok–Békéscsaba–Lőkösháza-oh. vasútvonalat, annak 659+92,78 hm szelvényében (EOV-Y: 798363,11; EOV-X: 166843,61).

A vasútvonal normál nyomtávú, kétvágányú, villamosított. Jelen szakaszon 120 km/h-s pályasebességgel lehet közlekedni.

A külön szintű keresztezést a B2 jelű műtárgy biztosítja. Tervezett híd külön építési engedéllyel rendelkezik, iktatószám: BP/0802/00002-23/2026

Jellemzők:

- szabadnyílás 32,00 m
- ferdeség 85,57°
- szélesség 20,13 m

A villamosított vasút keresztezésére X1 jelű villamos felsővezeték kiváltás kiviteli terv készült. Terv szerint a felsővezeték az érintett szakaszon ki kell váltani.

Az építési munkák két fő fázisból állnak. A kiszigetelés alatti IDEIGLENES állapotból és a kiszigetelés utáni VÉGLEGES, helyreállított állapotból.

Ideiglenes állapot

A 120 sz. vasútvonalat 659+92,8 hm szelvényben keresztező tervezett közúti felüljáró (B2) építését megelőzően a villamosított vonal mindkét vágányának érintett felsővezeték szakaszának kiszigetelését el kell végezni az építési terület környezetében. Továbbá a felüljáró környezetében az ehhez szükséges oszlopokat el kell bontani és új oszlopokkal a kiváltásuk meg kell oldani. A munkavezetékek magasságát az eredeti 6,00 m magasságról 5,90 m-re kell csökkenteni a műtárgy alatt. A nyíltvonali táplálás folytonosságának biztosítására földbe fektetett erősáramú kábeleket terveztünk külön a bal és külön a jobb vágány hosszlánc megkerülővezetékeként a vonali tápszakasz részére.

Végleges állapot

A műtárgy építés befejezése után az ideiglenesen kiszigetelt részeket végleges állapotra kell átalakítani, mely a felsővezeteki rendszer egyenszilárdságát hordozza.

El kell bontani az ideiglenesen telepített „MT1” és „MT2” szakaszolókat és kapcsolóvezetéseiket, a hosszláncokba telepített 4-4 db szakaszszigetelőt, a földbe fektetett földkábeleket és áramvezető kötéseket.

A 9 és 10 sz. hosszlánc beavatkozással érintett munkavezetéseit a fixpontjuktól a hosszláncok kifutó szálainak első válaszszigetelőjéig el kell bontani és új munkavezeték szakaszokkal kell helyettesíteni a 06521A – 06617A és 06522 - 06618 oszlopok között. Tartószerkezeteket, vagy szigetelőket sérülésük esetén – az üzemeltetővel egyeztetve – cserélni szükséges.

Ütemezés

A kivitelezési munkák megkezdése előtt munkaterület átadás-átvételi eljárást kell tartani, melyre meg kell hívni a MÁV Zrt. felsővezetékes területért felelős képviselőit.

A tervező nem tud számolni a kivitelező eszköz és humánerőforrás állományával és azok időbeni és létszámbeli rendelkezésre állásával, a társszakágak idő- és helyigényeivel, a vasútüzemeltető kivitelezés során támasztott igényeivel. A majdani konkrét kivitelezési munkák folyamatára nincs rálátása.

Felsővezeték közelében történő műtárgyépítés és útépitési munkálatokat meg kell előznie a felsővezeték szakági kiviteli munkák első fázisa, az ideiglenes állapot kialakítása, a felsővezeteki szakasz kiszigetelése. A műtárgy- és útépités azon részei, mely nincsenek a vasútvonal közvetlen környezetében a felsővezeteki munkáktól függetlenül végezhetőek.

Az ideiglenes kiszigetelt és feszültségmentesített szakaszt mindaddig meg kell tartani, míg a műtárgyépítés és útépités, illetve az ahhoz kapcsolódó munkák ezt megkövetelik.

A műtárgy és az azon elhelyezkedő életvédelmi rácsok, felcsapódásgátló elemek érintésvédelmi földelését a sínhálózathoz a felsővezeték munkák ideiglenes fázisában el kell végezni.

A műtárgy- és az útépités felsővezeték környezetében történő munkavégzés befejeztével, a szakkivitelezők közötti kimutatható (írásos) egyeztetése után végezhető el a felsővezeték átalakítási munkák végleges állapot kialakítása.

Általános előírások, baleset-elhárítás, munkavédelem

Az átépítési munkákat az alábbi utasítás, szabályzat szerint kell elvégezni:

- MÁV E 101 sz. Általános utasítás a normál nyomtávú villamosított vasútvonalak üzemére
- MÁV E 102 sz. Utasítás A felsővezetékes villamos üzemi munka végzésére
- MÁV E 104 sz. Utasítás A vontatási energiaellátó rendszerek üzembe helyezési feladatairól
- MÁV Zrt. Munkavédelmi Szabályzata
- MÁV Zrt. F.1. Jelzési Utasítás

- MÁV Zrt. F.2. Forgalmi Utasítás

A kiviteli munkákat az X1 jelű szakági tervben felsorolt szabványok és utasítások alapján kell végezni. A kivitelezés során be kell tartani a többször módosított 1993. évi XCIII. munkavédelmi tv. és a MÁV Zrt. Munkavédelmi Szabályzat 9. sz. mellékletében felsorolt és az érintett munkákra vonatkozó előírásokat, és ugyancsak a felsővezetéki építési technológiai előírásokat.

A munkahelyen, az anyagmozgatási helyszíneken, a vasúti, közúti és gyalogos közlekedési területeken anyagtárolás, közlekedés, szállítás, anyagmozgatás közben be kell tartani a munkavédelmi szabályokat.

Kötelező továbbá a 9004/1982. KPM-IPM számú együttes közlemény – nyomvonal jellegű építmények keresztezéseinek műszaki követelményeire vonatkozó általános érvényű hatósági előírások rendelkezéseinek betartása.

A MÁV Zrt. területén idegen személyek (MÁV alkalmazásban nem állók) tartózkodása csak az Üzemeltető hozzájárulásával történhet. Betartandó utasítás:

- 32/2025. (IV.04. MÁV Ért.6.) VIG sz. utasítás „A MÁV-csoport üzemi területein történő tartózkodás rendjéről, a belépési és behajtási engedélyek a felügyeleti igazolványok és szolgálati megbízólevelek, kiadási rendjének keretszabályozásáról” utasítás.

Munkaterületen felsővezetéki hálózatot 2 m-nél jobban megközelítő munkavégzést a MÁV Zrt. E. 101. Utasítása alapján kell végezni.

A kivitelezésnél betartandók az országos érvényű hatályos előírások, továbbá a megrendelő és kivitelező vállalat belső munkavédelmi szabályzata. A munkavédelmi és biztonságtechnikai előírások betartására fokozott gondot kell fordítani.

VII. BALESETELHÁRÍTÁS, MUNKA- ÉS TŰZVÉDELMI ELŐÍRÁSOK

Munkavédelmi követelmények: A munkavégzés során, valamint az elkészült építmények esetében ki kell elégíteni a hatályos magyar jogszabályokban és szabványokban előírt munkavédelmi és egészségvédelmi követelményeket. A balesetelhárítási szabályokat szigorúan be kell tartani.

Munkavédelmi felelős: A kivitelező köteles munkavédelmi felelőst (vagy megbízottat) kijelölni, és biztosítani, hogy a munkavégzés időtartama alatt folyamatosan legyen a helyszínen felelős személy.

Földalatti közművek: Különös figyelemmel és körültekintéssel kell eljárni a földalatti vezetékkereszteзések környezetében végzendő földmunkák során.

Forgalomtechnika és irányítás: Az építkezés ideje alatt az utak forgalmi rendjében szükséges változásokhoz forgalomtechnikai tervet kell készíteni, és azt a területileg illetékes

útkezelőhöz jóváhagyásra be kell benyújtani. A forgalom irányítását kizárólag kiképzett és vizsgázott személyzet végezheti.

Távvezetékek és közművek: Közművek átépítésénél a szaktervek előírásait szigorúan be kell tartani. A villamos távvezetékek biztonsági övezetén belül munkagépet várakoztatni, illetve üzemanyagot tárolni szigorúan tilos!

Tűzvédelmi előírások: A felsővezetékek és kapcsolódó létesítmények építése, átalakítása vagy bontása önmagában nem tűzveszélyes, de az alkalmazott technológia tartalmazhat tűzveszélyes műveleteket (pl. meleg Arbeit), amelyek során be kell tartani a tűzvédelmi jogszabályokat és az OTSZ előírásait. A beépített anyagok tűzvédelmi szempontú besorolása és a létesítmény kockázati osztálya az 54/2014. (XII. 5.) BM rendelet (OTSZ) szerint kerül meghatározásra.

Hatályos szabályzatok betartása: A kivitelezés során figyelembe kell venni a munka-, tűz- és környezetvédelemre vonatkozó országos jogszabályokat, szabványokat, az anyagmozgatásra és tárolásra vonatkozó előírásokat, a gépek kezelési utasításait, valamint a kivitelező cég munkavédelmi szabályzatának előírásait.

- **1993. évi XCIII. törvény** a munkavédelemről
- **5/1993. (XII. 26.) MüM rendelet** a munkavédelemről szóló egyes rendelkezések végrehajtásáról
- **4/2002. (II. 20.) SzCsM-EüM rendelet** az építési munkahelyeken és az építési folyamatok során megvalósítandó minimális munkavédelmi követelményekről (Építőipari Kivitelezési Biztonsági Szabályzat)
- **54/2014. (XII. 5.) BM rendelet** az Országos Tűzvédelmi Szabályzatról (OTSZ)
- **Hatályos Ütügyi Műszaki Előírások (ÜME / e-UT kötetek)** a közutakon végzett munkák ideiglenes forgalomszabályozásáról és elkorlátozásáról (a Magyar Ütügyi Társaság kiadásában) különösen az **e-UT 04.05.14:2020**
- **MSZ EN harmonizált európai szabványok** (pl. az ideiglenes forgalomtechnikai jelzésekre, láthatósági ruházatra vonatkozó MSZ EN 12899 és MSZ EN ISO 20471 szabványsorozatok)

VIII. KÜLÖN KIKÖTÉSEK

Ezen közlekedési, szakági forgalomkorlátozási tervet mindenkor elérhető helyen kell tartani a munkahelyen.

E terv csak akkor érvényes, ha azt útkezelőként az országos közutak kezelője a Magyar Közút Nonprofit Zrt. véleményezte.

Kivitelező anyagi és erkölcsi felelőssége az állandó és ideiglenes jelzésrendszer megléte és állapota.

A MÁV Zrt. területén idegen személyek (MÁV alkalmazásban nem állók) tartózkodása csak az Üzemeltető hozzájárulásával történhet.

Betartandó utasítás: 32/2025. (IV.04. MÁV Ért.6.) VIG sz. utasítás „A MÁV-csoport üzemi területein történő tartózkodás rendjéről, a belépési és behajtási engedélyek a felügyeleti igazolványok és szolgálati megbízólevelek, kiadási rendjének keretszabályozásáról” utasítás.

Sajátcélú (magán/munka jellegű) fényképfelvétel készítésének, a külső vállalkozók MÁV Zrt. területén történő munkavégzésének munkavédelmi feltételeiről és engedélyezésének rendjéről tájékozódniuk kötelesek az Üzemeltetőnél.

IX. HATÁLYOS JOGZABÁLYOK, RENDELKEZÉEK ÉS MŰSZAKI LEÍRÁSOK

1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről (a képen szerepel)

1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről (ÉTV) (a képen szerepel)

1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ) (a képen szerepel)

2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről (a hatálytalan 1968. évi I. törvény helyett)

Hatályos Ütügyi Műszaki Előírások (ÚME / e-UT kötetek, különösen az e-UT 04.05.14) a közutakon folyó munkák elkorlátozásáról, ideiglenes forgalomszabályozásáról, jelzőtábláiról, burkolati jeleiről és útbaigazító rendszereiről

Zalaegerszeg, 2026. augusztus 10.



Hegedüs Balázs
tervező



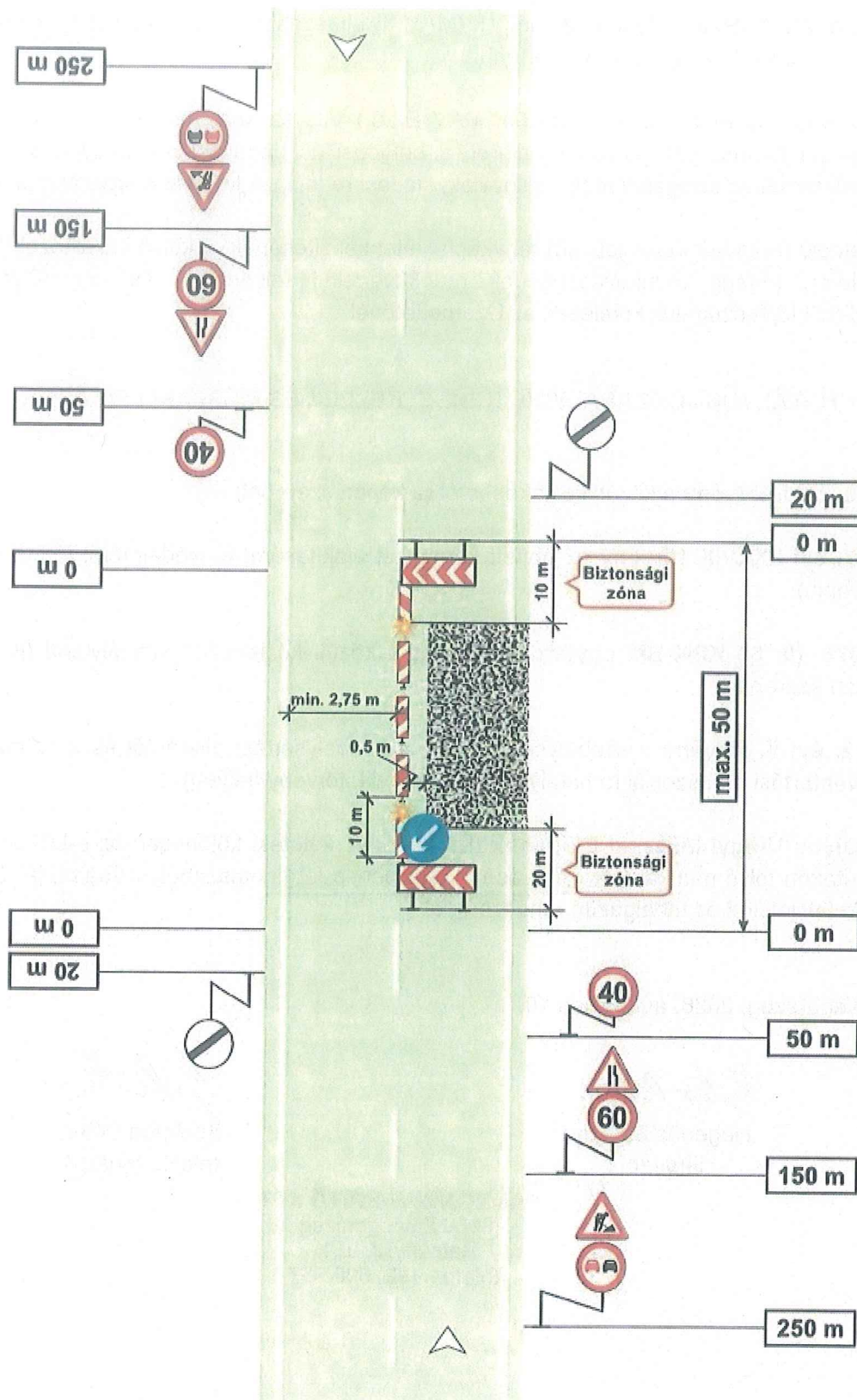
Salamon Péter
felelős tervező

PANNONWAY ÉPÍTŐ KFT.

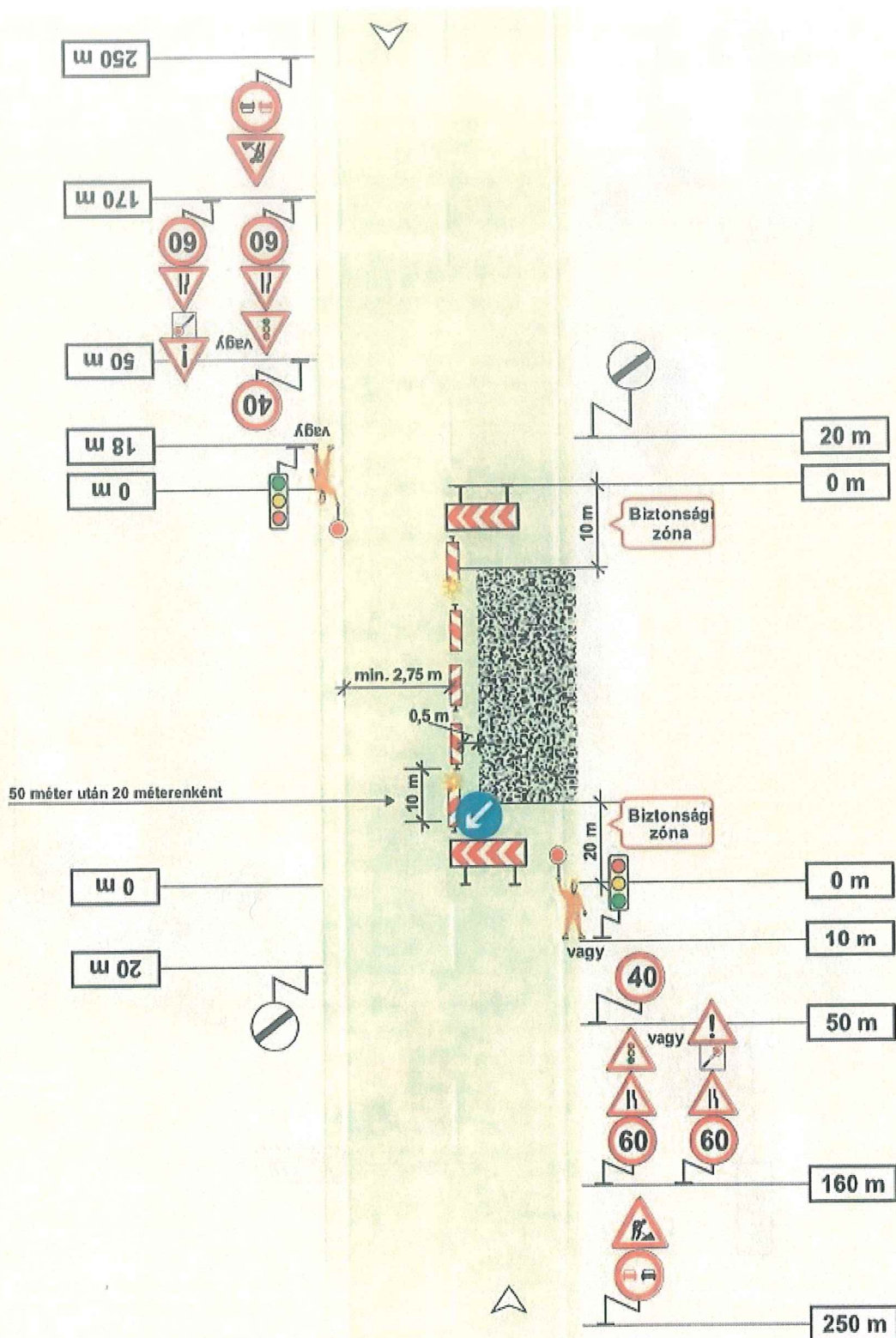
8900 Zalaegerszeg

Batsányi J. u. 9.

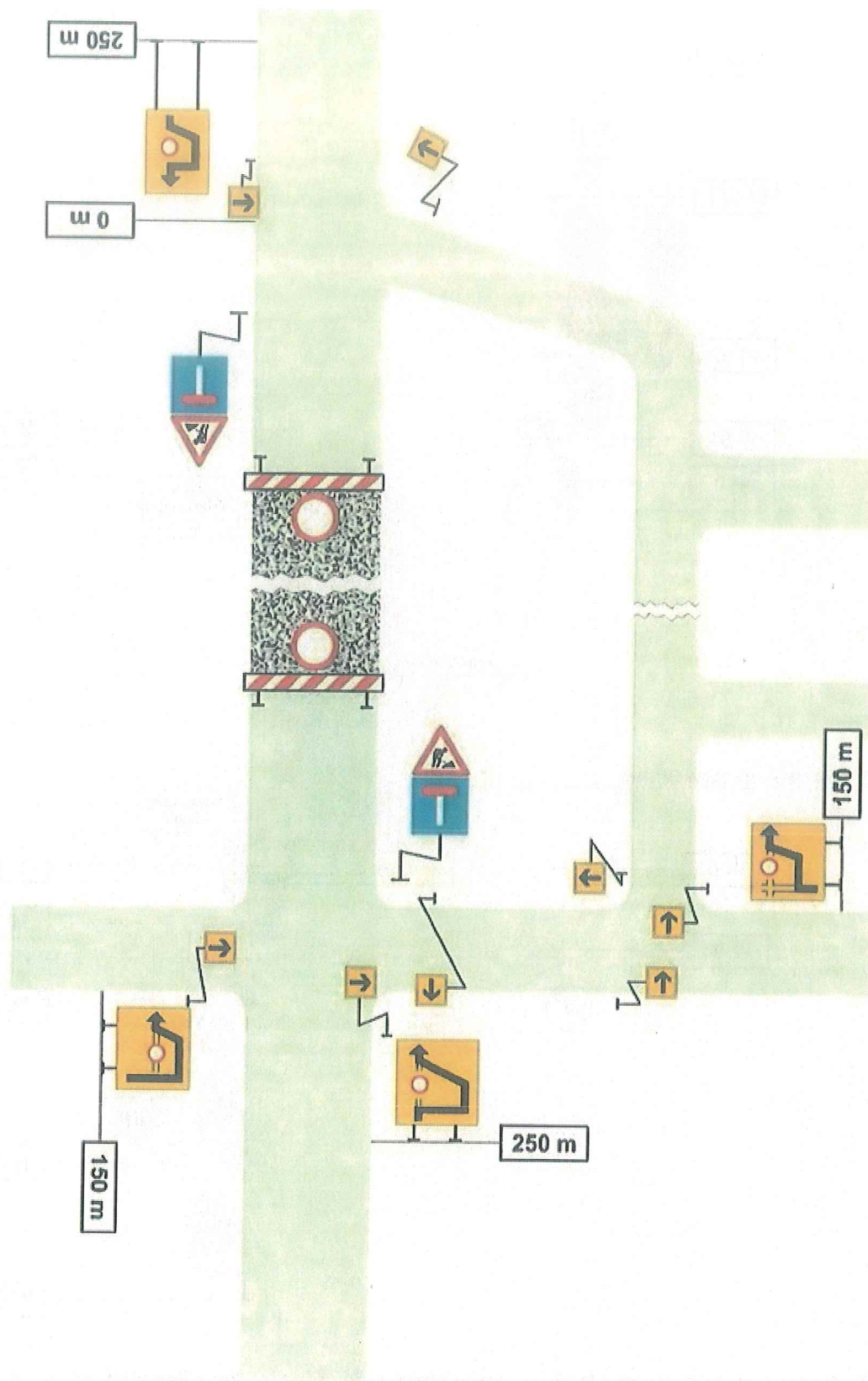
Telefon. (92) 598-757



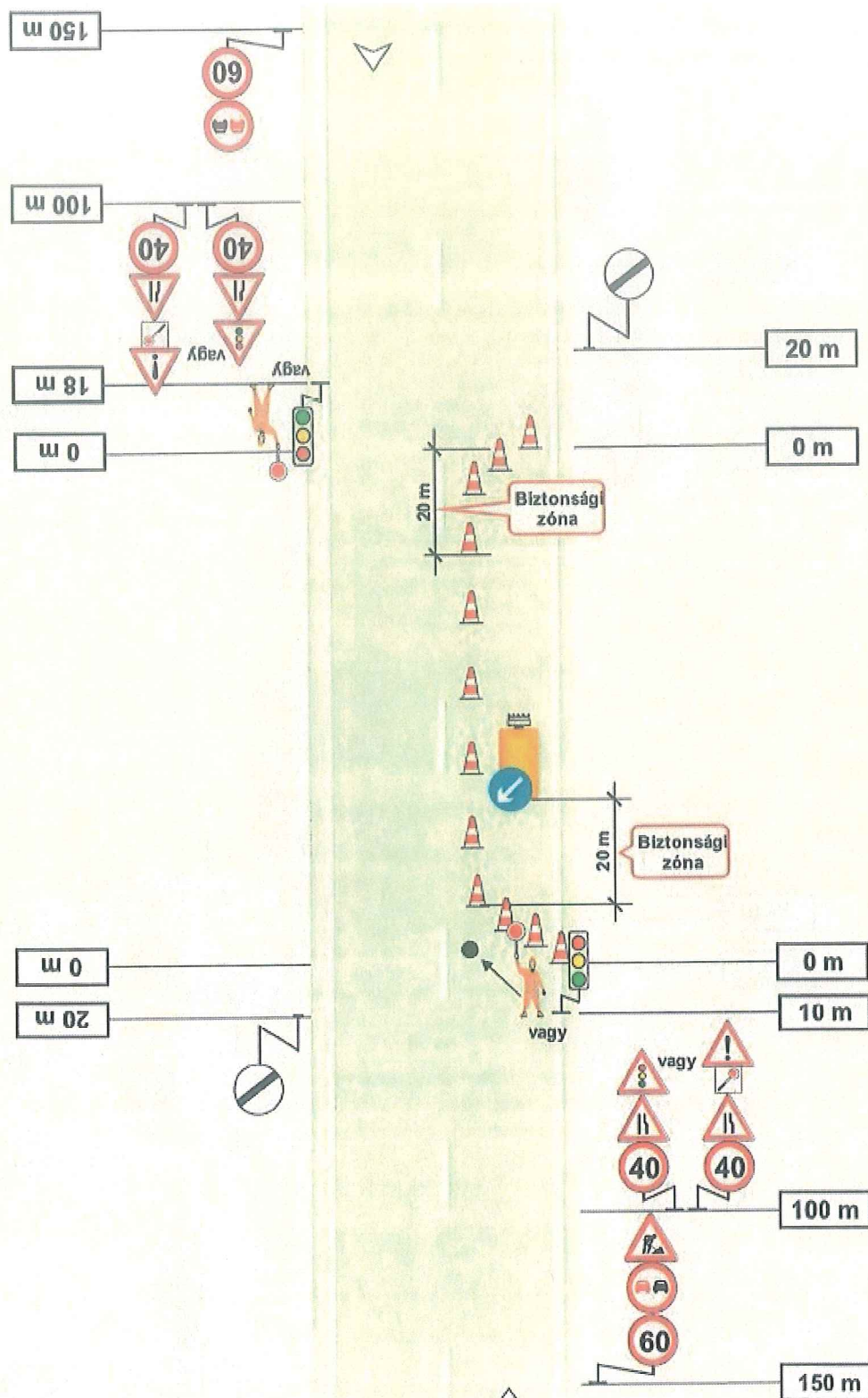
G4. ábra – Egy forgalmi sáv lezárása (forgalomirányítás nélkül)



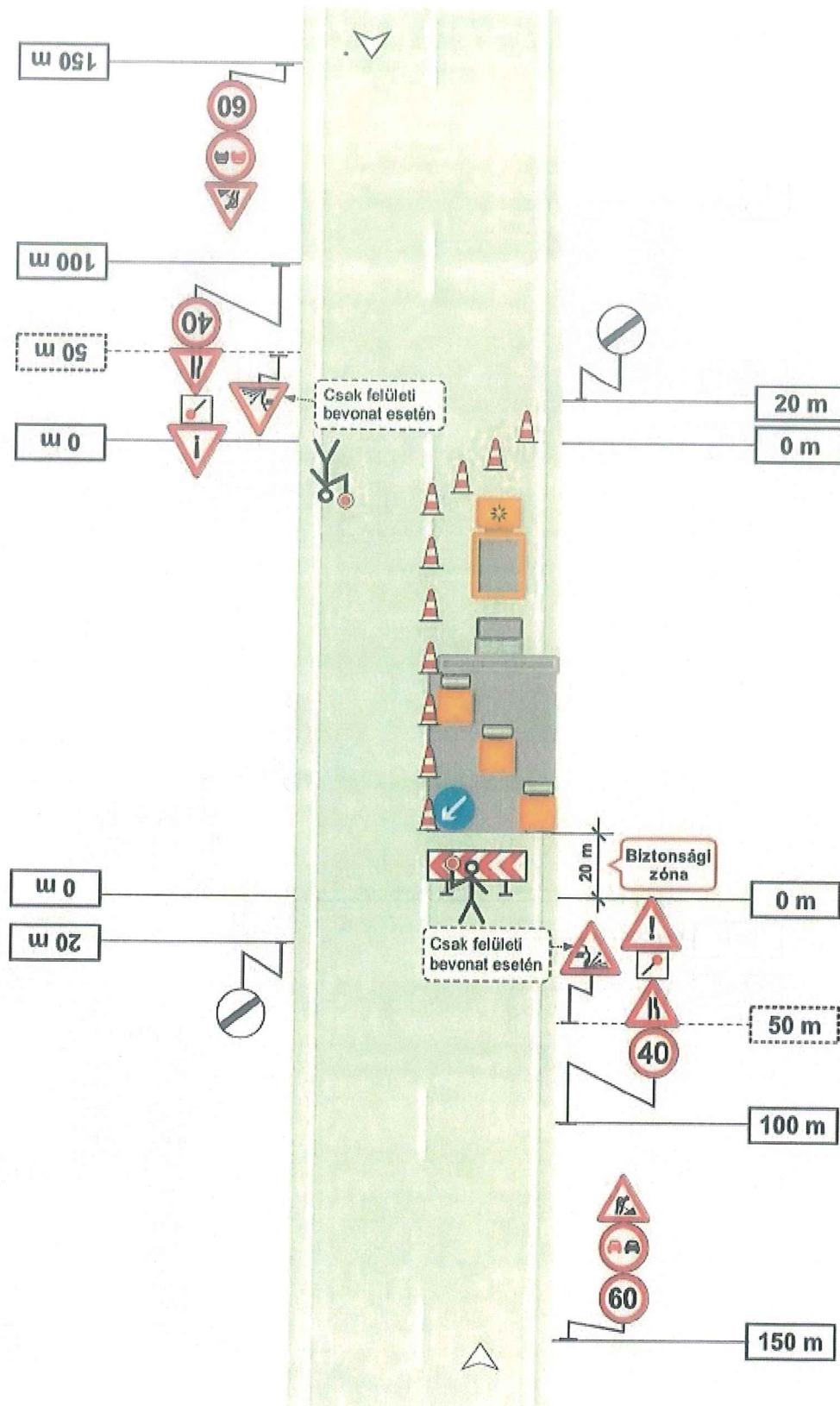
G5. ábra – Egy forgalmi sáv lezárása forgalomirányító fényjelző készülék vagy jelzőőr segítségével



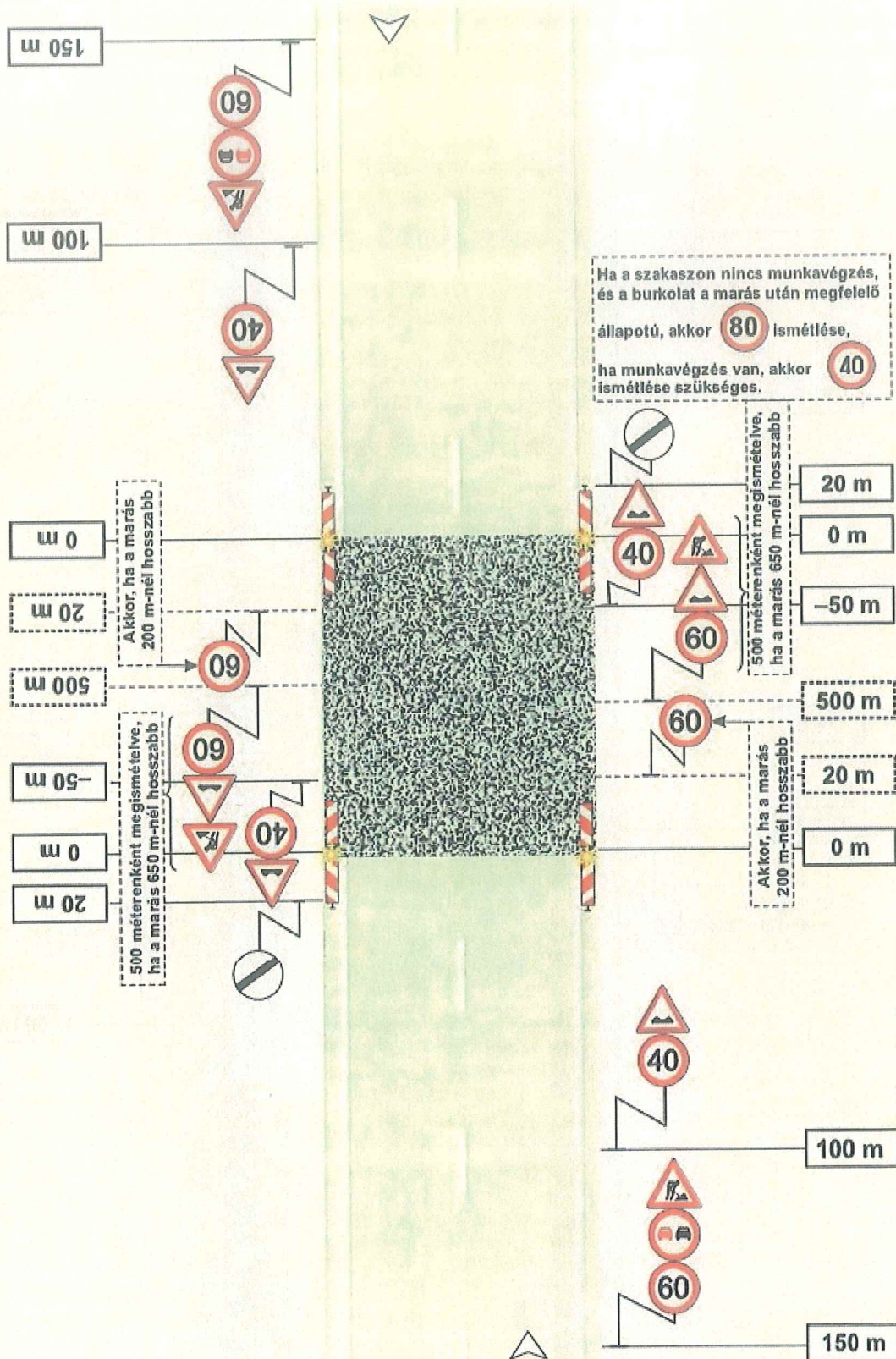
G6. ábra – Az út teljes lezárása terelőút kijelölésével



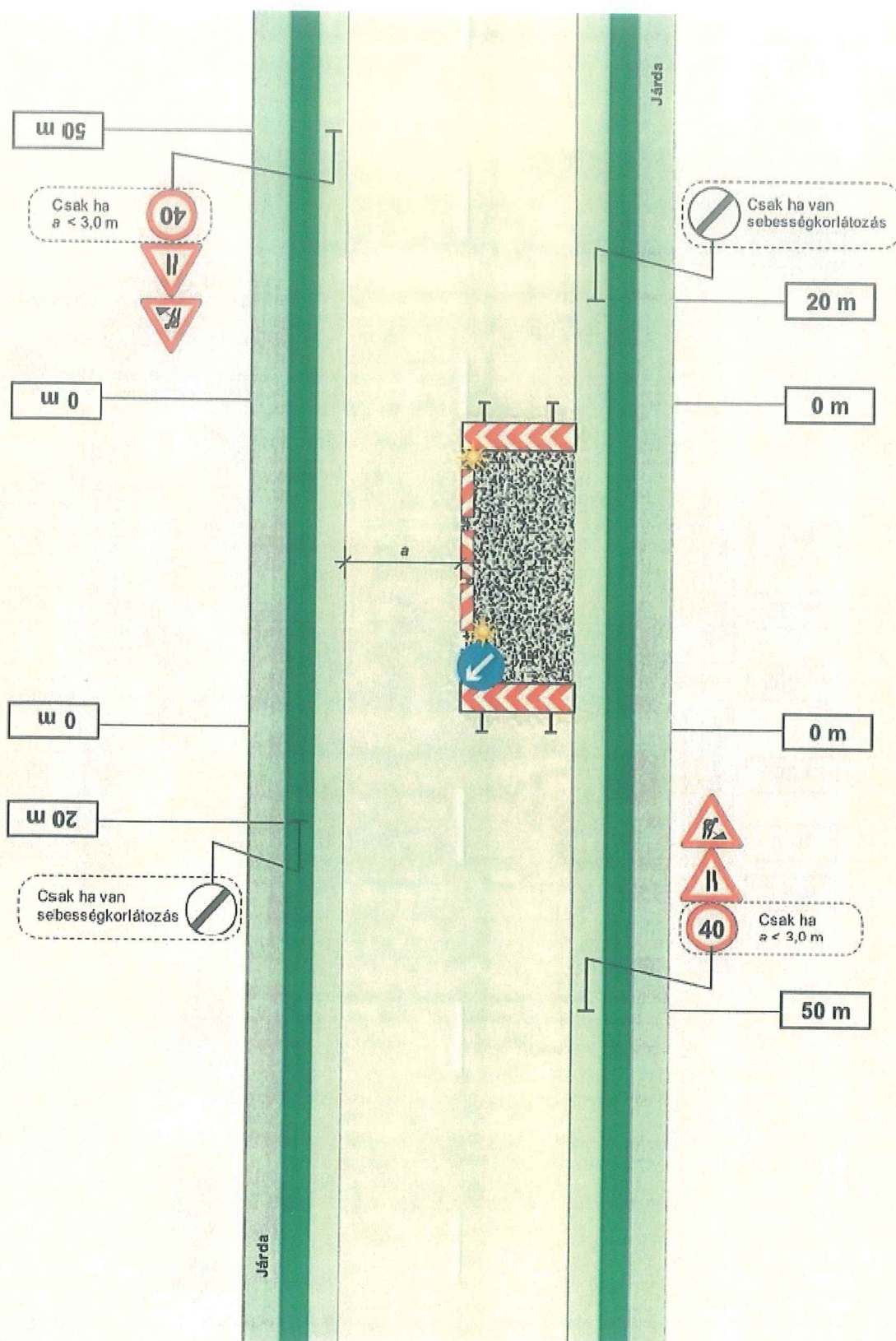
H1. ábra – Padkarendezés, ároktisztítás



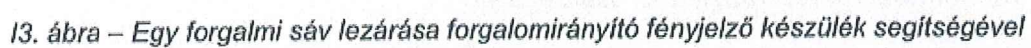
H2. ábra – Felületi bevonat és aszfaltburkolat építése

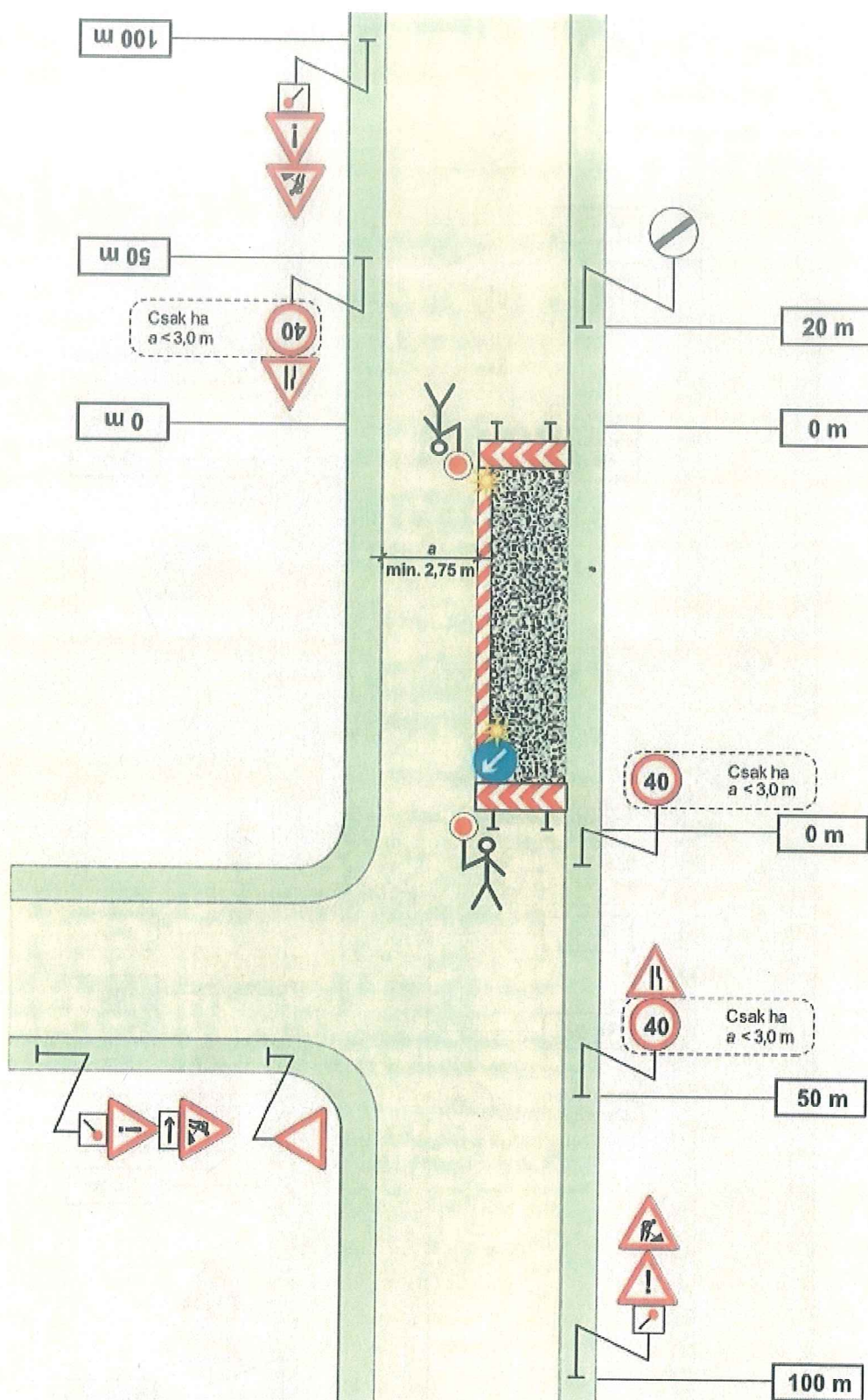


H3. ábra – Burkolatmarás munkaterületének jelölése



12. ábra – Egy forgalmi sáv lezárása kisforgalmú úton (forgalomirányítás nélkül)





14. ábra – Egy forgalmi sáv lezárása jelzőr segítségével



ZALA MEGYEI MÉRNÖKI KAMARA

ZÁ/602-2/2021.

HATÓSÁGI BIZONYÍTVÁNY

A Zala Megyei Mérnöki Kamara a 266/2013. (VII.13.) Korm. rendelet 32.§-ában biztosított jogkörében eljárva:

Salamon Péter okleveles építőmérnök

Kamarai tagsági szám: 20-0541

okl.sz.: 97/2000. Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Építőmérnöki Kar
Budapest, 2000. június 28.

(szül. hely: Zalaegerszeg, szül. idő: 1977. április 26. an: Pusztai Kornélia)

8900 Zalaegerszeg, Virágzó Mező u. 36. szám alatti lakos kérelmére hivatalosan igazolja, hogy az építésügyi és az építésüggyel összefüggő szakmagyakorlási tevékenységekről szóló 266/2013.(VII. 11.) Korm. rendelet 34. § (1) bekezdés szerinti **továbbképzési kötelezettségének eleget tett.**

A továbbképzési kötelezettség teljesítése alapján a **2026. december 12. napjáig** tartó továbbképzési időszakban a kérelmezőnek a Magyar Mérnöki Kamara közhiteles névjegyzékében a hatályos Korm. rendelet szerint a következő tervezői-szakértői jogosultsága szerepel:

Közlekedési építmények tervezési szakterület vasúti építmények tervezési részsakterület

- Országos közforgalmú, helyi és saját használatú vasutak, iparvágányok, városi közúti vasutak, földalatti vasutak pályatervezése. Vasúti felépítmény-szerkezetek tervezése. Vasúti műtárgy tervezés 2,0 m nyílásig. Üzemi létesítmények (rendező, rakodók, átfektők, tárolók) és a vasúti üzem tervezése. Közúti és gyalogos, kerékpáros átvezetések tervezése. Közlekedési eszközök pályáinak (fogaskerekű vasút, sikló, függőpálya, beleértve a bányászati függőpályát is), sífelvonó-, külszíni bányászati kisvasút- és szalagpálya tervezése. Kivéve az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény szerinti erdészeti szállítópálya egyéb elemei tervezése.

KÉ-VA/20-0541

Közlekedési építmények tervezési szakterület közúti építmények tervezési részsakterület:

- Közút, út, (kerékpárút, gyalogút, térburkolat) – beleértve azok csomópontjait, vízelvezetését, berendezéseit, tartozékait és üzemi létesítményeit – tervezése. Közúti műtárgyak tervezése, 4 m nyílásig. Valamennyi közút forgalom szabályozásának, forgalomirányításának tervezése. Közúti alagút rendszertervének tervezése. Támfal tervezése 2,0 m magasságig. Kivéve az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény szerinti erdészeti magánút tervezése

KÉ-K/20-0541

Közlekedési építmények tervezési szakterület légiközlekedési építmények tervezési részsakterület:

- Repülőtér (vízi repülőtér és heliport is) pályarendszerének műszaki tervezése, létesítés, fejlesztés, védőterület kijelölés. Futópálya, gurulóút, légi jármű állóhely, repülőtéri tároló helyek tervezése.

KÉ-L/20-0541



ZALA MEGYEI MÉRNÖKI KAMARA

Közlekedési építmények tervezési szakterület hajózási építmények tervezési részsakterület:
- Hajózási építmények tervezése.

KÉ-HA/20-0541

névjegyzéki jellel.

Szakmagyakorló az ötéves továbbképzési időszak alatt köteles továbbképzést teljesíteni (kötelező jogi és öt szakmai), a továbbképzési kötelezettség teljesítését 2026. december 12. napjáig igazolni köteles.

Tájékoztatom, hogy a kötelező továbbképzési kötelezettség (kötelező jogi és öt szakmai továbbképzés) teljesítésének elmulasztása a jogosultság – területi kamara titkára által hivatalból történő – felfüggesztését vonja maga után mindaddig, amíg a szakmagyakorló a továbbképzési kötelezettségének nem tesz eleget, de legfeljebb egy évig.

Amennyiben a szakmagyakorlási tevékenységet folytató szakmagyakorló a továbbképzési kötelezettséget egy év múlva sem teljesíti, a szakmagyakorlási tevékenységét megtiltom és ezzel egyidejűleg a névjegyzékből törölöm.

Jelen hatósági bizonyítványt a Zala Megyei Mérnöki Kamara által vezetett névjegyzéki nyilvántartás rendelkezésre álló adataiból, valamint a jogosult kérelmére az általa benyújtott továbbképzési igazolások alapján adtam ki.

A hatósági bizonyítvány kiadására az építésügyi és az építésüggyel összefüggő szakmagyakorlási tevékenységekről szóló 266/2013. (VII.11.) Korm. rendelet 32.§-a, az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL.tv. 95.§ (1) bekezdés, valamint az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 58.§ (3) bekezdés ba) pontja alapján került sor.

Zalaegerszeg, 2021. december 13.



Kiss Attiláné

Kiss Attiláné
titkár



Közlekedési és Beruházás Minisztérium
út- és vasútépítésért felelős helyettes államtitkár

Műszaki tervbírálati észrevételek

Terv adatai:

Projekt: "Berettyóújfalu - Békéscsaba közötti 2x2 sávós közúti kapcsolat engedélyezési- és kiviteli terveinek készítése 4 részben" 3. rész: Mezőberény elkerülő út

PST: K047.21

Tervfázis: Kiviteli

Tervező: PANNONWAY Építő Kft.

Tervszám: 3324

DT-b történő szerződés 2026.05.18.

szerinti beadás dátuma:

Szakág: C9 – Ideiglenes forgalomszabályozási terv

Bírálat adatai:

Készítette: Károlyi László

Dátum: 2026. május 29.

Bár a beruházás nagy része forgalomtól elzárt területen folyik, így is sok meglévő út és vasútvonal keresztezés található a nyomvonalon, ahol szükséges lenne minden építési fázisra kidolgozni ideiglenes forgalomtechnikát. A benyújtott helyszínrajzok nem elégségesek, valamint a rajtuk szereplő forgalomtechnikai jelzések (táblák, festések) nem színesek.

Fentiekén felül szükséges csatolni a kiegészített ideiglenes forgalomtechnikai tervhez a Magyar Közút, valamint Mezőberény Város Önkormányzatának kezelői hozzájárulását, ami kifejezetten az építés alatti ideiglenes forgalomkorlátozásról szól.

Tervezői válasz:

- ☒ Javítjuk.
- ☐ Nem javítjuk.

Indoklás: