

Saját kiegészítések, avagy a +1. fájl

Egy jó döntéshez a felelősségteljes hozzáálláson túl elengedhetetlen feltétel a kellő tájékozottság. Már csak emiatt is kedvező, hogy a népszavazás lehető legkorábbi időpontjáig, vagyis augusztus 19-ig van kihasználható idő a részletek megismerésére.

Néhány dolog tehát, ami a tervdokumentációból nem derül ki, vagy fontos összefüggés, és a népszavazási kérdés változatainak beazonosíthatóságát segíti. Ne „kapásból” válaszoljon!

1. Az **I. változat** legfontosabb jellemzője, hogy a Tari-tanyánál lévő komplex pihenőtől a 44-es úti csatlakozásig a mostani négyszámjegyű mellékutak (4623. jelű a vadkörtefaig, onnan 4622.) kétszámjegyűvé válnának, ami már főúti besorolást jelent. Ez a minőségi besorolás vonja maga után a nagyobb útszélességet és az ezzel járó jelentős területkiszajítást (főleg a Lakótelep környékén az út mindkét oldalán, valamint a Kordik telep és a komplex pihenő között a dél-keleti oldalon), a nagyobb forgalom okozta zaj miatt a hosszú és magas zajvédőfal építést, az úton való átkeléshez a szentkirályi teljes szakaszon 5 csomópont létesítését, a biztonság miatt az útról a lassú járművek szerviz utakra terelését. Ez utóbbi utak a 44-es út és a vadkörtefa között az út mindkét oldalán épülnének 4 méter szélességű mészkőmurvás útként. Kivétel az Ifjúsági lakótelep és a vadkörtefa között az út északi oldalán, illetve a Kordik telep és a Tari-tanya között a déli oldalon létesülő 5,5 méteres aszfaltburkolat (a kerékpárral közlekedők számára is). A belterületet elkerülő út két oldalán nem terveznek végig szerviz utakat, a szakasz egy pontján jelzőlámpás átkelő segítené az átjutást a gyalogosoknak. Az elkerülő út a „rekettyés” északi csücskét érintve Halasi Ernő vállalkozásától délre haladna, és jelentősen nehezítené az ettől északra lakók és gazdálkodók kapcsolattartását, életét.
Fontos még, hogy ez változat nem szán szerepet a Békéscsaba felől érkező forgalom levezetésében a mostani 44-es főútnak, a teljes személy-, és teherforgalom felénk irányulna.
2. A további változatok mindkét verziója esetére igaz, hogy nem változna a mostani rácsatlakozási lehetőség a dűlőutakról és tanyabejárókról az útra, nem változna az út szélessége sem, így minimális területkiszajításra volna szükség (jórészt ez sem szentkirályi közigazgatási területen), zajvédő falak ugyancsak csekély mértékben létesülnének, nem épülnének csomópontok, és mivel mindkét út mellékút maradna, a lassú járművek is közlekedhetnének az úton. Igen fontos, hogy mindkét változat a 44-es úttól a komplex pihenőig aszfaltos kerékpárút építésével számol! Szemben az I. változattal a forgalom jelentős része (különösen a tranzit teherforgalom ráterelésével!) a felújításra kerülő 44-es úton haladva érné el a reptéri repülő körforgalmat. Ezen belül a **II. változat** a mellékutak mostani nyomvonalát követné a belterületen át. A belterületi szakasz különösen veszélyes, ezért mindkét végén forgalomcsillapító terelősziget épülne, 30 km/órás sebességkorlátozás lépne életbe és állandó sebességmérés történne (VÉDA-kapu). A már most is határérték feletti zajszint tompítására ezen a szakaszon az út két oldalán lévő ingatlanok fokozott hanggátlású nyílászárókat kapnának – a projekt részeként, illetve zajvédő fal van tervezve a temető melletti útszakaszon.
3. A **II.a. változat** ötvözete az előző kettőnek. Vagyis megmarad a mellékúti besorolás – annak összes velejárójával együtt, de nem a belterületen keresztül haladna a forgalom, hanem megépülne az I. változat szerinti elkerülő út – annak összes velejárójával együtt.
4. A honlapon lévő rajzok és leírások hosszasan tanulmányozhatók. Segítő szándékkal sárgítottam be a szerintem fontos szövegrészeket. Külön felhívom azonban a figyelmet a „*II. +II.a. változatok forgalmi vizsgálata*” nevű dokumentum 6-11. ábráira, amely érzékletesen mutatja a várható különbséget a két változat forgalma között, vagyis a napi +1200 járművet a II.a. változatnál.
5. Ez magyarázza a „*II. +II.a. változatok-Műszaki leírás*” nevű dokumentum 15. oldalától a két változat külön kezelését, hiszen a fejlesztés teljes szakaszán érzékelhető ez a járműtöbblet.
6. Az M44 gyorsút Nagykőrös felé, és onnan az M8 autópálya az M5-re csatlakozva előbb-utóbb minden bizonnyal megépül. Ideiglenes megoldásként szánják a közlekedéspolitikusok ezt a Szentkirályon át vezetett leágazást, ennek időtartamát azonban nem ismerjük. Addig azonban, amíg nem lesz más, jó volna minél kevesebb kárt, veszteséget elszenvednie a falunknak. Nincs rossz választás. Mindegyik változatnak van előnye és hátránya is. Csak egyik változat valósul meg, amihez célszerű műszaki megoldásokkal és türelemmel igyekszünk alkalmazkodni.

Szentkirály, 2018. június 12.

Szabó Gellért sk.