

422/2017/Ált.

## T Á J É K O Z T A T Ó

- a Megyei Közgyűléshez -

**Szabolcs-Szatmár-Bereg megye országos közúthálózatának állapotáról,  
valamint a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. beruházásában  
Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében megvalósuló  
közútfejlesztési projektekről**



**TÁJÉKOZTATÓ  
SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYE ORSZÁGOS  
KÖZÚTHÁLÓZATÁNAK ÁLLAPOTÁRÓL**

**Magyar Közút Nonprofit Zrt  
Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Igazgatósága  
2017. augusztus 28.**

## Bevezetés

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. a kezelésében lévő több mint 31.000 kilométernyi országos közúthálózat fenntartási és üzemeltetési feladatait látja el. Alapvető gazdasági mutatói és munkavállalói létszáma alapján az ország tíz legnagyobb állami vállalata közé sorolható.

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. célja és feladata, hogy biztosítsa a kezelésében lévő országos közúthálózaton a forgalom biztonságos és zavartalan lebonyolítását és a kulturált utazási környezet kialakítását. Az országos közúthálózat üzemeltetését, fenntartását valamint közútkezelői feladatait a jogszabályokban előírt módon, a rendelkezésre álló erőforrások maximális kihasználásával végzi. Feladatait országos szinten 19 megyében, 93 mérnökségen látja el. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében mindez a működtetés, átláthatóság, valamint a megközelítési távolságok figyelembe vételével az M3 autópálya kezelését ellátó egységekkel együtt 7 mérnökséget jelent.

A jogszabályi változások következtében – a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ 2016. december 31-i megszűnését követően 2017. január 1-jétől társaságunk látja el az állami tulajdonba tartozó országos közúthálózat vagyongazdálkodását is. A közhasznú szerződésben rögzített feladatainak ellátása mellett a Magyar Közút Nonprofit Zrt. számára fontos a társadalmi szerepvállalás, a közlekedők, a felnövekvő generációk környezettudatos magatartásra való nevelése, a közlekedési morál, a közlekedésbiztonság javítása.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye állami tulajdonú úthálózata az M3 autópályából országos főutakból és mellékutakból áll. A megye közúti közlekedésében meghatározó jellegű gazdasági és földrajzi feltételek:

- a megyeszékhely, kistérségi központok elérhetőségi színvonala, településsűrűség,
- az M3 autópálya megyei szakaszának megépültével jelentkező gazdasági hangsúly-áthelyeződések, az autópálya és a megyei országos közúthálózat csatlakozási pontjainak megfelelősége,
- a határátkelőhelyek,
- az egyes tájegységeket szabdaló vízfolyások, kiemelten kezelve a nagyméretű hidakat igénylő folyókat: Tisza, Szamos, Kraszna, Keleti-főcsatorna,
- hidak, mobil átkelési lehetőségek (pontonhíd, kompok),
- kapcsolódás más közlekedési alágazatokhoz,
- határátlépési lehetőség a két szomszédos országba (Ukrajna és Románia).

### **Szabolcs-Szatmár-Bereg megye országos közúthálózatának helyzete a gazdasági, földrajzi adottságokra tekintettel**

A megye minden települése országos közúton megközelíthető. A kistérségi központok és vonzáskörzetük, a városok és a megyeszékhely megközelíthetőségéről megállapíthatjuk, hogy a közúti kapcsolat adott közöttük.

Az M3 autópálya a 41 sz. főútig (Vásárosnamény-Petőfitanya) jelenleg hét csomóponttal szolgálja ki a megye közúti közlekedési igényeit. A hajdúnánási csomópont a megye nyugati részének elérhetőségét biztosítja. Három csomópont Nyíregyházát és közvetlen környezetét tárja fel. A további három csomópont Nyírbátor, Mátészalka és Vásárosnamény városok megközelítési lehetőségét javítja.

A szomszédos megyékkel meglévő közúti kapcsolatrendszer hiányosságai elsősorban Borsod-Abaúj-Zemplén megye irányában jelentkeznek, hiszen Tokaj és térsége, valamint a Bodrogköz részben Nyíregyháza illetve Kisvárdra vonzáskörzetébe tartoznak. Tokaj – mint a világörökség része – óvando a térségben lévő kőbányák közúti szállítási igényeitől. 2014. évben a 38 sz. főút Tokaj átkelési szakaszának védelme érdekében a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Igazgatóság kezdeményezésére 12 tonna, illetve 3,5 tonna súlykorlátozás került bevezetésre, ennek megfelelően a 38 sz. főúton is mérséklődött a teherforgalom.

Tokaj város védelme érdekében felértékelődik a tervezett 39 sz. főútnak nevezett útvonal megépítésének igénye, Tiszanagyfalu közelében építendő új Tisza-híddal.

A Bodrogköz megyénkhez kapcsolódását a korábbi dombrádi pontonhidat kiváltó tiszakanyári Tisza- híd megoldotta, de Kisvárdra irányában jelentős útszűkületet jelent Kékcse község átkelési szakasza, melynek felújítása jelenleg folyamatban van.

A 38 sz. főút mellett a 381 sz. főúton Sátoraljaújhely-Kisvárdra városok között a települések és az út védelme érdekében 12 tonna súlykorlátozás van érvényben.

Megyénk három országgal közvetlenül határos. Szlovákia irányában nem, de Ukrajna valamint Románia irányában közúti határátkelőhelyek működnek. Az Európai Unió tagjaként a román irányú határellenőrzések várhatóan megszűnnek, de Ukrajna irányába az ellenőrzés jelen ismereteink szerint hosszabb távon megmarad. Ukrajna irányában Záhony, Lónya, Barabás, Beregsurány, Tiszabecs települések közelében öt ponton, míg Románia irányában, Csengersima és Vállaj településeknél két ponton lehet átkelni a határon. Az M3 autópálya Budapest-Vásárosnamény közötti szakaszának megvalósulásával hangsúlyossá válik az M3, M34 és M49-es autópályák kivitelezésének és a forgalom részére történő átadásának prioritása. Amennyiben ezen három autópálya szakasz megépül (M3, M34 a jelenlegi M3 autópálya végcsomópontjától, M49 az M3 autópálya – 49 sz. II. r. főút csomópontjától), úgy megvalósul az „országhatártól-országhatárig autópályán” elv, hiszen az ország nyugati határaitól az M1 és M7 autópályákon a főváros, valamint a fővárost elkerülő M0 autótút, így az M3 autópálya is közvetlenül elérhető.

Magyarország tranzitforgalom szempontjából kiemelt jelentőségű földrajzi helyzete abból adódik, hogy Kelet-Európa és Nyugat-Európa között, annak határában mintegy kapuként áll, kapcsolatot teremtve a keleti és nyugati gazdaság között.

Ennek értelmében tehát a beruházást sürgető legfőbb ok az országot Kelet-Nyugat irányban átszelő jelentős tranzitforgalom, mely a meglévő autópálya szakaszok tehergépjármű forgalmát az országhatárok előtt egy rövid-, a megyében élők életében mégis jelentős szakaszon a 4, 41, 49 és 491 sz. főutakra terheli jelenleg.

A megye vízrajzi adottságai miatt kiemelt jelentőségű a folyóvizeken való átkelési lehetőségek biztosítása, azok kiépítettsége. Különösen igaz ez a nagyméretű hidakat igénylő vízfolyások esetében (Tisza, Szamos, Kraszna, Keleti-főcsatorna). A megyében 5 db Tisza híd teszi lehetővé az átkelést, Kisar, Vásárosnamény, Záhony, Tiszakanyár, Tokaj településeken, illetve közelükben. Kiemelt jelentőségű a 2013. évben újonnan épített és átadott II. Rákóczi Ferenc Tisza-híd Vásárosnaményban.

A Tiszadobon működő Tiszadob-Tiszalúc között átkelési lehetőséget biztosító ponton-híd mellett 2017. évben átadásra került a Dombrád és Cigánd települések között ez által tehát megyénk és Borsod-Abaúj-Zemplén megye közötti forgalmat biztosító komp, mely a rég nem működő komplejárók teljes körű felújításával vált lehetségessé.

Információink szerint folyamatban van egy vízügyi beruházáshoz kapcsolódóan új Tisza-híd építése Kisar településnél.

Sajátos helyzetben lévő híd a záhonyi Tisza-határhíd. Bár 1997-ben a meglévő híd alépítményeit felhasználva kapacitását a két ország közösen bővítette, a hídon határátlépésre állandó jelleggel várakoztatott teher- és személyforgalom komoly gondokat okoz. A híd állaga folyamatosan romlik, karbantartása folyamatos munkát követel.

2016. évben fejeződött be az Országos Vízügyi Főigazgatóság beruházásában a beregi térségben az ún. Beregi Árapasztó Tározó építése, amely rendkívüli vízügyi körülmények esetén több országos közutat is kedvezőtlenül érint, ugyanis az árvíz tározó igénybevétele esetén az alábbi útjaink is elárasztásra kerülnek:

- 4113 sz. ök. út Jánd és Gulács, valamint Gulács és Tarpa települések között,
- 4127 sz. ök. út Tarpa és Tivadar között,
- 4125 sz. ök. út – 41 sz. I. rendű főút (Csaroda) és Hetefejércse között.

A megye országos közúthálózatának a vasúthoz történő csatlakozása jellemzően a vasútállomásokhoz vezető úthálózati elemekben jelentkezik. A vasútállomásokhoz vezető utaknak, mint a települések belterületi úthálózatának meghatározó elemeinek, helyi igények kiszolgálására is alkalmasnak kell lenniük, kiépítettségük színvonala változó.

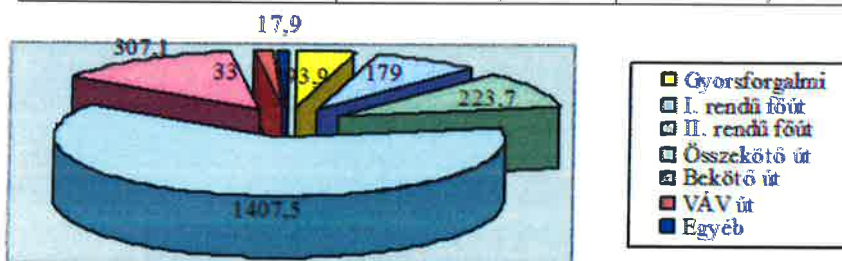
Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében lévő kerékpárutak kezelése kérdéseket vet fel, mint ahogyan az ország több megyéjében is. A kerékpárforgalmi létesítmények működtetéséhez kapcsolódó jogszabály-módosítások jelenleg is zajlanak. Üzemeltetésük továbbra is az építetők feladatköre jelenleg.

### A megye országos közúthálózatának elemzése a szakmai minősítő adatok alapján

Az úthálózat kategóriánkénti megoszlása a hálózatban betöltött szerepüket mutatja az egyes utaknak, összefüggésben a rajtuk lebonyolódó forgalommal. A besorolás egyben megadja az illető út üzemeltetési és karbantartási szintjét. Megyénkre jellemző az összekötő úti kategória, mivel a településszerkezet is jellemzően kis és közepes nagyságokat takar. Az M3 autópálya közel 30 km szakasza átnyúlik Hajdú-Bihar megye területére, melyet Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Igazgatóságunk megyei hatáskörben az M35 autópályáig kezel.

#### A megye országos közúthálózatának kiépítettségi jellemzői és útkategóriánkénti besorolása (km)

Útkategória	Kiépített	Kiépítetlen	Összesen
Gyorsforgalmi	93,9		93,9
I. rendű főút	179		179
II. rendű főút	223,7		223,7
Összekötő út	1396,6	10,9	1407,5
Bekötő út	307,1		307,1
Allomáshoz vezető út	33,0		33,0
Egyéb csomóponti ág	17,9		17,9
<b>Összesen</b>	<b>2251,2</b>	<b>10,9</b>	<b>2262,1</b>



Kiépítetlen útszakaszok:

3503 sz. Tamásbokor-Hajdúdorog összekötő út	0+000 - 2+606 km
4106 sz. Gyulaháza - Jármű összekötő út	18+344 - 21+146 km
4106 sz. Gyulaháza - Jármű összekötő út	21+215 - 24+988 km
3832 sz. Kisvárdai - Révleányvár összekötő út	8+269 - 10+569 km

A kiépítetlen utak – földutak – nem akadályozzák a környezetükben lévő települések megközelítését, mert a települések más kiépített útvonalakon megközelíthetőek.

**Tömegközlekedéssel járt, szakaszosan 5,5 m-nél keskenyebb utak**

Közút kategóriája	Összekötő út	Bekötő út	Állomáshoz vezető út
Út hossza	36,4 km	121,4 km	4,1 km

A kétirányú forgalomhoz minimálisan szükséges burkoltszélesség vizsgálatánál a bekötő utak esetében jelentkezik a legnagyobb mértékű hiány, de az is igaz, hogy a forgalomnagyság ezen utak esetében a legkisebb.

**A megyei országos közúthálózat szakaszjelleg szerinti megoszlása**

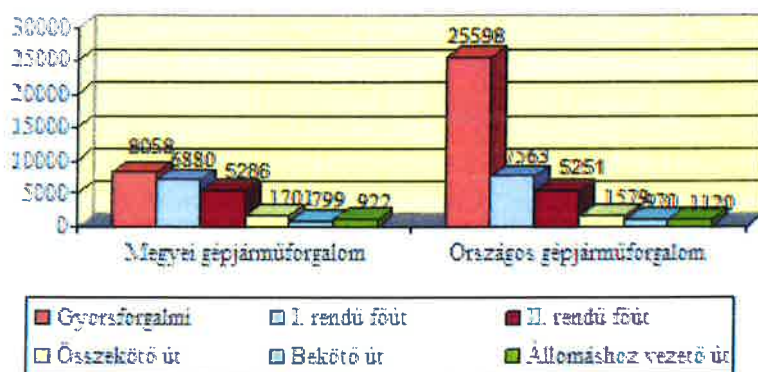
Külsőségi jellegű	1468,0 km	64,9 %
Átkelési jellegű	794,0 km	35,1 %

A táblázat szerint visszatükröződik a településsűrűség, mivel az átkelési jellegű szakaszok országos átlagszáma 28%. Fontos az önkormányzatok és a közútkezelő összehangolt munkája.

**A közúthálózat forgalomnagyság szerinti megoszlása**

(jármű/nap)

Útkategóriák	Összes gépjárműforgalom	
	megyei	országos
Gyorsforgalmi	8058	25598
I rendű főutak	6880	7563
II rendű főutak	5286	5251
Összekötő utak	1701	1579
Bekötő utak	799	970
Állomáshoz vezető utak	922	1120



A megyében regisztrált forgalomnagyságok kisebbek az országos forgalomnagyságoknál. A II. rendű főutak és az összekötő utak esetében tapasztalható az országos átlagtól nagyobb forgalom.

**Az úthálózat végpontjain lévő közúti határátkelőhelyek forgalmi adatai**

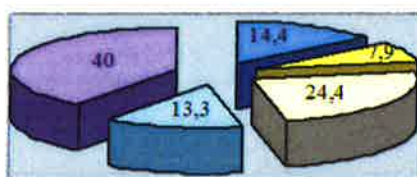
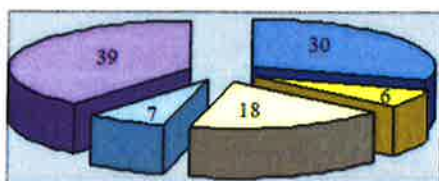
(E/nap)

Határszakasz	Határállomás	2011	2012	2013	2014	2015
Ukrán	Záhony	3580	3113	2891	2738	2812
	Lónya	177	116	118	118	123
	Barabás	546	355	363	367	411
	Beregsurány	1369	1213	1284	1294	1389
Román	Tiszabecs	1070	882	913	959	968
	Csengersima	1846	1997	2258	2621	3184
	Vállaj	726	651	590	633	672

## Burkolatállapotok minősítése

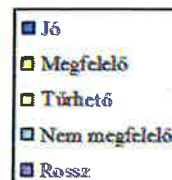
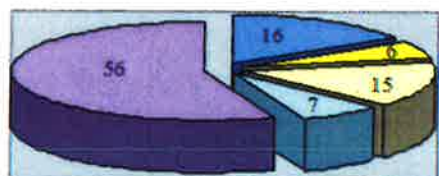
### Főutak

Minősítés	Jó	Megfelelő	Tűrhető	Nem megfelelő	Rossz
Főutak	30	6	18	7	39
Országos átlag	14,4	7,9	24,4	13,3	40



### Alsóbbrendű utak

Minősítés	Jó	Megfelelő	Tűrhető	Nem megfelelő	Rossz
Alsóbbrendű utak	16	6	15	7	56
Országos átlag	7,6	5,3	17,5	10,9	58,7

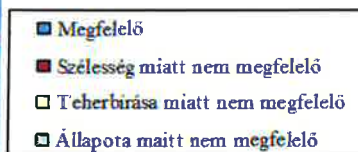
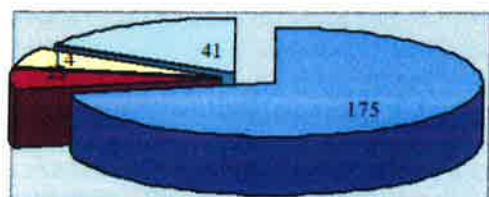


Valamennyi úthálózati elem esetében a megyében összességében kedvezőbb burkolat állapotok figyelhetők meg, mint az országos átlag.

## Műtárgyak állapotának minősítése

### Hidak

			(db)	
Megfelelő			175 db	71%
Nem megfelelő	Szélessége miatt	15 db 8%	70 db	29%
	Teherbírása miatt	14 db 8%		
	Állapota miatt	41 db 23%		
<b>Összesen</b>			<b>245 db</b>	<b>100%</b>

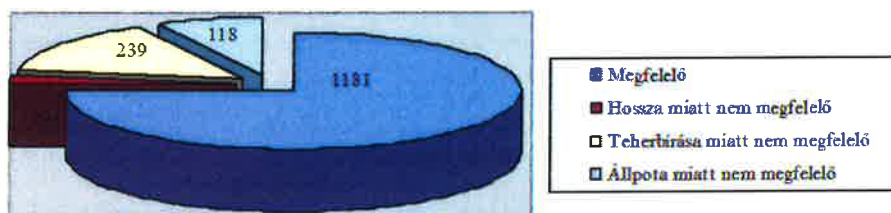


A hidak tekintetében a teherbírás miatti elégtelenség a legsürgősebben megoldandó feladat. A nem megfelelő teherbírású hidak elsősorban alsóbbrendű utat érintenek.

### Átereszek

(db)

Megfelelő				1181 db	75%
Nem megfelelő	Hossza miatt	29 db	7,5%	386 db	25%
	Teherbírása miatt	239 db	62%		
	Állapota miatt	118 db	30,5%		
<b>Összesen</b>				<b>1567 db</b>	<b>100%</b>



### Vasúti keresztezések száma

(db)

Normál nyomtávú vasútvonal	Iparvágány	Keskeny nyomtávú vasútvonal	Összesen
127	11	13	151

A külön szintű keresztezések száma 12 db, mely egyenlően oszlik meg a gyorsforgalmú, a fő- és a mellékhálózaton.

### Vasúti keresztezések biztosítási módja

(db)

	Fény- és félsorompó	Fény-sorompó	Csapórudas sorompó	Jelző-őr	Biztosítás nélkül	Összesen
Főhálózat	5	15				20
Alsóbrendű hálózat	17	74	8	6	14	119

A vasúti átjárók biztonságának növelése érdekében megfontolandó a félsorompók visszaépítése, melyet a MÁV Zrt. is támogat.

### A megye baleseti helyzetének alakulása

#### Gyorsforgalmi utak

(db)

Év/Kimenetel	Halálos	Súlyos	Könnyű	Összesen
2015	1	3	7	11
2016	0	4	9	13
<b>Összesen</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>16</b>	<b>24</b>

(db)

	Baleset (db)	Sérült (fő)	Balesetekben résztvevők összetétele	
Halálos	1	1	Gyalogos	1
Súlyos	7	20	Kerékpáros	0
Könnyű	16	26	Gépjármű	34
<b>Összesen</b>	<b>24</b>	<b>47</b>	Egyéb	1
			<b>Összesen</b>	<b>36</b>



A kezelt autópálya szakaszon alapvetően a könnyű sérüléssel járó balesetek dominálnak.

### Fő- és mellékutak

(db)

Év/Kimenetel	Halálos	Súlyos	Könnyű	Összesen
2012	17	103	270	390
2013	20	139	315	474
2012	26	141	391	558
2015	20	161	384	565
2016	22	154	454	630
<b>Összesen</b>	<b>105</b>	<b>698</b>	<b>1814</b>	<b>2617</b>

A fő- és mellékutak baleseti helyzet alakulásában 2012. évtől kedvezőtlen tendencia (növekedés) figyelhető meg mind az összesen bekövetkezett balesetek, mind pedig a halálos kimenetelű balesetek számában.

### A balesetek kimenetele, résztvevők

(db)

	Baleset (db)	Sérült (fő)	Balesetekben résztvevők összetétele	
Halálos	105	112	Gyalogos	79
Súlyos	698	822	Kerékpáros	487
Könnyű	1814	2557	Gépjármű	3120
<b>Összesen</b>	<b>2617</b>	<b>3491</b>	Egyéb	16
			<b>Összesen</b>	<b>3702</b>

A fő- és mellékutakon bekövetkezett balesetek 4,0%-a halálos kimenetelű, amely kedvezőbb statisztikai adat, mint az országos átlag (5,6%). A balesetet szenvedettek több mint 15%-a a közúti közlekedés védtelen résztvevői – a gyalogosok és kerékpárosok – közül kerül ki. Biztonságuk javításán az önkormányzatoknak és a közútkezelőknek közösen kell munkálkodni.

### A balesetek helye, kimenetele

(db)

KRESZ szerinti hely/Kimenetel	Halálos	Súlyos	Könnyű	Összesen
Lakott területen	45	378	1086	1509
Lakott területen kívül	60	320	728	1108
<b>Összesen</b>	<b>105</b>	<b>698</b>	<b>1814</b>	<b>2617</b>

A bekövetkezett balesetek közel 60-40%-ban oszlanak meg a lakott területi, illetve a nem lakott területi útszakaszokon. A statisztikai adatok szerint a lakott területen kívüli szakaszokon a halálos kimenetelű és a súlyos sérüléssel járó balesetek, a lakott területi szakaszokon pedig a könnyű sérüléssel járó balesetek dominálnak.

**Az országos közúthálózaton jelentkező üzemeltetési, fenntartási valamint téli tisztántartási feladatok**

### Üzemeltetési és fenntartási feladataink

Feladataink közül prioritást élveznek a burkolatjavítási munkák, a közlekedők biztonságát és közérzetét meghatározó útesztétikai, tisztántartási és növényzetgondozási feladatok.

2016. évben a forgalom biztonságát veszélyeztető kb. 400 db fa kivágásáról gondoskodott társaságunk. A kitermelt fák visszatelepítésére tekintettel 650 db fa telepítése történt meg a megye területén.

A tavalyi évben az útburkolat menti területeken a gyommentesítési feladatok keretén belül mintegy 1.012 em<sup>2</sup> nemesített útpadka vegyszeres gyomirtására is sor került évi kétszeri alkalommal. A harmadik kezelés során a gyommal fertőzöttebb területeken lokális jelleggel lett a gyomirtás elvégezve. A 3.623 em<sup>2</sup> földpadka gépi kaszálása három, illetve 5.502 em<sup>2</sup> rézsú kaszálása két alkalommal lett elvégezve a megye területén.

Tavaszi nagytakarítási munkák, műtárgyak, úttest tartozékok lemosására, árkok- vízelvezető rendszerek tisztántartására valamint burkolatok tisztántartása 2016. évben 8.572 munkaórát fordítottunk.

Az árkok, vízelvezető rendszerek tisztántartása valamint a padkák fenntartása a forgalombiztonság javulását valamint az utak állapotát, állagromlását jelentősen befolyásoló víz burkolatról történő elvezetését segíti elő. 2016. évben 232.009 em<sup>2</sup> föld- és nemesített padka ill. 3.109 m nyílt árok fenntartására került sor.

2016. évben 2.150 db kresz ill. útbaigazító tábla cseréjére került sor.

A Tiszán Tiszadobon mobil átkelési lehetőséget biztosít 10 tonna teherbírású pontonhíd valamint 16 tonna teherbírású komp. A komp és pontonhíd is napkeltétől napnyugtáig üzemel, elsődlegesen a helyi lakosság igényeit kielégítve.

Fenntartási feladataink során kiemelt jelentőségű a burkolathibák javítása. 2016. évben kátyúzási és nagyfelületű javítási munkák keretei közt mintegy 7.210 tonna aszfalt bedolgozását végeztük el. 2017. évben várhatóan az előző évet meghaladó mértékben mintegy 14.000 tonna kátyúzási és nagyfelület javítási munkákat fogunk elvégezni.

2016. évben március 16 és október 31 között 427 fő, október 31-től 2017. február 28-ig 374 fő közfoglalkoztatott dolgozott társaságunknál, jellemzően növényzetgondozási és tisztántartási feladatokat végeztek.

#### *Téli tisztántartási feladataink*

	Örjáratos utak	Rajonos utak	Fehér utak
Besorolás	Gyorsforgalmi úthálózat, főutak és forgalmasabb mellékutak	Mellékutak	Jelentéktelen forgalmú mellékutak, földutak
Feladat	Síkosság elleni védekezés az út teljes hosszán. A hóeltakarítás során ezek az utak elsőbbséget élveznek.	Síkosság elleni védekezés nem terjed ki az út teljes hosszára, csupán annak veszélyes részeire. Hóeltakarítás az örjáratos utak után következik.	Síkosság elleni védekezés nincs, hóeltakarítás olyan mértékig, hogy az út személygépkocsival járható legyen.
Szolgáltatási osztály	I.- III. és - indokoltság esetén - a IV. szolgáltatási osztályba sorolt közutak.	IV. és V. szolg. osztályba sorolt közutak tisztántartási tervben meghatározott része.	V és VII. szolg. osztályba sorolt közutak tisztántartási tervben meghatározott része.
Hossz	858 km	1.344 km	60 km

Gépállomány	Hómaró/ oldalhószóró	Szórógép ekével	Rakodó	Gréder	Összesen
	11 db	53 db	7 db	5 db	76 db

## Megvalósult munkák 2016 év

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára KIF/3031-1/2015-NFM számú ügyiratában rendelte el az országos közúthálózaton a nyomvályúk és felületi egyenetlenségek megszüntetését célzó a közlekedésbiztonságot, fenntarthatóságot és térségi elérhetőséget javító program folytatását. A program keretében az alábbi fejlesztési illetve felújítási munkák valósultak meg:

- „471 sz. Debrecen-Mátészalka II. rendű főút 31+784-34+600 km szelvények közötti szakasz felújítása.”
- „471 sz. Debrecen-Mátészalka II. rendű főút 43+000-52+607 km szelvények közötti szakasz felújítása.”
- „471 sz. Debrecen-Mátészalka II. rendű főút 52+607-53+250 km szelvények közötti szakasz felújítása.” (A felújítás keretében a 471 sz. főút - Édesanyák útja illetve 471 . sz. főút – Császári út belterületi csomópontok körforgalmi átépítése történt meg)
- „4912 sz. Újfehértó-Nagykálló ök. út 6+130-19+099 km sz. közötti szakaszának felújítása.”
- „381 sz. Sátoraljaújhely-Pácin-Cigánd-Kisvárdai II. rendű főút 40+889-47+235 km szelvények közötti szakasz felújítása.” ( a felújítás kivitelezése Kékcse település beruházásában épülő szennyvíz csatorna építés miatt áthúzódott 2017 évre)
- „4 sz. Budapest-Debrecen-Záhony I. rendű főút 323+400-336+580 km szelvények közötti szakasz felújítása”.
- „4 sz. Budapest-Debrecen-Záhony I. rendű főút 321+201 km szelvényében 4 sz. főút-3832 sz. ök. út csomópontjának körforgalmi kiépítése”.

A beavatkozások során három körforgalmi csomópont épült a 471 sz. főúton (Nyírbogát, Nyírbátor) és egy a 4 sz. főúton (Döge) valamint megépült egy gyalogos középsziget Tuzséri csomópontban. Felújításra került 32,6 km főúti útszakasz illetve 13 km mellékúti útszakasz. Az építési munkák összköltsége 5,38 Mrd Ft volt.

### Hazai forrás:

A Magyar Közút NZRt. – Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ között létrejött Felújítási Támogatási szerződésben nevesített projektek esetében az alábbi felújítási munkák kerültek megvalósításra 2016.03.18-2016.05.09 között a mellékút hálózaton:

Megye	Útszám	Szelvényhatárok km	Megnevezés
Sz-Sz-B	3828	6+000-8+928	Dombrád-Pátroha közötti külterület
Sz-Sz-B	3828	12+444-15+554	Pátroha-Nyírtass közötti külterület
Sz-Sz-B	38139	0+000-3+100	Rétközberencsi bekötő út
Sz-Sz-B	4108	0+000-1+980	Kisvárdai, Gyár u., Árpád u. az Ipari útig
Sz-Sz-B	3834	43+848-45+650	Kékcse és Tiszakanyár közötti szakasz
Sz-Sz-B	4109	5+770-10+000	Paptól Nyírlövön keresztül

- Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye területén az alábbi egyéb forgalombiztonságot növelő beavatkozások történtek 2016. évben:
  - 1) Acél szalagkorlát cseréje a 4 sz. főút 272+940-273+200 illetve 273+266-273+410 km szelvények között 808 fm hosszban Nyíregyháza belterületén
  - 2) Acél szalagkorlát kihelyezése a 3826, 3832 és 4136 sz. összekötő utakon összesen 922 fm

- 3) Acél szalagkorlát kihelyezése a 4138 sz. összekötőút 6+634-6+789 illetve 7+000-7+500 km szelvények között 713 fm hosszban
- 4) 38, 49 sz. főút és a 4149 sz. út biztonságosabbá tétele tartós burkolati jelek létesítésével, illetve felújításával
- 5) M3 autópálya, jobb pálya 230+950 km szelvényben Változtatható Jelzésekű Táblás portál telepítés tervezése és kivitelezése
- 6) 4 sz. főút 287+405-323+400 km szelvények közötti szakaszán csomópontokban és záróvonalak mellett hiányzó prizmák telepítése, irány-nyilas táblák elhelyezése.
- 7) 403 sz. főút csomópontjának (4 sz. főút és 4102 sz. út) biztonságosabbá tétele (rázófestés, veszélyes hely jelzés, táblázás)

## **Tervezett beavatkozások 2017 évben**

### **Uniós támogatásból (TOP) tervezett**

A Területfejlesztési Operatív Program keretein belül a „Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés” című TOP-1.3.1-15 kódszámú pályázati kiírásra a Magyar Közút Nonprofit Zrt. a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közgyűlés támogatásával az alábbi projektekre nyújtott be támogatási igényt:

#### **I. Ütem:**

- 3834 Nyíregyháza-Dombrád-Kékcse összekötő út 21+100-24+000 km szelvények közötti szakasz burkolat felújítása
- 3821 sz. összekötő út 24+000-28+460 km szelvények közötti szakasz burkolat felújítása és a 3821-3834 sz. ök. utak és a 3821-38031 sz. utak csomópontjaiban körforgalmi csomópontok építése
- "4102-403" Nyírtura-Nyíradony ök.út - Nyíregyháza Keleti elkerülő főút csomópontjának körforgalmi kiépítése
- 4105 Anarcs-Nyírbátor összekötő út 32+698-42+967 km szelvények közötti szakasz burkolat felújítása
- 4108 Kisvárdá-Vásárosnamény összekötő út 1+980-4+094 km szelvények közötti szakasz burkolat felújítása
- 4139 Sonkád-Kispalád összekötő út 0+000-3+600 km szelvények közötti szakasz burkolat felújítása

A projektek kivitelezési terveit a Magyar Közút NZRt. elkészíttette.

#### **II. Ütem**

- 3834 sz. Nyíregyháza-Dombrád-Kékcse összekötő út 35+000-39+000 km (Dombrád bel- és külterület) szelvények közötti szakasz burkolat felújítása
- 3839 sz. Fényeslitke-Döge összekötő út 0+000-1+522 km (4 számú főút - Döge) szelvények közötti szakasz burkolat felújítása
- 3827 sz. Nyírbogdány-Dombrád összekötő út 0+500-12+170 km (Nyírbogdány-Kék-Demecser) szelvények közötti szakasz burkolat felújítása
- 3832 sz. Kisvárdá-Révleányvár összekötő út 4+870-7+570 km (Döge bel- és külterület) szelvények közötti szakasz burkolat felújítása
- 4924 sz. Ura-Csenger összekötő út 1+300-3+300 km (Ura belterület) szelvények közötti szakasz burkolat felújítása
- 4102 sz. Nyírtura-Nyíradony összekötő út 0+000-9+796 km (Nyírtura-Sényő-Napkor) szelvények közötti szakasz burkolat felújítása

- 4105 sz. Anarcs-Nyírbátor összekötő út 20+300-23+724 km (Baktalórántháza bel- és külterület) szelvények közötti szakasz burkolat felújítása
- 3822 sz. Nyíregyháza-Kótaj összekötő út 2+100-7+550 km (Nyíregyháza-Nyírszőlős) szelvények közötti szakasz burkolat felújítása
- 41141 sz. Szamostatárfalva bekötő út 2+498-4+278 km (Szamostatárfalva-Szamosbecs) szelvények közötti szakasz burkolat felújítása

A projektek kiviteli tervei 2017. október 21.-ig elkészülnek.

### Hazai forrásból tervezett

A Magyar Közút NZRt. Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Igazgatóság éves üzemeltetési keretének terhére az alábbi burkolat felújítási munkák készültek el 2017. évben:

- 38135 sz. Pátroha-Bajorhegytanya bekötőút 0+000-2+001 km sz. közötti szakasz felújítása
- 3832 sz. Kisvárdá-Révleányvár összekötőút 6+155-7+130 km sz. közötti szakasz felújítása
- 3827 sz. Nyírbogdány-Dombrád ök. út 22+461-23+961 km sz. közötti szakasz felújítása

Az M3 autópálya megyei szakaszán közel nettó 6,00 Mft, az egyéb fő és mellékút hálózaton nettó 22,00 Mft összegben aszfaltburkolat repedés javítási munkák történtek.

Az országos burkolatjel felújító festés projekt keretében a megyei úthálózaton nettó 152,5 Mft összegben történik beavatkozás. Ezen kívül az M3 autópálya Hajdúnánás mérnökség szakaszán (mely a Magyar Közút NZRt. Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Igazgatóságához tartozik) részlegesen, szükség szerinti szakaszokon felújító festést végzünk.

A Magyar Közút NZRt. által tervezett országosan 100 Mrd Ft.-os burkolat felújítás létesítményjegyzékében szereplő útszakaszok Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei szakaszainak kivitelezési tervei tervezettség alatt állnak, a 34 db felújítási terv szállítási határideje 2017. október 21.

A Magyar Közút NZRt. – Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ között létrejött Felújítási Támogatási szerződésben nevesített projektek között a megyei úthálózaton az alábbi felújítási munkák kivitelezése várható még ez évben:

- 3827 sz. Nyírbogdány-Dombrád ök. út 16+610-22+461 km sz. közötti szakasz felújítása
- 4903 sz. Nyíradony-Nyírbéltek ök. út 5+280-9+223 km sz. közötti szakasz felújítása

### Összegzés

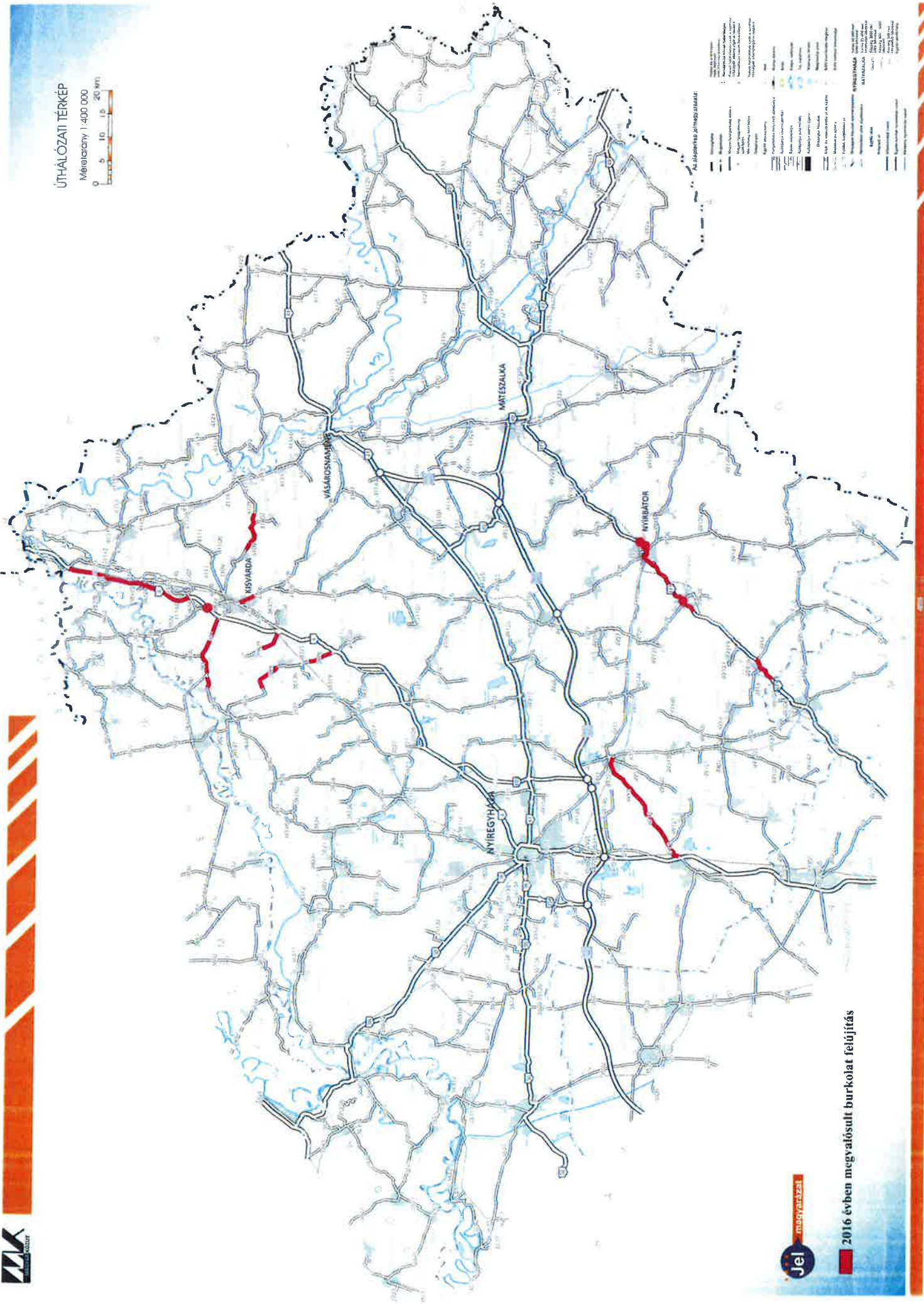
A megye országos közúthálózata az alapvető elvárásoknak megfelel. Az autópálya hálózat további bővülése során – kiemelt figyelemmel a csomóponti kapcsolatokra – tovább növelhető hatékonysága. A hálózaton európai uniós források korábbi és jövőbeli lehetőségeinek bevonásával jelentős felújítások történtek és történnek. Mindezek kiegészítve lokális fejlesztésekkel biztosíthatják a folyamatosan növekvő igények kielégítését.

Nyíregyháza, 2017. augusztus 28.

Mellékletek:

1. 2016. évi burkolat felújítások
2. 2017. évben tervezett TOP I-II

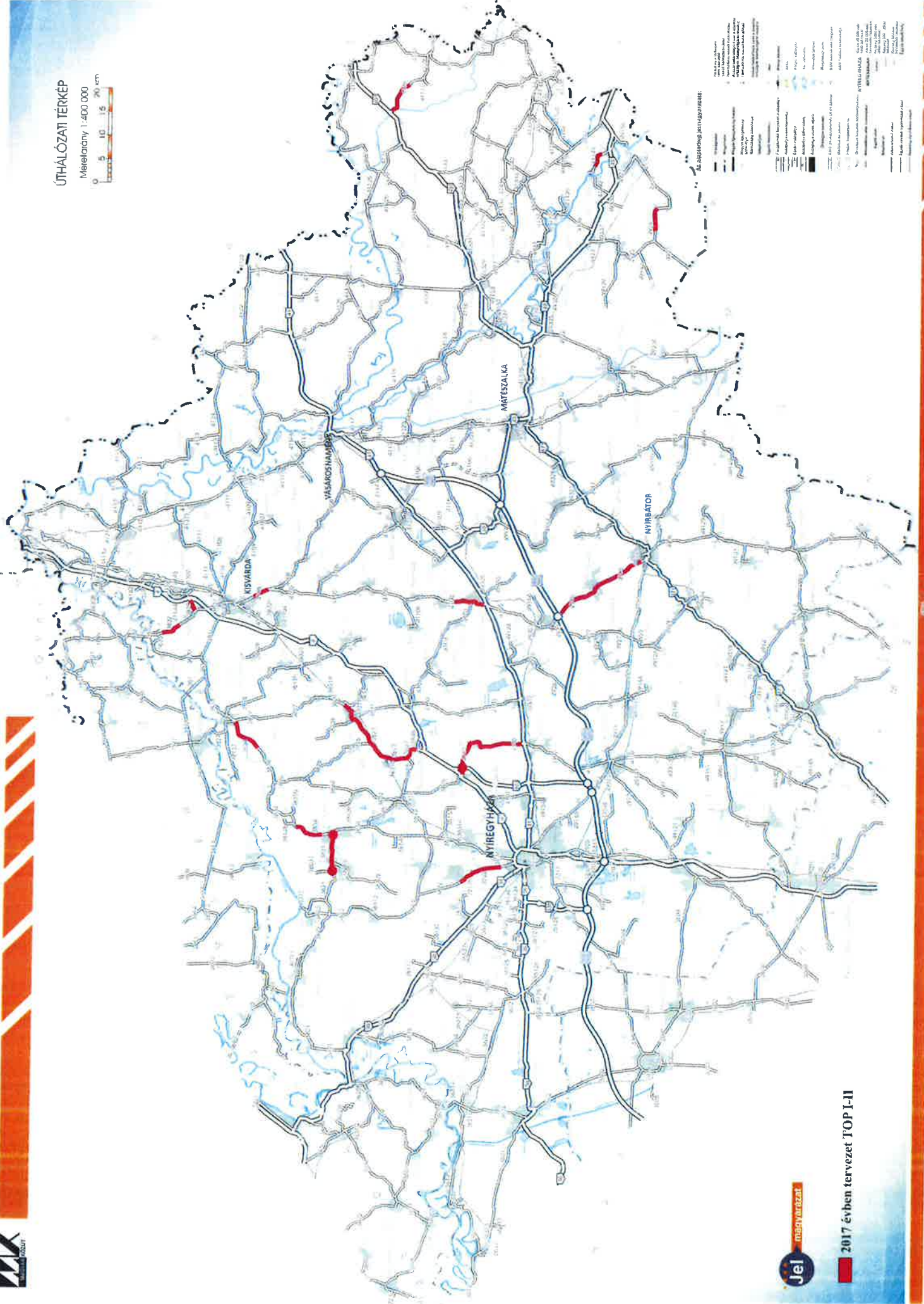
Magyar Közút Nonprofit Zrt.  
Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei  
Igazgatóság  
4400 Nyíregyháza, Búza tér 20.  
1501.  
Csapó László  
megyei igazgató



- 1. Helyi közúti közlekedés
- 2. Regionális közúti közlekedés
- 3. Nemzeti közúti közlekedés
- 4. Nemzetközi közúti közlekedés
- 5. Vasúti közlekedés
- 6. Vízi közlekedés
- 7. Repülőtér
- 8. Autópálya
- 9. Nemzeti közúti közlekedés
- 10. Regionális közúti közlekedés
- 11. Helyi közúti közlekedés
- 12. Vasúti közlekedés
- 13. Vízi közlekedés
- 14. Repülőtér
- 15. Autópálya
- 16. Nemzeti közúti közlekedés
- 17. Regionális közúti közlekedés
- 18. Helyi közúti közlekedés
- 19. Vasúti közlekedés
- 20. Vízi közlekedés
- 21. Repülőtér
- 22. Autópálya
- 23. Nemzeti közúti közlekedés
- 24. Regionális közúti közlekedés
- 25. Helyi közúti közlekedés
- 26. Vasúti közlekedés
- 27. Vízi közlekedés
- 28. Repülőtér
- 29. Autópálya
- 30. Nemzeti közúti közlekedés

# ÚTHÁLÓZATI TÉRKÉP

Méretarány 1:400 000



1:400 000 méretarányú térkép alapján készült az alábbiak szerint:

- |  |                      |  |                    |
|--|----------------------|--|--------------------|
|  | 1. számú közúti főút |  | 3. számú mellékút  |
|  | 2. számú mellékút    |  | 4. számú mellékút  |
|  | 5. számú mellékút    |  | 6. számú mellékút  |
|  | 7. számú mellékút    |  | 8. számú mellékút  |
|  | 9. számú mellékút    |  | 10. számú mellékút |
|  | 11. számú mellékút   |  | 12. számú mellékút |
|  | 13. számú mellékút   |  | 14. számú mellékút |
|  | 15. számú mellékút   |  | 16. számú mellékút |
|  | 17. számú mellékút   |  | 18. számú mellékút |
|  | 19. számú mellékút   |  | 20. számú mellékút |
|  | 21. számú mellékút   |  | 22. számú mellékút |
|  | 23. számú mellékút   |  | 24. számú mellékút |
|  | 25. számú mellékút   |  | 26. számú mellékút |
|  | 27. számú mellékút   |  | 28. számú mellékút |
|  | 29. számú mellékút   |  | 30. számú mellékút |
|  | 31. számú mellékút   |  | 32. számú mellékút |
|  | 33. számú mellékút   |  | 34. számú mellékút |
|  | 35. számú mellékút   |  | 36. számú mellékút |
|  | 37. számú mellékút   |  | 38. számú mellékút |
|  | 39. számú mellékút   |  | 40. számú mellékút |
|  | 41. számú mellékút   |  | 42. számú mellékút |
|  | 43. számú mellékút   |  | 44. számú mellékút |
|  | 45. számú mellékút   |  | 46. számú mellékút |
|  | 47. számú mellékút   |  | 48. számú mellékút |
|  | 49. számú mellékút   |  | 50. számú mellékút |



## **TÁJÉKOZTATÓ**

**a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen  
működő Részvénytársaság beruházásában Szabolcs-  
Szatmár-Bereg megyében megvalósuló közútfejlesztési  
projektekről**

2017. augusztus 31.



## GYORSFORGALMI UTAK:

### M3 gyorsforgalmi út Vásárosnamény (M3 – M34 gyorsforgalmi út elválási csomópont) – Beregdaróc (országhatár) közötti szakasz 2x1 sávós autópályává fejleszthető út kiépítésének előkészítése

A 1833/2016. (XII. 23.) Kormány határozattal a tárgyi előkészítés bekerült a 1371/2016. (VII. 15.) és 1505/2016. (IX. 21.) Kormány határozatok mellékleteibe, ezzel a Magyar Kormány biztosította az előkészítési projekt hazai költségvetési forrásból való fedezetét. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 2017. március 13-án elrendelte az előkészítés megkezdését.

Az elrendelés összhangban van a 147/2006. (VII. 19.) Korm. rendelet által kihirdetett „a Magyar Köztársaság Kormánya és Ukrajna Miniszteri Kabinetje között az V. számú összeurópai közlekedési folyosó közötti csatlakozási pontjairól a magyar–ukrán határszakaszon” című egyezményvel.

Az elrendelést követően összeállításra került az ajánlatkérési dokumentáció a tanulmányterv, a megvalósíthatósági tanulmány, a környezeti hatástanulmány és az előzetes régészeti dokumentáció készítőjének kiválasztásához. A közbeszerzési dokumentáció jóváhagyási alatt van.

A kapcsolódó támogatási szerződés létrejöttének hiányában, várhatóan feltételes közbeszerzési eljárás fog elindulni.

A projekt előzményeit figyelembe véve, a környezeti hatástanulmány elkészítése, illetve a környezetvédelmi engedélyezés, az engedély kiadhatósága magas kockázattal bír.



## **M34 gyorsforgalmi út Vásárosnamény – Záhony közötti szakasz előkészítése**

Az M34 gyorsforgalmi út Vásárosnamény – Záhony közötti szakasz előkészítését tartalmazza a Magyarország rövid- és középtávú közútfejlesztéséhez kapcsolódó infrastrukturális beruházások projektlistájáról szóló 1371/2016. (VII. 15.) Kormány határozat.

Tekintettel arra, hogy az M3 autópálya iránya a főirány (TEN-T folyosó), így a 41. sz. főúttól az M3 nyomvonala folytatódik, majd az M3 – M34 utak elválási csomópontban, Kisvarsánytól délnyugatra lesz az M34 út kezdőszelvénye.

A tervezési szakasz hossza a 41. sz. főúttól a 4. sz. főútig történő rákötésig mintegy 40 km.

A jogerős környezetvédelmi engedély 2014 decemberi visszavonására való tekintettel két nyomvonalváltozat került vizsgálatra tanulmányi szinten.

Az elkészült tanulmányterv és Környezetvédelmi Hatástanulmány feltárta a lehetséges nyomvonalváltozatokat majd az önkormányzatokkal, közútkezelőkkel és a szakminisztériummal egyeztetve kialakult az a nyomvonal-kombináció, amelyet az Országos Tervszűri is támogatott és benyújtásra javasolta a környezetvédelmi hatósághoz:

- 4111. j. Kisvárda – Mezőladány összekötő útig a „B” (kék) nyomvonal, majd onnan Tiszabezdédig, illetve a 4. sz. főútig az „A” (piros) nyomvonal került elfogadásra.
- A Tisza és az országhatár új keresztezési pontjának kijelölése a Záhonytól keletebbre fekvő terület megfelelőbb, melyet a vízügyi hatóság is megfelelőnek tekint.

A környezetvédelmi engedély, valamint a későbbiekben az engedélyezési és a kiviteli terv egyelőre a 4. sz. főútig kerül beszerzésre, illetve tervezetetésre.

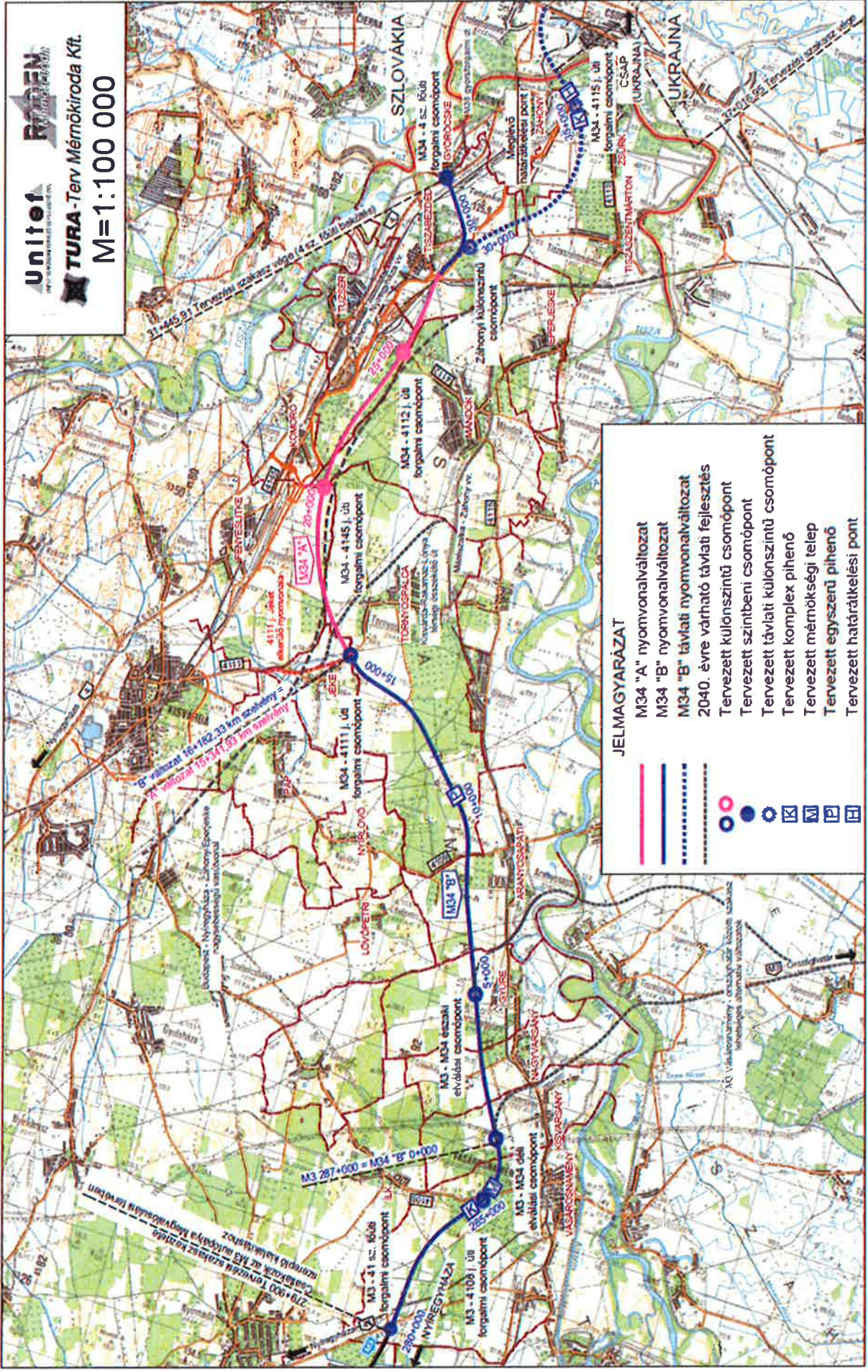
A nyomvonal tovább vezethető a szaggatott késsel jelölt vonalon, ez esetben viszont Záhony bekötésére egy átkötés építendő, melyet 2x2 forgalmi sávú gyorsforgalmi útként (autóútként) kell megtervezni 90 km/h tervezési sebességgel. Az átkötés csak addig funkcionálna M34 autóútként, ameddig nem épülne meg Záhonytól keletebbre a folytatás az országhatárig.

A Megvalósíthatósági Tanulmány több keresztmetszet típust és nyomvonalat megvizsgált, a környezetvédelmi engedély az autópálya szintű kiépítésre kívánjuk megszerezni.

Jelenleg tart a környezetvédelmi engedélyezési eljárás, a közmeghallgatás Vásárosnaményban megtartásra került.

Élve a jogszabályok által biztosított gyorsítási lehetőségekkel, párhuzamosan közbeszerzés útján kiválasztásra került az engedélyezési és kiviteli terv elkészítője. A tervezési szerződés hatályos, megkezdődött az engedélyezési terv elkészítése is, melynek elkészítési határideje: 2018. március, míg a kiviteli tervet 2018. IV. negyedévében kell elkészíteni.

A pénzügyi fedezet jelenleg a tervek elkészítésére és az engedélyezési eljárásokra áll rendelkezésre, a területelőkészítés, területszerzés és régészeti költségeinek fedezetét még biztosítani szükséges.



**JELMAGYARAZAT**

- M34 "A" nyomvonalváltózat
- M34 "B" nyomvonalváltózat
- - - - - M34 "B" távlati nyomvonalváltózat
- 2040. évre várható távlati fejlesztés
- Tervezett különbsztű csomópont
- Tervezett szintbeni csomópont
- Tervezett távlati különbsztű csomópont
- Tervezett komplex pihenő
- Tervezett mértékségi telep
- Tervezett egyszerű pihenő
- Tervezett határátkeleési pont

## **VÁROSOKAT ELKERÜLŐ, ILLETVE TEHERMENTESÍTŐ UTAK:**

### **Kisvárdai Város déli tehermentesítő útja – 4153. j. Kisvárdai déli összekötő út**

Kisvárdai Város területén épül az összesen 3,25 km hosszú 2x1 sávú összekötő út a 4. sz. főút és a 4108. j. összekötő utak (Anarcsi út) között, melyből 2,4 km új nyomvonalú út, 0,85 km a meglévő út szélesítése és a 11,5 tonnás burkolat megerősítése, az érintett közművek kiváltásával és védelembe helyezésével együtt.

A tehermentesítő út kezdő és vég csomópontjaiba, valamint a 4145 j. összekötő úttal való keresztezésébe és a MasterGood Kft. központi telephelyének megközelítésére körforgalmú csomópontok épülnek.

Az új út érinti a 100. sz. vasúti fővonalat is, a keresztezésbe szintbeni vasúti átjáró létesül, valamint az út Csicsás-csatornán való átvezetésre egy, mintegy 20 m szerkezeti hosszúságú híd épül.

Az építési engedélyek kiadásra kerültek, az érintett idegen területek megszerzése befejeződött, a szükséges régészeti feltárások megtörténtek.

A kivitelezővel 2017. április 4-én közbeszerzési eljárás eredményeként aláírásra került a Szerződés és az építési munkák 2017 májusában megkezdődtek. A kivitelezési munkák befejezési határideje 2018. március 31.

A projekt pénzügyi fedezetét a 2016. évi Közútfejlesztési Feladatok Végrehajtása és a Kiemelt Közúti Projektek előirányzat támogatási szerződések biztosítják, a projekt teljes bruttó költsége 4.500 millió Ft.

### **Kisvárdai Város északkeleti elkerülő útja**

Kisvárdai Város területén, 1,0 km hosszú 2x1 sávú összekötő út a 4109. j. Kisvárdai Papi, a 4111. j. Kisvárdai Jéki és a 4145. j. Kisvárdai Litki utak között.

Az új elkerülő út és fenti három összekötő út keresztezéseibe körforgalmú csomópontok épülnek az érintett közművek kiváltásával és védelembe helyezésével együtt.

Az építési engedély kiadásra került, jelenleg tart az érintett idegen területek megszerzése, valamint folynak a szükséges megelőző régészeti feltárások is.

A kivitelező kiválasztására vonatkozó közbeszerzési eljárásban tart a beérkezett ajánlatok értékelése, a Szerződés megkötésére várhatóan még az idei évben sor kerül.

A kivitelezés várhatóan 2018 őszén befejeződhet.

A projekt teljes bruttó becsült költsége 1.200 millió Ft.

### **Kisvárdai Város keleti elkerülő útja (Kisvárdai Ipari út):**

A Kisvárdai elkerülésében fontos hálózati elem a várostól keletre korábban megépült Ipari út az Anarcsi és a Papi utak között. Az út funkciójának változása miatt tervezésre kerül az út 11,5 t burkolaterősítése, így a forgalom növekedésének függvényében a burkolaterősítés megépítéséről is döntést lehet hozni.

Az útszakaszon lévő kis sugarú kedvezőtlen ív jelenleg balesetveszélyes, alkalmatlan a növekvő teherforgalom biztonságos átvezetésére és nem illeszkedik az elkerülő út nyomvonalába, ezáltal szükséges annak átépítése.

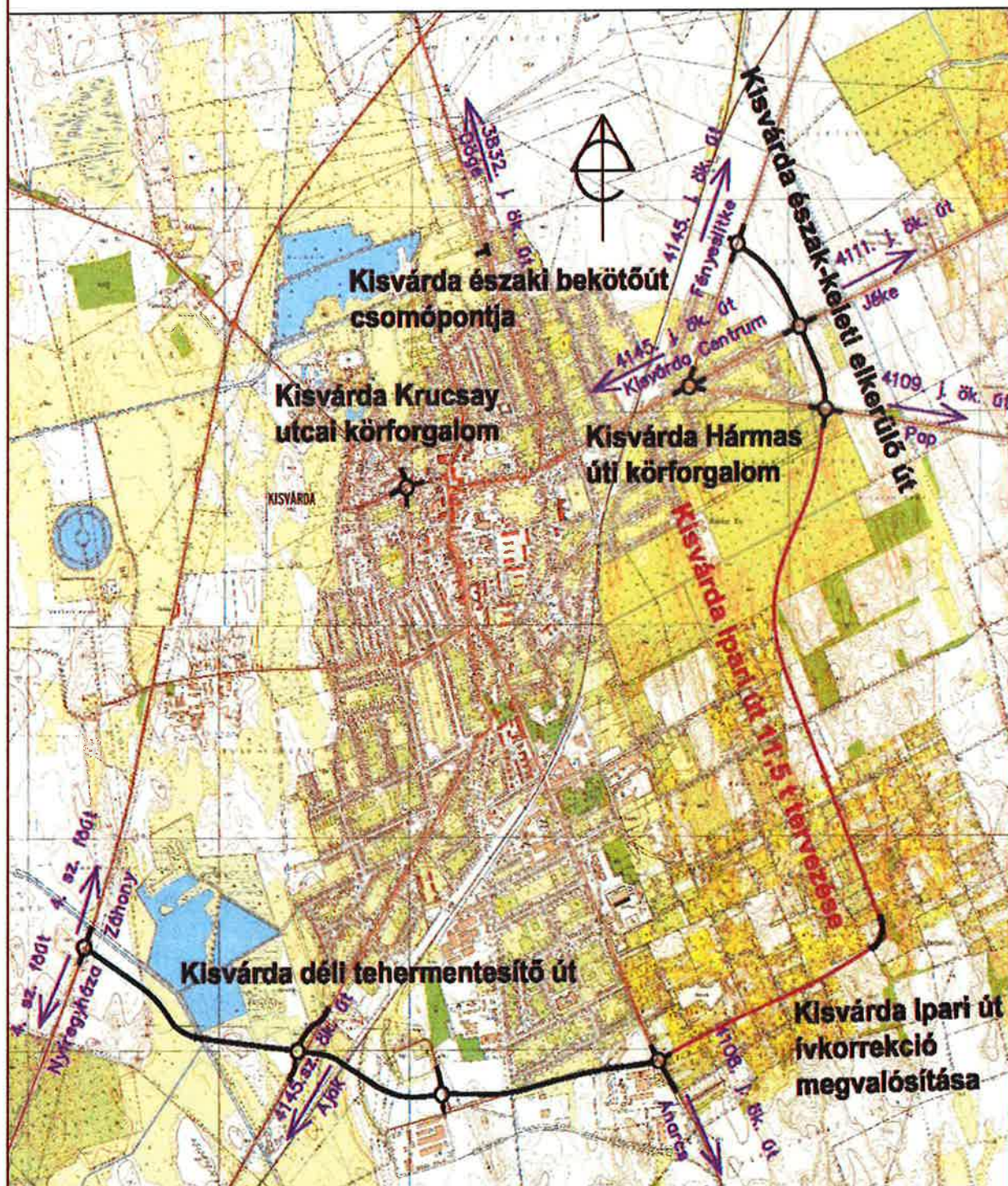
A tervezési feladatokra várhatóan 2017 szeptemberében jön létre a Szerződés, a kedvezőtlen ív átépítése 2018-ban valósulhat meg.

A tehermentesítő, elkerülő utak megvalósulásával Kisvárdai Városából kitilthatóvá válik az átmenő tehergépkocsi forgalom, mentesül a város a térségi hulladéklerakóba tartó forgalom alól is, ezáltal jelentősen csökken a város belterületének zaj levegőt és

környezetterhelése, valamint a várostól keletre eső településekről is könnyebben elérhetővé válik a 4. sz. főút.

Az utak megvalósulásával a Komorótól délre megépült felüljárókon és átkötő úton, a 4145. j. összekötő úton, a Kisvárdai északkeleti elkerülő úton, a város külterületén korábban megépült Ipari úton és a déli tehermentesítő úton keresztül Kisvárdai és Fényeslitke is teljesen körbejárhatóvá válik a 4. sz. főúttal.

## Kisvárdai Város közútfejlesztési projektjei



### **338. sz. főút Nyíregyháza nyugati elkerülő út 6+830 – 14+711 km szelvények közötti szakasz megvalósítása (36. sz. főút és a 3822. j. összekötő út között)**

Nyíregyháza tervezett nyugati elkerülő útjának az M3 autópálya és a 3822. j. összekötő út között a tanulmányterve 2002-ben elkészült. Az elkerülő út az országos közúthálózatba illesztéséhez az M3 autópálya – 38. sz. főút közötti szakasz a 338. sz. főúti számot, a 38. sz. főút – 3822. j. összekötő út közötti szakasz a 3813. j. összekötő úti számot kapta.

Az M3 autópálya és a 3317. j. összekötő út (Kálmánházi út) közötti szakasz 2014. októberben, a 3317. j. összekötő út (Kálmánházi út) és a 36. sz. főút közötti szakasz pedig 2015. októberben készült el.

A Nyíregyháza nyugati elkerülő út folytatása a 36. sz. főút és 3822. j. összekötő út közötti szakasza az 1371/2016. (VII.17.) Korm. határozat 1. sz. mellékletében szerepel, mint megvalósítandó közútfejlesztési beruházás:

2x1 forgalmi sáv, új nyomvonalon vezetett út megvalósítása.

Keresztmetszeti kialakítás: koronaszélesség 12,00 m, forgalmi sávok szélessége 3,50 m.

A 36. sz. főút és a 38. sz. főút közötti szakaszon (3,7 km hosszú) II. rendű főúti hálózati besorolással kerül megvalósításra az elkerülő út. A nyomvonal külön szintben, felüljáróval keresztezi a Budapest – Miskolc – Szerencs – Nyíregyháza vasútvonalat, a 38. sz. főúttal való keresztezésbe pedig körforgalmú csomópont létesül.

A 38. sz. főút és 3822. j. összekötő út között (4,1 km hosszú) összekötő úti hálózati besorolással kerül megvalósításra az elkerülő út, a végszelvényben szintén körforgalmi csomóponttal.

Az útépitésre vonatkozó építési engedély 2016. augusztus 5-ig, a vasút feletti hídra vonatkozó építési engedély 2016. július 22-ig volt érvényes. Az engedélyek érvényességi időtartamának meghosszabbítására további lehetőséget a vonatkozó jogszabály nem adott.

A NIF Zrt. annak érdekében, hogy az elkerülő szakasz továbbra is építési engedéllyel rendelkezzen 2016. március 24-én megbízást adott a korábban elkészült engedélyezési tervek korszerűségi felülvizsgálatára és új építési engedély beszerzésére vonatkozóan. Az engedélyezési tervek elkészültek, az új építési engedélyek 2016. szeptember 20-án kiadásra kerültek. A kiviteli tervek a 36. sz. főút és a 38. sz. főút közötti szakaszra 2016. decemberben elkészültek.

Az építési engedély kiadását követően elkezdődött a területbiztosítás, az útépités által érintett területek záradékolt megosztási vázrajzai rendelkezésre állnak, a szakértői értébecslések folyamatosan készülnek. Megkezdődött a megelőző régészeti feltárás is.

A kivitelező kiválasztására vonatkozó közbeszerzési eljárás ajánlati felhívása 2017. augusztus 10-én megjelent.

Az ajánlatokat két részre bontva kell megadni:

1. rész 36. sz. főút és 38. sz. főút közötti szakasz
2. rész 38. sz. főút és a 3822 j. összekötő út közötti szakasz

A projekt teljes bruttó becsült költsége 12.565 millió Ft.

Forgalomba helyezés tervezett határideje mindkét szakaszra vonatkozóan 2020. I. negyedév.

**338. SZ. FŐÚT NYÍREGYHÁZA NYUGATI ELKERÜLŐ 6+830 – 14+711 KM SZ. KÖZÖTTI SZAKASZ MEGVALÓSÍTÁSA (36. SZ. FŐÚT ÉS A 3822. J. ÖK. ÚT KÖZÖTT)**



## **CSOMÓPONT ÁTÉPÍTÉSEK:**

### **Kisvárdai Krucsay Márton u. – Várdai István u. keresztezésében új körforgalmú csomópont létesítése**

Befejeződött Kisvárdai Város központjában, egy új négyágú 9,0 m belső sugarú, 6,0 m körpálya szélességű körforgalmú csomópont építése a meglévő nagy forgalmú, a tömegközlekedéssel érintett négyágú útkereszteződés helyén, a szükséges közművek kiváltásával és védelembe helyezésével együtt.

Az új körforgalmú csomópont mellett 2 db autóbusz egyidejű megállását biztosító új autóbuszöböl és 4 db gyalogos átkelőhely is létesült, valamint új járdaszakaszok is épültek.

A csomópont már korlátozás nélkül használható, 2017 szeptemberében kezdeményezzük a forgalomba helyezési eljárás lefolytatását is.

A projekt pénzügyi fedezetét a 2016. évi Közútfejlesztési Feladatok Végrehajtása támogatási szerződés biztosította, a projekt teljes bruttó költsége 480 millió Ft.

### **Kisvárdai Hármaskő – Papi – Jéki és Litki utak keresztezésében új körforgalmú csomópont létesítése**

1 db új négyágú 12,0 m belső sugarú, 6,0 m körpálya szélességű körforgalmú csomópont valósul meg a meglévő kedvezőtlen geometriájú négyágú útkereszteződés helyett, az érintett közművek kiváltásával és védelembe helyezésével együtt.

Megtörténik a csomópontba torkoló utcák csatlakozó szakaszán az út burkolatának felújítása és a járdák átépítése is.

Az építési engedély kiadásra került, az érintett ingatlanok adás-vétel útján való megszerzésre kerültek.

A kivitelező kiválasztására vonatkozó közbeszerzési eljárásban tart a beérkezett ajánlatok értékelése, a Szerződés megkötésére várhatóan még az idei évben sor kerül.

A kivitelezés várhatóan 2018 augusztusában befejeződhet.

A projekt teljes bruttó becsült költsége 600 millió Ft.

### **Kisvárdai északi fejlesztési terület megközelítésének biztosítása a Mátyás Király utca felől**

A város északi fejlesztési területének megközelítését biztosítja a 3832. j. összekötő út (Mátyás Király utca) felől egy új járműosztályozós csomópont és a tőle nyugati irányban kiinduló feltáróút első szakasza.

Az építési engedély kiadásra került, a kiviteli tervek elkészültek, az érintett ingatlanok tulajdonosai részére a vételi ajánlatok kiküldésre kerültek.

A kivitelező kiválasztására vonatkozó közbeszerzési eljárás 2017 szeptemberében megkezdődik, a Szerződés megkötésére várhatóan még az idei évben sor kerül.

A kivitelezés 2018 júliusában befejeződhet.

A projekt teljes bruttó becsült költsége 400 millió Ft.

Az új csomópontok helye a Kisvárdai Város közútfejlesztéseit bemutató átnézeti rajzon ábrázolásra került.



## **Nyíregyháza 36. sz. főút – 3317. j. összekötő út (Mező u. – Bethlen G. u. – Vasgyár u.) kereszteződésének kapacitásbővítő átépítése:**

A várost nyugatról elkerülő út megvalósulásával szükségessé vált a csomópont áttervezésének növelése, mely az új külön jobbra kanyarodó sávok fognak kialakításával biztosítható.

A csomópont átépítésével konzervgyár gazdasági bejáratának geometriája is módosításra kerül, hogy annak használata ne zavarja a 36. sz. főút forgalmát, illetve figyelembe lett véve a Bukarest utcai kereszteződésbe tervezett jelzőlámpás irányítás is az úttest kialakításánál.

A kivitelezői szerződés 2017. május 17-én került aláírásra, a befejezési határidő 2018. március 23.

A projekt teljes bruttó bekerülési értéke 600 millió Ft.

A csomópont helye a Nyíregyháza nyugati elkerülő út fejlesztését bemutató átnézeti rajzon ábrázolásra került.

## **11,5 t BURKOLATERŐSÍTÉS TERVEZÉS**

### **471. sz. főút Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei szakaszának szélesítésének, 11,5 t burkolaterősítésének tervezése**

A megyehatártól a 49. sz. főútig 11,5 t tengelyterhelésre történő burkolaterősítés, burkolat és koronaszélesítés engedélyezési szintű tervezése és az építési engedélyek megszerzése történt meg.

A terv magában foglalja többek között a csomópontok, települések határában forgalomcsillapító szigetek, ívkorrekciók, vasúti szintbeni keresztezések korszerűsítésének, közműépítések, meglévő cseppszigetek korszerűsítésének, valamint új szigetek kialakításának vizsgálatát, gyalogos átkelőhelyek tervezését. A szakaszon elkerülő utak tervezésére azonban nem került sor.

A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Kormányhivatal 2016. szeptember 5.-én adta ki az útépítési engedélyeket, melyek három évig érvényesek, majd érvényességi idejük további kettő plusz kettő évvel hosszabbítható meg.

A Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei szakaszon a Magyar Közút NZrt. beruházásában 3 db körforgalmú csomópont építése történt meg, Nyírbogáton 1 db, Nyírbátorban pedig 2 db.

Valamint 2 db körforgalmú csomópont engedélyezési tervei készültek el szintén a Magyar Közút NZrt. beruházásában Mátészalkán, a csomópontok átépítéséhez kiadásra kerültek az építési engedélyek is.

Ezen csomópontok így nem voltak részei tárgyi tervezési projektnek.

A 471. sz. főút megyei szakaszainak burkolaterősítési munkálatainak kivitelezése jelenleg nincs elrendelve a NIF Zrt. felé.

A projekt megvalósítása nem szerepel a Magyarország rövid- és középtávú közútfejlesztéséhez kapcsolódó infrastrukturális beruházások összehangolásáról és azok 2022-ig történő megvalósításáról szóló 1371/2016. (VII. 15.) Korm. határozatban sem.

# KERÉKPÁRÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSE

## Nyíregyháza – Tokaj közötti hiányzó kerékpárút szakaszok megvalósítása

A közel 30 km hosszú, immár egybefüggő kerékpárút által érintett települések: Rakamaz, Tiszanagyfalu, Nyírtelek, Nyíregyháza.

Az egyes kerékpárút szakaszok önálló építési engedéllyel rendelkeznek, más-más önkormányzat közigazgatási területéhez tartoznak, illetve egyes szakaszokon önkormányzati beruházás keretében már 2015-ös év végéig szakaszosan el is készültek.

A projekt tárgya a Kormány azon elrendelésének a teljesítése volt, melyben az érintett önkormányzatok által meg nem épített kerékpárút szakaszok megvalósításra kerültek az egységes, összefüggő kerékpárút kialakítása érdekében.

Az önkormányzatok, valamint a Nyírségi Többcélú Kistérségi Társulás által már korábban megvalósított kerékpárút szakaszok:

- Rakamaz-Tiszanagyfalu közötti külterületi szakasz (14+322-18+377 km szelvények közötti szakasz)
- Nyírtelek egy részén lévő külterületi szakasz (27+512-30+106 km szelvények közötti szakasz)
- Nyíregyháza közigazgatási területén lévő belterületi szakasz (37+417-37+856 km szelvények közötti szakasz)

A 2017-es év első felében Társaságunk a hiányzó kerékpárút szakaszokat az építési engedélyeknek és az engedélyezési tervdokumentációkban foglaltaknak megfelelően megvalósította.

A projekt bruttó költsége 3.800 millió Ft. volt, melyből, közel 22 km új kerékpárút valósult meg.

A Közlekedési Hatóság az ideiglenes forgalomba helyezési engedélyeket a sikeres műszaki átadás-átvételi eljárások lezárását követően 2017 júliusában kiadta, így a kerékpárosok már külön kerékpárúton is elérhetik a tokaji hegyvidéket.



## **INTERMODÁLIS CSOMÓPONT**

### **Nyíregyháza Megyei Jogú Város Intermodális Csomópont (IMCS) fejlesztése**

A projekt tervezett műszaki tartalma:

A közlekedési infrastruktúrák egy helyre, az állomási előtérre kerülnek átszervezésre, a jelenlegi P+R parkoló és a Posta épület helyére. Az átalakított és kibővített felvételi épület (Terminál épület) a MÁV és Volán utasforgalmi és üzemi funkcióin kívül egyéb közszolgálati funkciót is kap, mint például postahivatal, kormányablak. A Terminál épületben a MÁV Zrt. által kialakításra kerülő Kormányablak, mint meglévő-megmaradó funkció kerül kezelésre a további tervezés során. Az épület alatt mélygarázszi P+R parkolók kerülnek kialakításra, melyek akadálymentesített aluljárón keresztül kapcsolódnak a peronokkal.

**Terminál Épület:**

A jelenlegi utas csarnok főbejárati előtetőjének elbontásával, a tervezett autóbusz pályaudvar irányába való megnövelésével, az aluljáró feljártának korszerűsítésével (mozgólépcső, akadálymentes lift), a MÁV pénztári blokk autóbusz pénztárakkal való kibővítésével új korszerű komplex utas csarnokot lehet létrehozni.

A jelenlegi felvételi épületben lévő vasútüzemi funkciók kis mértékben kerülnek csak átalakításra. Az új Volán autóbusz pályaudvarral kapcsolatos funkciók a meglévő vasúti felvételi épület északi épületrészének átalakításával bővítésre kerülnek.

Az új autóbusz pályaudvarral kapcsolatos funkciók a meglévő vasúti felvételi épület északi épületrészének áttervezésével bővítésre kerülnek. A tervezett állapot szerint a Felvételi épületben 3 szinten mintegy 5.500 m<sup>2</sup> területen különböző funkciójú terek tervezettek:

- MÁV forgalmi tér, mintegy 1.100 m<sup>2</sup>
- MÁV Start terület, mintegy 600 m<sup>2</sup>
- ÉMKK üzemi terület, mintegy 800 m<sup>2</sup>
- Posta fiók terület, mintegy 300 m<sup>2</sup>
- Kereskedelmi egységek, mintegy 500 m<sup>2</sup>
- Utas és közönségforgalmi tér, mintegy 2.000 m<sup>2</sup>

**Peron-átalakítás és lefedés:**

A vasúti peronok feljártának átalakítása miatt (akadálymentes lift, lépcső) meghosszabbított és átalakított perontetők kerülnek a vasúti pályaudvarra. Az új autóbusz pályaudvar peronjai felé az épülettel összekapcsolt peroncsarnok kerül kialakításra. A perontetőkre napelemek elhelyezése tervezett.

**Mélygarázs:**

A 200 db gépjármű elhelyezésére alkalmas mélygarázszi kialakítású P+R parkoló rámpán keresztül közelíthető meg déli irányból. Szintén ezen a csomóponton hajthatnak be a taxik és a K+R parkolót használók is.

**Autóbusz pályaudvar:**

A meglévő helyi- és helyközi autóbusz pályaudvar egy helyre kerül. Az intermodális csomópontban kialakítandó autóbusz pályaudvaron 25 felszálló kocsállás és 3 leszálló kocsállás került kialakításra. Az autóbuszok számára 24 férőhellyel rendelkező hosszú idejű tárolóhely kerül tervezésre, mely igény esetén tovább bővíthető.

**Megközelíthetőség:**

Az új központ közúti megközelíthetősége a Nagykörútról, valamint az Arany János utca felől lehetséges. Jelentős változás az előbbi 2x2 forgalmi sávós út nyomvonalvezetésében, hogy az elhúzásra kerül, nagyobb teret adva ezzel az állomási előtérnek és az új autóbusz pályaudvarnak. Az átalakított Terminál épület megtartja a jelenlegi fő utas áramlási tengelyt „Arany János u.-utas csarnok-meglévő aluljáró tengelyt”, ugyanakkor kibővül az épület északi szárnya felőli új autóbusz pályaudvar felé.

**A projekt státusza és tervezett ütemezése:**

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata 2015-ben KÖZOP projekt keretében Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányt készített, amelyhez költség-haszon elemzés

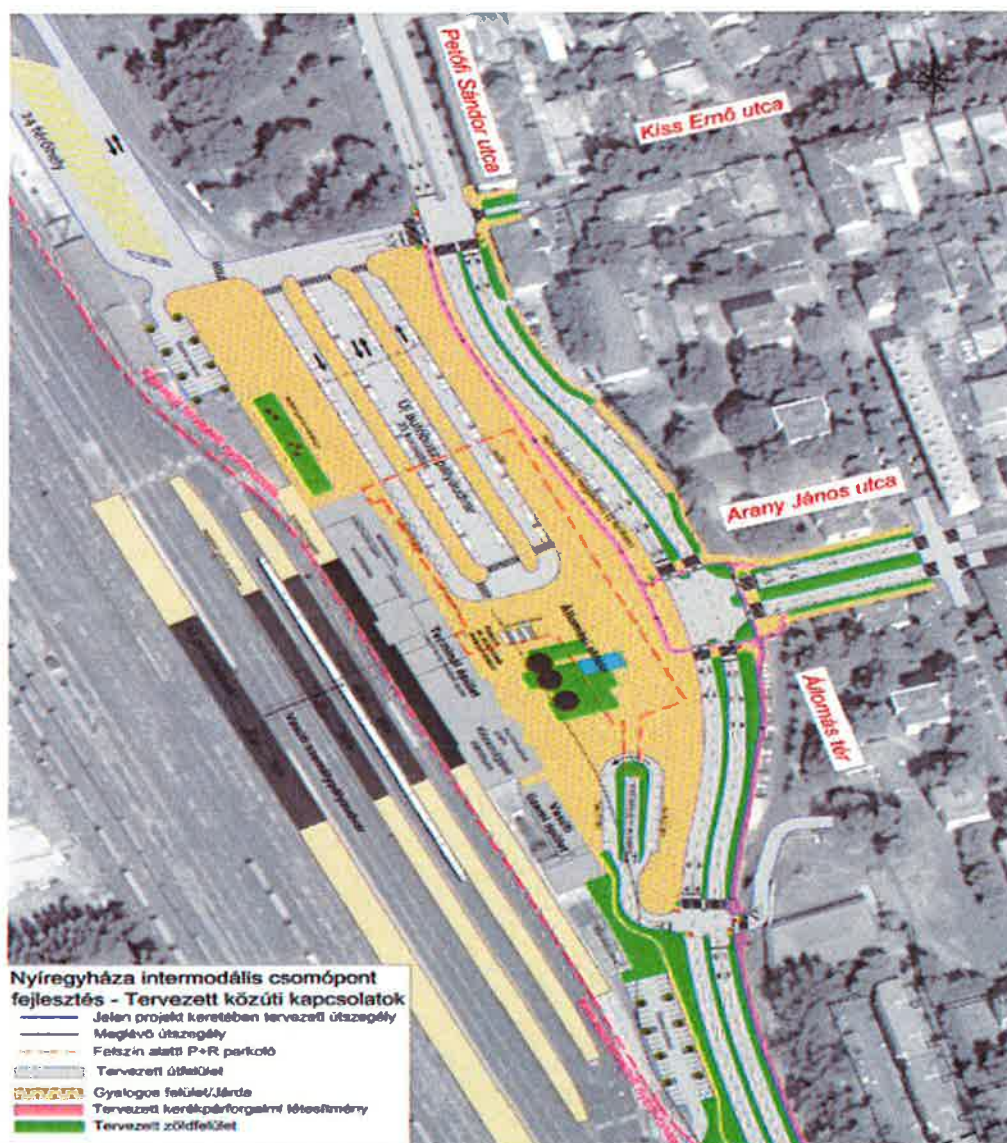
készült. Műszaki dokumentációt tekintve tanulmányterv szintű dokumentáció áll rendelkezésre.

A projekt jogszabály által kijelölt építtetője a NIF Zrt. lett, a projekt nem konzorciumi együttműködésben valósul meg. A Nyíregyháza MJV-vel való együttműködés kereteit adó Együttműködési Megállapodás 2016. decemberben aláírásra került.

Az engedélyezési és kivitelezési tervezési feladatok ellátására, az engedélyezési eljárások lefolytatására, valamint a részletes megvalósíthatósági tanulmány és költség-haszon elemzés felülvizsgálatára vonatkozó közbeszerzési eljárás 2017. július 19-én jelent meg, az ajánlattételi határidő 2017. szeptember 1. A tervezői szerződés 2017 decemberig létrjöhethet.

A projekt előkészítésének támogatására irányuló támogatási kérelem benyújtásra került, 2017. július 31-én a támogatási kérelem támogatásáról az értesítés megérkezett. A Támogatási Szerződés összeállításra került, aláírása 2017. szeptemberben mindkét fél részéről megtörténhet.

A kivitelező kiválasztására irányuló közbeszerzési eljárás indításához szükséges kiviteli szintű tendertervek várhatóan 2018. augusztus végére rendelkezésre állhatnak.



Összeállította: **Bogdán Béla**, projektvezető

Elérhetőség: telefon: 20-930-8069 e-mail: bogdan.bela@nif.hu