



Tájékoztató Hajdú-Bihar megye közúthálózatáról és a 2007-2015 között elvégzett felújításokról.

Készült:
2015. október

Készítette :
Magyar Közút Nonprofit Zrt.
Hajdú-Bihar Megyei Igazgatósága

1. HAJDÚ-BIHAR MEGYE KÖZÚTHÁLÓZATÁNAK BEMUTATÁSA

Magyarország teljes úthálózatának hossza 164.631 km, melyből országos közút 31.976 km, önkormányzati tulajdonú közút 105.084 km, míg magánút – elsősorban mezőgazdasági és erdészeti célokat szolgálva – 27.919 km hosszban épült ki.

1.1 TELEPÜLÉSSZERKEZET

Hajdú-Bihar megyére az alföldi megyék sajátosságaihoz hasonlóan a ritka, nagy kiterjedésű és lélekszámú települések jellemzőek. A nyírségi és bihari részen aprófalvas településszerkezet dominál. Debrecen a megyében excentrikus fekvésű – hasonlóan Budapesthez –, melyet egy agglomerációs gyűrű peremén elhelyezkedő városok vesznek körül.

A nagyobb települések, városok közti összeköttetéseket jelentő főutakon nagyobb forgalom bonyolódik le. Jellemző belső térszerkezeti tengelyek Debrecen-Nyíregyháza, Debrecen-Mátészalka, Debrecen-Berettyóújfalú.

A közüzemi vízhálózat közel teljeskörű, míg a közcsatorna hálózat rövidebb. Az Európai Unió követelményekhez igazodóan a csatornázottság jelentős növelése szükséges, ami a települési átkelési szakaszokon a burkolatállapotok javításával kell befejeződjön. Ez a munka a megyeszékhelyen és vonzáskörzetében az elmúlt időszakban bejeződött.

A vezetékes gázellátás az országos átlagnál jobb, a közeli földgázmezőknek, tárolóknak és szállítási gócpontoknak köszönhetően. Ezen a területen lényeges fejlődés már nem várható.

A települések hulladéklerakói zömében korszerűtlen körülmények közt üzemeltek, üzemelnek, többször hatósági engedélyek hiányában. Az ISPA program keretében megépült három regionális hulladéklerakó lefedi a megye teljes területét. A központi hulladékkezelés magával hozza a szemétszállítások közúti igényét is.

1.2 AZ UTAK MENNYISÉGI ADATAI

Az országos közutak hossza Hajdú-Bihar megyében 1.537.5 km, amelyből 413.8 km a főút és 1.123.7 km a mellékút *(lásd 1. sz. mellékletet)*.

Az úthálózat sűrűsége megyénkben 24,4 km/100 km², mintegy 25 %-kal kisebb a 32,1 km/100 km-es országos átlagnál. Ez az adat a megye település-struktúrájával mutat szoros összefüggést. Az 1000 lakosra jutó úthossz 2,80 km, ami az országos átlagnak megfelelőnek tekinthető (2,88 km). Az ugyanazon szolgáltatási szint biztosításához a sűrű aprófalvas területeken nagyobb útsűrűségre van szükség.

1.3 AZ UTAK MINŐSÉGI ADATAI

A Hajdú-Bihar megyei közúthálózat minőségét a legfontosabb jellemzőkkel a következő táblázatban mutatjuk be:

Burkolatállapot

1.sz. táblázat

Minősítés	Osztályzat	Hossz /km/	Arány %	Orsz. arány %
jó	1	181,1	11,5	9,3
megfelelő	2	78,6	5,2	6,8
tűrhető	3	264,2	17,4	22,1
nem megfelelő	4	83,2	5,5	12,0
rossz	5	904,1	59,4	49,2

Megjegyzés: Autópályák és földutak nélkül

Az országos átlaghoz képest valamivel kedvezőbb Hajdú-Bihar megyében az országos közutak állapota, azonban látható, hogy a megye útjainak több mint 60 %-án elindult a teljes leromlás állapota. Sürgős és hatékony beavatkozások nélkül ezek az utak tönkremennek.

Teherbírás

2.sz. táblázat

Minősítés	Osztályzat	Hossz /km/	Arány %	Orsz. arány %
Jó	1	624,1	41,1	41,3
megfelelő	2	67,8	4,5	4,9
tűrhető	3	109,6	7,2	7,1
nem megfelelő	4	139,6	9,2	9,0
Rossz	5	575,3	37,9	33,5

Megjegyzés: Autópályák és földutak nélkül

A burkolatállapot és a teherbírás jellemzők alapján megállapítható, hogy az utóbbi években elvégzett felújítási és fejlesztési munkák (ROP mellékút felújítás, KÖZOP 11,5 tonnás megerősítés) következtében valamelyest növekedett a jó és a megfelelő kategóriába sorolt utak hossza és aránya. Ugyanakkor az is látható, hogy a felújításokból kimaradt (elsősorban kisebb forgalmi mellékutak) esetében a leromlási folyamat tovább folytatódott. A megye országos közúti hálózatából 987 km nem megfelelő vagy rossz állapotú, 715 km pedig nem kellő teherbírású. Az ilyen minősítés már ideiglenes, vagy végleges súly- illetve sebességkorlátozást vonhat maga után, valamint az út teljes tönkremeneteléhez vezethet.

A jövőbeni felújítások tervezése során ezeket az utakat fokozott figyelemmel kísérik

Egyenetlenség

3. sz. táblázat

Minősítés	Osztályzat	Hossz /km/	Arány %	Orsz. arány %
jó	1	534,9	35,2	33,2
megfelelő	2	229,1	15,1	16,6
tűrhető	3	178,7	12,6	12,6
nem megfelelő	4	164,8	10,8	11,9
rossz	5	407,1	26,8	24,3

Megjegyzés: Autópályák és földutak nélkül

A táblázat adatai azt mutatják, hogy a megyei úthálózat több mint harmada, 572 km a nem megfelelő, illetve rossz minősítési osztályba tartozik, azaz még a főútjainkon is vannak ilyen szakaszok. Ebből a szempontból külön említést érdemel a 48.sz. Debrecen-Nyírábrány és különösen a 471. sz. Debrecen-Mátészalka főút.

Nyomvályú mélység

4.sz. táblázat

Minősítés	Osztályzat	Hossz /km/	Arány %	Orsz. arány %
jó	1	1272,3	83,7	80,3
megfelelő	2	114,5	7,5	8,1
tűrhető	3	54,8	3,6	4,2
nem megfelelő	4	33,9	2,2	2,6
rossz	5	38,9	2,6	3,2

Megjegyzés: Autópályák és földutak nélkül

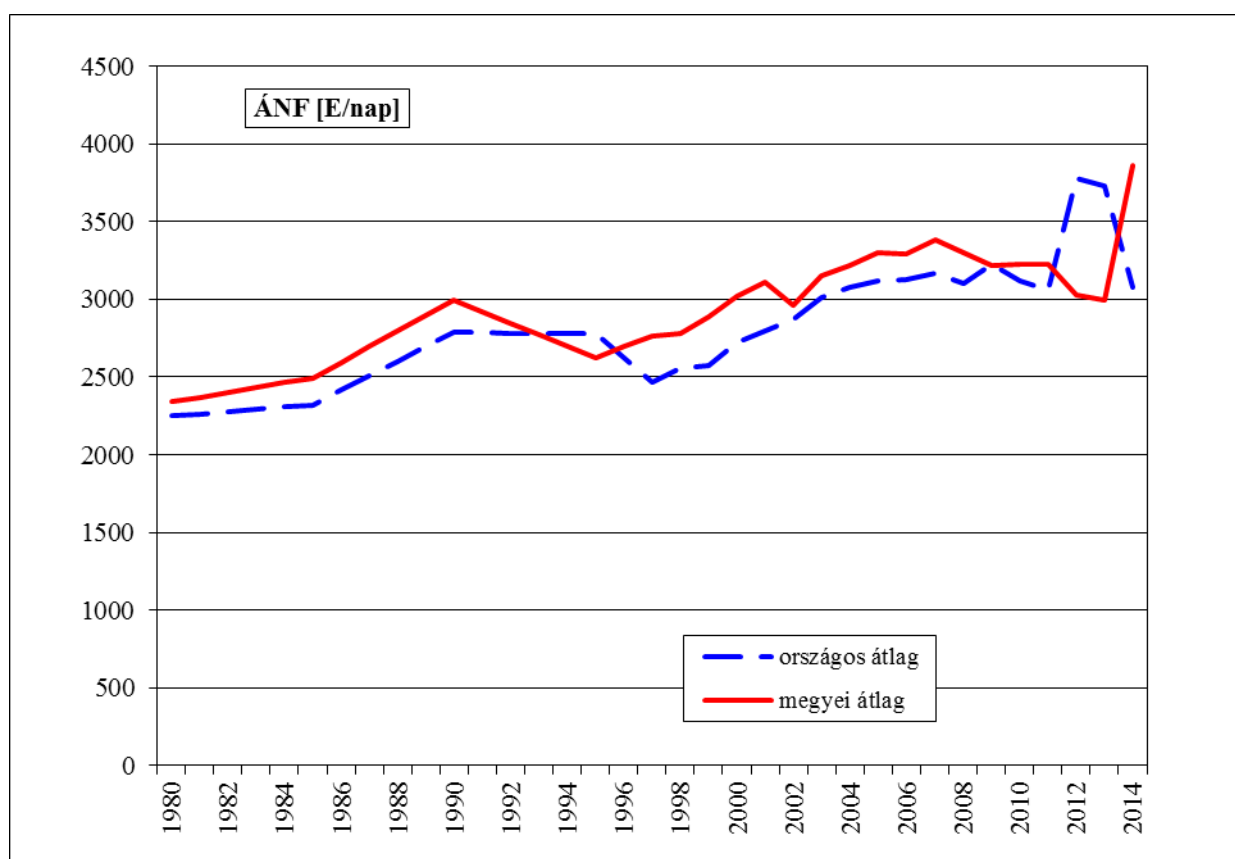
A nyomvályú a nehézjárművekkel terhelt utakon, elsősorban főutakon jelentkező burkolati hiba. Kialakulása összefüggésben van a teherbírással, amely részben a

burkolatszerkezet, részben a korábbi évtizedekben épült jóval kisebb igényszintre méretezett földművek hiányosságaira vezethető vissza. Az elmúlt években végrehajtott burkolat megerősítések a 4, 35, 42. és 47. sz. főutakon kedvezően befolyásolták ennek a mutatónak az alakulását. A megyei közúthálózat nyomvályús szakaszai elsősorban a főúti felújítási programokból ez ideig kimaradt 48 és 471 számú főutakon találhatók.

1.4 AZ UTAK FORGALMI VISZONYAI

Az állami közutak forgalmi igénybevételének alakulását a *1. sz. ábra* grafikonján mutatjuk be:

Az átlagos napi forgalom alakulása:



1. sz. ábra

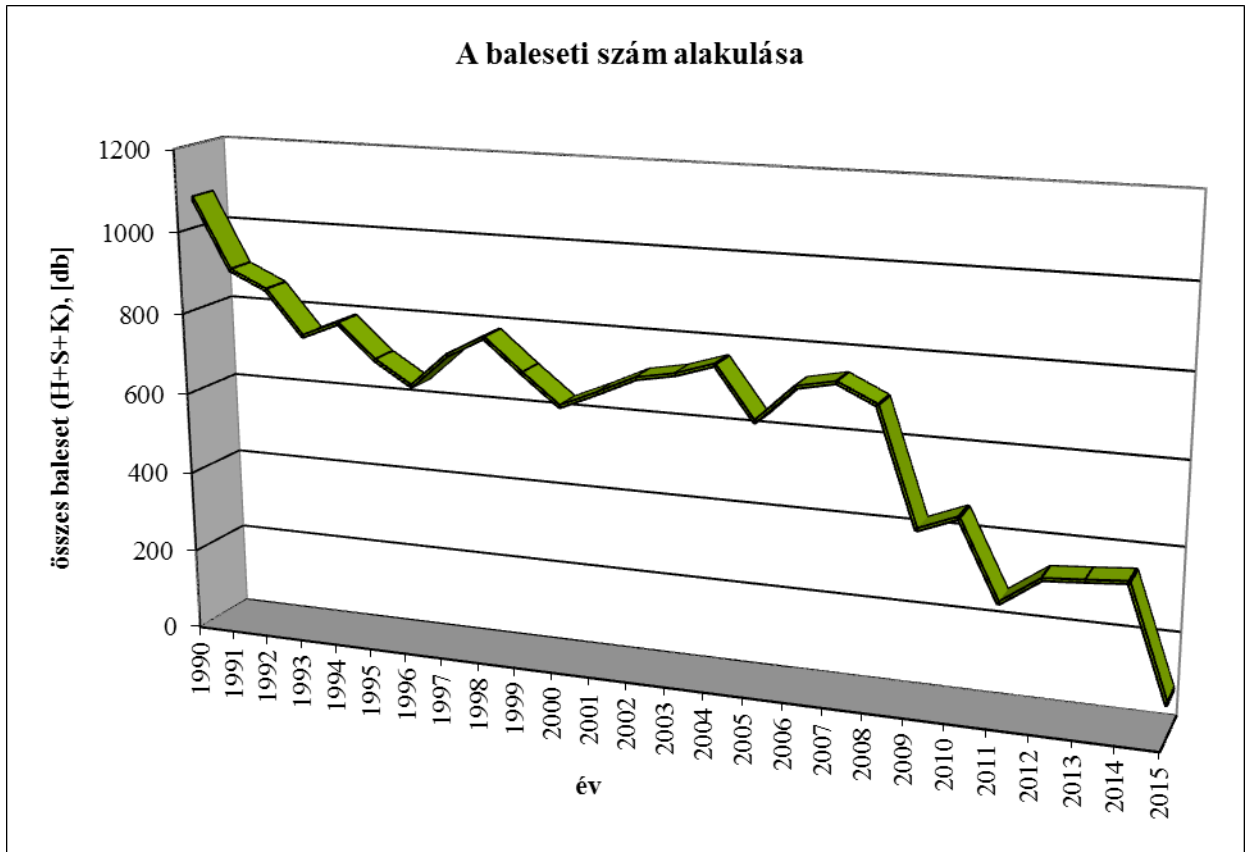
A grafikon három alapvető információt nyújt:

- 1980. és 1990. között a személy- és teherszállítás jelentős része a vasútról a közútra terelődött.
- Az alacsony úthálózat sűrűség miatt a megyében az utak forgalmi igénybevétele magasabb az országos átlagnál.
- Az átlagos napi forgalom alakulása leköveti a gazdaság működésének, össztermelésének mozgásirányait.

A közúthálózat forgalmi terhelését szemléletesen a **2. sz. melléklet** mutatja be.

1.5 AZ ÁLLAMI KÖZUTAK BALESETI ADATAI

A személyi sérüléssel járó balesetek a közúthálózaton az utóbbi években a **2. sz. ábrán** ábrázolt grafikon szerint változnak.



2. sz. ábra

Megyénkben a 2015. évben január és április hónapok közötti időszakban (rendelkezésre álló legfrissebb adat) történt 83 db személyi sérüléssel járó közúti balesetből 24 db történt lakott területen és 59 db lakott területen kívül. Hasonló időszakra vetítve az országos balesetek 3,53 %-a megyénk területén fordult elő.

2015. évben január és április hónapok közötti időszakban (rendelkezésre álló legfrissebb adat) a fajlagos mutatók az alábbiak szerint alakultak:

	Baleset / 100 km út			
	I. rendű főút	II. rendű főút	mellékút	összes út
Hajdú-Bihar megye	12,25	11,62	3,02	5,40
országos	17,52	15,11	5,47	7,89

5. sz. táblázat

A baleseti mutatók adatai – minden útkategóriában – alacsonyabbak az országos átlagnál.

1.6 HATÁRÁTKELŐK

Megyénk Romániával határos. A nemzetközi határátkelőket tekintve az osztrák határszakaszon a legtöbb, a románon a legkevesebb az átkelési lehetőség. Országos átlagban 32 km-ként lehet átlépni az országhatárt, a román határon 38 km-ként van határátkelő *(lásd 3. sz melléklet)*.

Megyénk Romániával közös határszakaszán már 1985-től megnövekedett a forgalom, de 1990-ben egy nagy ugrás következett be, ami elsősorban Ártándot érintette. Ezt követően 1994-ig a forgalom csökkent, majd ismét növekedésnek indult, ami azóta töretlen.

A határszakasz nemzetközi határátkelő sűrűségének növelése céljából a Kormány határozata és a román féllel kötött megállapodás alapján 2002-ben Nyírábránynál nemzetközi személyforgalmi határátkelő épült, kormányközi megállapodás alapján pedig 2004-ben ideiglenes kezelő épületekkel megnyílt a Létavértes-Székelyhid határállomás.

A „kezelőépületek” helyén 2005-ben a VPOP beruházásában megépült az EU normáknak is megfelelő végleges átkelőhely.

AZ ORSZÁGOS KÖZUTAK MEGYEI HÁLÓZATÁN TÖRTÉNT RÁFORDÍTÁSOK BEMUTATÁSA

Az országos közutakon történő beavatkozások fedezetét a technológiai és technikai megoldások, valamint az elérendő cél függvényében egyrészt a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, másrészt különböző pályázati lehetőségek útján az Európai Unió biztosítja.

Beszámolónkban az

- **üzemeltetés, karbantartás;**
- **felújítások;**
- **kapacitásbővítéssel nem járó rehabilitációk;**
- **kapacitásbővítést eredményező rekonstrukciók;**
- **új út – híd építések**

jogcímű tevékenységeket mutatjuk be az utóbbi néhány évre vonatkozóan.

2.1 ÜZEMELTETÉS, KARBANTARTÁS

Az út és környezetének ellenőrzésével, állagmegőrzésével, használhatóságának biztosításával kapcsolatos rendszeres napi feladatokat tartalmazza.

A Magyar Közút Nzrt. az utak üzemeltetését az úthálózatban betöltött szerepük és fontosságuk figyelembevételével végzi, az ún. szolgáltatási osztálynak megfelelően.

Az állami közutak szolgáltatási osztályba sorolása Hajdú-Bihar megyében:

II. I. rendű főutak (m)	III. II. rendű főutak és alsórendű utak ÁNF > 5000 (m)	IV. alsórendű utak ÁNF 2000 – 5000 (m)	V. alsórendű utak ÁNF > 2000 (m)	VII. Kiepipítettlen utak (m)
157.091	335.332	167.772	860.533	16.771

6. sz. táblázat

A közútkezelés színvonalát minden évben alapvetően az állami megrendelés mértéke határozza meg. A megrendelő a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ.

A feladatvégzés műszaki és egyéb szabályait az országos közutak kezelésének szabályozásáról szóló 6/1998. (III.11.) KHVM rendelet (OKKSz) határozza meg.

A rendelet a feladatok elvégzésének színvonalát három kategóriába sorolja :

- „A” az OKKSz-ben meghatározott feladatok teljeskörű és maradéktalan végrehajtása;
- „B” az OKKSz Függelék II.2. pontja szerinti – az Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) által a Társaság közhasznú vállalkozási szerződésében egyértelműen rögzített – egyes feladatok csökkentett mértékű és gyakoriságú végrehajtása, a további feladatoknak az OKKSz szerinti színvonalon történő megvalósítása mellett;
- „C” a Függelék II.1. pontjában meghatározott feladatcsoportoknak az OKKSz szerinti színvonalon történő végrehajtása.

Az üzemeltetési tevékenység színvonala mindig nagyban függ az időjárási körülményektől.

Az állami úthálózat karbantartási munkái közül a Magyar Közút Nzrt. a kifelületű javításokat végzi.

Mellékúthálózatunkat a szokásos, bár egyre növekvő nehézjármű forgalmi terhelés mellett újabb rendkívüli igénybevétel érintette az M3 és M35 autópályák Hajdú-Bihar megyei szakaszainak építése idején.

Annak ellenére, hogy a mellékutak esetében csak akkor adtunk hozzájárulást a nagytömegű anyagszállításhoz, ha az autópálya építés kivitelezőivel meg tudtuk állapodni a keletkezett károk elhárításáról, az autópálya-építés környezetében szinte valamennyi mellékutunk jelentősen károsodott.

Megyei Igazgatóságunk számára jelentős többletráfordítást jelentett a nagytömegű anyagszállítással érintett utak járhatóságának biztosítása.

2014 évben elvégzett üzemeltetési és karbantartási munkák főbb mennyiségei:

- 2014. évben a kátyúzási munkák során megyei Igazgatóságunk mérnökségei 8400 tonna meleg aszfaltot dolgoztak be az úthálózatunkon.

- Kiemelten foglalkoztunk a vízelvezetéssel, melynek során 216.800 m² gépi, és 14.870 m² kézi padkarendezést, valamint 68.600 fm hosszon ároktisztítási munkákat végeztünk.
- 24,270 millió m² felületet kaszáltunk le koronaélen belül és kívül.
- A 2014-2015 évi téli időszakban 3 964 tonna sót, 3 000 kg kalcium-klorid granulátumot, 105 060 liter sóoldatot használtunk fel síkosságmentesítés céljából.

3. 2015-IG MEGVALÓSULT FELÚJÍTÁSOK

Ebbe a jogcímbe olyan nagyfelületű, burkolaton történő beavatkozások tartoznak, amelyek az út állapotát biztosítják, leromlott állapotát feljavítják, élettartamát növelik.

Az országos közutakon Hajdú-Bihar megyében a Magyar Közút Nzrt. lebonyolításában a 2007-2015 között végzett felújítási munkák helyszíneit az alábbi 7. sz. táblázatban mutatjuk be.

Beavatkozás megnevezése	Út száma	Km szelvény, vagy szakaszhatár (tól - ig)						hossz (m)	műszaki átadás ideje	Forrás	
Profiljavítás	48	0	+	600	-	1	+	600	1 000	2007	Útpénztár
Profiljavítás	4811	10	+	200	-	12	+	500	2 300	2007	Útpénztár
Profiljavítás	4809	8	+	740	-	10	+	050	1 310	2007	Útpénztár
Profiljavítás	3501	20	+	500	-	22	+	400	1 900	2007	Útpénztár
Profiljavítás	4222	0	+	000	-	4	+	257	4 257	2007	Útpénztár
Burkolat felújítás	36	5	+	830	-	12	+	130	6 300	2008	Útpénztár
Burkolat felújítás	4	217	+	455	-	223	+	432	5 977	2008	Útpénztár
Burkolat felújítás 2rtg.-ben	48	15	+	100	-	17	+	350	2 250	2008	Útpénztár
Burkolat felújítás	4814	17	+	600	-	20	+	600	3 000	2008	Útpénztár
Hidegremix	3405	24	+	500	-	27	+	000	2 500	2008	Útpénztár
Profiljavítás	4217	0	+	000	-	1	+	000	1 000	2009	Útpénztár
Profiljavítás	4217	7	+	000	-	8	+	000	1 000	2009	Útpénztár
Hidegremix	4221	1	+	700	-	3	+	700	2 000	2009	Útpénztár
Profiljavítás	3502	8	+	991	-	11	+	600	2 609	2009	Útpénztár
Profiljavítás	4814	2	+	700	-	6	+	200	3 500	2009	Útpénztár
Buszöböl, felu. Nyomv. Jav.	4	224	+	160	-	226	+	900	2 740	2009	Útpénztár

Burkolat megerősítés	3315	17	+	450	-	21	+	437	3 987	2009	ROP
Burkolat megerősítés	3321	1	+	800	-	7	+	000	5 200	2009	ROP
Burkolat megerősítés	3501	1	+	400	-	6	+	003	4 603	2009	ROP
Burkolat megerősítés	3502	14	+	400	-	18	+	100	3 700	2009	ROP
Burkolat megerősítés	4217	8	+	000	-	19	+	550	11 550	2009	ROP
Burkolat megerősítés	4219	0	+	000	-	14	+	250	14 250	2009	ROP
Burkolat megerősítés	4807	1	+	600	-	8	+	833	7 233	2009	ROP
Burkolat megerősítés	4809	10	+	050	-	17	+	500	7 450	2009	ROP
Burkolat megerősítés	3407	0	+	000	-	9	+	800	9 800	2009	ROP
Burkolat megerősítés	4805	0	+	066	-	14	+	080	14 014	2010	ROP
Burkolat megerősítés	4814	20	+	642	-	22	+	887	2 245	2013	ROP
Burkolat megerősítés	3316	23	+	114	-	25	+	486	2 372	2014	ROP
Burkolat megerősítés	3321	0	+	000	-	1	+	812	1 812	2014	ROP
Burkolat megerősítés	4814	2	+	300	-	10	+	100	7 800	2015	ROP
Burkolat megerősítés	4814	10	+	100	-	13	+	800	3 700	2015	ROP
Burkolat megerősítés	4814	13	+	800	-	17	+	614	3 814	2015	ROP
Burkolat megerősítés	3321	7	+	000	-	18	+	090	11 090	2013	ROP
Burkolat megerősítés	3502	20	+	500	-	33	+	960	13 460	2013	ROP
Burkolat felújítás	4	224	+	600	-	226	+	550	1 950	2014	KÖZOP
Burkolat felújítás	48	1	+	600	-	3	+	650	2 050	2014	KÖZOP
Burkolat felújítás	3502	11	+	550	-	14	+	430	2 880	2013	KÖZOP
Burkolat felújítás	4904	0	+	778	-	3	+	500	2 722	2014	KÖZOP
Burkolat felújítás	4212	2	+	100	-	6	+	400	4 300	2014	KÖZOP
Burkolat felújítás	4219	14	+	250	-	14	+	975	725	2013	KÖZOP
Burkolat felújítás	4217	1	+	030	-	4	+	200	3 170	2014	KÖZOP
Burkolat felújítás	4811	0	+	070	-	1	+	000	930	2014	KÖZOP
Burkolat felújítás	48	17	+	450	-	18	+	420	970	2014	KÖZOP
Burkolat felújítás	4904	0	+	031	-	0	+	781	750	2014	KÖZOP
Burkolat felújítás	48	3	+	650	-	5	+	800	2 150	2014	KÖZOP
ÖSSZESEN:									194 320		

7. sz. táblázat

3.1 KAPACITÁSBŐVÍTÉSSEL NEM JÁRÓ REHABILITÁCIÓK, REKONSTRUKCIÓK

Az utakon, műtárgyakon végzett olyan nagyobb mértékű beruházások, amelyek többletkapacitást (pl. sávszám növekedést) nem eredményeznek, de a forgalom biztonságát, az út beláthatóságát, az utazás kényelmét, azaz az út szolgáltatási színvonalát emelik. Az évtizedekkel korábban az akkori színvonalon, az akkori forgalmi viszonyoknak megfelelően megépült közlekedési pályákon és tartozékaikon (hidak, csomópontok, stb.) végzett rehabilitációs beavatkozások célja,

hogy a jellemző paraméterek javuljanak meg úgy, hogy a mai elvárásokat kielégítsék.

Legjellemzőbb paraméterek:

- forgalmi sávok szélességének bővítése;
- forgalmi csomópontok átépítése;
- sebességi tartományhoz tartozó veszélyes ívek rekonstrukciója;
- hidak, műtárgyak szerkezeti elemeinek felújítása, esetenként bővítése, megerősítése;
- további úttartozékok (padkák, vízelvezetők, útkörnyezet) rendbetétele;
- forgalomirányítás- és szabályozás javítása.

3.2 Útvonal rehabilitáció

Az útvonal rehabilitációs munkák az utóbbi években egyre csökkenő mértékben folytak.

Az Európai Unióban a Magyarországon korábban megengedett 10,0 tonna tengelyterheléssel és 40,0 tonna össztömeggel szemben 11,5 tonna tengelyterhelés és 44,0 tonna össztömeg van engedélyezve, ezért hazánkban meg kell erősíteni a közútjainkat. Első lépésben a nagy tranzit-forgalmat lebonyolító főutak megerősítésére kerül sor.

Hajdú-Bihar megyében – az EU által finanszírozott ISPA-I. és ISPA-II. program keretében – elsőként 2005-ben a 35.sz. Nyékládháza-Debrecen főút teljes megyei szakaszán, majd 2006-ban a 42.sz. Püspökladány-Biharkeresztes főút csaknem teljes és a 47. sz. Debrecen-Szeged főút Debrecen-Berettyóújfalui szakasza került megerősítésre.

A megerősítéshez kapcsolódva több helyen csomópont épült ki – a szükséges helyeken forgalomirányító jelzőlámpával szabályozva.

A településekre bevezető szakaszokon a sebesség csökkentését szolgáló forgalomcsillapító szigetek épültek.

2009-ben a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. beruházásában elkészült a 33. sz. Füzesabony – Debrecen II. rendű főút, Hortobágy településen átvezető szakasza.

A 4. sz. főút Püspökladány – Hajdúszoboszló közötti és a Hajdúhadháztól a Szabolcs – Szatmár – Bereg megyei határig tartó szakaszainak rehabilitációja

2010-ben, a Hajdúszoboszló – M35 autópálya csomópont közötti szakasz 2014-ben.

3.3. Csomópontok korszerűsítése

Az utóbbi években Hajdú-Bihar megyében önálló csomópont korszerűsítés nem történt a Magyar Közút Nzrt. lebonyolításában.

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. beruházásában egy kisebb volumenű fejlesztés történt 2006-ban, amikor a 4.sz. főút Hajdúszoboszlót elkerülő szakaszán az Ebes határában lévő ú.n. Keleti csomópont a forgalom biztonságának fokozása érdekében jelzőlámpás forgalomirányítást kapott.

2009-ben megvalósult Debrecenben a Vágóhíd u.- Hétvezér u.- Diószegi úti csomópont teljes átépítése, amelynek szintén a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. a beruházója.

Az útvonal-rehabilitációhoz kapcsolódóan a 42. és a 47.sz.főutak 11,5 tonna tengelyterhelésre történő megerősítése során több csomópont kiépült illetve jelzőlámpás forgalomirányítással lett ellátva.

Debrecen város sikeres pályázata eredményeképpen 2013-ban megvalósult a 4814. j. Debrecen – Létavértes ök. út és két önkormányzati út csomópontjának körforgalmú csomóponttá történő átépítése. A csomópont Debrecenben a Diószegi út – Borzán G. u. és Gizella u. keresztezésében található.

2014-ben elkészült a NIF Zrt. beruházásában a 35. sz főút és a 3323 j. ök út csomópontja Hajdúböszörmény és Görbeháza között.

3.4 KAPACITÁS BŐVÍTŐ REKONSTRUKCIÓK

Az elmúlt néhány évben a megyei úthálózaton kapacitást bővítő rekonstrukció nem készült.

3.5 ÚJ ÚT – HÍD ÉPÍTÉSEK

Beszámolónkban a gyorsforgalmi hálózattal, illetve annak egyes elemeivel nem foglalkozunk, mert azok építése nem a Magyar Közút Nzrt., hanem a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. hatáskörébe tartozik.

Az országos közúthálózat új elemeinek építését alapvetően a következő indokok motiválják:

- hálózati kapcsolatok hiánya, pl. zsáktelepülések,
- kimerült és nem bővíthető kapacitású, terhelésű útszakaszok kiváltása, pl. település elkerülése,
- nem kívánatos környezeti terhelések csökkentése, pl. fokozottan védett területek elkerülése.

Megyéinkben a település elkerülés és az új hálózati kapcsolatok útjainak építése jelentette és jelenti a fő feladatot.

3.5.1 Települést elkerülő utak

354. sz. főút Debrecen elkerülő

2006-ban megépült és forgalomba helyezésre került az M35 autópályához kapcsolódóan a 354. sz. főút M35 autópályá – 35. sz. főút közötti szakasza. Ez lehetővé tette, hogy a 4. sz. főúton Budapest felől érkezők Debrecen város elkerülésével tudjanak eljutni a 35. sz. főútra. Az elkerülő út 2012-ben kiegészült a 35. sz. főút – 4. sz. főút közötti szakasszal, amely a 4. sz. főúthoz Bocskai kert és Hajdúhadház között csatlakozik. Az új útszakasszal lehetővé vált a megyeszékhely elkerülése az Észak – Nyugat irányú tranzitforgalom számára. A 354. sz. főút a NIF Zrt. beruházásában valósult meg, üzemeltetője a Magyar Közút Nzrt. A megyeszékhely körüli elkerülő gyűrű következő eleme az M35 autópályá déli irányú folytatása és az ú.n. repülőtéri bekötő út megépítése lehet. Ez szintén a NIF Zrt. beruházásaként valósulhat meg. A következő évben várható a 471. sz. főút megyei szakaszának 11,5 t tengelyterhelésére történő megerősítése több ütemben. Ennek része lesz a főút Hajdúsámson elkerülő szakaszának megépítése is. A beruházó a NIF Zrt.

3.5.2 Zsáktelepülések bekötése

Hajdúsámson – Martinka összekötő út:

Martinka 550 fő állandó és kb. 900 fő ideiglenesen ott élő lakossal rendelkező település Hajdúsámson közigazgatási területén. Alapellátást Hajdúsámson biztosít részére, de szilárd burkolatú úton csak Debrecenen keresztül érhető el.

A település zsákjellegének megszüntetése érdekében kellett megépíteni a címbeli 4,9 km hosszú összekötő utat 2005-ben.

A beruházás során megépült 4,2 km aszfalt burkolatú út 6,5 m szélességben. Felújításra, szélesítésre került további 0,7 km belterületi út, korszerűsödött a közvilágítás a teljes belterületi szakaszon, valamint 3.800 m aszfalt burkolatú járda készült el.

2005 óta nem épült újabb összekötő út.

3.5.3 Határátkelőhelyek

Létavértes - Székelyhíd

A határátkelőhely nappali üzemelés (6,00 – 22,00 óra között) mellett kizárólag a személyforgalom számára áll rendelkezésre. A határállomáshoz magyar oldalról a 4814.j. összekötő út vezet, a határállomást a 33+210 km szelvényben éri el.

A magyar-román egyeztetések eredményeként a határállomás helye rögzítésre került, ez alapján a magyar oldalon létesített ellenőrző állomás felállításával került megnyitásra 2005-ben. A határátkelőhelyhez vezető út a 26+200 – 33+210 km szelvények (Létavértes–Országhatár) között 2007-ben korszerűsítésre került. A korszerűsítés során burkolatszélesítésre, megerősítésre, csomópont és kerékpárút építésre került sor.

4. A KORÁBBAN MEGKEZDETT NAGYOBB FELÚJÍTÁSI PROGRAMOK

ÁLLÁSA

4.1 FŐÚTVONALAK

A nemzetközi főútvonalak közül megyénket érinti az **E 60**-as főút, amely Budapest-Bukarest összeköttetést biztosít. Nyomvonala Püspökladányig a 4.sz. főút, utána a 42.sz. főút Ártándig.

A másik főút az **E 573**-as, amely az E 50 és E 60 utakat köti össze, nyomvonala a 4.sz. főút.

Mindkét útvonal elsőrendű főúti kategóriába tartozik.

A harmadik nemzetközi útvonal, amely áthalad megyénken, az **E 79**-es. Nyomvonala : M3 autópálya – M35 autópálya – 4.sz. főút – Debrecen – 47.sz. főút – Berettyóújfalú – 42.sz. főút – Ártánd.

A főút a törzsúthálózat kiemelt eleme. Magyarországon a megengedett egységteher terhelés ≤ 100 kN, a teherszerelvény összsúly ≤ 40 kN, az Európai Unió tagországaiban a tengelyteher ≤ 115 kN, a szerelvény összsúlya pedig 440 kN lehet. A 2004. május 1-i csatlakozásunk után az útjainkat a megnövekedett terhelésre meg kell nyitni. A megnövekedett terhelés az utak idő előtti leromlását eredményezi, ezért azok megerősítése szükséges. A főbb tranzit útvonalak megerősítése különböző Uniós támogatások (ISPA I, KIOP, ISPA II), valamint a Közlekedési Operatív Program forrásainak felhasználásával részben megtörtént, részben folyamatban van. A 35. sz. és a 42. sz. főút megyei szakaszai, a 47. sz. főút Debrecen-Berettyóújfalu közötti szakasza, valamint a 4. sz. főút több szakasza már elkészült.

4. sz. Budapest – Záhony I. rendű főút rehabilitációja

A 4. sz. főút a 171+658 – 248+480 km szelvények között, 80,379 km hosszan halad Hajdú-Bihar megyében. A főút 11,5 t. tengelyterhelésre történő megerősítése több ütemben történt. A 2003-ban forgalomba helyezett, Hajdúszoboszlót elkerülő szakasz már eleve 11,5 t terhelésre méretezve épült meg. 2005-ben a KIOP program keretében készült el a Jász-Nagykun-Szolnok megyehatártól Püspökladányig, 2010-ben pedig a KÖZOP program keretében a Püspökladánytól - Hajdúszoboszlóig és a Hajdúhadháztól – Szabolcs–Szatmár–Bereg megyehatárig tartó szakaszok megerősítése. A Hajdúszoboszló – M35 autópálya csomópont közötti szakasz megerősítése 2013-ban elkészült.

33.sz. Füzesabony-Debrecen II. rendű főút rehabilitációja

Az útvonal rehabilitáció

- 1999. végéig Heves és Jász-Nagykun-Szolnok megyékben teljes hosszban, Hajdú-Biharban pedig az 59+040-71+200 km szelvények között 12,2 km-en készült el,
 - a 74+500 – 82+000 és a 82+000 – 88+200 km.sz. közötti szakasz 2003. augusztus 20-ra elkészült,
 - a 88+200 - 98+000 km közötti szakasz 2003 őszére,
 - a 98+000 - 105+000 km közötti szakasz pedig 2004. október végére valósult meg.
- A 71+200 – 74+500 km közötti kimaradt szakasz – Hortobágy átkelés – rehabilitációját és azzal egy időben a Hortobágyi Kilencllyukú híd felújítását a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. beruházásában 2009 őszére végezte el a kivitelező.

35.sz. Nyékládháza – Debrecen II. r. főút burkolaterősítése

ISPA támogatás segítségével került sor a 35.sz. főút 11,5 tonna tengelyterhelésre történő megerősítésére a Borsod-Abaúj-Zemplén megyehatár és a debreceni bevezető közötti (22+885 – 73+775 km. sz. között) szakaszon 50,9 km hosszban.

A kivitelezés 2004. április hónapban elkezdődött és 2006 végén be is fejeződött.

A tervek elsősorban a burkolat megerősítését tartalmazzák, de magukban foglalták azokat a geometriai beavatkozásokat is, amelyek a közlekedés- biztonságot (veszélyes csomópontok átépítése, kis sugarú ívek bővítése, hiányzó szélességi méretek pótlása, stb.) szolgálják illetve a főúti paramétereket biztosítják.

42. sz. Püspökladány-Biharkeresztes I. rendű főút rehabilitációja

Az ISPA II. projekt keretében a 42.sz. főút 8+000 – 62+900 km sz. közötti szakaszának 11,5 tonna tengelyterhelésre történő megerősítése 2006. évben megtörtént. Ennek keretében a korábban a rehabilitációból kimaradt 6,3 km-es szakasz korszerűsítésére is sor került.

47.sz. Debrecen –Szeged II. r. főút rehabilitációja

A 47.sz. főúton az útvonal rehabilitáció az út teljes hosszán 1997. év végéig elkészült, azonban az akkori előírásoknak megfelelően csak 10 tonna tengelyterhelésre történt a burkolaterősítés.

11,5 tonna tengelyterhelésre történő megerősítés 2006-ban megtörtént a főút 5+600–35+000 km sz. (Debrecen-Berettyóújfalú) közötti szakaszán az ISPA II. projekt keretében. A további megyei szakasz megerősítése is szükséges, azonban ennek anyagi forrása jelenleg nem ismert.

4.2. MELLÉKUTAK

2007-ben elkészült és elfogadásra került az **Észak-alföldi Régió Stratégiai Programja**, amelynek több célkitűzése is megfogalmaz a közúti infrastruktúrával kapcsolatos feladatokat.

Megszületett a 2007-13 közötti időszakra az Észak-alföldi Regionális Fejlesztési Tanács által elfogatott projekt lista amely tartalmazza a régióban illetve a megyében felújítandó mellékutakat. A lista további bontásra került melynek értelmében elkészült egy 2007-2008-as ütemterv *(lásd 8.táblázat)* majd a 2009-2010 ütemterv *(lásd 9. sz. táblázat)*. A felújítások teljes egészében az Európai Unió finanszírozásában kerülnek megvalósításra.

ROP 2007-2008-as időszakban felújításra került 4-5 számjegyű utak Hajdú-Bihar megyében

Prioritás	Magyar Közút projektszám	Út száma	Kezdőszelvény (km + m)	Végyszelvény (km + m)	Felújítás hossza (m)	Határoló kezdő település	Határoló vég település	
1	123	4805	0+070	14+100	14 023	Debrecen	Hajdúszovát	
		Projekt összesen:			14 023			
2	124	3315	17+450	21+500	4 044	Tizacsege	3316 j. ök. Út	
		3321	1+790	7+000	5 209	Balmazújváros	Nagyhegyes	
		3501	1+400	6+000	4 621	Polgár	Hajdúnánás	
		3502	14+400	18+100	3 692	Hajdúnánás	Hajdúdorog	
		Projekt összesen:			17 566			
3	125	4217	8+000	19+550	11 550	Berettyóújfalú	Kőrösszegapáti	
		4219	0+000	14+250	14 260	Furta	Komádi	
		Projekt összesen:			25 810			
4	126	4807	0+1673	8+800	7 097	Vámospércs	Újléta	
		4809	10+050	17+500	7 450	Hosszúpályi	Létavértes	
		Projekt összesen:			14 547			
5	127	3407	0+000	9+800	9 772	Nádudvar	Kaba	
		Projekt összesen:			9 772			
Összesen:		81 718 méter						

8. sz. táblázat

**ROP 2009-2013-as időszakban felújításra került 4-5 számjegyű utak, illetve
folyamatban lévő felújítások Hajdú-Bihar megyében**

Út száma	Kezdő- szelvény (km + m)	Vég- szelvény (km + m)	Rész- szakasz hossza (OKA számítás)	Határoló kezdő település	Határoló vég település
3321	7+000	18+000	11 000	Nagyhegyes	Hajdúszoboszló
3502	20+450	34+000	13 536	Hajdúdorog	Hajdúböszörmény
4814	20+600	22+900	2 300	Debrecen	Létavértes
3321	0+000	1+792	1 793	Balmazújváros	Balmazújváros
3316	23+100	25+500	2 402	Balmazújváros	Balmazújváros
4814	2+300	10+100	7 200	Debrecen	Létavértes
4814	10+100	13+800	3 700	Debrecen	Létavértes
4814	13+800	17+614	3 814	Debrecen	Létavértes
Összesen:	45 745 méter				

9. sz. táblázat

**ROP 2009-2013-as időszakban pályázatra benyújtott, forráshiány miatt
azonban meg nem valósult projektek Hajdú-Bihar megyében**

Út száma	Kezdő- szelvény (km + m)	Vég- szelvény (km + m)	Rész- szakasz hossza (OKA számítás)	Határoló kezdő település	Határoló vég település
3315	25+490	32+400	6 910	Tiszafüred	Polgár
3315	32+400	38+462	6 062	Tiszafüred	Polgár
Összesen:	12 972 méter				

10. sz. táblázat

5. MEGYEI IGAZGATÓSÁGUNK ÁLTAL LEGFONTOSABBNAK ÍTÉLT FEJLSZTÉSI IGÉNYEK

- 471 sz. főút

A 73,0 km hosszú főút 31,784 km hosszon érinti Hajdú-Bihar megyét. Ez a főúti szakasz a legrosszabb állapotban lévő főút a megyében. Korszerűsítése több mint 10 éve feszítő gond. Jelen állapotában sem vonalvezetésében, sem keresztmetszetében, sem teherbírásában nem felel meg a II. rendű főúti besorolásából és a hálózati szerepéből adódó követelményeknek. A nem megfelelő szélesség és vonalvezetés miatt ez a megye legbalesetveszélyesebb útszakasza.

A korábbi években a közlekedésért felelős minisztérium, az érintett települések önkormányzatai és az érdekelt szakmai szervezetek részvételével megtartott tervtanácson döntés született a korszerűsítés főbb műszaki tartalmáról. A döntés alapján 2x2 sávossal kiépítést kell megvalósítani Debrecen város átkelési szakaszán valamint Debrecen és Hajdúsámson elkerülő szakasz nyugati csomópontja között. Hajdúsámson új, elkerülő szakasz építésével el kell kerülni. A további szakaszokon a 2x1 sávossal kialakítás megtartásával 7,5 m-re ki kell szélesíteni és 11,5 tonnás teherbírásra meg kell erősíteni a burkolatot. Ahol az ívviszonyok azt szükségessé teszik, ott korrigálni kell a nyomvonalat.

E műszaki szempontok figyelembe vételével a NIF Zrt. végzi az előkészítő munkálatokat. A kivitelezési munkák várhatóan a jövő évben elkezdődnek a NIF Zrt. beruházásában.

- 48.sz. főút Debrecen-Nyírábrány II. rendű főúti beavatkozások

A magyar-román határon a Nyírábrány - Érmihályfalva határállomás a személyforgalom számára nemzetközi határátkelőként 2000. október 30-án megnyílt. A határátkelő átértékelése az út jelentőségének felértékelődési folyamatát elindította. A statisztikai vizsgálat alapján az elmúlt időszak baleseti előfordulásai között a halálos és súlyos balesetek aránya az összes balesethez viszonyítva, hasonlítva az úthálózat más elemeihez, nagyon magas.

A főút jelenlegi burkolat és korona szélessége valamint állapota nem felel meg a főúti követelményeknek. Szükséges a burkolat 7,5 m-re a korona 12,0 m-re történő kiszélesítése valamint a burkolat megerősítése 11,5 t teherbírásra.

Forráshiány miatt eddig az előkészítő munkálatok sem kezdődtek el.

- 4. sz. főút Debrecen, Árpád tér

A Magyar Közút NZRt. a KÖZOP keretében jelenleg készítteti a 4-es és 33-as sz. főutak csomópontjának (Debrecen, Árpád tér) korszerűsítését. A tervek szerint jelzőlámpával szabályozott körgeometriás csomópont fog épülni. Az útépitési és közműkiváltási tervek elkészültek, az engedélyezési eljárások folyamatban vannak.

A kivitelezés forrása és így időpontja jelenleg nem ismert.

- M35 autópálya folytatása Berettyóújfaluiig.

Az M35-ös autópálya folytatása a NIF Zrt. beruházásában fog megvalósulni. A projekt tartalmazza az M35 autópálya és a 47-es sz. főút között Debrecen és Mikepércs között megépülő ún. repülőtéri bekötő utat is. Ezen a nyomvonalon megvalósul Debrecen déli és délnyugati elkerülő útja.

A tervek és engedélyek rendelkezésre állnak.

- M4 autópálya HBm-i szakasza.

Berettyóújfalú és az országhatár közötti szakaszon a kiviteli terv elkészült. A projekt a NIF Zrt. beruházásában fog megvalósulni, annak időpontjáról nincs információnk.

- 4. sz. főút Hajdúszoboszló-Debrecen közötti szakasz 2x2 sávra bővítés.

A NIF Zrt. lebonyolításában az engedélyezési tervek elkészültek, az engedélyezési eljárás folyamatban van. A beruházás megvalósulásának időpontjáról nincs információnk.

- 35. sz. főút 354. sz. főút – Józsa között 2x2 sávra bővítés.

A 35-ös sz. főút Debrecen és Józsa között csúcsidőszakokban túlterhelt, ezért indokolt lehet a 2x2 sávra történő bővítése. Ennek előkészítése még nem kezdődött el.

- 33-35 sz. főutak csomópontjában jobbra kanyarodó sávok létesítése

A 33-as és 35-ös főutak csomópontja (Debrecen, Füredi – Böszörményi út csp.) rendkívül túlterhelt. A túlterhelés csökkentése érdekében a Magyar Közút Nzrt. a Böszörményi úti ágakon külön jobbra kanyarodó sávot kíván létesíteni. A jobbra kanyarodó sávok engedélyezési és kiviteli tervei elkészültek, a csomópont átépítésére jogerős építési engedéllyel rendelkezünk.

A kivitelezés időpontjára vonatkozóan információval nem rendelkezünk.

- 4-42. sz. főutak körforgalomi csomópont létesítése

A két főút jelenleg egy kedvezőtlen geometriájú csomópontban találkozik. A kedvezőtlen geometria megszüntetése érdekében elkészítettük a csomópont körforgalmúvá alakításának engedélyezési és kivitelezési tervét. A körforgalmú csomópont kiépítésére jogerős építési engedéllyel rendelkezünk.

A kivitelezés időpontjára vonatkozóan információval nem rendelkezünk.

- 47. sz. főút 36+100-36+300 km szelvényben gyalogos középsziget létesítése

A 47-es sz. főút Berettyóújfalu átkelési szakaszán a jelzett km szelvények között a főút 2x2 sávossal kialakítású, emiatt a kijelölt gyalogos átkelőhelyen a gyalogosoknak hosszú utat kell megtenni. Az átkelés biztonságának növelése érdekében elkészítettük a gyalogos középsziget létesítésének engedélyezési és kivitelezési terveit. A középsziget megvalósítására jogerős építési engedéllyel rendelkezünk.

A kivitelezés időpontjára vonatkozóan információval nem rendelkezünk.

- 33 sz. főút Füredi út – Csigekert utca csomópont

A 33-as sz. főút Füredi út – Csigekert u. csomópontja jelenleg jelzőlámpával szabályozott csomópont. A fő irányokból nincs külön balra kanyarodó sáv, a mellékirányokból pedig telezőldes irányítás van, ezért a csomópont kapacitása csúcsidőszakokban nem megfelelő. A kapacitás növelését külön kanyarodó sávok kiépítésével lehet elérni. Debrecen városa a csomópont átépítés terveit elkészítette, arra jogerős építési engedéllyel rendelkezik.

A kivitelezés időpontjára vonatkozóan információval nem rendelkezünk.

- 35. sz. főút Böszörményi út – József A. u. csomópont

A 35-ös sz. főút Debrecen, Böszörményi út – József A. utca csomópontjában a balra kanyarodó járművek részére nincs külön kanyarodó sáv kialakítva, ezért többször előfordult ún. utolérési baleset. Megoldatlan továbbá a kerékpárosok biztonságos átközlekedése a József A. utcából a Böszörményi út túloldalán lévő kerékpárút irányába. A csomópont megfelelő átalakítása érdekében elkészítettük a szükséges engedélyezési terveket és megszereztük a közműkiváltások vonatkozásában a jogerős építési engedélyeket. A tervek szerint a csomópontban a fő irányokban külön balra kanyarodó sáv épül, valamint kijelölt gyalogos átkelőhely és kerékpáros átvezetés létesül. A csomópontban a forgalmat jelzőlámpával kívánjuk szabályozni.

A kivitelezés időpontjára vonatkozóan információval nem rendelkezünk.

6. MEGYEI IGAZGATÓSÁGUNK ÁLTAL LEGFONTOSABBNAK ÍTÉLT FEÚJÍTÁSI IGÉNYEK

- 3323. j. ök út Hajdúnánás – M35 autópálya közötti szakasz felújítása

A 3323 j. ök út fenti szakaszát néhány évvel ezelőtt a belvíz több helyen elöntötte, ezért a földműve és a pályaszerkezete tönkrement. A felújítás előkészítéseként elkészítettük az útszakasz burkolat felújítási és vízelvezetési terveit. A belvízkárok megelőzése érdekében több helyen, jelentős hosszban meg kell emelni az útpálya szintjét. Ez jelentősen megemeli a kivitelezési költségeket. A felújításhoz szükséges engedélyekkel rendelkezünk.

A kivitelezés időpontjára vonatkozóan információval nem rendelkezünk.

- 4904. j. ök út 18+530 – 22+260 km szelvények közötti szakasz burkolat felújítás

A 4904 j ök út fenti szakaszának felújítására NFM elrendeléssel rendelkezünk. Jelenleg a felújítás előkészítése van folyamatban. A kivitelezés a jövő év első felében várható.

- 4904. j. ök út 3+500 – 11+795 km szelvények közötti szakasz burkolat felújítás

A 4904. j. ök út fenti szelvények közötti (Nyíradony - Nyírac nád) szakasza rossz állapotban van, felújítása indokolt. A felújítás előkészítéseként el kell készítenünk a kiviteli terveket. A tervek várhatóan 2016. első félévében elkészülnek, forrás függvényében ezt követően kerülhet sor a kivitelezésére.

- 49104. j. bek út 0+000 – 1+678 km szelvények közötti szakasz burkolat felújítás

A 49104 j. Szakolykerti bekötő út felújítására NFM elrendelő levéllel rendelkezünk. A kivitelező kiválasztására a közbeszerzési eljárás folyamatban van, a kivitelezés várhatóan 2016. május 30-ig befejeződik.

- 3323. j. ök út 3+000 – 14+260 km sz közötti szakasz burkolat felújítása

A 3323. j. Balmazújváros – Hajdúnánás ök. út fenti szelvények közötti felújítására NFM elrendelő levéllel rendelkezünk. A kivitelező kiválasztására a közbeszerzési

eljárás előkészítése folyamatban van, a kivitelezés várhatóan 2016. május 30-ig befejeződik.

- 4213. j. ök. út több szakaszának felújítása Biharnagybajom – Berettyóújfalu között

A 4213. j. Biharnagybajom – Berettyóújfalu ök. út rossz állapotban van, felújítása indokolt. A jelentős forrásigény miatt a teljes hosszban történő felújításnak nincs realitása. A leginkább indokolt szakaszok:

4+000 – 12+600 km (Biharnagybajom – Bihartorda) között

15+550 – 19+800 km (Bihartorda – Bakonszeg) között

A kiviteli tervek rendelkezésre állnak, azonban felülvizsgálatuk szükséges.

A felújításra jelenleg forrással nem rendelkezünk.

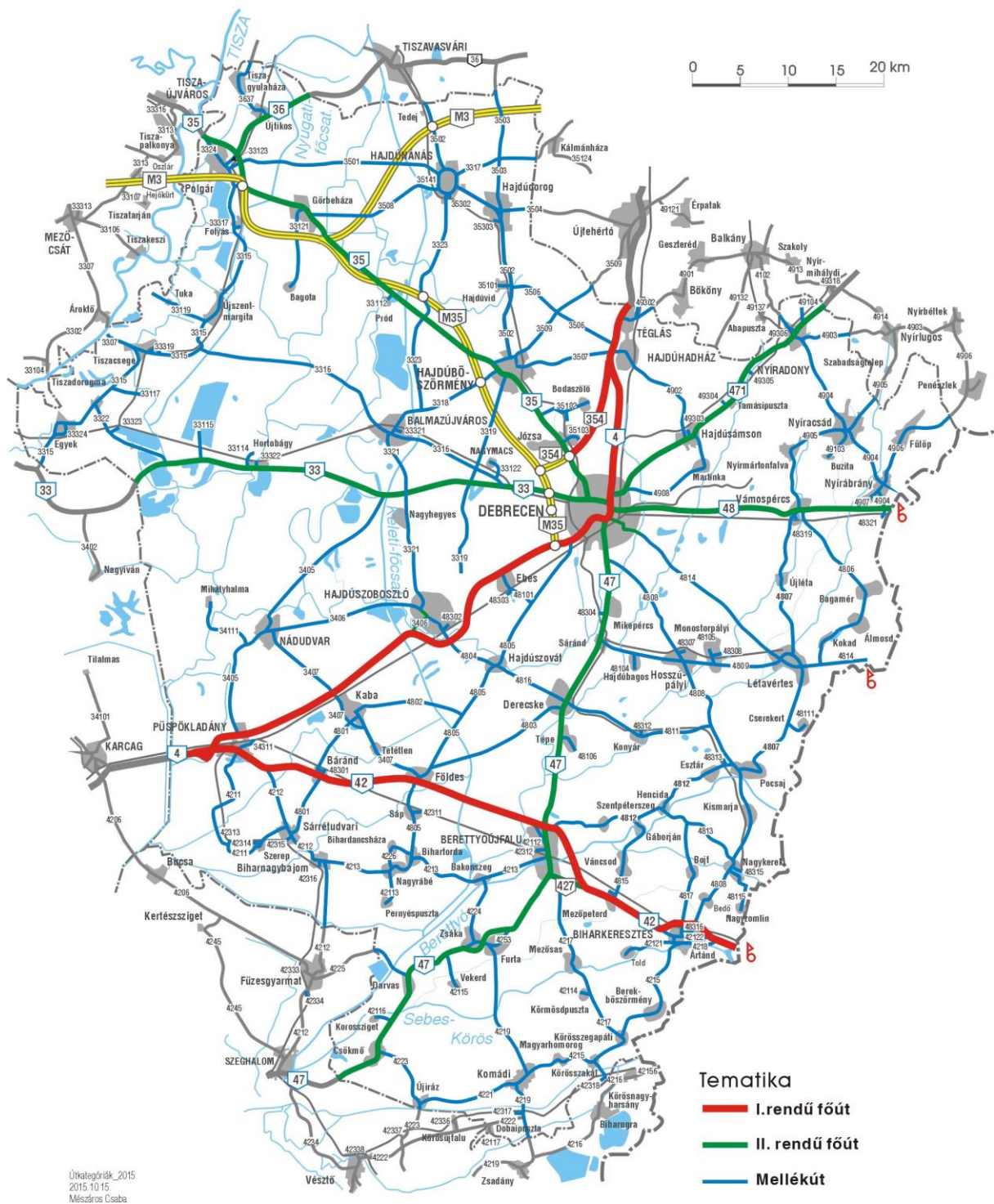
- 4806. j. ök. út 0+000 – 11+900 km sz közötti szakasz burkolat felújítása

A 4806 j. Vámospércs - Létavértes ök. út jelzett szakasza nagyon rossz állapotban van. A folyamatos kátyúzások következtében a burkolata egyenetlen, a teherbírása nem megfelelő. A felújítást már a 2007 – 2013 közötti időszakban is javasoltuk, azonban minisztériumi döntés következtében az útszakasz a tartalék projektek közé került, ezért pályázatra sem tudtuk beadni.

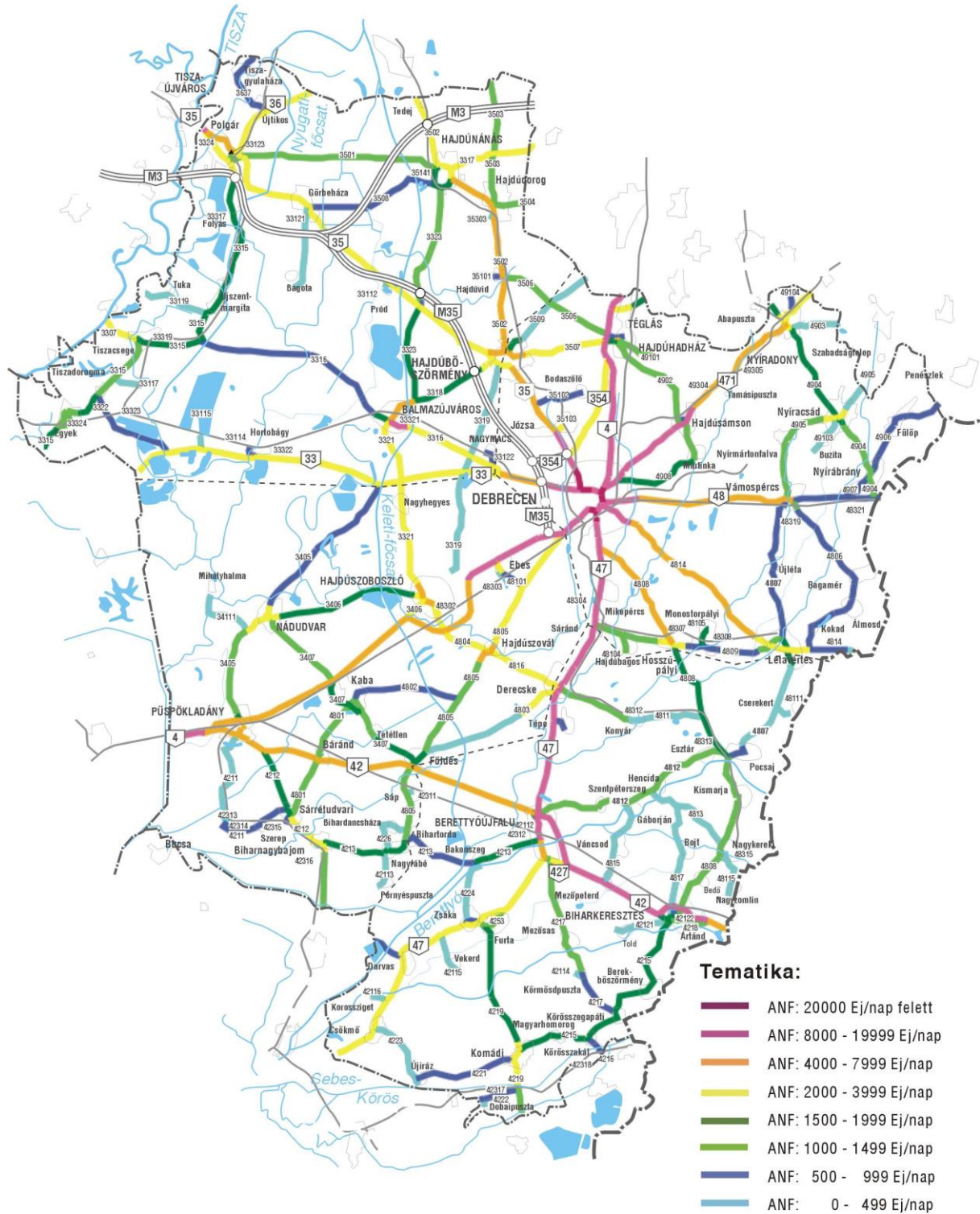
A kiviteli tervek rendelkezésre állnak, azonban felülvizsgálatuk szükséges.

A felújításra jelenleg forrással nem rendelkezünk.

Hajdú-Bihar megye állami közúthálózata



**Forgalomterhelési térkép Hajdú-Bihar megye közúthálózatán
2014. évi számlálási adatok alapján
(autópálya nélkül)**



Hajdú-Bihar megye országhatárátkelő helyei

