

JÖVŐKÉP ÚTHÁLÓZAT-FEJLESZTÉS

Mi lesz veled 86-os út?

FOLYAMATBAN LÉVŐ PROJEKTEK A KÖZLEKEDŐKÉRT

Boros Péter igazgatót megkérdeztük a közúti fuvarozók által sokat „emlegetett”, már nagyon zsúfolt 86-os út jövőjéről. Mint kiderült, nyitott kaput döngettünk, mert a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. szakembereinek asztalán már elkészültek a tervek, és folyamatban vannak bizonyos hatósági és finanszírozási eljárások. Vagyis nemcsak a 86-os utat használó helyi lakosság, nemcsak a környékbeli fuvarozó- és szállítócégek, hanem az áthaladó nemzetközi közúti forgalom is rövidesen egy európai szintű útvonalon közlekedhet. Boros Péter a szó!



Az ország nyugati határai mentén futó 86-os út Rédcistől Mosonmagyaróvárig épült ki, de a korábban meglehetősen nyugalmasnak mondható, kétszer egymásvos útvonal főképp az utóbbi évtizedben egyre terheltebbé vált. Ennek különböző okai voltak és vannak, amelyeket nem részleteznék. Annyi bizonyos, hogy az európai uniós csatlakozásunk és a határellenőrzés megszűntetése is közrejátszott a ma már szinte elviselhetőnek alig mondható forgalomnövekedésben. Ezzel pedig sajnos együtt jár a baleseti veszély növekedése is.

Mindezekből adódóan jelentős kormányzati figyelem hárult a 86-os útra, és az 1063/2007. (VIII. 15.) Korm. határozat rögzítette az Új Magyarország Fejlesztési Terv Közlekedés Operatív Program (KÖZOP) 2008-ban indítható projektjeinek listáját. Ez a lista tartalmazza a Nyugat-dunántúli Régió, ezen belül Zala, Vas és Győr-Moson-Sopron megyék kiemelt projektjeit is. Az Országgyűlés által 2007. június 18-án elfogadott LXVIII. törvény (autópálya-törvény) szerint – többek között – az önálló nyomvonalként, 2x2 sáv kiépítettségére tervezett 86. sz. főút Szombathely–Csorna szakaszait gyorsforgalmi útként (autóútként) kell megvalósítani és forgalomba helyezni.

Valószínűleg nem kell hangsúlyoznom, ezek a fejlesztések mennyivel kényelmesebbé és biztonságosabbá fogják majd tenni a közlekedést a 86-os úton. Ami a közúti fuvarozókat illeti, bízhatnak a fuvarozási idő némi rövidülésében is. Egy útszakasz fejlesztését, elkészültét számos egyéb tennivaló előzi meg. Ilyen a tanulmányterv elkészítése, a környezetvédelmi engedélyezés, majd az engedélyezési és a kiviteli terv készítése, az építési engedély beszerzése, a területszerzés, a

régészeti feltárás, a kivitelező kiválasztása, az építési szerződés megkötése, az építés és a végső forgalomba helyezés eljárása. De ez legyen a mi gondunk! A közúti közlekedőket nyilván az érdekli, milyenek lesznek az új utak, és mikortól lehet azokon végre közlekedni?

Éppen ezért fogom szakaszokra bontva bemutatni a 86-os út fejlesztési fázisait, amelyek az ország távolabbi vidékein talán nem annyira tűnnek fontosnak, de a 86-os út körzetében élőknek egészen biztosan izgalmas információk lesznek.

Rédics-Vas megye határ szakaszon

A szakasz Rédcis határállomástól indul, hossza: 37 km, burkolatmegerősítést kap. A kiviteli terv kész, illetve folyamatban van. Építési engedély rendelkezésre áll, illetve egyes szakaszokra kiadás alatt van. EUTámogatási pályázat beadás 2008. október 15-én megtörtént. Az építés kezdete (szakaszosan) várhatóan 2009. II. n. év, az építés befejezése várhatóan 2011. év vége úgy, hogy a közbeni időpontokban az elkészülő szakaszok folyamatosan átadásra kerülnek.

Zalalövő elkerülő szakasz

Az elkerülő szakasz megvalósítása érdekében 2005-ben készült tanulmányterv, azonban a kiadott hatósági állásfoglalások alapján az „A” és „B” nyomvonalváltozatok természetvédelmi, a „C” változat kulturális örökség-védelmi szempontból nem valósíthatók meg. Új tanulmánytervet kell készíteni. Befejezés: 2013.

Vas megye határ-Körmend-Szombathely szakasz 11,5 tonnás burkolaterősítése és fejlesztése

A szakasz hossza: 36,0 km. A burkolaterősítéses szakaszok engedélyezési, kivitelezési tervezése folyik. A szakasz magába foglalja a Nádasd elkerülő szakaszt, melynek az előkészítése folyik, és megvalósítása külön ütemben történik. A Nádasd elkerülővel kiváltott szakaszokon nem valósul meg a 11,5 tonna burkolaterősítés. A Körmend feletti szakasz tartalmazza az útvonal 11,5 tonnára történő burkolaterősítését, az Egyházásrádóc elkerülő szakaszt, valamint a hozzá csatlakozó új nyomvonalat, mely Táp-lánszentkereszt térségében csat-



M85-M86-os út

BURKOLATMEGERŐSÍTÉSI PROGRAMOK

Boros Péter, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. beruházási igazgatója a Balatonföldváron tartott konferencián (melyről előző számunkban írtunk) a 11,5 tonna tengelyterhelésre történő burkolatmegerősítési programokról tartott előadást. Mivel jelen írásunkkal ez nagyban összecseng, az alábbiakban az előadás kivonatos formáját olvashatják.

● Egy a társaságunk által végeztetett felmérés szerint a lakossági elvárás a következő fontossági sorrendet állítja fel a közúti infrastruktúra fejlesztésében:

1. Meglévő utak felújítása. 2. Új főútvonalak, településselkerülő utak létesítése. 3. Tömegközlekedés fejlesztése. 4. Autópályák építése.

Ehelyett a múltban Magyarországon az autópályák hosszának a növelése élvezett prioritást, ami fontos ugyan, de talán nem ekkora költségráfordítással.

Az Európai Unió szabályozása elvárja Magyarországtól, hogy a teljes közúthálózat alkalmas legyen a 11,5 tonna tengelyterhelés elviselésére. Nálunk 7400 kilométer hosszúságú úthálózatot kellene erre a terhelésre alkalmassá tenni, amely uniós előírásra derogációt (halasztást) kértünk és kaptunk. Ez a határidő 2008. december 31-én lejár. Vagyis ez időpont után az útjainkon nem lehet megbüntetni a 11,5 tonna tengelyterhelésű járműveket, mert ez lesz a terhelési határérték. Miatán a Kohéziós Alapból ez ideig összesen 420 kilométernyi úthosszon tudunk burkolatmegerősítést végrehajtani, nyilván a még meg nem erősített szakaszokon 2009. január 1-je után a 11,5 tonna tengelyterhelésű járművek tovább fogják rontani útjaink állapotát. Ez majd az érintett útszakaszokon folyó 11,5 tonnás forgalom sűrűségének lesz a függvénye. A már meglévő és az új burkolattal ellátott útszaka-

szok együttes hossza most körülbelül 750 km-t tesz ki, amely a felújítandó úthossz mintegy 10%-a. A Kohéziós Alapból épülhetett a 2-es, 3-as, 6-os, 35-ös, 42-es, 47-es és 56-os főutak néhány szakasza. Más forrást jelent a Környezetvédelmi Infrastruktúrális Operatív Program, amely már 2000-ben lehetővé tette a 6-os és 8-as út egyes szakaszainak megerősítését. A 2006-os évtől a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. hazai forrásból folytatta ezeket a beruházásokat, majd 2007-ben hatályba lépett az 1004/2007. számú Kormányhatározat, vagyis a Közlekedési Operatív Program. Ennek lényege, hogy 6 év alatt 1320 kilométernyi útszakasz épül meg a 11,5 tonnás tengelyterhelésre, 180 milliárd forintból. Ez a 21 főútvonal megerősítését tartalmazza. Ezenfelül a KÖZOP részeként körülbelül 360 km új közút is épül, mintegy 300 milliárd forintból, ami bizonyosan könnyíteni fogja a kamionos fuvarozók munkáját. Ezenkívül európai uniós forrásból körülbelül 600 milliárd forint jut a gyorsforgalmi utak fejlesztésére, ez is jelentősen fogja javítani a közlekedési infrastruktúránkat. Ezek a fejlesztések szigorúan fontossági sorrendben és gondos előkészítés után fognak megvalósulni, a tervek publikusak. Akit részleteiben érdekel hol, mikor, milyen útlétesítések, útfelújítások várhatóak, kattintsunk rá a www.nif.hu című honlapunkra. Megfelelően előkészítve zajlanak a közbeszerzési eljárások, időben intézzük a területvásárlásokat és a tervezetéseket, ügyelünk rá, hogy a kivitelezés és a tervezés között minél kevesebb idő teljen el, a logikai kapcsolatot a projektmenedzsment teremti meg a fázisok között.

Bizonyosan ígérhetem minden közúton közlekedőnek, hogy az elkövetkező években jelentős mértékben fognak szélesebb, jobb minőségű vagy éppen új utakon közlekedni.

lakozik a 87. sz. főúthoz. Az új nyomvonallal párhuzamos, régi 86. sz. főúti szakaszokon nem történik 11,5 tonnás burkolat-erősítés. A szakasz teljes befejezése 2013 végére várható.

Szombathely-Vát szakasz

A szakasz hossza: 9,205 km. A szakaszt gyorsforgalmi útként, 2x2 sáv kiépítéssel kell megvalósítani. A területek vásárlása befejeződött, a régészeti feltárás még folyamatban van. A jelenleg érvényes KÖZOP Akcióprogram útvonalterv szerint az építés kezdete várhatóan 2009. április, befejezés 2011. III. n. év. Az építés kezdésének és befejezésének kockázata; a rendkívül nagy volumenű régészeti feltárás elhúzódása. (210 000 m²)

Vát elkerülő szakasz

Az autóútszakasz hossza: 4,5 km. Az építés folyamatban

van, befejezése 2008. november 30-ról 2009. május 15-re módosult. A befejezési határidő módosításának oka, hogy az építés megindítása után – a 2007. júliusban megjelent autópálya-törvény előírásainak megfelelően – a főútként előkészített szakasz egyes részeit át kellett tervezni az autóúti feltételek kielégítése céljából. Ez elsősorban a főútként előkészített út forgalomtechnikai jelzésrendjét, a szalagkorlátokat, az aszfalt kopórtelegét és a 86-88. számú utak csomópontját érintette.

Szeleste elkerülő szakasz

Az autóútszakasz hossza: 3,76 km. Az autóúti paramétereket kielégítő, engedélyezési terv készítése lezárult, a módosított környezetvédelmi engedélyt és az építési engedélyt megkaptuk. A nagy területet érintő régészeti feltárás folyik. Az épít-

tés kezdete várhatóan 2009. II. n. év, építés befejezése várhatóan 2010. IV. n. év.

Szeleste-Vas megye határ szakasz

Az autóútszakasz hossza: 6,5 + 14,4 km. Az előzetes környezetvédelmi vizsgálati terv elkészült 2007. november végén, az engedély kiadása – nagy késéssel – 2008. április hónapban történt meg. A részletes környezetvédelmi tervezés ezt követően indult, és várhatóan 2008 végére készül el. Az építés kezdete optimális esetben 2010. III. n. év (Szeleste Hegyfa-lu szakasz). Az építés befejezése várhatóan 2013 vége (Hegyfa-lu-megyehatár).

Vas megye határ-Csorna dél szakasz

Az autóútszakasz hossza: 20,7 km. A részletes környezetvédelmi tervezés várhatóan 2008

végére készül el. Építés kezdete várhatóan 2011. III. n. év, építés befejezése várhatóan 2013 vége.

M86 autóút

Csorna elkerülő

A szakasz hossza: ~13 km. A 2x2 – az M85-össel közös szakaszon 2x3 – sávossal kialakítású autóúti paramétereket kielégítő engedélyezési tervek elkészültek, és heteken belül megkezdődik az útépitési engedélyezési eljárás.

Az építési engedélyek beszerzése után elkezdődik a kiviteli tervek készítése, a területszerzés, valamint a régészeti feltárás. Az építés kezdete várhatóan 2010. IV. n. év, befejezése 2013. IV. n. év. Az M86 autóút Csorna elkerülő szakaszhoz kapcsolódik az M85 autóút Győr M1-Csorna szakasz, melynek építése 2009. II. negyedévben indul az Enese elkerülő szakasszal úgy, hogy a teljes szakasz építése befejeződik 2013 végére.

Burkolaterősítés a Csorna észak-Mosonmagyaróvár szakaszon

A szakasz hossza: 33,1 km, a meglévő nyomvonalon. A kiviteli terv kész, az építési engedély kiadásra került. A területvásárlás befejezés előtt áll, a régészeti feltárás a korrekciós szakaszokon lehetséges.

Építés kezdete várhatóan: 2009. II. n. év, az építés befejezése várhatóan: 2010. IV. n. év. A burkolaterősítés csak az M1 autópályához való csatlakozásig történik meg.

A felsoroltakból bizonyára kitűnik, hogy a most „országút”-ként ismert 86-os út a Szombathely-Csorna szakaszon rövidesen új nyomvonalon megvalósuló, korszerű gyorsforgalmi úttá fog válni, ahol minden keresztezés külön szinten fog megépülni, elkerülve minden települést. Ez utóbbi érthetően az ott élő lakosság egyetértésével is találkozik.

Azon dolgozunk, hogy mindez a tervek szerint, rendben megvalósuljon.