

	Európai Duna Régió Stratégia EDRS
Horizontális szempont 3	<i>Az EU egységes piacának elősegítése</i>
A program megnevezése	1. Varratmentes Európa – ölelkező kapcsolatok, akadályok és szűk keresztmetszetek nélkül A közlekedési szűk keresztmetszetek és kereskedelmi akadályok eltávolítása
<i>A program előzményei, indokoltsága, célja</i>	<p>Az EU versenyképességének javítása a növekedési tartalékok feltárásától függ. A kibővített EU-ban és általában a Duna régióban a politikai határok menti zóna belső társadalmi-gazdasági perifériává vált. Az Unión belüli határ menti zónában élő polgárok emberi, sokszor családi, gazdasági vállalkozási, kulturális és egyéb szabadság jogai csak akkor teljesedhetnek ki, ha a gazdasági szabadság jogokat gátló akadályokat lebontjuk, ha az Egységes Piac közlekedési fizikai infrastruktúrája és annak használata minden igényt kielégít. A Duna régió egyik legjellemzőbb sajátossága, hogy a szomszédos országokban őshonos nemzeti kisebbségek élnek, jobbára a politikai határok mentén, akik számára kiemelt fontossággal bír a határok átjárhatósága. A kisebbségek többi ízben megfogalmazták a határokon átívelő kapcsolattartás javítását célzó javaslatukat.</p> <p>A kereskedelmi akadályok lebontása a SOLVIT (Egységes Piac belső vitafóruma) hálózatán keresztül is elősegíthető. Egyes nemzeti hatáskörben hozott rendelkezések azonban a kereskedelem bujtatott akadályainak minősülnek, a sérelmek feltárása hiányos, ami jobb tájékoztatást kíván főleg a határ menti övezetek polgárai, vállalkozói, önkormányzatai irányban. Üzleti jelzések a banki szolgáltatások eltérő színvonalát, a cross-border szolgáltatások hiányát jelzik. Tudomás van az eltérő műszaki szabványok szelektív gazdaságfejlesztő hatásáról is (pl. bio-diesel).</p> <p>A Duna régió EU szegmensében a belső határokon és hasonlóan a régióbeli EU külső határokon átívelő közlekedési infrastruktúra hiányosságai és korlátozott használhatósága a belső piac egységessége kiteljesedésének és a kereskedelem fejlesztésének jelentős akadálya, ami egyben gátja az emberi, politikai, jó szomszédi kapcsolatoknak is.</p> <p>Elmaradt közúti összeköttetések, a politikai határt képező vízfolyásokon korábban átívelő újjá nem épített és hiányzó hidak, (pl. a bolgár-román szakaszon), közúti, vasúti összeköttetések, hiányzó kompok eltérő útirányú autópályák fejlesztések, jelöletlen határ menti aknamezők a Duna régió szinte minden határszakaszán jelen vannak.</p> <p>A Tisza folyón történő hajózásra vonatkozóan a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Jugoszláv Szövetségi Népköztársaság Kormánya között Belgrádban, 1955. március 9-én aláírt Egyezmény van hatályban. Az</p>

EDRS – Magyarország II. hozzájárulás tervezete
2010. április. 30.

	<p>Egyezményben foglaltak szerint a Tiszán csak a két ország hajói közlekedhetnek, harmadik ország hajói csak eseti engedélyezés alapján hajózhatnak, amelynek érvényesíthetősége a torkolati pozíciót elfoglaló Szerbia hatóságainak döntésétől függ. Az egyezmény felülvizsgálata régóta időszerű feladat, hiszen az Európai Unió tagjaként Magyarországnak a tagországok számára biztosítania kellene a hajózható folyóin való szabad közlekedést, ami elé az Egyezmény a Tisza és mellékfolyói tekintetében jogi akadályt gördít.</p> <p>A program célja tehát</p> <ul style="list-style-type: none"> - az áruk határokon át történő szabad áramlását a gyakorlatban akadályozó nemzeti kereskedelmi és gazdasági szabályozások egységesítése, harmonizálása - a határokon átnyúló közlekedési infrastruktúra fejlesztése és a használatát gátló akadályok felszámolása
<i>A program tartalma (alprogramok)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jelenleg ideiglenes határ átmeneti helyek állandósítása és új határátkelők létesítése, ennek lehetőségének elősegítése ▪ Határokon áthaladó regionális és helyi jelentőségű közlekedési infrastruktúra kiépítése ▪ Határon átmenő személy és teherforgalom feltételrendszerének (tarifák, engedélyezési szabályozás, menetrendek és útvonalak stb.) javítása, ▪ Az áruk, szolgáltatások szabad áramlását akadályozó állategészségügyi és népegészségügyi szabályozások valamint minőségi tanúsítványok rendszere, engedélyezési eljárások, előírások egységesítése.
<i>Potenciálisan érintett országok</i>	Ausztria, Szlovákia, Románia, Ukrajna, Horvátország, Szlovénia, Szerbia, Bulgária, Csehország, Bosznia-Hercegovina és Montenegró
<i>Kötelezettség (jogszabályi, egyéb)</i>	EU alapító szerződése
<i>Illeszkedés a Duna stratégiához</i>	II. A Duna-térségi jó szomszédsági viszony, biztonság, kulturális, gazdasági, közlekedési kapcsolatok és a határok átjárhatóságának javítása
<i>A program érintettjei (célcsoport, kedvezményezettek, együttműködők köre)</i>	HUNINEU (Magyar Nemzeti Kisebbségek Európai Érdekképviselői Irodája), SOLVIT, Nemzeti Infrastruktúrafejlesztő Zrt., Magyar Közút nonprofit Zrt., Magyar Államvasutak, VOLÁN társaságok, teherfuvarozó szakmai szervezetek és önkormányzatok/helyhatóságok
<i>Vízió/hatások/eredmények</i>	<p>A könnyebb emberi kapcsolattartási, átkelési lehetőségek miatt közeledhetnek az országok, népek, közösségek, intenzívebbé válnak a kapcsolatok, helyreállhatnak korábbi térségi gazdasági és vonzáskörzeti kapcsolatok, oldódnak a periferikus helyzetből következő hátrányok, ezáltal élénkül a határokon áthaladó kereskedelem, növekszik a régió gazdaságának teljesítménye és javulhat a helyben élők életminősége és az államok szomszédsági viszonya valamint a Régió vonzásképesége.</p> <p>A mindennapi életben tapasztalható igények és problémák egy csokorba gyűjtése, majd a problémarendezési projektek multilaterális irányításban (Duna régió, EU), felügyeletben, a nyilvánosság erejének hasznosításával</p>

EDRS – Magyarország II. hozzájárulás tervezete
2010. április. 30.

	történő kezelése az európai polgárok, vállalkozók számára egyértelműen bizonyítaná az európai szintű beavatkozás eredményességét, , amely politikai hatása is kiemelkedő.
<i>Program finanszírozása</i>	Európai Regionális Fejlesztési Alap
<i>A megvalósítás időtartama</i>	folyamatosan
<i>A program előkészítettsége (engedélyek, tervek, indítás várható időtartama stb.)</i>	Alprogramonként eltérő
<i>Kapcsolódás más programokhoz/projektekhez</i>	A szomszédos országok közlekedési hálózatainak fejlesztéséhez lehetségesek a kapcsolódások

Európai Duna Régió Stratégia EDRS	
Alprogram megnevezése	1.1 A határok átjárhatóságát, az infrastruktúra használatát szolgáló „Varratmentes Európa” programban foglaltak megvalósítása
<i>Potenciálisan érintett országok</i>	Ausztria, Szlovákia, Románia, Ukrajna, Horvátország, Szlovénia, Szerbia, Csehország, Bosznia-Hercegovina és Montenegró
<i>Területi lehatárolás</i>	Ausztria Szlovákia, Magyarország, Horvátország, Románia, Szerbia, Ukrajna, Bosznia-Hercegovina és Montenegró határszakaszai
<i>Az alprogram előzményei, indokoltsága, célja</i>	A program célja az Egységes Piac létrejöttéhez szükséges társadalmi-gazdasági kapcsolatokat megkönnyítő, határokon átívelő gazdasági kapcsolatok létrejöttének elősegítése. Ennek érdekében az egyes határszakaszokon a személyek és áruk, szolgáltatások akadálytalan áramlásának biztosítása szükséges, amit sok esetben az öröklött infrastrukturális hiányok, illetve korszerűtlen feltételek is akadályoznak. A program célja ezen akadályok felszámolása és a szükséges infrastrukturális és szolgáltatásbeli feltételek megteremtése, részben rekonstrukció révén.
<i>Kötelezettség (jogsabályi)</i>	92/2009 Országgyűlési határozatban („Varratmentes Európa”) foglaltak.
<i>Duna menti tagállami közös érdekek</i>	A térségben élők közötti kapcsolattartás megkönnyítése és ezzel a kereskedelmi kapcsolatok előtti akadályok megszüntetése
<i>Az alprogram érintettjei</i>	Közútkezelők, NIF Zrt. érintett önkormányzatok, lakosok és vállalkozások
<i>Az alprogram tartalma</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ideiglenes határ átmeneti helyek állandósítása és új határátkelők létesítése lehetőségének vizsgálata ▪ Autóbuszok és áruszállító járművek átmenetének és határ átlépésének elősegítése ▪ Tömegközlekedési járatok (autóbusz, vasút, vízi közlekedés) útvonalainak meghosszabbítása és újak létrehozatala ▪ Kishatárforgalmi tömegközlekedési tarifa rendszerek kidolgozása ▪ Határon átmenő vasúti menetrendek összehangolása és kedvezményes tarifa rendszerek kidolgozása ▪ Nemzeti engedélyekkel rendelkező áruszállítás lehetőségének megteremtése a kishatár térségekben, állategészségügyi és népegészségügyi szabályozások valamint minőségi tanúsítványok rendszere, engedélyezési eljárások, előírások egységesítése ▪ Egyes, az interregionális teherforgalom határátmenetét megkönnyítő, illetve a belső perifériás helyzetből adódó hátrányok csökkentését elősegítő közúti útfejlesztések, főként a Pozsony (Bratislava)-Rajka szakaszhoz kapcsolódó Mosonmagyaróvár-Csorna gyorsforgalmi, Városszabadi-Győr, illetve a Bóly--Ivándárda (országhatár) gyorsforgalmi - Pélmonostor (Beli Manastir - HR) és Szigetvár--Sellye--országhatár—Slatina (HR)

	szakaszokon.
<i>Vízió/hatások/eredmények</i>	A határ két oldalán élők közötti társadalmi-gazdasági kapcsolatok élénkülése várható.
<i>Az alprogram költségigénye</i>	Európai Területi Együttműködés, Közlekedés OP forrásokból
<i>A megvalósítás időtartama</i>	Folyamatosan
<i>Az alprogram készülségi foka</i>	<p>A csatolt táblázatok alapján országos és helyi közutak fejlesztése, illetve határ-átkelés feltételeinek javítása az egyes határszakaszokon többek között:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Záhony-Csop (Csap) közúti határátkelőhely, Közös Kapcsolattartási Szolgálati Hely (KKSZH) létesítése. • Beregsurány-Luzsanka (Asztély) közúti határátkelő-fejlesztés, különösen kamionterminál építése, a kamionforgalom számára a határátkelés lehetővé tétele, határforgalom-ellenőrzést támogató eszközök beszerzése magyar és ukrán oldalon; • Hercegszántó-Backi Breg (Béreg) közúti határátkelőhelyen a szükséges műszaki és infrastrukturális feltételek megteremtését a nemzetközi áruforgalom engedélyezéséhez 6 tonna megengedett legnagyobb össztömegig; • Tiszabecs-Vilok (Tiszaújlak) közúti határátkelőhely, különösen: útlevélkezelő fülkék cseréje, vizitúrázók számára vízi határátkelő pont létesítése, legfeljebb 3,5 tonna raksúlyú tehergépkocsik átléptetéséhez szükséges infrastruktúra kiépítése; • Lónya-Horonhlab/Dzvinkove (Harangláb) közúti határátkelőhelyen a nemzetközi autóbussz forgalomhoz szükséges feltételek; • Barabás-Koszony (Mezőkaszony) közúti határátkelőhelyen a nemzetközi autóbussz forgalomhoz szükséges feltételek. • új határátkelőhely megnyitását Ásothalom - Backi Vinogradi (Bácsszőlős) között; • Bácsalmás-Bajmok (Bajmok) közúti határátkelőhelyen a szükséges műszaki és infrastrukturális feltételek megteremtését a nemzetközi személyforgalom engedélyezéséhez; <p>A „Varratmentes Európa” programban szereplő határátkelők közül prioritást élveznek az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény (a továbbiakban: OTTrT törvény) 1/3. számú mellékletében szereplő – a gyorsforgalmi- és főúthálózaton lévő, valamint a vasúti törzshálózaton lévő – határátkelők:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ a Záhony – Csop határátkelőhelyet a 4. sz. főút vonalán, ▪ a Beregsurány – Luzsanka közúti határátkelőt a 41. sz. főút vonalán, a Tiszabecs – Vilok határátkelőt a 491. sz. főút vonalán, valamint ▪ a Hercegszántó – Backi Breg határátkelő az 51. sz. főút

	<p>vonalán.</p> <p>Tiszasziget-Dala (Gyála) közúti határátkelőhelyen a szükséges műszaki és infrastrukturális feltételek megteremtését a nemzetközi személyforgalom, valamint az autóbusz forgalom engedélyezéséhez. Jelenleg folyamatban lévő program az alábbi eredményekkel: Magyarország-Ausztria: 2009-ben 13 közlekedést érintő projekt nyert támogatást.</p> <p>Magyarország-Románia: I. fordulóban: 120 projekt jutott tovább, ebből 23 útépitési és felújítási célú projekt.</p> <p><i>A „Beregsurány-Luzsanka határátkelőhelyek teherforgalmi terminállal történő bővítésére” vonatkozó, ukrán-magyar közös projektjavaslatot, a program Közös Felügyelő Bizottsága elfogadta. A javaslat „Hatékony és Biztonságos határ Ukrajna és Magyarország között” címmel benyújtásra került az Európai Bizottsághoz jóváhagyásra. A megvalósíthatósági tanulmány és a környezeti hatástanulmány, valamint az engedélyezési tervek elkészítése kapcsán kiírásra került a vonatkozó beszerzési és közbeszerzési eljárás.</i></p>
--	---

Helyi közút fejlesztések aktuális állása az egyes határszakaszokon

Viszonylat	Építés/előkészítés alatt	Kiemelt	Másodlagos	Halasztható	Meglévő fejlesztése
Szlovénia	-	4	8	-	-
Ausztria	-	9	8	1	-
Szlovákia	8	6	16	9	-
Románia	16	2	7	-	1
Horváto.	-	1	8	2	
Szerbia.	1	-	3	-	4
Ukrajna	-	-	2	3	1
Összesen	25	22	52	15	6



A határon átvezető utak a „Varratmentes Európa” c. felmérés alapján 2008

Srsz	Határszakasz	A projektek prioritása	Országos közút	Helyi közút	Gyalog/Kp út	ÖSSZES
1	SZLOVÉNIA	meglévő	8	0	0	8
		kiemelt	2	2	0	4
		másodlagos	0	8	0	8
		halasztható	1	0	1	2
		ÖSSZES	11	10	1	
2	AUSZTRIA	meglévő	16	3	4	23
		kiemelt	4	4	0	9
		másodlagos	4	3	1	8
		halasztható	2	11	5	18
		ÖSSZES	26	21	10	
3	SZLOVÁKIA	meglévő	20	3	0	23
		kiemelt	7	5	0	12
		másodlagos	9	10	0	19
		halasztható	10	17	4	31
		ÖSSZES	46	35	4	
4	UKRAJNA	meglévő	5	0	0	5
		kiemelt	0	0	0	0
		másodlagos	2	0	0	2
		halasztható	6	1	5	12
		ÖSSZES	13	1	5	
5	ROMÁNIA	meglévő	10	0	0	10
		kiemelt	7	1	0	8
		másodlagos	5	4	1	10
		halasztható	6	16	4	26
		ÖSSZES	28	21	5	
6	SZERBIA	meglévő	6	0	0	6
		kiemelt	0	1	0	1
		másodlagos	3	0	0	3
		halasztható	3	6	3	12
		ÖSSZES	12	7	3	
7	HORVÁT-ORSZÁG	meglévő	7	0	0	7
		kiemelt	1	0	0	1
		másodlagos	3	4	0	7
		halasztható	5	15	2	22
		ÖSSZES	16	19	2	
		meglévő	72	6	4	82
		kiemelt	21	13	0	34
		másodlagos	26	29	2	57
		halasztható	33	66	24	123
		ÖSSZES	152	114	30	
		MINDÖSSZES				296

A Főmterv Rt. 2003 szeptemberében „Hálózati vizsgálat Ipoly-hidak újjáépítésre” /tervszám:12.02.361/ címen tanulmányt készített, melyben vizsgálta az Ipoly államhatárt képező szakaszán a régi úthálózati kapcsolatok újbóli kiépítésének lehetőségét, költségeit, valamint az ezek következtében várható társadalmi-gazdasági hatásokat.

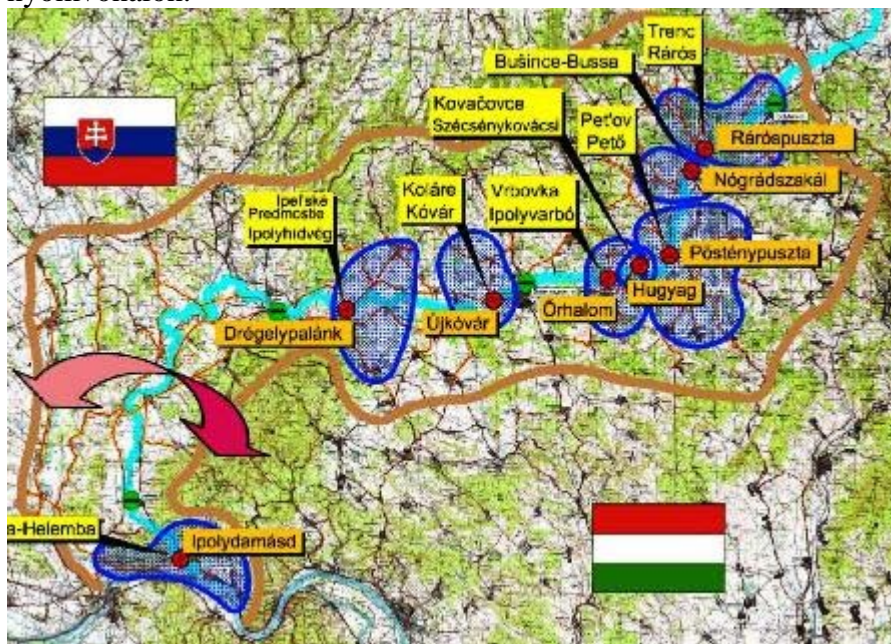
A Tethely Kft. 2004 júniusában „Az Európai Unióhoz történő csatlakozás utáni belső határvonalakon a közúti átkelési lehetőségek sűrítésének vizsgálata” címmel /tsz:0403/ tanulmányt készített az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság megbízásából, melynek 5. kötete a magyar-szlovák határvonal Pest és Nógrád megyei területén vizsgálta a megszünt és meglévő határátkelési pontok újjáépítésének lehetőségeit.

2007-ben Gyurcsány – Fico találkozáson a Kassa és Miskolc közötti gyorsforgalmi út, valamint több új Ipoly-híd építéséről született döntés. Ezek közül a Nógrád megye területén megvalósuló Rárós–Rárópuszta és a Petőpuszta–Pöstényháza közöttiek az első fordulóban nyertes projektek.

További Ipoly-hidak is épülhetnek a jövőben. Műszakilag a kormányfők által jóváhagyott átkelőhelyekhez hasonlóan van előkészítve egy harmadik beruházás, a Huguag és a szlovákiai Szécsénykovácsi (Kováčovce) közti híd. Ez nagyon közel esik a Petőpuszta és Szécsény közti átkelőhelyhez.

A távolabbi jövőben készülhetnek el a Bussa (Busince) és Nógrádszakál, az Órhalom és Ipolyvarbó (Vrbovka), a Kóvár (Koláre) és Újkóvár közti hidak, valamint a Drégelypalánk és Ipolyhidvég (Ipelské Predmostie) közti átkelőhelyek. Ez utóbbi csak gyalogosoknak és kerékpárosoknak épül, mert a Duna-Ipoly Nemzeti Park területét a környezetvédelmi hatóságok nem akarják további autóforgalommal terhelni.

A Kóvár és Újkóvár közti híd Balasagyarmatot tehermentesítené. A tervek szerint Pest megyében is létesülne két új híd. Az egyik a szlovákiai Helembát (Chlaba) kötné össze Ipolydamásddal, a másik Vámosmikolát Ipolypásztóval (Pastovce). A Helemba és Ipolydamásd közti híd a Szob és Párkány (Stúrovo) közti útvonalat rövidítené le. A két város között jelenleg Letkés és Ipolyszalka között lehet átjárni közúton, ami viszonylag nagy kerülőt jelent, miközben a vasút a Duna mentén halad egyenesen, Szob, Helemba, Párkány nyomvonalon.



Nógrád megyei hidak:

2010. március 2. Átadták a munkaterületet a **Rárópuszta - Rárós** (Rároš) települések közötti Ipoly-híd építésére – közölte a NIF Zrt. Rárópuszta és Rárós (Rároš) között, az Ipoly folyó

feletti közúti híd és ahhoz mindkét oldalon út épül, az ehhez a munkához szükséges munkaterületet adták át.

2010. március 12. Eredményhirdetés a **Pösténypuszta-Pető** közötti Ipoly-híd kivitelezőjének A kivitelezési ajánlati felhívás megjelenése 2009 december 26.

Eredményhirdetés időpontja: 2010. március 12.

Nyertes Ajánlattevő: PM Konzorcium (Konzorcium vezető tagja: Porr Építési Kft.,
Konzorcium tagja: MCE Nyíregyháza Acélszerkezetgyártó Kft.)

Nyertes ajánlati ár: nettó 3.188.016 euro

A beruházás tervezett befejezése: 2011. június 30.

A beruházás besorolása: országos közútfejlesztés

A projekt bemutatása:

A Magyar Köztársaság és a Szlovák Köztársaság közös államhatárán, Szécsény (Pösténypuszta)-Pető (Pet'ov) települések között, a V.23. és V.24. határjelek térségében, a közúti kapcsolat helyreállítása érdekében az Ipoly-folyó 141+800 fkm szelvényében egy 75,1 m felszerkezeti hosszúságú közúti híd és a kétoldali kapcsolódó úthálózat megvalósítása.

A Szécsény (Pösténypuszta)-Pető (Pet'ov) települések közötti Ipoly-híd a határszakaszon, az Ipoly felső folyásszakaszán teremt kapcsolatot a magyar oldali 2205. j. Szécsény-Ipolytarnóc összekötő út és a szlovák oldali III/5652 Bušince-Kiarov közötti úttal összesen 2300 m új út megépítésével.

Magyar oldali útcsatlakozás:

Az Ipoly folyó 141+800 fkm szelvényébe tervezett új hídhoz vezető 22105. j. Pösténypuszta településen átvezető, rossz állapotú út teljes hosszúságában rehabilitációra szorul, mely a 2205. j. Szécsény –Ipolytarnóc összekötő út 2+384 km szelvényébe egy körforgalmú csomóponttal csatlakozik.

A 2205. j. ök. út jelen állapotában megegyezik a magyar utak átlagos állapotával, koronaszélessége 9-10 m között változik, burkolatszélessége 6-6,5 m közötti. A körforgalmi csomópont kialakítása miatt is, ennek az útnak a 2+193 km és 2+500 km (eredeti szelvényezés szerint 2+482 km) szelvények közötti szakaszán korrekciót kell végrehajtani. A 2205. j. ök. út 2+384 km szelvényénél van az új körforgalmú csomópont középpontja, melynek külső sugara 28,0 m.

A 2205. j. ök. úttól a megmaradt hídfőig a 22105. j. „zsákutca” majdnem teljes egészében Pösténypuszta átkelési szakasza, igen rossz állapotban van. Koronaszélesség 9-10 m között változik, burkolatszélessége 4,0-6,0 m. Rehabilitáció után a körforgalom középpontjától (0+000 km sz.), egy 5,50 m hibaszelvényrel az 1+258,46 km szelvényénél csatlakozik az új hídhoz. A jobboldalon meglévő és megmaradó járdaszakaszt 1,50 m szélességre kell bővíteni és újraaszfaltozni.

Szlovák oldali útcsatlakozás:

A szlovák oldalon az új hídtól egy meglévő rossz állapotú, rehabilitációra szoruló út vezet a III/5652 sz. Bušince-Kiarov összekötő útig, ahol egy körforgalmú csomóponttal csatlakozik ahhoz.

A bekötő út 1,037 m hosszban kerül szélesítésre, megemelésre és felújításra, jobb oldalán végig járdával, a hídfő töltésétől bal oldalon 32 m hosszban gabionos megtámasztással.

A III/5652 sz. út korrekciója egy négyágú 14,50 m külső sugarú körforgalmú csomóponttal kapcsolódik a bekötő úthoz.

Közúti híd:

A híd szerkezete: négynyílású acél-vasbeton együttdolgozó főtartós

Teljes hídszélesség: 12,62 m, Pályabeosztás: 1,75 m járda, 2x4,0 m kocsipálya, 1,75 m járda

Pest megyei hídprojektek az ETE második fordulójában kerültek benyújtásra.

A **Vámosmikolát Ipolypásztóval** összekapcsoló híd jelentősége abban rejlik, hogy a falu fontos közlekedési csomópont: a településen Ipolyság, Zselíz és Érsekújvár irányába is elágazik az út. Az átkelő 1945-ben ment tönkre, a németek bombázták le.

Megvalósíthatósági tanulmány készült 2009-ben, több alternatívát vizsgáltak a tervezendő híd helyére és szerkezetére vonatkozóan. A tanulmány eredménye, hogy a régi híd helyén kerüljön rögzítésre az új híd. A híd szerkezetére vonatkozóan az egyik egy-, vagy kétnyílású alsópályás ívhíd, vagy rácsos főtartójú ortotróp acél pályalemezes híd. A másik felsópályás tömör acél gerinclemezes főtartójú, vasbeton pályalemezes öszvér szerkezet. A híd keresztmetszete 8,0 m kocsipálya szélesség, mindkét oldalon 2,40 m hasznos szélességű járdával.

Helembát és Ipolydamásdot egy 19. században megépült faszerkezet kötötte össze, melyet a későbbiekben komp helyettesített. A nagymarosi vízlépcső kivitelezésekor új híd létesült, mely azonban csak különleges napokon, például ünnepek alkalmával üzemelt, mígnem 2000-ben a jeges ár megsemmisítette.

Megvalósíthatósági tanulmány készült 2009-ben, több alternatívát vizsgáltak a tervezendő híd helyére és szerkezetére vonatkozóan. A tanulmány eredménye, hogy a régi híd helyén kerüljön rögzítésre az új híd. A híd szerkezetére a tervező egy háromnyílású vasbeton felszerkezetű híd tervét készítette el, majd a további alternatívaként egy egynyílású 70,0-75,0 m támaszközü alsópályás ívhíd vagy rácsos főtartójú ortotróp acél pályalemezes szerkezetű híd tervét kérték az egyeztetéseken résztvevők. A hidat az ÚT 2-3.401:2004 UME szerinti „A” jelű közúti teherre kell méretezni. (leegyszerűsítve 80 tonnás jármű átengedésére szolgál, a jelen kor szerinti legnagyobb, de kisebbre nem igazán célszerű méretezni).