Jelképesen megkezdődött az M0 keleti szektorának építése

A lassan tizenöt éve húzódó autópálya-körgyűrű építése döntő szakaszához érkezett március 13-án. A XVI. kerület határában, a Cinkotai temető fölötti részen gyülekeztek az autópályaépítő szervezetek képviselői és az újságírók. A kietlen terepen közel száz kilométeres sebességű vad északi szél fújt, s olyan hideg volt, amilyet ritkán tapasztalni. A fotósok kaján mosollyal fényképezték a didergő kollégákat és az újságírókat – az esemény alkalmából felállított sátor sem adott menedéket a jeges szél elől. A program szerencsére gyorsan lezajlott: Reményik Kálmán, a Nemzeti Autópálya Zrt. vezérigazgatójának rövid köszöntője után Dióssy Gábor, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium politikai államtitkára mondott beszédet. Ebben kimelte a megépülő autópálya-szakasz jelentőségét, s arról is szólt, hogy a finanszírozást túlnyomó részben az EU vállalja, s emiatt az építés csak kismértékben terheli a hazai költségvetést. Az építtetők ígéretet tettek arra, hogy az útépítéssel járó forgalom csekély mértékben fogja terhelni a környéket, majd a jeges szélben a Himnuszt hallgatták végig fedetlen fővel a megjelentek, végül a program a csömöri Zöldfa étteremben folytatódott kollektív melegedéssel.

Az autópálya építésének megkezdését jelképező tábla avatása a XVI. kerület határában, előtte Dióssy Gábor, a GKM politikai államtitkára és Reményik Kálmán, az NA Zrt. vezérigazgatója

M0 keleti szektor

Az M0 keleti szektor M5 autópálya és a 4. sz. főút közötti szakasza 2004-2005 között már megvalósult és forgalomba helyezték. Folytatásának építési munkálatai 2006. év tavaszán kezdődnek, és a tervek szerint 2007. év végén fejeződnek be. A beruházás megvalósulásával egy európai minőségű úttal leszünk gazdagabbak, amely megfelel a mai kor követelményeinek, magas műszaki színvonalának. A pálya felülete a korábbi évek gyakorlatától eltérően beton lesz, amelynek nagy előnye, hogy szélsőséges időjárás mellett is nagyobb a teherbírása, hosszabb az élettartama (jobban ellenáll a nyomvályúsodásnak).

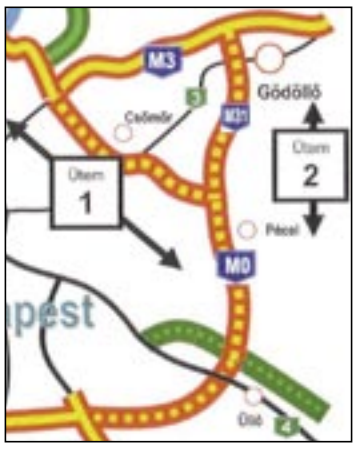
Finanszírozás

A keleti szektor 4. sz. főút és M3 közötti szakaszának építése szerződés szerint 43 milliárd Ft-ért valósul meg, amelynek 85%-át az EU Kohéziós Alapja, a fennmaradó 15%-os pedig a magyar állam finanszírozza. A körgyűrű használatáért útdíjat nem kell fizetni.

Környezetvédelem

Az autópálya építések tervezése és építése során a szakemberek fokozott figyelmet fordítottak és fordítanak a környezet védelmére. A nyomvonalak és a létesítmények helyének meghatározásánál a beruházó Nemzeti Autópálya Zrt. és a tervező szorosan együttműködik az illetékes környezetvédelmi hatóságokkal. A környezeti szempontból érzékeny területeket természetvédelmi állapotfelmérés, környezeti hatásvizsgálat, környezetvédelmi engedély alapján tervezik, valamint környezet- és természetvédelmi létesítményekkel együtt építik meg.

A lakott területeket a zaj és légszennyezéstől, zajárnyékoló falakkal, telepített növényzettel, helyenként a pálya talajszint alá süllyesztésével és zajárnyékoló töltéssel óvják a forgalom káros hatásaitól. A beruházó a települések mellett meghatározott pontokon rendszeresen felügyeli a környezeti hatásokat, zaj- és légszennyezés méréseket végez, és ha szükséges, további intézkedéseket tesz a lakosság védelmében.



Az M0 keleti szakasz a 4. sz. főút és M3 közötti 26,5 km-es szakaszán a következő környezetvédelmi beruházások létesülnek: védőkerítés, zajárnyékoló fal, növény és véderdő telepítés, zajárnyékoló töltés építése.

Természetvédelem

Az M0 tervezésének legfontosabb természetvédelmi szempontja az érzékeny és a védett élőhelyek megóvása, elkerülése volt. Ezért úgy tervezték a nyomvonalat, hogy az csupán a lehető legkisebb mértékben érint természetvédelmi területeket. E kiemelt területeken az élőhelyeket, különösen az építés időszakában elkerítéssel védik. Az M0 által átszelt területek ökológiai kapcsolatát elsősorban az állatok igényei szerint tervezett, speciális átjárók biztosítják, amelyek a természetes környezet összekapcsolását is szolgálják. Az állatgázolások csökkentése és a forgalombiztonság növelése érdekében a teljes pályahosszon védőkerítést építenek.

Az M0 keleti szektor szakaszainak részletes bemutatása (Délről észak felé haladva)

1. M0 szakasz: az M5 autópálya és az új 4. sz. főút közötti rész. Ez a 12,7 km-es szakasz 2005. decemberében készült el, 2x2 sávos autóútként, de szélesebb útkoronával, amely távlatban 2x3 sávra bővíthető. Az M5 autópályától indul kelet felé, északi oldalán Gyál és Vecsés, déli oldalán Üllő települések mellett halad, és a Szolnok felé vezető 4. sz. főút új, Vecsést és Üllőt elkerülő szakaszával alkotott csomópontban végződik.

2. M0 szakasz: az új 4. sz. főút és 31-es főút közötti rész. Ez a 6,7 km hosszú pályaszakasz az új 4. sz. főúttól halad Ecser és Maglód között észak felé, míg el nem éri a Jászberény felé vezető 31. számú főutat. Jellemzői azonosak az előző, M5 autópálya és új 4. sz. főút közötti szakaszéval.

3/A. M0 szakasz: a 31. sz. főút és az M31 autópálya között. A pályaszakasz hossza 5,7 km. A 31. sz. főúttól ÉNy-i irányba, a XVII. kerület és Pécel között halad, míg eléri a – hamarosan szintén megépülő M31 autópályát, az ún. M0-M3 gödöllői átkötést. Hasonlóan az előző két szakaszhoz, a pályaszakasz is első ütemben 2x2 sávos autóútként épül ki, amely távlatban 2x3 sávra bővíthető.

3/B. M0 szakasz: az M31 autópálya és a 3. sz. főút között. Az említett gödöllői átkötési csomóponttól Nagytarcsa és a XVII., majd a XVI. kerület között halad az M0 nyomvonala, amíg a XVI. kerülete Cinkotai területe és Kistarcsa határán éri el a 3. sz. főutat, illetve a gödöllői HÉV vonalat, amelyeket alulról keresztezve ér véget a szakasz. A pályaszakasz 2x2 sávos autóútként épül ki, hossza 5,2 km.

3. M0 szakasz: a 3. sz. főút és az M3-as autópálya között. A szakasz hossza 8,5 km. A pálya a Gödöllő felé vezető 3. sz. főúttól nyugatra fordulva, terepszint alatt halad a XVI. kerület Árpádföld és Csömör között, a két településtől közel egyenlő távolságra. A 3. sz. főútnál található az M0 talajszinthez mért legmélyebb pontja, mivel ott mintegy 14 m mélyen halad a pálya, onnan szinte végig bevágásban, illetve zajvédő dombok között vezet a nyomvonal, részben lakott területek közelében, illetve szántóföldekkel körülvett területen, a XV. kerületi Rákospalotai határút meghosszabbításában tervezett csomópont felé. Innen az M3 autópálya – már részben megépült – csatlakozó csomópontját már távol a lakott területektől vezetve éri el a nyomvonal. A pályaszakasz 2x2 sávos autóútként épül ki.

SECURITY SYSTEM kft
Riasztó
Kaputelefon
Kamera
Tervezés, telepítés, karbantartás
Távfelügyelet havi bruttó 1.980 Ft-tól
MABISZ minősített riasztórendszerek
Tavaszi AKCIÓ!!!
Minden május 1-ig megrendelt riasztórendszerhez ajándékba adunk egy mozgásérzékelőt, valamint 10%-ot elengedünk a munkadíjból!
Kérje díjtalan árajánlatunkat!
Tel/fax: 402-1673
Mobil: 30 948-2533
Email: rsecurity@axelero.hu
www.lakasriaszto.hu
Cégünk rendelhetőségi engedéllyel rendelkezik

Real-Sansz Kft.
Alapítva: 1993
KÖNYVELŐIRODA
- Könyvelés
- Bérszámfejtés
- Adótanácsadás
- Könyvvizsgálat

Széles ügyfélkör, teljeskörű ügyintézés, szakértelem, megbízhatóság, reális árak.
1162 Bp. Hermina út 9.
Tel: 405-9103, 405-1760