

# Az MO útgűrű jelentősége és fejlesztési programja

2006. Május 16.

## Az MO jelentősége, szerepe

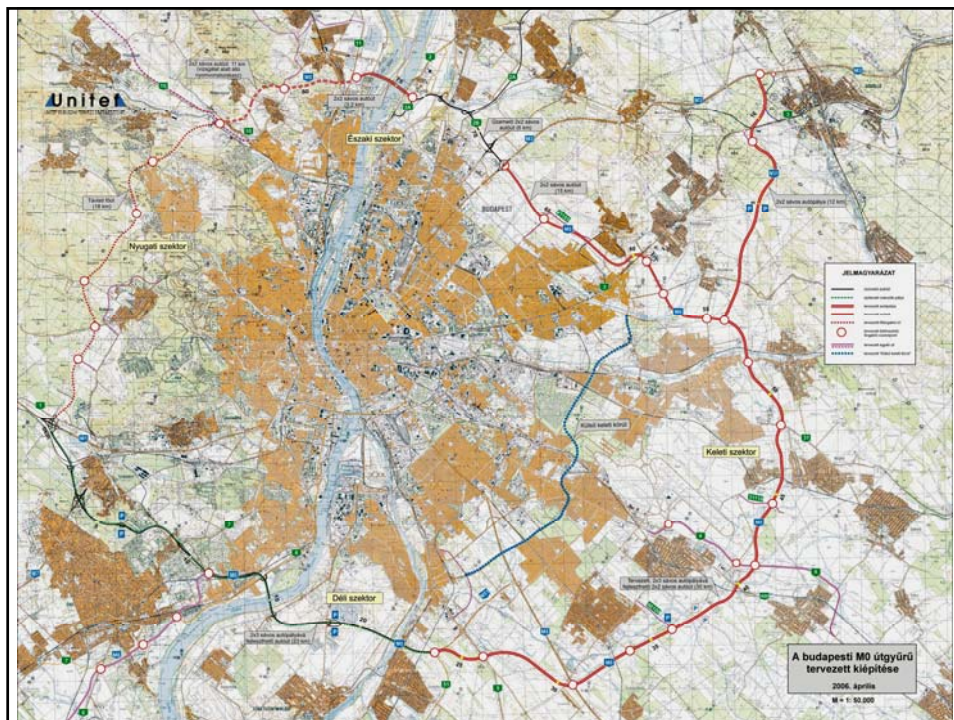
- - 1976 OMFB koncepció a magyarországi autópálya hálózatról
- - 1976-77 UVATERV részletes tanulmányterv a teljes autópálya gyűrűről
- Cél: a főváros közúti forgalom-koncentrációjának feloldása, a forgalom kiszorítása a belső területekről

## Az útgyűrű négyes funkciója

- - az országon belüli és a nemzetközi átmenő forgalom levezetése, kiszorítása a fővárosból
- - a forgalom gyűjtése, elosztása ( a célforgalmak a legkedvezőbb helyeken lépjenek be/ki a főváros területéről )
- - a gyűrű által érintett települések, kerületek egymás közötti forgalmi kapcsolatának segítése
- - a meglévő ( és tervezett ) gyorsforgalmi utak hálózattá szervezése

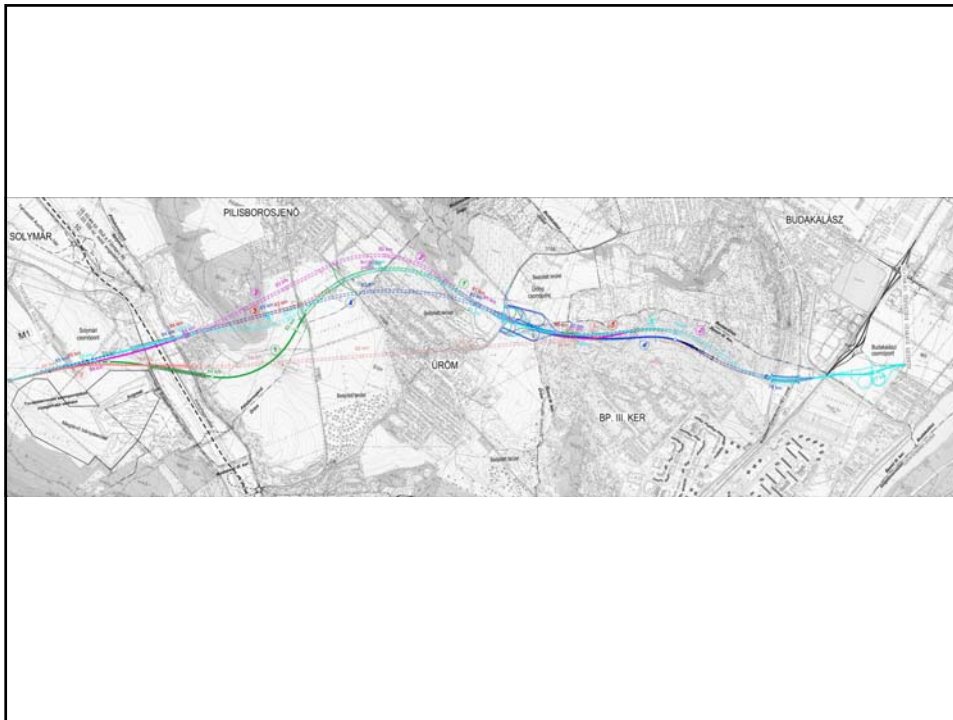
## Az egyes gyűrűelemek szerepe

- - déli, dél-keleti szektor ( 1 - M31 között)
- nemzetközi jelentőségű, mind a négy funkció jelen van, szükséges a 2x3 sáv
- - észak, észak-keleti szektor ( M31-10 )
- mikro regionális és kapcsolati szerep, kisebb térséget tár fel, 2x2 sávós autóúti kiépítés is elégséges lehet
- - nyugati szektor ( 10 – 1 között )
- nagytérségi kapcsolat nem célszerű, lokális közlekedési feszültségek oldása a cél



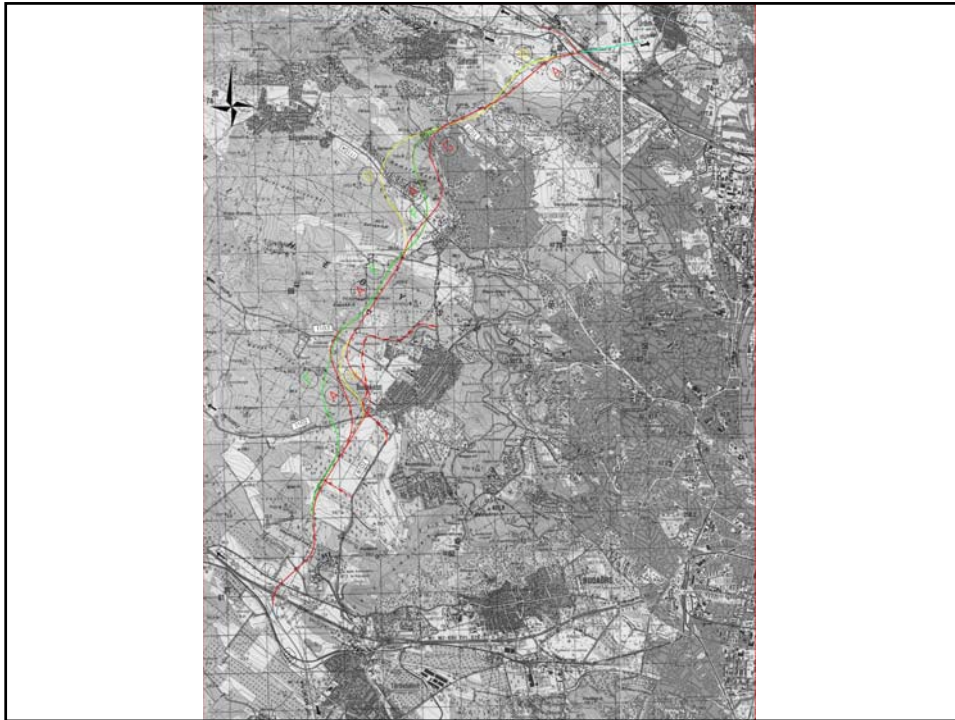
## 10 – 11.sz. főutak közötti szakasz

- - az északi agglomeráció lakosság száma jelentősen nőtt, a közúthálózat fejlesztése nem követte az igényeket, egyetlen kapcsolat a 1108.j. út Üröm és Budakalász átkelésével
- - 2005-ben Unifert Rt újabb tanulmányt készített a kb. 11 km útszakaszra 7 változattal
- - a kialakítás korlátai: belterületbe vonás; új lakóövezetek; domborzati viszonyok; értékes élővilág; barlangrendszerek
- - 2003-2007 között előkészítés alatt ( 2003.évi CXXVIII. Tv. )



## 1 – 10.sz. főutak közötti szakasz

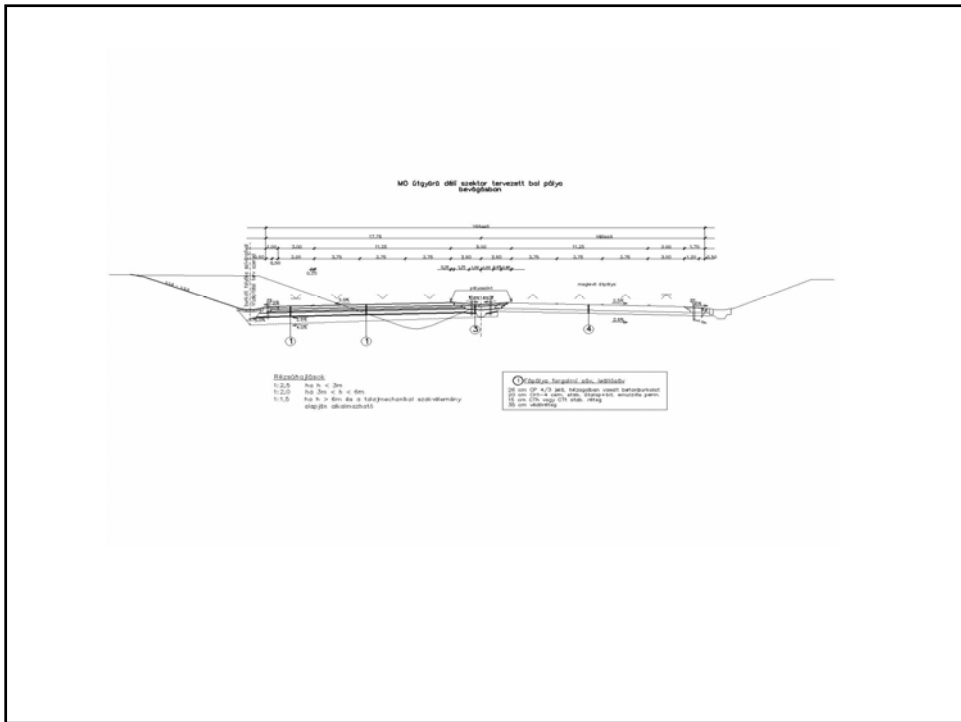
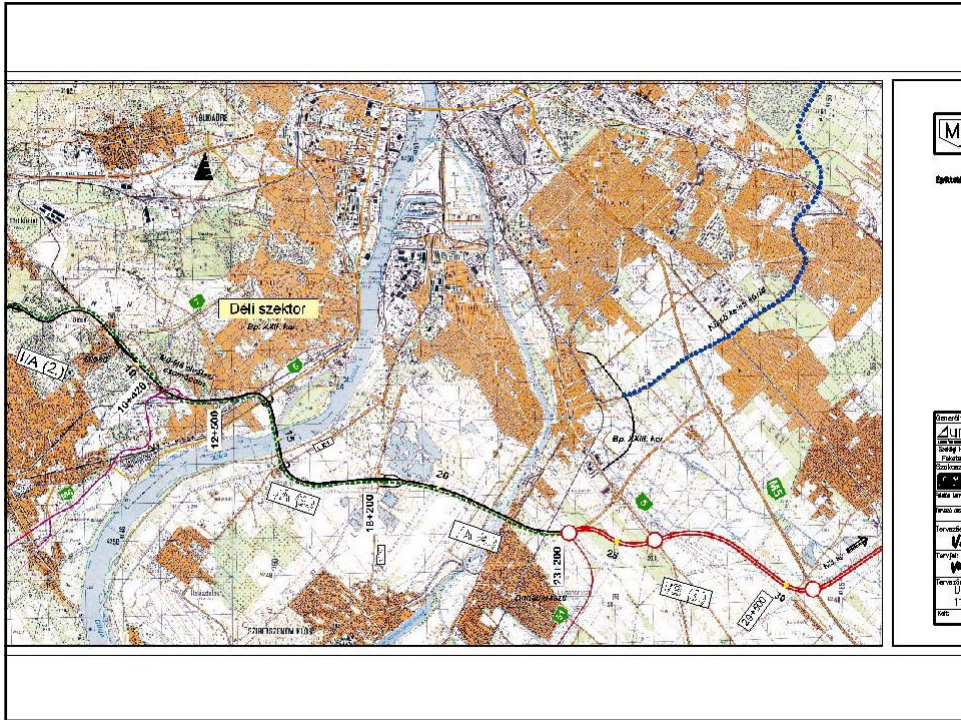
- - 1993. első tanulmányterv, Pro Urbe Kft.
- - Budapest (Budakeszi) és a Budai Tájvédelmi Körzet között 100 km<sup>2</sup> területsáv vizsgálata
- - 2003-ban UNITEF Rt. Környezeti előtanulmányt készített egy főútvonalra
- - a 2003.évi CXXVIII. Tv. ismét autóútként nevesíti - ami újabb konfliktusok forrása – 2003 – 2007 közötti előkészítéssel

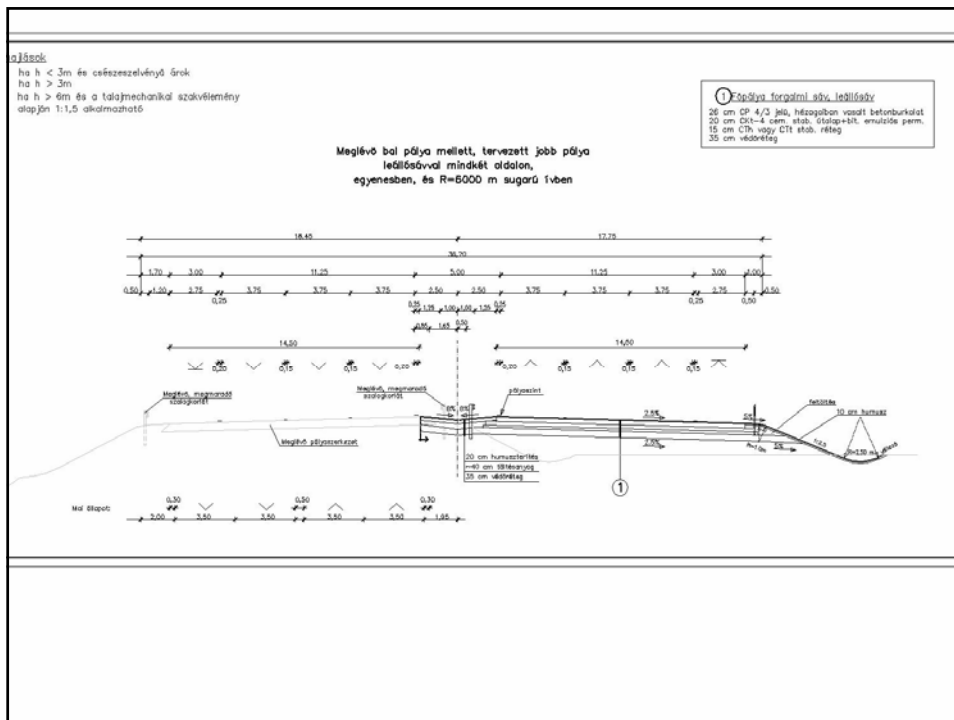


## Déli szektor M1 – 51.sz. főút között 0+115 – 23+200 km.sz.

- -meglévő 2x2 sávos autót bővítése 2x3 sávos autópályára
- -12+300 km sz-ig a bal, utána a jobb pálya épül
- -9+400-12+300 km sz. között az M6 érdi tető szakaszával épül
- - 8 db csomópont; 23 műtárgy, közte a Hárosi és Soroksári Duna-híd
- -korona 36,20m; forgalmi sáv 3,75m; elválasztó sáv 5,0m
- -építési engedélye van, CXXVIII.tv. Szerinti befejezés 2007 év







## Déli szektor 51.sz.-M5 között 23+200 – 29+500 km sz.

- - 2x3 sávós autópályává fejleszthető 2x2 sávós autót
- - 2 db csomópont; 4db műtárgy
- - korona 34,10m; forgalmi sáv 3,75m; elválasztó sáv 11,10m, távlatban 3,60m
- - engedélyezés alatt; kiépítés CXXVIII. tv. szerint 2007 év

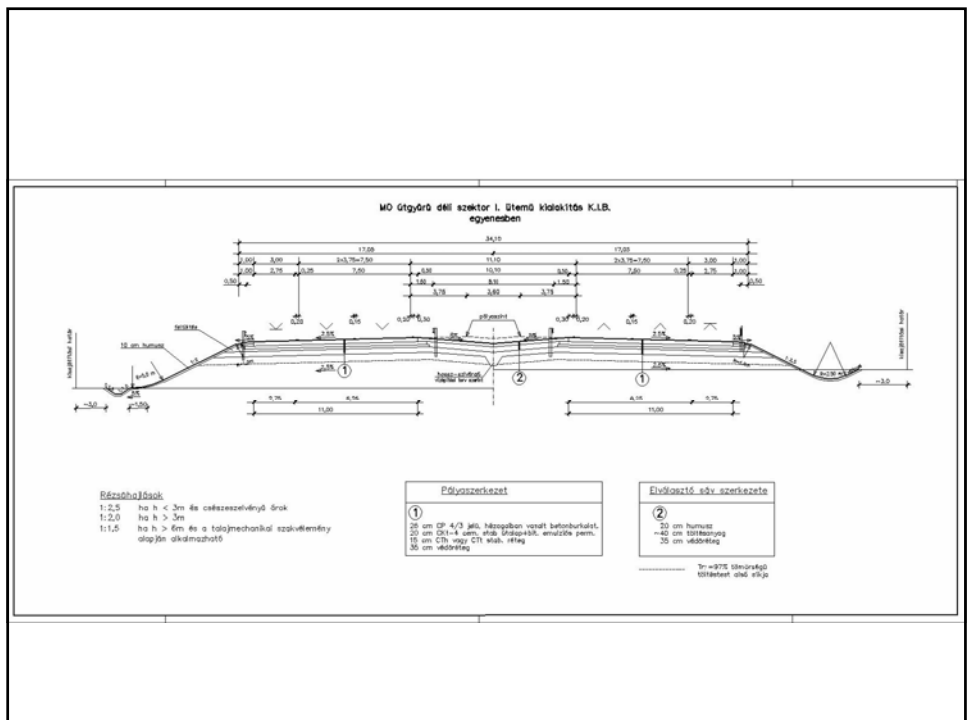


DÉLI SZÉKTŐR 51. SZ. FŐÚT – M5 A  
(23+200–29+500 km sz.) KÖZGÉPÍ  
ÉPÍTÉSI TERVE

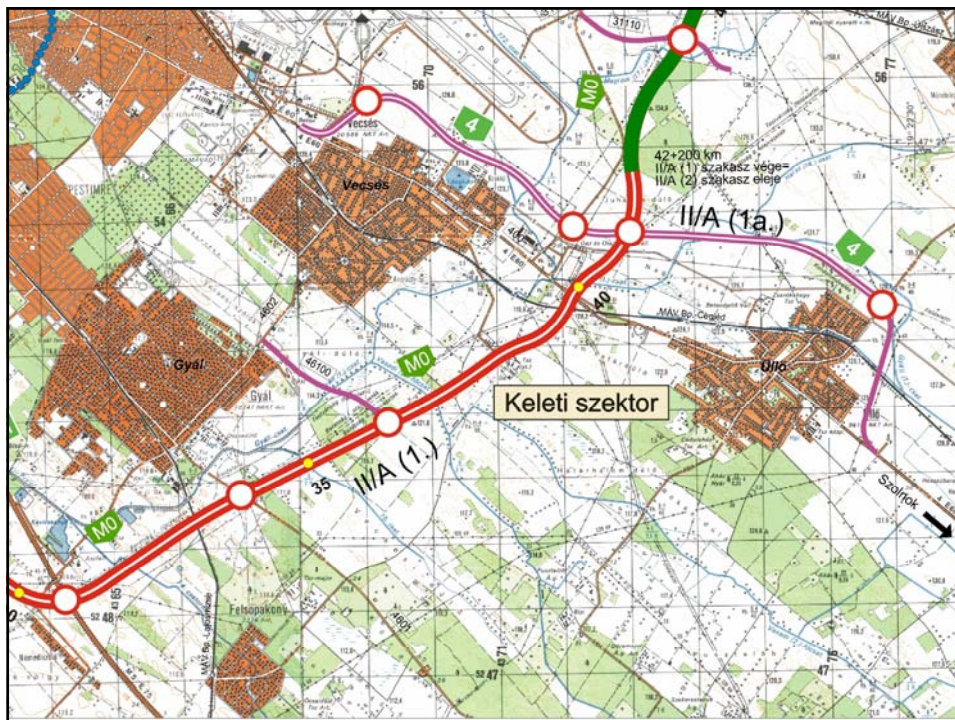
Építető: **NEMZETI AUTÓ**  
1036 Budapest

ENGEDÉLYEZÉSI DOK  
Kivitelezési

Generáltervező:		<b>UNITEF-CÉH Mémlektroda Kft.</b>	
1119 Budapest, Barnemissa tér 12. Tel: 205-630, Fax: 205-630		E-mail: unitef@unitef.hu	
Szakági koordinátor:	Projektszerkesztő:	Projektfelügyelő/elővezető:	Projektfelügyelő:
Fekete Gábor	Majr Gábor	Kőrösi Gábor	Jancsár Péter
Szakasztervező:		UNITEF 83 Műszaki Tervező és 1119 Budapest, Barnemissa tér 12. Tel: 205-630 e-mail: unitef@unitef.hu	
Felüle tervező:	Pantófal Csaba	Tervező:	Bajk Miklós, Szerviz
Ellátó:	Kőrösi Gábor	Ellátómény felmérő:	Pantófal Csaba, Polgármester
Változtatási igazgató:	Keresztes László	Változtatási h.:	Jancsár Péter, Bók-vezető
Tervezési szakasz:		MO Útgyűrű	
1/B (5.)		23+200–29+500 km sz.	
Tervezet:	1/B(5.)A1.	Szakterv:	ÚTÉPÍTÉS Autóút
Tervezőintézmény:	Réazsmóvelet:		







## Keleti szektor M5 – új 4.sz. főút között 29+500 – 42+200 km sz

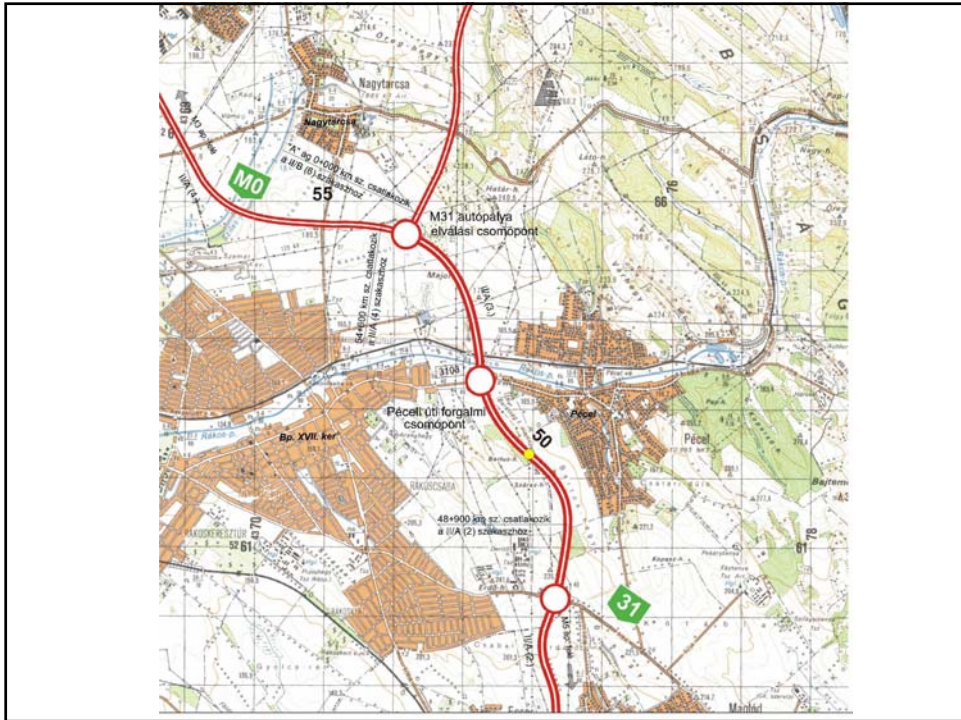
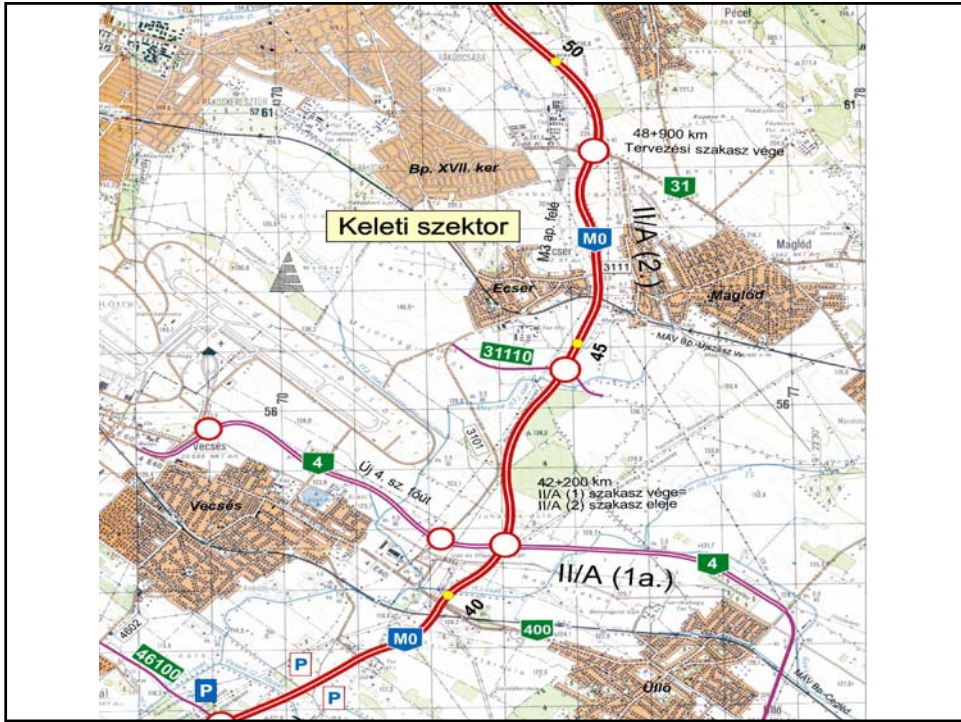
- - a STRABAG Építő Rt megépítette 34 mdFt költséggel a 2x2 sávós – 2x3 sávósra bővíthető – autótutat
- - 2005. december 17-én ideiglenesen forgalomba helyezve 30 év után az első beton burkolatú pálya
- - 4 csomópont, 21 db műtárgy épült, ebből 11 db beton burkolatú

**Keleti szektor új 4.sz. – M31.sz.  
között 42+200 – 54+600 km sz**

- - a 12,4 km útszakasz a megelőzőhöz hasonlóan 2x2 sávós autóút amely, 2x3 sávósra bővíthető
- - a keresztmetszeti elrendezés is azonos
- - 4 db csomópont és 14 db műtárgy épül
- - az építés megkezdődött, a kivitelező a PVT-M0 Konzorcium
- - a finanszírozás 85%-ban EU kohéziós alapból történik

**Keleti szektor M31 – 3.sz. főút  
között 54+600 – 59+800 km sz**

- - az 5,2 km útszakasz – a forgalomnak megfelelően – 2x2 sávós autóút
- - a koronaszélesség 25,60m; a forgalmi sáv 3,50m; az elválasztó sáv 3,60m
- - 3 db csomópont és 7 db műtárgy épül, a kivitelező – azonos az előző szakasszal – a PVT Konzorcium
- - a 17,6 km útszakasz építési költsége az új 4.sz. – 3.sz. főutak között mintegy 28 mdFt























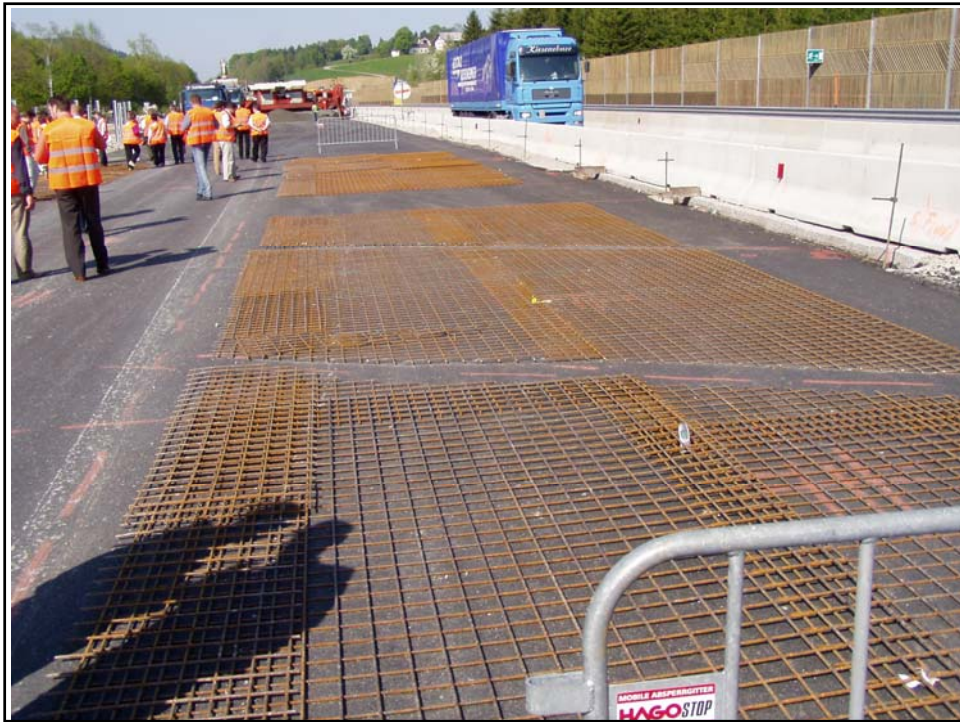
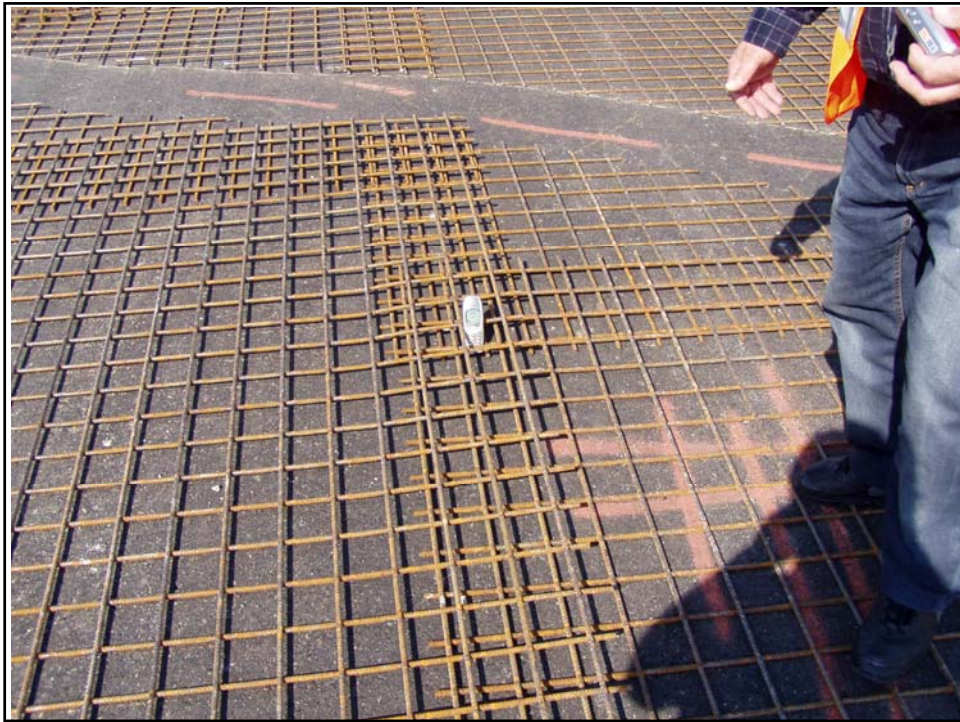












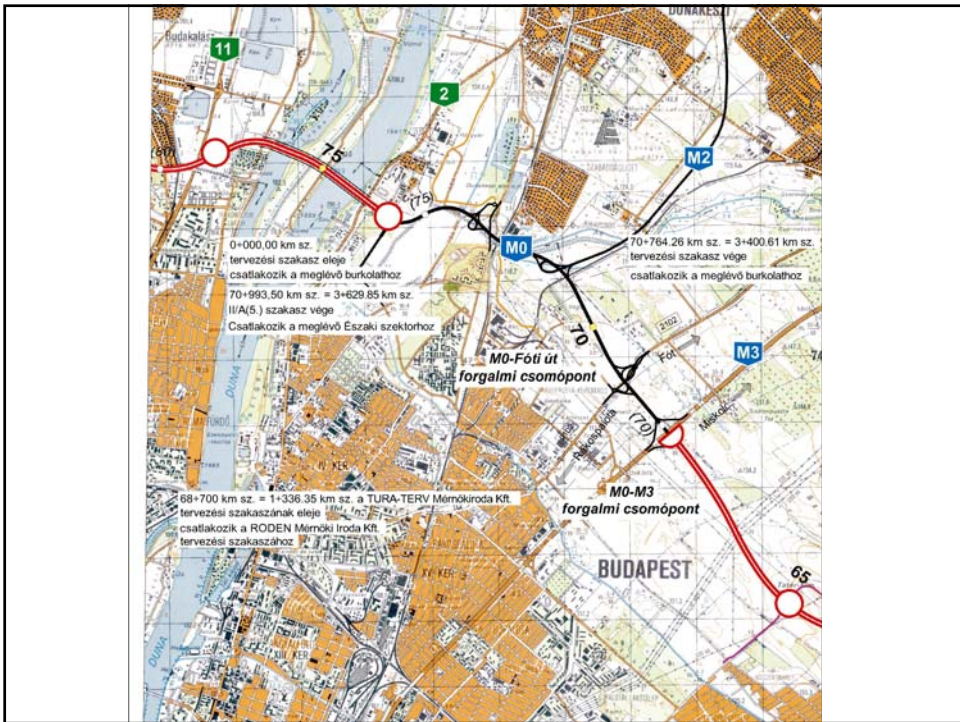








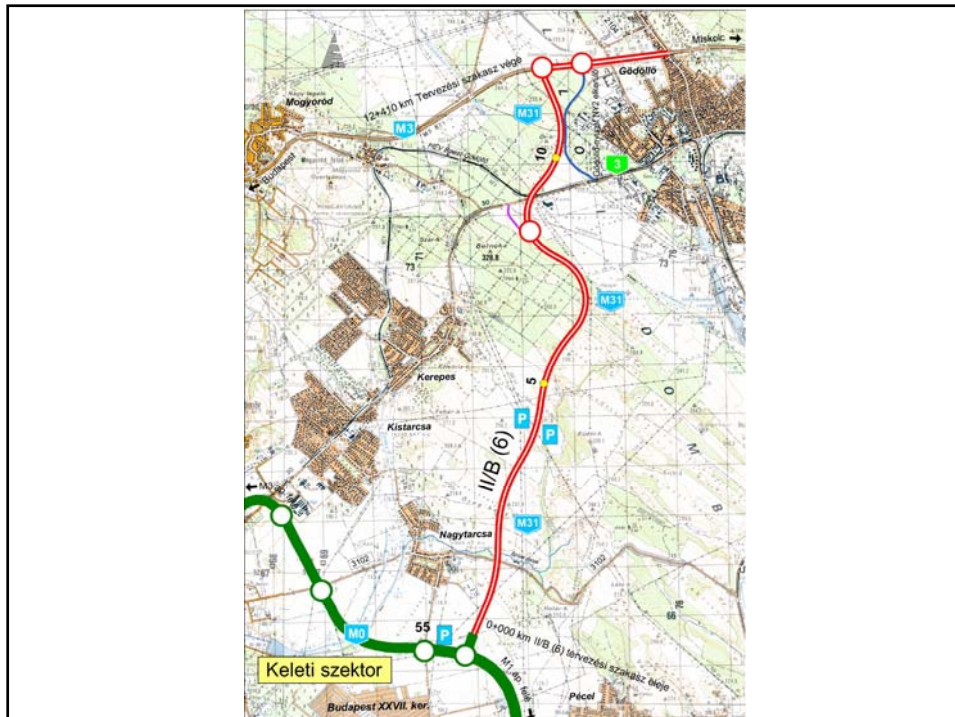






## Keleti szektor a 3.sz. – M3 között 59+800 – 68+700 km sz

- - a 8,9 km útszakasz koronaszélessége 25,60m; a forgalmi sáv 3,50m; az elválasztó sáv 3,60m
- - 2 db csomópont és 18 db műtárgy készül
- - a kivitelezést az "ED"-M0 2005 Közös Vállalkozás kezdte meg, a szerződéses érték mintegy 15 mdFt



## Keleti szektor M31 gödöllői átkötés az M0 – M3 között

- - a 12,2 km útszakasz koronaszélessége 26,60m; forgalmi sáv 3,75m; az elválasztó sáv 3,60m
- - 2 db csomópont, 18 db műtárgy és 1db komplex pihenőhely épül
- - az engedélyezési eljárás folyamatban van
- - a CXXVIII. tv. szerint az átadás határideje – mint az új 4.sz. főút – M3 közötti szakaszoké – 2007. év

## Északi szektor a 2.sz. – 11.sz. főút között 72+835 – 76+708 km sz

- - 1991 Uvaterv „Egyeztetési terv” a nyomvonal véglegesítése
- - CÉH Rt tervváltozatai a hidakra az UNITEF Rt engedélyezési terve keretei között
- - szakmai, társadalmi zsűri döntése a háromnyílású ferdekábeles hídra
- - engedélyezési eljárások, elutasítások és fellebbezések
- - 2004. szeptember 07. a környezetvédelmi engedély érvényessége határozatlan idejű
- - az építési engedély 2004. szeptember 15-én jogerős és azonnal végrehajtható

## A megvalósuló hidak

- - az öt híd össz-hosszúsága 1861 m
- - bal parti ártéri híd 150 m, négynyílású, többtámaszú, szekrény keresztmetszetű, feszített vasbeton
- - Duna-híd 591 m, háromnyílású, ferdekábeles
- - Szentendre szigeti ártéri híd 560 m, 12 nyílású, többtámaszú, szekrény keresztmetszetű, feszített vasbeton
- - szentendrei Duna-ág híd 333 m, három nyílású, acélszerkezetű
- - jobb parti ártéri híd 219 m, ötnyílású, többtámaszú, szekrény keresztmetszetű, feszített vasbeton

## Keresztszelvény

- - a hídon 2x2 forgalmi sáv leállósávval, a külső oldalon közös gyalogos-kerékpáros járda vezet át
- - a bal-és jobb pálya légréssel elválasztott hídszerkezeten vezet – a ferdekábeles hidat kivéve – így gyakorlatilag kilenc hídszerkezet épül
- - a leállósáv szükség esetén forgalmi sávva alakítható
- -



## Építés

- - a közbeszerzési eljáráson az M0 Északi Duna-híd Konzorcium lett a nyertes
- - az építés költsége mintegy 62 mdFt
- - kivitelezési határidő 2007. vége a CXXVIII. Tv. szerint

Köszönöm a figyelmet