



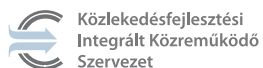
M0-ás keleti szektor

érdekessegek

Az M0 körgyűrű keleti szakaszának átadásával érezhetővé vált, hogy Budapesten a nagy forgalmat lebonyolító körút hálózata fellélegzett. Folyamatosabb, gyorsabb a haladás a városban, kisebb a torlódás a nagyobb csomópontokban. Az útszakaszt egyes helyeken természetvédelmi megfontolásból védőkerítéssel vették körül, a lakott települések közelében pedig zajmentesítő falak, illetve zajárnyékoló dombok épültek, és több helyre védőerdőt is telepítettek. Szintén a természet védelmét szolgálja Csömörnél a Caperra-patak forrásánál egy monitoring kút létesítése, amellyel folyamatosan ellenőrzik a patak vízminőségét. A körgyűrű kerekedésének következő fázisa az M0 déli szektorjának bővítése lesz, ahol két új Duna híd is épül majd.

Az M43-as autópálya lesz Magyarországon a negyedik sztráda, ami eléri az országhatárt. Eddig az M7-es Horvátországgal illetve az arról leágazó M70-es Szlovéniával, az M1-es Ausztriával, az M5-ös pedig Szerbiával köti össze hazánkat. Az M43-as Makó és Szeged közötti szakaszának hossza 31.6 km, 4 szakaszban fog megépülni, és a tervek szerint 2010-ben készül el. Az út második szakaszán 610 méter hosszú Tisza-híd épül. Ezután a következő lépés a Makótól Nagylakig, illetve onnan a határig vezető autópálya megépítése, amit várhatóan 2012-ben avatnak fel.

www.kiksz.eu | E-mail: info@kiksz.eu | Ügyfélszolgálat: 06 40 638 638



Közlekedési
EXPO

autópálya





Hazánk autópályái

Az autópálya-hálózat bővítése hazánk Uniós felzárkóztatásának egyik legfontosabb feladata. Magyarországon az elmúlt hat évben megkétszereződött az autópálya-hálózat hossza, így hazánk az államterület nagyságára vetítve 7-szer több sztrádája van, mint például Romániának. Az autópálya-építés az ország rövid és hosszú távú érdekeit egyaránt szolgálja. A hatalmas infrastrukturális beruházások nyomán rengeteg új munkahely nyílik az építkezéseken, illetve az autópálya mentén elhelyezkedő településeken. Ez befektetői szempontból érthető, hisz szívesebben választanak olyan helyet vállalkozásuknak, amely könnyen és gyorsan megközelíthető. Az új utakkal hazánk, amely köztudottan tranzitország, nagyobb átmenőforgalmat bír el, és megkíméli az ország településeit a kamionforgalomtól.

Magyarország első autópályája az M7-es, amelynek első szakaszát 1964-ben avatták fel. Hosszú évek várakozása után, 2008. augusztus közepén – 85 százalékos uniós támogatással – átadták az utolsó hiányzó kilométereket is, így megszakítás nélkül juthatunk el rajta Budapestről a letenyi határátkelőig. Az M7-es így már nemcsak a Balatonra igyekvő nyaralóknak, hanem a pihenésüket a horvát tengerparton töltőknek is gyors és biztonságos közlekedést biztosít. Az új szakaszokkal jelentősen javulnak Délnyugat-Magyarország belső közúti kapcsolatai.

SZABÁLYOK, KEZDETEK

Az autópálya jelzőtáblával megjelölt osztott pályás út, melynek irányonként legalább két forgalmi és egy leállósávja van. Kizárólag olyan jármű közlekedhet rajta, mely – sík úton – legalább 60 km/h sebességgel képes haladni. A legnagyobb megengedett sebességet Európában országonként határozzák meg, az Unió legtöbb államában ez 130 km/h, de például Németország autópályáinak bizonyos szakaszain egyáltalán nincs ilyen korlátozás.

A sztrádák története a gépkocsik egyre szélesebb körű elterjedésével kezdődött, az első ilyen utat 1913 és 1921 között építették a napjainkban is autópálya-nagyhatalomnak számító Németországban. Innentől kezdve Európa-szerte nagy építkezésekbe fogtak, főleg a már meglévő utakat szélesítették ki. A két világháború ugyan súlyos csapást mért a meglévő úthálózatra, de a huszadi század második felében már töretlenül haladtak előre az építkezések.

