A domborzati viszonyok miatt alagutak kellenek az M0-ás autóútra, jelentősen drágul a beruházás

A tervek szerint jövőre megkezdődik az M0-ás autóút még hiányzó szakaszának a megépítése. Ezzel Budapest mentesülne a tranzitforgalom jelentős részétől, az új út pedig az ország gazdasági versenyképességét is erősíti.

Az M0-ás autóút Magyarország leginkább igénybe vett és legnagyobb forgalmú útja, amelyen a tranzitforgalom szinte teljes egészében áthalad. Áteresztőképességének növelése, illetve a hiányzó mintegy harminc kilométer hosszú északi szakaszának kiépítése ezért nagyon fontos az ország és leginkább Budapest számára. Ezzel sokat javulnának a közlekedési feltételek, egyben az ország gazdasági versenyképessége is. A tervek szerint az M0-ás északi szakasza 2018-ban továbbépül, a beruházó Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. meghirdette a megvalósíthatósági tanulmány elkészítésére a tendert. A nyertesnek meg kell szereznie a környezetvédelmi engedélyt is. Ezt követően adható ki az építési engedély.

Az északi szektor egyik legfontosabb és leginkább várt része a 10-es és a 11-es főút közötti szakasz, amely nyolc kilométer hosszú lesz, és nagy része alagutakban és viadukton halad. A 10-es főút bekapcsolásával a fővárosba vezető valamennyi út rácsatlakozna az M0-ásra. A beruházás révén Óbuda és lényegében a teljes budai oldal mentesülne attól a forgalomtól, amely a fővárost Esztergom illetve Almásfüzitő felől éri el, tehát az érintett fővárosi közúthálózat terheltsége számottevően csökkenne.

A megyeri hidat és a 10-es főutat összekötő szakasz a Duna-hídtól, az előzetes tervek szerint, egy viadukttal kezdődik, amely a szentendrei HÉV vonala és a mellette levő 1115-ös számú út felett épül, az első alagút egyből két kilométer hosszú lesz. Ez a létesítmény az Ezüsthegy alatt épül, és a budakalászi útnál ér véget. Ezt követően egy újabb háromkilométeres alagút következik, amely a Köves-bércig tart, és itt éri el a 10-es utat. A 2x2 sávos út jelentős része tehát alagútban halad, ami jelentősen megemeli a költségeket, amiket egyelőre csak becsülni lehet. Az ezt követő szakaszokat, amelyek egészen az M1-es autópályáig épülnek meg, szintén nehéz domborzati viszonyok között kell létrehozni. Itt korábban felvetődött az a lehetőség is, a várható forgalomból adódóan, hogy – legalábbis az első ütemben – csak 2x1 sávos autóút épülne meg.