

2009. JÚNIUS



TÚL VANNAK A FÚRÓPAJZSOK A DUNA ALATTI SZAKASZ FELÉN

HAMAROSAN MÁR A PESTI OLDALON FOLYTATÓDIK A MUNKA

Eddig mintegy 190 métert haladt előre a Duna alatt problémamentesen a budapesti 4-es metró déli alagútépítő pajzsa, azaz a folyó alatti táv több mint felét megtette. Amint átért a pesti oldalra, északi párja is elindulhat. A pajzskiszolgálás folyamatosan áttelepül a Szent Gellért téri épülő metróállomásra.

Május közepén ért véget a pajzsok több hetes felkészítése a Duna alatti szakaszra, amit időközben az alagútépítő BAMCO konzorciummal folytatott vita is lassított. A gépmonstrumok karbantartásával a munkák újraindulását követően a szakemberek május közepére végeztek, így 18-án a déli pajzs elindulhatott az új metróvonal egyik legizgalmasabb szakaszára. A folyó alatti fúrás az átlagosnál mindig nagyobb kihívás, de az előzetes talajvizsgálati mérések helytállóságát igazolja, hogy közel ugyanolyan sebességgel és biztonsággal tud haladni a munka itt is, mint ahogy normál körülmények és beépített felszín alatt haladt. Az alagútépítési munkák a budai oldalon így tehát teljesen befejeződtek. A pesti oldal

építéséhez a pajzskiszolgáló berendezés fokozatosan áttelepül a Szent Gellért térre. Néhány hét múlva már innen történik majd az alagút falzatát alkotó tübbingek beszállítása, illetve a kifejtett föld elszállítása egészen addig, amíg a pajzsok el nem érik pesti oldalon a Baross téri ideiglenes végállomáson kialakítandó pajzskiszervező kamrát.



FÉLÚTON A METRÓ CÍMMEL RENDEZTEK KONFERENCIÁT A SZAKEMBEREK

GRANDIÓZUS METRÓKIÁLLÍTÁS VÁRTA A LÁTOGATÓKAT

A Magyar Mérnökhallgatók Egyesülete a DBR Metró Projekt Igazgatóság és a Fővárosi Önkormányzat közreműködésével, a Magyar Mérnöki Kamara, valamint a Kereskedelmi és Iparkamara szakmai támogatásával egész napos konferenciát szervezett 2009. május 13-ára Félúton a metró címmel a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen.

Az idei Metró4 Szakmai Nap keretében megtartott rendezvény apropója az volt, hogy a 4-es metró építése - és benne az alagútépítés is - féltávhoz érkezett, célja pedig a tervezés és kivitelezés szakmai kérdéseinek, kihívásainak, felmerült problémáinak és az ezekre adott válaszoknak, megoldásoknak, nem utolsósorban a metróépítés jövőjének a bemutatása volt. Az alagútépítő pajzsok nemrég elérték a Szent Gellért téri állomást, amely most épülő vonal felét jelképezi. Ezen kívül az új metró első szakaszának mind a tíz állomása jó ütemben épül, vannak olyanok is már, amelyek 80-90%-os

készültségűek, így összességében is elmondható, hogy Budapest új metróvonalának építése féltávhoz érkezett. Voltak műszaki nehézségek, előre nem látható események, amelyeket kezelni kellett, és amelyek kapcsán számos új tapasztalatot összegyűjtöttek a metróépítők. Ezeket szerették volna megosztani a résztvevőkkel a szakemberek, illetve a metróépítés jövőjével kapcsolatos szakmai és civil véleményeket ily módon, egy konferencia keretében is megismerni egy látványos kiállítás keretében mutatva be az új metró.



A FŐVÁM TÉRI ÁLLOMÁS MÁR VÁRJA A FÚRÓPAJZSOKAT

ELKÉSZÜLTEK A DUNA ALÁ BENYÚLÓ PERONALAGUTAK

Néhány hete véget ért a 4-es metró Fővám téri állomásához kapcsolódó peronalagutak építése, ami lehetővé tette, hogy az alagútépítő BAMCO időben megkezdhesse a metróalagutak Duna alatti megépítéséhez szükséges próbafúrásokat. A Duna parti állomás ezzel elérte a pajzsok fogadására alkalmas készültségi fokot.

Az újságírók a kivitelező HÍDÉPÍTŐ szakmai vezetésével tekinthették meg néhány hete a szerkezetileg kész állomást és a folyó alá benyúló, különleges technológiával épült alagútrészeket. Az építési kockázatokat a minimumra csökkentő megoldás értelmében a kivitelező szakemberei a Duna alá benyúló 40 méteres peronalagutakat közel 20 méterrel eltolták a Kálvin tér irányába annak érdekében, hogy az a folyó medrétől távolabb kerüljön, illetve az állomás egyéb részeinek építését is felgyorsították. Időközben nem

engedve a nyomásnak, a DBR Metró Projekt Igazgatóság számára kedvezően zárult a jogvita az alagútépítő BAMCO konzorciummal, aki újra felvette a munkát és visszatért a szerződéses keretek közé, biztosítva, hogy munkafelfüggesztés helyett a vitás kérdéseket mostantól a rendelkezésre álló jogi keretek között fogja rendezni. Mindezeknek köszönhetően hamarosan zökkenőmentesen fogadni tudja majd az állomás a pesti oldalra érő fúrópajzsokat.



BUDAPESTEN JÁRTAK A LEGJOBB ALAGÚTÉPÍTŐ SZAKEMBEREK

A MAGYAR FŐVÁROSBAN TARTOTTÁK AZ IDEI ALAGÚTÉPÍTŐ
VILÁGKONGRESSZUST

A világ ötvenhárom országából, közel ezer szakember érkezett május végén Budapestre, hogy az idei Alagútépítő Világkongresszus keretében megismerje a magyarországi mélyépítési projekteket megosztva egymás között a szakmai tapasztalatokat.

Egy kétmilliós világváros életében a közlekedés, különösen a kötöttpályás közlekedési rendszer fejlesztése elkerülhetetlen. A beépítettség, a felszíni terhelés csökkentésének igénye pedig világszerte - egyre inkább érzékelhető trendként - az alagútépítésre terelte a figyelmet az elmúlt években. Az alagútépítő szakma világszervezete, az International Tunneling and Underground Space Association idén Magyarországnak ítélte az Alagútépítő Világkongresszus szervezési jogát. A Magyar Alagútépítő Egyesület lehetővé tette, hogy a résztvevők megismerhessék a magyarországi

alagutas projekteket. Bátaapáti grandiózus alagútrendszere és az M6-os autópálya föld alatti szakaszai mellett a négy napon át tartó konferenciasorozat természetesen lehetőséget adott a 4-es metró párhuzamosan és beépített felszín, sőt egy szakaszon folyó alatt épülő alagútjainak, az alkalmazott technológiának és a biztonságot elősegítő módszereknek a bemutatására is.



KINYÍLTAK A BUDAPESTI METRÓKAPUK

NYÍLT NAPOT TARTOTTAK AZ ÉPÜLŐ METRÓBAN

Kitárta egy teljes napra a Szent Gellért téri és a Fővám téri építkezés kapuit május közepén a DBR Metró Projekt Igazgatóság, a STRABAG és a HÍDÉPÍTŐ, hogy szakmai kíséret mellett, több mint 30 méter mélyről, a Duna medre alól tekinthessék meg a fővárosiak a pajzsokat és az új metróvonal két legmélyebb és egyben leggrandiózusabb állomását.

Tavaly két nap alatt közel kétezren láthatták a 4-es metró Bocskai úti és Rákóczi téri állomását. Idén a kivitelezés olyan intenzív fázishoz érkezett, hogy csak egyetlen napra nyílt lehetőség, de így is mintegy ezer budapestit le tudtak vinni május 18-án a szakemberek az épülő állomásokra. A munkavédelmi előírásokat betartva, a munkálatokat nem akadályozva óránként és helyszínenként 50-60 ember láthatta „kézzelfogható” közelségből, hogy mi zajlik pontosan a főváros alatt.

JÓTÉKONYSÁGI KONCERTET



SZERVEZTEK A 4-ES METRÓBAN

PINK FLOYD SZÓLT HÚSZ MÉTER MÉLYEN A RÁKÓCZI TÉRI ÁLLOMÁSON

Egyedülálló jótékonysági koncertet adott a budapesti Keep Floyd ing zenekar május 16-án a 4-es metró épülő Rákóczi téri állomásán, több mint húsz méter mélyen a föld alatt. A kezdeményezést felkaroló, illetve támogató SWIETELKSY, a DBR és a brit példakép zenéjét Magyarországra elhozó együttes a koncert jegybevételének teljes összegét felajánlotta a fogyatékkal élő fiatalokból álló Reménysugár zenekarnak. 200 ezer forint gyűlt össze.

A Pink Floyd Pompeii romcsarnokában tartott emlékezetes koncertet a '70-es években, a Keep Floyd ing szerette volna Budapest valamelyik hasonlóan grandiózus helyszínén játszani el a legismertebb szerzeményeket. A mintegy 400 jegy alig több mint 24 óra leforgása alatt elfogyott. Az állomás egyébként szerkezetileg közel 90%-os készültségű, a rendezvény pedig lehetőséget kínált arra, hogy a nagyközönség ilyen különleges keretek között is megnézhesse, hol tart a kivitelezés. Építészeti szempontból egyedi kialakítású a Rákóczi téri megálló, hiszen a több mint 600 m²-es utasforgalmi tér végleges szerkezeteiben, a csarnokot körbeölelő karzatokon megjelennek majd II. Rákóczi Ferenc fejedelem birtokainak nevei. Az építető a környezetvédelmi szempontokat is kiemelten kezelte, hiszen a faültetések mellett úgy alakították ki a szakemberek az állomás geometriáját, hogy a felszínen található idős platánfák megmaradhassanak eredeti környezetükben.

