

METRÓ 4

Hírlevél

BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatóság
4. évfolyam, 2. szám 2002. október

DBR

M

METRO

www.metro4.hu

Rendeztük az adósságot

Sok év megfeszített munkája, szakemberek százainak erőfeszítése nyomán idén nyáron végre megkezdődhetett a 4-es metró építése. Bár még nem Budapest új metróvonalának alagútjai, állomásai épülnek, de ez év nyarán megindulhatott a metró által érintett területek előrehozott felszíni rendezése. Mégpedig elsőként az egyik legkritikusabb területen, a Bartók Béla úton és környékén. E munkával sok éves adósságát rendezi a Budapest az itt lakókkal szemben. Hiszen a metró-építés körüli politikai harcnak ők voltak a legnagyobb vesztesei. Az itt élők, akik eddig nem részesülhettek a főváros dinamikus fejlődéséből. Azonban idén megnyílt a lehetőség arra, hogy már a majdani metróvonal követelményeit is szem előtt tartó módon megújulhatott lakókörnyezetük. A beruházók, a tervezők és a kivitelezők mindent megtettek azért, hogy a Bartók Béla út és környéke korszerű, a XXI. század kihívásainak megfelelő, biztonságos és egészséges területté váljon az itt lakók, itt dolgozók és közlekedők számára. Április vége óta 47 cég mintegy 400 szakembere dolgozik azon, hogy a november végi határidőre mindennel elkészüljenek. Márpedig – ahogy az hírlevelünkben kiderül – rendkívül sok, előre nem várt esemény nehezíti munkájukat.

Korszerű tömegközlekedési sáv

A Bartók Béla út felújításának keretében elsőként az új villamosvágány ké-

szült el, mely a metró átadása után a buszforgalomnak is helyet ad majd.

4460 méternyi modern, vasbeton lemezre rögzített, rugalmas ágyazású sín-



Az ideiglenesen átadott út- és villamospálya



A speciális gömbsüvegsor építése

rendszer épült. A gumiágnak köszönhetően ezentúl csendesebben haladnak a villamosok, és csökken a rezgés is. A vágányépítés során mintegy 3500 m² beton, 1800 m² vasbeton, 600 m² aszfalt és több mint 500 tonna sín került beépítésre. A villamos áramellátását biztosító teljes vezeték- és kábelrendszert is kicserélték a kivitelezők.

A villamospálya aszfaltburkolatot kapott, és új típusú gömbsüvegsor választja el az úttesttől. Erre azért volt szükség, hogy a 4-es metró átadása után a vágányzóna tömegközlekedési sávként működhessen, és itt közlekedhessenek a buszok is. A vágányzónától kifelé emelkedő gömbsüveg lehetővé teszi, hogy a buszok kihajtsanak a közúti sávba. Ha a busz vezetője véletlenül ráhajtana a gömbsüvegsorra, akkor egyre erősödő rázkódás jelzi, hogy a



A kész villamospálya

busz eltért a helyes iránytól. A gömb-süvegsor megakadályozza továbbá, hogy az autók behajtsanak a tömegközlekedési járművek közé. Az átépítés után a megállók – a korábbiaktól eltérően – egymással szemben helyezkednek el, és meghosszabbodtak. Így alkalmasak lesznek arra, hogy buszt és villamost egyaránt fogadni tudjanak.

Bár az új tömegközlekedési sáv mostantól készen áll, a közlekedés új rendje csak a metró üzembe helyezésekor, a felszíni járatok számának csökkenésével valósulhat meg. Addig ugyanis a teljes 7-es buszcsalád és a négy villamosjárat nem fér el egyetlen sávon.

Kényelmesebb közlekedés a felszín alatt...

A Bartók Béla út és környékének felújítása során minden szempontból figyelembe vettük a majdani 4-es metró létesítményeit, műszaki elvárásait. Így volt ez a közművek átépítésekor, a közlekedési csomópontok átalakításakor. És így volt ez a Móricz Zsigmond körtéri aluljáró megépítésekor is,

tonságosabbá válik a gyalogosok élete: nem kell a zebrát használni esőben, hóban, vagy hosszan várakozni a lámpáknál. A Móricz Zsigmond körtéri aluljáró első ütemben a Villányi úti villamos- és buszvégállomás utasai számára biztosít kényelmes és biztonságos átkelési alternatívát a tér másik oldala és a Fehérvári úti villamosok felé. Természetesen az akadálymentes felszíni közlekedés a zebrákon továbbra is minden irányban biztosított lesz.

A hatalmas felszín alatti szerkezet kialakítása nem volt mentes a nehézségektől. Az egyik legnagyobb problémát – ahogy azt, sajnos a nagy, fővárosi rekonstrukciós programoknál már megszokhattuk – a közműtérképek megbízhatatlansága okozta. Ugyanis az aluljáró alatt húzódó, átépítendő budai főgyűjtő csatornát az építők a feltárás során nem a nyilvántartásban szereplő helyen találták meg a tér alatt. A csatorna tényleges helyzete magassági és vízszintes értelemben is eltért a tervezettől, emiatt át kellett tervezni a csatornabújatót, két nagyméretű elosztó és fogadó vasbeton aknát kellett építeni, és nagy átmérőjű csövek elhelyezésével kellett pótolni az útban lévő



A Móricz Zsigmond körtéri aluljáró alaplemezőnek szerelése



Móricz Zsigmond körtéri aluljáró – földépités és zsaluzás

csatornaszakaszt. A munkagödör biztosításhoz az eredetileg tervezettnél hosszabb és nagyobb számú fűrt cölöpöt kellett készíteni. Az időjárás sem kedvezett az építőknek. Július végén, a szokatlanul nagy mennyiségű csapadék következtében a megbontott főgyűjtő csatornán keresztül a munka-

gödört két alkalommal is előtölte a szennyvíz. Bár mindezek fennakadást okoztak, a figyelmes lebonyolításnak, az eszközök megfelelő átcsoportosításának és a kivitelezők szakértelmének köszönhetően magas technológiai színvonalon zajlik a munka, és az átadási határidő nem került veszélybe.



Szt. Gellért tér – a távfűtő akna átépítése

A körtér átépítése során a felszíni gyalogosforgalmat is kényelmesebbé, átláthatóbbá tettük. Az eddigi gyakorlattal ellentétben biztosított a gyalogosoknak, hogy a terület összes pontját a felszínen is megközelíthessék. A sétálni, bevásárolni indulók továbbra is használhatják a felszíni gyalogátkeelőket, amelyek a jelenleginél áttekinthetőbbek és jobban megközelíthetők lesznek.

...és a felszínen

A rekonstrukció után a Tétényi út és a Szabadság híd közötti teljes szakaszon két sávban haladhatnak majd az autók, a megújult, nagy teherbírású aszfaltburkolaton. A mellékutcákban – ahol a lakosság ezt támogatja – kialakíthatók csillapított forgalmi övezetek, ahol maximum 30 km/h sebességgel lehet közlekedni. A jelzőlámpás csomópontokban külön sávból lehet majd balra kanyarodni, így a jövőben biztonságosabban közlekedhetnek a járművek.

Az útpálya felújítása azért volt különösen nehéz, mert az építés teljes szakaszában egy-egy sávban fenn kívántuk tartani a forgalmat a tömegközlekedés, a taxik és a mentők számára. Amint június közepén az autóforgalom elől elzártuk a Bartók Béla utat, a kivitelezők eltávolították az elhasznált kockakő- és keramitburkolatot, majd ezt követte – a közműátépítések után – az útalap felújítása és az új aszfaltburkolat megépítése. Az útépítéssel párhuzamosan készültek el a parkolóznák is. Összességében mintegy 44 ezer m² útburkolat készült el a rekonstrukció keretében.

Biztonságos közműellátás

Ahogy azt a budapestiek már megszokhatták, a nagy volumenű út- és villamospálya-rekonstrukcióknak szerves részét képezik a felszín alatt meghúzódó közművek átépítési munkálatai. Nem volt ez másként Bartók Béla út



Móricz Zsigmond körtér – villamospálya-építés

felújításakor sem. A közműcégek beruházásában a teljes érintett szakaszon átépültek az elavult gáz és vízvezetékek, csatornák, valamint az elektromos és távközlési kábelek. A kivitelező cégek munkáját a közműépítés során is sok akadály nehezítette. Elsősorban az évtizedekkel ezelőtt lefektetett közművezetésekről fennmaradt tervek pontatlansága okozott problémákat az építéskor. Nemegyszer előfordult, hogy az eredetileg tervezett gépi földmunka helyett kézi munkavégzésre kellett átállni, nehogy a munkagépek megsértsenek egyéb, még üzemelő vezetékeket. Ez nem csak többletköltséggel, de jelentős idővesztéssel is járt, ami a szűk határidők és az egymást szorosán követő munkafolyamatok mellett súlyos gondokat okozott. A helyzetet tovább nehezítette, hogy több olyan vezeték szakaszt is át kellett építeni, melyet a közműcégek eredetileg nem terveztek, ugyanis a várakozásokhoz képest sokkal rosszabb állapotban voltak. A hatalmas esőzések pedig többször elárasztották a munkagödöröket, és emiatt néhol napokig állt a munka. Mindezek ellenére a feladatok

túlnyomó többsége határidőre elkészült. Ezért külön köszönet illeti a lebonyolítást végző szakértői csapat munkáját, akik szinte végig a munkaterületen voltak és a tervezőkkel, kivitelezőkkel együtt hol új tervek készítették, hol új műszaki megoldásokat kerestek,

hol pedig ezzel összefüggésben a közel 50 cég munkáját összefogó organizációt aktualizálták, alakították át.

Puskaporos levegő

Bár a felújításban résztvevő szervezetek, cégek mindegyike mindent megtett azért, hogy a rekonstrukció a lehető legkisebb kellemetlenséggel járjon az itt élők számára, a terelés okozta forgalmi fennakadások, a zaj és a por miatt sok feszültséget okozott a munka. De nem csak átvitt értelemben volt puskaporos a levegő. Hiszen a felújítás helyszínén rendkívül nagy mennyiségben találtak a kivitelezők különböző robbanószerkezeteket. Különösen a Móricz Zsigmond körtéri aluljáró építéskor kerültek a felszínre nagy számban fel nem robbant bombák, tűzérési lövedékek, aknák, különböző típusú lőszer. A szakértők feltételezése szerint a világháború után ezeket erre a területre hordták össze, majd itt betemették őket. A robbanószerkezetek felszínre kerülésekor a kivitelezők értesítették a rendőrséget, és biztosították a területet a balesetek elkerülése végett. Az előírások szigorú betartásának köszönhetően – nem volt vészhelyzet az

Az építés közben feltárt robbanószerkezetek típusa	Mennyisége
44 M röppentyű	1 db
FAB-100ZE típusú bomba	1 db
81 mm-es aknagránát	27 db
82 mm-es aknagránát	3 db
81-82 mm-es aknagránát stabilizátor szárny	30 db
aknagránát stabilizátor szárny	1 db
40 mm-es páncéltörő gránát	40 db
40 mm-es repeszgránát	12 db
20 mm-es páncéltörő gránát	3 db
13 mm-es repeszgránát	4 db
30 mm-es puszkagránát	1 db
75 mm-es tűzérési lőszer hüvelyei	12 db
PAK 40-es hüvely	4 db
7,92 mm-es puskalőszer	20 db
Vécsey kézigránát	1 db
német nyeles kézigránát	1 db
vegyes gyalogsági lőszer	7-8 kg



Szt. Gellért tér – az üzembe helyezett villamosmegálló

építési területen, bár mint azt mellékelt táblázatunk is mutatja, szinte egy egész robbanószer-raktárra való veszélyes anyag került felszínre.

Egészségesebb, szebb környezet

A beruházás egyik központi eleme a környezet megújítása. A zöldterület a Bartók Béla út teljes hosszán megújul, a járdák díszburkolatot kapnak, és új utcabútorok várják a sétálókat. Parkolásgátló oszlopok védik a gyalogosokat az autóktól. Kizöldül a Móricz Zsigmond körtér is: a jelenlegi 41 helyett 111 fa lesz a téren, és emellett 1000 m² cserjét, több mint 500 m² gyepet és 100 m² virágágyást telepítenek. A 4-es metró megépítése után – amikortól a 7-es buszok már jóval ritkábban járnak – a levegő minősége is számottevően javulhat majd Buda megújuló főútvonalán.

A komplex felújítás most lehetőséget teremt arra, hogy a Bartók Béla út beteg fáit 4-6 éves, nagy lombkoronát növelő, magas kőrissel pótolják a szakemberek az őszi folyamán. A fák a ko-

rabbinnál egészségesebb környezetbe kerülnek, hiszen az őket körülvevő járdaszakaszokba Budapesten még újdonságnak számító automata öntözőhálózatot építenek.

A 130 darab kivágott fa pótlására – melyek közül 90 beteg fa volt –, 704 új

fa kerül beültetésre, ami kéthektárnyi erdő telepítésének felel meg. Ebből 369 darab a megújuló Bartók Béla útra települ, ahol ily módon összesen 691-re nő a fák száma. További 335 fa a XI. kerület más részeit gazdagítja, a pontos helyszínre a kerületi önkormányzat tett javaslatot.



Szt. Gellért tér – közmű- és villamospálya-építés

A munka nem áll meg

A térség átalakítása november végén, az érintett járdaszakaszok átadása és a zöldterület megújítása után sem áll meg. Hiszen a Bocskai út és a Fehérvári út kereszteződésében – szintén a metróberuházáshoz kapcsolódóan – új aluljáró épül, melynek átadása 2003 júniusában várható. Az aluljáró a villamosok átszálló utasai számára jelent könnyebbséget az első években. A későbbiekben aztán a metró utasai is ezeket a létesítményeket használhatják.

Az előttünk álló téli időszakban a területen szükséges közműkiváltások, átépítések zajlanak. Ezek a munkálatok csak kisebb forgalomzavarással járnak. Majd januártól két lépésben az aluljáró megépítése következik. Bár ez utóbbi munkaszakasz jelentősebb mértékben érinti a Fehérvári út körtér és Skála Buda Áruház közötti szakaszát, ugyanakkor az ideihez hasonló terelésre nem kell az autósoknak számítaniuk: az érintett útszakasz folyamatosan járható lesz a gépjárművek számára.

Bár még néhány hétig folyik az építkezés a Bartók Béla úton, annyit elmondhatunk: a nehezen már túl vagyunk. Váratlan eseményekben bőven volt része a rekonstrukcióban közreműködő szervezeteknek, cégeknek, azonban meggyőződésünk, hogy a gondos tervezésnek és a minden részletre kiterjedő előkészítésnek köszönhetően az elvárásoknak megfelelő, magas színvonalú felújítási és fejlesztési munkán vagyunk túl. Bízunk benne, hogy a majdani metróvonal építése is hasonlóan sikeres beruházásként valósul meg.

A kivitelezésben részt vevő cégek	Általuk elvégzett munkák
Strabag Építő Kft.	belső Bartók Béla út útpálya- és járdaépítése
Gárdonyi 2002 Kkt. (tagjai: a Betonút Szolgáltató és Építő Rt. és a Swietelsky Útvasút Kft.)	külső Bartók Béla út útpálya- és járdaépítése
BBV Konzorcium (Strabag Építő Kft. – Mélyépítő Budapest Kft.)	belső Bartók Béla út villamospálya-építése
Ring Kkt. – Betonút Szolgáltató és Építő Rt. – Swietelsky Útvasút Kft. Konzorcium	külső Bartók Béla út villamospálya-építése
Alterra Kft. – EGÚT Rt. Konzorcium	Móricz Zsigmond körtér – Fehérvári út
Főbb alvállalkozók	
PULZUS Kft.	
PENTA Kft.	
VIV Rt.	
VILLKOR Bt.	
TEN-T Rt.	
Társberuházók	
FŐGÁZ Rt.	
FCSM Rt.	
ELMŰ Rt.	
Mérnökök	
Eurometro Projektvezetési Tanácsadó Kft.	
Generál tervező	
Főmterv Rt.	

Építési szakaszok	Munkakezdés – befejezés
Villamosvágány	Június 21. – szeptember 2.
Körtéri aluljáró	Július 7. – október 15.
Közművek	Május 2. – október 30.
Útpálya	Június 11. – október 30.
Járda és zöldterületek	Június 11. – november 30.



Szt. Gellért tér – különleges pályaszakasz építése a kissugarú ívekben