



Megoldódni látszik a Fővám téri állomás sorsa

Megkezdődött a Duna alá benyúló peronalagutak építése

A munkálatok további felgyorsítása érdekében megkezdődött a Fővám téri peronalagutak azon részének építése, amely nem érintett az engedélyeztetés alatt álló változtatások által. A munkálatok jó ütemben haladnak. A DBR bízik benne, hogy néhány napon belül megszületik a hatóság jóváhagyása is, és a munkavégzés folyamatos lehet.

A Fővám téri állomásszerkezetet építő Hídépítő Zrt. - a talajviszonyokra hivatkozva - még tavaly decemberben bejelentette, hogy az általa választott, és szerződött módszerrel nem tudja, vagy csak rendkívül nagy csúszással tudja megépíteni a Fővám téri állomásból a

Duna alá benyúló peronalagutakat. A tárgyalások Budapest számára kedvezően zárultak: kevesebb csúszással, biztonságosan és költségkereten belül épülhet meg az állomás, a Hídépítő engedélymódosítási eljárása is folyamatban van. A szakemberek a Duna alá benyúló 40 méteres peronalagutakat közel 20 méterrel eltolják a Kálvin tér irányába annak érdekében, hogy az a folyó medrétől távolabb kerüljön. Az építési technológia alapvetően nem változik. A bányászati módszer megmarad, egy ún. csőernyős megoldás fogja a biztonságos kivitelezést garantálni, melynek lényege a majdani alagutak fölött, de a Duna alatt egy csövekből álló védőernyő kialakítása.



Tovább folytatódhat az alagútépítés, megszületett a hatósági jóváhagyás

A pajzsok elindulhatnak, de előbb be kell fejezni a Szent Gellért téri állomás belső falazatát

A Nemzeti Közlekedési Hatóság decemberben jóváhagyta az alagutakat építő BAMCO konzorcium új technológiáját a Szent Gellért térhez közeli átkötő alagút építésére vonatkozóan. Az alagútépítés folytatódhat tehát, de csak a tér alatt található állomásig, hiszen annak belső falazatát be kell építenie az itt is kivitelezőként jelen lévő BAMCO konzorciumnak még a pajzsok érkezése előtt. Így gondoskodva ezzel a környező épületek, különösen a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem régi épületének megóvásáról.

A Szent Gellért téri állomáshoz kapcsolódó átkötő alagút megépítésével a BAMCO konzorcium közel 8 hónap késébe került. Néhány hónapja javasolt egy új technológiát, melynek lényege az, hogy áthalad a pajzsokkal a majdani átkötő alagút területén, majd garantálva a maximális biztonságot, utólag megépíti az átkötő alagutat. Ehhez azonban nem kérte meg időben a hatóság jóváhagyását és időközben elérte a pajzsokkal az átkötő alagút határát, így meg kellett állnia

a pajzsokkal. Most folytatódhat az alagútépítés, de csak az átkötő alagút hosszában az állomásig, hiszen a szerződésben foglaltak szerint az állomás belső héját be kell építenie a pajzsok érkezése előtt az épületek megóvása érdekében. Az alagútépítés várhatóan az ünnepeket követően folytatódik majd.



Rendeződött a DBR és a BAMCO pénzügyi vitája

Csak jogos követeléseket fogadhat el a megbízó

Jogfenntartással fizette ki a DBR Metró Projekt Igazgatóság az alagutakat is építő BAMCO konzorcium három nagy összegű többletkövetelését. Ez azt jelenti, hogy a döntnöki bizottsági határozatokban javasolt 13 millió eurós összeget a BAMCO konzorcium a munkálatok folytatása érdekében átmenetileg megkapta ugyan, ám amennyiben mégsem bizonyulnak jogosnak a követelések, a különbség visszavonható.

Az események előzménye, hogy a BAMCO konzorcium rendkívül nagy összegű többletkövetelést nyújtott be a DBR Metró Projekt Igazgatóság felé, mely többletköltségek jelentős részét a megbízó vitatta. A felek közti mostani megállapodás hatására a

konzorcium az alagútépítésen kívüli munkáit felvette. Mindezek mellett közeledett az elmúlt hetekben a DBR és a BAMCO konzorcium álláspontja és úgy tűnik, hogy békés úton, a Metró Projekt Igazgatóság számára elfogadható módon sikerül megállapodni. Az Igazgatóság a jövőben is csak a jogos és indokolt követeléseknek tud helyet adni.

Nincsenek titkok: testközelből láthatták a sajtó képviselői a metróépítést

Az új vezérigazgató és a projektigazgató nyilvános helyszíni bejárást tartott

Exkluzív sajtóbejárás keretében tekinthették meg az újságírók az épülő 4-es metró budai oldali állomásait Dr. Kocsis István, a BKV Zrt. új vezérigazgatója, valamint Klados Gusztáv, a DBR október végén kinevezett új projektigazgatója vezetésével a múlt hónapban.

A budapesti 4-es metró Információs Központjában kezdődött a program, ahol a két vezető tartott rövid, aktuális kérdésekről szóló előadást, majd a munkavédelmi oktatást és beöltözést követően lementek az újságírókkal a pajzsindító aknába. A



máskor betongyűrű elemeket szállító kisvonattal végigjárták valamennyi állomást a Duna budai oldalán egészen a pajzsig. Az óriási, több mint 100 méteres pajzsszerkezet megtekintését követően átbuszoztak a társaság különjáratával a Szent Gellért térre, itt zárult a program. A nagy érdeklődésre tekintettel a DBR hamarosan egy második etapot is szervez a pesti oldalon épülő állomások megtekintésére. Az eseményen több tucat újságíró és televíziós stáb vett részt.



A magyar metróépítők főnöke a National Geographic Channel műsorán

Novembertől látható a SMART alagutat bemutató film Klados Gusztáv, a 4-es metró építését október óta irányító projektigazgató korábbi munkájáról

A National Geographic Channel műsorára tűzte a Klados Gusztáv nemrég befejezett kuala lumpur-i munkáját bemutató filmet. A hatalmas átmérőjű SMART vízelvezető alagút egy kétszintes autópályának is helyet ad. Az építés nehézségeit és szépségeit bemutató dokumentumfilm november vége óta látható.

A dél-kelet ázsiai Malajziában fekvő Kuala Lumpurt

évről évre hatalmas árvizekkel fenyegeti a trópusi időjárás, ezért a város vezetése úgy döntött, hogy egy 9,7 kilométer hosszú 13 méter átmérőjű vízvezető alagutat épít, ami száraz időjárás esetén kétszintes autópályaként is funkcionálhat. A nyomvonal Budapesthez hasonlóan döntően épületek alatt halad, így egy kivitelezési hiba akár sok millió dollár értékű ingatlant és százak életét veszélyeztetheti. A világ első kombinált vízvezető és közúti alagútját, a monumentális munkálatokat most a National Geographic Channel tárja elénk, bemutatva, hogy milyen problémákkal, nehézségekkel kellett szembenézniük az alagútépítőknek, akik a magyar szakembertől, Klados Gusztávtól sajátították el a mesterséget, és ma már tapasztalt alagútépítők.



Közel kétezren hagyták kezük nyomát a metróépítésen 2008-ban

A támogató lenyomatok a Baross téri és a Móricz Zsigmond körtéri építési palánkokon láthatók

A DBR Metró Projekt Igazgatóság támogató kampányt szervezett azok részére, akik szerették volna a kezük nyomát a 4-es metró építési palánkjain hagyni. A két „állomásos” rendezvényen közel kétezer budapesti döntött úgy, leteszi a voksát az új metró mellett. A legutóbbi felmérések szerint 84%-os az új metró támogatottsága a budapestiek körében.

A Baross téren és a Móricz Zsigmond körtéren a kampány során a szervezők szebbé esztétikusabbá tették az addig üresen álló palánkokat. Egyébként ez az esemény is része volt annak a rendezvénysorozatnak, amellyel ki szeretnénk fejezni a metróépítők elkötelezettségüket az új művészeti ágak és megjelenítési eszközök iránt. Európa egyik legszebb és legkorszerűbb metrója épül ma Budapesten, ami szeretne Budapest modern, 21. századi szimbólumává válni. Tavaly óta a Rákóczi téri állomás palánkjain láthatók modern képzőművészeti alkotások, ugyanitt nemrég egy grafiti világverseny legjobb munkáiból is kiállítás nyílt. A Kálvin téren egy metrószerelvényt festettek fiatal művészek a palánksorra, a Szent Gellért téren egy - Budapest régi és új közlekedését bemutató -

óriáskép került a palánkra, de nemrég egy exkluzív földalatti színházi előadásnak is helyet adott az egyik épülő állomás.