



## Féltávnál a pajzsok

Befejeződött az alagútépítés Budán

**A budapesti 4-es metró déli alagútépítő pajzsa is „betört” 2009. március 16-án a Szent Gellért téri leendő állomásra, ahová északi párja már januárban megérkezett. Ezzel a 4-es metró első, mintegy 7,5 kilométeres szakaszának fele elkészült. A pajzsbetörés egyben a budai oldali alagútépítés befejezését is jelenti.**

A pajzs az állomás peronalagútjába érkezett meg, amely benyúlik a felszínen található Budapesti Műszaki Egyetem egyik régi épülete alá. Annak érdekében, hogy az épület állagát megóvják a szakemberek, még a pajzsbetörés előtt megépítették az állomás belső tartófalazatát. A géplánc a peronalagútból hamarosan „betolja” majd magát az állomásra, ahonnan a karbantartási munkák után, várhatóan áprilisban indulhatnak tovább, és a Duna alatt a tervek szerint egy-egy hónapig dolgoznak majd. A metróberuházás teljes készültsége jelenleg közel 40%-os.



## Küklopszok is vigyáznak a budapesti épületekre

Az épületek mozgását a nap 24 órájában figyelik a metróépítés közelében

**Az új metró nyomvonalának közelében nagyon sok régi ingatlan és néhány műemlékvédelem alatt álló épület is áll, a metróépítés során ezért kiemelt figyelmet szentelnek a szakemberek az épületek megóvásának.**

Az építkezés keltette hatásokat ún. küklopszok (automata geodéziai műszerek) figyelik. Ezek a mérőműszerek egyszerre tíz-húsz épületet pásztáznak folyamatosan, és azonnal jelzik még a hajszálnyi elmozdulásokat is. Egy-egy épületen annak nagyságától függően 5—20 prizmát helyeznek el. A budapesti metróépítésnél jelenleg 7500 prizmát figyel összesen 47 ilyen küklopsz. A számítógép vezérelte hálózat kétóránként küld méréseket, illetve SMS üzenetben azonnal értesíti a megfelelő szakértőket probléma esetén. A mérnökök a belső falakat, udvarokat rendszeresen személyesen is bejárják, és szemrevételezik a házak mozgását. Az építkezés előtt minden lakást felmértek, az állapotukat fényképeken is rögzítették, így mód van az építkezés közben kialakult változások összehasonlítására, a jogos felmerülő károk megtérítésre. Volt olyan eset is, ahol közbe kellett avatkozni. A Kálvin téri állomásnál például 2007 nyarán a református templom kezdett el süllyedni, ezért speciális módszerrel sikeresen megerősítették az épület alapzatát és a templom teljes épületét..

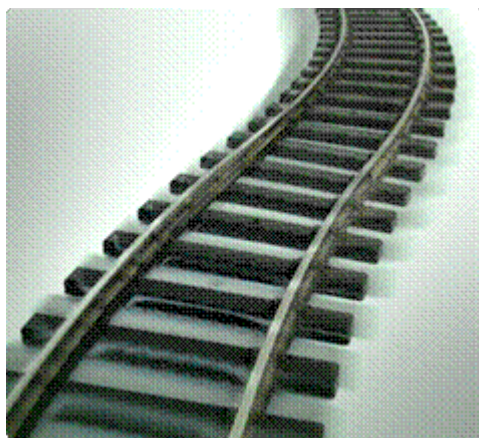


## Színházi előadás után most koncert lehet a föld alatt

Egy éve színházi előadás volt a Rákóczi téri állomáson, idén koncertet szervezhetnek

**A budapesti Pinceszínház *Libikóka* című kétszereplős darabját játszotta rendhagyó körülmények között, több mint 20 méter mélyen két ismert magyar színész, Dobó Kata és Szervét Tibor tavaly ősszel. A helyszín a 4-es metró épülő Rákóczi téri állomása volt. Az exkluzív előadás az állomás egyik szellőzőalagútjában zajlott 150 néző előtt.**

Az új metró új kultúrát is jelent. Nemcsak azért, mert hozzájárul az eddig háttérbe szoruló városrészek felzárkózásához, hanem mert különleges építészeti megoldásaival valódi kulturális értéket is teremt. Ezt hivatott szimbolizálni az az egyedülálló kezdeményezés, mellyel az építető szeretne teret adni különleges, olykor szokatlan helyszínű kulturális rendezvényeknek, melyekkel az új metró Budapest modern szimbólumává válhat. A sorozat következő állomása várhatóan egy koncert lesz. Tavasszal ugyancsak a Rákóczi téri állomáson egy Pink Floyd tribute zenekar koncertjére kerülhet sor. Az előkészítés megkezdődött, az egyeztetések már zajlanak, és terveink szerint április végén egy „nyitott kapus” előadáson élvezhetik majd a budapestiek a különleges zenei élményt.



## „Sínen vagyunk”

Indulhat a vágányépítés

**Hat vállalkozás pályázott a 4-es metró felszíni és felszín alatti vágányainak megépítésére kiírt tenderen. A hat beérkezett ajánlatból egy érvénytelen volt, így öt ajánlatot értékelhetett a bizottság.**

A pályázatot a legalacsonyabb összegű érvényes ajánlatot benyújtó ajánlattevő nyerte, nettó 13 460 000 000 forintos ajánlatával. Egy ajánlattevő fellebbezett a döntés ellen, ám a fellebbezést a Közbeszerzési Döntőbizottság (KDB) 2008 októberében elutasította, így alá is írták a feladatra vonatkozó szerződést. A nyertes cégnek kell — megbízása szerint — megépítenie a metróalagutakban és a felszíni létesítményekben (járműtelep) a 4-es metró sínparjait.



## Liveable Budapest, Loveable Hungary, Greener Europe

Kiállítás Brüsszelben, a Magyar Köztársaság Állandó Képviseletén

**A magyar kötőpályás közlekedésfejlesztési projekteket — így a 4-es metró is — bemutató kiállítássorozat utolsó állomásához érkezik.**

A tavaly novemberben az Európai Parlamentben tartott megnyitóval indult kiállítássorozat utolsó állomásához érkezik március végén. A magyarországi kötőpályás fejlesztéseket bemutató kiállítássorozat célja,

hogy a döntéshozók, szakemberek, szakpolitikusok ne csak tervekből, jelentésekből, hivatalos dokumentumokból ismerjék meg a magyar projekteket. A kiállításon egy kicsit másképp, szabadabb stílusban, számítógépes animációkkal, filmekkel, térképekkel mutatják be mindazon vasúti, metró- és villamosprojektek rendszerét, amelyek a következő években Magyarországon az Unió segítségével megvalósulhatnak. A kiállítás egyik fő célja, hogy bemutassa a projektek egymással való kapcsolatát, összefonódását és az új budapesti közlekedési stratégia alapvető elemeit. Az érdeklődők többek között megtudhatják, hol épülnek intermodális csomópontok, hol terveznek villamosfejlesztéseket, hogy áll a metróépítés, és milyen vasúti fejlesztésekre kerülhet sor a következő 10-15 évben Magyarországon.