

PRINT FEJÉR MEGYEI HÍRLAP - 2017. 06. 07. (1,3. OLDAL)

Alagút bicikliseknek

BICSKE Az autópályán dübörög a forgalom, alatta pedig alagutat alakítanak ki a leendő kerékpárútnak. Az átsajtolás különleges technológiája nyomán 54 méteres átjáró nyílik az Etyek-Bicske-Tarján vonalon.

A vihar előtti szűrős forráságban mutatták be pünkösöd után a 36 kilométeres kerékpárút következő fontos állomását: az M1 sztráda alatti alagút átsajtolásának kezdetét. A közel négymilliárd forint költségvetésű Pannónia szíve programnak fontos része a kerékpárút, amely Etyek felől átvezet Bicskére, Csabdira, s elérhető vele a Komárom-Esztergom megyei Tarján község. A több leágazás és becsatlakozás révén sokkal hosszabban lehet megszakítás nélkül, biciklivel eljutni a kiépített kerékpárúton számos településre – a legszebb tájakat átszelve.

Az autópálya alatti alagút is e szándékkal készül, mondta el Tessely Zoltán országgyűlési képviselő, a térség fejlesztéséért felelős miniszteri biztos a Bicske-Csabdi közötti autópályaszakasz tövében. A kerékpárosok itt áthaladva gyönyörű tájon, biztonságosan kerekézhetnek hamarosan, a Szent Lászlópatak mentén.

Molnár Krisztián, a Fejér megyei közgyűlés elnöke és az érintett települések polgármesterei is megjelentek e különleges műszaki eseményen, ami a szakembereknek kihívást, s a laikusoknak érdekességet jelent.

Különleges technikával épül az alagút

Hármezer tonna nyomóerővel „sajtoltják át” az autópálya alatti szakaszt a bicikliút számára

A magas töltésen megállás nélkül zúdultak az autók Budapest felé az M1-es autópályán, miközben alant a kivitelező mélyépítő cég vasbeton szerkezete már rajtra készen állt a hidraulikus nyomóállomással az alagút kialakítására.

Az alkalmazott módszer egy korszerű bontás nélküli (No-Dig, „ásás nélküli”) technológia, amit az elmúlt időben egyre gyakrabban alkalmaznak a mélyépítésben.

Az átsajtolás kifejezés pontosan fedí a technológiát, ugyanis nem fűréssal hatolnak át az autópályatest alatt, hanem vágóél és hidraulikus sajtoló segítségével, ami biztosítja a nyomvonal pontos vezetését és kiküszöböli a beomlás lehetőségét.

Eközben huszonöt speciális, egyenként húsztonnás vasbeton elemet sajtolnak bele az útalapba, a kikerülő földet pedig eltávolítják, mondta el Kacsó Róbert bányamérnök, a kivitelező Sycons Kft. műszaki vezetője. A sajtónak részletesen beszámoltak a technológiáról, a ritka látványt közelről filmezték-fotózták az újságírók.

Szalai János építészmérnök, ügyvezető igazgató elmondta: harminc éve bizonyosan nem alkalmaztak ilyen technológiát Magyarországon, illetve ebben a hosszban még nem volt rá példa.

A sztráda forgalmának leállítását egyébként több ok miatt is elvetették a kerékpárút tervezésekor, s ezt a

megoldást választották az alagút kialakítására. A június 7-én induló, 24 órás folyamatos munka – technológiai szükségesség – mellett 12-14 nap alatt ér a sajtoló berendezés az autópálya túloldalára, s kerül helyére a huszonöt elem, maga az átjáró formája.

A szükséges háromezer tonna nyomóerőt hidraulikus tápegység biztosítja. Az 54 méter hosszú alagút belső mérete háromszor három méter, amiben biztonságosan alakítanak ki kétirányú közlekedésre alkalmas kerékpársávokat. Amint a helyszínen elhangzott, folyamatosan épülnek a kerékpárútvonalak, amelyekkel megteremtik az összeköttetést Etyekről északon Esztergommal, délen pedig Ercsivel. Minderről Tessely Zoltán beszélt, aki kiemelte, ezzel létrejönne a Dunát követő Eurovelo 6 nemzetközi kerékpárút fővárost kikerülő szakasza, bekapcsolva Pannónia szívé, Fejér megye északi részét a nemzetközi kerékpárturizmus legfőbb csatornájába, tette hozzá.

Huszonöt speciális, húsztonnás vasbeton elem

KA: Molnár Krisztián (b) és Tessely Zoltán (középen) is beszélt a kerékpárút fontosságáról

Alagút bicikliseknek

BICSKE Az autópályán dűbörög a forgalom, alatta pedig alagutat alakítanak ki a leendő kerékpárútnak. Az átsajtolás különleges technológiája nyomán 54 méteres átjáró nyílik az Etyek-Bicske-Tarján vonalon.

A vihar előtti szűrős forróságban mutatták be pünkösdtől után a 36 kilométeres kerékpárút következő fontos állomását: az M1 sztráda alatti alagút átsajtolásának kezdetét. A közel négy milliárd forint költség-

vetésű Pannónia szíve programnak fontos része a kerékpárút, amely Etyek felől átvezet Bicskére, Csabdira, s elérhető vele a Komárom-Esztergom megyei Tarján község. A több leágazás és becsatlakozás révén sokkal hosszabban lehet megszakítás nélkül, biciklivel eljutni a kiépített kerékpárúton számos településre – a legszebb tájakat átszelve.

Az autópálya alatti alagút is e szándékkal készül, mondta el *Tessely Zoltán* országgyűlési képviselő, a tér-

ség fejlesztéséért felelős miniszteri biztos a Bicske-Csabdi közötti autópályaszakasz tövében. A kerékpárosok itt áthaladva gyönyörű tájon, biztonságosan kerekézhetnek hamarosan, a Szent Lászlópatak mentén.

Molnár Krisztián, a Fejér megyei közgyűlés elnöke és az érintett települések polgármesterei is megjelentek e különleges műszaki eseményen, ami a szakembereknek kihívást, s a laikusoknak érdekességet jelent.

ZSM

Folytatás: 3. oldal

Különleges technikával épül az alagút

Háromezer tonna nyomóerővel „sajtolták át” az autópálya alatti szakaszt a bicikliút számára

(Folytatás az 1. oldalról)
A magas tértésen megállás nélkül zúdultak az autók Budapest felé az M1-es autópályán, miközben alatt a kivitelező mélyépítő cég vasbeton szerkezete már rajta készen állt a hidraulikus nyomóállomással az alagút kialakítására.

Az alkalmazott módszer egy korszerű bontás nélküli (No-Dig, „ásás nélküli”) technológia, amit az elmúlt időben egyre gyakrabban alkalmaznak a mélyépítésben. Az átsajtolás kifejezés pontosan fedti a technológiát, ugyanis nem fűréssal hatolnak át az autópályatest alatt, hanem vágóél és hidraulikus sajtoló segítségével, ami biztosítja a nyomvonal pontos vezetését és kiküszöböli a bontás lehetőségét.

Eközben huszonöt speciális, egyenként biztonságos vasbeton elemet sajtolnak be az útalapba, a kikerülő földet pedig eltávolítják, mondta el *Kovács Róbert* bányamérnök, a kivitelező Sycora Kft. műszaki vezető-

je. A sajtónak részletesen be-számoltak a technológiáról, a ritka látványt közelről film-mezték-fotózták az újságírók. *Szalai János* építésmérnök, ügyvezető igazgató elmondta: harminc éve bizonyosan nem alkalmaztak ilyen technológiát Magyarországon, illetve ebben a hosszban még nem volt rá példa.

A sztráda forgalmának leállítását egyébként több ok miatt is elvetették a kerékpárút tervezésekor, s ezt a megoldást választották az alagút kialakítására. A június 7-én induló, 24 órás folyamatos munka – technológiai szükségesség – mellett 12-14 nap alatt át a sajtoló berendezés az autópálya túlsó felére, s kerül helyére a huszonöt elem, maga az átjáró formája.

A szükséges háromezer tonna nyomóerőt hidraulikus lépegység biztosítja. Az 54 méter hosszú alagút belső mérete háromszon három méter, amiben biztonságosan alakítanak ki kétirányú közlekedésre alkalmas kerékpársávokat.



Molnár Krisztián (b) és Tussely Zoltán (középen) is beszélt a herekparút fontosságáról. FOTÓ:ANKA IMRE

Huszonöt
speciális,
húsztonnás
vasbeton elem

Amint a helyszínen elhangzott, folyamatosan épülnek a kerékpárútvonalak, amelyekkel megteremtik az összeköttetést Etyekről északra Bicsztergommal, délen pedig Erőssével. Minderről *Tussely Zoltán* beszélt, aki kie-

melte, ezzel létrejönne a Dunát követő Eurovelo 6 nemzetközi kerékpárút fővárosi kikerülő szakasza, bekapcsolva Pannónia szívére, Fejér megye északi részét a nemzetközi kerékpárutazás legfontosabb csomópontjába, tette hozzá. 188