

Már a háború előtti időben is a szó szoros értelmében »szűk keresztmetszet« volt az, hogy a Béke út a MÁV angyalföldi pályaudvar vágányai alatt átvezető aluljárónál véget ért. Az aluljárón csupán két villamosvágány vezetett keresztül, míg a gyalogos és a kocsiforgalom innen másfél kilométerre fekvő újpesti aluljárón át, tehát nagy kerülővel volt lebonyolítható. A Béke út folytatásában tehát csupán villamosvágány vezetett a most már Nagy-Budapesthez tartozó IV. kerület (Újpest) felé, annak éppen legsűrűbben lakott negyedéhez. A Béke út folytatásában tehát már régen szükséges lett volna az állomási vágányzat alatt egy aluljáró létesítése, mert ezt a nagymérvű forgalom

igen időszerűvé tette.

Ez az állapot azonban nem volt sokáig fenntartható. A Fővárosi Tanács Közlekedési Igazgatósága kezdeményezésére megindult az aluljáró építési munkája, amit az is tett időszerűvé, hogy a II. világháború során az itt volt kétvágányú villamosvasúti aluljáró szintén áldozatul esett a barbár német fasiszta horda rombolási dühének.

A felszabadulás után a dolgozók áldozatos munkájával

provizórikus aluljáró készült

az Angyalföldi pályaudvar ezen részén lévő néhány újból használhatóvá tett vasúti vágány alatt és így a villamosforgalom megindulhatott.

A Béke úti aluljáró terveit a Fővárosi Tanács Művelődési Tervező Vállalata készítette el, és pedig olyképpen, hogy az aluljáró a fővasúti vágányzat irányát 65° 55 perc szög alatt keresztezi. Az aluljáróhoz Újpest és Budapest felé új úthozzájárások vannak tervezve.

A nagyméretű, és ide idő szerint a főváros egyik súlyponti munkájának kivitelezését két építő vállalat végzi, és pedig az állomási vágányzat alatti híd építését a MÁV Hídépítő Főnökség 28. sz. építésvezetősége, míg az aluljáróhoz csatlakozó utakat a főváros tanácsának, mint építetőnek megbízásából a Hídépítő Vállalat építi. Ugyancsak a Hídépítő Vállalat

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Quittner Ede

Cím:

A Béke úti aluljáró építése

Forrás:

Közlekedési Építő

1955. VII.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

lat fogja építeni a Balzsam utca folytatásában tervezett 18 m széles és 38 m nyílású, az új utat keresztező hidat is. A villamosvágányok átfektetését a Fővárosi Vasútépítő Vállalatra bízták.

A munka nehéz műszaki körülmények között indult meg, amennyiben

a talajvízszint magassága

e helyen elérte a villamosvasút pályaszintjét. Ezért a létesítendő utak és villamosvasúti acélbeton teknőben épültek olyképpen, hogy a talajvíz szintjét a már jól bevált vákuum-

kutas talajvízszintsüllyesztő eljárással kellett lesüllyeszteni. Nehézséget okozott az is, hogy a talajvíz agresszív jellegű és így a betontechnót alul víz ellen védő négyszeres bitumenes szigetelő lemez alatti betonrészt S-54-es cementtel kellett készíteni.

Az aluljáró keresztmetszeti méreteit alként kellett megtervezni, hogy az aluljáróban kétszer 3,00 m széles aszfaltozott gyalogjáró, 2×7,00 m széles kövezett kocsuiút-padka, 6,10 m széles útrész a két villamosvágány részére, végül 2×1,80 m széles zöld sáv is elférjen. Ezen méretekből látható, hogy a MÁV Hídépítő Vállalata által készített részen kívül a Hídépítő Vállalat munkáját képező, az aluljáróhoz csatlakozó utak építésénél nagymérvű útszintsüllyesztés és evvel kapcsolatosan a bevágás mélyítése és szélesítése vált szükségessé. A Hídépítő Vállalat ennél a munkánál közel 31 000 m³ földet moztogatt meg. A földanyag ki-

termelése aránylag könnyű volt, mert az homok, amelyet legnagyobb részt

serleges rakodókkal raktak be az elszállító dumperekbe, illetve teherautókbá.

A készítendő útbevágás tömegének csökkentésére a két csatlakozó útszakasz oldalán bélésfalakat kell építeni, és pedig az északi oldalon (Újpest felé) 70+70 fm hosszon 4—7 m magasságban, a déli oldalon (Pest felé) 150+80 m hosszban 1,40—7 m magas bélés-falakat. Ezen falak acélbeton-szerkezetű súlytámfalak, amelyeket alul a teknő

acélbeton-szerkezetével egybekötve építettek.

Az eredeti tervezet szerint ezek a támasztófalak a már több helyen alkalmazott acélbeton előgyártott don-gafalakkal voltak előirányozva, de a helyi viszonyok gazdasági okokból szükségessé tették az eredeti tervezet megváltoztatásával súlytámfalak építését.

Az állomási 13 vágány alatt az úthidalás kétsorú előregyártott ingaoszloppal alátámasztott acélbeton gerendahíd, acélbeton pályalemezzel és ezen átmenő kavicságyazattal. A Balzsam utca folytatásában tervezett

közüti felüljáró ugyancsak előregyártott acélbeton ingaoszlopokra fektetett acélbeton főtartókkal és acélbeton híd-pályalemezzel épül.

Osztályozás

Tá

625.712.35

He

Idő:

1955

Személy:

Helyszám:

nos újítás alkalmazására került sor amelyeket

dolgozók nyújtottak be, és ezzel az önköltségsökkentéshez is hozzájárultak.

A munka jelenleg közel 50 százalékban van készen. Állandóan átlag 70 munkás dolgozik és a gépi berendezés a következőkből áll:

2 db szovjet rendszerű serleges rakodó, motoros meghajtással,

3 db nagyméretű betonkeverő, kompresszorok, vibrátorok és a szükséges kisebb gépi egységek.

Az itt folyó építkezésre jellemző, hogy 4000 m³ betont és 400 tonna betonacélt kell feldolgozni. A munka két műszakban folyik, valamennyi dolgozó munkájának javát adja, azonban különösen kiemelendő kiváló teljesítményéért: Verseg Imre vasszerelő hat tagú brigádja, Bökfő János segédmunkás 8 tagú brigádja és Szabó Béla segédmunkás 10 tagú brigádja.

Az építésvezetésnek kiváló segítséget nyújt Hasenfrazt Mihály művezető és Bölcskéi Katalin technikus.

A vákuum-kutas talajvízszintsüllyesztés nehéz munkáját a Közlekedési Építő Vállalat dolgozóinak begyakorlott brigádja végezte olyan eredményesen, hogy az építés területén az acélbeton-teknő létesítése teljesen száraz talajon volt végezhető.

Dr. Quittner Ede,
műsz. fejl. csop. vez.