

# Metróállomások tervezése

Több száz hídszerkezetet terveztek, azonban az egyik legérdekesebb kihívásuknak a Dél-Buda–Rákospalota (DBR) négyes metró Gellért téri és a Kelenföldi pályaudvar alatti metróállomások tervezését tartják. Az idén 15 éves **Speciálterv Építőmérnöki Kft.** vezetőjével, **Pál Gáborral** beszélgettünk.

**SPECIÁLTERV**  
ÉPÍTŐMÉRNÖKI KFT.

**A** Speciálterv 1999 óta működik a magyar piacon, eleinte mérnöki szerkezetek, műtárgyak tervezésével, illetve statikai vizsgálataival foglalkozott, idővel utak és hidak tervezésével, majd komplex vasúti tervezésekkel bővítette profilját.

Pál Gábor elmondta, hogy az ország hídrehabilitációjának meghatározó hányadában részt vett a napjainkra már 40 fős tervezői csapatot foglalkoztató iroda. A hidak tervezésénél nagy hangsúlyt fektetnek

felelnünk. A biztonsági szempontok mellett a gazdaságossági érveket sem hagyhattuk figyelmen kívül, miközben a közet állapotáról érkező szakértői vélemények meglehetősen ellentmondásosak voltak. Végül úgy döntöttünk, a munkák közbeni mérések alapján választjuk ki az adott mélységben alkalmazandó pontos építési technológiát – idézi fel a nehézségeket Pál Gábor, hozzáfűzve, statikusként meglepő volt számára e „bányász” gondolkodás, melyet az első pillanattól tisztelt, idővel pedig meg is kedvelt.

A Gellért téren végzett megbízható és precíz munkának meglelt az eredménye. A Speciálterv kapta a Kelenföldi pályaudvar alatti metróállomás generáltervezésének feladatait, ami a gyakorlatban azt jelentette, hogy nemcsak a 420 méter hosszú metróállomás szerkezetének tervezését, hanem a teljes állomásátépítés összes szakági terveit is a mérnökiroda készítette. „A munka különlegességét az adta, hogy a vasúti forgalom fenntartása mellett kellett a huszonnyolc vasúti vágány alatt megépíteni a metróállomást” – avatott be a részletekbe Pál Gábor, kiemelve: negyedéves zárásokban egyszerre 5-6 vágányt zártak ki a vasúti közlekedésből. A négyes metró legnagyobb műtárgya milánói módszerrel készült el, azaz első lépésben a felszínről résfal és a vasúti hídként is funkcionáló zárófödém készült el, majd ezen helyreállították a vasúti forgalmat. Később már az üzemelő vasútállomás alatt történt a földkiemelés és a belső vasbeton szerkezetek építése. Az állomáshoz az örmezői oldalon még egy bányászati módszerrel épült nagyszelvényű alagút is tartozik, amelyet osztrák szakértők bevonásával terveztek meg. ●



A Kelenföldi metróállomás látványterve

az újszerű, egyedi szerkezetek konstruálására. Ezt az innovatív hozzáállást a szakma is értékelte: a salgótarjáni kerékpáros híddal 2005-ben elnyerték a Magyar Acélszerkezeti Szövetség Nívódíját, tavaly pedig Feketeházy János-díjjal értékelték munkájukat. A cég az elmúlt öt évben egyre markánsabban vállal szerepet külföldön, a közép-európai térség mellett Németországban, a Közel-Keleten, illetve Közép-Afrikában is végeztek tervezési munkákat.

Az elmúlt évek legérdekesebb kihívása mégis Budapesthez köthető. „Az utolsó pillanatban kapcsolódtunk be a DBR négyes metró megvalósításába” – eleveníti fel a válság éveiben életmentő megbízást Pál Gábor. A cégvezetőt a Gellért téri kivitelező kereste meg, sürgős segítséget kérve a teljesíthetetlennek látszó építési-tervezési ütemterv betartásához. A lehetetlennek tűnő feladatot a világ egyik legnagyobb építőipari cége, a francia Vinci vette kézbe. Egy szigorú minősítési audit után minősítették alkalmasnak a Speciálterv Kft.-t a nemzetközi viszonylatban is jelentős kihívásnak számító munka elvégzésére, azonban eleinte csak néhány szakértőt igényeltek volna a magyar cégtől. Pár hét elteltével megfordult a helyzet, és a franciák jelenléte egy tanácsadóra redukálódott, míg végül a Speciálterv Kft. csapata önálló munkát végezhetett: a Gellért téri metróállomás szerkezeti tervei teljes egészében magyar tervezők által készültek! „A Gellért téri állomás esetében két különböző felfogásnak kellett egyszerre meg-



Gellért téri szerkezetépítés