

Friedl Ferenc honlapja


[Főoldal](#)
[Munkáim](#)
[Érd](#)
[Városi közl.](#)
[Utak, hidak](#)
[Vasút](#)
[Metró](#)
[Érdekesség](#)
[Külföld](#)
[Egyetem](#)
[Linkek](#)
[Kapcsolat](#)

M9 autótút és a szekszárdi Duna-híd

Köztudott, hogy az ország közlekedési hálózata sugaras és Budapest centrikus szerkezetű. Ahhoz, hogy az ország keleti feléből a nyugati részére menjünk, muszáj a fővároson is keresztül menni. Ez nagy problémát és indokolatlanul nagy terhelést okoz. Az M0-ás autótút teljes kiépítése is sokat jelentene, de ez még nem oldja fel ezt a mesterségesen fenntartott központúságot. Ennek a feloldására született meg a döntés, még évtizedekkel ezelőtt, hogy két teljesen új utat kellene építeni Budapestről délre az ország két felének az összekötésére. Ez a két út az M8-as és az M9-es jelzéssel szerepel a tervekben.

Az M8-as részben a már létező 8-as főút fejlesztéséből és Dunaújváros (új Duna-híd), Szolnok, Eger irányába történő továbbépítéséből állna. Egyébként ma a 8-as út az egyetlen elsőrendű főút, ami nem Budapestről indul ki. Forgalmi terhelése már-már kapacitáshiányba csap át, ezért több helyen már 2x2 sávossá bővítése is megkezdődött.

Az M9-es út viszont teljesen új nyomvonalon halad (Szombathely, Zalaegerszeg, Kaposvár, Szekszárd, Szeged, Debrecen irányban). Ennek az útnak az első szakasza 2001-ben kezdődött el épülni. A 6-os utat és az 51-es utat köti össze egy új dunai átkelőm át. Ez a híd már nagyon szükségessé vált, hiszen a hárosi M0 Duna-híd alatti Duna szakaszon sehol sincs egy tisztességes, a mai kornak és forgalmi igényeknek megfelelő műtárgy.

Az M9 autótút műszaki adatai:

Az új út a 6-os és az 51-es számú utak között épül a Magyar Autópályaépítő Konzorcium (Vegyépszer Rt., Betonút Rt.) kivitelezésében. Az út 3 tervezési szakaszra lett felosztva. Az "A" szakasz 14,1 km hosszú (6-os út és a Duna-híd között); a "B" szakasz 2 km hosszú (Duna-híd és a felhajtói); a "C" szakasz 4,5 km hosszú (Duna-híd és 51-es út között). Az út teljes hossza így 20,6 km. 5 csomópont kerül kialakításra: Szekszárd, Palánkpuszta, Fajszt és Dusnok esetében körforgalom, míg Bogyiszló esetében külön szintű csomópont. Ezekon kívül épül egy vasúti felüljáró, valamint 8 kisműtárgy (vízátfolyások felett, ill. mezőgazdasági utak átvezetése). Az út tervezését az Uvaterv Rt. végezte.



Az új híd műszaki adatai:

A híd tizenegy nyílású, acél szekrénytartós, állandó szerkezeti magasságú gerendahíd. A mederhíd felszerkezete ortotróp pályalemez, míg az ártéri hidak vasbeton pályalemezzel együtt dolgozó, ún. öszvér-szerkezetek.

A híd teljes hossza 916,00 m.

Támaszkiosztása: 3x65,50 m ártéri híd, 80+3x120+80 m mederhíd, 3x65,50 m ártéri híd.

Szerkezeti magasság: kb. 4 m (állandó)

Alapozás: mélyalapozás; 1300 mm

átmérőjű, 19 és 30 m közötti hosszúságú,



fürt cölöpök. A mederpilléreknél 6-6 db cölöp és 5-5 db cölöp a hídfőknél.

A híd tulajdonképpen három részből áll össze és szimmetrikus elrendezésű. A két szimmetrikusan elhelyezkedő ártéri, öszvér-szerkezet fogja közre a tiszta acél mederhidat.

A híd acélszerkezeteit a Ganz Acélszerkezetek Rt. (mederhíd) és alvállalkozója a Közgép Rt. (ártéri hidak) gyártja. A híd helyszíni szerelését a Ganz-BVG és a Közgép Rt. végzi.

A mederhíd szerkezetét kb. 14-18 méter hosszú egységekben gyártották és teljes keresztmetszetében összeállították a műhelyben. Ennek méreteit, alakját ellenőrzik először a mérnökök. Az ellenőrzés után szétbontották a keresztmetszetet és közúton a Ganz-BVG dunaparti előszerelő telepére, Csepelre szállították. Itt újra összerakták és még egy illesztő darabot szereltek hozzá és ezután állították a tervnek megfelelő alakra. (Az illesztő darab a telepen maradt, ehhez dolgozták hozzá a következő szakaszt.) Ezután készítették el a végleges hegesztett és csavarozott kapcsolatokat, majd a korrózióvédő festést. A mederhidat öt szerelési egységre osztva, vízi úton jutatták el Csepelről Szekszárd térségébe. Az "úsztatási szakaszok" hossza 2x107 m, 2x120 m és egy 66 m-es darab. Ez mintegy 130 km-es vízi utat jelentett a max. 850 tonnás daraboknak.

A szerkezetek szállítására és beemelésére ugyanaz az emelő szolgált, amelynek segítségével a Dunán Esztergomnál és a Tiszán az új oszlári, M3 autópálya hídnál helyezték el a pillérekre az acél felszerkezeteket. Ezt az emelőt a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen fejlesztették ki. Magyar szabadalomként védelem alá esik. Használatával elkerülhetővé válik az igen költséges ideiglenes megtámasztások megépítése és kevésbé zavarja a hajóforgalmat. Kapacitása 1600 tonna.

Az ártéri hidak acélszekerény elemeit (ugyancsak 16-18 m-es darabokból) a Közgép haraszi úti üzemében állították össze egy-egy nyílásnak (66,50 m) megfelelő hosszban, majd az utolsó darabot visszatartva folytatatták a következő nyílás összeszerelését. A nagyszilárdságú feszített csavaros kapcsolatok végleges méretre fűrése után bontották el az összeállított szakaszt. Az elbontott darabokat - korrózióvédelemmel ellátva - közúton szállították a helyszínre. Az ártéri felszerkezet elemeit állványon szerelték össze a helyszínen, majd a pályalemezt a végleges pillérekre és a nyílások közepén segédjármokra támasztva betonozták. A pályalemez betonozása több ütemben történt, amellyel csökkenthetők a támaszok fölötti húzó igénybevételek.

A hídon 2x3,5 m közút és kerékpárút épül. Közvilágítás is létesül rajta. A későbbi bővítés esetén a kerékpárutat elbontják és itt csatlakoztatják az új felszerkezetet a korábban megépítetthez.

Az M9 autótút és vele a Duna-híd befejezési határideje szerződés szerint 2003. június 30. A híd szerkezete a 2002. tavaszi és augusztusi dunai árvizek ellenére 2002. novemberében elkészült. 2003-ra a pályaszigetelési és burkolatépítési munkák maradtak. Elkészültek a pillérek kőszórásos védművei és a hídfők körüli partvédelmi munkák, valamint a hírhoz csatlakozó háttöltések és az utak földmunkái, hogy kellő konszolidációs idő álljon rendelkezésre



a burkolatépítésekhez.

A hidat a Nemzeti Autópálya Rt. megbízásából az Uvaterv Rt. (generáltervező és ártéri hidak) és a Pont Terv Rt. (mederhíd) tervezte. Kivitelező a Magyar Hídépítő Konzorcium (Vegyépszer Rt, Ganz

Acélszerkezetek Rt.). A mérnöki munkákat az ÁMI Általános Mérnöki Iroda Kft. végezte.



[Következő oldal](#)

Forrás: Mérnök Újság (2002. június)

www.mernokujsg.hu

Uvaterv Rt.

Vegyépszer Rt.

www.vegyepszer.hu