

KTE szakmai nap 2015. június 08: Békéscsaba állomás és környezetének átépítése

A bevezetőben Németh Pál úr köszöntötte a szakmai napon megjelent kolléganőket, kollégákat.

I. napirendi pont: Az építkezés eddigi bemutatása vetítéssel.

- Dénes Béla úr a NIF Zrt. képviselőjében ismertette a beruházás történetét megemlítve a gondokat, problémákat is.

A Szajol – Lökösháza vasútvonal 1957 – 1961 között épült át teljes egészében, s akkor még egy vágányú volt.

1972-74 között átépítették Szajol-Csugar és Nagylapos–Gyoma állomásközoeket.

1985-1997 között átépült Szajol-Tiszatenyő, Csugar-Nagylapos. Gyoma-Murony elágazás között megépült az új jobb vágány úgy, hogy a régi bal vágányt nem bontották el. A csabai biztosító berendezés 1961/62-ben létesült, ez jelenleg a legrégebbi az országban.

A IV. korridor korszerűsítése Uniós projekt keretében kezdődött. I. ütem: Tiszatenyő – Mezőtúr, Szajol – Tiszatenyő, Mezőtúr – Gyoma állomások között valósult meg. Ezt követően folytatódott Gyoma – Murony-elág. átépítése. (Sajnos az I. ütem során az L2-es aljak hosszrepedésének problémái az LW aljagnál pedig a betontakarás elégtelensége jelentkezett, melyet meg kellett oldani).

Időközben eljutott a beruházás a 822+00 szelvényig. Békéscsaba állomás átépítésének előkészítése 2005-ben kezdődött, a FŐMTERV – Alföld konzorcium kezdte meg a tervezést.

Az építési engedélyezési tervek 2007-ben lettek benyújtva jóváhagyásra. Az engedély 2009-ben született meg. Az első 8 vágány új anyagból, míg a IX – XVII. vágány használt anyagból épül át. Ezen kívül 82 csoport kitérőt cserélnek ki. Az átépítés kezdése körüli bizonytalanságok miatt a kisajátítást csak 2012-ben kezdték meg. Kormány határozat 2012-ben született Békéscsaba állomás átépítésének indíthatóságáról.

A FŐMTERV tervei 2013-ra készültek el. A munkáknak három vezető tervezője volt. A feladat kiírása 2013. februárban történt meg. A szerződéskötésre pedig 2013. októberében került sor. A tényleges kivitelezés 2014. februárban kezdődött a Csaba 2013 konzorcium (Strabag, Swietelsky, Közgép) részvételével. A felvételi épülettel kapcsolatban voltak tervezési nehézségek (pl. műemlék épület, kormányablak létesítése és a Resti). Így a felvételi épület többször át lett tervezve. Az épület teljes műemlékvédelmi felújítást kap. Az állomási előtér területén a peron aluljáró be lesz kötve a régi, autóbusz pályaudvari aluljáróba. Ezen kívül az első 5 vágány alatt valamint a felvételi épület alatt lesz aluljáró. Az állomás területén új szivárgó és csapadékvíz elvezető rendszer épül. Átépül az állomási előtér, ahol 126 P+R parkoló és 200 db kerékpár tárolására alkalmas tároló létesül.

Az állomás páros végén a Szerdahelyi úti közúti, gyalogos és kerékpáros aluljáró létesül. A gyalogos felüljáró „repülőhíd” megerősítésre, felújításra kerül. Míg az állomás páratlan vége felé 2 x 2 sávú közúti felüljáró épül (középen ferde kábeles híddal).

Az új állomáson 3 széles peron lesz, I. vágány mellett valamint a II – III. és a IV – V. vágány között. Az esélyegyenlőség feltételeinek biztosítása liftekkel történik. Ezen kívül új felsővezeték rendszer, új térvilágítás valósul meg, átépül a villamos alállomás is.

A korszerűsítés tervezett befejezési határideje: 2015. december 31.

- Drabant Viktor úr a kivitelező (Strabag) szemszögéből mutatta be az átépítés főbb dokumentumait, fázisait, paramétereit. Először az átnézeti helyszínrajzot ismertette, mely szerint az építési terület a 822+00 – 868+00 szelvények között található. Ezt követően a torzított helyszínrajz valamint az átépítési fázisok lettek ismertetve.

A korszerűsítés főbb paramétereit: tengelyterhelés: 225 KN, sebesség: 120, illetve 100 km/h a helyszínrajzi kötöttségek miatt.

Az átépítés 85%-os EU támogatással valósul meg. Az építési anyagok 80%-át vasúton szállítják. A szakági munkákat a Strabag és a Swietelsky végzi: vasúti pályaépítési munkák (az átmenő fővágányok 60-as sínekkel LW aljakon lesznek megépítve), peronok építése (L55-ös peron elemeket építenek be), felvételi épület rekonstrukciója. Ez utóbbinál gondot jelent, hogy nem állnak rendelkezésre a jóváhagyott kiviteli tervek.

A projekt nehézségei:

- 5 projektet végeznek 1 projekt alatt
 - organizáció
 - építési anyagok beszállítása
 - tervezés
 - üzemeltetői igények megnövekedése.
- Fekete Róbert úr a THALES képviselőjeként az új elektronikus biztosító berendezés megvalósítását ismertette. Elmondta, hogy Murony, Mezőberény és Csárdaszállás állomások is Békéscsabáról lesznek kezelve. Békéscsaba – Gyoma állomások között ETCS 2 lesz telepítve. Megvalósul az új THALES elektronikus biztosító berendezés, valamint a tengelyszámológész foglaltság érzékelő berendezés telepítése. A négy állomás utas tájékoztatását is meg kell oldani. Békéscsaba állomás új biztosítóberendezése szeptember közepén lesz üzembe helyezve, addig a régi Domino berendezéssel követik a pályaépítési fázisokat. Érdekes, hogy csoport kijáratok előtt központi állítású váltók lesznek.
- Németh Pál úr történelmi áttekintést adott Békéscsaba állomásról és a Szajol - Lökösháza vasútvonalról. Majd azt a kérdést tette fel, hogy mit jelent az átépítés a MÁV-nak és nekünk vasutasoknak? A feltett kérdést lényegre törően válaszolta meg.

II. Helyszíni bejárás

Az állomás előterének és a felvételi épület felújításának megtekintése. A felvételi épület külső, belső átépítését a Strabag végzi. Jelenleg a szerkezeti kialakítások, a gépészeti munkák, teljes műemlékvédelmi munkák folyamatban vannak. Az épület falai teljes körű megerősítést kaptak. A felvételi épület előtt parkoló épül.

III. THALES Bizber. Központ megtekintése

Fekete Róbert úr ismertette és megmutatta a tengelyszámláló berendezés szekrényeit, a térközcsatlakozó szekrényeit, a THALES Elektra 2-es berendezés szekrényeit a jelfogós kártyákkal, végül az ETCS 2 szekrényeket.

Áramellátás: a hálózatra akkumulátorok csatlakoznak, melyek 336 V egyenfeszültséget biztosítanak. Ez a berendezés áramkimaradás esetén 2 óráig biztosítja a bizber. működését.

IV. Az állomás páros végének helyszíni bejárása

Alépitményi tükör kialakítása, szivárgók, peronok, perontető, vágánykapcsolatok kialakításának, gyalogos felüljáró „repülőhíd” megtekintése.

Szerdahelyi úti közúti alujáró: Itt két nyomsávú közúti, gyalogos és kerékpáros alujáró épül. Átadása november első felében lesz. A bejáráskor a vasszerelési és betonozási munkákat végezték. Ezen kívül a gépészeti aknát figyelhettük meg.

V. Az ideiglenesen forgalomba helyezett új orosházi úti felüljáró.

Itt többek között megnéztük a gyalogos és kerékpáros rész, valamint a híd-dilatáció kialakítását.

Város felől a Bartók Béla úttól egészen a 4334-es sz. közút körfogalmi csomópontjának kiépítéséig tartott a bejárás. Majd a lökösházi vasútvonal útátjárójától ameddig a két vágány kiépítése megvalósul a gyulai vonal érintésével (amely az állomás I. vágányába fog becsatlakozni ívkorrekcióval) tértünk vissza a felvételi épülethez.

A helyszíni bejárás két csoportban történt.

A szakmai nap 10.00 órakor kezdődött és 15.25-kor ért véget, melyen 23 fő vett részt lásd a mellékelt Jelenléti ívet.

Az emlékeztetőt készítette: Szekeres Dénes szakosztály titkár