

A Budapesti 3-as villamos tervezése



Előzmények

Budapest történelmileg kialakult városszerkezete a sugaras-gyűrűs úthálózát kialakításához vezetett.

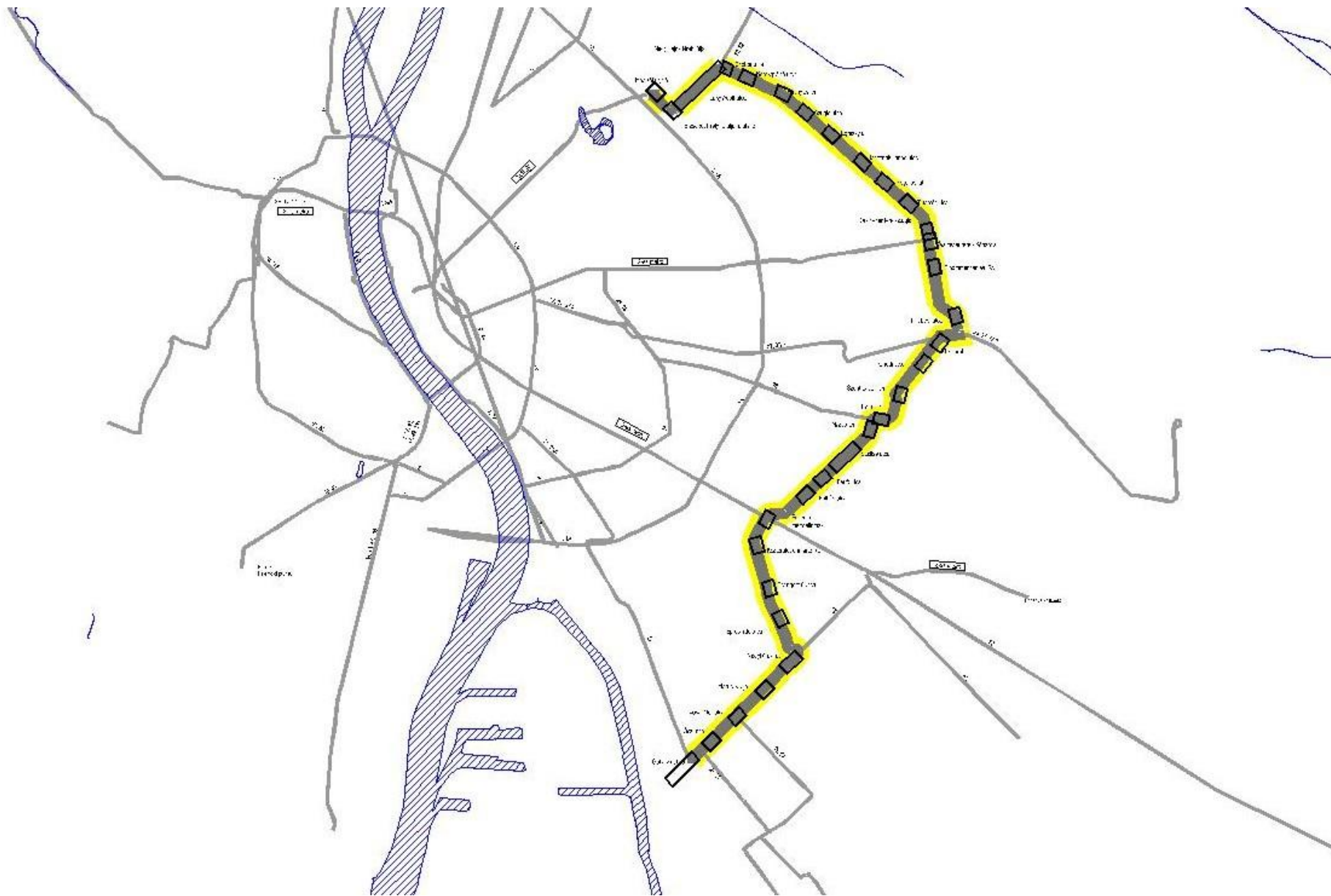
A közösségi közlekedési hálózat ezt többé-kevésbé lekövette.

A gyűrű irányú összekötő hálózatot elsősorban közúti vasút, vagyis villamos vonalak alkotják.

Ezek szerepe a helyi rövid távú közlekedésben és a sugárirányú hálózat összekötésében, az utasforgalom ráhordásában mindig is jelentős volt.

Ezt mutatja a nagykörúti villamoshálózat 10000 utas/óra/irány forgalma, amely a vonal hosszának nagy részén megmarad.

A 3 gyűrű irányú viszonylat közül a 3-as a legfiatalabb, hiszen csak 2001-ben a 13-as és a 63-as villamosok pályájának Örs vezér téri összekötésével. Az összekötéssel nemcsak egy új viszonylat jött létre, hanem Dél- és Keletpest összefüggő, átjárható villamoshálózata, amelyen a viszonylatok számos átlapolással, átszállási lehetőséggel közlekednek, több helyen csatlakozva a metróvonalakhoz.



A projekt története

A "Budapesti környűrs közúti vasútvonalak fejlesztése" c. projektet 2006-ban még a BFFH indította el.

A tervezéssel a Közlekedés Kft. által vezetett konzorciumot bízták meg, amelynek további tagjai:

Főmterv Zrt.

Cowi Magyarország Kft.

Utiber Kft.

1. szakasz: Tervezés

A szerződés teljes címe:

"A Budapesti környűrs közúti vasútvonalak fejlesztése) megvalósításával kapcsolatos műszaki tervezési feladatok elvégzése, a Kohéziós Alap támogatási kérelem, valamint az építési és a járműbeszerzési közbeszerzési dokumentációk elkészítése"

2. szakasz: További tervezés



A BKK megalakulása után az elsők között vette át a projektet, az engedélyezési terv és a megszerzett engedélyek alapján a kiviteli tervezésre közbeszerzést írtak ki, amelyet az 1.3 konzorcium nyert meg.

Vezetője a Főmterv Zrt.

tagjai a Közlekedés Kft., Uvaterv Zrt. és Út-teszt Kft.



A konzorciumi tagok az 1-es és a 3-as villamosvonalak tervezését teljesen szétválasztották, a 3-as vonalat kizárólag a Közlekedés Kft. és az Út-teszt Kft. tervezte tovább.

A tervezési szerződés kiviteli tervre és a szükséges engedélyezési tervek elkészítésére, illetve az engedélyek megszerzésére és tervezői művezetésre vonatkozik.

3. szakasz: Kivitelezés és még további tervezés

A kivitelezői tender nyertese, az A-HÍD Zrt. által vezetett konzorcium 2013 őszén kezdte meg a munkát, amelynek idén kell befejeződnie.

Projektütemek

Tanulmány- és engedélyezési terv

RMT:

2006. augusztus - 2006. december

Engedélyezési terv:

2007. június, később többszöri tartalommodosítás miatt meghosszabbítva 2008. júniusra.

Engedély megszerzése: 2008. október

Támogatási kérelem elkészítése: 2008. október

Tenderterv: 2009 február.

Ez alapján az RMT módosítása.

Engedélyezési és kiviteli terv

2012 március - 2012 augusztus

Az 5 hónapos határidőn belül a műszaki tartalom kialakítása júniusig tart.

Időközben a pálya állapota erősen leromlik.



Kivitelezés, részlettervezés

2013. október - 2014 december



Tervet tartalma, kötetek, terjedelem

MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY

A megvalósíthatósági tanulmány több változatot vizsgált, így a meghosszabbítás lehetőségét a Soroksági HÉV vonaig, illetve a Topánka utcai nyomvonalat.

2010-ben a megvalósíthatósági tanulmányt újra ki kellett adni, a meghosszabbítás helyett a Körösi Csoma Sándor úti szakasz teljes felújítását feltételezve.

ENGEDÉLYEZÉSI TERV

A szokásos terveken túl az építészet nagy hangsúlyt kapott, a perontetők engedélyezési jelentősen elhúzódott a számos érintett kerület eltérő álláspontja miatt.

TENDERTERV

**Az eredeti tenderterv 11 kötete:
7 meglévő vonalszakasz
Meghosszabbítás**

HÉV Pft. megszüntetése, állomás átalakítása
Új HÉV Pft. terve Csepelen
Organizáció

ÚJ ENGEDÉLYEZÉSI ÉS KIVITELI TERV

Már csak négy szakaszra oszlik a villamosvonal.
40 szakági terv készült el.
4 km pálya teljesen újjáépül.
Az egyvágányú szakasz a Bihari utcában megszűnik.
Figyelembe vett egyéb projektek:
Új járműbeszerzés
FUTÁR
Mázsa téri kereskedelmi beruházás (Origo City)

KIVITELEZÉS

Részletes tervek készülnek néhány kritikus témában:
Forgalomterelés
Peronok
Perontetők alapozása
Utastájékoztatás
Energiaellátás





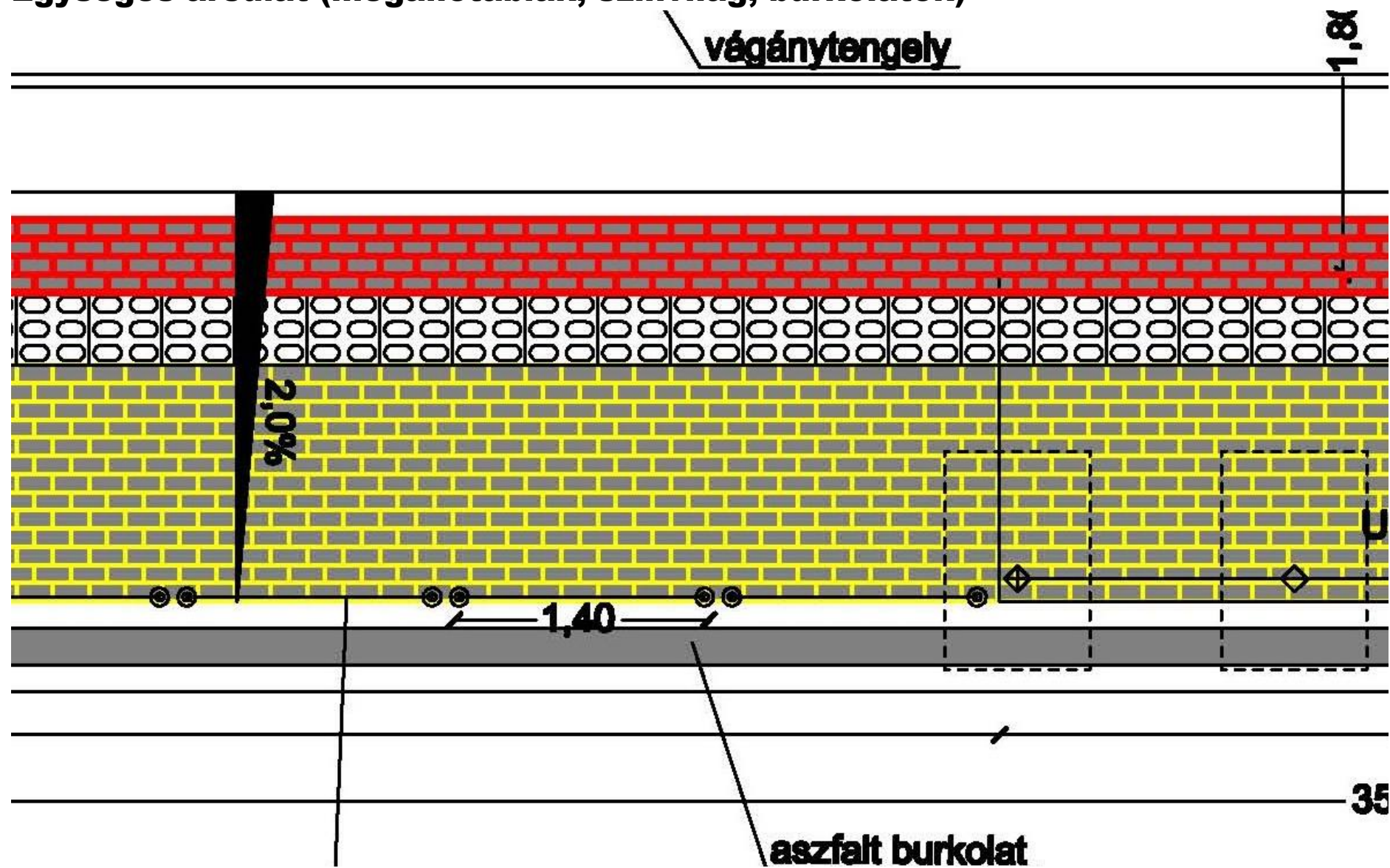


A projekt újdonságai, új szempontok

Akadálymentesítés kiemelt jelentősége

Peronok, taktilis burkolatok, korlátok

Egységes arculat (megállótáblák, színvilág, burkolatok)



Utaskényelmi berendezések (várók, szemetesek)

Közös tömegközlekedési pálya

Zöld vágány

Utastájékoztatás - Futár projekt, hangosítás

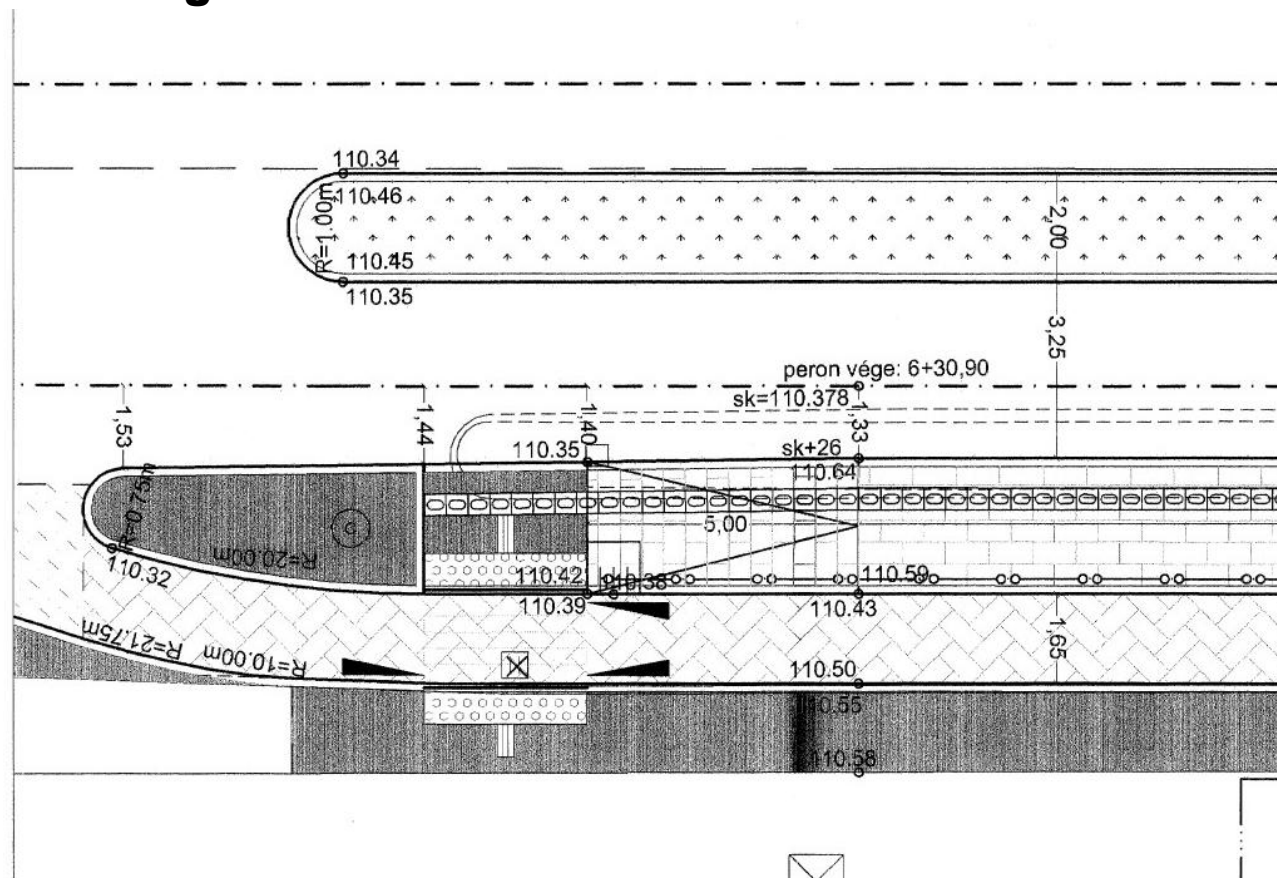
Előnyben részesítés - Csomópontok átalakítása

Fenntarthatóság - CDM pályaszerkezet, beton burkolat, gyökérzónás öntözés

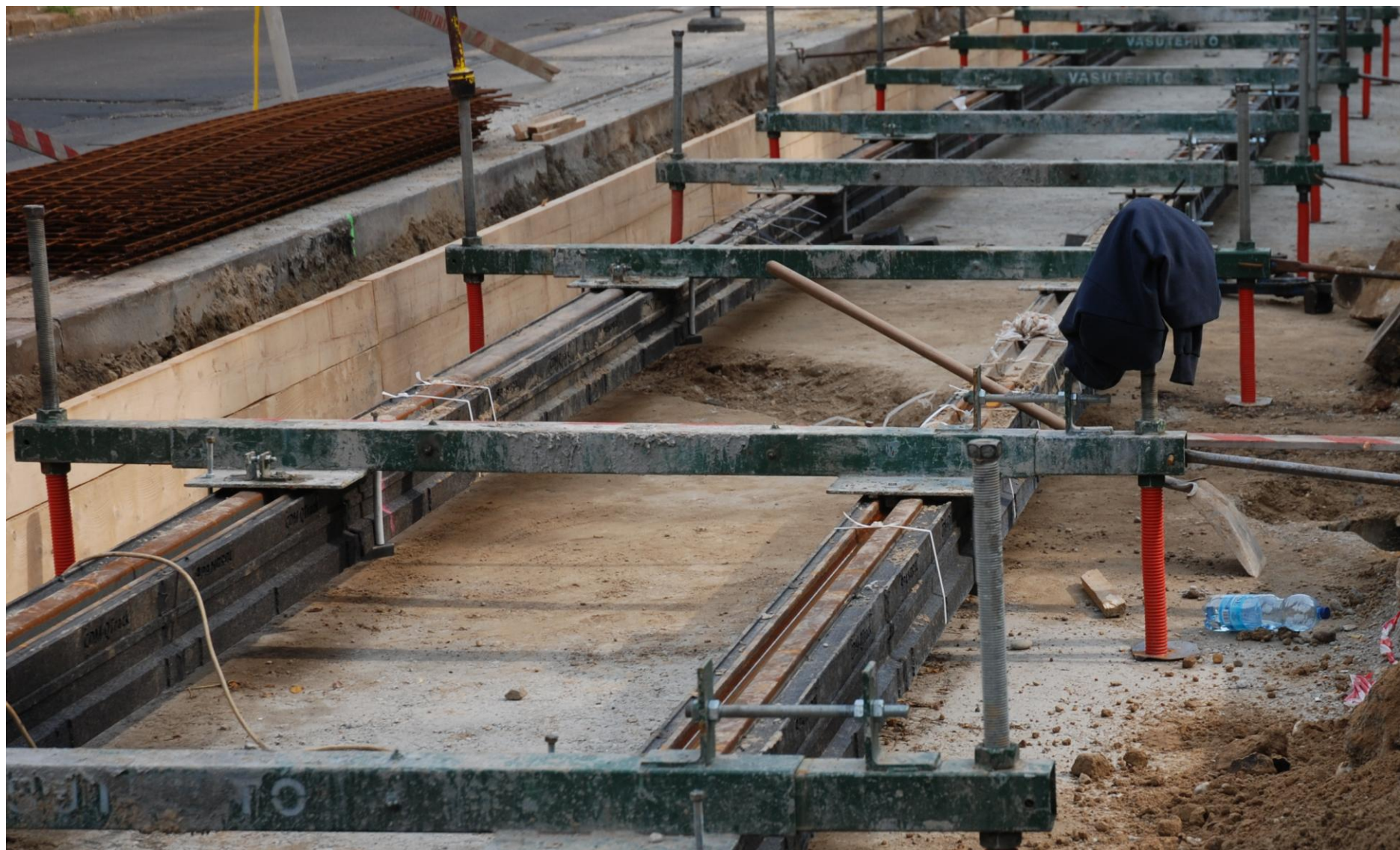
Műszaki előzmények, tapasztalatok alkalmazása:

Szegedi 1-es villamos (füves vágány, CDM pályaszerkezetek, bazaltbeton burkolat)

Újszerű megoldások















A kivitelezés érdekességei, sajátosságai

Terelések, folyamatosan változó állapotok, több 100 ideiglenes állapot terv





Peronok:

1:100 léptékű közműgenplanok

1:100 léptékű részletes felszíntervek

KÖSZÖNÖM A FIGYELMET