

# Vasbetonnal és bitumennel tartják távol a belvizet az M8-as épülő aluljárójánál

Nyugat.hu - 2021-01-11 07:01:41

Kedden [írtunk arról](#), hogy az esővíz ellepte az M8-as, valamint a Szentgotthárd és Rábafüzes közti bekötőút találkozásánál épülő kerékpáros aluljárót.

Erre korábban olvasónk hívta fel figyelmünket, így kedd délelőtt ki is mentünk a helyszínre. Ez a terület egyébként tényleg vizes, néha vízimadarakat is látni, eső után szinte az egész terület víz alatt van.

Az ott nézelődőktől megtudtuk, az építmény aljában most egy méterrel alacsonyabb a vízszint, mint az előző napokban, így biztosan szivattyúzzák a vizet, a mederben munkásokat is láttunk.



fotó: Bana Ferenc

Aznap elküldtük kérdéseinket a beruházóhoz, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Nonprofit Zrt-hez (NIF), és időközben megjött a válasz is.

Ebben azt írják, ismerve a terület adottságait, olyan technológiát alkalmaznak, ami megoldja a belvíz, talajvíz és esővíz okozta problémákat. Zárt rendszert alakítanak ki, egy vízzáró vasbeton *kerethídat*, alulról és oldalról zárt elő- és utórámpákkal.

Az építés több ütemben zajlik, az egyes munkafázisok közti munkahézagba gyári vízzáró gumilemez betét és duzzadó szalag tömítést raknak. Az épülő létesítménynél terv szerint történik a víztelenítés és az elárasztás, ezt telepített szivattyúkkal oldják meg.

A cég megjegyzi, hogy a fotókon látható lajtoskocsi más feladat miatt járt a helyszínen, nem ilyenekkel végzik a víz kiszivattyúzását. Megjegyzik, hogy ugyanilyen módon üzemel már több éve probléma nélkül az M86-os alatti répcelaki kerékpáros kerethíd is.

## **A NIF Zrt. teljes levele**

A gyorsforgalmi utakra vonatkozó előírások szerint az út keresztezése nem történhet egy szintben. Ezen útügyi előírásoknak ennél a projektnél megfelelő lejtésű kerékpárúttal lehet eleget tenni. A kerékpáros aluljárót/kerethidat ennek megfelelően tervezték.

A terület talajvízzel terhelt, ezért egy zárt, önmagában is vízzáró vasbeton kerethíd készül, alulról és oldalról zárt elő- és utórámpákkal, egységesen vízzáró kialakítással, csatlakozásaik szintén vízhatlan kivitelben készítve, a maximális talajvízszint figyelembe vételével.

Az építés több ütemben zajlik, az egyes munkafázisok közti munkahézagba gyári vízzáró gumilemez betét és duzzadó szalag tömítés kerül. Az építési fázisoknak megfelelően, előre tervezett módon történt a munkaterület víztelenítése, illetve visszaárasztása, amikor például a visszaárasztás a beton szükséges utókezelésébe is besegített.

Az építés alatt a szükséges víztelenítési megoldást a telepített szivattyúk biztosítják, ezek képesek vízmentessé tenni a munkaterületet. A munkák folytathatósága miatt a munkagödör víztelenítése január 4-én ismét megkezdődött, illetve meg is történt.

A fotón látható lajtos kocsi nem a munkaterületről jött és nem a munkagödör víztelenítését végezte. Az egyéb útépitési feladatokhoz szükséges vizes-mosókefés seprőautók a hídnál vesznek vizet az útmosáshoz, de ez nem függ össze a híd építés közbeni víztelenítésével.

Az építés során az elvégzett és elvégzendő víztelenítési feladat egyébként szokásos és rutin feladat, hasonló módon épült például a répcelaki kerékpáros aluljáró az M86-os alatt.

A készülő vasbeton szerkezet önmagában is vízzáró kialakítású, 30 cm vastag vasbeton fal, alap és födémlemezzel, de a fokozott biztonság érdekében a helyszínen készülő 2 rétegű modifikált bitumenlemezes szigetelés is kerül a szerkezet köré, ami önmagában is vízzáró lesz.

A csapadékvíz elvezetésére tervezett - és nagy esőre is méretezett - vízgyűjtő folyókára szivattyúkkal ellátott gyűjtőakna csatlakozik, amelyből a csapadékvíz szabályozott módon kerül kivezetésre a felszíni vízvezető árokba, amely elvezeti a csapadékvizet a Rába irányába.

A szivattyúk a közüzemi elektromos hálózatról üzemelnek szükség szerint, akár napi 24 órában. A szivattyúk üzembiztonságát jelzőrendszer biztosítja. Ugyanilyen módon üzemel már több éve probléma nélkül a fent említett M86-os alatti répcelaki kerékpáros kerethíd is.