

Spórlástól süllyedő csatornafedelelek

A szükségesnél kevesebbet költenek az úttestekbe épített aknákra

● Gyakran látni megsüllyedt, felbillent aknatetőket, amelyek nemcsak zajosak, de sok esetben az autós forgalomra is veszélyesek lehetnek. Az általunk megkérdezett szakemberek a minőségi megoldások magasabb költségeivel, a nem megfelelő kivitelezéssel, illetve a régi csatornarendszerekkel magyarázzák a helyzetet, amelyen nem könnyű változtatni.

KOVÁCS ATTILA

Csattognak, billegnek az áthaladó autóktól, megsüllyednek, könnyen bomlik, reped körülöttük az aszfalt, és jelenik meg a kátyú. Az úttestbe épített víz- és szennyvízknák fedlapjai sok esetben egyfajta forgalmi akadályt is jelentenek, amelyeket adott esetben jobb kikerülni vagy közelükbe érve lassítani. Sűrű forgalom esetén ez nem csak a vezetőknek kellemetlen, éjszakai órákban a közelben lakók pihenését is zavarhatja a keletkező zaj. A csatornatetők sok helyen nincsenek egy szintben az úttesttel, ha új aszfaltréteget helyeznek el, az akna magassága ezt nem követi, ezért utólagos beavatkozásokat kell végezni, nem kis költséggel és forgalmi akadályokkal. Szakembereket kerestünk meg a téma kapcsán.

Sokat kellene költeni

György Béla Zsolt út- és hídtervező mérnök szerint ahhoz, hogy az aknák beépítését és a fedelelek megemelését megfelelő módon végezzék, elég sokat kellene költeni, ezt viszont a megrendelők többnyire sajnálják. „Amikor az illetékesek meghallják, hogy egy aknatető megemelésének költsége adott esetben hét-nyolcszorosa lehet a becsült értéknek, sokszor visszakoznak” – ismertette. A szakember elmondta, az aknatető-emeléshez léteznek előregyártott elemek, amelyeket a megfelelő helyre kell tenni, és mindig akkor kell ezt végezni, amikor az út szintjét is megemelik. Ha ez elmarad, jelentkeznek a problémák. „Az úttest folyamatosan emelkedik, kátyúzások, aszfaltozások vannak, de ha az aknatető marad, és alacsonyabb szintre kerül, ahogyan be-



Megviselt, megsüllyedt aknatetők az úttesten. Nem egyszerű a javítás

▲ FOTÓ: BARABÁS ÁKOS

ledöccsen az autó, egyértelmű, hogy körülötte megrepedezik, kilyukad az útburkolat. Aszfalttal betömik, de nem egy összefüggő szerkezet, a víz beszivárog, egy év múlva ismét kátyú van ott” – vázolta.

Úgy értékelte, megoldható kérdésről van szó, de ezt el kell dönteni, prioritásokat felállítani, stratégiát készíteni, szakembereknek kell megoldásokat ajánlaniuk a költségekkel együtt, ezekből kell választani. „Mindent lehet jól és kevésbé jól csinálni, ezt a vasúti átjárók is példázzák, mert van, ahol szintben vannak, be van ékelve a drága, minőségi anyag, és ott úgy halad át az autó, hogy a vezető alig érzi, máshol viszont nagyokat döccsen. Nem mindegy, hogy milyen anyagokat használunk fel, és az sem jó, hogy rendszeresen hozzá kell nyúlni a csatornához, mert nem megfelelően működnek. Az aknatetők megemelésére kevés pénzt fordítanak, aprólékos munka, és senki sem szereti, az építő sem. Minden helyzet más, minden aknatetőnél meg kell vizsgálni, hogy mi tartja, milyen lehetőség van a megemelésére, hogyan lehet szintbe hozni és mennyit süllyedhet” – magyarázta a szakember.

Figyelni a részletekre

Csak pénzkérdésről van szó vagy a hozzáértés is hiányzik a megoldáshoz? – erről érdeklődtünk Lukács Péter út- és hídtervező mérnöktől, aki szerint ebben az esetben mindkét

tényező szerepet játszik. Hozzátette, nem romániai sajátosságról beszélünk, a világban mindenhol gondot jelent ez, és különböző megoldások születnek, némelyek tartósabbak, mások kevésbé. „Nálunk van egy régi hálózat, amely már eleve rossz koncepcióval épült, ezt kijavítani lehet, de pénz kérdése, hogy teljesen kicserélik az aknát, vagy csak megpróbálják időszakosan megoldani a



Az aknafedőkre vonatkozó szabványok alapján nagyon sok termék kap megfelelő besorolást, a valóság viszont az, hogy nem felelnek meg az elvárásoknak.

helyzetet. Minden városgazdálkodásnak jól át kell gondolnia, milyen szinten költ arra, hogy ezeket megoldja” – vélekedett. Megtudtuk, új utak tervezésekor úgy próbálják elhelyezni az aknákat, hogy az autók kerekei közé, a tengelytáv közepéhez kerüljön a fedlap, de ezt is nehéz megvalósítani, mert építéskor régi hálózatokra bukkannak a földben, és nem mindig kerül megfelelő helyre az, amit beterveznek. Úgy értékelt, nem biztos, hogy a legdrágább

megoldások a legjobbak, de vannak jó megoldások, és azok drágák. „Ha rendszeresen elvégzik az utólagos emelési munkálatokat, azok is lehetnek tartósak, segíthetnek, ezekre is vannak jó példák. Az aknák minősége is sokat számít, hogy miképp van-e a talaj az akna alatt, és milyen a talaj szerkezete. Vannak olyan aknák, amelyek emiatt folyamatosan süllyednek” – részletezte. A szakember szerint az aknafedőkre vonatkozó szabványok alapján nagyon sok termék kap megfelelő besorolást, a valóság viszont az, hogy nem felelnek meg az elvárásoknak. „A rendszerek azért rendszerek, mert minden alkatrészüket meg kell venni, és az megint egy probléma, hogy a sok kis alkatrészből álló rendszer hamarabb meghibásodhat és drága” – ismertette Lukács, aki szerint a legideálisabb a megfelelően kiépített új közműhálózatok elkészítése volna.

Több okból süllyedhet

Hasonlóan vélekedik Buzogány Károly mérnök, egy építőipari vállalkozás vezetője, aki szerint sokrétű problémáról van szó. „Útfelújításkor kérdés, hogy milyen maga az akna. Szintemelő gyűrűkkel az újonnan épített aknákat, amelyek előregyártott betonból készültek, viszonylag jól szintre lehet emelni, de azokat, amelyek monolit aknák és van rajtuk egy betonlap, zsuzolni kell és betont önteni. Hozzátette, több okból süllyedhet le újra az aknafed-

lap. Ha az akna, amelyhez nem nyúl hozzá az útépítő, mert az a szolgáltató dolga, nem zár teljesen, akkor a víz kimossa körülötte az anyagot, és megsüllyed. Amennyiben nem lehet a forgalmat távol tartani, és az alatt kell ráengedni az autókat, amíg gyorsan kötő betonnal elkészül az emelés, akkor amiatt fog kirepedni, megsüllyedni. Buzogány elmondta, az aknatetők 40 tonna teherbírásúak, de azt semmi nem írja elő, hogy mennyire hajolhatnak be a 40 tonna alatt. „Ha egy acéllap, amelynek széle belóg az aszfalt alá vagy valamilyen betonszerkezetbe be van fogva, mozog, akár hőtágulás vagy forgalom miatt, akkor a szélén lévő anyagot egy idő után szétrepesztí és kidobja. A szintre emelésnél, ha a keret és az acél fedlap között van egy különbség, azzal nincs mit kezdeni, és adott esetben másfél centiméteres hézag is lehet. Ha a keretet szintre teszik, a fedlap mélyebben lesz, ha a fedlapot teszik szintre, a keret kilóg, és azt nem lehet, mert balesetveszélyes. Van szakszerű és jó megoldás, de ott a fedlap ára 800 lej ahhoz képest, hogy az olcsóbbak 2–300 lejért megvásárolhatók. Ez versenyhátrányt jelent egy liciten, ahol nincs előírva, hogy milyen legyen az aknatető, hanem a 40 tonna teherbírás a szempont. Van ilyen is, olyan is, de mindenki a legolcsóbbat választja” – magyarázta az igazgató.