

„LEGEK” EMELIK AZ M43-AST A FOLYÓ FÖLÉ

Különleges lesz a Tisza-híd



3 millió 750 ezer kiló betonacélt használnak föl az építők az új Tisza-hídnál. FOTÓ: SCHMIDT ANDREA

ALGYÓ, SZEGED FOLYTATÁS AZ 1. OLDALRÓL

– A cölöpök közül a leghosszabbak közel 50 méter mélyen fúródnak a felszín alá – szolgált új adatokkal a kivitelezést végző Hidépitő Zrt. projektvezetője. Szabó Imre az érdekességek között tartja számon azt is, hogy a cölöpösszefogó gerendák közül a két legnagyobb, a közvetlenül a Tisza partján épültek 1600-1600 köbméteresek. Egy ilyen cölöpösszefogóba annyi beton került, mint ami 50 családi ház építésére lenne elegendő.

Falja e híd az anyagot. A szerkezet megépítéséhez – a cölöpöket nem számítva – nagyjából 22 ezer köbméter beton szükséges. A beépített acélszerkezet sulya pedig 3200 tonna.

– Őszvér jellegű a híd szerkezete, mert acél kereszt- és hosszartókból, illetve alsó és felső vasbeton lemezekből áll – magyarázza Lakatos István. A munkahelyi mérnök a pilonok extráira is föl hívja a figyelmet. A hídhoz tartozó toronyszerű pilonok magasságát ugyanis 22 méteresre csökkentték a tervezők azáltal, hogy azt nemcsak ferdén, hanem vízszintesen vezetett kábelekként is a szerkezethez kapcsolják. Ez a függesztett-feszített, más

néven kiemelt kábeles eljárás az egyik technológiai újítás. Kiterjedésében is tiszteletet parancsoló lesz az új Tisza-hídunk: a pályalemez teljes felülete 12 ezer 200 négyzetméter. Ennek kialakításához összesen 3 millió 750 ezer kiló betonacélt használnak föl. A mennyiséget némileg elképzelhetővé teszi Szabó Imre, mikor hozzáteszi: ha mindezt 8 milliméter átmérőjű betonacélból állítanák elő, közel 9500 kilométer hosszú szálal kapnának. Ilyen távolságra – az internetes útvonal-kereső szerint – az USA-beli Arizona állam keleti partján lelhető Lupton nevű kisvárosáig juthatnánk – Szegedtől.

Súlyos jelenség, mert elkészültekor 76 ezer tonnát nyom majd a híd. Épp az összsúly csökkentése miatt tervezték vasbeton helyett acélból, pontosabban trapézlemezkekből a felszerkezet szekrénytartó bordáit. Ilyen szerkezet hazánkban

még nem épült, de az unión belül is csak Németországban. Ám Európában is újdonság ennek és a feszítési rendszernek a vegyítése. Így születik Európa első, kiemelt kábeles hídja acél trapézlemez bordákkal – a szemünk láttára.

Megmozdul majd. „Mogmozdul” a híd 2010 augusztusára. Ha az elkészült szerkezetre ráterítik az aszfaltszönyeget, a mederhíd közepe a folyó fölött 30 centivel a súly hatására lehajol majd – magyarázza Szabó Imre –, míg a mederhíd part felőli ága 15 centimétert emelkedik. Nagyjából húsz szakma képviselője, hetven-száz munkás dolgozik a tavaly szeptemberben kezdett építkezésen.

– Talán az egész ország be tud majd gyűjtani, amikor végleg megszabadulunk a mi kis rongyos pénztől.

Búcsú a rongyos pénztől



KUNSTÁR CSABA

kustar.csaba@delmagyar.hu

Vasárnap éjfélkor véget ért a 200 forintos bankó bő évtizedes pályafutása. Fogalmazhatnánk úgy is: végre megszabadultunk a mi kis rongyos pénztől. A „zöldhasú” bankjegyek olyan sűrűn forogtak, hogy hamar tönkrementek a forgalomban. Éppen ezért egye-seknél a gyűrött, foltos, rongyolódott bankók érintése állandó kézmosási inger váltott ki. A jegybank vezetésének pedig komoly fejlődést okozott. Tavaly például 50 százalékos volt a bankjegyek selejtezési aránya, amiből

99 De micsoda tűz lesz itt, amikor végre átállunk az euróra!

sejthetjük, hogy a Magyar Nemzeti Banknak évente jelentős összegeket kellett biztosítani a 200 forintosok pótlására.

Apropó, ha már a pénz költségeinél tartunk. A jegybank becslése szerint évente egy-másfél milliárdos megtakarítást jelent a papír kétszázás fémre váltása. Ennek elsősorban az az oka, hogy az érmék élettartama átlagosan 10-15-ször hosszabb, mint a bankjegyeké, amelyek csak két-három évet bírnak ki. Nem beszélve arról, hogy a fém pénzt nem lehet hamisítani, szemben a papírpénzzel. De nem emlékszem, hogy bárki is megpróbálta volna a kétszáz forintot hamisítani.

A zöld pénz nem nőtt igazán a szívünkhöz. A bankót nem lebegték körül legendák, szóbeszéd. Csak a Károly Róbert-portré keltett némelyekben visszataszást. Nem tudjuk, hogyan nézhetett ki az egykori magyar király, de az túlzás, hogy egy fodrászsalonból épp kilépő, jófésült férfiként álmotdák meg az uralkodót. Később kiderült, hogy a tervező egyik ismerőse volt a modell.

De mi lesz a már bevont 200 forintosokkal? Jó ötlet volt az MNB-től, hogy a megsemmisítésre szánt bankjegyekből negyven tonna brikettet állítson elő, s az így létrejövő, igen magas fűtőértékű pénztéglákat három közhasznú alapítványnak ajánlja fel. Pénzzel úgyse mindennap gyűjt be az ember.

De micsoda tűz lesz itt, amikor végre átállunk az euróra! Talán az egész ország be tud majd gyűjtani, amikor végleg megszabadulunk a mi kis rongyos forintunktól.

Fele-fele Algyőnek és Szegednek. A Tisza jobb partja Szeged, bal partja Algyő közigazgatási területe, így aztán mindkét település magának érzi az M43-as sztráda hidat. A két-két „saját” híddal büszkélkedő település egyaránt várja a régió közlekedési helyzetét ugrásszerű javító új építményt. Legfeljebb ezentúl mindkét helyen két és fél-két és fél híd beszél majd, ha szőlő települése fejlődéséről a politikus és a polgár.

Meghalt a biciklis

SZEGED. Meghalt az a kerékpáros férfi, akit november 2-án gázolt el egy haszongépjármű a Makkosházi körúton. Úgy tudjuk, hogy a balesetben medence-, borda-, kulcsonttörést, valamint lép-, tüdő- és agysérülést szenvedett. Az elgázolt kerékpáros 12 napig kórházban

feküdt az új klinika intenzív osztályán, szombat hajnalban hunyt el. Megírtuk: a jármű a József Attila sugárút felé haladt, amikor a Lidl előtti gyalogátkelőnél a fékezés ellenére is elütött egy kerékpáros férfit. A teherautó a rendőrség adatai alapján a zöldön ment át.

További FOTÓK a neten!
www.delmagyar.hu

BEVÁLT A TISZA VOLÁN ZRT. VÁSÁRHELYI KÍSÉRLETE

A midibuszé a jövő a kisvárosokban

Vásárhelyen midibusz jár olyan vonalakon, amelyeken kevés az utas. A kísérlet az eddigi tapasztalatok szerint bevált, a Tisza Volán Zrt. azt tervezi, más városban is forgalomba állít ilyen kis járművet.

HÓDMEZŐVÁSÁRHELY IMRE PÉTER

A megyében egyetlen városban, Vásárhelyen közlekedtet a Tisza Volán egy 39 férőhelyes (11 ülő, 28 álló), úgynevezett midibuszt. Mező István, a közlekedési közszolgáltató divízióigazgatója elmondta: akadnak olyan vonalak (7-es, 12-es és 16-os), amelyeken napközben, valamint este csupán tíz-tizenöt ember utazik.

– Sűrűn járok ezzel, és szerintem jobb, mint a nagy buszok – állapította meg a 74 éves Tóth Lajosné Katalin. – Szép, praktikus, nem is értem, miért üzemeltetik azokat az öreg autóbuszokat, rengeteg üzemanyagot zabálhatnak.

Az Iveco Urbanival két pilóta jár, a rutinosabb Dani Imre (olvasói levélben dicsérték lapunkban a jármű utasai) és a 42 éves Barna Endre. Utóbbi elmondta: olyan vezetni, mint egy személyautót, gyors, moz-

gékony. Általában kényelmesen elférnek benne az emberek, de legutóbb az esős időben zsúfolásig megtelt. – Évek óta ugyanazokon a vonalakon dolgozom, szinte személyesen ismerem mindenkit, tudom, ki hol száll fel. A busz egyetlen hátránya, hogy kicsit fapadosak az

ülések. Nincs idegeskedés, kiabálás, a kocsik hátuljából is normál hangerővel szólhatnak, ha elfelejtettek jelezni. Az sem utolsó szempont, hogy a mérete miatt a takarítása egyszerűbb, könnyebb – magyarázta Endre.

Kelemen László, a Volán vásárhelyi területi igazgatója is kedvező tapasztalatokról számolt be; ezért a midibuszpark növelésén gondolkoznak a szakemberek.

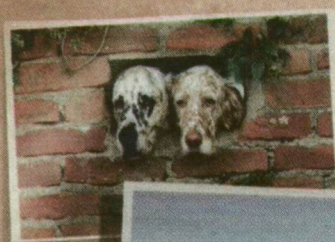
Más városokban is

A kisebb városokban mindenképpen ez a jövő – közölte Mező István, a Tisza Volán Zrt. divízióigazgatója. Az igények felmérése, az önkormányzatokkal való egyeztetés után elképzelhető, hogy a jövőben Szentesen, Csongrádon és Makón is üzembe állítanak midibuszokat.



A midibuszokat hamar megkedvelték a vásárhelyi utasok. FOTÓ: TÉSIC ATTILA

Találjon rá a tökéletes társra!



Mintha ezer éve ismernék egymást. Beszélgetés szavak nélkül. Kíváncsi rá, milyen érzés? Élje át Ford márkakereskedéseinkben! Ford Focus csak novemberben akár 1.200.000 Ft kedvezménnyel.

FordFocus | Feel the difference



A kép illusztráció. Az ajánlat 2009. november 1-től november 30-ig, vagy a készlet erejéig érvényes. A tájékoztatás nem teljes körű, részletekért érdeklődjön márkakereskedéseinkben. Vegyes átlagfogyasztás: 4,3-9,4 l/100 km, CO₂-kibocsátás: 114-225 g/km.

Ford Hovány - Szeged

Dorozsmai út 6. Tel.: 62/540-300

Algyői út 39. Tel.: 62/556-300

www.fordhovany.hu