

ŽELEZNIČNÍ MOSTY A TUNELY 2018 RAILWAY BRIDGES AND TUNNELS 2018

The already 23rd annual conference Railway Bridges and Tunnels 2018 was held on 18th January 2018 in the congress hall of Olšanka hotel. As in previous years, even this year the conference was divided into three blocks, where block No. 1 and block No. 3 were dedicated to bridges and block No. 2 dealt with tunnels. The total of six technical lectures were presented in the tunnelling block No. 2. Jiří Patzák shared with the audience the experience from the reconstruction of the Alter-Kaiser-Wilhelm tunnel in Germany. Ján Kušník presented construction operations in progress on the portals of the Diel and Milochovo tunnels within the framework of upgrading the railway track in the Púchov – Považská Bystrica section. Michal Uhrin explained for the audience the importance of a document called “the GBR” or the Geotechnical Baseline Report, which is unknown in our region but is frequently used abroad. In the fourth lecture of the tunnel construction part, Radek Vičar dealt with the diagnostics of the passing space in railway tunnels. The paper by Bohuslav Kučera followed. It was dedicated to regulations on the protection of bridge and tunnel structures against effects of stray currents. The block dedicated to tunnels was ended by Pavel Bulejko by his presentation of technically very elegantly solved realisations of grade-separated intersections on railway tracks using pre-cast structures.

Dne 18. ledna 2018 se v kongresovém sálu hotelu Olšanka konal již 23. ročník konference Železniční mosty a tunely. Stejně jako v předchozích ročnících byla i letos konference rozdělena do tří bloků, kde I. a III. blok byl věnován mostům a II. blok se zabýval tunely. V II. tunelářském bloku bylo prezentováno celkem šest odborných přednášek.

První přednášku měl pan Ing. Jiří Patzák ze spol. Subterra, a.s., který se s posluchači podělil o zkušenosti z rekonstrukce tunelu Alter – Kaiser – Wilhelm v Německu.

Druhá přednáška byla rovněž ze stavební praxe. Pan Ing. Ján Kušník se spol. REMING CONSULT, a.s. prezentoval stavební práce probíhající na portálech tunelů Diel a Milochovo v rámci modernizace železniční tratě na úseku Púchov – Považská Bystrica.

Ve třetí přednášce pan Ing. Michal Uhrin ze spol. SUDOP PRAHA a.s. osvětlil posluchačům význam v našem regionu neznámého, zato v zahraničí hojně využívaného dokumentu, zvaného „GBR“ neboli Geotechnical Baseline Report.

Ve čtvrté přednášce tunelářské části se pan Ing. Radek Vičar ze SŽDC, s.o. zabýval diagnostikou prostorové průchodnosti železničních tunelů. Ve své přednášce shrnul nejrůznější metody měření, od historických až po ty nejmodernější, používané v současnosti.

Následoval příspěvek pana Ing. Bohuslava Kučery ze společnosti JEKU, s.r.o. věnovaný, pro železniční stavby velmi důležité oblasti a sice, předpisům pro ochranu mostních a tunelových staveb před účinky bludných proudů.

Tunelářský blok zakončil pan Ing. Pavel Bulejko ze spol. ABM Mosty s.r.o. s prezentací technicky velmi elegantně řešených realizací mimoúrovňového křížení na železničních tratích, s využitím prefabrikovaných konstrukcí.

Ačkoli tato konference nepatří z hlediska podzemního stavitelství k nejvýznamnějším událostem roku, za dlouhá léta pořádání se již stala tradičním místem setkávání milovníků železnice z řad správců, investorů, projektantů a stavitelů, kteří tak mají možnost předat si své odborné zkušenosti získané v oblasti železničních mostů a tunelů.

*Ing. TOMÁŠ ZÍTKO, CEng MICE, EUR ING
SUDOP PRAHA a.s.*

AKTUALITY Z PODZEMNÍCH STAVEB V ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLICĚ CURRENT NEWS FROM THE CZECH AND SLOVAK UNDERGROUND CONSTRUCTION

ČESKÁ REPUBLIKA

MODERNIZACE TRATI ROKYCANY – PLZEŇ

Po ukončení ražeb tunelovacím strojem jménem Viktorka začátkem října loňského roku probíhaly do konce roku 2017 na projektu Ejpovických tunelů razičské práce již jen na propojkách obou tunelových trub. Bylo to konkrétně na propojkách č. 7 a 8, které se nacházejí v prostředí zdravých spilítů dosahujících pevnosti v tlaku až 280 MPa. Jejich ražba probíhala podle zásad NRTM. Rozpojování horniny bylo prováděno pomocí trhacích prací. Současně s ražbou posledních propojek bylo v ostatních propojkách realizováno jejich definitivní ostění. To je navrženo z litého betonu ukládaného do formy, a to s výjimkou propojky č. 8, která bude vystrojena definitivním ostěním ze stříkaného drátobetónu. V jižní tunelové troubě jsou již také prováděny

THE CZECH REPUBLIC

MODERNISATION OF ROKYCANY – PLZEŇ RAILWAY TRACK SECTION

After the completion of the excavation using the tunnel boring machine named Viktorka at the beginning of October 2017, tunnel excavation work on the Ejpovice tunnels project continued only on cross passages between the two tunnel tubes. Concretely, the work was carried out on cross passages No. 7 and 8, which are located in the environment formed by fresh spilite with the compressive strength reaching up to 280MPa. The excavation of the cross passages was carried out using the principles of the NATM. Rock was disintegrated by blasting. The final lining was being realised in the other cross passages, concurrently with the excavation of the last cross passages. Concrete cast in situ