

Przegląd inwestycji tunelowych

PLK zakończyły prace w skalnym tunelu pod Małym Wołowcem

Tunel ma wzmocnioną budowę wewnętrzną. Wykonawca oczyścił jej ceglana powierzchnię, usunął poluzowane elementy i uzupełnił spoiny. Udrożniono i oczyszczono kanały wentylacyjne. Zmienił się wygląd wjazdów do tunelu. Oczyszczone są ściany czołowe wraz z gzymsami. Usunięto luźne bloki, odłamki skalne i samosiejki. Skalne ściany będą zabezpieczone specjalnymi siatkami. Nad tunelem zostaną odtworzone rowy odwadniające. Na czas najważniejszych

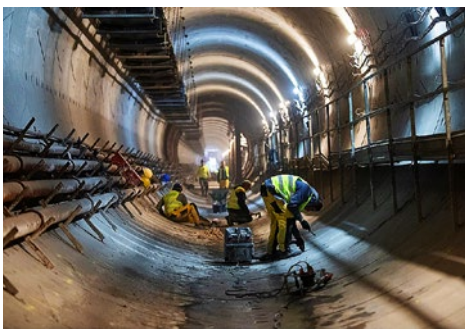


robót, od kwietnia do końca sierpnia 2020 r., na odcinku Wałbrzych Główny – Głuszycza obowiązywała zastępcza komunikacja autobusowa. Wartość tegorocznych prac przy tunelu to ok. 8 mln zł. W ubiegłym roku w obiekcie przeprowadzono prace torowe i naprawę części obudowy za 10,8 mln zł. Tunel na trasie Wałbrzych – Kłodzko pod górą Mały Wołowiec (720 m n.p.m.) w Górach Wałbrzyskich to najdłuższy skalny tunel kolejowy w Polsce. Ma 1603 m. Obiekt został oddany do użytku w 1912 r. Wykonane prace pozwolą na bezpieczne przejazdy pociągów w kolejnych latach.

Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Trwa budowa wschodniego odcinka warszawskiego metra

Mimo że tunele metra na odcinku pomiędzy stacjami Bródno i Trocka jeszcze nie są w pełni gotowe, tam gdzie tarcze TBM skończyły pracę, wykonawca przygotowuje już infrastrukturę stacji. Najbardziej zaawansowana jest obecnie stacja Kondratowicza, gdzie na części nowego peronu można już stanąć. Kolejna sekcja peronu jest natomiast przygotowana do zbrojenia. Ważne prace prowadzone są też w wydrążonych już tunelach pomiędzy stacjami Kondratowicza i Bródno. Tu wykonawca rozpoczął budowę łącznika pomiędzy tunelami. Prace polegają na rozebraniu części tuneli i budowie połączenia między nimi. Intensywne prace trwają również przy uszczelnianiu pozostałych części tuneli. W przyszłej części technicznej stacji odbywają się prace muryarskie i tynkarskie. W pierwszej kolejności gotowe musi być pomieszczenie podstacji



energetycznej, w którym jest już ułożona konstrukcja podniesionej podłogi technicznej.

Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie

Jumbo Drill na budowie S3

Na początku października 2020 r. na plac budowy drogi S3 na odcinku Bolków – Kamienna Góra dostarczona została wiertnica tunelowa. Drażenie tunelu będzie odbywało się przy użyciu czterech maszyn, po jednej na każdą nawę, i potrwa ok. 15 miesięcy oraz ok. trzy miesiące na przygotowanie portali. Jumbo Drill jest wyposażony w dwa ramiona z głowicą wierzącą oraz jedno ramię z koszem dla pracowników. Maszyna będzie używana do wiercenia otworów strażalowych, pod kotwy skalne oraz drenażowych o długości nawet 24 m. Maszyna wyposażona jest w najnowsze rozwiązania stosowane w tunelach w Europie. Może być zaprogramowana przed rozpoczęciem wiercenia w taki sposób, aby na podstawie punktów geodezyjnych określić swoją pozycję w tunelu i samodzielnie wykonać wiercenie w jak najbardziej efektywny sposób według założonego projektu.



Źródło: GDDKiA Oddział Wrocław, PORR SA

Próby na budowie Trasy Łagiewnickiej

26 października 2020 r. przeprowadzono – zakończone sukcesem – próby obciążenia statycznego tunelu drogowo-tramwajowego w ciągu krakowskiej Trasy Łagiewnickiej. Nad tunelem przebiega przebudowywana w ramach inwestycji linia kolejowa Kraków – Oświęcim. Jest on zlokalizowany pod terenami Sanktuarium Bożego Miłosierdzia oraz Centrum Jana Pawła II w strefie Białych Mór (tj. na terenach byłych Krakowskich Zakładów Sodowych Solvay). Tunel tramwajowy ma długość 659 m, zaś tunel drogowy 629 m.

Źródło: Trasa Łagiewnicka SA



Zawsze więcej
na >>>



budownictwo
inżynierskie.pl

