



Mali sme sto chutí ho preraziť



Tieto slová sa väčšinou používajú v hovorovej slovenčine v súvislosti s hnevom. Dňa 11. 12. 2007 by však slová hnevu rozhodne neboli na mieste – určite nie na podujatí, ktoré sa uskutočnilo pri Batizovciach, pri príležitosti slávnostného prerazenia jednej časti tunela Bôrik.

Rubrika: Aktuality

Publikováno: 20. 12. 2007, **Přečteno:** 456 x

Podtatranský tunel Bôrik, súčasť diaľničného úseku D1 Važec - Mengusovce, ktorého razenie sa slávnostne začalo v decembri roku 2006, je zatiaľ posledným zo štyroch diaľničných tunelov na Slovensku. Realizačné konzorcium stavby diaľnice viedli košické Inžinierske stavby, práce zabezpečila švajčiarska spoločnosť Marti Contractors.



Bôrik je prerazený už len dokončiť započaté dielo

Pre pracovný tím IS bolo slávnostné otvorenie niečím, čo budú ešte dlho rozprávať svojim deťom. Prítomným sa priamo v tuneli prihovril minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ľubomír Vážny, generálny riaditeľ Národnej diaľničnej spoločnosti Igor Choma a zástupci švajčiarskej spoločnosti Marti Contractors, na Slovensku zastúpenú firmou Tubau. Po príhovoroch symbolicky poklopali minister Ľ. Vážny a I. Choma stenu, ktorá bránila v prechode tunelom a ťažká technika prebúrала bariéru.



... tak a je to nech sa dobre jazdí

Celé podujatie bolo emotívne, konalo sa za prítomnosti všetkých zamestnancov, ktorí sa na stavbe podieľali, ktorí trávili mesiace v prachu a tme ťažkou drinou a výsledkom bol takmer kilometrový (996 m) tunel. Ceremonia, ktorá sa konala pod záštitou premiéra SR Roberta Fica, bola dôstojnou oslavou baníckeho remesla. A v lepšom termíne sa ani nemohla konať, veď týždeň pred akciou mala sviatok aj svätá Barbora, patrónka baníkov. Ukončenie výstavby tunela sa plánuje na rok 2009.



Príhovor Ľubomíra Vážneho na otváraní úseku diaľnice D1 Važec - Mengusovce.

Bôrik sa tak stane prvým dokončeným dvojrúrovým tunelom na diaľnici D1. Bol razený, mimo krátkych priportálových úsekov, metódou NATM (nová rakúska tunelovacia metóda), ktorá sa používala na takmer všetkých výstavbách tunelov na Slovensku po prvej svetovej vojne.

Súčasťou portálových úsekov sú zárubné múry s obkladom s lomového kameňa. Energetické centrum tunela bude umiestnené v oblasti východného portálu, dispečing bude situovaný do objektu hlavnej prevádzkovej budovy Správy a údržby diaľnic Mengusovce. V súčasnosti sa začalo s razením tunelových rúr na západnom portáli, na východnom portáli sa začína príprava betonáže dosiek. Do konca roka majú byť kompletne vyrazené obe tunelové rúry vrátane realizácie primárneho ostenia, sekundárne ostenie postupuje v miernom posune na primárnom. Odvodnenie tunela je realizované čiastočne súbežne s razením a čiastočne so sekundárnym ostením.



Tak.. odtiaľto sme začali išlo to tadiaľto tu skončíme...
Všetko bolo pri otvorení diaľnice vysvetlené názorne verejnosti.

Minulý týždeň bol poznamenaný otváraním diaľničných úsekov na Slovensku. V ten istý deň, ako bol prerazený tunel Bôrik, sa sprejzdnila pre motoristov i časť diaľnice D1 (Važec – Mengusovce), čiastočne plného profilu, čiastočne polprofilu. Úsek odovzdal dodávateľ stavby Inžinierske stavby. Takže minister Vážny vlastne zabil dve muchy jednou ranou – asistoval prerazeniu Bôrika a hneď nato prestrihol pásku na diaľničnom úseku. Stavba nadväzujúca na úsek Hybe–Važec, odštartovala ešte v roku 1998, hneď nato bola vzhľadom na prehodnotený plán výstavby diaľnic pozastavená a práce sa opäť rozbehli až v roku 2005. Do októbra 2008 má byť 12,225 km dlhý úsek odovzdaný kompletne v štyroch jazdných pruhoch.



Tunel Bôrik bude od roku 2009 naplno slúžiť motoristom

Vozovka diaľnice a vetiev križovatky bude realizovaná ako netuhá s krytom z asfaltového koberca v výnimkou tunela Bôrik, kde bude realizovaná tuhá cementobetónová vozovka.



Úsek diaľnice D1 na trati Važec - Mengusovce

Na úseku Važec - Mengusovce, (0,000–8,000 km) sa nachádza vcelku 11 mostných objektov – 5 mostov na diaľnici a na vetvách križovatiek, dva mosty nad diaľnicou a 4 mosty mimo diaľnice. Členitý terén si teda vyžiadal na stavbe diaľnice D1 celkovo 22 mostov, jeden podjazd, tri mimoúrovňové križovatky a dve protihlukové clony. Pozornosť si zaslúži netypické stavebné riešenie 250 metrov dlhého podjazdu pri obci Lučivná, na mieste, kde sa diaľnica kríži s biokoridorom využívaným divou zverou. Ďalší, pre diaľnicu netypický objekt sa tiež nachádza pri Lučivnej – lávka pre peších, od ktorej bude viesť chodník k neďalekému detskému sanatóriu. Objekt má bezbariérové prístupy a je vybudovaný na Slovensku neobvyklou technológiou: nemá opory a nie je predopnutý, má však „príťažovacie“ bloky, ktoré most „ťahajú“ nahor.

Autor:

- **Očková Júlia**

Tento text najdete na internetové verzi časopisu Silnice-Železnice
<http://www.silnice-zeleznice.cz>

Odkaz na tento text je: <http://www.silnice-zeleznice.cz/index.php?clanek=894>