

BESZÁMOLÓ A PRÁGAI WTC-2009-RŐL

A 2007. május 5-10. között megrendezett Alagutas Világkongresszusnak Prága városa adott otthont. A kongresszus részét képező előadások és kiállítás több, mint ezer vendéget vonzott a világ minden tájáról. Nekem a Magyar Alagútépítő Egyesület tagjaként, valamint a Swietelsky Építő Kft bányamérnök munkatársaként sikerült kijutnom a rendezvényre, mivel több Metro4-es állomáson is részt veszek alagutas munkákban.

Hazánkat a Magyar Alagútépítő Egyesület ('HUNGARIAN TUNNELING ASSOCIATION') pavilonja képviselte. A kiállítási pavilon mellett, hogy bemutatta a magyar alagútépítés jelenét, népszerűsíteni volt hivatott a 2 év múlva hazánkban, a Magyar Alagútépítő Egyesület szervezésében megrendezésre kerülő kongresszust. A magyar alagutas szakma számos résztvevővel képviseltette magát: FŐMTERV, HBM, Hídépítő Zrt., MAHÍD Zrt., Mecsekérc Zrt, PORR Kft., Strabag Zrt, Swietelsky Építő Kft, Unitef Kft., UVATERV Zrt és a VEGYÉPSZER. A kiállítás látogatói közül sokan ismerték a magyar alagutas munkákat, ám a szakmai érdeklődés középpontjába az épülő 4-es metró került A neves angliai „Tunnels & Tunnelling” c. szakmai lap munkatársa is érdeklődött a magyar alagútépítés helyzetéről azzal a szándékkal, hogy cikket jelentessen meg a témáról folyóiratukban.

A 2009-ik évi kongresszust Kocsonya Pál egyesületi elnök készíti elő, aki jó magyar házigazdaként épített szakmai és emberi kapcsolatokat.

Az előadások 3 napon keresztül, párhuzamosan több helyszínen folytak, az alábbi témakörökben:

- Geotechnikai felmérés és talajjavítás
- Földalatti építmények kutatása, fejlesztése és tervezése beépített területen
- Városi alagútépítés és monitoring: hagyományos és gépesített alagútépítés
 - Kockázati és baleseti management és irányítás alagútépítés közben
 - Földalatti városi terek tervezése, földalatti létesítmények konstruálása
 - Beton a földalatti szerkezetekben
 - Alagút berendezés: tűz és üzembiztonság
- Történelmi földalatti létesítmények; földalatti szerkezetek ellátása és rekonstrukciója
- Földalatti létesítmények kivitelezése felszínről beépített tereken A kongresszus összes előadását végül egy háromkötetes, kissé vaskosra sikeredett kiadványban kaptuk kézhez.

A negyedik napon több szakmai kirándulásból lehetett választani. Én az épülő prágai metró néztem meg, ahol a már működő C vonal 3 állomással történő újbóli meghosszabbításán lehetett végigmenni.

A vonal átadása 2008 első felében történik, tehát már csak a belső szerkezetet kell kialakítani. A kivitelezési munka eléri a 15,5 milliárd cseh koronát. A meghosszabbított vonal hossza 4599 m. A három állomás közül az első állomás, a Ladvi csatornaközi szerkezettel lett megvalósítva, a második kettő pedig alagúthajtási technológiával készült, ezen szakasz hossza 2,36 m. A két kihajtással megépült alagút, Prosek és Letnany 977 és 1410 m-ét a meghosszabbított szakasz második ütemeként készítették el. A metróvonal két jelentős, és nagy terheléssel bíró híd alatt, valamint felszín közel lakóépületek alatt lett áthajtva. Hogy a főte mozgása minimális legyen, úgy hajtották ki az alagutat, hogy a szerkezetet vízszintesen fejtették, kidúcolták, és amikor a fejtést bővítették és a gerendát betették, akkor egy hosszú, rétegelt rögzítőszerkezetet helyeztek fel. A geotechnikai monitoring szerint ez hatékonynak bizonyult.

A magyar csapat Prága híres sörözőjében, az U Flekuban tartott 'csapatépítő tréninget'. Ezúton is szeretném köszönetemet kifejezni a Magyar Alagútépítő Egyesületnek, hogy részt vehettem a rendezvényen, ahonnan mindannyian számos élménnyel és szakmai tapasztalattal térünk haza.

Boldizsár Ágnes