

# Pri moste cez Váh sa diali vskutku zaujímavé veci

## Tunelári podvŕtali rieku

Pozornejším Komárňanom neuniklo, že sa pri cestnom moste cez Váh na okraji mesta niečo zaujímavé deje. Niektorí s autami aj zastali a sledovali, ako pribúdajú čierne potrubia na pravom brehu. Aj bicyklisti sa zastavovali s očakávaním, čo bude. Na pohľad sa však nič zvláštne nekonalo a ľudí takmer vidieť nebolo. Preto zvedavci veľmi rýchlo šli ďalej svojou cestou a o osud prác sa prestali zaujímať.

My sme sa prvými dojmami odradit nenechali. Chceli sme vedieť viac a aj sme sa viac dozvedeli. Napriek zhoršeniu



Vrt smeruje z ľavého brehu Váhu na pravý, rúry vtiahnu opačne.



Potrubie je pripravené v pozadi.

počasia na Kvetnú nedelu a pondelok boli v plnom prúde vŕtacie práce pod riekou Váh. A že príliš veľa vidieť nebolo, to má „na svedomí“ zaujímavá technológia horizontálneho riadeného vŕtania (skratka z anglického názvu je HDD), ktorú na tomto úseku použila spoločnosť Hydrotunel s.r.o. z Bojníc. Jej riaditeľ a konateľ Ing. Marián Krčík, ktorého sme v čízmach a zablateného objavili na ľavom brehu Váhu, nám ochotne všetko vysvetlil: „Robíme tu vlastne podvrt rieky novou technológiou, vďaka ktorej sme sa dostali z jedného brehu na druhý obľúkom popod dno. Vŕta sa od začiatku marca a toto je už

štvrte rozšírenie vrtu, aby bol dosť veľký a široký na to, že sa dovnútra zatiahne chránička s potrubím. Slúžiť bude na rozvod pitnej vody pre Komárno a zároveň aj pre tlačovú kanalizáciu, ktorá povedie do blízkej novej čističky odpadových vôd.“

Investorom a objednávateľom týchto prác je mesto Komárno, ktoré tým sleduje ďalší plánovaný rozvoj mesta aj za rieku Váh. Do týchto miest je potrebné rozšíriť prívod pitnej vody a zároveň aj kanalizáciu. Práca na takomto podvrtu rieky nestojí maličkosť, náklady predstavujú okolo dvadsať miliónov, ale technológia, ktorú používa Hydrotunel, dáva garancie, že vydrží aspoň 50 rokov.

„Tým, že vŕtame pod riekou v obľúku,“ vysvetlil inžinier Krčík, „zamedzíme aj budúcomu vyplaveniu potrubia von v prípade väčších náporov vody pri rozvodnení rieky. Vŕt sa viedie v hĺbke asi 15 metrov pod hladinou, pričom dno je teraz v najväčšej hĺbke asi päť metrov. Pilotny vŕt sa robil s pomocou riadiacej elektroniky, čiže je mimoriadne presný. Niekolkokrát sme ho rozšírili a jeho výsledný priemer bude cca 90 centimetrov. Aby sa nezbortil, to zabezpečuje sypký íl, ktorý



Inžiniera Krčíka sme vytiahli od práce.

vháňame za vrtnou súpravou. Pri styku s vodou nabobtná a vytvorí ochrannú vrstvu.“

Opýtali sme sa, či všetko prebiehalo úplne hladko a na nič zvláštne nenašli? „Viackyne sme mali šťastie,“ potvrdil riaditeľ. „Iba raz sme natrafili na hrubé lano, ktoré sa namotalo na vŕtaciu hlavu. Znalcí domáci pomerov nám však hovorili, že na týchto miestach pri moste je všetko vytvorené násypom rôznych materiálov, väčšinou zo stavebného odpadu, ktorý zostal pri výstavbe blízkeho sídliska. Mohli sme natrafíť skutočne na hocičo nepredvídateľné a práce by to spomalilo. Raz sme takto pri Podbrezovej s vŕtacím zariadením zastali a nepohlo sa ďalej ani o milimetre. Museli sme prekážku vykopáť a objavila sa pred nami pravá ocelárenska kokila. Verím, že v Komárne zahľásime hotovo načas už pred koncom apríla aj s napojením všetkých potrubí.“

Vladimír SPINNER  
Foto: autor