

## Evaluatie schuifoperatie dakplaat Timichegtunnel in weekend van 18 en 19 oktober 2008

### *Geslaagde schuifoperatie.*

Gent: Vlakbij het station Gent Sint-Pieters is afgelopen weekend (18 en 19 oktober 2008) met succes de eerste bouwfase van de Timichegtunnel beëindigd.

Met name de eerste dakplaat van deze tunnel is op haar plaats geschoven, onder een sporen- en wisselcomplex van 6 sporen breed: een technisch delicate operatie.

De hele onderneming is prima verlopen. De werkzaamheden zijn naar schatting een 7tal uren vroeger dan gepland beëindigd.

Een betonelement (zoals deze tunneldakplaat) 'schuiven' gebeurt wel meer. In de stations van Leuven en Tielt werd de techniek onlangs nog toegepast.

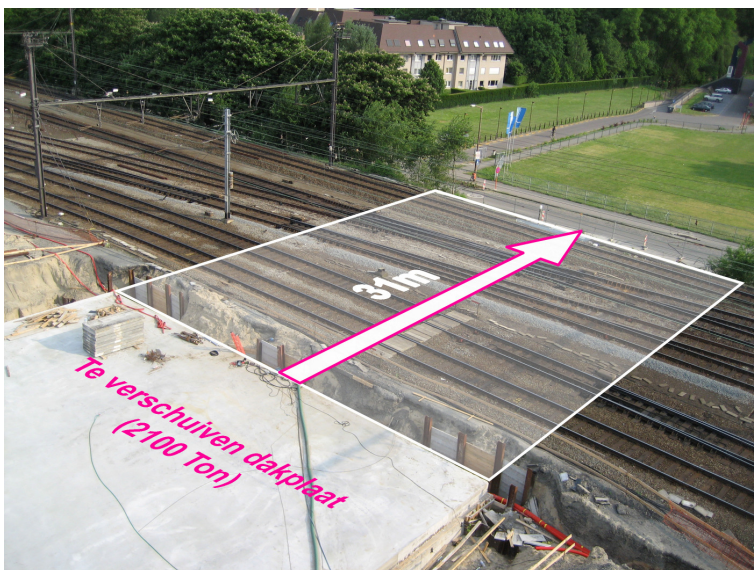
Bijzonder aan deze schuifoperatie was dat het om een zeer omvangrijk en zwaar element ging, en dat er extreme eisen werden gesteld aan precisie en timing.

De plaat is 30 meter breed, 25 meter lang en tussen 55 en 80 cm dik. Ze weegt 2100 ton. Ze moet in staat zijn om de zware belasting van overrijdende treinen te dragen.

### **Wat ?**

Om de nieuwe tunnel voor autoverkeer, fietsers en voetgangers (de Timichegtunnel) onder de treinsporen te bouwen, **zonder hinder voor het spoorwegverkeer** van en naar het station Gent Sint-Pieters, heeft onze **projectpartner Infrabel** - infrastructuurbeheerder van het spoorwegnet – ervoor gekozen om **eerst** een (halve) tunneldakplaat te installeren.

Die heeft de breedte van een volledig sporenbundel. Alle weekendtreinen konden Gent Sint-Pieters bereiken via het tweede resterende sporenbundel.



De Timichegtunnel is een gelijkgrondse doorsteek van het opgehoogde spoorwegtalud.

De tunnel zal een verbinding vormen tussen enerzijds de nieuw aan te leggen verbindingsweg (tussen de Sint-Denijslaan - ter hoogte van de sporthal van de BME Hogeschool - en de R4- Pégoudlaan) en anderzijds de K. Fabiolalaan en de nieuwe ondergrondse parkeergarage van het station (langsheen de K. Fabiolalaan).

De tunnelbouwers zullen de rest van het tunnelloos (zijwanden, middenkolommen, vloer...) bouwen terwijl de treinen boven hun hoofd rijden. Dat doen ze vanaf een middenzone tussen beide spoorbundels.

### **Nauwkeurige voorbereiding en planning. Snelle uitvoering.**

De bewuste dakplaat was lang op voorhand klaargemaakt, vlak naast het sporencomplex waar ze onder terecht moest komen.

De schuifoperatie was strikt gefaseerd:

1. De voorbereidingen voor de schuifoperatie duurde bijna een jaar: inrichting van de open zone tussen de twee sporenbundels als werfzone, bouw van een betonnen werktafel, popleidingen voor beton plaatsen onder de sporen (vanaf Sint-Denijslaan), gieten van gewapende dakplaat met onderaan een speciale schuiflaag in IPALENE (zelfde materie als op skilatten), plaatsen van trekkabels en vijsels...
2. Op vrijdag 17 oktober 22.00u nam Infrabel eerst alle sporen, wissels en seinen in het bewuste spoorbundel weg over een lengte van 50 meter.
3. Op zaterdag 18 oktober 2008 begon een grondwerker vanaf 05.00 u. 's ochtends alle ballastlagen af te graven (anderhalve meter dik). Met bulldozers en kranen werd de volle grond (waar de dakplaat op moest) op millimeterniveau genivelleerd.
4. Aansluitend, en onder permanent toezicht van een landmeter, heeft de gespecialiseerde firma Freyssinet de plaat dan op haar definitieve ligplaats geduwd: 31 meter verderop moest de plaat worden verschoven.  
Daar waren drie krachtige hydraulische vijsels mee gemoeid met een totale duwkracht van 1600 ton. De te overwinnen wrijvingskrachten bedragen ongeveer één vierde van het gewicht van de plaat.  
Betonnen elementen schuiven gaat traag: De schuifoperatie duurde van zaterdagmiddag 13.00 u tot zaterdagmiddag 17.00u., dat is drie uur minder dan vooropgesteld. De plaat verschoof dus aan een snelheid (traagheid) van 7 meter/u.
5. Landmeters hebben de positionering van de plaat voortdurend gecontroleerd: De dakplaat ligt (slechts) 1 centimeter boven haar bedoeld niveau en heeft nauwelijks een links-rechtsafwijking gemaakt tijdens het schuiven. **De tunnelbouwers zijn uiterst tevreden over het resultaat.**
6. Zaterdagavond, - nacht en zondag ( 18 en 19 oktober) is dan gebruikt om waterafvoerleidingen te plaatsen, nieuwe ballastlagen op de plaat aan te brengen, en – belangrijk – alle sporen, wissels en seinen terug te plaatsen en te testen. Ook de bovenleidingen dienden te worden gecontroleerd voor wederingebruikname door de eerste treinen op maandagochtend 20 oktober 2008.

### **Foto's ?**

Het infopunt heeft de hele schuifoperatie in foto en beeld vastgelegd. U kan intervalbeelden bekijken van de schuifoperatie op [www.projectgentsintpieters.be](http://www.projectgentsintpieters.be) (Bibliotheek/fotoarchief). De foto's zijn downloadbaar en vrij door u te gebruiken voor niet-commerciële doeleinden. Meer info: Greet Riebbels, communicatieverantwoordelijke Project Gent Sint-Pieters  
0486 26 00 14