

řídí výstavbu nového železničního tunelu pod Bílou skálou v Praze. Nabyté zkušenosti z pozice realizátora kolejových staveb tak doplňuje i o poznatky ze sféry investora.

V roce 1979 nastupuje k projektové organizaci DP Metroprojekt do funkce hlavního inženýra projektu stavby metra, trasy B. V této nové funkci uplatňuje dřívější zkušenosti a úspěšně koordinuje a řídí práce týmu projektantů. Revoluční chaotické období 1989 ho zastihuje ve fázi, kdy vrcholí práce na stavbě metra IIB. Díky svým předchozím zkušenostem úspěšně řídí závěrečné práce vyplývající z funkce autorského dozoru projektanta. Koncem roku 1990 je stavba zkolaudována a otevřena pro provoz s cestujícími.

Rok 1989 a zejména následující období privatizace přináší do společnosti vlastnické i organizační změny. Metroprojekt vystupuje z organizační struktury Dopravního podniku hl. města Prahy a krátkou dobu je státním podnikem.

Přichází období privatizace a majitelem Metroprojektu se stává soukromá firma Cimex se sídlem v Karlových Varech. Soukromý majitel si vysoce cení odborných a organizačních zkušeností Ing. Jiřího Pokorného a ustavuje ho do funkce technického náměstka ředitele. Ale ani v této funkci nepůsobí Ing. Jiří Pokorný dlouho. Metroprojekt získává nový majitel – SUDOP PRAHA, a. s., a jeho ředitelem se stává Ing. Jiří Pokorný. Od roku 1992 se Metroprojekt transformuje na společnost METROPROJEKT Praha, a. s., kde ve funkci generálního ředitele a předsedy představenstva působí Ing. Jiří Pokorný od roku 1996.

Za jeho působení se akciová společnost dostává do vedoucího postavení projektanta městské hromadné přepravy osob. Pod jeho vedením se METROPROJEKT Praha, a. s., úspěšně orientuje v nových ekonomických podmínkách. Rozšiřuje spektrum své činnosti i mimo kolejové investice, uplatňuje se v projektech soukromých investorů. Vytváří novou image společnosti, zavádí ve společnosti systém kvality. Důsledné naplňování jeho vize „spokojení zákazník“ a jím vytvořeného hesla „Síla v projektu“ je v pozadí všech dosavadních úspěchů jím řízené společnosti.

Ohlédneme se zpět na jeho více než čtyřicetileté působení v oblasti projektové přípravy staveb. Vedle projektů všech dosavadních i v poslední době připravovaných úseků pražského metra, rekonstrukce úseků evropských železničních koridorů, úseků modernizace tramvajových tratí, uvedme i projekty řady staveb pozemních, které společnost díky jeho iniciativám získala – Aquapark v Čestlicích, rekonstrukce Národní knihovny v Klementinu, rekonstrukce budovy Českého rozhlasu a budovy železniční stanice Praha hlavní nádraží. Z řady veřejných ocenění vyzdvihneme to nejceněnější, které jeho zásluhou společnost v roce 2000 získala – Pražské metro – stavba 20. století.

Významné životní jubileum zastihuje Ing. Jiří Pokorný v plné tvůrčí síle. Všichni mu přejeme, aby se ještě po řadu dalších let úspěšně podílel na práci společnosti a významně pomáhal v naplňování jejího hesla „Síla v projektu“.

ING. VÁCLAV VALEŠ



Praha (a company developing the Prague Railway Junction), where he successfully managed the construction of a new rail tunnel under Bílá Skála rock in Prague. Thus he added knowledge from the capital investment sphere to his experience gained in the position of a constructor of railway structures.

In 1979, he entered DP Metroprojekt, a designing organisation, in the position of the chief design engineer responsible for the Metro Line B. In this new position he used the previous experience and successfully coordinated and managed the work of a team of designers. The chaotic revolutionary period 1989 caught him in the phase during which the work on the Metro Line IIB was reaching a peak. Owing to the previous experience, he successfully managed the final work tasks following from the function of consulting engineer's supervision. At the end of 1990 the construction passed the substantial inspection and went into passenger service.

The year 1989 and, first of all, the subsequent period of privatisation brought changes to the company in terms of the ownership and organisation. Metroprojekt abandoned the organisation structure of the Prague Public Transit Company and became, for a short time, a state-owned company.

Then the privatisation period came about and Cimex, a Karlovy Vary-based private firm, became the owner. The private owner highly valued the technical and organisational experience of Ing. Jiří Pokorný. He appointed him as a deputy technical director. But his work in this position did not last long. Metroprojekt was acquired by a new owner, SUDOP PRAHA a.s. and Ing. Jiří Pokorný became the new director. In 1992, Metroprojekt was transformed into METROPROJEKT Praha a.s., a joint-stock company, with Ing. Jiří Pokorný in the position of the general manager and chairman of the Board since 1996.

During his work in this function, the joint-stock company won the position of a leading designer for the urban mass transit system. Under his leadership, METROPROJEKT Praha a.s. successfully operated in the new economic conditions. He expanded the scope of the company work even beyond rail-bound investment projects. The company started to be used as a designer by private investors. Ing. Jiří Pokorný created a new company image and introduced the quality management system in the company. All success achieved by the company under his leadership has been reached owing to the consistent implementation of his "Content Customer Care" vision and the "Our Strength in Our Design" motto proposed by himself.

Let us have a look back at his over forty-year work in the field of design preparation. Apart from designs for all completed and under-preparation sections of the Prague metro, reconstruction of sections of trans-European railway corridors or sections of tram tracks to be modernised, let me also mention designs for the numerous buildings the contracts for which were won owing to his initiatives, namely the Čestlice Aquapark, reconstruction of the National Library in Klementinum, reconstruction of the Czech Broadcasting Corporation building and the Praha Hlavní Nádraží railway station building. Of the numerous public awards, let me emphasise the most precious one, the title of "Prague Metro – construction of the 20th century", the company won thanks to his activities.

The important date in his life caught Ing. Jiří Pokorný in a full creative strength. We all wish him to successfully participate on the company work and significantly help it to fulfil its motto "Our Strength in Our Design".

ING. VÁCLAV VALEŠ

## SEDMDESÁTINY ZASTIHLY ING. MILOSLAVA NOVOTNÉHO V PLNÉM PRACOVNÍM NASAZENÍ PRO CZTA ITA-AITES

### SEVENTIETH BIRTHDAY COUGHT UP ING. MILOSLAV NOVOTNÝ EAGERLY ENGAGED IN WORKING FOR ITA-AITES CZTA

Můj přítel Míla Novotný se narodil v Praze 5. 6. 1940. Jeho významné životní jubileum se naplní téměř „v předvečer“ mezinárodní konference Podzemní stavby Praha 2010, na jejíž přípravě se jubilant, a v kontextu jeho čínnorodé aktivity to ani nemohlo být jinak, výrazným způsobem podílí.

Jeho stavbařská životní dráha začala v prosinci roku 1962, kdy absolvoval Fakultu inženýrského stavitelství ČVUT v Praze, vodohospodářský směr se zaměřením na zdravotně-inženýrské stavby (tzv. malá voda). Z doby studií pochází začátek jeho trvalého zaujetí pro inženýrskou geologii, kterou tehdy na fakultě přednášel profesor Quido Záruba, což Mílu později přivedlo i k zájmu o příbuzné geotechnické disciplíny, především podzemní stavitelství.

Po absolvování vysoké školy nastoupil čerstvě promovaný Ing. Novotný v lednu 1963 do stavební správy 05 národního podniku Vodní stavby. Zde pracoval do roku 1971 jako stavbyvedoucí na vodohospodářských stavbách v oblasti Kladna. Jeho další působení ve Vodních stavbách, kde prožil většinu svého profesního života, bylo zaměřeno na technickou problematiku a přípravu staveb. Zastával nejprve pozici technického vedoucího stavební správy 05, pak závodu 05 a posléze technického náměstka divize 05 akciové společnosti Vodní stavby.

Zodpovídal za řízení, průběh a kvalitu přípravy řady zajímavých staveb, mezi které patřily Vodní dílo Kořensko, nová přečerpávací elektrárna Štěchovice nebo depo pražského metra v Praze-Hostivaři. Protože závod, resp. divize 05 Vodních staveb byla zaměřena i na podzemní stavby menších profilů charakteru štol, podílel se na realizaci mnoha ražených kanalizačních sběračů v Praze a v celých Čechách. Participoval na zavedení technologie stříkaného betonu a ražeb podle



My friend Miloslav (Míla) Novotný was born in Prague 5 on 5th June 1940. The important occasion of his birthday celebration will take place nearly "on the eve" of the international conference Underground Constructions Prague 2010, the preparation of which was an opportunity for this greatly active man to significantly participate.

His career of a civil engineer started in December 1962, when he graduated from the Czech Technical University in Prague with a degree in civil engineering from the Department of Irrigation, Drainage and Landscape Engineering. His interest in engineering geology has its roots in the time of his studies, when he was attending lectures delivered at that time by Mr. Quido Záruba, a renowned professor of that time. Owing to this interest he got later also to related geotechnical disciplines, associated first of all with the underground construction industry.

As a fresh graduate, Ing. Novotný entered the civil engineering department 05 of Vodní Stavby, national enterprise. He worked with this company as a site agent on hydraulic construction sites in the area of Kladno till 1971. At that time, his work with Vodní Stavby, where he spent most of his professional life, was focused on technical problems and construction planning. First he was in the position of the chief technology engineer in construction plant 05 of Vodní Stavby and then the deputy chief technology officer in division 5 of Vodní Stavby, joint stock company.

He was responsible for the management, performance and quality of planning for many projects, including the Kořensko waterworks, the new Štěchovice pumped storage scheme or the Prague metro depot in Hostivař. Because the plant 05 or the division 05 of Vodní Stavby were focused, above other activities, on smaller-profile underground structures with the character of galleries, he was involved in the construction of many mined sewers in Prague and throughout Bohemia. He was involved in the introduction of shotcreting technique and the NATM excavation principles. The first construction this technique was used

zásad NRTM, což bylo uplatněno již na začátku 90. let na první stavbě Nové čistírny odpadních vod pro hl. m. Prahu. V rámci této stavby vyrazila divize 05 (vedle důležité kanalizační stoky „F“) v prostoru pražské zoologické zahrady, za tehdejších pavilonem šelem, počáteční úsek tunelu o profilu 5 m, kterým měly být v budoucnosti odváděny odpadní vody z Prahy na novou čistírnu.

Protože a. s. Vodní stavby SPČ postupně k zániku, nastoupil počátkem roku 2000 do technického úseku divize 5 Metrostav a. s. Zde se podílel např. na přípravě tunelů Panenská na dálnici D8 nebo stavby Nové spojení, jejíž součástí jsou tunely pod vrchem Vítkov v Praze.

Zájem o podzemní stavby vyústil do jeho aktivního působení v někdejší Českém tunelářském komitétu ITA-AITES. Za Vodní stavby, a. s., byl členem představenstva komitétu, působil jako člen přípravných výborů konferencí Podzemní stavby Praha a podílel se také na přípravě prvního pražského světového tunelářského kongresu WTC 1985 a samozřejmě i velmi významně na přípravě a průběhu druhého pražského kongresu WTC 2007.

Byl dlouholetým členem redakční rady časopisu TUNEL a od roku 2005 je jeho vedoucím redaktorem. S nástupem Míly Novotného na pozici vedoucího redaktora došlo nejen k připravované změně „tváře“ časopisu TUNEL, ale díky jeho důslednosti v působení na autory a pečlivosti v přípravě každého čísla se kvalita našeho časopisu neustále zlepšuje. Zařazení TUNELU mezi recenzované časopisy a velmi příznivé zahraniční reference jsou toho jednoznačným dokladem. Stejně jako stále stoupající zájem autorů o uveřejnění jejich článků v časopise. Zásadní podíl Míly Novotného jako vedoucího redaktora na tomto stavu je evidentní a nelze jej u příležitosti jeho jubilea opominout.

Ing. Miloslav Novotný je od roku 2005 sekretářem České tunelářské asociace ITA-AITES. Připravuje jednání představenstva, pracovní i valná shromáždění a vyřizuje jednak agendu související s domácí činností CzTA, která sdružuje v ČR 50 profesních organizací, jednak zahraniční agendu pramenící z naší příslušnosti k mezinárodní ITA-AITES. Zodpovědnost a pečlivost v plnění úkolů je i v této oblasti pro jeho činnost typická.

Jsem hluboce přesvědčen, že si Míla Novotný získal během svého působení v tunelářské komunitě všeobecné a zaslužené uznání, a proto si dovoluji jménem všech členů CzTA, redakční rady TUNELU, přátel a kamarádů, které v této branži našel díky svým lidským i odborným kvalitám, popřát mu do dalších let především stále zdraví a trvalou životní pohodu. A trochu ze zistných důvodů mu do budoucna též přejí neutuchající chuť do práce, neboť její výsledky jsou pro všechny aktivity naší tunelářské společnosti mimořádně přínosné. Mílo, děkuje se a na zdraví!

**PROF. JIŘÍ BARTÁK, DrSc.,**  
předseda redakční rady časopisu TUNEL,  
místopředseda CzTA ITA-AITES

on was the new sewage treatment plant for the City of Prague at the beginning of the 1990s. Within the framework of this project, Division 05 excavated (apart from important Sewer F) an initial section of a 5m-diameter tunnel in the area of the Prague ZOO, behind the wild beast pavilion of that time, through which sewage was to be diverted from Prague to the new treatment plant.

Because Vodní Stavby, joint stock company was heading for the end, he entered, at the beginning of 2000, the technical department of Division 5 of Metrostav a.s. He participated in the planning for the Panenská tunnels on the D8 motorway or the New Connection project a part of which were railway tunnels under Vítkov Hill in Prague.

The interest in underground structures resulted in his activities in the former Czech Tunnelling Committee ITA-AITES. He was a member of the Committee Board on behalf of Vodní Stavby a. s., was a member of committees preparing the conferences Underground Constructions Prague and participated in the preparation of the first World Tunnel Congress in Prague, the WTC 1985. Of course, his share in the preparation and the course of the second Prague congress, the WTC 2007, was also very important.

He has been a long-standing member of the TUNEL journal Editorial Board. He has been the chief editor of the journal since 2005. When he assumed the role of the chief editor, the new "face" of the journal, which had been prepared before, was implemented. Owing to his exacting character in influencing authors and his thoroughness when preparing each new issue, the quality of our journal has been continuously improved. The incorporation of TUNEL among peer-reviewed journals and very favourable references from abroad are an unambiguous proof of this statement. The permanently growing interest of authors in publishing their papers in the journal is another proof. The fundamental contribution of Míla Novotný as the chief editor to this state is evident and cannot be neglected on this occasion.

Ing. Miloslav Novotný has been the secretary of the ITA-AITES Czech Tunnelling Association since 2005. He has been preparing meetings of the Board, working meetings and general assemblies and doing the paperwork associated with domestic activities of the CzTA, which gathers 50 professional companies in the Czech Republic, as well as foreign paperwork required because of our membership in the international ITA-AITES. Responsibility and thoroughness in fulfilling his tasks in this area are typical of his activities.

I am deeply convinced that Míla Novotný has earned general and well-deserved appreciation during his work in the tunnelling community. For that reason I dare to wish him, on behalf of all CzTA members, the TUNEL editorial board and friends he has found in this line of work owing to his human and professional qualities, great health and continuing contentment in the years to come. In addition, a little bit for self-seeking reasons, I wish him unrelenting desire for working because its results are extremely beneficial for all activities of our tunnelling society. Mílo, thank you and here's to you!

**PROF. JIŘÍ BARTÁK, DrSc.,**  
Chairman of the TUNEL Editorial Board,  
CzTA ITA-AITES Vice President

## AKTUALITY Z PODZEMNÍCH STAVEB V ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLICĚ CURRENT NEWS FROM THE CZECH AND SLOVAK UNDERGROUND CONSTRUCTION

### ČESKÁ REPUBLIKA

#### MĚSTSKÝ OKRUH MYSLBEKOVA–PELC-TYROLKA TUNEL ŠPEJCHAR–PELC-TYROLKA (Královská obora)

Dne 16. 2. 2010 byla slavnostně proražena kalota JTT a v dubnu, resp. v květnu byla dokončena ražba obou opěr STT a JTT. Přípravu se ražba zesíleného dna v místě křížení s propojovacím kanálem vzduchotechniky SO 04 a je již vyražena i propojka B13.

V současné době pokračují práce na ražbách vzduchotechnických objektů. Byla dokončena ražba propojovacího větracího kanálu SO 03 a nyní probíhají přípravné práce pro zahájení betonáže spodní klenby definitivních obezdívek. Byla dokončena ražba kaloty a opěr TGC 4 (SO 06). Vzhledem k rostoucím deformacím při ražbě opěr TGC 4 v blízkosti průniku TGC4 se strojovnou VZD muselo být provedeno dokotvení radiálními svorníky HUS dl. 8 m a uzavřeno dno v délce cca 21 m. Při přechodu z TGC4 do strojovny VZD se procházelo tektonickou poruchou, kde se střídaly deskovité odlučné vrstvy křemenců s polohami písčito-prachovitých a jílovitoprachovitých břidlic, drohami a pískovci. Ražba kaloty strojovny VZD (SO 05) probíhá pod ochrannými deštníky z IBO kotev dl. 9 m. Je vyraženo 93 m kaloty z celkové délky 123,392 m s plochou výrubu 110 m<sup>2</sup> a cca 10 m opěr. V místech rozražení strojovny VZD do vzduchotechnických kanálů SO 07 a 08 jsou provedeny skryté průvlaky.

V souběhu s ražbami je prováděno definitivní ostění. K dnešnímu dni je zabetonováno 1354 m spodní klenby (114 sekcí) a 1095 m horní klenby (92 sekcí) dvoupruhového tunelu JTT a 467 m spodní klenby (40 sekcí) dvoupruhového tunelu STT. Začátkem dubna se začalo s pracemi na definitivním ostění třípruhového tunelu JTT z Letné a k dnešnímu dni je vyprofilováno 6 sekcí, položena hydroizolace ve čtyřech sekcích a vyarmováno a zabetonováno dno dvou sekcí.

### THE CZECH REPUBLIC

#### MYSLBEKOVA–PELC-TYROLKA SECTION OF THE CITY CIRCLE ROAD

#### THE ŠPEJCHAR–PELC-TYROLKA TUNNEL (Královská Obora)

The STT top heading breakthrough celebration was held on 16/02/2010; the bench excavation was completed in both the NTT and STT in April and May respectively. The excavation of the increased-thickness invert is being prepared at the crossing with the SO 04 interconnecting ventilation duct; B 13 cross-passage excavation has been completed.

At the moment, the excavation for ventilation structures is underway. The SO 03 interconnecting ventilation duct excavation has been finished and the work enabling the casting of the final concrete invert to start is in progress. The excavation of the top heading and bench of TGC 4 (SO 06 – Service Facility Structure No. 4) has been completed. Additional 8m long HUS radial rock bolts had to be installed and the invert had to be closed along an about 21m long section because of growing deformations identified during the excavation of the TGC4 bench in the vicinity of the intersection between TGC4 and the ventilation plant cavern. A tectonic fault with quartzite layers alternating with sandy-silty and clayey shales, greywacke and sandstone was passed through at the transition from TGC4 to the ventilation plant cavern. The ventilation plant cavern (SO 05) top heading is being excavated under the protection of canopy pre-support formed by 9m long IBO anchors. About 93m of the top heading excavation has been completed of the total length of 123.392m (the excavated cross-sectional area of 110m<sup>2</sup>), as well as about 10m of the bench excavation. Hidden head-pieces have been installed in the locations of points of attack leading from the ventilation plant cavern to ventilation ducts SO 07 and SO 08.

The final lining is being cast simultaneously with the excavation. Till now, 1,354m of the invert (114 casting blocks) and 1,095m of the upper vault (92 casting blocks) have been completed in the STT double-lane tunnel, whilst 467m (40 casting blocks) of the invert have been finished in the NTT double-lane tunnel. The work on the final lining of the triple-lane STT tunnel from Letná started at the beginning of April. As of today, profiling for 6 casting blocks has been finished.