

vební jámě Prašný most potom probíhají přípravné práce pro zahájení protiražby v STT.

## PRODLOUŽENÍ TRASY PRAŽSKÉHO METRA VA

Od slavnostního zahájení ražeb v červnu 2010 se práce v podzemí rozvíjejí v souladu s uzavřeným HMG stavby.

Firma Metrostav a. s. dále pokračuje v ražbě přístupového tunelu do stanice Petřiny. Z její celkové délky jsou dokončeny již první dvě dílčí části, tj. vlastní štola Markéta v délce 220 m a potom i štola strojovny hlavního větrání délky 93 m. Zahajuje se ražba poslední třetí části a tou je ražba obrátového tunelu o délce 178 m. Dokončení celého přístupového tunelu v obsahu všech tří částí je plánováno ke konci letošního roku. Ražby probíhají v technologické třídě ražnosti IV pod hladinou spodní vody při zastížení horninového rozhraní bělohorských pískovců a jílovců.

Firma Hochtief, a. s., po vyrazení přístupového tunelu Kateřina postupuje dále v ražbě směrem do stanice Motol, kde pomocí technologie NRTM vyrazila více než 150 m traťových tunelů. Současně dokončila poslední převážku montážní šachty v hloubce cca 30 m. Pomocí této šachty bude na jaře roku 2011 firma Metrostav a. s. montovat v podzemí svůj první stroj EPBS.

Zbývající ražené stanice Veleslavín a Červený vrch na svůj čas zatím čekají a doposud jsou v režimu přípravných prací a realizace přístupových cest do vlastních stanic.

## DÁLNIČE D8 – 805 – LOVOSICE–ŘEHLOVICE

Po tunelu Prackovice i tunel Radejčín po překonání všech legislativních překážek hlásí dokončení ražeb obou tunelových trub. Ražby byly dokončeny v srpnu 2010 a od září tak může probíhat úprava primárního ostění tunelu potřebná pro zahájení prací na definitivní obezdívce.

Mezitím byly zahájeny práce na betonážích definitivního ostění v úseku hloubených tunelů a další dokončovací práce.

## TUNELY VMO DOBROVSKÉHO

Po dokončených ražbách se na obou tunelových rourách již také dokončují betonáže definitivního ostění, betonáže mezistropu a z tunelové roury TI také betonáž tunelových spojek 1 a 2. Tunelové spojky 3 a 4, které se betonovaly z tunelové roury TII, jsou již dokončené. Na tunelové rouře TII se připravuje betonáž chodníků, obrubníků a odvodňovacích žlabů. Tunelovou rouru TII realizuje firma Subterra, a. s., tunelovou rouru TI potom firma OHL ŽS.

Vývoj poklesové kotliny na obou rourách je stále v souladu s očekáváním projektu a vzhledem k ukončeným ražbám a realizaci definitivní obezdívky se začíná ustalovat.

## TUNELY NA ŽELEZNIČNÍ TRATI PRAHA–ČESKÉ BUDĚJOVICE

### Úsek Votice–Benešov u Prahy

Z nejdělsího z pěti tunelů tohoto projektu Zahradnického tunelu chybí vyrazit ještě asi 200 m v opěři s předpokladem dokončení všech ražeb do konce roku 2010. Subterra, a. s., již také zahájila betonáže podkladních pásů pro definitivní obezdívku a betonáž hloubené části tunelu. Úniková šachta tohoto tunelu je dokončena v betonu včetně izolace a začátkem roku 2011 se začne montovat její vystrojení včetně schodiště.

Již vyražený Olbramovický tunel bude do konce roku vybetonován v hloubené části (deset dvanáctimetrových bloků)

in September, after the revision of the detailed design, thus the work on casting of the initial 140m of the NTT final lining could start. The excavation of the 114m long ventilation tunnel was subsequently completed by breaking through into the ventilation shaft in November 2010. As far as the STT is concerned, the excavation using the vertical sequence was renewed; initial 10m of the excavation from the current chainage of approximately 380m were completed. Operations required for the preparation of the counter-heading in the NTT are underway in the Prašný Most construction pit.

## METRO LINE A EXTENSION

Since the groundbreaking ceremony held in June 2010, the underground works have proceeded in compliance with the contractual schedule.

Metrostav a. s. further continues to drive an access gallery to Petřiny station. Of the total length of the gallery, initial two parts (220m long Markéta Gallery and a 93m long gallery for the main ventilation plant) have been completed. The excavation of the last part, the third one, consisting of a 178m long tunnel for a dead-end tail track is being started. The completion of the entire access gallery within the scope comprising all of the three parts is scheduled for the end of 2010. The excavation passes through rock mass categorised as excavation support class IV, under the water table level, with the interface between Bílá Hora Sandstones a claystones encountered.

After completing Kateřina access gallery excavation, Hochtief a.s. proceeds toward Motol station; it has completed the excavation of over 150m of running tunnels. At the same time, it finished the work on the last waler in the assembly shaft, at the depth of about 30m. Metrostav a. s. will use this shaft in the spring of 2011 for assembling its first EPB TBM in the underground.

The remaining mined stations, Veleslavín and Červený Vrch, are still waiting for their time. They are still in the regime of enabling works and constructing access roads to the stations.

## D8 MOTORWAY – CONSTRUCTION LOT 805: LOVOSICE–ŘEHLOVICE

After the Prackovice tunnel, even the Radejčín tunnel reported that all legislative obstacles have been overcome and the excavation of both tunnel tubes has been completed. The excavation was finished in August 2010, therefore it is possible from September to carry out finishing of the primary lining required for commencing the work on the final lining.

The work on casting of the final concrete lining in the cut-and-cover section and other finishing work started in the meantime.

## DOBROVSKÉHO TUNNELS ON THE LARGE CITY CIRCLE ROAD IN BRNO

After the completion of the excavation, the following work items are being completed in both tunnel tubes: casting of the final lining, casting of the suspended slab, and casting of linings in cross passages 1 and 2 proceeding from Tunnel I. Cross passages 3 and 4, where concrete casting was carried out from Tunnel II, have been completed. Casting of walkways, curbs and drainage ducts in Tunnel II is under preparation. Tunnel tube TII is carried out by Subterra a.s., while tunnel tube TI is built by OHL ŽS.

The settlement trough above both tunnel tubes still corresponds with the design assumptions and, owing to the fact that the excavation and installation of the final lining has been completed, it starts to get stabilised.