

VÝROČÍ / ANNIVERSARIES

ŽIVOTNÍ JUBILEUM ING. JIŘÍHO RŮŽIČKY
ING. JIŘÍ RŮŽIČKA ANNIVERSARY

Ing. Jiří Růžička se narodil 20. 3. 1946. V roce 1960 začal studovat Střední průmyslovou školu stavební ve Zborovské ulici v Praze na Smíchově. Po maturitě v roce 1964 pokračoval ve studiu na Stavební fakultě ČVUT, obor konstrukce a dopravní stavby. Jeho studentským snem bylo projektovat velké inženýrské stavby a to v té době pro něj byly především mosty.

Proto také tématem jeho diplomové práce byl železobetonový předpjatý dálniční most přes Berounku a Litavku v Berouně na připravované stavbě dálnice D5.

Po úspěšném dokončení vysokoškolského studia nastoupil v květnu roku 1970 jako projektant do Vojenského projektového ústavu v Praze. Velmi brzy se jeho představy o velkých inženýrských stavbách začaly ubírat zcela jiným směrem. Zapojil se do projektové přípravy trasy I.A pražského metra. Byla to první výlučně ražená trasa pražského metra. Ing. Růžička se brzy stal odpovědným projektantem traťového úseku mezi stanicemi Malostranská a Hradčanská. Zároveň spolupracoval na realizaci ražené trojlodní stanice Hradčanská. Společně se stanicí Náměstí Míru to byly první dvě trojlodní stanice pražského metra s železobetonovým ostěním v prostupové části nástupiště.

V prosinci roku 1974 nastoupil do projektové organizace DP METROPROJEKT. Prvním úkolem byly projekty ražených konstrukcí stanice Želivského na pokračování trasy II.A na Vinohrady. Následovala projektová příprava další trasy pražského metra, prvního provozního úseku trasy B. Stal se odpovědným projektantem ražených objektů trojlodní sloupové stanice Florenc včetně přestupního uzlu na trasu C. Jako projektant byl aktivním účastníkem řešení dalšího postupu výstavby přestupního uzlu po dvou mimořádných událostech. V listopadu 1981 to byl v historii výstavby metra největší nadvýlom (cca 1100 m³), který se prokopíroval až na terén před budovou Městského muzea. Bylo to při úpadní ražbě přestupního čtyřskalátorového tunelu. Téměř přesně o rok později to byl nadvýlom při ražbě relativně malé technologické štoly spojující hloubenou jámu přestupní haly se „severním“ výstupním vestibulem stanice. Relativně menší nadvýlom (cca 350 m³) bez vážných důsledků byl varovným signálem, že by při následné ražbě přestupních chodeb pod stanicí trasy C mohlo dojít k fatálnímu kolapsu. Proto bylo nutno okamžitě upravit další postup výstavby přestupního uzlu. Byla to ukázka operativní spolupráce projektanta, zhotovitele stavby, přizvaných expertů a investora při řešení velmi závažných technických problémů. Naštěstí v té době nebylo zvykem mediálně skandalizovat potíže při výstavbě pražského metra. Po stavbě trasy I.B následovaly projekty na trasách III.B, II.B. Na začátku devadesátých let to byly projekty na trase IV.B, kde prosazoval již použitou technologii ražby Novou rakouskou tunelovací metodou (NRTM).

V roce 1995, kdy byl již METROPROJEKT Praha akciovou společností, se stal Ing. Růžička vedoucím střediska



Ing. Jiří Růžička was born on 20th March 1946. In 1960 he started to study at the secondary vocational school of building and civil engineering in Zborovská Street in Prague Smíchov. After the leaving exams in 1964 he continued to study at the Faculty of Civil Engineering of the Czech Technical University in Prague and graduated with a degree in civil engineering from the Department of Civil Engineering and Traffic Structures. His student dream was to design large civil engineering structures, which at that time meant for him first of all bridges. For that reason the theme of his diploma thesis was the pre-tensioned reinforced concrete motorway bridge over the rivers Berounka and Litavka in Beroun on the D5 motorway construction being under preparation at that time.

In 1970, after successful graduation, he entered the Military Designing Institute in Prague, where he worked in the position of a designer. It was very soon that his visions of large civil engineering projects started to develop in a different direction. He engaged himself in the preparation of the Line I.A of the Prague Metro. It was the first Prague metro line driven exclusively by mining techniques. Ing. Růžička soon became the designer responsible for the track section between Malostranská and Hradčanská stations. At the same time he collaborated on the realisation of the Hradčanská mined three-vault station. Together with Náměstí Míru station, these stations were the first two three-vault structures with reinforced concrete segments lining the platform part with cross passage openings.

In December 1974 he entered the designing organisation of DP METROPROJEKT. The first tasks of his were designs for mined structures of Želivského station on the II.A extension of the Line A to Vinohrady. The design preparation of the next Prague metro line, the first operating section of the Line B, followed. He became the designer responsible for mined structures of Florenc station, the three-vault station with pylons, including the interchange node to the Line C. In the position of the design engineer he was an active participant in designing for the subsequent procedure of the construction of the interchange node after two extraordinary events. In November 1981, it was the largest overbreak (ca 1100m³) in the metro construction history, which copied itself up to the terrain in front of the Prague City Museum. It happened during the downhill excavation of the interchange tunnel for four banks of escalators. Nearly exactly after a year, it was an overbreak during the excavation of a relatively small technological gallery interconnecting the construction pit for the cut-and-cover interchange concourse with the “northern exit” concourse of the station. A relatively smaller overbreak (ca 350m³) without serious consequences was a warning signal that a fatal collapse could happen during the subsequent excavation of interchange galleries heading under the station on the Line C. It was for that reason necessary to change the subsequent procedure for the construction of the interchange node. It was an example of operative collaboration between the designing officer, construction contractor, an experts invited to the site and the project owner in solving very serious technical problems. Fortunately, it was not a custom at that time to scandalise troubles encountered during the construction of the Prague metro in media. After the Line section I.B, designs for the Lines III.B and II.B followed. At the beginning of the 1990s, there were designs for the Line section IV.B, where he already started to promote the use of the New Austrian Tunnelling Method (the NATM).

In 1995, when METROPROJEKT Praha was already a joint-stock company, Ing. Růžička became the chief of the department

tunelových a inženýrských staveb. V té době zde byly zpracovávány projekty převážné části trasy IV.C1, která zahrnovala kromě traťových tunelů hloubenou, dočasně koncovou, stanici Ládví a první raženou jednolodní stanicí v síti pražského metra, stanici Kobylisy. Kolektiv projektantů, vedený Ing. Růžičkou, zpracovával i unikátní projekt tunelů vysouvaných do koryta Vltavy, který byl po dokončení trasy IV.C1 oceněn nejen v České republice, ale i na světovém betonářském kongresu v Ósace v roce 2002 a na světovém tunelářském kongresu v Amsterdamu v roce 2003. Pro výstavbu ražených traťových tunelů (převážně dvoukolejných) a ražené jednolodní stanice Kobylisy byla již uvažována výlučně technologie NRTM. Po dokončení trasy IV.C1 navazovaly projekty trasy IV.C2 (Ládví – Letňany) a prodloužení trasy A z Dejvic do Motola (trasa V.A).

Kromě projektování pražského metra se Ing. Růžička zúčastnil projektů i mnoha dalších tunelových staveb. Z dálničních staveb to byly například tunel Valík na dálnici D5, tunely Radejčín a Libouchec na dálnici D8 a na Slovensku projekt průzkumné štoly pro tunel Višňové. Ze železničních tunelů můžeme uvést na Moravě tunely Krasíkov a Tatenice, tunel Hněvkov II a rekonstrukce tunelů Jablunkov, na Slovensku tunel Turecký vrch. Z nerealizovaných staveb to byly například železniční tunel Praha – Beroun.

Ing. Jiří Růžička pracoval v METROPROJEKTU Praha a.s. do konce roku 2008. Od té doby spolupracuje jako externí poradce a konzultant až do současnosti. Věnoval se pokračující projektové přípravě realizované trasy V.A. Nyní je to zejména pokračující projektová příprava nové trasy D. V průběhu svého profesního života Ing. Jiří Růžička publikoval desítky článků v odborných časopisech, zejména v časopisu Tunel. Rovněž se aktivně zúčastnil mnoha tunelářských konferencí a seminářů doma i v zahraničí.

Významné životní jubileum zastihuje Ing. Jiřího Růžičku v plné tvůrčí síle. Je mi potěšením, že mohu jménem všech spolupracovníků a vás čtenářů časopisu Tunel popřát našemu jubilantovi pevně zdraví a hodně energie do další práce.

*Ing. MIROSLAV NOVÁK,
METROPROJEKT Praha a.s.*

ČTVRT STOLETÍ ČASOPISU TUNEL A QUARTER CENTURY OF TUNEL JOURNAL

The first issue of TUNEL professional journal was published 25 years ago. Currently it is published by the **ITA-AITES Czech and Slovak Tunnelling Associations**. These two publishers can certainly state with pride that during its existence the journal has gained reputation among the professional public not only in the Czech and Slovak Republics, but also abroad. Among its primary readers, there are naturally members of both associations, but it is also read by foreign professionals, who receive it through the ITA-AITES Member Nations. In addition, the journal has got numerous domestic and foreign subscribers.

Před 25 lety vyšlo první číslo odborného časopisu Tunel, který dnes společně vydávají **Česká a Slovenská tunelářská asociace ITA-AITES**. Tito dva vydavatelé mohou jistě s hrdostí konstatovat, že časopis si za dobu své existence vydobyl renomé u odborné veřejnosti nejen v České a Slovenské

of tunnel and civil engineering structures. At that time this department prepared designs for the major part of the line section IV.C1, which comprised, apart from running tunnels, the temporarily terminal cut-and-cover Ládví station and Kobylisy station, the first mined one-vault station on the Prague metro network. The team of design engineers led by Ing. Růžička carried out even the unique design for the tunnels launched to the Vltava river bed, which was appreciated after the completion of the Line IV.C1 not only in the Czech Republic but even the World Concrete Conference in Osaka in 2002 and at the World Tunnel Congress in Amsterdam in 2003. The NATM was already exclusively assumed for the construction of the mined running tunnels (mostly double-track ones) and the Kobylisy mined one-vault station. After the completion of the Line C section IV.C1 (Ládví – Letňany) and the extension of the Line A from Dejvice to Motol (the Line section V.A) followed.

Apart from designing for the Prague metro, Ing. Růžička even participated in many other designs and many other tunnelling projects. Among the motorway structures there were, for example, the Valík tunnel on the D5 motorway, the Radejčín and Libouchec tunnels on the D8 motorway and, in Slovakia, the design for the exploratory gallery for the Višňové tunnel. Of the railway tunnels, it is possible to mention the Krasíkov and Tatenice tunnels, the Hněvkov II tunnel and the reconstruction of the Jablunkov tunnels in Moravia and the Turecký Vrch tunnel in Slovakia. Among the not-realised structures, there were, for example, the railway Prague-Beroun tunnel.

Ing. Jiří Růžička worked with METROPROJEKT Praha a.s. until the end of 2008. Since that time he has collaborated in the position of an external adviser and consultant till now. He dedicated himself to the continuing design preparation of the Line A extension V.A. Now it is first of all the continuing design preparation for the new Line D. During his professional life, Ing. Jiří Růžička published tens of papers in technical journals, first of all TUNEL journal. In addition, he actively participated in many tunnel conferences and seminars, both domestic and foreign.

This important anniversary meets Ing. Jiří Růžička at full creative power. It is a pleasure for me that I can wish our birthday boy on behalf of all collaborators and you, TUNEL journal readers, good health and a lot of energy into further work.

*Ing. MIROSLAV NOVÁK,
METROPROJEKT Praha a.s.*

republice, ale i v zahraničí. Mezi jeho čtenáře samozřejmě v první řadě patří členové obou asociací, ale také zahraniční odborníci, ke kterým se dostává přes členské národní asociace (ITA Member Nations) Mezinárodní tunelářské asociace ITA-AITES. Časopis má i řadu předplatitelů tuzemských i zahraničních.

VZNIK ČASOPISU

Kdo si chce podrobněji připomenout okolnosti vzniku časopisu Tunel, může si na webu České tunelářské asociace ITA-AITES (www.ita-aites.cz) **stáhnout v PDF č. 1/2011**, ve kterém dlouholetý sekretář CzTA a vedoucí redaktor časopisu Tunel Ing. Karel Matzner v příspěvku k 20. výročí časopisu příslušné informace uvedl.

Jen stručně připomeneme, že za předchůdce Tunelu lze považovat **Zpravodaj metro**, který začal vycházet v roce 1971, což byl rok vzniku tehdy národního podniku Metrostav. V roce

1982 byl založen a za člena ITA-AITES byl přijat **Československý tunelářský komitét ITA-AITES**. Zpravodaj metro se stal jeho tiskovým orgánem, později pod názvem Metro – Zpravodaj Československého tunelářského komitétu. A ten se k 1. lednu 1992 přerodil v **Tunel**, protože bylo již nějakou dobu jasné, že Československý tunelářský komitét chce vydávat časopis, který se bude věnovat nejen metru, ale celé šíři podzemního stavitelství.

Vývoj naznačený v předcházejícím odstavci, vznik Československého tunelářského komitétu ITA-AITES i vznik časopisu **Tunel** naprosto podstatně souvisí s osobností **Ing. Jaroslava Grána**, jehož skutečně zakladatelská role je připomenuta v kuléru každého čísla časopisu. Ing. Grán byl v počátcích při své náročné práci vedoucího technického odboru v Metrostavu i sekretářem komitétu a také vedoucím redaktorem časopisu **Tunel**. Vydávání časopisu v prvních letech jeho existence v podstatě zabezpečovala firma Metrostav.

Při rozdělení Československa na dvě republiky k 1. lednu 1993 vznikly jako samostatné organizace Český tunelářský komitét (později Česká tunelářská asociace) a Slovenská tunelářská asociácia, které se dohodly, že časopis **Tunel** budou i nadále vydávat společně.

Několik dalších mezníků časopisu

Až do roku 1998 byly články v **Tunelu** publikovány v češtině či slovenštině. Zásadní změna nastala překladem všech článků do angličtiny, a to od čísla 4/1998. Důvod byl jasný – české a slovenské podzemní stavitelství nechtělo zůstat uzavřené v hranicích svých států. V té době byl předsedou ČTuK Ing. Jindřich Hess, který se stal členem představenstva a později viceprezidentem ITA-AITES. Na jeho popud a na podporu pozice ČTuK ve světě tehdejší šéfredaktor Ing. Karel Matzner úspěšně zavedl bilingvní formu časopisu.

Redakční rada umožňovala svým členům i dalším zájemcům z ČTuK rozšiřování jejich technického rozhledu. Některá zasedání rady se konala na aktuálně zajímavých stavbách i v cizině (např. zkušební tunel Hagerbach, dálniční tunely na Istrii, vodohospodářské tunely v Rakousku, podzemní stavby v Maďarsku, Německu aj.). Tento trend v činnosti redakční rady je setrvalý.

Číslo 1/2005 vyšlo v nové grafické úpravě, kterou má časopis dodnes.

Časopis je od roku 2008 zařazen Radou pro výzkum a vývoj při vládě ČR mezi recenzované neimpaktované časopisy.

Významní zahraniční odborníci se stali členy redakční rady od čísla 2/2013 (jejich seznam – viz kulér časopisu).

Lidé kolem Tunelu

Odpovědnost za obsah a směřování časopisu nesou, jak je obvyklé, redakční rada časopisu a její předseda. Avšak tíhu úkolu, aby číslo časopisu, o jehož obsahu redakční rada rozhodla, prošlo všemi stadii přípravy a bylo vytištěno a expedováno, nese na svých bedrech vedoucí redaktor, který je současně generálním sekretářem CzTA.

V uplynulých 25 letech **předsedou** redakční rady postupně byli:

Ing. Jaroslav Grán (od čísla 1/1992 do čísla 1/1993), **Ing. Petr Vozarik** (č. 2/1993 až 2/2009) a **prof. Jirí Barták, DrSc.** (č. 3/2009 až dosud).

Práci vedoucího redaktora v prvních letech časopisu zajišťovali pracovníci Metrostavu, ze kterých je vhodné jmenovat PhDr. Jana Bartáka, Ing. Pavla Poláka a PhDr. Miroslava Kadlece. Od čísla 4/1996 byla funkce vedoucího redaktora (tedy v podstatě šéfredaktora časopisu) spojena s funkcí generálního sekretáře CzTA, kterým se v té době stal **Ing. Karel**

Matzner. S jeho jménem je spojen další rozvoj časopisu **Tunel** i asociace, než ho od 1. ledna 2005 vystřídal **Ing. Miloslav Novotný**. Ten pak předal obě funkce k 1. lednu 2014 současnému generálnímu sekretáři – **Ing. Markétě Pruškové, Ph.D.**

Do redakční rady vysílají své zástupce členské organizace České a Slovenské tunelářské asociace ITA-AITES (dále CzTA a STA). Na základě jejich návrhů jmenují redakční radu předsednictva obou asociací.

Celkem se zatím v redakční radě vystříдалo 65 odborníků. Někteří z nich v ní ale pracovali krátce, což souviselo se změnami v jejich mateřských firmách.

Je vhodné zmínit ty, kteří byli v redakční radě na začátku vydávání časopisu, pracovali v ní pak delší dobu a časopis výrazně ovlivnili. Mimo Ing. Jaroslava Grána to byli:

Ing. Petr Vozarik (1993 až 2013, Metrostav), prof. Jirí Barták (1994 až dosud, ČVUT Praha), Ing. Milan Krejcar (1992 až 2005, původně Vojenské stavby), Ing. Karel Matzner (1996 až 2014, Metrostav), Ing. Miloslav Novotný (1992 až 2013, původně Vodní stavby), Ing. Pavel Polák (1992 až 2007, Metrostav), Ing. Pavel Mařík (1992 až 1993, PUDIS), Ing. Georgij Romancov (1992 až 2008, Metroprojekt) a Ing. Miroslav Uhlík (1992 až 2002, Subterra).

Prvním zástupcem STA byl v redakční radě Ing. Lúboš Čižmár (1992–1993), pak přišel Ing. Miroslav Kusý (1994–1999) a od roku 1995 Ing. Jozef Frankovský, který až dosud pracuje jako externí slovenský odborný redaktor a je jakýmsi „doyenem“ redakční rady. Kolem roku 2000 zahájili své působení v redakční radě Ing. Miloslav Frankovský (2000 až dosud), Ing. Peter Dinga (2000 až 2007) a Ing. Ondrej Vida (2000 až dosud).

Ještě uvedeme několik jmen dlouholetých členů redakční rady: Ing. Igor Fryč (1995–2005), Ing. Josef Kutil (1995–2015), prof. Josef Aldorf, DrSc. (2005–2009), prof. Pavel Příbyl, DrSc. (1997 až dosud), doc. Richard Šňupárek, CSc. (1997 až dosud), Ing. Libor Mařík (2001 až dosud), doc. Alexandr Rozsypal, CSc. (2001–2013) a Ing. Stanislav Sikora (2001–2009).

Při 25. výročí časopisu **Tunel** patří díky za nezištnou a občas i nedoceněnou práci všem šedesáti pěti spolupracovníkům, kteří se v redakční radě vystřídali, a nejen těm výše zmíněným. Poděkování patří všem odborným redaktorům, kteří v tomto období o časopis pečovali, a v neposlední řadě také spolehlivému překladateli Ing. Karlu Scharfovi a pečovateli o jazyk český korektorce Mgr. Zdislavě Novotné. Složení současné redakční rady včetně spolupracujících zahraničních členů čtenář najde na kuléru časopisu.

Co říci závěrem.

Časopis **Tunel** je především prostředníkem při sdílení informací a zkušeností tuzemských i zahraničních v oboru podzemního stavitelství. Významně přispívá k prezentaci práce českých a slovenských tunelářů doma i v zahraničí. Je ale také – a to je dobré zdůraznit – pamětí podzemního stavitelství v České a Slovenské republice, oboru milovaného všemi, kdož pro **Tunel** pracovali a pracují. Lze si jen přát, aby to tak zůstalo i v budoucnosti.

*Ing. KAREL MATZNER,
Ing. MILOSLAV NOVOTNÝ,
Ing. MARKÉTA PRUŠKOVÁ, Ph.D.*