

Poděkování: Příspěvek byl vypracován s finanční pomocí EU „OP Výzkum a vývoj pro inovace“, projekt reg. č. CZ.1.05/2.1.00/03.0097, v rámci činnosti regionálního centra AdMaS „Pokročilé stavební materiály, konstrukce a technologie“ a programu Centra kompetence Technologické agentury České republiky (TAČR) v rámci projektu Centrum pro efektivní a udržitelnou dopravní infrastrukturu (CESTI), číslo projektu TE01020168.

Acknowledgements: The article was processed under financial support of the Research Funds No. CZ.1.05/2.1.00/03.0097, within the activities of the Regional Centre AdMaS "Advanced Materials, Structures and Technologies" and by Competence Centres program of Technology Agency of the Czech Republic (TA CR), project Centre for Effective and Sustainable Transport Infrastructure (no. TE01020168).

LITERATURA / REFERENCES

- [1] HORÁK, V., SVOBODA, R. Evropa – Pohlednice a alpskými tunely. TUNEL, 2014, roč. 23, č. 4, s. 87-91.
- [2] HORÁK, V., VRÁNA, T. Evropa – Pohlednice a alpskými tunely II. TUNEL, 2016, roč. 25, č. 1, s. 93-96.
- [3] Eisenbahn-Tunnel in Österreich [online]. 2016 [cit. 2016-03-01]. Dostupné na internetu <<http://www.eisenbahntunnel.at>>
- [4] Arlbergtunnel (Eisenbahn) [online]. 2016 [cit. 2016-03-01]. Dostupné na internetu <[https://de.wikipedia.org/wiki/Arlbergtunnel_\(Eisenbahn\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Arlbergtunnel_(Eisenbahn))>
- [5] Mariazellerbahn [online]. 2016 [cit. 2016-03-01]. Dostupné na internetu <<https://de.wikipedia.org/wiki/Mariazellerbahn>>
- [6] Donauuferbahn (Wachau) [online]. 2016 [cit. 2016-03-01]. Dostupné na internetu <[https://de.wikipedia.org/wiki/Donauuferbahn_\(Wachau\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Donauuferbahn_(Wachau))>
- [7] Alter Langenberg-tunnel [online]. 2016 [cit. 2016-03-01]. Dostupné na internetu <http://www.eisenbahntunnel.at/inhalt/tunnelportale/41001.html#langenberg>
- [8] Kienbergwand Tunnel [online]. 2016 [cit. 2016-03-01]. Dostupné na internetu <https://translate.google.cz/translate?hl=cs&sl=de&u=http://www.geocaching.com/seek/cache_details.aspx%3Fguid%3D34caaf6e-ad13-452b-97d8-f43f091ff16e&prev=search>
- [9] Kienbergwand – tunel a galerie Kienbergwand, St. Gilgen (S) [online]. 2016 [cit. 2016-03-01]. Dostupné na internetu <https://translate.google.cz/translate?hl=cs&sl=de&u=http://www.gwu.at/de/referenzen/ref_3067.htm&prev=search>
- [10] Großglockner-Hochalpenstraße [online]. 2016 [cit. 2016-03-01]. Dostupné na internetu <<https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fglockner-Hochalpenstra%C3%9Fe>>
- [11] Achenseestraße [online]. 2016 [cit. 2016-03-01]. Dostupné na internetu <<https://de.wikipedia.org/wiki/Achenseestra%C3%9Fe>>
- [12] Road Tunnels in Austria (500–250 m) [online]. 2016 [cit. 2016-03-01]. Dostupné na internetu <<http://www.lotsberg.net/data/austria/li250.html>>

VÝROČÍ / ANNIVERSARIES

ŠEDÁSÁTNÍK ING. VÁCLAV SOUKUP ING. VÁCLAV SOUKUP SEXAGENARIAN

Pokud někdo zasvětil svůj dosavadní profesní život podzemním stavbám, tak je to jistě Ing. Václav Soukup, současný ředitel zahraničního podnikání akciové společnosti Metrostav. Tuto skutečnost si uvědomí každý, kdo se seznámí se stavbami, kterými Ing. Soukup prošel nebo jejichž přípravu a realizaci později ve vyšších manažerských pozicích řídil. V tom pozdějším období se zabýval i jinými náročnými inženýrskými stavbami, ale tunely tvořily velmi významnou konstantu jeho úspěšného pracovního života.

Ale vraťme se, abychom nezapomněli připomenout, že Václav se narodil 27. května 1956 v historickém středočeském městě Rakovníku.

Své odborné vzdělání zahájil v roce 1971 studiem na střední průmyslové škole stavební, kterou dokončil v roce 1975. Ihned pokračoval ve vysokoškolském studiu na Fakultě stavební Českého vysokého učení technického v Praze. Po ukončení studia nastoupil coby čerstvý stavební inženýr hned v roce 1980 u tehdejšího národního podniku Metrostav.



If there is somebody who has devoted his professional life to underground construction projects, it is certainly Ing. Václav Soukup, the current director of foreign business of Metrostav joint stock company. Everybody who will get acquainted with the construction projects Ing. Soukup took part in or the preparation and realisation of which he was later in charge of in higher managerial positions will realise this fact. Later he even dealt with other complex civil engineering projects, but tunnels formed a very important constant of his successful professional life.

But let us return not forget to remind you that Václav was born on 27th May 1956 in the historic Central Bohemian town of Rakovník.

She started his professional education in 1971 by studies at a technical college of civil engineering and finished them in 1975. He immediately continued to study at the Faculty of Civil Engineering of the Czech Technical University in Prague. After the graduation he entered as a fresh civil engineer the at that time existing Metrostav national enterprise.

In the beginning he worked in the position of a work preparation engineer at the PJ2 operating unit; subsequently he was a site agent at the excavation of running tunnels of the metro line operating section III B in the stretch where the tunnels were driven using the Ring Method between Smíchovské Nádraží station and Radlická station and the stretch between Radlice station and Jinonice station driven using a non-mechanised shield. He

Nejprve pracoval krátce jako přípravař na provozní jednotce PJ 2, následně byl stavbyvedoucím na ražbách traťových tunelů trasy III.B ražených v úseku Smíchovské nádraží – Radlická prstencovou metodou a nemechanizovaným štítem mezi stanicí Radlická a Jinonice. A také na trase II.B na traťových tunelech mezi stanicemi Palmovka a Českomoravská včetně rozpletů u poslední jmenované stanice.

Jako hlavní stavbyvedoucí pak působil na trase IV.B na stanici Vysočanská a traťových tunelech, kde Metrostav a.s. poprvé v České republice aplikoval prvky progresivní Nové rakouské tunelovací metody.

V tomto životním období nasbíral Ing. Václav Soukup mnoho cenných zkušeností, ale také projevil dobré manažerské a odborné schopnosti. Proto byl v roce 1994 jmenován do funkce výrobního náměstka divize 5, tehdy největší divize u Metrostavu a.s., jejímž hlavním portfoliem byly podzemní stavby. Mimo dokončování Strahovského tunelu divize razila pomocí NRTM první automobilový tunel Hřebeč, tunel Euerwang v SRN, průzkumnou štolu pro budoucí dálniční tunel Višňové na Slovensku za Žilinou, železniční tunel Mlčechvosty a hlavně mimořádně náročný dvoutroubový tunel Mrázovka na městském okruhu v Praze. Ten byl jistě úspěšnou maturitou nově se rozvíjejícího českého podzemního stavitelství po roce 1990.

Bylo logické, že když se tehdejší ředitel divize 5 pan Jaroslav Voves rozhodl ukončit své působení v ředitelské funkci, byl na jeho místo jmenován Ing. Václav Soukup. Setrval v této pozici od roku 2002 do roku 2013. V tomto období se seznam podzemních staveb realizovaných divizí 5 značně rozrostl, takže lze připomenout jen ty nejdůležitější: dálniční tunely Panenská, Libouchec, Valík a tunely na D8 v Českém středohoří, železniční tunely Březno u Chomutova nebo Nové spojení v Praze a také práce na pražském metru (první ražená jednolodní stanice Kobylisy, další stanice a traťové tunely na trase C do Letňan). Nelze opomenout kvalitativní stupeň, který v českém podzemním stavitelství znamenal nasazení zeminových štítů firmy Herrenknecht na prodloužení trasy V.A z Dejvic do Motola.

I zahraniční stavby (silniční tunely Hedinsfjardargöng na Islandu, dálniční tunel Lučica v Chorvatsku, přístupové a traťové tunely metra v Helsinkách) patřily pod zodpovědnost ředitele divize 5 Ing. Václava Soukupa.

Jistě i zkušenosti se zajišťováním podzemních staveb v zahraničí nakonec vyústily v roce 2013 ve jmenování Ing. Václava Soukupa ředitelem zahraničního podnikání skupiny Metrostav.

Profesní kariéra Ing. Václava Soukupa měla dva pevné body. Tím prvním bylo zaměření na podzemní stavby. A druhým je skutečnost, že první zaměstnání je současně z dnešního pohledu na vztah zaměstnance a zaměstnavatele zatím i tím posledním. Ano, tady jistě platí v plné míře a s plnou vážností prohlášení, že věrnost je veskrze pozitivní charakterová vlastnost.

Milý Václave, Tvoji spolupracovníci z Metrostavu i kolegové z předsednictva České tunelářské asociace ITA-AITES, jehož jsi dlouholetým členem, Ti přejí do dalších let především zdraví a dostatek životní energie. Oceňují také Tvé otevřené a upřímné jednání. Ať Ti také zbývá více času na rodinu i na sportovní koníčky, především lyžování, kolo a orientační běh.

*Ing. IVAN HRDINA,
výrobní ředitel Metrostav a.s.
a předseda CzTA ITA-AITES*

was also on the metro Line II B, on running tunnels between Palmovka station and Českomoravská station, including bifurcations at the latter station.

Subsequently he worked in the position of a project manager on the Line IV B, Vysočanská station and tunnels, where Metrostav a.s. applied elements of the progressive New Austrian Tunnelling Method as the first company in the Czech Republic.

During this period of life, Ing. Václav Soukup gathered a lot of valuable experience and, in addition, manifested good managerial and professional abilities. For that reason he was appointed to the position of the operations deputy of the director of Division 5, which was at that time the biggest division in Metrostav a.s. and the main portfolio of which lied in underground construction. Apart from finishing the Strahov tunnel, the division drove, using the NATM, the Hřebeč tunnel, the Euerwang tunnel (Germany), the exploratory gallery for the future Višňové motorway tunnel behind Žilina, Slovakia, the Mlčechvosty railway tunnel and, above all, the exceptionally demanding double-tube Mrázovka tunnel on the inner City Circle Road in Prague. This tunnel certainly became a successful leaving exam of the Czech underground construction industry developing after 1990.

It was logical that when Mr. Jaroslav Voves, at that time the director of Division 5, decided to end his activities in the position of a director, Ing. Václav Soukup was appointed to his position. He stayed in this position from 2002 to 2013. In this period the list of underground structures realised by Division 5 significantly grew so it is possible to bring back to mind only the most important: the Panenská, Libouchec and Valík motorway tunnels and tunnels on the D8 motorway in České středohoří upland, the Březno u Chomutova railway tunnel and the New Connection railway tunnels in Prague and also the work on the Prague metro (Kobylisy, the first mined one-vault station and other stations and running tunnels on the Line C running to Letňany). It is impossible to neglect the qualitative step which the deployment of Herrenknecht Earth Pressure Balance TBMs on the Line V A to Motol meant for the Czech underground construction industry.

Even foreign projects (the Hedinsfjardargöng road tunnel in Iceland, the Lučica road tunnel in Croatia, access and running metro tunnels in Helsinki) were under the responsibility of the director of Division 5, Ing. Václav Soukup.

Certainly even other experience with providing underground construction contracts abroad eventually led to the appointment of Ing. Václav Soukup to the position of the director of foreign business of the Metrostav Group.

The professional career of Ing. Václav Soukup had two fix reference points. The first one was his focus on underground construction. The second one is the fact that the first employment is currently, from today's view of the relationship between an employee and employer, still the last one. Yes, his statement that loyalty is an entirely positive character property is fully and with full seriousness valid in this case.

Dear Václav, your collaborators from Metrostav and colleagues from the Board of the ITA-AITES Czech Tunnelling Association, a member of which you have been for many years, wish you first and foremost good health and enough stamina in the coming years. They in addition appreciate your open and sincere behaviour. We further wish you that more of your time remains for your family and sporting hobbies, first of all skiing, cycling and orienteering.

*Ing. IVAN HRDINA,
operations Director of Metrostav a.s.
and Chairman of the ITA-AITES CzTA*