

VÁŽENÍ ČTENÁŘI,

dne 17. července 1991 byla středa. Administrativa prezidentů Bushe a Gorbačova dosáhla dohody nad prvním draftem budoucí smlouvy START II. Vznikla nová vláda Chorvatského demokratického společenství. Naše země byla dosud federací. A byla založena společnost SATRA, spol. s r.o.

Celkem 25 let je číslo, které svádí k melancholickému bilancování nad dlouhým výčtem dosažených milníků, srovnávání a vyvažování úspěchů i neúspěchů a malování světlých zítřků. Zejména pokud přijmeme formulaci *čtvrtstoletí* jako označení stejného časového úseku, má najednou stejné výročí v onom jiném měřítku větší naléhavost; 25 let je jen číslo, ale *čtvrtstoletí* zavazuje.

Uplynulou dobu můžeme charakterizovat různým pohledem. Jako nejpřirozenější se jeví měřítko lidského života. Někteří z těch, se kterými jsme v roce 1991 odcházeli z Vojenského projektového ústavu, již s námi bohužel naše výročí slaviti nemohou. Rada našich kolegů přišla na krátké období a SATRA je pro ně pouze dílčí životní epizodou. Někteří strávili delší část života uvnitř firmy, než kolik prožili předtím. A máme i kolegy, kteří ještě nebyli na světě, když firma vznikla.

Jsmo technici, a tento fakt určitým způsobem determinuje i to, jak nazíráme na souvislosti života a běhu času. Nabízí se i jiný přírůstek, jímž je možno popsat naše uplynulé čtvrtstoletí. Na projektu tunelového komplexu Blanka jsme se začali podílet v době, kdy tento projekt ani neměl své jméno. Blanka byla pouze jednou z posuzovaných variant, které byly reprezentovány jen pomyslnou čarou na mapě. Odevzdali jsme ověřovací studii, byli jsme u toho, když Blanka zůstala jako jediná a postupně jsme ji provedli územním a stavebním řízením. V letech 2002–2004 vznikla průzkumná štola pro část dnes Bubenečského tunelu. Bylo zpracováno biologické hodnocení přírodních památek Královská obora a Jablonka. V roce 2006 jsme vydali zadávací dokumentaci pro výběr zhotovitele stavební a technologické části a následujících téměř 10 let jsme působili jako projektant a koordinátor celého severozápadního úseku Městského okruhu v Praze. Potýkali jsme se s problémy, které často nebylo možno předvídat a které neměly v naší realitě obdoby. Bohužel, ne vždy to byly problémy technické, čím dál častěji jsme byli zapojováni do politických a právních her. Nijak tomu nepomáhal ani mediální obraz projektu, silně ovlivněný iracionální touhou části veřejnosti po negativních informacích, které média tolik ochotně vycházejí vstříc.

V sobotu 19. září 2015 byl celý tunelový komplex Blanka uveden do provozu. Tomuto momentu předcházel několikaměsíční maraton zkoušek, který vyvrcholil úspěšným cvičením složek IZS takřkajíc v předvečer zprovoznění. Od prvních minut bylo zřejmé, že projekt slouží spolehlivě a přináší řadu pozitivních efektů. Došlo k razantnímu úbytku intenzit povrchové dopravy. Tam, kde se zátěž lokálně zvýšila, je doprava většinou plynulejší, nebo se prostě čeká na další pokračování v dopravní koncepci města. Tunelový komplex Blanka má jeden specifický dopad, který Pražané charakterizují jako „zmenšení“ metropole. Vzdálenost, kterou dříve trvalo překonat 45 minut, je nyní možné zvládnout za třetinový čas.

Zdálo by se, že naše činnost u této stavby již pomalu končí s blížícím se koncem zkušební provozu. Naše role v projektu však shodou překotných okolností i nadále zůstává významná. Od letošního června zajišťujeme provoz tunelového komplexu Blanka. S tímto projektem jsme prošli celým jeho dosavadním životním cyklem, a tím jsme potvrdili komplexnost našich znalostí a schopností. Ve vizi společnosti SATRA, spol. s r. o. se píše: „*Naše práce nekončí odevzdáním projektu, ale až po kolaudaci a uvedení díla do provozu. Jdeme ještě dále a přebíráme odpovědnost za provoz díla, se kterým jsme strávili více než dvě desítky let života.*“

Budeme-li bilancovat úspěchy naší práce, měli bychom se ptát: mělo celé to snažení smysl? Je skutečně naše práce víc, než jen obchodní případ? Za prvního půl roku provozu projelo tunelovým komplexem Blanka více než 14 milionů vozidel. Pokud by každý z řidičů, který používá tunely dvakrát denně pro cestu do práce a nazpět, ušetřil oproti původnímu stavu pouhých 5 minut v jednom směru, celková úspora v tomto období by pro něj činila celkem 22 hodin. To je téměř celý den, který mohl strávit s rodinou, s přáteli nebo jej ekonomicky zhodnotit. A pokud by každý z řidičů, který ve stejném období použil tunely, ušetřil oproti původnímu stavu opět oněch 5 minut, činila by celková úspora času za první půl rok provozu celkem 135 let. Naše práce tak pozitivně změnila život statisíců obyvatel.

Vážení čtenáři časopisu Tunel, děkuji vám, že jste v onom uplynulém čtvrtstoletí byli s námi. Přeji vám i naší společnosti hodně dalších společných let a věřím, že i nadále budeme tento kvalitní časopis zásobovat zajímavými příspěvky z naší práce.



DEAR READERS,

there was Wednesday the 17th July 1991. The administration of presidents Bush and Gorbačov reached an agreement on the first draft of the future START II treaty. A new government of the Croatian Democratic Alliance originated. Our country was still a federation. In addition, the company of SATRA, spol. s r.o. was founded.

The total of 25 years is a number tempting to melancholic balancing over a long summary of reached milestones, to comparing and balancing success and failure cases and to painting the bright future. In particular if we accept the formulation *a quarter century* as marking of the same period of time, the same anniversary has all of the sudden greater urgency on that other scale. 25 years is only a number, but a *quarter century* obliges.

The elapsed time can be characterised from various points of view. The scale of human life appears to be most natural. Some of the people with whom we left Vojenský Projektový Ústav (the Military Designing Institute) in 1991 unfortunately can no more celebrate this anniversary with us. Many of our colleagues came for a short period of time and SATRA was only a partial episode of life for them. Some of them spent a part of their life inside the company which was longer than the time they had spent before. We even have colleagues who had not been born yet when the firm originated.

We are technicians and this fact in a certain way determines even how we regard the coherence of life and the passage of time. Even another comparison is offered allowing for describing our past quarter century. We began to participate in the project for the Blanka complex of tunnels at the time when this project even did not have its name yet. Blanka was only one of the variants to be assessed, which were represented only by an imaginary line on the map. We submitted a verification study, we were there when Blanka remained as the only variant and we led it through the zoning process and the building permission proceedings. An exploratory gallery for a part of the current Bubeneč tunnel originated in the 2002-2004 period of time. Biological assessment of natural monuments Královská Obora (Royal Game Reserve) and Jablonka was carried out. In 2006, we issued the tender design for the selection of the contractor for the civil engineering and technological parts and during the following nearly 10 years we acted as the consulting engineer and coordinator for the entire north-western section of the City Circle Road in Prague (the inner circle). We faced problems which frequently could not be anticipated and were unprecedented in our reality. Unfortunately, the problems were not always technical. More and more frequently were we engaged in political and legal “games”. The media image of the project was of no help because of the fact that it was significantly influenced by the irrational craving of a part of the public for negative information, which the media meet so obligingly.

Saturday the 19th September 2015 was the day when the entire Blanka complex of tunnels was opened to traffic. This moment was preceded by a several months lasting marathon of tests, which culminated by a successful exercise of the Integrated Rescue System, so to say on the eve of bringing Blanka into service. It has been obvious since the first minutes of the operation that the project serves reliably and brings many positive effects. The surface traffic flow volume sharply decreased. Where the traffic flow volume locally increased, the traffic is mostly more fluent or further continuation of the transportation concept is simply awaited. The Blanka complex of tunnels has one specific consequence, which is characterised by Prague citizens as “reducing the size” of the metropolis. The distance for overcoming of which the time of 45 minutes was formerly necessary can now be overcome in a third of that time.

It could seem that our work on this project is slowly ending with the approaching end of the trial operation. But owing to turbulent circumstances our role in the project will continue to be important. We ensure the operation of the Blanka complex of tunnel since June 2016. We have passed through the entire life cycle to date with this project, thus confirming the comprehensive character of our knowledge and experience. The following statement is contained in the SATRA, spol. s r. o. vision: „*Our work ends only after the certificate of practical completion is issued, not with handing a completed project over. We go even further and take over responsibility for the operation of the tunnels which we spent over two tens of life with.*“

When we take stock of the achievements of our work, we should ask: Did all our efforts have sense? Is it true that our work is more than a business case? Over 14 million vehicles passed through the Blanka complex of tunnels during the first six months of the operation. If each of the drivers who use the tunnels twice a day for travelling to the work and back saves a mere 5 minutes in one direction in comparison with the original condition, the total saving in this period of time would amount to 22 hours. It is nearly all day he could spend with the family or friends or increase its value. And if each of the drivers who used the tunnels during this period of time saved again the 5 minutes, the aggregate saving for the first half year of the operation in comparison with the original condition would amount to 135 years. In this way our work has positively affected lives of hundreds of thousands citizens.

Dear TUNEL journal readers, allow me to thank you for being with us during the past quarter century. I wish you lots of future common years and believe that we will continue to supply this good quality journal with contributions from our work.

ING. LUDVÍK ŠAJTAR

jednatel a generální ředitel SATRA, spol. s r.o.

Executive Head and General Manager of SATRA, spol. s r.o.