

Súčasne s razením tunelových rúr prebieha aj razenie priečných prepojení. Na konci októbra 2016 bolo prerazených alebo v štádiu razenia celkom 10 priečných prepojení. Realizácia sekundárneho ostenia sa začala v lete 2016 betonážou prvých blokov v južnej tunelovej rúre, v úseku pri východnom portáli, a v súčasnosti pokračuje aj v južnej tunelovej rúre od západného portálu. Na jeseň 2016 začala tiež výstavba vetracej šachty prípravnými prácami v mieste jej vyústenia na povrch.

Zhotoviteľom diaľničného úseku je združenie firiem Salini Impregilo S.p.A a Dúha, a. s.

*Ing. MILAN MAJERČÍK, milan.majercik@ndsas.sk,
NDS, a. s.,
Ing. LIBOR MAŘÍK, libor.marik@hochtief.cz,
HOCHTIEF CZ a.s.*

The cross passages are driven concurrently with driving the tunnel tubes. The total of 10 cross passages were either broken through or in the driving stage before the end of October 2016. The realisation of the secondary lining commenced in the summer of 2016 by casting initial concrete blocks in the southern tunnel tube, in the section at the eastern portal. Currently it proceeds from the western portal even in the southern tunnel tube. The construction of the ventilation shaft started in the autumn of 2016 by enabling work operations in the location of its mouth on the surface.

The contractor for the motorway section is a consortium consisting of Salini Impregilo S.p.A and Dúha, a. s.

*Ing. MILAN MAJERČÍK, milan.majercik@ndsas.sk,
NDS, a. s.,
Ing. LIBOR MAŘÍK, libor.marik@hochtief.cz,
HOCHTIEF CZ a.s.*

ROZLOUČENÍ LAST FAREWELL

ROZLOUČENÍ S PETREM MATĚJČEKEM FAREWELL TO PETR MATĚJČEK

Dne 27. října 2016 nás po dlouhé nemoci opustil ve věku 67 let Petr Matějček, náš bývalý kolega, spolupracovník a kamarád. Zvolil si za svou životní profesi výstavbu tunelů ve firmě Metrostav, kam nastoupil již v roce 1971, tj. v roce založení podniku. V době své téměř čtyřicetileté kariéry se podílel na výstavbě řady významných tunelových staveb. Získával své zkušenosti nejprve jako strojník a tunelář na stavbě pražského metra a následně v technických pozicích na dalších podzemních stavbách. Své první zkušenosti s NRTM získal při výstavbě silničního tunelu Selatin v Turecku v letech 1991–1992. Dále působil, již jako stavbyvedoucí, v letech 1994–1997 na tunelu Hřebeč, prvním silničním tunelu budovaném NRTM v ČR, poté na ražbě pražského kolektoru Příkopy. Od roku 1998 řídil ražby na tunelu Mrázovka v náročných geotechnických podmínkách pod zástavbou. V roce 2003 pokračoval na nejdelším dálničním tunelu v ČR – tunelu Panenská a od roku 2005 na Hněvkovských železničních tunelech. Jeho kariéra byla přerušena náhle v průběhu roku 2006, kdy musel překonat a vyrovnat se s následky těžkého úrazu způsobeného tragickou nehodou. V následujícím roce se ještě podílel na dokončení dálničního tunelu Klimkovice, vzhledem ke zdravotnímu hendikepu se však poté rozhodl svou profesní kariéru ukončit. Petr Matějček byl zapálený odborník, který měl to štěstí, že zažil zlatou éru budování pražského metra a období výstavby řady význačných a technicky náročných podzemních staveb v ČR. Nejen u svých kolegů, ale i u odborné veřejnosti byl považován za špičkového odborníka v oblasti ražených tunelů. Své praktické zkušenosti nezištně předával kolegům i partnerům z projekčních a investorských organizací. Významně tak přispěl k rozvoji podzemního stavitelství a zavedení Nové rakouské tunelovací metody u nás. Čest jeho památce.



Ing. JIŘÍ MOSLER, Metrostav a.s.

Petr Matějček, our longtime colleague, collaborator and friend, abandoned us after a long illness on 27th October 2016, at the age of 67. He chose construction of tunnels as his life profession, working with Metrostav a. s., which he entered in 1971, i.e. in the year of its foundation. During the time of his nearly forty-year career, he participated in the construction of numerous important tunneling projects. He gathered his experience first as a machine operator and tunneller working on the Prague metro project and subsequently, in technical positions, on other underground construction projects. He gained his experience with the NATM during the construction of the Selatin tunnel in Turkey in 1991–1992. Further on, in 1994–1997, he worked already in the position of a site manager on the Hřebeč tunnel, which was the first road tunnel developed in the Czech Republic using the NRTM. Then he worked on the excavation of the Příkopy utility tunnel in Prague. From 1998 he managed the excavation of the Mrázovka tunnel, which was carried out in complicated geological conditions under existing buildings. In 2003, he continued working on the Panenská tunnel, the longest motorway tunnel in the Czech Republic and, from 2005, on the Hněvkovský railway tunnels. His career was suspended suddenly during the course of 2006, when he had to overcome and cope with consequences of a serious injury caused by a tragic accident. During the next year he still participated in the completion of the Klimkovice motorway tunnel, but with respect to his health handicap, he subsequently decided to terminate his professional career. Petr Matějček was an enthusiastic professional having the good fortune to experience the golden era of building the Prague metro and the period of time during which numerous significant and technically demanding underground structures were constructed in the Czech Republic. He was considered to be a top expert in the field of mined tunnels. He unselfishly shared his experience with his colleagues as well as partners from designing and project owning organisations. He significantly contributed to the development of the underground construction industry and the introduction of the New Austrian Tunnelling Method in the Czech Republic. Honour to his memory.

Ing. JIŘÍ MOSLER, Metrostav a.s.