

VÁŽENÍ ČITATELIA ČASOPISU TUNEL, KOLEGYNE A KOLEGOVIA,

je pre mňa potešením a ctou osloviť vás pri príležitosti dvadsiateho výročia založenia spoločnosti Terraprojekt a.s., Bratislava. Chcel by som sa pri tejto príležitosti s vami podeliť o spomienky na niektoré rozhodujúce okamžiky a úspešné projekty z oblasti tunelového staviteľstva, ktoré je od vzniku spoločnosti až podnes jednou z hlavných a najúspešnejších oblastí nášho pôsobenia.

Príbeh Terraprojektu sa začal pred dvomi dekadami, v čase dlho očakávaného začiatku výstavby diaľničných tunelov na Slovensku. Zakladateľom našej spoločnosti bola rakúsko-nemecká inžinierska a konzultačná spoločnosť ILF Consulting Engineers, ktorá disponovala značnými skúsenosťami v oblasti navrhovania tunelov a podzemných stavieb.

Moderná výstavba slovenských tunelov začala v roku 1996 realizáciou prvého diaľničného tunela Branisko. Terraprojekt sa na tejto stavbe stal spracovateľom dokumentácie na realizáciu stavby pre zhotoviteľa a neskôr aj konzultantom pre technologické vybavenie pre investora stavby. K získaniu týchto pozícií veľmi pomohlo, že Terraprojekt okrem budovania vlastných kapacít disponoval odbornou podporou a kapacitami kancelárií ILF Consulting Engineers v Innsbrucku a v Prahe. Stavba tunela Branisko rozhodne nebola technicky jednoduchá, preto prenos know-how z rakúskeho prostredia bol veľkou pomocou. Zároveň boli takto vytvorené štandardy, ktoré slovenské tunelové staviťstvo využilo pri nasledujúcich tunelových projektoch.

Ďalším dôležitým míľnikom pre Terraprojekt bola stavba diaľničného tunela Sitina v období rokov 2003–2007, pri ktorom sme si vyskúšali spoluprácu s japonským zákazníkom, a to opäť v pozícii projektanta zhotoviteľa. Bola to stavba, na ktorej došlo k zúročeniu skúseností nadobudnutých pri výstavbe Braniska, a to tak na strane investora, zhotoviteľa ako aj projektanta.

Veľmi zaujímavým projektom bola modernizácia električkového tunela pod hradom v Bratislave, ktorá nás postavila pred nové úlohy a vzhľadom na absenciu predpisov aj náročné hľadanie konsenzu v oblasti prevádzkovej bezpečnosti tunela. Z ďalších realizovaných projektov spomeniem diaľničný tunel Bôrik a cestný tunel Komořany na pražskom mestskom obchvate, kde Terraprojekt pôsobil v pozícii projektanta vybraných častí stavby.

V súčasnosti naša spoločnosť participuje na projektovej príprave a výstavbe najdlhšieho slovenského tunela Višňové v združení s talianskymi projektovými spoločnosťami, na základe zmluvy so zhotoviteľom stavby. Tejtó stavbe, ktorá je vo viacerých aspektoch veľkou technickou výzvou, je venovaný aj jeden z našich príspevkov v tomto čísle časopisu.

Okrem spomenutých projektov sme sa zúčastnili projektovej prípravy viacerých zatiaľ nerealizovaných tunelových stavieb. Príkladom je diaľničný tunel Prešov, ktorému je venovaný druhý z našich odborných príspevkov.

Na záver mi dovoľte vyjadriť presvedčenie, že podobne ako minulosť aj budúcnosť nám poskytne dostatok odborne aj obchodne zaujímavých príležitostí na využitie skúseností, ktoré sme počas svojej dvadsaťročnej histórie získali.



DEAR TUNEL JOURNAL READERS, DEAR COLLEAGUES,

It is a pleasure and honour for me to address you on the occasion of the twentieth anniversary of the foundation of the company of Terraprojekt a.s. Bratislava. I would like to share with you my memories of some deciding moments and successful projects from the field of tunnel construction engineering, which have been ones of the main and most successful fields of our activities since the origination of the company until today.

The Terraprojekt story commenced two decades ago, at the time of the long awaited beginning of the construction of motorway tunnels in Slovakia. Our company was founded by ILF Consulting Engineers, an Austro-German company possessing significant experience in the field of designing tunnels and underground structures.

The modern development of Slovak tunnels commenced in 1996 by the construction of the first motorway tunnel, the Branisko. Terraprojekt became the author of the detailed design for the project contractor and later, even the consulting engineer for the tunnel equipment for the project owner. The fact that Terraprojekt possessed professional support and had the capacities of ILF Consulting Engineers offices in Innsbruck and Prague available in addition to its own capacities significantly contributed to obtaining these positions. The construction of the Branisko tunnel certainly was not technically simple. For that reason the transfer of know-how from the Austrian environment was a great help. At the same time, the standards which were established in this way, were used by the Slovak tunnel construction engineering at subsequent tunnelling projects.

Another milestone important for Terraprojekt was the construction of the Sitina tunnel, which was carried out in the 2003–2007 period of time. In this case we tested our collaboration with a Japan client, again in the position of the designer for the contractor. It was a project at which the experience gained during the Branisko tunnel construction was capitalised on by the project owner, contractor as well as the designer.

The modernisation of the tramway tunnel under the Bratislava castle was a very interesting project. It posed new tasks in front of us and, with respect to the lack of regulations, it was associated with the complicated process of seeking consensus in the field of the operation safety in the tunnel. Of other realised projects, I will bring back to your minds the Bôrik motorway tunnel and the Komořany road tunnel on the Prague city ring road, where Terraprojekt worked in the position of a designer for selected parts of the construction.

At the moment, our company is participating in the preparation of the design and the construction of the longest Slovak tunnel, the Višňové, in a consortium with Italian designing companies, on the basis of a contract with the project owner. One of our papers in this journal issue is even dedicated to this project, which is a great technical challenge from more aspects.

Apart from the above-mentioned projects, we participated in design stages of several until now not realised tunnel projects. The Prešov motorway tunnel, the second of our technical papers is dedicated to, can be used as an example.

To conclude, allow me to express my persuasion that the future, similarly to the past, will offer us enough professionally and commercially interesting opportunities for using the experience we have gained during the twenty-year history.

ING. MILOSLAV FRANKOVSKÝ

predseda predstavenstva a riaditeľ Terraprojekt a. s., Bratislava
Chairman of the Board of Directors and Director of Terraprojekt a. s., Bratislava