

kompletní strojní sestava pro ražbu úseku z šachty J102 do šachty J103. Ražba je prováděna mechanickým rozpojováním s použitím důlní frézy Alpine AM50. V současnosti je vyraženo 35 m. Dále u šachty J103 byla kompletně doražena komora TK103, šachta prohloubena a nyní se zde dokončuje ražba žumpovní jímky, do které je celý kolektor vyspádován. Na hloubené odbočné větvi vedoucí od šachty J103 směrem k tenisovému stadionu byly dokončeny betonáže podkladních betonů. Odbočná větev je rozdělena na tři dilatační úseky, k dnešnímu dni jsou dokončeny dva úseky izolací dna a stěn, dva úseky betonáže dna a jeden úsek betonáže stěn.

Na holešovické straně byly zahájeny práce spojené se šachtou J104, kde byly provedeny práce speciálního zakládání spočívající ve zhotovení 31 sloupů tryskové injektáže. V současné době jsou zahajovány práce na hloubení šachty.

*Ing. VÁCLAV DOHNÁLEK, vdohnalek@subterra.cz,
Subterra a.s.,*

*Ing. RADEK KOZUBÍK, radek.kozubik@hochtief.cz,
HOCHTIEF CZ a. s.*

SLOVENSKÁ REPUBLIKA TUNELY POĽANA A SVRČINOVEC

Na stavbe úseku diaľnice D3 Svrčinovec – Skalité súčasťou stavby sú aj tunely Poľana (898 m) a Svrčinovec (445 m), ktoré sa realizujú ako jednorúrovňové s obojsmernou prevádzkou a samostatnou únikovou štôľňou.

Tunel Poľana je 898 m dlhý jednorúrovňový tunel na diaľničnom úseku D3 Svrčinovec – Skalité (obr. 1).

S razením sa začalo 31. 7. 2014 a razilo sa najskôr len zo západného portálu. V dôsledku nepriaznivých geologických podmienok a spomalenia razenia sa v rámci akceleračných opatrení neskôr začalo raziť aj z východného portálu. Tunel bol slávnostne prerazený 7. 9. 2015.

Tunel Svrčinovec je 420 m dlhý jednorúrovňový tunel situovaný na začiatku diaľničného úseku D3 Svrčinovec – Skalité tesne za križovatkou Svrčinovec, s razením sa začalo 30. 10. 2014 a razilo sa zo západného portálu. Tunel bol slávnostne prerazený 23. 6. 2015.

Obidva tunely sú momentálne po stavebnej a technologickej stránke ukončené a prebiehajú funkčné skúšky systému. Sú pripravené na preberanie konania a na spustenie do prevádzky.

Výstavbu úseku zabezpečuje združenie štyroch spoločností: Váhostav – SK, a.s., Doprastav, a.s., Strabag, a.s., a Metrostav SK, a.s.

TUNELY OVČIARSKO A ŽILINA

Na úseku D1 Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka s dĺžkou 13,2 km sa nachádzajú dva diaľničné dvojrúrovňové tunely: Ovčiarsko a Žilina.

Tunel Ovčiarsko s dĺžkou 2367 m sa začal raziť 12. 9. 2014.

Severná tunelová rúra – realizuje sa sekundárne ostenie tunela. Ku dňu 4. 4. 2017 je vybetónovaných 140 blokov hornej klenby z celkového počtu 184 blokov, čo predstavuje cca 76 % zrealizovaných prác.

Južná tunelová rúra – prebieha realizácia sekundárneho ostenia, ktorá sa začala 29. 9. 2016. Ku dňu 4. 4. 2017 je vybetónovaných 66 blokov, z celkového počtu 187 blokov, t.j. 35 % zo sekundárneho ostenia hornej klenby (obr. 2).

Tunel Žilina je 687 m dlhý dvojrúrovňový tunel realizovaný na stavbe D1 Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka. S razením tunela sa začalo 5. 11. 2014. Priamym zhotoviteľom tunela je

Thirty metres of the top heading and bench excavation of the main utility tunnel route in the direction from shaft J101 toward shaft J102 were finished on the Těšnov bridgehead. Concurrently, the depth of the shaft J101 excavation reached the definitive bottom. It means that the underground excavation from shaft J101 on the main route has been finished and the work on the service chamber TK101 excavation will commence (the flushing sewer between Těšnov and Libeň running above the chamber was stabilised in advance).

On Štvanice Island, the excavation of 16m of the main utility tunnel route was finished in the top heading in the direction of shaft J102 and 10m toward shaft J103. The complete mechanical set for the excavation of the section from shaft J102 to shaft J103 was subsequently lowered down the shaft. The excavation is carried out using mechanical disintegration with Alpine AM50 mine roadheader. Until now, 35m of the excavation have been completed. In addition, the excavation of chamber TK103 at shaft J103 has been completely finished, the shaft has been deepened and the excavation of the cesspool, to which the gradient of the entire utility tunnel is directed, is under completion. The casting of blinding concrete has been finished on the cut-and-cover branch leading from shaft J103 in the direction of the tennis stadium. The utility tunnel branch is divided into three expansion sections; as of today, two sections of the waterproofing bottom and walls, two sections of concreting the bottom and one section of concreting the walls have been finished.

On the Holešovice side, the work associated with shaft J104 commenced. Specialist foundation work lying in the installation of 31 jet grouted columns was finished. At the moment the shaft sinking operations are being commenced.

*Ing. VÁCLAV DOHNÁLEK, vdohnalek@subterra.cz,
Subterra a.s.,*

*Ing. RADEK KOZUBÍK, radek.kozubik@hochtief.cz,
HOCHTIEF CZ a. s.*

THE SLOVAK REPUBLIC POĽANA AND SVRČINOVEC TUNNELS

There are the Poľana tunnel (898 m) and Svrčinovec tunnel (445m) on the Svrčinovec – Skalité section of the D3 motorway. Both tunnels are single-tube structures for bi-directional traffic, each with an independent escape galley.

The Poľana is an 898m long, single-tube tunnel on the Svrčinovec – Skalité section of the D3 motorway.

The tunnel excavation commenced on 31st July 2014. In the beginning the tunnel was driven only from the western portal. Later, within the framework of acceleration measures, the excavation started even from the eastern portal with respect to unfavourable geological conditions and reduced excavation advance rates. The tunnel was ceremonially broken through on 7th September 2015.

The Svrčinovec tunnel is a 420m long, single-tube structure for bi-directional traffic. It is located at the beginning of the Svrčinovec – Skalité section of the D3 motorway, just behind the Svrčinovec interchange. The tunnel excavation started from the western portal on 30th October. The breakthrough ceremony took place on 23rd June 2015.

Both tunnels are currently structurally and technologically finished and functional tests of the system are underway. They are prepared for handing over to the client and opening to traffic.



Obr. 1 Tunel Polana – východný portál
Fig. 1 Polana tunnel – eastern portal

spoločnosť Doprastav, a.s. Bratislava a Metrostav a.s. Obe tunelové rúry boli razené v náročných hydrogeologických podmienkach.

Južná tunelová rúra – momentálne sa realizuje sekundárne ostenie tak spodnej, ako aj hornej klenby. Ku dňu 4. 4. 2017 je vybetónovaných 11 blokov sekundárneho ostenia hornej klenby v časti razeného tunela. Celkový počet blokov hornej klenby v JTR v razenej časti tunela je 54 blokov, čo predstavuje rozpracovanosť cca 20 %. Zároveň prebieha príprava portálových častí hornej klenby zo západného portálu.

Severná tunelová rúra – prerážka tunelovej rúry bola v staníceni 518,695 m a slávnostne bola prerazená dňa 9. 2. 2017. Momentálne prebieha profilovanie tunela a príprava na realizáciu sekundárneho ostenia (obr. 3).

Výstavbu úseku zabezpečuje združenie štyroch spoločností: Doprastav, a.s., Strabag, a.s., Váhostav – SK, a.s. a Metrostav SK, a.s.

TUNEL ČEBRAŤ

Súčasťou diaľničného úseku D1 Hubová – Ivachnová je dvojtrúrový tunel Čebrať (1994 m).

V uplynulých mesiacoch boli diagnostikované rozsiahle problémy so stabilitou územia na západnom portáli tunela Čebrať a nadväzujúcom úseku diaľnice, ktoré si vyžadujú rozsiahle zmeny v technickom riešení. Z tohto dôvodu sú v súčasnosti ešte stále práce na tomto tuneli pozastavené.



Obr. 3 Tunel Žilina – osadenie dna šachty s napojením drenážnych rúr
Fig. 3 Žilina tunnel – installation of a manhole bottom with connections for drainage tubes



Obr. 2 Tunel Ovčiarisko – armatúra zosilnenej spodnej klenby STR
Fig. 2 Ovčiarisko tunnel – steel reinforcement of the thickened NTT invert

The construction of the motorway section is provided by a consortium of four companies: Váhostav – SK, a. s., Doprastav, a. s., Strabag, a. s., and Metrostav SK, a.s.

OVČIARSKO AND ŽILINA TUNNELS

Two twin-tube motorway tunnels, the Ovčiarisko and the Žilina, are located on the 13.2km long Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka section of the D1 motorway.

The 2367m long Ovčiarisko tunnel excavation commenced on 12th September 2014.

Concreting of the secondary lining is underway in the northern tunnel tube. As of 4th April 2017, the concreting of 140 blocks of the upper vault of the total number of 184 blocks (representing ca 76% of the total number) has been finished.

In the southern tunnel tube, the realisation of the secondary lining is underway. It commenced on 29th September 2016. As of 4th April 2017, 66 concrete casting blocks of the total number of 187 have been finished, representing 35% of the secondary lining of the upper vault.

The Žilina tunnel is a 687m long twin-tube structure under construction on the Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka section of the D1 motorway. The tunnel excavation operations commenced on 5th September 2014. The direct contract for the tunnel construction was concluded with Doprastav, a. s., Bratislava and Metrostav a.s. Both tunnel tubes were driven through complicated hydrogeological conditions.

In the southern tunnel tube, the secondary lining of both the invert and the upper vault is being realised. As of 4th April 2017, 11 casting blocks of the secondary lining of the upper vault have been finished in the mined tunnel section. The total number of the upper vault lining blocks in the STT, in the mined section of the tunnel, amounts to 54, which means that ca 20% of the blocks have been finished. The preparation of the portal parts of the upper vault concurrently proceeds from the western portal.

In the northern tunnel tube, the ceremonial breakthrough of the tunnel tube at chainage metre 518.695 took place on 9th February 2017. At the moment the tunnel circumference is being profiled and the realisation of the secondary lining is under preparation.

The construction of the motorway section is provided by a consortium of four companies: Doprastav, a.s., Strabag, a. s., Váhostav – SK, a. s. and Metrostav SK, a.s.

Zhotoviteľom stavby je združenie spoločností OHL ŽS, a.s., a Váhostav – SK, a.s.

TUNEL POVAŽSKÝ CHLMEC

Dvojrúrový diaľničný tunel Považský Chlmec (južná tunelová rúra 2186,5 m, severná tunelová rúra 2249 m) je súčasťou diaľničného úseku, ktorý tvorí juhozápadný obchvat mesta Žilina D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno).

K 13. 4. 2017 bola na oboch tunelových portáloch ukončená hrubá stavba prevádzkovo-technologických objektov a prebiehala v nich montáž káblových roštov a zdvojených podláh. Na východnom portáli bol vybetónovaný mohutný betónový základ pre gabiónové oporné múry s projektovanou výškou 10 m. V severnej tunelovej rúre je ukončená betonáž vozovky vrátane škárorezu, v južnej tunelovej rúre sa momentálne betónuje vozovka v smere od východného portálu k západnému. Paralelne so stavebnými prácami prebieha aj montáž technologického vybavenia tunela. Ide o zatáňovanie káblov do káblovodov a montáž svietidiel vo vrchole klenby tunela. Na obr. 4 je zobrazený finišer pri betonáži vozovky v južnej tunelovej rúre v oblasti východného portálu.

Zhotoviteľom stavby je združenie Eurovia a.s., Hochtief a.s. a Stavby mostov Slovakia, a.s.



Obr. 4 Tunel Považský Chlmec – betonáž vozovky
Fig. 4 Považský Chlmec – concreting the roadway

TUNEL VIŠŇOVÉ

Razenie najdlhšieho slovenského diaľničného tunela Višňové (7537 m), ktorý je súčasťou úseku diaľnice D1 Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala sa začalo v apríli 2015.

V jarných mesiacoch roku 2017 pokračuje razenie najdlhšieho slovenského diaľničného tunela Višňové (7537 m) od oboch portálov v oboch tunelových rúrach. Začiatkom apríla 2017 je od západného portálu vyrazených 1820 m severnej tunelovej rúry a 1674 m južnej tunelovej rúry. Od východného portálu je vyrazených 2383 m severnej tunelovej rúry a 2148 m južnej tunelovej rúry. Celkovo je teda začiatkom apríla 2017 vyrazených 8026 m, čo predstavuje viac než polovicu celkovej dĺžky razených tunelových rúr. Metóda razenia je plnoprofilové razenie podľa prístupu ADECO – RS. Súčasne s razením tunelových rúr prebieha aj razenie priečnych prepojení. Na konci marca bolo prerazených 10 týchto prepojení z celkového počtu 29. Prebieha tiež betonáž sekundárneho ostenia od oboch portálov, pričom je ukončených približne 850 m tunelových rúr. Pokračuje aj hĺbenie vetracej šachty, pričom v apríli 2017 je vyhlbených viac než 30 m, čo predstavuje približne tretinu jej hĺbky.

Tunel Višňové je súčasťou úseku diaľnice D1 Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala, ktorého zhotoviteľom 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.

TUNELY NA MODERNIZOVANEJ ŽELEZNIČNEJ TRATI TUNELY DIEL A MILOCHOV

Tunel Diel prechádza masívom vrchu Diel, ktorý tvorí centrálnu časť meandru Váhu. Tunel je dlhý 1081,7 metrov. Bude razený v masíve popod kúpele Nimnica. Západný portál je

ČEBRAŤ TUNNEL

The twin-tube Čebrať tunnel (1994m) is part of the Hubová – Ivachnová section of the D1 motorway section.

Extensive problems with the stability of the area at the western portal of the Čebrať tunnel and at the following motorway section, requiring extensive changes in the technical solution, were diagnosed during the past months. For this reason the work on this tunnel is currently still suspended.

The contractor for the construction is a consortium consisting of the companies of OHL ŽS, a.s., and Váhostav – SK, a. s.

POVAŽSKÝ CHLMEC TUNNEL

The Považský Chlmec twin-tube tunnel (the southern tunnel tube 2186.5m long, the northern tunnel tube 2249m long) is part of the D3 motorway section forming the south-western bypass of the town of Žilina between municipal districts of Žilina Strážov and Žilina Brodno.

As of 13th April 2017, the fabric of the service-technical structures at both tunnel portals has been finished and the installation of cable racks and access floors has been underway inside the structures. A massive concrete foundation block for gabion retaining walls with the design height of 10m has been carried out at the eastern portal. Concreting of the roadway including cutting of joints has been finished in the northern tunnel tube, whilst the roadway is currently being concreted in the southern tunnel tube in the direction from the eastern portal toward the western portal. The installation of the tunnel equipment also proceeds in parallel with the construction work. The operations comprise the pulling of cables into cable ducts and the installation of luminaires at the crown of the tunnel arch. The Fig. 4 shows the paver during the process of concreting the roadway in the area of the eastern portal of the southern tunnel tube.

The contractor for the construction is a consortium consisting of Eurovia a. s., HOCHTIEF CZ a. s. and Stavby mostov Slovakia, a. s.

VIŠŇOVÉ TUNNEL

The excavation of the 7537m long Višňové tunnel, the longest Slovakian motorway tunnel, which is part of the Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala section of the D1 motorway, commenced in April 2015.

In the spring months 2017, the excavation of the longest Slovakian motorway tunnel, the 7537m long Višňové motorway tunnel, proceeds from both portals in both tunnel tubes.

situovaný na okraji obce Nimnica, východný portál bude zrealizovaný v území lesa nad cestou druhej triedy II/507, ktorá vedie z Púchova so Považskej Bystrice po pravom brehu priehrady. Tunel Diel bude mať únikovú štôľňu, ktorá bude ústiť do priestoru východného portálu.

V súčasnosti sa na západnom portáli hĺbi portálová stavebná jama. Boli zrealizované pilótové steny po stranách, ktoré sa postupne odkopávajú, betónujú sa roznášacie prahy na viacerých úrovniach a cez ne sa inštalujú predpäté lanové horninové kotvy. Na čelnej stene stabilizovanej striekaným betónom a oceľovými sieťami sa zhotovujú mimo profil budúceho tunela roznášacie ŽB prahy (obr. 5), cez ktoré sú vedené lanové kotvy a v priestore budúceho tunelového profilu sa vracia mikropilótovej dáždnik. Po uberaní jednotlivých úrovní sa čelba bude ďalej zaisťovať sklolaminátovými a oceľovými svorníkmi.

Na prekľenuťie úpätia vrchu Stavná, južne od miestnej časti Horný Milochoh – mestskej časti Milochoh mesta Považská Bystrica, je navrhnutý nový tunel Milochoh. Projektovaná dĺžka tunela je 1861 metrov. Tunel bude mať



Obr. 5 Zabezpečenie čelnej steny na západnom portáli tunela Diel
Fig. 5 Stabilisation of the front end wall at the western portal of the Diel tunnel

Until the beginning of April 2017 the excavation of 1820m from the western portal had been finished in the northern tunnel tube and 1674m in the southern tunnel tube. From the eastern portal, 2383m and 2148m of the excavation of the northern tunnel tube and the southern tunnel tube, respectively. It means that 8026m of the tunnel excavation had been finished until the beginning of April 2017, representing more of a half of the total length of the mined tunnel tubes. The ADECO-RS approach is applied to the full-face excavation method. The cross passages are being driven concurrently with driving the tunnel tubes. Until the end of March, 10 cross passages of the total number of 29 had been broken through. The concreting of the secondary lining from both portals is also underway; the secondary lining has been finished in approximately 850m of the tunnel tubes. Sinking of the ventilation shaft continues. Over 30m of the shaft have been sunk until the end of April 2017. This depth represents approximately one third of the total depth.

The Višňové tunnel is part of the Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala section of the D1 motorway. The contractor for the construction of this 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.*

TUNNELS ON THE MODERNISED RAILWAY LINE DIEL AND MILOCHOV TUNNELS

The Diel tunnel passes through the massif of Diel Hill, forming the central part of the Váh River meander. The tunnel is 1081.7m long. It will be driven through the massif under Nimnica Spa. The western portal is located on the outskirts of the village of Nimnica, whilst the eastern portal will be realised in the area of a wood located above the secondary road II/507 leading on the right bank of a water reservoir from Púchov to Považská Bystrica. The Diel tunnel will have an escape gallery, which will end in the space of the eastern portal.

The construction pit for the western portal is currently being excavated. Pile walls were realised along both excavation sides. They are being gradually dug away; walers are carried out in several tiers and pre-tensioned cable anchors are being installed through them. Reinforced concrete walers are being carried out on the front end wall stabilised with shotcrete and steel mesh, outside the future tunnel profile (Fig. 5), and cable anchors are installed through them. Boreholes for canopy tube pre-support are being carried out in the space of the future tunnel profile. Concurrently with excavating the individual levels, the excavation face will be further stabilised with fibreglass and steel rockbolts.

The new Milochoh tunnel is designed for passing under the bottom of Stavná Hill, south of Horný Milochoh municipal district of the town of Považská Bystrica. The tunnel design length is 1861 metres. The tunnel will have one escape gallery. The tunnel western portal will be realised in a wood environment located above a tertiary road

jednu únikovou štôlňu. Západný portál tunela bude realizovaný v lesnom prostredí nad cestou tretej triedy spájajúcej Dolný Milochov s Horným. V oblasti portálu prebehli odlesňovacie práce. Východný portál je situovaný do obce Horný Milochov, kde boli asanované rodinné domy a čaká sa na preložky inžinierskych sietí, aby bolo možné začať s hĺbením portálovej jamy.

Celú stavbu realizuje združenie Nimnica zložené zo spoločností Doprastav – TSS Grade – Subterra – EŽ Praha. Tunel Diel bude realizovať spoločnosť TUBAU, a.s. a tunel Milochov spoločnosť Subterra a.s. Generálnym projektantom pre investora Železnice Slovenskej republiky je spoločnosť REMING CONSULT a.s.

*Ing. JÁN KUŠNÍR, kusnir@reming.sk,
REMING CONSULT a.s.*

connecting Dolný Milochov with Horný Milochov. The area of the portal was deforested. The eastern portal is located in the municipality of Horný Milochov, where family houses were redeveloped and utility diversions are waited for so that it is possible to start to excavate the portal construction pit.

The entire construction is realised by the Nimnica consortium consisting of Doprastav – TSS Grade – Subterra – EŽ Praha. The Diel tunnel will be realised by TUBAU, a. s., and the Milochov tunnel will be constructed by Subterra, a.s. The general designer for the project owner, the Railways of the Slovak Republic, is REMING CONSULT a. s.

*Ing. JÁN KUŠNÍR, kusnir@reming.sk,
REMING CONSULT a.s.*

OMLUVA

V časopise *Tunel* č. 1/2017 byla v rubrice *Aktuality z podzemních staveb v České republice a Slovenské republice* na str. 93–94 uveřejněna aktualita „Tunel – Karl-Friedrich-Strasse v Karlsruhe – ražba tunelu v přetlaku“. Jako autor této aktuality je nesprávně uveden Ing. Jiří Patzák ze společnosti Subterra a.s., Divize I. Ve skutečnosti je však jejím autorem Ing. Karel Milichovský, MBA ze společnosti *Metrostav a.s.*, tehdy v době zpracování aktuality ještě zaměstnanec Subterra a.s. Tímto se oběma pánům za tuto neúmyslnou záměnu omlouvám.

Ing. Jan Vintera, Subterra a.s., člen redakční rady časopisu Tunel

VÝROČÍ / ANNIVERSARIES

PROF. ING. PAVEL PŘIBYL, CSC. PROF. ING. PAVEL PŘIBYL, CSC.

Rodák a milovník jižních Čech, se narodil 19. června 1947.

Po absolvování Českého vysokého učení technického a krátké praxi v Chiraně Modřany nastoupil jako výzkumný pracovník ve Vojenském výzkumném ústavu. Za jeho spolupůsobení bylo vyvinuto několik vysoko hodnotěných akustických zařízení úspěšně patentovaných. Ve druhé polovině osmdesátých let se začal věnovat projektování a výstavbě regulačních a automatizačních zařízení, což jej přivedlo postupně k základům řízení dopravy, která v té době zaznamenala především v oblasti silniční dopravy překotný rozvoj. Stejně tak výstavba prvního velkého silničního tunelu v hlavním městě Praze a vývojové práce systému řízení technologických a bezpečnostních prvků byly základem pro rozvoj a ověření teoretických prací základů telematiky, za jejíhož spoluzakladatele musíme pana profesora Příbyla považovat. Jeho další práce, reprezentace České republiky na zahraničních setkáních, aktivní účast na evropském i světovém standardizačním procesu, na významném boji o bezpečnost tunelových staveb, péče o nastupující generace, celosvětová přednášková činnost jsou dokladem šíře jeho teoretického i filozofického působení. Pan profesor je oblíbený nejen pro své znalosti, ale i pro svůj laskavý přístup, snahu pomoci všem, kteří pomoc potřebují. Prostě je „srdač“.

Zvláštní pozornost si zaslouží nekonečná práce pro České vysoké učení technické. Účast v kolektivu profesorů, docentů



As a native and lover of South Bohemia he was born on 19th June 1947.

After graduating from the Czech Technical University in Prague and passing a short practice in Chirana Modřany, he entered the Military Research Institute in the position of a research worker. Several highly rated acoustic appliances were developed and successfully patented under his collaboration. In the second half of the 1980s he began to devote himself to designing and constructing control and automation equipment. It gradually brought him to the basics of the traffic control, which at that time experienced rapid development first of all in the field of road transportation. The development of the first large road tunnel in Prague, the capital of the Czech Republic, and the development work on the system of technology and safety control elements were also the basis for the development and verification of theoretical pieces of work in the field of the basics of telematics. Professor Příbyl has to be considered a co-founder of this scientific branch. The other pieces of his work, the representation of the Czech Republic at meetings abroad, the active participation in the European and worldwide standardisation process, the significant fight for the safety in tunnels, the care of emerging generations and global lecturing activities are the proof of the scope of his theoretical and philosophical activities. Professor Příbyl is popular not only for his knowledge, but also for his kind attitude, effort to help all who need it. Simply he is a “heart enthusiast”.

Special attention is deserved by the endless work for the Czech Technical University. The participation in the collective of professors, docents and teachers is not only a dream come true for him but also good luck for the Czech Technical University