

Metrostav. Pracoval nejprve jako asistent stavbyvedoucího na VD Želivka a v roce 1975 byl jmenován stavbyvedoucím stanice Budovatelů (dnes Chodov) na trase C pražského metra, kde si bez telefonu i vysílačky a auta způsobil zánět chodidel při několika denních cestách k telefonu na stanici Roztyly. Po dobudování hrubé stavby přešel na stavbu největšího pražského vodojemu Jesenice a následně byl v roce 1981 jmenován vedoucím oddělení technické kontroly a posléze vedoucím odboru technicko-hospodářské kontroly. V té době po letech samostudia navštěvoval jazykovou školu, kterou ukončil státní jazykovou zkouškou z anglického jazyka.

Pak byl jmenován vedoucím oddělení zahraničního podnikání a zajišťoval přípravu smlouvy na stavbu tunelu Selatin u Izmiru v Turecku. Po jejím uzavření zajišťoval na úřadech v Izmiru její přípravu a složil zkoušku z turečtiny. Následně na stavbě působil jako tlumočnick a plnil různé úkoly s potřebou znalosti jazyků. Od roku 1991 pracoval opět v oddělení zahraničního podnikání a v roce 1994 odjel do Indie, kde ve státě Radžastan působil na stavbě produktovodu.

Po návratu z Indie pracoval jako vedoucí interního auditu Metrostav a.s., a to až do odchodu do důchodu. Souběžně s touto prací složil zkoušku z angličtiny na British Council.

Mnoho z nás, kteří jsme s ním kolem časopisu Tunel spolupracovali, jsme netušili, jak mnohotvárná a závažná byla jeho profesní kariéra.

Při zvyšování znalosti anglické tunelářské terminologie sehrál překvapivou roli vlak, kterým Karel každý den dojížděl do práce v Praze z Benešova. Za jízdy si v časopise Tunnels and Tunnelling zadržoval tunelářské termíny, které si pak zpracovával do tabulek v excelu.

Před závěrem bych chtěl uvést to nejdůležitější. Vedle kvality překladů to byla úroveň spolupráce s Ing. Karlem Scharfem, která se vyznačovala jeho obětavostí a spolehlivostí, se kterou dokázal pracovat i v časovém stresu, protože je jasné, že vedoucí redaktoři nemohli při nejlepší vůli dodávat podklady pro překlad včas a museli často po korekturách vyžadovat provedení i rozsáhlých změn.

Abych Ti, Karle, touto cestou poděkoval za Tvou obětavou práci pro časopis Tunel, jsem byl vyzván jeho redakční radou. Takže dovol, abych Ti jménem všech čtenářů časopisu, jeho redakční rady i předsednictev České a Slovenské tunelářské asociace (a i za sebe) popřál do dalších let pevné zdraví, pohodu v rodině i stálou radost ze čtyř vnoučat a požádal Tě, abys ještě dlouho pro Tunel překládal.

*Ing. MILOSLAV NOVOTNÝ,
bývalý sekretář CzTA ITA-AITES*

developed inflammation of soles after multiple everyday walks to Roztyly construction site to order supplies for the next day. Subsequently, after completing the carcass of the station, he was transferred to the construction of Jesenice water reservoir, the largest one for Prague. In 1981, he was appointed to manage the department of technical inspection and subsequently the manager of technical and economic inspection. At that time, after years of self-studies, he attended the State Language School, finishing it by a general state exam from English.

Later he was appointed into the position of the head of the foreign business department and collaborated on the preparation of the contract for the Selatin tunnel near Izmir, Turkey. After its conclusion, he secured its preparation at authorities in Izmir, passing even an official exam from Turkish. Subsequently he worked on the construction site in the position of an interpreter and fulfilled various tasks requiring the knowledge of the languages. From 1991, he again worked in the foreign business department. In 1994, he left for India, Rajasthan, where he worked for 2 years in the position of the superintendent on a 100km long section of a product pipeline.

After returning from India, until retirement, he worked in the position of the manager of internal audit of the company of Metrostav. Concurrently with this work he further studied English and passed the British Council exam.

Many of us who collaborated with him around TUNEL journal were not aware of how varied his career was.

A surprising role in the process of increasing his knowledge of English tunnelling terminology was played by his commuting from Benešov to work in Prague. While travelling, he read Tunnels&Tunnelling journals and underlined tunnel construction terms in them to transfer them later into Excel spreadsheets.

Before the conclusion, I would like to mention the most important thing. Apart from the quality of his translations, it was always the level of the collaboration with Ing. Karel Scharf, which was characterised by his unselfishness and reliability with which he managed to work even under time stress, because it is obvious that chief editors could not at the best will submit papers for translation on time and even had to require extensive changes to be made even after proofreading.

To thank you in this way for your devoted work for TUNEL journal was the idea of the editorial board, which asked me to prepare it. So allow me to wish you, on behalf of all journal readers, its editorial board and the Board of the Czech and Slovak Tunnelling Associations (and also me), all the best for good health, family comfort and continuing joy of four grandchildren in the years to come and to ask you to continue to translate TUNEL journal for a long time.

*Ing. MILOSLAV NOVOTNÝ,
former secretary of ITA-AITES CzTA*

PADESÁT LET GEOTESTU V PODZEMNÍM STAVITELSTVÍ FIFTY YEARS OF GEOTEST IN UNDERGROUND CONSTRUCTION INDUSTRY

This year, the company of GEOtest celebrates the 50th anniversary of its entry to the market. It is, according to the opinion of the authors, an opportunity to remind us of its history and activities in the field of underground construction projects were and still are one of its most interesting activities. A reader who would seek more detailed information on GEOtest activities in the underground construction industry from 1968 to 2008 is referred by the authors to the paper commemorating the fortieth anniversary of the company published in TUNEL journal issue No. 4/2008.

Společnost GEOtest slaví v tomto roce 50 let na trhu, a to je podle názoru autorů příležitost připomenout si její historii a aktivity v podzemním stavitelství. Za padesát let existence firmy podzemní stavby

vždy byly, a stále jsou, jednou z jejich nejzajímavějších činností. Čtenáře, který by hledal podrobnější informace o činnostech GEOtestu v podzemním stavitelství v letech 1968 až 2008, autoři odkazují na článek připomínající čtyřicáté výročí společnosti v časopise Tunel č. 4/2008.

1. STŘÍPKY Z HISTORIE GEOTESTU

Úplné počátky dnešní akciové společnosti GEOtest lze vystopovat už v počátku 50. let minulého století, kdy v Brně vznikl subjekt, nabízející geologické služby na komerční bázi – Ústav pro průzkum a těžbu keramických surovin (jednalo se o pobočný závod stejnojmenného podniku se sídlem v Prešově).



Obr. 1 Původní logo národního podniku GEOTest Brno
Fig. 1 Original logo of GEOTest Brno, national enterprise

Závod prošel během padesátých let, podobně jako celá společnost, bouřlivým vývojem a v roce 1958 byl, spolu s několika dalšími podniky (např. Moravskými zeměvětrnými závody, Uhelným průzkumem Rosice), sloučen do národního podniku Geologický průzkum Brno. Jeho náplní byl původně především ložiskový geologický průzkum, ale záběr se rychle rozšiřoval i do inženýrské geologie a hydrogeologie. V roce 1960 byl proto v rámci Geologického průzkumu Brno, n. p., zřízen závod Stavební geologie, jako administrativně i výrobně samostatná jednotka.

Geologický průzkum Brno byl v roce 1965 podroben další reorganizaci a jeho závod Stavební geologie byl začleněn do národního podni-

ku Inženýrskogeologický a hydrogeologický průzkum (IGHP) Žilina (brněnský závod Stavební geologie byl ve struktuře IGHP veden jako závod č. 2, závod č. 1 byla Stavební geologie Praha, závod č. 3 byl v Bratislavě, závod č. 4 v Žilině).

V květnu 1968 byl brněnský závod Stavební geologie vyčleněn z koncernu IGHP a vznikl samostatný národní podnik GEOTest Brno. Perličkou je, že název podniku vyplynul z veřejné soutěže mezi zaměstnanci a stejný nápad měli dva z nich. První logo firmy (obr. 1) rovněž vymyslel a navrhl zaměstnanec firmy, člen zeměměřické skupiny.

Během privatizace v roce 1992 byla firma transformována do akciové společnosti a na trhu tak působí po padesáti letech dodnes, jako GEOTest, a.s.

2. GEOTEST V PODZEMNÍM STAVITELSTVÍ

Jedním z prvních nejvýznamnějších podzemních děl, na kterých GEOTest pracoval, byla stavba podzemní elektrárny Přecherpávací vodní elektrárny (PVE) Dlouhé stráně. Firma se účastnila od poloviny 60. let minulého století po dobu 30 let všech fází výstavby tohoto krásného inženýrského díla – tzn. byla na stavbě přítomna v různých rolích od úvodních etap inženýrskogeologického průzkumu až po uvedení díla do provozu v roce 1996.

Od těchto prvních studií a průzkumů pro PVE Dlouhé stráně se GEOTest různým způsobem podílel na výstavbě desítek podzemních děl, jejichž výčet shrnuje tabulka 1.

Tab. 1 Činnost GEOTestu v podzemním stavitelství v České republice a na Slovensku
Table 1 GEOTest activities in underground construction industry in the Czech Republic and in Slovakia

Železniční tunely			
název	železniční trať	druh činnosti	doba činnosti
Velkomeziříčský	Studenec–Křižanov	IG/GT průzkum pro zaklenutí zájezu	1966–1978
Tunel č. 6	Brno–Česká Třebová	IG/GT průzkum pro rekonstrukci, GT dozor a monitoring	1975–1986
Tunel č. 7	Brno–Česká Třebová	GT dozor rekonstrukce	1977–1980
Tunel č. 8	Brno–Česká Třebová	IG/GT průzkum, GT dozor rekonstrukce	1978–2006
Tunel č. 1	Brno–Česká Třebová	IG/GT průzkum, GT dozor rekonstrukce	1985–2015
Tunel č. 2	Brno–Česká Třebová	GT průzkum, GT dozor	1986–2008
Novohamerský	Karlovy Vary–Potůčky	GT průzkum, dozor rekonstrukce	1989–1990
Tunel č. 8a	Brno–Česká Třebová	IG/GT průzkum pro novostavbu, GT dozor	1989–2004
Lučanský	Liberec–Tanvald	GT průzkum pro rekonstrukci	1989
Jarovský	Praha–Vrané nad Vltavou	GT průzkum pro rekonstrukci	1990–1992
Třebovický	Česká Třebová–Přerov	IG/GT průzkum pro rekonstrukci	1996–1997
Tatenický	Česká Třebová–Přerov	IG/GT průzkum pro rekonstrukci	1997–1997
Tunel č. 4	Brno–Česká Třebová	GT dozor rekonstrukce po havárii	2004
Prštický	Střelice–Hrušovany nad Jevišovkou	GT průzkum pro rekonstrukci	2007–2008
Mosty u Jablunkova	Bohumín–Žilina	posudek havárie, GT dozor rekonstrukce	2009–2013
Podhradský	Čerčany–Světlá nad Sázavou	GT průzkum pro rekonstrukci	2015
Ejpvický	Rokycany–Plzeň	GT monitoring a IG/GT průzkum	od 2015 dosud
Silniční tunely			
název	stavba	druh činnosti	doba činnosti
Červený kopec	VMO Brno	řešeršní IG/GT průzkum	1972
Cacovice–Lesná	VMO Brno	IG/GT průzkum	1974–1975
Husovický	VMO Brno	IG/GT průzkum, GT monitoring	1994–1997
Pisárecký	Dálniční přivaděč k VMO Brno	IG/GT průzkum, GT monitoring	1994–1998
Klimkovický	D47	IG/GT průzkum, GT monitoring	1995–2008
Červenohorské sedlo	R44	IG průzkum	1996–1998
6 tunelů	R44–alt. vedení trasy	řešeršní IG/GT průzkum	1996
Horní Lipová–Vápenná	I/60	řešeršní IG/GT průzkum	1996
Královopolský	VMO Brno	IG/GT průzkum, GT monitoring	1998–2014
Obchvat Jihlavy	I/38	IG/GT průzkum, GT monitoring	2002–2003
Liberec	I/35	diagnostika a provozní monitoring	2014
Hřebeč	I/35	diagnostika a provozní monitoring	2014
Povážský Chlmec	D18	GT dozor	2015–2016
TKB Blanka	Městský okruh	hydrogeologický průzkum a monitoring	2016–2017
Energetické a vodohospodářské stavby (kaverny, štoly a přivaděče)			
název	stavba	druh činnosti	doba činnosti
Kružberk–Domoradovice	Kružberk–skupinový vodovod	IG průzkum, sanace	1961–1966
Slavič	PVE	IG/GT průzkum	1964–1966
Obtoková štola	VD Dalešice	IG/GT průzkum, GT dozor	1964–1978
Dlouhé Stráně	Přecherpávací vodní elektrárna (PVE)	IG/GT průzkum	1964–1986
Čierny Váh	PVE	IG/GT průzkum	1971–1973
Hrhov	PVE	IG/GT průzkum	1973–1975

Štola Kamenomlýnská	Stoka Kamenomlýnská–Hlinky	GT dozor	1973–1974
Kunova Teplice	PVE	rešeršní IG průzkum	1973
Malá Vieska	PVE	IG/GT průzkum	1975–1977
Štola Malá Lhota	II. Březovský vodovod	IG/GT průzkum, GT dozor	1980–1992
Bystrc–Bosonohy	Brněnský oblastní vodovod	IG průzkum	1980–2013
Červený Kámen	PVE	IG/GT průzkum	1981–1982
Koroužné	Brněnský oblastní vodovod	IG/GT průzkum	1981–1983
Čacovice–Kr. Pole	Stoka C	IG průzkum, dozor sanace	1981–2001
Švařec–Štěpánovice	Brněnský oblastní vodovod	IG/GT průzkum, GT dozor	1983–2005
Sl. Harta–Dolejší Kunčice	VD Slezská Harta I. stavba	IG/GT průzkum, GT dozor	1996–1998
Komín–Bystrc	Brněnský oblastní vodovod	IG/GT průzkum, GT dozor	2004–2014
Tábor	Náprava kanalizační soustavy	GT dozor	2009–2010
Tábor	Obnova rybníka Jordán	GT dozor	2012–2013

Tunely pro městskou hromadnou dopravu

název	stavba	druh činnosti	doba činnosti
Brno, Tábořská–Líšeň (tramvajový)		rešeršní IG/GT průzkum	1973
Tunel Kamenomlýnská	VMO Brno (tramvajový)	IG průzkum	1973
4 podzemní trasy	Brno, tramvajové podzemní trasy	rešeršní IG/GT průzkum	1974
Veveří–Cejl	Brno, Veveří–Cejl	IG/GT průzkum	1975–1988
Tunel Špilberk	Brno, tramvajové podzemní trasy	GT průzkum a monitoring	1978–1979
Tunel Žabovřeská	VMO Brno (tramvajový)	IG/GT průzkum a GT monitoring	2007–současnost
Metro V.A	Praha	GT supervize	2011–2014
Stanice metra Karlovo náměstí	Praha, bezbariérové zpřístupnění stanice	IG/GT průzkum a pasportizace	2014
Stanice metra Anděl	Praha, bezbariérové zpřístupnění stanice	GT monitoring	2014–2015
Kamechy	Brno–Bystrc prodloužení trasy	IG průzkum	2015–2016
Severojižní tunelový diametr	Brno, tramvajový/železniční	rešeršní IG/GT průzkum	2018

Kolektory

název	stavba	druh činnosti	doba činnosti
Kolektory I. řádu	Brno	GT průzkum a monitoring	1973–2010
Kolektory I. řádu	Jihlava	GT průzkum a monitoring	1983–1984
Kolektory II. řádu	Brno	GT průzkum a monitoring	1993–2009

Ostatní podzemní díla a prostory

dílo/prostor	místo	druh činnosti	doba činnosti
Historické podzemí	Jihlava	posuzování stavu výztuže, HG průzkum	1964–1966
Historické podzemí	Znojmo	posuzování stavu výztuže, HG průzkum	1965–1969
Historické podzemí	Brno	posuzování stavu výztuže, HG průzkum	1973–2010
Historické podzemí	Nové Město na Moravě	posuzování stavu výztuže	1995
Důl Rožínka	Rožínka	výzkumné úkoly – geofyzikální průzkum	2010–současnost

3. VYBRANÉ ZAJÍMAVOSTI Z PODZEMNÍCH STAVEB, NA KTERÝCH SE GEOTEST PODÍLEL

Práce na PVE Dlouhé stráně (průzkumné práce 1964–1986) začaly ještě za existence Geologického průzkumu Brno, kdy byly zahájeny první etapy geotechnického průzkumu. V rámci průzkumů bylo kromě vrtných prací provedeno i šest průzkumných štol, ve kterých se realizoval rozsáhlý program polních geotechnických zkoušek. Na základě jejich výsledků byla upřesněna poloha kaverny podzemní elektrárny, která se posunula o cca 50 m oproti původně plánované poloze. Na obr. 2 je dokumentováno provádění smykové zkoušky v jedné z rozrážek průzkumné štoly.

Zajímavostí inženýrskogeologického průzkumu pro tlakové přiváděče PVE Hrhov (průzkumné práce 1973–1975) byla ražba štol takřka dokonalého kruhového profilu pomocí trhacích prací. Na obr. 3 je jeden z tenzometrických profilů v průzkumné štolě Viola II.

Při průzkumu a projektovém řešení rekonstrukce tunelu č. 1 na trati Brno – Česká Třebová (90. léta 20. století), vedeném v úbočí svahu, nebylo možno provést rekonstrukci tunelu tím, že bude jeho profil zvětšen a proveden v zářezu. V neprospěch tunelové varianty, tj. přeřezby tunelu na větší profil, zase hrála minimální mocnost nadloží a s tím spojená geotechnická rizika při ražbě. GEOTest proto navrhl na tehdejší dobu odvážné řešení, spočívající v příčném sepnutí masivu soustavou lanových předpjatých kotev dl. 30 m. Ty vnesly do horninového prostředí předpětí, které podpořilo vznik horninové klenby a umožnilo provést ražbu bez větších potíží. Na obr. 4 jsou zachyceny kotvy sepnávající masiv (kotva v popředí je osazena tenzometrem).

Tramvajový tunel pod brněnským Špilberkem je jednou ze staveb, které nebyly realizovány, ačkoliv na jejich přípravu bylo vynaloženo spousta úsilí a peněz. Pod Špilberkem byla v letech 1978–1979 vyražena průzkumná štola v délce 500 m. Ve štolě byl proveden komplex polních geotechnických zkoušek a rozsáhlý geotechnický monitoring. Výsledky průzkumu a monitoringu ukázaly na příznivé

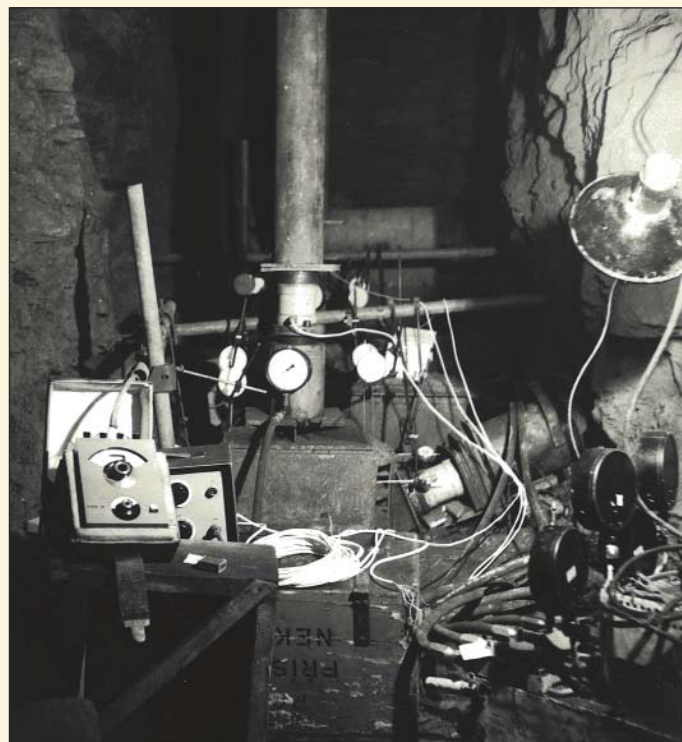


foto GEOTest photo GEOTest

Obr. 2 Smykové zkoušky v rozrážce R-4, celkové uspořádání smykové zkoušky v rámu

Fig. 2 Shear tests in tunnel stub R-4, general arrangement of the shear test in the frame



Obr. 3 Tenzometrický profil v průzkumné štolě Viola II
Fig. 3 Strain-gauge profile in Viola II exploration gallery

geotechnické podmínky a realizovatelnost tunelu. Průzkumná štola je dodnes, s trochou úsilí, přístupná a je hmatatelným důkazem toho, jak lze dobře rozeběhnutou přípravu stavby úspěšně zastavit. Na obr. 5 je momentka ze štoly, zachycující její stav přibližně v roce 2007.

O dálničním tunelu Klimkovice (výstavba v letech 2005–2008) toho bylo napsáno hodně a stavba je čtenářům známa. Za zmínku stojí provedení kabelové šachty z tunelové propojky na povrch za použití technologie Raise boring. Na začátku realizace šachty byl proveden technologický vrt o hloubce cca 30 m z povrchu do stropu tunelové propojky. Vrt se vlivem nepříznivě ukloněných vrstev hominového masivu odklonil a strop tunelové propojky minul. Umístění vrtu v propojce bylo nalezeno až s pomocí zkušeného proutkaře, který pozici vrtu v boku propojky stanovil s přesností na 10 cm. Podrobnější informace o provádění kabelové šachty čtenář najde např. v časopise Tunel č. 1/2007.

Stavba Královopolského tunelu (stavba tunelu 2007–2012) je čtenářům rovněž dostatečně známá z mnoha článků a publikací a její unikátnost, spočívající mimo jiné v rozsáhlém geotechnickém průzkumu



Obr. 5 Dnešní stav štoly
Fig. 5 Current condition of the gallery



Obr. 4 Část kotev sepínajících masiv (kotva v popředí je osazena tenzometrem)
Fig. 4 Part of anchors tying the mass together (a strain gauge is installed on the anchor at the forefront)

včetně provedení třech průzkumných štol, rovněž. Možná není tak úplně známo, že geologický sled ražeb nebyl tak fádňní, jak by se při ražbě v brněnských téglech mohlo zdát. V úvodním úseku ražeb tunelu II ve staničení cca 1,433 byla v kalotě nafárána stará studna (zasypaná, ale ještě s původním dřevěným potrubím), původně zásobující jeden z královopolských domů (obr. 6 a 7).

Ražby tunelu Ejpvovice (2015–2017) jsou rovněž známy z mnoha příspěvků a publikací, kromě své technické výlučnosti i tím, že jsou v tuto chvíli jediným velkým tuzemským tunelovým projektem ve výstavbě. Geologická dokumentace ražeb ani zde nebyla prosta překvapení. Nečekané bylo například zastížení vyšších koncentrací magnetického minerálu pyrrhotin ve spilitech během ražeb pod vrchem Chlum. Pyrrhotin v rubanině úspěšně mátl magnetická čidla na pasovém dopravníku razicího stroje Viktorie a zastavoval ho. V některých úsecích se z těchto důvodů zpomaloval postup ražby. Problém



Obr. 6, 7 Studna nafárána v kalotě jižního tunelu
Fig. 6, 7 A well stricken at the southern tunnel tube top heading



Obr. 8 Spilité nabohacený pyrrhotinem
Fig. 8 Spilite enriched in pyrrhotin

byl částečně vyřešen snížením citlivosti čidel a zvýšením četnosti prohlídek řezné hlavy stroje, zda nedochází k jejímu poškození (magnetická čidla primárně detekují ocelové úlomky, zda nedochází k vylamování ocelových řezných částí stroje). Na obr. 8, 9 je spilit nábohačený pyrhotinem a příklad čelby ve spilittech.

4. ZÁVĚR

Ohlédnutí za padesáti lety GEOtestu končí. Co se za tu dobu změnilo? Měřicí aparatury a postupy, logaritmická pravítka a tabulky nahradily počítače. Nejdůležitější však vždy byli, jsou a dále budou lidé a jejich pokora, poctivost a profesionální přístup. Na nich GEOtest vždy budoval a dále buduje důvěru svých obchodních partnerů, která zavazuje i do let přštích.

RNDr. JIŘÍ PAVLÍK, Ing. JAN STACH, Ing. DAVID RUPP,
Mgr. PAVEL VIŽDA, Ing. TOMÁŠ EBERMANN, Ph.D.,
GEOtest, a.s.



foto photo: <https://www.kafelanka.cz/mista/trstola.php>

Obr. 9 Příklad čelby ve spilittech
Fig. 9 Example of excavation face in spilitte

ZPRAVODAJSTVÍ ČESKÉ A SLOVENSKÉ TUNELÁŘSKÉ ASOCIACE ITA-AITES CZECH AND SLOVAK TUNNELLING ASSOCIATION ITA-AITES REPORT

www.ita-aites.cz

www.sta-ita-aites.sk

VALNÉ SHROMÁŽDĚNÍ CZTA ITA-AITES GENERAL ASSEMBLY OF ITA-AITES CZTA

The General Assembly of the ITA-AITES Czech Tunnelling Association was held on Wednesday the 30th May 2018. The CzTA medal for the work in the field of underground construction was awarded to Ing. Milan Majer. Further on, Ing. Ivan Hrdina, chairman of the CzTA, informed about the activities of the association in the past year, when it continued to publish TUNEL journal, organise Tunnel Afternoons and commenced the preparation of the Underground Construction 2019 conference. The annual technical tour was again organised, this time to Austria, concretely the Semmering Base Tunnel construction site and the Leoben research centre. The report on the economy of the Association and discussion about the proposal on the Association budget for 2018 were the next points of the Assembly. The present attendees were informed about the plan of Association's activities for 2018, where common activities will continue (publishing TUNEL journal, holding Tunnel Afternoons and organising a technical tour) and the preparation of the conference Underground Construction 2018. Another very important point lied in approving the new wording of the Articles of Association. The results of the student competition for the best master thesis from the field of underground construction for 2017 were announced subsequently. Appreciations were received by Ing. Jan Škeřík (Problems of technical seismism in underground construction); Ing. Tomáš Urbánek (Comparison of the influence of injecting grout into ground for the excavation of a metro station); Ing. Gabriela Hůlková (Assessment of excavation face stability during shield tunnelling through soils at the transition between drained and non-drained behaviour) and Ing. Josef Haba (Tunnelling under high overburden and through faulted rock mass). In the General Assembly part focused on technical problems, prof. Ing. Jiří Barták, DrSc. delivered an interesting lecture on the 175th anniversary of the tunnel under the Thames.

Valné shromáždění České tunelářské asociace ITA-AITES se konalo ve středu 30. května 2018 v hotelu Olšanka v Praze 3. Jednání zahájil a řídil předseda CzTA Ing. Ivan Hrdina.

Na začátku programu jednání byla předána medaile CzTA Ing. Milanu Majerovi za dlouholetý přínos podzemnímu stavitelství. Tato medaile byla udělena již jako dvacátá osmá v pořadí. V tomto roce nebylo dopředu známé jméno nového držitele medaile, proto to bylo zvláště pro Ing. Majera velké překvapení.

Předseda CzTA Ing. Ivan Hrdina informoval přítomné o činnosti asociace v minulém roce, kdy pokračovalo vydávání časopisu Tunel, pořádání Tunelářských odpolední (do začátku roku 2018 jich asociace uspořádala již 32). Nově se začalo s přípravou konference Podzemní stavby

Praha 2019, jejíž 14. ročník se uskuteční v červnu příštího roku. Také se konal odborný zájezd, tentokrát do Rakouska, kde účastníci navštívili stavbu bázevého tunelu Semmering a výzkumné centrum v Leobenu.

Dalším bodem jednání byla zpráva o hospodaření asociace, kterou přednesl člen předsednictva Ing. Václav Soukup. V roce 2017 stejně jako v tom předchozím se ještě podařilo dosáhnout příznivého výsledku, kdy její hospodaření skončilo opět se ziskem, a to díky úsporám v jednotlivých položkách rozpočtu. Tento trend ale pro další roky již vzhledem k situaci v oboru nebude pokrčovat. Dále byli přítomní seznámeni s návrhem rozpočtu asociace na rok 2018, kdy je plánována ztráta ve výši 234 tisíc Kč, kterou lze předpokládat zejména kvůli pokračujícímu poklesu členů asociace. Tato ztráta bude čerpána z rezervy vytvořené díky minulým konferencím.

Ing. Markéta Prušková obeznámila přítomné s plánem činnosti asociace na rok 2018, kdy se bude pokračovat v běžných aktivitách – vydávání časopisu Tunel, pořádání Tunelářských odpolední i odborného zájezdu a již naplno poběží i příprava konference PS 2019. Uvedla rovněž společnost, kterým jsou věnována následující čísla časopisu Tunel až po číslo 2/2019, které bude konferenčním číslem pro PS 2019.

Dále přítomní zástupci jednotlivých pracovních skupin CzTA informovali o jejich činnosti. V současnosti jsou aktivní pracovní skupiny pro konvenční tunelování, mechanické tunelování, odbornou výchovu a pro legislativní pomoc.



foto photo Ing. Libor Mařík

Obr. 1 Předávání medaile CzTA Ing. Milanu Majerovi
Fig. 1 Passing the CzTA medal to Milan Majer