

## Vážené čtenářky, vážení čtenáři, milí kolegové z oboru,

dovolte mi, abych se s vámi podělil o několik myšlenek týkajících se vývoje v podzemním stavitelství v posledním období.

Navážu na některé své kolegy, kteří již v předchozích editorialech poznamenali, že mnoho práce na tunelových stavbách v Čechách, ale ani u našich sousedů na Slovensku, není. V Česku byly v posledních letech vybudovány tunely na trati Sudoměřice – Votice, tramvajový tunel v Brně a v loňském roce byla zahájena i dlouho očekávaná stavba další trasy metra I.D v Praze. Na Slovensku, kam je také upřena pozornost tunelářské komunity, to byly železniční tunely Diel a Milochov, dále tunely na obchvatu Prešova a tunel Čebrať na D1 za Žilinou. Výhled do budoucna je o něco nadějnější než pohled zpět. Rýsuje se perspektiva rozsáhlejší výstavby dopravních tunelových staveb jak na silnici, tak i na železnici, ať již jsou to tunely na D3, D35, anebo na železničních koridorech, pokračování výstavby metra linky I.D v Praze nebo výstavba dalších dopravních tunelů v Brně. Nelze pominout ani důležité tunelové rekonstrukce, především na železnicích. A tak jak byl velmi důležitý první tunel Mont Cenis prorazený v Alpách z Itálie do Francie v roce 1871 pro další výstavbu tunelů v Alpách, doufejme, že právě výstavba dalších železničních tunelů bude předzvěstí budování tunelových děl v Čechách a na Slovensku.

I příspěvky uveřejněné v tomto čísle jsou v duchu příslibu do budoucna. Přečtete si o pokračování přípravy trasy metra I.D v Praze a realizaci její první části. Jde především o ražby ve složitých podmínkách stanice Pankrác a v tunelech ke stanici Olbrachtova.

I další příspěvek se týká pražského metra; jde o projekt bezbariérového zpřístupnění stanice Jiřího z Poděbrad, který je ukázkou, jak i ve složitých místních podmínkách lze budovat krásné tunelářské dílo.

Pohledem, snad již do blízké budoucnosti, nás autoři dalšího příspěvku seznamují se stanicí rychlodráhy na letišti Václava Havla v Praze. Věřme, že už nejde o sci-fi, a přejme si, aby se tento projekt stal co nejdříve realitou. O rychlodráze se mluví již dlouho a Praha si důstojné spojení centra města s letištem zaslouží.

Se způsobem provádění rekonstrukce dožívajících železničních tunelů jsme byli seznámeni v minulém vydání tohoto časopisu. Článek o rekonstrukci Blanenského tunelu č.8/2 nám v tomto čísle přibližuje problematiku těchto rekonstrukcí trochu z jiného úhlu pohledu.

O výstavbě tunelů na Slovensku jsem se již zmínil, a tak nezbyvá než si přát, aby takových příspěvků, jako je článek o výstavbě tunelu Čebrať, bylo v budoucnu více. Jen tedy „houšť a větší kapky“.

O co méně je téma posledního příspěvku v našem časopise obvyklé, o to více je vítané. Seznamuje nás s velmi zajímavou, odvážnou a celkově velmi povedenou výstavbou podjezdu pod železničním koridorem Česká Třebová – Olomouc, kde především samotný způsob ražby – protlačování – je velmi poučný.

Na závěr bych rád poděkoval kolegovi Ing. Novotnému za jeho více než 20letou činnost v redakční radě. Věřím, že jeho spolupráce bude pokračovat, byť již nepravidelně. O pestré mozaice informací ze světa podzemních staveb se bude nadále starat redakční rada ve složení prof. Barták, prof. Hilar a doc. Pruška.

A ještě mi dovoluť následující dovětek: velmi bych si přál, aby se vývoj, nejen v podzemním stavitelství, řídil v příštích letech více rozumem než různými pseudo-zelenými ideologiemi, které v našem oboru mnohdy způsobují, že i ekologické projekty, jimiž tunely bezesporu jsou, bývají napadány a odsouvány v čase.

Přeji všem čtenářům hezké chvíle při čtení tohoto časopisu a slunné dny přicházejícího léta a dovolených.

*Ing. JAN FRANTL,  
místopředseda redakční rady*

## Dear readers, dear colleagues from the tunnelling industry,

let me share with you a few thoughts regarding recent development in the field of underground construction.

I will follow up on some of my colleagues, who already noted in previous editorials that there is not much work on tunnel construction projects in the Czech Republic, but not even at our neighbours in Slovakia. In Czechia, tunnels on the Sudoměřice – Votice rail line and a tram tunnel in Brno were built in recent years, and the long-awaited construction of another metro line, ID in Prague started last year. In Slovakia, where the attention of the tunnelling community is also focused, there were the Diel and Milochov railway tunnels there, as well as the tunnels on the Prešov bypass and the Čebrať tunnel on the D1 motorway behind Žilina. Looking to the future is a bit more hopeful than looking back. The perspective of more extensive construction of transport tunnel structures both on the road and on the railway is emerging, whether they are tunnels on the D3, D35 motorways, or on rail corridors, the continuation of the construction of the ID metro line in Prague or the construction of other transport tunnels in Brno. Important tunnel reconstruction projects, especially on railways, cannot be omitted either. And just as the first Mont Cenis tunnel driven through the Alps from Italy to France in 1871 was very important for the further development of tunnels in the Alps, let's hope that the development of other railway tunnels will be the harbinger of the construction of tunnel works in Bohemia and Slovakia.

Even the contributions published in this Tunel journal issue are in the spirit of a promise for the future. You will learn about the continuation of the preparation of the ID metro line in Prague and the work on its first part. This is primarily underground excavation in the difficult conditions of the Pankrác station and in the Olbrachtova station tunnels.

Even the other contribution concerns the Prague metro; it is a project for development of a barrier-free access to the Jiřího z Poděbrad station, which is an example of how a beautiful tunnelling work can be carried out even in difficult local conditions.

Looking, perhaps hopefully into the near future, the authors of the next contribution acquaint us with the rapid transit rail station at Václav Havel Airport in Prague. Let's believe that this is no longer science fiction, and let's hope that this project becomes a reality as soon as possible. The rapid transit railway has been talked about for a long time, and Prague deserves a dignified connection between the city centre and the airport.

We were informed about the method of reconstruction of surviving railway tunnels in the last issue of this journal. In this issue, the paper on the reconstruction of Blanenský tunnel No. 8/2 acquaints us with a slightly different but very interesting approach to this issue.

I have already mentioned the construction of tunnels in Slovakia, so I can only hope that there will be more contributions like the paper on the construction of the Čebrať tunnel in the future. So just „more thickly and bigger drops“.

The less usual the topic of the last contribution in our journal, the more welcome it is. It acquaints us with the very interesting, daring and overall very successful construction of a passage under the Česká Třebová – Olomouc rail corridor, where the very method of excavation – jacking – is very instructive.

Finally, I would like to thank my colleague Ing. Novotný for more than 20 years of his activity in the editorial board. I believe that his cooperation will continue, even though irregularly. The editorial board composed of prof. Barták, prof. Hilar and doc. Pruška will continue to take care of the varied mosaic of information from the world of underground construction.

And allow me the following postscript: I would very much like the development, not only in underground construction, to be guided more by reason in the coming years than by various pseudo-green ideologies, which in our field often cause even ecological projects, of which tunnels are undoubtedly tend to be attacked and pushed aside in time.

I wish all readers a good time reading this journal and sunny spring days.

*Ing. JAN FRANTL,  
Vice-Chairman of Editorial Board*

