

VÁŽENÉ KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ, ČTENÁŘI ČASOPISU TUNEL,

Jsem velice rád, že vás opět mohu z tohoto místa časopisu pozdravit jménem společnosti METROPROJEKT Praha. Naposledy jsem zde bilancoval při 50. výročí založení firmy, tentokrát mi dovoluji ohlédnouti za vzájemnými vztahy Metroprojektu a tunelů v posledních dvou letech.

Stručně se poslední dva roky dají charakterizovat tak, že byly v Česku vcelku bohaté na příležitosti pro tuneláře – projektanty a oproti dobám předchozím se objevily i některé pozoruhodné příležitosti pro tuneláře – stavitele.

Z dokončených realizací podle našich návrhů bych rád jmenoval dvojkolejný tunel Deboreč na již zprovozněném traťovém úseku Sudoměřice – Votice. Má délku 660 m, proběhla zde konvenční ražba NRTM. Také chci zmínit novou tramvajovou trať Osová – Kampus v Brně, která je vzhledem ke konfiguraci terénu z podstatné části pod zemí včetně jedné tramvajové zastávky. Tunel byl postaven v otevřené jámě a trať do provozu uvedena v prosinci loňského roku. S trochou nadsázky lze říci, že Brno tak získalo první úsek podzemní dráhy.

Pokud jde o naše rozestavěné projekty, cítím já i řada dalších kolegů z Metroprojektu zadostiučinění z toho, že již před více než rokem byla zahájena výstavba čtvrté trasy pražského metra. Praktickým projektováním Děčka žijeme od roku 2010 a nyní je v plném proudu výstavba iniciačního úseku Pankrác – Olbrachtova. Obě tyto stanice jsou hlubinné, ražené a geologické podmínky určitě nejsou optimální. Máme radost z toho, že práce pod zemí probíhají bez větších překvapení a podle našich projektantských předpokladů. Z našeho pohledu se podařilo rozhodující rizika ražeb v těchto podmínkách podchytit doplňujícím geologickým průzkumem, který byl z průzkumných šachet a štol prováděn po dobu dvou let před zahájením vlastní výstavby. Byl přitom ověřen i účinný způsob provádění zpevňujících a kompenzačních injektáží dosti proměnlivého horninového prostředí.

Pro stavitele tunelů bych rád upozornil na nejvýznamnější projekty, které připravujeme.

Do fáze realizace se (konečně) dostal i náš projekt železničního spojení Praha – Letiště – Kladno. Zatím v nadzemních úsecích, ale v historicky krátké době by mohla začít výstavba dvou podzemních železničních stanic Praha-Letiště Václava Havla a Praha-Dejvice, s navazujícími hloubenými úseky. O něco déle si pravděpodobně počkáme na zahájení strojní ražby více než 3 km dlouhého tunelu Dejvice – Veleslavín pod Štřešovicemi.

Již zmíněný projekt trasy D pražského metra by měl rovněž navázat zahájením výstavby navazujícího úseku Olbrachtova – Nové Dvory, který zahrnuje strojní ražbu traťových tunelů v rozsahu Písnice – Nádraží Krč. Další části tohoto projektu jsou v přípravě, ať už jde o severní úsek Pankrác – Náměstí Míru, nebo tři stanice a depo na jižním konci trasy.

To jsou projekty s konkrétní časovou perspektivou. Dlouhodobější výhled na výstavbu zajímavých tunelových staveb však také není špatný. Dokončena byla dokumentace pro územní řízení významné pražské podzemní stavby – poslední části pražského městského okruhu Pelc-Tyrolka – Štěrboholy, na které se rovněž podílíme v úsecích Pelc-Tyrolka – Balaběnka a Libeňská spojka.

Optimisté v mladším věku mohou vzhlízet s nadějí i k velkolepému projektu sítě vysokorychlostních tratí, který se v poslední době dává více a více do pohybu. Příprava takových staveb je ovšem v poslední době proces časově těžko předvídatelný, přes všechna ujišťování o zjednodušení legislativy a urychlování postupu úředních povolení.

Tolik můj úvodník za firmu Metroprojekt. Budu rád, když se nyní začnete do odborných příspěvků mých kolegů i dalších odborníků. Chci ujistit všechny naše obchodní přátele a partnery, že si velmi vážím dosavadního i budoucího zájmu o spolupráci.



DEAR COLLEAGUES, READERS OF TUNEL JOURNAL,

I am very happy to be allowed to greet you again from this part of the journal on behalf of the METROPROJEKT Praha company. The last time I took stock here was on the 50th anniversary of the founding of the company. This time allow me to look back at the mutual relations between Metroprojekt and tunnels in the last two years.

Briefly, the last two years can be characterised as being quite rich in opportunities for tunnellers – designers in the Czech Republic, and compared to previous times, some remarkable opportunities for tunnellers - builders have also

appeared.

Among the completed structures carried out according to our designs, I would like to name the Deboreč double-track tunnel on the Sudoměřice – Votice rail line section that has already been put into operation. It 660m long and a conventional NATM excavation took place here. I also want to mention the new Osová – Kampus tram line in Brno, which, due to the configuration of the terrain, is largely underground, including one tram stop. The tunnel was built in an open pit and the tram line was opened for service in December last year. With a bit of exaggeration, it can be said that Brno thus acquired the first section of the underground railway.

As far as our designs for projects under construction, I and many other colleagues from the Metroprojekt feel satisfied that the construction of the fourth line of the Prague metro started already more than a year ago. We have been engaged in practical designing of the D-line since 2010, and now the construction of the Pankrác – Olbrachtova initiation section is in full swing. Both of these stations are at deep level, mined, and the geological conditions are certainly not optimal. We are happy that the underground work is proceeding without major surprises and according to our design assumptions. From our point of view, we succeeded in identifying the decisive risks of underground excavation in these conditions by an additional geological survey, which was carried out from exploratory shafts and tunnels for a period of two years before the start of the actual construction. An effective method of strengthening and compensation grouting of a rather variable rock environment was verified concurrently.

For tunnel builders, I would like to draw attention to the most important designs that we are preparing.

Our design for the Prague – Airport – Kladno railway connection has (finally) reached the implementation phase. For the time being, only in at-grade sections, but the construction of two underground railway stations, the Prague-Václav Havel Airport and the Prague-Dejvice, with adjacent cut-and-cover sections, could begin in a historically short period of time. We will probably have to wait a little longer for the start of mechanical excavation of the more than 3km long Dejvice – Veleslavín pod Štřešovicemi tunnel.

The already mentioned Prague metro D-line project should also follow by the start of the construction of the Olbrachtova – Nové Dvory connecting section, which includes mechanical excavation of running tunnels in the range of Písnice – Nádraží Krč. Other parts of this project are in preparation, whether it is the Pankrác – Náměstí Míru section or the three stations and depot at the southern end of the metro line.

These are projects with a specific time perspective. However, nor the longer-term outlook for the construction of interesting tunnel structures is bad. The documentation for the zoning process for the important Prague underground structure - the last part of the Prague City Circle Road, the Pelc-Tyrolka – Štěrboholy, in which we are also involved in the Pelc-Tyrolka – Balaběnka and Libeň connection sections, has been completed.

Younger optimists can also look with hope to the spectacular High-Speed Rail Network project, which has been getting more and more in motion in recent times. Recently, however, the preparation of such projects is a process that is difficult to predict in terms of time, despite all the assurances of simplifying the legislation and speeding up the process of obtaining official permits.

So much for my editorial on behalf of the METROPROJEKT Praha company. I will be happy if you now read the professional contributions of my colleagues and other experts. I want to assure all our business friends and partners that I greatly appreciate the past and future interest in cooperation.

ING. DAVID KRÁSA
místopředseda představenstva,
METROPROJEKT Praha a.s.
Vice-President of the Board,
METROPROJEKT Praha a.s.