

V úvodu slavnostní části vystoupil předseda Českého báňského úřadu, který mj. uvedl, že zásadními výzvami, které české hornictví v nejbližší budoucnosti čekají, bude zdárný průběh útlumu uhelného hornictví a pomoc při dosažení shody celé společnosti na tom, že využívání vlastních strategických a stavebních surovin, a s ním spojené negativní dopady, jsou nezbytnou cenou za konkurenceschopnost země.

Při hledání optimální cesty k využívání domácích surovin to v tržním prostředí znamená neustále hledat odpověď na tři otázky – co vytěžit, jak vytěžit a kam je dodat.

„Co?“ znamená rozhodnout, jaké nerostné suroviny a v jakém množství těžit na základě analýzy jejich domácí spotřeby.

„Jak?“ znamená rozhodnutí, jakou technologií úpravy či zušlechtní nerostnou surovinu v požadovaném množství, a s minimálními dopady na životní prostředí, vyrobit.

„Kam?“ dodat znamená zjistit, kde je místo spotřeby nerostných surovin a jakými cestami je tam dopravit, s důrazem na nejmenší zátěž životního prostředí.

Závěr slavnostní části patřil ocenění významných osobností českého hornictví, které se zasloužili o jeho rozvoj. Originální bron-



Obr. 3 Zlatý permon – hornické ocenění firmám v oblasti bezpečnosti práce
Fig. 3 Zlatý permon – mining awards to companies in the field of safety at work

zové sošky svaté Barbory si z rukou předsedy Českého báňského úřadu převzali **Ing. Pavel Fiala** – předseda představenstva Těžební unie, který dlouhodobě neúnavně a neústupně prosazuje zájmy těžebních společností a **Ing. Bivoj Merz** – dlouholetý úspěšný předseda Obvodního báňského úřadu v Plzni, který celý pracovní život zasvětil práci v hornictví a jeho popularizaci.

V pracovní části kongresu zaznělo 25 příspěvků rozdělených do čtyř sekcí:

- ochrana a využití nerostného bohatství;
- udržitelný rozvoj v hornictví;
- zlepšování pracovního prostředí v hornictví při nakládání s výbušninami a v souvisejících oblastech;
- věda, výzkum, inovace a vzdělávání v hornictví.

Pro zájemce, kteří by se chtěli s obsahem jednotlivých příspěvků blíže seznámit, doporučujeme přečíst si první číslo časopisu HORNICKYSTAV.cz, který byl celý věnovaný HORNICKÉMU KONGRESU 2023.

Ing. PETR HYBSKÝ,
Petr.Hybsky@m-tbr.cz,
M-TBR a.s.

AKTUALITY Z PODZEMNÍCH STAVEB V ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLIC CURRENT NEWS FROM THE CZECH AND SLOVAK UNDERGROUND CONSTRUCTIONS

ČESKÁ REPUBLIKA

METRO D – NOVÁ LINKA PRAŽSKÉHO METRA

V červnu letošního roku jsme měli možnost připomenout si dvouleté výročí od data, kdy byla v roce 2021 podepsána realizační smlouva mezi zadavatelem a zhotovitelem stavby. Přibližně o rok později, v březnu 2022, bylo vybranému zhotoviteli stavební části, kterým je Sdružení Metro I. D se společníky Subterra a.s., Hochtief CZ a.s., Hochtief Infrastructure GmbH, Strabag a.s. a Ed. Züblin Aktiengesellschaft, protokolárně předáno staveniště, a tím zahájena realizace nové linky pražského Metra D.

O tom, kam za více než rok usilovné práce stavba postoupila a dále postupuje, se můžeme přesvědčit i při návštěvě Informačního střediska výstavby metra I.D – Pankrác – Olbrachtova, které je v pravidelných časech otevřeno široké laické i odborné veřejnosti. Tvrdá data a čísla pak ukazují, že od severu, směrem do stanice Pankrác, byla po vyražení přístupového tunelu a technologické propojky také zahájena a postupuje ražba obrátových kolejí stanice (obr. 1), a to k červnu letošního roku již v délce 20 m. Z jižní strany bylo pak směrem do této stanice vyraženo cca 450 m kaloty levého a cca 350 m kaloty pravého traťového tunelu, ze kterého se po realizaci rozpletu zahájila i ražba tunelové spojky C-D mezi budovanou a provozovanou trasou metra C (obr. 2). Z jižní strany byla formou provedení patní štoly, a z ní také provedení chemických injektáží zlepšujících nestabilní horninové prostředí stanice Pankrác, zahájena i vlastní ražba stanice. Pro další postup výstavby druhé stanice Olbrachtova bylo dokončeno hloubení její

THE CZECH REPUBLIC

METRO D – NEW LINE OF PRAGUE METRO

In June of this year, we had the opportunity to commemorate the two-year anniversary of concluding the construction contract between the client and the building contractor in 2021. Approximately one year later, in March 2022, the construction site was formally handed over to the contractor for the construction part selected in this way, which is Sdružení Metro I. D with partners Subterra a.s., Hochtief CZ a.s., Hochtief Infrastructure GmbH, Strabag a.s. and Ed. Züblin Aktiengesellschaft, and the implementation of the new Prague Metro D line started.

We can persuade ourselves how far the construction has progressed and continues to progress after more than a year of hard work when visiting the Information Centre for the construction of the ID – Pankrác – Olbrachtova metro line section, which is open at regular times to the general lay and professional public. Hard data and figures show that from the north towards the Pankrác station, after the completion of the excavation of the access tunnel and the service cross passage, the excavation for the turn-back tracks (Fig. 1) also started, reaching in June this year already the length of 20m. From the southern side, the excavation of the approximately 450m of the left-hand tunnel tube top heading and 350m of the right-hand tunnel tube top heading was finished. After completion of the bifurcation, the excavation of the C-D link between the already running and the under



Obr. 1 Ražba části profilu kaloty obrátových kolejí směrem do stanice Pankrác
Fig. 1 Excavation of part of the top heading of the tunnel excavation for turn-back rails to Pankrác station

přístupové šachty (34 m) a rozšířeno potřebné zařízení staveniště na povrchu.

Jako nejzajímavější událost od zahájení stavby možná můžeme označit návštěvu prezidenta České republiky Petra Pavla na samotné stavbě. Dne 28. 6. 2023 si za doprovodu primátora hlavního města Prahy Bohuslava Svobody a dalších hostů prošel již výše popsané vyražené úseky budoucí trasy metra (obr. 3 a 4).

O dalším připravovaném úseku trasy Metra D, tj. Olbrachtova (mimo) – Nové dvory vč. traťových tunelů z Písnice, toho moc nového zatím, bohužel, nevíme. Výběrové řízení na zhotovitele stavby totiž stále pokračuje a zadavatel podané nabídky uchazečů stále zkoumá a vyhodnocuje. Rozhodnutí o výběru nejvýhodnější nabídky se tak aktuálně očekává koncem srpna letošního roku. Na pokračování linky Metra D směrem do centra z Pankráce na Náměstí Míru pracuje projektant zadavatele na Dokumentaci pro stavební povolení a na majetkoprávní přípravě.

Celkovou i dílčí optikou pohledu na reálný stav našeho projektu tedy můžeme doufat, že jeden z hlavních cílů, tj. zprovoznění trasy Metra D minimálně v úseku Pankrác – Nové Dvory do konce roku 2029, zatím není nijak ohrožen.

construction metro route started (Fig. 2). From the southern side, the excavation of the station itself started in the form of a bottom gallery and from it also the chemical grouting improving the unstable rock environment of the Pankrác station. For progressing the construction of the second station, Olbrachtova, further, the excavation of the station access shaft (34m) was finished and the corresponding construction site facilities on the surface were added.

However, the visit of the President of the Czech Republic, Petr Pavel, to the construction site may be the most interesting event since the start of the construction. On June 28, 2023, accompanied by the mayor of the capital city of Prague, Bohuslav Svoboda, and other guests, he walked along the above described sections of the future metro line (Figures 3 and 4).

Unfortunately, we do not know much new about the next planned sections of the Line D, the Olbrachtova (excepted) – Nové Dvory section, including running tunnels. The reason is the fact that the tender for the contractor is still ongoing and the contracting authority is still examining and evaluating the offers submitted by the applicants. The decision on the selection of the most favourable offer is currently expected this year, at the end of August. As far as the continuation of the Metro D line towards the city centre from Pankrác to Náměstí Míru is concerned, the client's designer works on the documents for the construction permit and on the preparation for property proceedings.

We can therefore hope that one of the main aims, namely putting the Metro Line D into operation at least in the Pankrác – Nové Dvory section by the end of 2029, is in no way threatened.

And that's why, and precisely for that reason, we wish the project only the best; God speed you!



Obr. 2 Ražba tunelové spojky C-D
Fig. 2 Excavation of C-D linking tunnel



Obr. 3 Prezident Petr Pavel na návštěvě stavby Metra D
Fig. 3 President Petr Pavel visiting the metro construction site

A proto dnes, a právě proto velmi intenzivně, popřejme projektu Metro D jenom to nejlepší, zdať bůh!

Ing. BORIS ŠEBESTA, borissebesta61@gmail.com,
Ing. MICHAL ŠERÁK, serak@idspraha.cz

SLOVENSKÁ REPUBLIKA

TUNELY NA DIALNIČNEJ SIETI

Tunel Bikoš

Úsek R4 Prešov – severný obchvat, I. etapa tvorí časť dopravnej siete Európskej únie TEN-T, ktorá je súčasťou medzinárodného európskeho ťahu E 371 v smere zo severu na juh, známym tiež pod názvom Via Carpatia. Realizáciou tejto etapy sa prevedie doprava v smere od Sabinova do mimoúrovňovej križovatky Vydumanec na diaľnicu D1, čím sa odľahčí doprava v meste Prešov. Na trase rýchlostnej cesty R4 Prešov – severný obchvat sa nachádza tunel Bikoš s dĺžkou ľavej tunelovej rúry 1 144,5 m a dĺžkou pravej tunelovej rúry 1 164,5 m.

Stavebnú časť tunela realizovala spoločnosť TuCon a.s. Žilina ako člen Združenia spoločností Váhostav-SK, a.s. a TuCon, a.s., ktoré je zhotoviteľom stavby. Práce na stavebnej časti tunela sú na začiatku júla 2023 ukončené. Prebiehajú práce na finalizácii technologického vybavenia tunela, pričom v letných mesiacoch budú vykonávané funkčné skúšky jednotlivých prevádzkových súborov. Komplexné skúšky a uvedenie tunela do prevádzky sa očakávajú v septembri 2023.

Tunel Čebrať

Tunel Čebrať dĺžky 3,6 km je súčasťou úseku diaľnice D1 Hubová – Ivachnová, ktorý je vo výstavbe od roku 2013. Zhotoviteľom stavby je združenie spoločností OHLA ŽS, a.s., a Váhostav-SK, a.s.

Začiatkom leta 2023 pokračujú práce na betonáži definitívnych betonových konštrukcií oboch tunelových rúr (obr. 5). V južnej tunelovej rúre je už hotových 219 blokov hornej klenby sekundárneho



Obr. 4 Návšteva prezidenta Petra Pavla a ďalších hostů na stavbě Metra D
Fig. 4 President Petr Pavel and other guests visiting the metro construction site

Ing. BORIS ŠEBESTA, borissebesta61@gmail.com,
Ing. MICHAL ŠERÁK, serak@idspraha.cz

SLOVAK REPUBLIC

TUNNELS ON MOTORWAY NETWORK

Bikoš tunnel

The R4 road section, Prešov by-pass north, stage I forms part of the European Union TEN-T transport network, which is part of the international European route E 371 in the north to south direction, also known as Via Carpatia. By implementing this stage, traffic in the direction from Sabinov to the Vydumanec interchange will be transferred to the D1 motorway, which will relieve traffic in the city of Prešov. The Bikoš tunnel with the construction lengths of the left-hand tunnel tube of 1,144.5m and the right-hand tunnel tube of 1,164.5m is located on the route of the R4 Prešov – Northern By-Pass express highway.

The civil engineering part of the tunnel was carried out by TuCon a.s. Žilina as a member of the Váhostav-SK, a.s. and TuCon, a.s. consortium of companies, which is the construction contractor. At the beginning of July 2023, the work on the construction part of the tunnel is finished. Work is progressing to finalise tunnel service facilities, while functional tests of individual operating units will be carried out in summer months. Comprehensive tests and commissioning of the tunnel are expected in September 2023.

Čebrať tunnel

The 3.6km long Čebrať tunnel is part of the D1 Hubová – Ivachnová section of the motorway, which has been under construction since 2013. The construction contractor is the consortium of the companies OHLA ŽS, a.s. and Váhostav-SK, a.s.

At the beginning of the summer 2023, work continues on final concrete structures of both tunnel tubes (Fig. 5). In the southern tunnel tube, 219 blocks of the upper vault secondary lining have already been completed, as well as 173 upper vault blocks in the northern tunnel tube. In total, 392 blocks of the upper vault secondary lining have been completed in the tunnel, which represents approximately two thirds of the length of the tunnel. Concreting of the foundations and preparation of the concreting of the upper vaults also started in the tunnel cross passages. Cross passages No. 10, 12 and 14 are prepared, work continues on cross section No. 9. At the eastern portal, concreting started on the construction part of the service centre.

It is assumed that the Hubová – Ivachnová section of the motorway containing the Čebrať tunnel should be completed and handed over for use to the public in early 2025.