

## VÁŽENÉ KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ, ČTENÁŘI ČASOPISU TUNEL,

sešel se rok s rokem a mám tu čest či příležitost napsat další Úvodník za naši společnost SG Geotechnika a.s., do námi oblíbeného časopisu Tunel.

V minulém roce jsem věnovala Úvodník výčtu běžících a připravovaných podzemních staveb na území České republiky. Když si jej dnes přečtu, je mi trochu smutno. Ano, povedlo se rozběhnout výstavbu metra I.D v Praze v úseku stanic Pankrác–Olbrachtova a my tomu úseku a jeho inženýrskogeologickým poměrům věnujeme jeden článek v tomto čísle časopisu. Bohužel se však nepovedlo rozběhnout úsek následující ze stanice Olbrachtova do stanice Nové Dvory, kde zahájení jeho výstavby bylo plánováno na léto 2023. Projekt se dostal, ostatně tak jako i soutěž na provedení komplexního geotechnického monitoringu a pasportizace pro tento úsek, na Úřad pro hospodářskou soutěž a jeho výstavba a monitoring tak pravděpodobně do konce roku 2023 nebude zahájena.

Podobně skončil i další významný projekt, a to inženýrskogeologický průzkum na území České republiky pro tunel Krušnohorský, což je přeshraniční projekt na trase Nového železničního spojení z Drážďan do Prahy v úseku Heidenau – Ústí nad Labem. I zde byla veřejná soutěž na provedení vrtných prací a zkoušek poslána k Úřadu pro hospodářskou soutěž.

Dalším případem posunu realizace je i budoucí zatím nejdelší silniční tunel Děřichov s délkou 3 983 m na D35 na úseku z Opatovce do Starého Města. Pro něj dělala naše společnost podrobný a doplňkový inženýrskogeologický průzkum. Tunel by se měl stavět formou PPP projektu, ale příprava a běh soutěže touto formou je zdoluhavý proces, takže je možné, že se tunel nezačne stavět ani v roce 2024.

Aby vše nevyznělo jen negativně, tak jsem potěšena, že se naše Sdružení podařilo uspět a získat zakázku na podrobný geotechnický průzkum pro novostavbu trati Praha–Smíchov–Beroun. Terénní práce na průzkumu budou zahájeny v listopadu 2023 a bude se jednat o velice náročnou činnost s vrty hlubokými až 160 m. Na tuto práci se těšíme nejen jako geologové, ale i tuneláři a přejeme si, aby projekt tohoto téměř 25 km dlouhého tunelu byl doveden až do realizace. Pokud se nám práce bude dařit, můžete na téma geotechnických podmínek tohoto budoucího tunelu v geologicky pestrém a atraktivním prostředí jádra Barrandienu a Českého krasu očekávat článek v některém z dalších čísel tohoto časopisu, a to v roce 2024 či zkráje roku 2025.

Nevím, jestli je optimismus na místě, ale ze strany ministerstva dopravy dostáváme ujištění, že peníze na přípravu složitých infrastrukturních staveb budou. Jestli se jejich sliby naplní, budeme mít i v budoucnu co připravovat a stavět a doufám, že v následujících letech budeme mít možnost dále dokazovat, že české podzemní stavitelství je na vysoké úrovni a je schopno řešit i ty nejsložitější úkoly tohoto oboru. Je to pro nás důležité i proto, abychom mohli vychovávat a školit novou generaci geotechniků a inženýrů pro podzemní stavitelství, kteří by tak mohli pokračovat v dlouhé tradici, kterou tento obor v naší zemi má.

S hornickým Zdař Bůh Vám všem a českému tunelovému stavebnictví zvláště přeji vše nejlepší, mnoho úspěchů a hodně krásných podzemních staveb.



## DEAR COLLEAGUES, READERS OF TUNNEL JOURNAL,

a year has come and gone and I have the honour or opportunity to write another editorial on behalf of our company SG Geotechnika a.s. for our favourite Tunel journal.

Last year, I devoted my editorial to a list of ongoing and upcoming underground construction projects in the Czech Republic. Reading this editorial from 2022 today makes me a little sad. Yes, the construction of the ID Prague metro line section between the Pankrác and Olbrachtova stations

has successfully started and we are dedicating a paper to this section and its engineering and geological conditions in this issue of Tunel journal. Unfortunately, however, the attempt to start the construction of the following section from Olbrachtova station to Nové Dvory station, the start of which was planned for the summer of 2023, has failed. The project, as well as the tender for the comprehensive geotechnical monitoring and condition survey of properties for this section, was moved to the Competition Office and the construction and monitoring will probably not start until the end of 2023.

Another important project, namely the engineering geological survey in the Czech Republic for the Erzgebirge Tunnel, a cross-border project on the route of the New Rail Link from Dresden to Prague in the Heidenau – Ústí nad Labem section, has also finished similarly. Here too, the tender for the drilling and testing work was sent to the Competition Authority.

Another case of postponement is the future, for the time being the longest, road tunnel, the Děřichov tunnel with a length of 3,983m on the D35 motorway section from Opatovec to Staré Město. For this tunnel, our company carried out a detailed and complementary engineering geological survey. The tunnel should be built as a PPP project, but the preparation and course of the PPP tender is a lengthy process, so it is possible that the tunnel construction will not be started even in 2024.

In order not to make everything sound only negative, I am pleased that our consortium managed to succeed and win a contract for a detailed geotechnical survey for the new construction of the Prague – Smíchov – Beroun rail line. The field work on the survey will start in November 2023 and will be very demanding with boreholes up to 160m deep. We are looking forward to this work, not only as geologists but also as tunnellers, and we wish to see the project of this almost 25km long tunnel through to the completion of the construction. If our work is successful, you can expect an article on the geotechnical conditions of this future tunnel in the geologically varied and attractive environment of the core of the Barrandian and the Bohemian Karst in a future issue of this journal in 2024 or early 2025.

I don't know whether the optimism is justified, but we are receiving assurances from the Ministry of Transport that there will be funds for the preparation of complex infrastructure construction projects. If their promises are fulfilled, we will continue to have something to prepare and build in the future, and I hope that in the coming years we will be able to continue to prove that Czech underground construction is at a high level and is capable of solving even the most complex tasks in this field. It is also important for us to be able to educate and train a new generation of geotechnical and underground construction engineers capable of continuing the long tradition of this field in our country. With miners' God Speed You, I wish you all and the Czech tunnel construction industry in particular all the best, much success and many beautiful underground construction projects.

**MGR. LUCIE BOHÁTKOVÁ**  
členka představenstva a obchodní  
ředitelka SG Geotechnika a.s.  
Member of the Board of Directors  
and Commercial Director  
of SG Geotechnika a.s.