

jsou bezpečnostní vybavení, technologická zařízení a události v tunelech, především silničních.

Toto téma je v odborných tunelářských kruzích často diskutováno. Názory nejsou jednotné, zejména v otázce, zda je bezpečnostní vybavení českých a slovenských tunelů optimální, nebo naopak předimenzované a vede k nepřiměřeným investičním a provozním nákladům na zařízení, která ani nejsou využívána, resp. jejich efektivita z hlediska bezpečnosti je spíše sporná. Každoroční diskuze se vede zejména kolem liniových hlásičů požárů v tunelech, které jsou jako téměř jediná přípustná možnost z hlediska požárních předpisů možné. Přitom v dřívější většině mimořádných událostí v tunelech je požár mnohem dříve detekován jinými zařízeními, např. videodetekcí, kouřovými hlásiči apod. Problém je pouze v certifikaci a zařazení těchto „jiných“ technologických prvků a zařízení do kategorie požárně bezpečnostních zařízení. Což se nedaří již dlouhá léta a světlo na konci tunelu není v této otázce stále viditelné. Dalším závažným tématem byl rovněž často diskutovaný způsob řízení provozu, správy a údržby a také jednotlivé dispečinky, které nejsou v ČR ani SR centrálně řízené a jednotné. Prakticky téměř co tunel, to originál. K tomu je nutné zmínit ještě záměr ŘSD ČR, budovat vícero tunelů na dálnicích D11 a D35 systémem PPP, což může způsobit řízení, správu a údržbu ještě více diverzifikovat. Další specifickou entitou jsou městské tunely v Praze, které předepisům a dikci ŘSD ČR nemusí úplně podléhat a jsou tak trošku státem ve státě. Tomuto tématu a budoucí struk-

tuře správy a údržby tunelů se věnoval ve své přednášce zejména Mgr. František Rainer z odboru 12400 v souvislosti s přechodem ŘSD ČR na státní podnik od roku 2024.

Na konferenci jsou každoročně obsaženy přednášky o zkušenostech HZS ČR i SR ze skutečných reálných zásahů v tunelech, což jsou informace, ke kterým se člověk i z naší branže běžně nedostane.

Konference se pravidelně účastní přes 200 lidí z České i Slovenské republiky, má vždy bohatý kulturní a doprovodný program. Letošním překvapením a obohacením bylo vystoupení Lvíčat SDH Klimkovice. Nesmírně milá ukázka zásahu hasičů při různých mimořádných událostech předváděná dětmi ve věku od tří do šesti let, samozřejmě v plné hasičské zbroji a výbavě. Kdo dosud neviděl, tomu vřele doporučuji najít si nějaké jejich vystoupení na videu na kanále Youtube. A jelikož se konference koná v golfovém prostředí, měli účastníci možnost zdarma (!) absolvovat buďto kurz „Golfové akademie“, nebo po dohodě i nějakou „túru po jamkách“.

Sborník přednášek v digitální podobě na USB flash disku je pouze pro účastníky, bohužel není zveřejněn na webu pořadatele. Snad se to do příště změní, a i ostatní, na konferenci nezúčastnění, si budou moci zajímavé přednášky stáhnout a přečíst. V případě zájmu o letošní přednášky se zájemci mohou obrátit přímo na mne nebo organizátora – viz též [www.kbfire.cz](http://www.kbfire.cz).

*Ing. VLASTIMIL HORÁK  
AMBERG Engineering Brno, a.s.*

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

### ČESKÁ REPUBLIKA

#### METRO D – NOVÁ LINKA PRAŽSKÉHO METRA

Vlastní realizace trasy metra I.D v úseku Pankrác–Olbrachtova trvá od data předání staveniště mezi objednatelem a zhotovitelem z března 2022 k dnešnímu datu psaní této aktuality v září 2023 již 18 měsíců. Zde se hodí připomenout, že se jedná o stavební úsek délky 1296 m, jehož součástí jsou dvě ražené stanice Pankrác a Olbrachtova, ražený mezistaniční úsek a také ražený propojovací tunel k již provozované trase metra C.

### THE CZECH REPUBLIC

#### METRO D – NEW LINE OF PRAGUE METRO

The actual construction of the ID metro line in the Pankrác–Olbrachtova section has taken 18 months from the date of the handover of the construction site between the client and the contractor in March 2022 to the date of writing this news in September 2023. It is worth mentioning here that this is a 1296m long construction section, which includes two mined stations Pankrác and Olbrachtova, a mined interstation section and also a mined linking tunnel to the already operating metro line C.

In a year and a half of diligent and hard work, many sections of this project have already been successfully advanced. The Pankrác station area is slowly reaching its optimum level of development both underground and on the surface. In the underground, tunnels for the turn-back tracks are being driven behind the station itself, and the excavation of a total of approximately 210m of the tunnels has been finished at all four active workplaces (Figure 1). From the other side of the station, the left-hand top heading of the Pankrác station is being excavated, and about 85m of the excavation is finished. On the more visible side, i.e. on the surface, the existing bridge in 5. května street has got into the zone of possible affecting by the excavation and for this reason daily measurements were started here as part of the safety monitoring; a little farther on, in the area of OC Arkády shopping centre, the relocation of the hot water pipeline was completed and put into operation.



*Obr. 1 Pohled na ražby obrátových kolejí stanice Pankrác  
Fig. 1 A view of excavation for turn-back tracks of Pankrác station*

Za rok a půl pilné a usilovné práce se podařilo úspěšně postoupit již na mnoha úsecích tohoto projektu. Oblast stanice Pankrác se jak v podzemí, tak i na povrchu pomalu dostává do možného optima své rozpracovanosti. V podzemí se za vlastní stanicí na obě stany razí obrátové koleje a v celkovém součtu všech čtyř aktivních pracovišť je z nich vyraženo cca 210 m (obr. 1). Z druhé strany stanice se pak razí levá kalota stanice Pankrác, z které je vyraženo cca 85 m. Na té viditelnější straně, tedy na povrchu, se stávající most v ulici 5. května dostal do zóny možného ovlivnění ražbou a z toho důvodu zde bylo v rámci provádění bezpečnostního monitoringu zahájeno denní měření, o kousek dál, v oblasti OC Arkády, byla potom dokončena a zprovozněna přeložka horkovodu.

V mezistaničním traťovém úseku byly již kompletně dokončeny ražby obou jednokolejných tunelů včetně rozpletu do spojky C–D. Čelba spojky se v době psaní příspěvku nacházela na kótě 257 m z celkových 468 m. Práce jsou taktéž prováděny v části dvoukolejného tunelu v blízkosti rozpletu do odstavného tunelu. Ve strojovně vzduchotechniky již byly zahájeny práce na zhotovení hydroizolačního souvrství a definitivního ostění.

Dvoulodní stanice Olbrachtova se v současné době ve svých ražbách rozvíjí základně dvěma směry, a to po vyhloubení přístupové šachty ze svého středu, kde byly zahájeny ražby levého a pravého staničního tunelu, a ze severní strany z jednokolejných tunelů, kde bylo v součtu obou těchto staničních tunelů vyraženo již cca 150 m (obr. 2).

O dalším připravovaném úseku, Olbrachtova (mimo) – Nové dvory vč. traťových tunelů z Písnice trasy Metra D, máme nové zprávy, a to dvojího druhu. Ty první, pozitivní říkají, že výběrové řízení na zhotovitele tohoto úseku bylo zadavatelem ukončeno. K těm druhým, negativním patří skutečnost, že k rozhodnutí zadavatele byly některými uchazeči podány námítky, které budou pravděpodobně uplatněny i u ÚOHS. Souběžně vedené výběrové řízení na zhotovitele monitoringu a pasportu pro předmětný úsek má již tuto anabázi včetně posouzení u ÚOHS za sebou a příslušný zhotovitel tak již mohl být vybrán.

Celkově tedy s přihlédnutím k výše uvedeným informacím můžeme konstatovat, že se k dnešku projekt Metra D nachází ve dvou polohách, té první, realizační se daří a té druhé, soutěžní tak úplně nikoliv. Věřme tedy, že další potřebná rozhodnutí se budou dařit uzavírat včas a že déle plynoucí čas se tak nestane reálnou hrozbou našeho projektu. Takže jako již tradičně a na závěr – ať se daří, zdař bůh!

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

## TUNEL POHŮRKA – DÁLNIČE D3 ÚSEK „ÚSILNÉ – HODĚJOVICE“

Tunel Pohůrka je 999,5 m dlouhý dálniční tunel na dálnici D3, na obchvatu Českých Budějovic v úseku „Úsilné–Hodějovice“.



*Obr. 2 Pohled na ražby staničního tunelu stanice Olbrachtova  
Fig. 2 A view of excavation of Olbrachtova station tunnel*

In the interstation running section, the excavation of both single-track tunnels has been completed, including the bifurcation to the C–D linking tunnel. The excavation face of the C–D link is currently found at the distance of 257m from the total of 468m. Work is also being carried out in the section of the double-track tunnel near the bifurcation to the stabling tunnel. Work has already started on the waterproofing layers and the final lining in the ventilation plant.

The excavation of the Olbrachtova double-vault station is currently developing in two basic directions, namely after the sinking of the access shaft from the station middle, where the excavation of the left-hand and right-hand station tunnels has started, and from the northern side from the single-track tunnels, where in the total of both station tunnels, about 150m have already been excavated (Figure 2).

About another section under preparation, Olbrachtova (excepting) – Nové Dvory, including the running tunnels from Písnice station on the Metro D line, we have new news of two kinds. The first, positive ones say that the tender for the contractor of this section has been ended by the contracting authority. The second, negative ones include the fact that some bidders have filed objections to the contracting authority's decision, which will probably be filed with the Office for the Protection of Competition. The concurrent tender proceedings for the contractor for the monitoring and passport for the section in question have already passed through this process, including the assessment by the Office for the Protection of Competition, and the respective contractor could have already been selected.

Overall, taking into account the above information, we can conclude that the Metro D project is in two positions as of today, the first one, the construction one, is successful, and the second one, the tendering one, is not so successful. Let's hope that the other necessary decisions will be concluded in time and that the longer passage of time will not become a real threat to our project. So, as usual and in conclusion – God speed you!

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