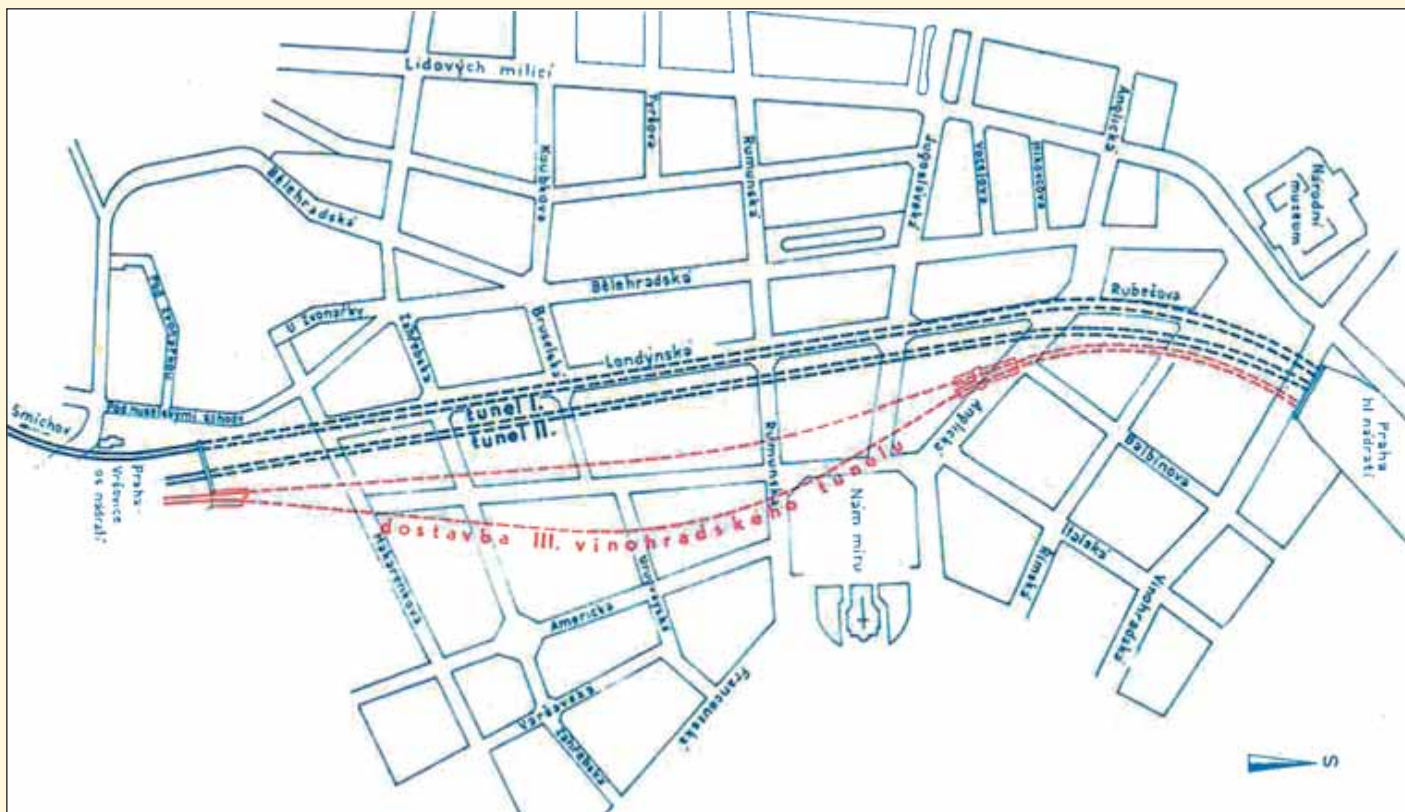


Obr. 3 Příčný řez Vinohradskými tunely I, II, III  
Fig. 3 Cross section of the Vinohrady I, II, and III tunnels

podklad [2] source [2]

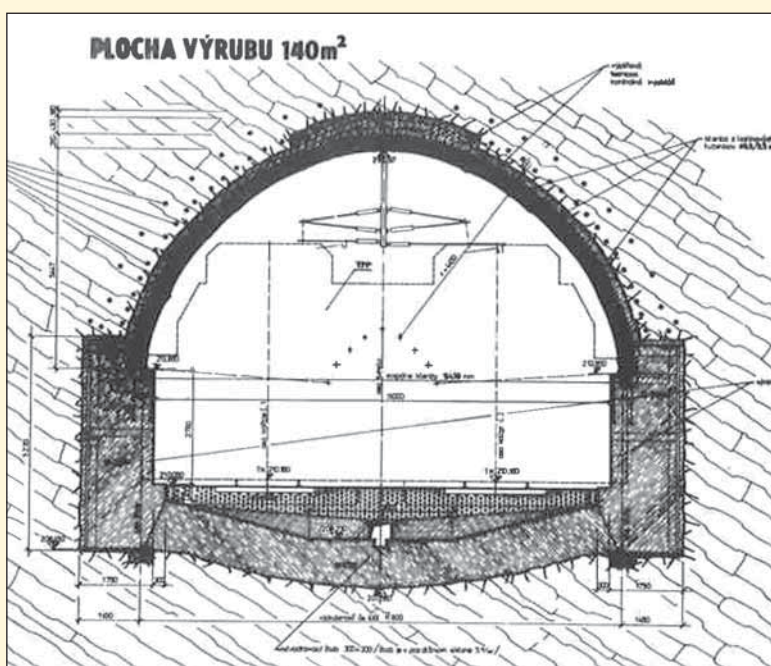
zvláštního, nebýt pozoruhodného data zahájení výstavby tohoto tunelu. Výstavba Vinohradského tunelu III byla totiž zahájena již v roce 1940, takže v nadpisu zmíněná prodleva mezi zahájením výstavby a otevřením tunelu na podzim roku 1989 činila dlouhých 49 let.

Nejstarší Vinohradský tunel I, který byl součástí významné trati Františka Josefa I. z Vídně přes Gmünd do Prahy, byl v délce 1 146 m budován klasickou rakouskou soustavou s kamennou



Obr. 4 Situace Vinohradských tunelů  
Fig. 4 Plan view of the Vinohrady tunnels

podklad [3] source [3]



Obr. 5 Příčný řez rozpletem Vinohradského tunelu III  
Fig. 5 Cross section of the Vinohrady III tunnel junction

podklad [3] source [3]



Obr. 6 Napojení rozpletu na starý Vinohradský tunel III  
Fig. 6 Connection of the junction to the old Vinohrady III tunnel

podklad [3] source [3]



podklad [1] source [1]

Obr. 7 Přechod rozpletu na dva jednokolejné tunely

Fig. 7 Transition of the junction into two single-track tunnels

kvádrou obzdvívkou z pískovce (obr. 1). Výstavba tunelu I byla zahájena v roce 1869, dokončena byla 1871.

Vinohradský tunel II byl v délce 1 149 m realizován opět klasickou rakouskou metodou, klenba byla z žulových klenáků, opěry z prostého betonu. S tunelem II byla budována mezilehlá společná opěra (obr. 2), k níž byl připojen s odstupem ražený tunel III. Výstavba tunelu II proběhla v době druhé světové války, neboť byla zahájena v roce 1940 a dokončena v roce 1944.

Vinohradský tunel III byl v období 1940 až 1944 proveden stejným postupem jako tunel II, s nímž byl propojen příčnými chodbami ve společné opěře (obr. 3), ale pouze v délce 291 m. Pak byla jeho výstavba, vzhledem k obtížným podmínkám a naléhavé potřebě rekonstruovat pískovcovou obzdvívkou Vinohradského tunelu I, na dlouhých téměř 40 let přerušena. Do nedokončeného dvoukolejného tunelu byly umístěny manipulační (výtažné) koleje, pravděpodobně byl využíván též jako vinný sklep.

Ve druhé polovině 70. let minulého století byly zahájeny projekční práce na dokončení Vinohradského tunelu III. Po vypracování a projednání tří zpracovaných variant bylo schváleno ražení dvou jednokolejných tunelů vycházejících z dvoukolejného rozpletu, který měl být navázán na starou část dvoukolejného tunelu III z roku 1940 (obr. 4). Výstavba byla zahájena 1. ledna 1983. Jako první byla vyhloubena vrtanými pilotami pažená jáma v Anglické ulici na Vinohradech, která byla menší částí 40 m dlouhého rozpletu. V jámě, kvůli které musel být zbourán jeden obytný dům, se na starou část tunelu III připojila dvoukolejná část rozpletu s klenbou z litinových tybinků,

uloženou na betonových opěrách (obr. 5, 6). Z druhé strany, jižní, se na rozplet napojovaly dva jednokolejné tunely (obr. 7), jejichž trasa se musela vyhnout podzemnímu trezoru České spořitelny. Ražba obou jednokolejných tunelů dlouhých 772 a 794 m byla realizována prstencovou metodou s ostěním z ocelolitinových i železobetonových tybinků (obr. 8). Tato metoda byla použita ve značné míře i při výstavbě ražených tunelů pražského metra.

Ražba tunelů probíhala v poměrně nepříznivých a proměnlivých vrstvách pražského ordoviku, s nízkým nadložím (průměrně 12 m zvětralého a navětralého skalního nadloží), pod hustou starší zástavbou, k jejímu vážnějšímu poškození však nedošlo. Trasa tunelů navíc křížovala tunely linky A a spojky A–C pražského metra. Celkově však výstavba proběhla bez větších problémů a byla úspěšně dokončena 30. 9. 1989. Na fotografii z té doby je vidět



Obr. 8 Východní jednokolejný tunel

Fig. 8 Eastern single-track tunnel



podklad [3] source [3]

Obr. 9 Vršovický portál Vinohradského tunelu III v době výstavby

Fig. 9 Vršovice portal of the Vinohrady III tunnel during construction

vedle Vinohradského tunelu II dva portály jednokolejných tunelů Vinohradského tunelu III (obr. 9). Závěrem je vhodné konstatovat, že jeho dlouho odkládaná, ale velmi potřebná výstavba v rámci přestavby železničního uzlu Praha umožnila realizaci odstavného

nádraží Praha-jih a výrazně zvýšila propustnost traťových kolejí z Hlavního nádraží Praha do jižní části ČR i zahraničí.

prof. Ing. JIŘÍ BARTÁK, DrSc.

#### LITERATURA / REFERENCES

- [1] *Vinohradské železniční tunely*. Online. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Vinohradsk%C3%A9\\_%C5%BEElezni%C4%8Dn%C3%AD\\_tunely](https://cs.wikipedia.org/wiki/Vinohradsk%C3%A9_%C5%BEElezni%C4%8Dn%C3%AD_tunely). [cit. 2025-01-03].
- [2] SEDLÁČEK, J. *Stavba Vinohradských tunelů II a III v letech 1940/45: Expertní popis a posouzení, č.j. 11/80*. Správa přestavby železničního uzlu Praha, 1980, Praha
- [3] *PROPAGAČNÍ PROSPEKT k dokončení III. Vinohradského tunelu (s použitím podkladů z archivu SUDOP Praha)*. Vojenské stavby s.p., 1989

## VYŠLA NOVÁ PUBLIKACE „GEOFYZIKA PRO PODZEMNÍ STAVITELSTVÍ“ A NEW PUBLICATION "GEOPHYSICS FOR UNDERGROUND ENGINEERING" WAS PUBLISHED

Geofyzika a podzemní stavitelství, nebo aplikovaná geofyzika, tunely a úložiště? Ať je to bráno z kterékoli stránky, jsou to jevy nebo problematika nebo fenomén nebo úkazy nebo záhady, ale každopádně je to velmi důležité a zajímavé téma. V knize jsou popsány nejen autorovy zkušenosti, ale i poznatky, které byly získány studiem literatury, ať vědeckých článků, nebo „jen“ čtením různých závěrečných zpráv, jak inženýrskogeologických a geotechnických, tak geofyzikálních. Kniha je výsledkem práce a zkušeností geofyzika, který byl celý svůj odborný život neustále v kontaktu s vynikajícími českými i zahraničními geology.

Předkládaná publikace je určena zájemcům o problematiku použití geofyzikálních metod při průzkumu do větších hloubek nebo průzkumu v podzemí při stavbě tunelů či velkých kaveren. Monografie může dobře sloužit ke vzájemnému pochopení a dorozumění mezi geofyziky, geotechniky, inženýrskými geology, stavebními inženýry a případně i dalšími specialisty, kteří se zajímají o tento obor. Další skupinou, kterou má kniha oslovit, jsou pracovníci organizací, kteří se z titulu své funkce touto problematikou musí zabývat nebo je pro ně tato problematika zajímavá jako jedna ze stránek soužití člověka s přírodou.

Kniha je rozdělena do deseti kapitol, z nichž nejpodstatnější jsou kapitoly 5, 6 a 7, které hovoří o povrchovém průzkumu,



Obr. 1 Publikace *Geofyzika pro podzemní stavitelství*

Fig. 1 The Publication *Geophysics for underground engineering*

geofyzikálních pracích v podzemí a sledování změn za stěnou důlního díla. V každé z těchto kapitol je věnována pozornost všem geofyzikálním metodám, ale jádro tvoří možnosti metod karotážních, seizmických a geoelektrických. V knize je popsán současný stav problematiky a je konstatováno, že geofyzikální metody při průzkumu pro podzemní stavitelství zaujímají čím dál významnější a častější místo. Zvláštní pozornost je věnována přechodu od průzkumu bodového přes průzkum v rovině (2D) až k průzkumu v prostoru (3D), dále pak metodě Tunnel Seismic Prediction (TSP), která podává informace o geologické stavbě horninového masivu a jeho vlastnostem před čelbou raženého podzemního díla.

Kniha je ukončena závěrem, který hodnotí možnosti jednotlivých geofyzikálních metod, ale i geofyziky jako celku, při průzkumu a výzkumu

horninového masivu v podzemním stavitelství. Je zdůrazňováno, jak důležitý je společný přístup odborníků všech spřízněných oborů při inženýrskogeologické a geotechnické interpretaci geofyzikálního měření.

Informaci připravil autor publikace.

doc. RNDr. PAVEL BLÁHA, DrSc.,  
blaha@geotest.cz, GEOTest a.s.

## ZPRÁVY Z TUNELÁŘSKÝCH KONFERENCÍ NEWS FROM TUNNELLING CONFERENCES

### KONFERENCIA TUNELY A PODZEMNÉ STAVBY 2024 TUNNELS AND UNDERGROUND CONSTRUCTION CONFERENCE 2024

The international conference Tunnels and underground structures 2024 was held from October 21 to 23, 2024 at the Patria hotel in Štrbské pleso. Participants were the representatives of investor, contractor, project and research organizations, material manufacturers and technology suppliers, as well as representatives of universities. The conference patronage was granted by the Minister of Transport of the Slovak Republic, Jozef Ráž, while the National Highway Company, a.s. also provided extensive support to the conference.

Po šiestich rokoch sa organizátori zo Slovenskej tunelárskej asociácie rozhodli nadviazať na úspešné konferencie konané v rokoch 2015 a 2018 v Žiline a usporiadať konferenciu s medzinárodnou účasťou pod názvom Tunely a podzemné stavby 2024. Keďže sa ťažisko výstavby dopravných tunelov presunulo od Žiliny ďalej na východ Slovenska, presunuli organizátori aj miesto konania konferencie, pričom zvolili atraktívne prostredie Vysokých Tatier. Konferencia s medzinárodnou účasťou Tunely a podzemné stavby