

Milé čtenářky, milí čtenáři,

co mi dává naše profese v rámci oboru podzemních staveb?

Na začátku mé profesní praxe jsem se všude díval, ověřoval jsem si, co jsem slyšel ve škole, a konečně mohl některé věci vidět na vlastní oči a doslova si na ně sáhnout. Nasával jsem atmosféru jednání, fárání do podzemí jsem bral s velkým respektem a učil jsem se snad víc než během studií, protože mnoho věcí pro mě bylo zcela nových.

Každý z nás má při realizaci různých projektů svou roli. Potkáváme se na kontrolních dnech, radách monitoringů nebo na výrobních výborech. Umíme být na jednáních přiměřeně tvrdí, ale zároveň k sobě navzájem přistupujeme s respektem – k lidem i k jejich práci.

U nových projektů je hezké zjišťovat, co má kdo za sebou a jakých projektů se zúčastnil. Probíhá i určité vzájemné testování znalostí a zkušeností, abychom věděli, co od sebe můžeme očekávat. A často si u toho uvědomíme, čemu všemu ještě nerozumíme a co se ještě máme naučit.

Z oficiálních rolí pak přecházíme k přátelství a očekáváme od sebe to nejdůležitější z hlediska realizace podzemních staveb, na čem máme společný zájem: aby každý projekt dopadl úspěšně, což znamená, aby se nikdo nezranil, abychom vyšli tolerantně s okolím stavby a veřejností, aby dopady stavby byly co nejmenší nebo v přípustných mezích, aby se samozřejmě splnily termíny a kvalita, spolu s celou řadou dalších důležitých detailů.

Jako geotechnik rád a s respektem fárám do podzemí. S pokorou sleduji strojní rozpojování horniny, stále to pro mě není samozřejmost. Ten respekt mě pořád utváří. Stejně tak mám respekt k těm, kteří se chtějí zapojit a pišou články do našeho časopisu Tunel. O tom, čemu přispívají, čeho se zúčastnili a čeho byli součástí.

Můj respekt mají nyní projektanti, báňští projektanti a v tomto případě projekční firmy METROPROJEKT Praha a.s. a Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., od nichž máte možnost si přečíst po třech článcích o nových stavbách, jsou to hlavně jejich „dětí“ (jsou i u zrodu a u jejich dospívání).

Chceme, aby se dítěti dobře dařilo a zapadlo mezi ostatní ve skupině (do krajiny). Všichni si pak přejeme, aby nás všechny ze širší rodiny tunelářů naše dítě přezřelo. Všechny ty, kteří ho uvedli do samostatného života (do provozu). Zároveň snad naše dítě nikdy nebude úplně samo, budeme se o něj i nadále po dobu provozování starat.

V tomto čísle naleznete tři články, které nám umožňují nahlédnout do budoucnosti připravovaných staveb a tunelů v rámci vysokorychlostních železničních tratí, a to v různých částech České republiky. Jedná se o tratě v úsecích rychlých spojení Praha – Ústí nad Labem – Drážďany, Brno–Břeclav a Praha–Brno–Ostrava. Jsou nám představovány budoucí tunely v oblasti Praha–Střížkov, tunely v oblasti Praha–Běchovice a hloubený tunel Rajhrad. Další článek se věnuje železničnímu spojení Praha–Beroun, konkrétně řešení portálů Berounského tunelu. Projektanti nám představují chystané řešení portálů tunelu a jejich architektonické začlenění do krajiny. V rámci stavby, která je v provozu, nám projektanti představují tunel Pohůrka na úseku dálnice D3, který byl na konci loňského roku uveden do provozu, ale vývoj projektu nebyl jednoduchý. A tím rozhodně ne posledním článkem je představení hlavního větrání metra – klíčového prvku pro udržování hygienických podmínek a zajištění požární bezpečnosti. To zčásti prošlo změnami a dále přispívá k zajištění bezpečnosti a komfortu cestujících.

Milé kolegyně a kolegové, po přečtení tohoto čísla mám představu o dalších stavbách, které se v budoucnu zrodí a o co vše se budeme všichni s radostí starat. Ubežpečují se také, že nejenom v redakční radě děláme naši profesi s radostí a s respektem.

Ing. MARTIN ČERMÁK, člen redakční rady časopisu Tunel

Dear readers,

what does our profession give me within the field of underground construction?

At the beginning of my professional experience, I looked everywhere, verified what I heard at school, and finally, I was able to see some things with my own eyes and literally touch them. I absorbed the atmosphere of meetings, I took man winding underground with great respect, and I learned maybe even more than during my studies because many things were completely new for me.

Every one of us has our own role during realization of various projects. We meet each other during progress meetings, monitoring councils, or at construction committees. We can be adequately tough, although simultaneously we approach each other with respect – towards people and their work.

With new projects, it is nice to discover who went through what and in which projects they participated. Surely even a certain mutual knowledge and experience testing occurs, so that we know what to expect from one another. And with that, we often realize what we yet do not understand and what we still must learn.

We then change from official roles into friendships and expect from each other the most crucial from the viewpoint of underground construction realization, to which we share a common interest: so that every project finishes successfully, which means that no one gets injured and we come out tolerant of the surroundings of the construction and with the general public, so that the impact of the construction is the smallest or within acceptable boundaries, and of course so that deadlines and quality are met, alongside a whole plethora of further significant details.

As a geotechnical engineer, I indulge in man-winding underground with fondness and respect. With humility, I watch machine rock breaking, which still for me is not a given. The respect constantly forms me. Just as I have respect towards those, who want to join and write articles for our Tunel magazine. About their contributions, what they were involved in and partook in.

My respect now goes to designers, mine designers, and in this case design companies METROPROJEKT Praha a.s. and Mott MacDonald CZ, s.r.o., who gave you the possibility to read three articles each about new structures, they are mainly their „children“ (they are at their birth and their maturing).

We want the child to thrive and fit in with others in the group (into the landscape). Everyone then wishes that our child outlives all of us from the broader family of tunnel builders. All of those that brought it into self-reliant life (into operation). At the same time, hopefully, our child will never be completely alone, we will take care of it during operation continually from this point onwards.

In this edition, you will find three articles, which enable us to look into the future of structures and tunnels under preparation within the high-speed railway lines, that being in various parts of the Czech Republic. The subjects are lines in sections of fast connections Prague – Ústí nad Labem – Dresden, Brno–Břeclav, and Prague–Brno–Ostrava. Introduced to us are future tunnels in the area of Prague–Střížkov, tunnels in the region of Prague–Běchovice, and the cut-and-cover Rajhrad tunnel. The next article is devoted to the Prague–Beroun railway connection, specifically the solution to the Beroun tunnel portals. The designers introduce to us the planned solution of the tunnel portals and their architectural integration into the landscape. Within construction that is ongoing, the designers present to us the Pohůrka tunnel on the section of the D3 motorway that was put into operation at the end of the previous year, however, the development of the design was not simple. Last but not least an article that is the introduction of the main metro ventilation – a key element for the sustainability of hygienic conditions and for providing fire safety. It partly went through modifications and further contributes to the safety and comfort of the passengers.

Dear colleagues, after reading this edition I have a vision of subsequent structures, that will come into existence in the future and everything that all of us will gladly take care of. I also assure myself that not only in the editorial board we do our profession with delight and respect.

Ing. MARTIN ČERMÁK, member of the editorial board of the Tunel magazine

