

VÁŽENÉ KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ, ČTENÁŘI ČASOPISU TUNEL,

Jsem velice rád, že vás zde mohu pozdravit jménem společnosti METROPROJEKT Praha. Naposledy jsme zde bilancovali v roce 2023, tak mi dovoluňte ohlédnutí za vzájemnými vztahy Metroprojektu a Tunelů v posledních dvou letech.

Ty se stručně dají charakterizovat tak, že byly v Česku vcelku bohaté na příležitosti pro tuneláře-projektanty a oproti dobám předchozím se objevily i některé pozoruhodné příležitosti pro tuneláře-stavitele.

Z dokončených realizací podle našich návrhů bych rád jmenoval nový bezbariérový přístup do stanice metra Jiřího z Poděbrad, kde byly uprostřed žijícího města vyraženy šachty pro výtahy a přestupní štola. Na konci loňského roku byl pak do provozu uveden téměř kilometr dlouhý hloubený dálniční tunel Pohúrka na obchvatu Českých Budějovic.

Pokud jde o naše rozestavěné projekty, jmenuji na prvním místě výstavbu čtvrté trasy pražského metra, zahájenou před více než třemi lety. Praktickým projektováním Děčka žijeme od roku 2010 a nyní je v plném proudu výstavba iniciačního úseku Pankrác–Olbrachtova. Obě tyto stanice jsou hlubinné, ražené a geologické podmínky určitě nejsou optimální. Máme radost z toho, že práce pod zemí probíhají bez větších překvapení, podle našich projektantských předpokladů a s dodržением požadavků na zcela minimalizované ovlivnění budov na povrchu. Je to i díky dodatečnému inženýrsko-geologickému průzkumu (průzkumným štolám), který nám přinesl přesné informace o horninovém prostředí, v kterém se razí, a ověřil účinnost chemických injektáží, které nejenže dokázaly zpevnit tektonicky postižené břidlice, ale zejména nám umožnily efektivně řídit sedání nadzemních objektů. Do budoucna je to určitě cesta, jak minimalizovat „překvapení“ při realizaci stavby, zejména v intravilánech s proměnlivou geologií. Ražby jsou z většiny hotové, rovněž i část definitivních ostění, ale ještě zbývá rozlousknout oříšek v podobě dokončení ražeb mohutného profilu jednodlné stanice Pankrác D, včetně křížení s přestupními chodbami v těsné blízkosti pod tunely metra linky C, a dorazit technologický tunel ve stanici Olbrachtova.

Mezi rozestavěné projekty lze už téměř zařadit dvojkolejný hloubený Němčický tunel o délce 744 m na rychlém železničním spojení Brno–Přerov.

Pro stavitele tunelů bych rád upozornil na nejvýznamnější projekty, které připravujeme.

Do fáze realizace se (konečně) dostal i náš projekt železničního spojení Praha–Letiště–Kladno. Zatím v nadzemních úsecích, ale v historicky krátké době by mohla začít výstavba dvou pozemních železničních stanic Praha Letiště Václava Havla a Praha Dejvice, s navazujícími hloubenými úseky. O něco déle si pravděpodobně počkáme na zahájení strojní ražby více než 3 km dlouhého tunelu Dejvice–Velešlavín pod Střešovicemi.

Již zmíněný projekt trasy D pražského metra by měl rovněž navázat zahájením výstavby navazujícího úseku Olbrachtova – Nové Dvory, který zahrnuje strojní ražbu traťových tunelů v rozsahu Písnice – Nádraží Krč. Další částí tohoto projektu jsou v přípravě, ať už jde o severní úsek Pankrác – Náměstí Míru, nebo tři stanice a depo na jižním konci trasy.

To jsou projekty s konkrétní časovou perspektivou. Dlouhodobější výhled na výstavbu zajímavých tunelových staveb však také není špatný. V příštím roce předpokládáme dokončení dokumentace pro povolební záměr stavby významné pražské podzemní stavby – poslední části pražského městského okruhu Pelc-Tyrolka – Štěrboholy, na které se rovněž podílíme v úsecích Pelc-Tyrolka – Balabenka a Libeňská spojka.

Barabové v mladším věku mohou vzhlížet s nadějí i k velkolepému projektu sítě vysokorychlostních tratí, který se v poslední době dává více a více do pohybu. Je to ojedinělá příležitost být v České republice při navrhování a do budoucna i výstavbě nové železniční sítě. Není mnoho generací, které se mohly takovoto výzvy zúčastnit. Největší časovou neznámou přípravu VRT bude povolovací proces. Blízká budoucnost ukáže, zda dosud provedené úpravy legislativy pro urychlení povolování strategických dopravních staveb budou dostačující.

Tolik můj úvodník za společnost Metroprojekt. Budu rád, když se nyní začnete do odborných příspěvků mých kolegů i dalších odborníků. Chci ujistit všechny naše obchodní partnery a partnery, že si velmi vážím dosavadní spolupráce a těším se na tu budoucí.

Zdař Bůh



DEAR COLLEAGUES, READERS OF THE TUNEL MAGAZINE,

I am quite pleased that I can greet you here on behalf of the company METROPROJEKT Praha. The last time we looked back here was in the year 2023, so allow me to look back at the mutual relationships between Metroprojekt and Tunnels in the last two years.

They could be briefly characterised such that in the Czech Republic they were by and large abundant in opportunities for tunnellers-designers and contrary to previous periods even some noteworthy opportunities appeared for tunnellers-constructors.

From the completed realisations based on our plans, I would like to name the new barrier-free access into the Jiřího z Poděbrad metro station, where amid a living city, shafts for elevators and a transfer gallery were excavated. Then at the end of the previous year, an almost kilometre-long cut-and-cover motorway tunnel Pohúrka on the by-pass road of České Budějovice was put into operation.

When it comes to our unfinished projects, in the first place I name the construction of the fourth line of the Prague Metro, which commenced more than three years ago. We have been living by practically designing the D line since the year 2010 and now the construction of the initial Pankrác–Olbrachtova section is in full swing. Both these stations are at depth, excavated, and the geological conditions surely are not optimal. We are delighted that works underground are ongoing without larger surprises, according to our designer assumptions, and fulfilment of requirements for a wholly minimised impact on the structures on the surface. It is also thanks to an additional engineering-geology survey (survey galleries) that brought us precise information about the rock environment in which excavation occurs and verified the effectiveness of chemical grouting which not only managed to strengthen the tectonically disrupted slates but above all allowed us to effectively manage the subsiding of above-grade structures. Going into the future it is definitely a way how to minimise „surprises“ during the realization of the structure, particularly in the urban areas with variable geology. The excavations are by and large completed, likewise a part of the final lining, however, what still remains is the challenge in the shape of finishing the excavations of the monumental profile of the one-vault Pankrác D station, including the crossing with transfer corridors in an immediate vicinity underneath tunnels of the C line of the metro, and finishing excavations of the technological tunnel at the Olbrachtova station.

Amongst projects under construction, it is now almost possible to include the twin-rail cut-and-cover Němčický tunnel at a length of 744m on the Brno–Přerov fast railway connection.

For tunnel builders, I would like to bring attention to the most important projects that we are preparing.

Our project of the Prague–Airport–Kladno railway connection has (finally) gotten into the realization phase. For the time being only in the above-ground sections, however, in a historically short period, the construction of two surface railway stations Václav Havel Airport Prague and Prague Dejvice could begin, with the following cut-and-cover sections. We will likely have to wait a little longer for the commencement of machine excavation of a more than 3km long Dejvice–Velešlavín tunnel underneath Střešovice.

The already mentioned project of the D line of the Prague Metro should likewise follow up with the initiation of construction of the following section Olbrachtova – Nové Dvory, which includes machine excavation of the track tunnels in the extent of Písnice – Nádraží Krč. The following sections of this project are under preparation, whether it is the northern section of Pankrác – Náměstí Míru or three stations and a depot on the southern end of the line.

Those are the projects with definite time perspectives. Although a longer-term prospect of construction of interesting tunnel structures neither is bad. In the next year, we expect the completion of the documentation for project authorisation of a significant Prague underground structure – the last part of the Prague ring road Pelc-Tyrolka – Štěrboholy, to which we also contribute in the sections Pelc-Tyrolka – Balabenka and Libeňská spojka.

Tunnellers at a younger age can with hope look even up to a grandiose project of a network of high-speed rails, which is in recent times gathering more and more momentum. It is a unique opportunity to be present in the Czech Republic during design and into the future even during the construction of a new railway network.

There are not many generations that could take part in such a challenge. The biggest time unknown of the VRT preparation will be the permission process. The imminent future will indicate whether the legislature modifications carried out up to now for the expedition of permits for strategic transportation structures will be sufficient.

So much for my editorial on behalf of the company Metroprojekt. I will be glad if you now immerse yourself in reading the technical articles of my colleagues and other experts. I want to assure all of our business friends and partners that I greatly appreciate the existing cooperation and am looking forward to the future.

Godspeed

ING. VLADIMÍR SEIDL

**předseda představenstva,
METROPROJEKT Praha a.s.**

**Chairman of the Board of Directors,
METROPROJEKT Praha a.s.**