

fází. Ing. Michal Uhrin připomenul principy efektivní napjatosti a zásady používání totálních a efektivních parametrů při navrhování podzemních staveb. Ing. Zdeněk Žižka seznámil s problematikou působení podzemní vody na ražby mechanizovaných tunelovacích štítů a na zajištění stability čelby tunelu. Ing. Michal Zámečník stručně seznámil se stavebními výrobky firmy Normet a soustředil se na využití stříkané izolace. Ing. Ermín Stehlík připomenul ražby tunelu na Islandu, které byly doprovázeny silnými přítoky podzemní vody pod velkým tlakem a demonstroval efektivnost metody pregrouting, které se úspěšně používá při ražbách ve skalním prostředí metodou Drill and Blast.

Ing. Jakub Nosek upozornil na časté problémy hydraulických tunelů, které vznikají při provozu, kdy proud vody naruší integritu skalní stěny a primárního tunelového ostění.

Ing. Petr Kučera seznámil s originálním řešením pro rekonstrukci historického železničního tunelu umožňujícím rehabilitaci přístupové šachty. Modulární konstrukce vytvořená z gabionových košů a vaků, které byly vyplněny rychle tuhnoucí pryskyřicí, zajistila podporu tunelu a ochranu před záplavovou vodou.

Ing. Karel Rössler ukázal několik příkladů tunelových havárií způsobených neočekávanými přítoky podzemní vody při ražbách.

Tunelářského odpoledne se na místě účastnilo okolo 60 lidí, on-line jej sledovalo obdobné množství osob. Většinu prezentací lze vyhledat na webu asociace www.ita-aites.cz.

*Ing. KAREL RÖSSLER, Ph.D.,
karel.rossler@metrostav.cz,
Metrostav a.s.*

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

ČESKÁ REPUBLIKA

METRO D – NOVÁ LINKA PRAŽSKÉHO METRA

Uplynulé období bylo mimo jiné ve znamení propojování stávající trasy C a nově budované trasy D. Připomeňme si, že z těchto důvodů je od 6. 1. 2025 až do začátku roku 2026 vyloučena stanice metra Pankrác C z provozu s cestujícími (vlaky stanicí Pankrác pouze projíždějí) a že také došlo k naplnění dalšího důležitého milníku, a to napojení na stávající trasu C slavnostní prorážkou dne 4. 10. 2024, kdy se zhotovitel spojkou C–D napojil na stávající rozplet traťového tunelu za stanicí Pankrác C (obr. 1). Poslední novinkou v propojování obou tras je potom úspěšné provedení prorážky do eskalátorového tunelu na přestupu C–D, která se uskutečnila koncem února 2025 (obr. 2).

Ve stanici Pankrác D se provádějí a dokončují ražby opěří, a to v levém i pravém dílčím výrubu stanice. Po jejich dokončení se potom doražbou středního dílu, respektive kaloty, celý profil stanice propojí a ukáže se tak konečně ve svém výsledném celku a ve své plné kráse. Vedle probíhajících ražeb vlastní stanice se také provádějí hydroizolace a betonáže definitivního ostění na již vyražených eskalátorových tunelech. Pro druhou stanici Olbrachtova platí, že ražby vlastní stanice jsou již dokončeny a provádí se zde betonáže

THE CZECH REPUBLIC

METRO D – NEW LINE OF PRAGUE METRO

The past lapse of time was besides other things in the name of connecting the existing line C and the newly built line D. Let us remind ourselves, that for those reasons from 6. 1. 2025 until the beginning of the year 2026 the Pankrác C station has been suspended from operation with passengers (trains only drive through the Pankrác station) and that another important milestone was fulfilled, that being the connection to the current line C with a ceremonial breakthrough on the 4. 10. 2024, where the contractor linked up via a C–D connection to the current entanglement of the track tunnel following the Pankrác C station (Fig. 1). The last piece of news in connecting both the lines is the successful execution of a breakthrough into the escalator tunnel on the C–D interchange, that occurred by the end of February 2025 (Fig. 2).

In the Pankrác D station excavations of the benches are carried out and being completed, in the left and right partial excavations. Then after their completion, by a final excavation of the central partial, or more precisely the top heading, the whole profile of the station will be connected, and it will therefore finally display itself in its final state and entire glory. Besides the ongoing excavation



*Obr. 1 Ražený jednokolejný tunel spojky C–D, provádění hydroizolace
Fig. 1 Excavated single-track tunnel of the C–D interchange, waterproofing*



*Obr. 2 Prorážka eskalátorového tunelu
Fig. 2 Breakthrough of the escalator tunnel*



Obr. 3 Železobetonová konstrukce vestibulu Arkády

Fig. 3 Reinforced concrete structure of the Arkády entrance hall

definitivního ostění. Také eskalátorový tunel jih je ve svých ražbách dokončen a poslední ražby tak již probíhají pouze na eskalátorovém tunelu sever a technologickém tunelu. Nesmíme zapomenout, že vedle částečně ukrytých prací v podzemí se o své místo na slunci také významně hlásí lépe viditelný povrch, kde se výstavba již neopomenutelně vnukává našemu vnímání například výstavbou železobetonové konstrukce vestibulu Arkády (obr. 3).

Jako zajímavou novinku můžeme zmínit, že v souvislosti se záměrem hl. m. Prahy o správný rozvoj lokality Nové Dvory a Libuš bylo vydáno usnesení k úpravě projektové dokumentace a ke změnám stanice metra D Nové Dvory. Změna si vyžádá úpravy stávajícího projekčního řešení, a proto na jeho provedení už projektant METROPROJEKT Praha usilovně pracuje. Jako méně zajímavou novinku potom můžeme připomenout, že ÚOHS v rámci rozkladu zrušil výběr zhotovitele pro úsek Olbrachtova (mimo) – Nové Dvory včetně traťových tunelů z Písnice. Objednatel tak musí znovu posoudit nabídky a pokusit se zhotovitele vybrat znovu. Předpoklad zahájení této etapy stavby Metra D se tak opět posouvá, tentokrát někam do druhé poloviny roku 2025. Aby toto byl ten poslední negativní posun v datech harmonogramu výstavby projektu Metra D si můžeme jenom přát – Zdař Bůh.

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

ZAHÁJENÍ STAVBY „I/42 BRNO, VMO VINOHRADY – PRŮZKUMNÁ ŠTOLA“

Od října 2024 probíhají práce na podrobném inženýrskogeologickém průzkumu pro návrh budoucího tunelu Vinohrady formou ražby průzkumné stoly. Tunel pod sídlištěm Vinohrady bude hlavním prvkem severovýchodní části Velkého městského okruhu v Brně, která naváže na nedávno zprovozněnou stavbu „I/42 Brno, VMO – Rokytova“ a prostřednictvím mimoúrovňové křižovatky MÚK Líšeňská se napojí na opačném konci na VMO sídliště Líšeň a Vinohrady.

Investorem stavby je Ředitelství silnic a dálnic, zhotovitelem sdružení „Společnost Tunel VMO Vinohrady – GTP“ složené

of the station itself, waterproofing and concreting of the final lining of the already excavated escalator tunnels are also carried out. For the second station, Olbrachtova, it stands true that excavation of the station itself has already been completed, and the concreting of the final lining is being executed here. Also, the south escalator tunnel is complete with its excavation and the last excavation therefore occurs only on the northern escalator tunnel and technological tunnel. We must not forget that besides the partially hidden works underground, also making calls for its place in the sun is the better visible surface, where the construction unforgettably imposes itself on our perception by, for example, the construction of a reinforced concrete structure of the Arkády entrance hall (Fig. 3).

As an interesting piece of news, we can mention that in context with the intention of the capital city of Prague for the correct

development of locations Nové Dvory and Libuš, a resolution for the alteration of the design documentation and the changes of the Nové Dvory metro D station was released. The change necessitates modifications to the current design solution, and for that reason, the designer METROPROJEKT Praha is already intensively working on their implementation. Then as a less interesting news story, we can recall that within the disintegration ÚOHS cancelled the selection of a contractor for the section Olbrachtova (excluding) – Nové Dvory including the track tunnels from Písnice. The contract owner then once again must assess the bids and try to choose the contractor anew. The expected commencement of this stage of Metro D construction is then once more postponed, this time somewhere into the second part of the year 2025. For it to be the last negative move in the dates of the schedule in the construction of the Metro D project we can only wish – godspeed.

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

COMMENCEMENT OF THE CONSTRUCTION „I/42 BRNO, VMO VINOHRADY – EXPLORATORY GALLERY“

From October 2024 works are in progress on the in-depth engineering geology survey for the design of the future Vinohrady tunnel in the form of an excavation of an exploratory gallery. The tunnel underneath the Vinohrady housing estate will be the main component of the north-eastern part of the Large city ring road (VMO) in Brno, which will link up to the recently put into operation structure „I/42 Brno, VMO – Rokytova“ and by means of the Líšeňská grade-separated intersection (GSI) it will connect on the opposite end to the housing estate Líšeň and Vinohrady VMO.

The investor of the construction is Ředitelství silnic a dálnic, the contractor is the consortium „Společnost Tunel VMO Vinohrady – GTP“ consisting of companies GEOtest (leading member), OHLA ŽS, FIRESTA-Fišer, Metrostav TBR, and INSET. The designer