



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



Obr. 4 Těžní šachta na průzkumné štolě VMO Vinohrady
Fig. 4 Excavation shaft at the VMO Vinohrady exploration gallery

z firem GEOtest (vedoucí účastník), OHLA ŽS, FIRESTA-Fišer, Metrostav TBR a INSET. Projektantem realizační dokumentace je AMBERG Engineering Brno. Průzkumné práce by měly být dokončeny do konce srpna 2027.

Aktuálně je vybudováno zařízení staveniště, zajištěna a vyhloubena těžní šachta a provádí se přípravné práce pro ražbu štol. V souběhu s přípravnými pracemi byla zpracována a vydána realizační dokumentace pro ražbu štol, geologický průzkum a geotechnický monitoring. Rovněž byly v oblasti úvodních úseků ražby zrealizovány průzkumné vrty z povrchu, inklinometry, nivelační profily včetně provedení nultých měření a pasportizace dotčených objektů.

Těžní šachta kruhového profilu světlého průměru 9,0 m a hloubky 25 m je umístěna nad profilem levé tunelové trouby budoucího tunelu. Ostění šachty je po celé hloubce provedeno ze 44 ks převrtávaných pilot průměru 1200 mm s roztečí 800 mm, které jsou doplněny ŽB ohlubňovým věncem a třemi výztužnými prstenci. Dno šachty tvoří ŽB deska. Při hloubení šachty byly v profilu štol zastíženy kvartérní sedimenty v podobě písčitých jíílů v úrovni kaloty a nesoudržných zemín v podobě písků a šterků ve zbývající části profilu, a to bez přítomnosti podzemní vody.

Ing. TOMÁŠ JUST, JustT@ohla-zs.cz, OHLA ŽS, a.s.

SLOVENSKÁ REPUBLIKA

TUNELY NA DIAĽNIČNEJ SIETI

Tunel Okruhliak

Tunel Okruhliak je súčasťou navrhovanej rýchlostnej cesty R4 Prešov – severný obchvat II. etapa km (4,3–14,5), ktorá je súčasťou severojužného dopravného prepojenia rýchlostnou cestou v úseku štátna hranica SR/Polsko – Vyšný Komárnik – Milhosť – štátna hranica SR/Maďarsko. Zhotoviteľom 10,2 km dlhej trasy severného obchvatu Prešova je Združenie „R4 severný obchvat Prešova II. etapa“ na čele so spoločnosťou Eurovia SK. Ďalšími členmi združenia sú spoločnosti Eurovia CS, SMS, VÁHOSTAV a Marti a.s.

Práce na realizácii tunela prebiehajú v zmysle schváleného zmluvného harmonogramu prác. Po ukončení zaistenia západného portálu boli dňa 19. 4. 2024 zahájené prípravné práce pre razenie v ľavej tunelovej rúre. O necelý mesiac neskôr, dňa 12. 5. 2024, sa rozbehli

of the implementation documentation is AMBERG Engineering Brno. The exploratory works should be completed by the end of August 2027.

Currently construction site facilities are built, an excavation shaft is secured and put down, and preparatory works for the excavation of the gallery are being carried out. In conjunction with the preparatory works the realization documentation for the gallery excavation, geological survey, and geotechnical monitoring was elaborated. Also, in the area of the opening sections of excavation exploratory bores from the surface, inclinometers, levelling profiles including the execution of initial measuring, and the passportization of affected structures were realized.

The excavation shaft of a round profile, clear cross-section 9.0m in diameter, and depth of 25m is placed above the profile of the left tunnel tube of the future tunnel. The lining of the shaft is along the entire depth carried out from 44pcs of secant piles 1200mm in diameter with a spacing of 800mm, which are supplemented by an RC pit bank shaft collar and three reinforcing rings. The bottom of the shaft is formed by an RC slab. During excavation of the shaft Quaternary sediments in the form of sandy clays were encountered at the level of the top heading and cohesionless soils in the form of sands and gravels in the remaining part of the profile, and without the presence of groundwater.

Ing. TOMÁŠ JUST, JustT@ohla-zs.cz, OHLA ŽS, a.s.

SLOVAK REPUBLIC

TUNNELS ON MOTORWAY NETWORK

Okruhliak tunnel

The Okruhliak Tunnel is part of the proposed expressway R4 Prešov – northern bypass II. stage km (4.3–14.5), which is part of the north-south expressway transport connection of the section Slovak Republic/Poland state border – Vyšný Komárnik – Milhosť – state border of the Slovak Republic/Hungary. The contractor of the 10.2 km long route of the northern bypass of Prešov is the Joint Venture “R4 northern bypass Prešov II. stage” led by the company Eurovia SK. Other members of the Joint Venture are the companies Eurovia CS, SMS, VÁHOSTAV and Marti a.s.

The tunnel construction works are underway in accordance with the approved contractual work schedule. After the western portal support completion, preparations for the left tunnel tube excavation started on 19 April 2024. Less than a month later, on 12 May 2024, the primary lining work also started in the right tunnel tube. Excavation is taking place in both tunnel tubes from the western portal. After the construction pit walls of the tunnel eastern portal were supported, the left tunnel tube excavation began on 8 April 2025. After the excavation advances to a certain distance, excavation in the PTR will also begin.

By the end of April 2025, 867.72m in the LRT top heading and 792.14m in the PTR top heading were excavated of the 1913m long Okruhliak twin road tunnels. Excavation in both tunnel tubes