

Vážení odborníci podzemních staveb, kolegové & přátelé,

je mi nesmírnou ctí se s Vámi krátce podělit o své myšlenky a stručně Vás v editorialech tohoto čísla časopisu Tunel provést následujícími příspěvky.

Dovolte mi na tomto místě zapřemýšlet o naší nelehké profesi v jednom z jejích segmentů. Předně bych rád právě zde zmínil, že jsem hrdý na to, v jaké kvalitě se podzemní stavby v ČR budují, případně jak čeští Inženýři nám dělají dobré jméno v zahraničí. Díky svým zahraničním zkušenostem si uvědomuji, že jistě rezervy máme u nás v přípravě velkých tunelových komplexů a nastavení požadavků na týmy jednotlivých subjektů, především mám na mysli na straně stavebníka. Abych byl upřímný, závidím německy mluvícím zemím, jakým způsobem mají nastavena pravidla pro kmenové týmy tunelových inženýrů investora, jež jsou prakticky pravidelně složeny ze zkušených tunelářských inženýrů/odborníků. Takový investor si samozřejmě taktéž najímá zkušený tým supervize, čímž společně drží pevnou uzdu na projektu v podobě bezpečnosti, kvality a ekonomiky. V našich zemích takovýto model dosud prakticky nevidím a ani netuším, jestli zavedené pořádky u našich sousedů se v blízké budoucnosti podaří plnohodnotně implementovat do našeho podzemního stavitelství. Tímto potvrzuji, že přes moji upřímnost, možná (sebe)kritiku, se stále cítím hrdým členem české tunelářské komunity a samozřejmě se vždy snažím posunout náš obor o krůček blíže k těm nejvyspělejší zemím.

Aktuální číslo časopisu Tunel je věnováno dvěma významným stavebním společnostem. Jedná se o celosvětově známou společnost STRABAG a.s. a ve druhém případě naopak o ryze českou stavební společnost POHL cz, a.s. Zaměstnanci prvně jmenované se podíleli na vzniku hned dvou zajímavých příspěvků z prostředí metra z naší matičky měst. Ten první se podrobně věnuje pokračující výstavbě stanice Olbrachtova, druhý se naopak zaměřil na revitalizaci stanice metra Jiřího z Poděbrad včetně bezbariérového zpřístupnění. Třetí článek byl připraven jejich kolegy ze STRABAG SE, tedy ze zahraničí, a tak nám tento jistě zajímavý článek poví, jak se k týmovému duchu a sdílení odpovědností staví v této globální společnosti a jak může pomoci při realizaci rozsáhlých tunelových staveb u našich sousedů v Rakousku. Čtvrtý příspěvek z portfolia společnosti POHL cz, a.s. nám přiblíží problematický úsek ražby a přestrojení při výstavbě ÚČOV v Praze. Zde se od autorů dozvíme, jaké komplikace museli překonávat ve stísněných podmínkách štol a co je posunulo až k zasmluvněnému cíli. Naopak další příspěvek z autorského pera POHL cz, a.s. doplněný polskými dodavateli čerpá z brněnského podzemí, tentokrát se jedná o využití polské ocelové výztuže v ČR při realizaci kmenové stoky. V šestém příspěvku tohoto vydání časopisu Tunel popisují jiní autoři společnosti POHL cz, a.s. opravu odvodňovacích štol v útrobách Petřínského vrchu v našem hlavním městě, za účelem dostatečného odvodnění Zahrady Nebozízek. Poslední příspěvek nás zavede do podzemní části Kolína. Autoři ze společnosti Metrostav TBR nám předkládají velice zajímavý článek o použití mikrotunelovacího stroje při ražbě kolektorového kabelovodu pod železniční stanicí za účelem převedení provozovaných kabelů pro budoucí výstavbu bezbariérového přístupu ŽST Kolín.

Pevně věřím, že si s radostí přečtete popsání příspěvků doplněné dalšími odbornými informacemi z oblastí podzemních staveb nejen u nás, ale i v zahraničí. S pozdravem Zdař Bůh Vám všem, kdo jste otevřeli toto číslo, přeji úspěšný nástup podzimu a spoustu zajímavých projektů v blízké budoucnosti.

Ing. RADEK BERNARD, Ph.D., člen redakční rady

Dear underground construction experts, colleagues & friends,

It is a great honour to share with you my thoughts briefly and to concisely guide you through the following contributions in the editorial of this edition of the Tunel journal.

Allow me to briefly think about our difficult profession in one of its segments. Before anything else I would like to mention here that I am proud of the quality in which the underground structures are being built in the Czech Republic, alternatively how Czech engineers are giving us a good name abroad. Thanks to my foreign experiences I realise that we have certain reserves here in our country with the preparation of large tunnel complexes and the setting of requirements for teams of individual subjects, which I mainly have in mind on the contractor side. To be honest, I am envious of German-speaking countries, and the way they have established the rules for the fundamental teams of tunnelling engineers of the investor, which are typically put together by experienced tunnelling engineers/experts. Such investor naturally also hires a seasoned supervision team, therefore together keeping a tight rein on the project in the form of safety, quality, and economics. In our land I practically do not see such a model, nor do I anticipate that the implemented order of our neighbours will be managed in the near future to implement on a full scale into our underground construction. With this, I confirm, that through my sincerity, or maybe (self) critique, I still feel like a proud member of the Czech tunnelling community and I certainly always make an effort to propel our field one small step closer to the most advanced countries.

The current edition of Tunel journal is devoted to two major construction companies. One is the globally renowned STRABAG a.s., and the other is the purely Czech construction company POHL cz, a.s. The employees of the former participated in the creation of two interesting contributions from the environment of the metro from our mother of cities. The first one is thoroughly dedicated to the ongoing construction of the Olbrachtova station, on the other hand, the second one focuses on the revitalisation of the Jiřího z Poděbrad station including making it accessible barrier-free. The third article was prepared by their colleagues from STRABAG SE, so from abroad, and so this surely interesting article tells us how they feel about team spirit and sharing responsibilities in this global corporation, and how it can help with the realisation of extensive tunnel structures at our neighbours in Austria. The fourth contribution from the portfolio of the POHL cz, a.s. Company gives us an insight into a problematic section of excavations and the refurbishing during the construction of the ÚČOV in Prague. Here we learn from the authors which complications they had to overcome in confined circumstances of galleries and what brought them to the contracted finish. On the contrary, the following contribution from the pen of the POHL cz authors complemented by polish suppliers draws from the Brno underground, this time it is about the usage of Polish steel reinforcement in the Czech Republic during realisation of an interceptor. In the sixth article of this edition of the Tunel journal other authors from the POHL cz company describe the repair of drainage galleries in the Petřín hill in our capital city with the objective to sufficiently drain the Nebozízek gardens. The last contribution leads us to the underground part of Kolín. Authors from the Metrostav TBR Company bring forward a much interesting article about the usage of a microtunnelling machine during the excavation of a utility tunnel underneath a railway station with the purpose of diverting the operated cables for the future construction of a barrier-free access to the Kolín railway station.

I firmly believe that you will read the described articles supplemented with additional expert information from the field of underground structures not only in our home, but also abroad with delight. With the greeting Godspeed to all of you who have opened this edition, I wish a successful arrival of autumn and plenty of interesting projects in the near future.

Ing. RADEK BERNARD, Ph.D., Member of the Tunel Editorial Board

