

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

Rok 2025 je ve výstavbě linky Metra D mimo jiné významný také tím, že se přímo dotknul vlastních uživatelů pražského metra, protože v návaznosti na pokračování prací při napojení trasy D a C metra ve stanici Pankrác je od 6. 1. 2025 do začátku roku 2026 vyloučena stanice metra Pankrác C z provozu s cestujícími a vlaky jí pouze projíždějí. Po celé vyloučené období zde kromě samotného propojování probíhají práce i na modernizaci stanice (obr. 1).

Rok 2025 je ovšem také významný tím, že v celém úseku stavby Pankrác–Olbrachtova jsou již plně dokončeny anebo vrcholí ražby všech tunelů a objektů. Stanice Pankrác je již poměřována veličinou váženého průměru vyražena cca z 80 % svého plného objemu. Dnešní ražby probíhají již pouze na kalotě středního výrubu stanice (obr. 2) a obrátových kolejí, ostatní pozice a objekty jsou pak již vyraženy ze 100 % a v mnoha případech dokonce dokončeny i v provedení definitivní obezdívky (obr. 3). Stanice Olbrachtova je na tom v paritě hodnocení stejného kritéria dokonce ještě lépe, protože z tohoto pohledu je dokončena již z 98 % a zbývá zde dorazit pouze posledních pár metrů technologického tunelu. Z důvodu masivního dokončení a dokončování všech ražeb celého úseku se proto připravuje i repasportizace všech povrchových objektů ovlivněné zástavby pro případnou identifikaci a dokumentaci průběhu možných změn.

Ostatní úseky stavby Metra D se ve vývoji přípravy k realizaci potom pohybují jak na horské dráze, to znamená někdy nahoru a pak zase rychle dolů, no posuďte sami. V poslední aktualitě jsme se loučili s tím, že Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) v rámci Rozkladu zrušil výběr Zhotovitele a Objednatel musí znovu posoudit nabídky. Ovšem dnes po svém novém rozhodnutí ÚOHS pravomocně vyloučil jednoho z uchazečů, a to sdružení firem vedených společností PORR, čímž potvrdil dřívější rozhodnutí Objednatel a ten tak mohl pokračovat v procesu zadávacího řízení na Zhotovitele druhého úseku Metra D od stanice Olbrachtova po Nové Dvory. Při zohlednění posledního rozhodnutí ÚOHS tak opětovně vybral nejvýhodnější nabídku, kterou podalo sdružení firem vedených společností Subterra. Po uplynutí zákonných lhůt dle zákona o zadávání veřejných zakázek tak bude možné uzavřít smlouvu s vybraným Zhotovitelem. Avšak dnes při dalším kole naší jízdy na horské dráze, na základě rozhodnutí Krajského soudu v Brně, bylo vydáno předběžné opatření, které tento postup neumožňuje. To znamená, že naše zatím nekonečná jízda bude asi bohužel pokračovat dál, a to bez znalosti, kolik kol nás na této atrakci ještě čeká.



Obr. 1 Modernizace stanice Pankrác C
Fig. 1 Modernisation of the Pankrác C station

THE CZECH REPUBLIC

METRO D – NEW LINE OF PRAGUE METRO

The year of 2025 is significant within the construction of the Metro D line, besides other things, since it has directly impacted the users of the Prague Metro themselves, because in relation to the continuing work for the connection of lines D and C of the metro at the Pankrác station, from 6/1/2025 to the beginning of the year 2026, the Pankrác C station is excluded from operations with passengers and trains only drive through. Apart from the connection, even work on the modernisation of the station has been underway for the entire duration of the excluded period (Fig. 1).

Though the year 2025 is also relevant for the fact that in the entire Pankrác–Olbrachtova section of the construction, excavations of all tunnels and objects have been fully completed or are



Obr. 2 Ražba středního dílu kaloty stanice
Fig. 2 Excavation of the top heading central section of the station

Projekt Metra D ovšem myslí i na svou další budoucnost, když například Rada hlavního města Prahy schválila vyhlášení architektonické soutěže pro stanice Náměstí Míru a Náměstí Bratří Synků, anebo když uložila Objednateli zajistit zpracování Studie provedi-

culminating. Using a weighted average, roughly 80% of the entire volume of the Pankrác station has been excavated. Excavations currently under way are only for the top heading of the central excavation sequence (Fig. 2) and for the dead-end rail track, while other positions and objects have been fully excavated and in many cases even the definitive lining was completed (Fig. 3). By using the same metric, the Olbrachtova station is doing even better, since from this point of view it has been completed already at 98% and only a couple remaining metres of a technological tunnel are left to be excavated. Due to the large-scale finishing and finalising of all the excavations of the entire section, even the repassportization of all above-surface objects of the impacted development is being prepared, for the eventual identification and documentation of the course of possible changes.



Obr. 3 Pohled na část technologického tunelu v provedení definitivní obzdvíčky
Fig. 3 A view of a part of the technological tunnel with complete definitive lining

telnosti trasy Metra II. D v úseku Náměstí Míru – Náměstí Republiky. Na závěr tedy můžeme s přihlédnutím k výše uvedenému říct, že dnešní aktuality mají, opět poměřováno veličinou váženého průměru, tak 75 % míru radosti, protože dobré zprávy převažují, a proto držíme projektu Metro D palce i nadále anebo ještě víc – Zdař Bůh!

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

REKONSTRUKCE DOLNOLUČANSKÉHO TUNELU NA TRATI LIBEREC HARRACHOV

Dolnolučanský tunel leží na trati z Jablonce nad Nisou do Tanvaldu, která byla uvedena do provozu v roce 1894. Po cca 130 letech Správa Železnic (SŽ) rozhodla o jeho rekonstrukci, kterou realizuje společnost Subterra a.s. divize 1.

Jak jsme již psali v minulém čísle časopisu, tunel, jehož rekonstrukci má společnost Subterra na starosti, prochází celkovou sanací, která má především zlepšit prostorovou průchodnost, dále obnovit hydroizolační a drenážní funkci nového sekunderu. V rámci této obnovy budou samozřejmě zřízeny nové trasy silových a sdělovacích kabelů včetně jejich revizních šachet. Dále budou obnoveny středové a boční drenáže a záchranné a čistící výklenky tunelu. Velkou výzvou této celkové obnovy tunelu je i znovuzajištění stability jak příportálových úseků tunelu (obr. 4), tak hlavně jeho vlastních portálů, jejichž stav vykazoval pokročilou degradaci.

Také jsme Vás informovali, že v polovině července byla hotová ražba tunelu a podkladní betony. V dalším období byly dokončeny práce na propustcích a provedeny vlastní hydroizolace. Realizované předstřítky na obou portálech tunelu byly před betonáží sekundárního ostění stabilizovány betonem. Dále byly zhotoveny železobetonové základové pasy a provedeno devět postupů na betonáží sekundárního ostění kleneb včetně nik pro osvětlení tunelu a záchranných

up and then quickly down again. Well, see for yourself. In the previous piece, we signed off with the Office for the Protection of Competition (ÚOHS) cancelling the selection for the Contractor within the challenge of the result, and the Contract owner has to assess the bids yet again. Except that today, after its new decision, ÚOHS rightfully disqualified one of the participants, precisely the consortium of companies led by the PORR Company, therefore confirming the previous decision of the Contract owner, and they then could continue in the process of the procurement procedure for the Contractor of the second section of Metro D from the Olbrachtova station up to Nové Dvory. After taking into consideration the last decision of ÚOHS, they once again chose the most favourable bid, which was submitted by a consortium of companies led by the Subterra Company. After the statutory periods according to the law for the submission of public contracts have passed, it will once again be possible to sign the contract with the chosen Contractor. However, today, during yet another lap of our roller coaster ride, a preliminary measure was put out by the regional court in Brno, which prevents this process from happening. This means that our current endless ride will unfortunately continue further, and without the knowledge of the remaining laps.

However, the project for Metro D also keeps in mind its future, when, for example, the Prague City Council approved an architectural competition for stations Náměstí Míru and Náměstí Bratří Synků. Or when it tasked the Contract owner to secure the preparation of a Feasibility study for Metro Line II. D in the Náměstí Míru – Náměstí Republiky section. In the end, when taking the above-mentioned into consideration, it is possible to state that the news today has a 75% rate of joy, since positive news prevails. Therefore, we continue to keep our fingers crossed for the Metro D project or even more – Godspeed!

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