

Stavbaři Metrostavu Norge razí tunel místy jen několik metrů pod obytnými domy Osla

3.11.2025 - Radim Mana | Metrostav

Metrostav Norge se podílí na výstavbě jednoho z klíčových projektů v oblasti Bærum - Gjønnnes tunelu. Ten propojí Gjønnnes s hlavní dopravní tepnou E18, která v úseku mezi městy Lysaker a Randstad právě prochází modernizací. Stavba 3,5 km dlouhého dvoutubusového tunelu je součástí první fáze projektu Vestkorridoren a představuje zásadní krok k zajištění plynulejší a bezpečnější dopravy v celé městské aglomeraci Osla.

„Tunel razíme v hustě zastavěné oblasti, kde jej od obytných budov dělí jen několik metrů. To od nás vyžaduje přísné dodržování hlukových a vibračních limitů, které ale zároveň zpomalují tempo prací. Dodržujeme také přísná injektážní kritéria, která jsou důležitou součástí projektu. Horninový masiv musíme předem pečlivě utěsnit, abychom zabránili průsakům podzemní vody a ochránili okolí. V praxi to znamená stovky speciálních vrtů a opakované vstřikování cementových směsí pod vysokým tlakem, dokud se nedosáhne požadované těsnosti,“ vysvětluje **Daniel Lorenc, hlavní stavbyvedoucí** ze společnosti **Metrostav Norge**.

Hlavním dodavatelem stavby je společnost OHLA Norge, Metrostav Norge jako hlavní subdodavatel zajišťuje veškeré razicí práce. Zadavatelem projektu je Statens vegvesen. Tunel je navržen jako dvoutubusový s profilem T9,5 a celkovou délkou přibližně 3,5 km. Metrostav Norge zde provádí ražbu v délce 2,8 km, což představuje asi 250 000 kubíků vytěžené horniny. Součástí podzemní stavby je také devět nouzových výklenků, devět tunelových propojek, technická místnost a čerpací i sedimentační komora.

Největší výzvou projektu jsou složité geologické podmínky. Stavbaři Metrostavu Norge zde identifikovali osm poruchových zón, z nichž jedna má nadloží pouze 3-5 metrů. Náročné budou také úseky křižující stávající tunely – Holtekilt, Høvik a Bærum. Převážná většina trasy se razí metodou drill & blast, tedy postupným vrtáním a odstřelováním horniny, což je v podmínkách Oslofjordu osvědčený a bezpečný postup. Na vybraných úsecích je však nutné použít speciální vystrojení od norských oblouků ze stříkaného betonu a konstrukční oceli, přes mikropilotové deštníky, až po ražbu „Novou rakouskou tunelovací metodou“ (NRTM) s betonovými protioblouky, což je v norských podmínkách poměrně vzácné řešení.

Samostatnou kapitolou jsou mimořádně náročné požadavky na vodotěsnost tunelu. Cílem je eliminovat pokles hladiny podzemní vody v okolí. Projekt počítá s víceetapovými injektážemi o délce 21 metrů každých 10-11 metrů vyražené trasy. V některých úsecích je navržen vodotěsný betonový sarkofág.

„Ražba s nízkým nadložím, a navíc pod obytnou čtvrtí, je vždy technicky náročná. Skutečnost, že nám klient svěřil tuto část projektu, je pro nás potvrzením důvěry a uznání naší odbornosti. Metrostav Norge se během posledních let stal stabilním a respektovaným hráčem na norském trhu podzemních staveb. Na projektu s podílí zhruba padesát na našich zaměstnanců,“ uvedl **Jiří Horčíčka, obchodní ředitel Metrostav Norge**.

„Největší česká stavební Skupina Metrostav působí na severu Evropy již od roku 2006. Od té doby jsme realizovali 15 projektů, mimo jiné traťové tunely helsinského metra, unikátní most na lososí cestě v Norsku či nejdelší silniční tunel na Islandu. Podíleli jsme se například i na ražbě tunelu na

odlehých Faerských ostrovech. Ve Skandinávii jsme celkově dosud vybudovali přes 57 kilometrů tunelů,” uzavírá Aleš Gothard, ředitel Metrostav Norge.

Radim Mana

tiskový mluvčí Skupiny Metrostav

Metrostav a.s. Koželužská 2450/4 180 00 Praha 8

T 266 019 715, M 601 110 376

radim.mana@metrostav.cz

<https://www.metrostav.cz/cs/pro-media/6635-stavbari-metrostavu-norge-razi-tunel-misty-jen-nekolik-metru-pod-obytnymi-domy-osla>