

Stanice metra Pankrác C v novém

D1 D4 D5

Divize 5 v předstihu dokončila modernizaci stanice metra Pankrác C, která se týden před Vánoci otevřela veřejnosti. Zároveň pokračují ražby stanice Pankrác D, součásti prvního úseku nové trasy.

Důležitý okamžik pro pražskou dopravu se odehrál v pátek 19. prosince, stanice metra Pankrác na trase C se cestujícím otevřela po téměř roční výluce. Oproti původnímu harmonogramu se stanici podařilo uvést do provozu o 17 dní dříve, takže lidé mohli využívat metro již v předvánočním období.

Slavnostního aktu se zúčastnili představitelé hlavního města Prahy a jejího dopravního podniku i dodavatelského konsorcia vedeného divizí 5, jež dále tvoří Hochtief CZ a Strabag. Společnost Subterra při ceremoniálu zastupoval generální ředitel Ondřej Fuchs.

Budování přestupu

Veřejnosti se otevřel modernizovaný prostor s vyměněnými kamennými obklady a kovovými podhledy, moderními eskalátory i energeticky úsporným osvětlením, jež dodávala divize 4. Přístupná je i část nového podchodu pod ulici Na Pankráci.

Přestože stanice trasy C již plně slouží veřejnosti, na místě ještě probíhají dílčí dokončovací práce. Jedná se například o instalaci kamenného obkladu za kolejiště nebo úpravy v technických prostorách. Tyto činnosti jsou však realizovány v nočních hodinách a běžný provoz metra nijak neomezuje.

Zatímco pro cestující je nejviditelnějším výsledkem roční uzavírky modernější podoba stanice, pro zaměstnance divize 5 byla výluka především příležitostí k budování složitých přestupních vazeb na novou trasu D.

Práce zahrnovaly hrubou přestavbu technických prostor v místě budoucího koridoru, přesun nosných sloupů a probourání železobetonových stěn. V úrovni nástupiště byly odstraněny technické místnosti, které ustoupí přestupní chodbě.



Při rekonstrukci byly nahrazeny technologie a většina povrchů, přesto si stanice Pankrác C uchovala svůj původní vzhled z poloviny 70. let.

Součástí přestupních prostor je rovněž eskalátorový tunel, který razila divize 1.

Pokračující ražby

Největší technickou výzvou roku 2025 se ovšem staly ražby stanice Pankrác D, konkrétně zahájení středního výrubu. Tato část profilu je specifická vysokými nároky na přesnost provedení výztužných rámu.

„Ražba probíhala ze středu stanice směrem k čelu, kde se nachází přestupní chodba. V mís-

tech křížení, pouhých pět metrů nad novou stanicí, vede provozovaný tunel metra C. Vzhledem ke kombinaci tohoto prostorového uspořádání, složitých geologických podmínek a mimořádných rozměrů stanice šlo o technicky nejnáročnější úsek ražeb,” přibližuje situaci vedoucí útvaru koordinace stavby Petr Chamra.

V závěru loňského roku se týmu divize 5 podařilo střední výrub odtěžit a po zesílení primárního ostění v klenbě prorazit do přestupní chodby.

Rušno je i na povrchu, kde se od února naplno rozběhlo hloubení druhé části podchodu směrem k budoucímu vestibulu Gemini, což si vyžádalo dočasnou uzavírku jízdního pruhu ulice Na Pankráci směrem do centra.

Práce v oblasti Pankráce zůstávají koordinace velmi složité vzhledem k husté zástavbě, množství inženýrských sítí a blízkosti komunikací. Přesto stavba postupuje podle plánu.

Na letošní květen je stanoveno kompletní dokončení ražeb stanice Pankrác D. V druhé polovině roku 2026 na tuto fázi plynule naváže betonáž sekundárního ostění. Stavba nové trasy pražského metra tím vstoupí do další etapy, kterou je realizace interiéru.



K nejnápadnějším prvkům patří nové eskalátory se skleněnými balustrádami.



Za společnost Subterra při slavnostním otevření promluvil generální ředitel Ondřej Fuchs.

Nátokový labyrint pražské ÚČOV

D4

Od loňského října se divize 4 podílí na výstavbě nátokového labyrintu levého břehu Vltavy, který se stane důležitou součástí Ústřední čistírny odpadních vod na Císařském ostrově v Praze.

Stavba představuje další etapu celkové přestavby ÚČOV na Císařském ostrově, která přispěje k rozšíření její kapacity. Cílem projektu je nové technické řešení přítoku odpadních vod z levobřežní části metropole.

Spolu s divizí 4 tvoří dodavatelskou společnost CH vodní stavby a Energie – stavební a báňská.

Efektivní řešení

Stavba spočívá v kompaktním připojení levobřežních kmenových stok B a D, aby bylo možné přivádět odpadní vody přes uzel hlavní čerpací stanice přímo na hrubé předčištění.

Obě stoky se nacházejí níže než hlavní kolektor stok ACK a v současnosti jsou vody čerpány stanicí spodního horizontu.

Přeložkou potrubí vznikne nová nátoková trasa do hlavního kolektoru. Projekt zahrnuje vybudování čerpací stanice BD vybavené třemi šnekovými čerpadly s maximální kapacitou 1,5 m³/s, jež doplní dvojice kalových čerpadel, a dále výstavbu



Šachta BD1 s hloubkou přesahující devět metrů bude po dokončení sloužit k revizím stoky.

protipovodňové hradidlové komory a soustavy spojných komor. Hydraulický nátok, který dnes limituje kapacita shybky BD, se po úpravě zvýší přibližně o polovinu.

Projekt se nyní nachází ve fázi zemních prací a zakládání. Probíhá hloubení stavební jámy pro objekt labyrintů. Dokončeny jsou šachty BD1 a BD2. Společnost Energie – stavební a báňská souběžně



Ražená stoka, která propojí šachty BD1 a BD2, bude mít délku téměř 117 metrů.

zahájila ražby stoky, která bude mít cihlovou obzdívku.

„Výstavba probíhá v souladu s harmonogramem. Celková doba realizace byla stanovena na 30 měsíců, během nichž musíme zvládnout nejen náročné zakládání, ale i následné technologické vystrojení objektů,” upřesňuje vedoucí projektu Martin Vlk.



Vážené kolegyně, vážení kolegové, rok 2025 byl pro Skupinu Metrostav rokem, který potvrdil, že i po několika náročných letech dokážeme fungovat stabilně a s dobrými výsledky. Nešlo o období bez komplikací, ale o rok, v němž jsme mohli zúročit zkušenosti, odbornost a schopnost spolupracovat napříč celou skupinou.

Subterra měla v tomto směru svůj podíl. V průběhu roku pokračovaly práce na první části výstavby metra D v úseku Pankrác–Olbrachtova. Za dosavadní vykonanou práci patří všem velké poděkování. Vedle toho byly v roce 2025 dokončeny například výstavba servisního centra Emil Frey v Praze, rekonstrukce Dolnolučanského tunelu nebo obnova tramvajové trati Nová Ulice v Olomouci. Do provozu byly uvedeny také významné železniční stavby, mimo jiné optimalizovaný traťový úsek Čelákovice–Mstětice a nádražní budova v rámci pokračující rekonstrukce brněnské stanice Královo Pole.

Současně probíhají další důležité zakázky, mezi které patří rekonstrukce železniční stanice v Žilině, obnova objektu Akademie věd ČR v Hybernské ulici v Praze nebo výstavba parkovacího domu navazující na již dokončenou tramvajovou trať Divoká Šárka – Dědina na západním okraji metropole.

Rok 2025 byl rovněž ve znamení zahájení prací na nových projektech. Subterra vstoupila do modernizací železniční stanice v Hradci Králové a železniční trati Kojetín–Přerov či výstavbě tramvajové trati Počernická v Praze a svazkové základní školy v Doubravčicích. Zakázkou Česká–Středova v Brně se společnost vrátila do segmentu kolektorů, jenž k jejím odborným specializacím dlouhodobě patří.

Po dvou letech se Subterra znovu zapojila do realizace staveb v Německu, kde ve spolupráci se společností BeMo Tunnelling buduje silniční tunel Holstein a železniční tunel Cornberg. Významnou zakázkou, na které se rovněž podílí více společností Skupiny Metrostav, je i výstavba dálnice D11 směrem k česko-polské hranici.

Do dalšího období vstupujeme s vědomím, že nás čekají důležité úkoly. Klíčovým tématem zůstává metro D a účast společnosti Subterra na dalších etapách výstavby. Současně připravujeme změny ve fungování Skupiny Metrostav, jejichž cílem je posílit spolupráci, efektivitu a dlouhodobou stabilitu. Významnou výzvou budou rovněž projekty typu PPP, na něž se chceme systematicky připravit a u nichž chceme uplatnit skupinové zkušenosti.

Rok 2026 by měl ve stavebnictví navázat na postupnou stabilizaci posledních let. Poptávku budou i nadále podporovat zejména veřejné investice, především v oblasti dopravní infrastruktury, zároveň však nelze přehlédnout nejistotu spojenou s financováním některých staveb. U části připravovaných projektů může tempo ovlivnit rozpočtová situace státu.

V takovém prostředí budou rozhodující především zkušenosti a schopnost zvládat složité projekty. Právě tyto předpoklady dlouhodobě patří k silným stránkám Skupiny Metrostav. Jsem přesvědčen, že i v letošním roce je dokážeme uplatnit tak, aby nám pomohly obstát v konkurenci a vytvořit prostor pro další rozvoj.

Děkuji vám za práci a nasazení, díky nimž si Skupina Metrostav v roce 2025 udržela pevné postavení na stavebním trhu. Do roku 2026 vám přeji pevné zdraví, energii a úspěch při zvládání všech výzev, které jsou před námi.

Ing. František Kočí
prezident Skupiny Metrostav



D1/D3 Správa železnic vyhlásila 28. ledna ve Fan-tově sále na pražském hlavním nádraží výsledky dalšího ročníku soutěže Železniční stavba roku. Mezi vítězi byly i dva projekty, na nichž pracovala Subterra.

U rekonstrukce Dolnolučanského tunelu na trati Liberec–Tanvald, již loni realizovala divize 1, vyzdvihla odborná komise modernizaci obtížně přístupného díla z konce 19. století. Cenu převzal ředitel divize 1 David Cyroň a její obchodní náměs-tek Ladislav Šabach.

Ocenění získala také modernizace železniční trati Čelákovice–Mstětice, na které se podílela di-vize 3 a také Eurovia CZ, GJW Praha a Elektrizace železnic Praha. Stavba byla zahájena v listopadu 2022 a dokončena loni v září. Ocenění převzal ve-doucí projektu Pavel Zelina. ■

Technologie pro Novou Waltrovku

D4 Na technických zařízeních budov v další etapě rezidenčního souboru Nová Waltrovka v Praze pracuje divize 4. Projekt investiční skupiny Penta proměňuje bývalý areál továrny na letecké motory v Jinonicích v moderní městskou čtvrť.

V objekttech sekce označené jako F jsou od loňského listopadu realizovány zdravotnětech-nické instalace, ústřední vytápění a chlazení. Standardem v celém souboru bude podlahové vy-tápění, byty ve vyšších patrech budou navíc vyba-veny chladicím systémem.

Zakázka naplánovaná do konce letošního roku se týká zhruba 200 z celkového počtu 260 nově vznikajících bytových jednotek. ■

Rekonstrukce Libereckého tunelu



D4 Od loňského února se divize 4 podílela na re-konstrukci Libereckého tunelu realizované spo-lečností Eurovia CZ.

Divize 4 instalovala elektrorozvody a osvětle-ní. Původní výbojky nahradila úsporná LED svítidla českého výrobce Thome Lighting s inteligentním řídicím systémem.

Realizace probíhala tak, aby tunel zůstal vždy průjezdný. Levý tubus, ve směru na Děčín, byl re-konstruován v první polovině roku a do provozu byl uveden 16. srpna. Práce v pravém tubusu, ve smě-ru na Prahu, vrcholily až v závěru roku.

Provoz v Libereckém tunelu byl v plném rozs-a-hu obnoven 19. prosince. ■

Železniční trať Filákov–Holiša

D3 Na jižním Slovensku byl v polovině prosince obnoven provoz na železničním úseku mezi stanicí Filákov a výhybnou Holiša, na jehož rekonstrukci se podílela divize 3. Projekt pro ŽSR realizovaly rovněž Tempra a OHLA ŽS.

Ukončení sedmiměsíční nepřetržité výluky za-vršilo obnovu jedné z nejstarších tratí v regionu. Cílem projektu bylo zvýšení bezpečnosti a rychlos-ti. Díky odstranění kritických míst a celkové mo-dernizaci se traťová rychlost zvýšila z dlouhodobě omezených 50 km/h až na 100 km/h.

Divize 3 se významně podílela na komplexní obnově železničního svršku a spodku v úseku dél-ky 8,4 kilometru. Práce zahrnovaly rovněž sanaci odvodňovacích systémů, rekonstrukci mostních objektů a propustků. Zásadní proměnou prošla stanice Filákov a zastávky Prša a Holiša. ■

Ražby německého tunelu Holstein

Ve výstavbě tunelu Holstein na nové německé dálnici A44 pokračuje divize 1 a sesterská společnost BeMo Tunnelling. Přes složité geologické podmínky a zimní období probíhají souběžně s ražbou i betonáže sekundárního ostění.



Ražba opěrí realizovaná NRTM pokračuje střídavě s ražbou dna postupně po úsecích mezi jednotlivými tunelovými propojkami.

Tunel Holstein, který je součástí klíčového doprav-ního spojení mezi městy Kassel a Eisenach ve spolkové zemi Hesensko, tvoří jednu z technicky nejnáročnějších částí nově budovaného úseku dálnice A44.

Dvoutubusový tunel o délce 1 664 metrů reali-zují od konce roku 2024 společnosti Subterra a BeMo Tunnelling. Na projektu se podílejí rovněž dva další partneři, kteří zajišťují zemní práce a po-kládku vozovky, Josef Rädlinger Bauunternehmen a Stutz.

Paralelní ražby

Spolu s ražbami obou kalot, jež od loňského břez-na probíhají metodou NRTM od jižního portálu, po-kračují od července i ražby opěrí a dna.

Východní tubus má v kalotě vyraženo přibližně 1 200 metrů, v západním tubusu se pracovníci do-stali na metu 1 000 metrů. Prorážka kaloty ve vý-chodním tubusu má podle harmonogramu nastat již v dubnu.

V současnosti pokračují ražby na kalotách obou tunelů a střídavě také na opěrí a dně, vždy v úsecích mezi jednotlivými tunelovými propojka-

mi. Pro zrychlení postupu byla od ledna otevřena čtvrtá paralelní čelba, která umožní souběžně ražby opěrí a dna v západním i východním tubusu.

Proměnlivé horniny

Specifikem zakázky jsou mimořádně náročné hyd-rogeologické podmínky v oblasti Sontrarského pří-kopu. Horninové prostředí je zde velmi proměnlivé a zahrnuje výjimečně nestabilní zechsteinské sou-vrství.



Betonáží sekundárního ostění dna předchází pokládka hydroizolace.

V oblastech s nepříznivou geologickou situací nelze vyrazit opěrí a následně pozpátku dno v ce-lém úseku. Postupuje se po kratších záběrech, jež je nutné bezprostředně uzavírat dnem. Tento cyklus je časově i technologicky náročnější, avšak pro celkovou bezpečnost díla nezbytný.

„V takto proměnlivých a lokálně velmi nestabi-lních geologických podmínkách se silnými míst-ními přítoky podzemní vody jsou ražby výzvou. Celý realizační tým tedy vyvíjí maximální úsilí, aby zvládl razit současně na čtyřech čelbách v soubě-hu s betonáží,“ popisuje náročnost prací hlavní stavbyvedoucí oblasti Německo Pavel Farský.

Efektivitu naopak zvyšuje logisticky výhodné řešení při nakládání s rubaninou z ražeb, kdy je hornina přímo zpracovávána do násypů dálnice a parkovacích ploch odpočívky před portálem.

Betonáže přes zimu

V prosinci byly zahájeny betonáže sekundárního ostění. Ve východním tubusu je pomocí formy rea-lizováno dno a také montovány sestavy pro beto-náž dna v západním tubusu a horních kleneb.

Cílem je betonovat jeden blok dna a jeden blok klenby denně v obou tunelech, a to za plného po-stupu ražeb. Plynulost dodávek směsi zajišťují dvě mobilní betonárny přímo na staveništi.

Díky komunikacím s asfaltovým povrchem, zpevněným plochám zařízení staveniště až k por-tálům a důsledným zimním opatřením neovlivnily postup stavby ani nízké teploty, ani sněh. Po vá-noční přestávce se ražby, betonáže i montáže bednicích forem rozběhly v plném rozsahu.

Dokončení ražeb tunelu Holstein je napláno-váno na polovinu letošního roku. ■



Po montáži armatury následuje betonáž dna s pomocí pojezdné bednicí formy.

Muzeum paměti XX. století

Divize 2 završila rekonstrukci historického Domu pážat pánů z Martinic na pražských Hradčanech. Objekt spojující původní a soudobé prvky je připraven pro instalaci muzejní expozice.



K moderním konstrukcím patří celoplošné zasklení pavlače na nádvoří.

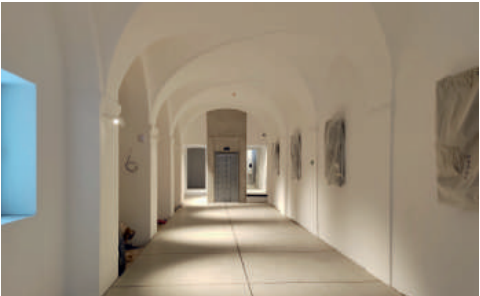
Muzeum paměti XX. století, jehož zakladatelem je hlavní město Praha, získává po několika letech re-prezentativní sídlo.

Stavební úpravy dle návrhu architekta Tomáše Hradečného proměnily památkově chráněný re-nesancní palác v moderní kulturní instituci, aniž by setřely jeho historický charakter. Objekt byl napo-sledy rekonstruován před padesáti lety a od roku 2008 zůstával bez využití.

Po měsících intenzivní činnosti se rekonstruk-ce dostala do finální fáze. Výsledek je dílem úzké spolupráce mezi architektem, investorem, orgány památkové péče a dodavatelem.

Moderní vybavení

Rekonstrukce Domu pážat pánů z Martinic byla specifická potřebou skloubit přísné požadavky památkové péče s nároky na provoz moderního muzea, a to včetně začlenění soudobých technic-kých zařízení.



Do historického objektu bylo třeba vestavět výtah a další nezbytná zařízení.

Stavbu výrazně ovlivnil rozsáhlý archeologic-ký průzkum, jehož nálezy musely být zdokumento-vány a vhodně začleněny do projektu.

Kromě výstavních prostor bude součástí muzea například knihovna nebo nahrávací studio.

Jednu z důležitých místností představuje mul-tifunkční sál. Jeho akustický podhled tvoří Tekta-lan, což je moderní obdoba historického materiálu heraklit, v tomto případě instalovaná na minerální vlně. Digitální technologie jsou do historických konstrukcí integrovány tak, aby nenarušovaly vi-zuální stránku památky, ale zároveň zajistily plnou funkčnost sálu.

V současnosti probíhají v objektu pouze drob-né dokončovací práce a rovněž přípravy pro reali-zaci vnitřního vstupu.

Hladký závěr

Závěrečná fáze projektu se obešla bez kritických situací, což v podobných případech rekonstrukcí



Součástí muzea je rovněž sál pro přednášky a konference.

památkově chráněných objektů rozhodně nebývá pravidlem.

„Veškerá napojení moderních prvků a další technické detaily byly vyřešeny již v období přípra-vy a v počátcích samotné výstavby. Díky tomuto preciznímu přístupu a nadstandardní spolupráci zúčastněných se podařilo vše realizovat bez vý-znamnějších komplikací,“ hodnotí závěr rekon-strukce Pavel Horák.

Dokončování stavby neohrozily ani silné mra-zy na začátku roku. Divize 2 realizovala hlavní prá-ce v dostatečném předstihu, takže nízké lednové teploty měly pouze zanedbatelný vliv na zbývající úpravy exteriéru.

Objekt je tedy již téměř připraven k předání pro další etapu, kterou bude realizace stálé výstavy o klíčových událostech minulého století, založené na narativním konceptu. Podobu multimediální ex-pozice určí soutěž, již má muzeum vyhlásit v nej-bližší době. ■

Přeložky v Počernické ulici

Pod vedením divize 1 pokračuje v Praze výstavba tramvajové trati Počernická. Těžištěm prací je v současnosti přeložka káranského vodovodního přivaděče, na které se významně podílí také divize 4.



Rozsáhlé výkopové práce spojené s přeložkou inženýrských sítí v Počernické ulici v Malešicích přinášejí omezení veřejné i individuální dopravy.

Cílem projektu, na kterém se vedle divize 1 podílí také OHLA ŽS a Pragis, je vybudování 2,4kilometrové tramvajové trati spojující Vinohradskou ulici se sídlištěm Malešice. Výstavbě tramvajového tělesa předchází přeložky inženýrských sítí v Počernické ulici, především káranského vodovodního přivaděče zásobujícího přibližně třetinu Prahy.

Generační obměna
Potrubí o světlosti 1 100 milimetrů pochází již z let 1913 a 1939, jeho rekonstrukce by proto byla nezbytná i bez výstavby tramvajové trati.

„Do výkopů ukládáme trubky z tvárné litiny s cementovou vystýlkou a těžkou ochranou, které byly vyrobeny ve Francii. Délka každého kusu přesahuje osm metrů,“ říká vedoucí projektu Jiří Pups z divize 1. Nová trasa přivaděče je navržena tak, aby spolehlivě sloužila po dobu následujících více než sto let. Práce na přeložkách probíhají na čtyřech pracovních čelech současně, což vyžaduje jejich přesnou koordinaci. Dvě čela realizuje divize 4, další dvě společnost Pragis. Aktuálně je uloženo přibližně 800 metrů potrubí z celkové délky 3,3 kilometru.

Stavba v obydlené oblasti přináší složitá dopravně-inženýrská opatření včetně přeprogramování světelných křižovatek.

Husté sítě
Nesnadné a opatrnost vyžadující jsou rovněž podmínky pod povrchem. „Pohybujeme se v husté spleti inženýrských sítí a často křížíme trasy mnoha kabelů. Výkop pro nové řady má šířku šest a hloubku čtyři metry. Navíc postupujeme v těsném souběhu se stávajícím přivaděčem, jenž se místy dostává až do hrany výkopu,“ upozorňuje zástupce vedoucího projektu Martin Vlk z divize 4. Dle harmonogramu mají být přeložky dokončeny na jaře 2027. Poté bude uvolněn prostor pro samotnou výstavbu tramvajové trati v celé délce. Významným milníkem letošního roku má být zahájení prací na křižovatce s ulicí Vinohradská. Výluka v tomto úseku má začít od dubna. Celkové dokončení projektu včetně uvedení tramvajové trati Počernická do provozu je naplánováno na březen 2028.



S trasou přivaděče se protíná mnoho dalších potrubí a kabelů.

Elektroinstalace pro MOS Malovanka

Divize 4 završila práce na silnoproudých rozvodech a osvětlení v novém Multifunkčním operačním středisku Malovanka. Objekt na pražském Břevnově je ve fázi závěrečných zkoušek před předáním investorovi.



Plochá střecha nad portálem Strahovského tunelu má zahradní úpravu.

Budova situovaná nad severním portálem Strahovského tunelu, která bude centrem řízení dopravy v Praze, se přiblížila k otevření. MOS nahradí technicky dosluhující a prostorově nevyhovující dispečink v ulici Na Bojišti. Závěrečné zkoušky zahrnují i komplexní testování s Hasičským záchranným sborem. **Proměny projektu**
Zakázku, na které divize 4 pracovala od roku 2022, představovala kompletní dodávka silnoproudých elektroinstalací a osvětlení. Celkově bylo namon-

toováno více než 140 kilometrů kabeláže a bezmála 2 900 svítidel včetně nouzových. Realizace kladla vysoké nároky především na logistiku. Stavbu střediska provázel komplikovaný vývoj přesahující dekádu a při jejím dokončování v několika posledních letech museli dodavatelé také pružně reagovat na změny projektu. „Za nejkomplicovanější složku celé realizace považujeme koordinaci profesí a prostorové uspořádání díla v návaznosti na postupné vydávání projektové dokumentace,“ potvrzuje hlavní stavbyvedoucí Petr Maďar.

SHZ v pražském hotelu Fairmont

Instalaci stabilního hasicího zařízení v komplexu hotelu Fairmont Golden Prague dokončuje divize 4. Dodávka je součástí rozsáhlé rekonstrukce v centru metropole.

Ikonická brutalistická stavba, původně hotel Intercontinental, na pravém břehu Vltavy má za sebou náročnou obnovu realizovanou společností Metrostav. Divize 4 montovala stabilní hasicí zařízení jako subdodávku pro Instalace Praha.

Atypické dispozice
Objekt hotelu i budova GPR, sloužící jako administrativní zázemí a ubytovna pro personál, jsou již dokončeny. Technickou výzvou projektu nebyla pouze velikost hotelu, ale zejména prostory s atypickými dispozicemi. Každý pokoj vyžadoval individuální přístup v závislosti na svém umístění a vybavení. Hojně byly využity skryté hlavice, náchylné na poškození při instalaci, nebo stranové sprinklery. Specifickým prostorem byla strojovna SHZ rozdělená do dvou výškových úrovní. „Šlo o jeden z nejsložitějších objektů, které jsme realizovali, rozsahem i řešením detailů na stavbě. Koordinace s architektonickými požadavky a ostatními technologiemi nám zabrala stovky hodin,“ říká vedoucí projektu David Lehovec.



Strojovna SHZ se vyznačuje neobvyklým stupňovitým uspořádáním.
Realizace v historickém centru Prahy přinesla i logistická úskalí. Do Pařížské ulice nemohly zajíždět kamiony, materiál byl překládán na menší vozy. Většinu přesunů, včetně dopravy šestimetrových kusů potrubí do pater již uzavřené fasády, museli zaměstnanci divize 4 zvládnout ručně. **Podzemní garáže**
Poslední fází prací zůstávají podzemní garáže, ve kterých byla zvolena cesta revitalizace, technolo-



Trasy potrubí v omezených prostorách musely být pečlivě koordinovány s dalšími rozvody.
gické obměny instalací v rozsahu původního projektu z roku 1997. „Pro sprinklerový systém to znamenalo výměnu rozvodů a hlavice ve stávajících trasách. Fyzická montáž je hotová a nyní čekáme na dokončení stavebních úprav, abychom mohli systém napojit na rozvody hotelu a zavodnit jej,“ upřesňuje David Lehovec aktuální stav. Kompletní zprovoznění SHZ je plánováno na konec února.

PĚT OTÁZEK

Tomáš Jakoubek
stavbyvedoucí divize 5



Tomáš Jakoubek je absolventem Střední průmyslové školy ve Volyni a Fakulty stavební ČVUT v Praze. Svou profesní dráhu zahájil v roce 2017 ve společnosti Metrostav, kde v divizi 8 prošel pozicemi asistenta stavbyvedoucího, mistra a stavbyvedoucího. V divizi 5 společnosti Subterra působí jako stavbyvedoucí na výstavbě prvního úseku nové trasy D pražského metra, kde zodpovídá za povrchové objekty stanice Pankrác. Od roku 2024 je autorizovaným inženýrem pro pozemní stavby.

Co umožnilo zkrácení harmonogramu celkové rekonstrukce stanice Pankrác C a její otevření více než dva týdny před termínem?
Jednoznačně rozhodovalo nasazení vyššího počtu pracovníků a zajištění efektivnějšího souběhu činností. Tato opatření samozřejmě ztížila už tak náročnou koordinaci včetně zásobování ve specifickém prostoru podzemí. Chci vyzdvihnout práci celého týmu, který pod vedením Jana Štoncnera měsíce pracoval na hranici možností. Oceňuji rovněž konstruktivní přístup investora, zástupců stavebního dozoru a dalších partnerů, díky nimž jsme rychle vyřešili veškeré problémy, které v daný okamžik nastaly.

Překvapil vás stav konstrukcí, když jste padesát let starou stanici kompletně odstrojili?
Ačkoliv projekt počítal s četnými sanacemi, realita byla složitější. Po odstrojení obkladů jsme zjistili, že průsaky a jimi způsobená degradace konstrukcí jsou rozsáhlejší, než se předpokládalo. Proto padla dodatečná rozhodnutí o opravě hydroizolace celé stropní desky. Byla to jediná cesta, jak vodu eliminovat a ochránit tak nové technologie a zařízení zrekonstruované stanice.

Jak složité bylo budování přestupní vazby na novou trasu D?
Šlo o jednu ze složitějších částí prací. Například v trase koridoru stál sloup, který bylo nutné posunout. Střední část konstrukce jsme museli vynést pomocí těžkých ocelových podpor, jež jsme do stísněných prostor dopravovali pouze lidskou silou a za pomoci kladkostrojů. Teprve po vybetonování nového sloupu a nosné stěny o patro výše mohl být ten původní demolován. V tomtéž prostoru jsme navíc mezi provozovanými kolejími budovali novou čerpací jímku, jejíž dno leží čtyři metry pod základovou deskou. Výkop ve skále probíhal převážně ručně, jelikož nasazení těžké techniky z důvodu stísněných prostor nebylo možné. Kvůli neustálému přítoku vody jsme navíc museli zajistit nepřetržitě provizorní čerpání.

V čem vidíte největší přínos tohoto projektu pro rozvoj vašeho týmu?
Prací na stanici Pankrác získáváme obrovské zkušenosti. Setkáváme se zde s nevědními konstrukcemi i postupy. Řešíme vše od podchytávání mostů přes komunikaci s obyvateli a společnostmi z okolí a médií až po architektonické detaily. Je to škola, která posouvá celý tým profesně dopředu.

Co pro vás bude hlavním pracovním úkolem v letošním roce?
V únoru jsme zahájili práce na dokončení podchodu pod ulici Na Pankráci, jenž v budoucnu spojí vestibul stanice Pankrác C s administrativní budovou Gemini. Tato část díla s sebou nese mnoho přeložek inženýrských sítí všech typů, a to včetně kabelů velmi vysokého napětí 110 kV. Současně zde bude realizován nový vestibul v objektu Gemini napojený na stanici metra Pankrác D. Vzhledem k závazným termínům vůči správcům sítí i vlastníkům budovy Gemini si dovoluji tvrdit, že nás čeká rok podobně intenzivní jako ten loňský. Navíc budeme pracovat také na dalších částech stavby, zejména na vnitřních nosných konstrukcích v eskalátorových tunelech a technologicím zázemí stanice Pankrác D.

SLALOM SPECIÁL Ž1 1. Iva Kebrtová 2. Jana Cibochová 3. Lenka Čerychová M1 1. Miroslav Rypáček 2. Martin Findeis 3. Jan Kolář M2 1. Pavel Farský 2. Petr Novák 3. Lukáš Růžička M3 1. Tomáš Hadáček 2. Daniel Vorel 3. David Lehovec M4 1. Vojtěch Kostka 2. Patrik Szotkowski 3. Jan Řezáč	OBŘÍ SLALOM 1. Lenka Čerychová 2. Iva Kebrtová 3. Jana Cibochová 1. Miroslav Rypáček 2. Jan Kolář 3. Martin Findeis 1. Pavel Farský 2. Petr Novák 3. Lukáš Růžička 1. Tomáš Hadáček 2. David Svoboda 3. Daniel Vorel 1. Vojtěch Kostka 2. Jan Řezáč 3. Patrik Szotkowski
BĚH – VOLNÝ STYL Ž1 1. Jana Cibochová 2. Kateřina Pazderová M1 1. Miroslav Rypáček 2. Jan Březina 3. Martin Findeis	M2 1. David Svoboda 2. Lukáš Růžička 3. Radim Wrana M3 1. Václav Šuser 2. Daniel Vorel 3. David Lehovec

Nová kolektivní smlouva

Ve čtvrtek 11. prosince 2025 byla uzavřena kolektivní smlouva Subterra a.s. pro roky 2026 a 2027. Jednou ze změn je výrazné navýšení limitu příspěvku zaměstnavatele na produkt „spoření na stáří“, benefitu využívaného více než 65 % zaměstnanců. V rámci tohoto benefitu je možné získat příspěvek na doplňkové penzijní spoření (DPS) nebo na dlouhodobý investiční produkt (DIP).

GRATULACE**ÚNOR–BŘEZEN**

K životnímu či pracovnímu výročí přejeme svým kolegům zdraví, štěstí, spokojenost i profesní úspěchy. Děkujeme za dosavadní obětavou práci pro společnost Subterra.

ŽIVOTNÍ JUBILEA
Romana Takáčová
Ing. Kateřina Pazderová
50 let
Kamil Broda
Ing. Josef Lorenc
Petr Blažek
Ing. Pavel Ďurkáč
55 let
Ing. Pavel Zykán
Ing. Jan Březina
60 let
Ing. Petr Kocour, Ph.D.
Kamil Korbelář
Vít Bouřil

PRACOVNÍ JUBILEA
10 let
Stanislav Brandys
Roman Zástěra
Ing. Pavel Maixner
Ing. Stanislav Sedláček
Helena Šťávoová
15 let
Ing. Roman Brukner
Bc. Ondřej Sloup
Helena Šimková
20 let
Ing. Miloš Váňa
Ing. Vlastimil Bárta
Libor Svozil
25 let
Ing. Pavel Ctibor
Josef Malý
Jan Doležel

Lyžařské závody v Dolní Moravě

Každoroční zimní sportovní hry společnosti Subterra se v předposledním lednovém týdnu konaly na obvyklém místě, v lyžařském areálu Větrný vrch.

Lyžařské závody společnosti Subterra v Dolní Moravě, na úpatí Králického Sněžníku v severovýchodním cípu Pardubického kraje, se uskutečnily 23. a 24. ledna. Letošního ročníku se zúčastnila třicítka zaměstnanců.

Areál Větrný vrch tentokrát zcela dostal svému jménu, po oba dny bylo velmi zataženo, mlhavo a větrno. Na rozdíl od případů v několika posledních letech ovšem program akce neohrozil zásadní nedostatek sněhu.

Při pátečních závodech v obřím slalomu a slalomu speciál se účastníci kromě nízké viditelnosti museli vypořádat i s tvrdou sjezdovkou s množstvím ledových ploten. V jedné ženské a čtyřech mužských kategoriích dle věku se jelo na dvě kola, počítal se součet časů.

V sobotu následovaly závody v běhu na lyžích, v jedné ženské a třech mužských kategoriích. Na dvoukilometrovém okruhu nebylo možné upravit klasickou stopu, proto se letos poprvé v historii jelo volným stylem.

Zimní sportovní hry proběhly bez komplikací, v tradičně přátelské atmosféře. Všichni zúčastnění se již nyní těší na další, jubilejní 20. ročník.



V třicítce lyžařů z řad zaměstnanců, která se tradičních závodů v Dolní Moravě účastnila, se letos objevilo i několik nových tvářů.

Otevření kuchyně MŠ Sdružení

V prosinci byla slavnostně uvedena do provozu kuchyně Mateřské školy Sdružení v pražských Nuslích. Dodavatelem rekonstrukce byla divize 2.



Při oficiálním otevření kuchyně patřil k zástupcům divize 2 i ředitel Petr Kajer.

Rekonstrukci školní kuchyně v samostatně stojícím pavilonu, která kromě kompletní modernizace technologického vybavení zahrnovala rovněž dispoziční úpravy, realizovala divize 2 pro městskou část Praha 4.



V rekonstruovaných prostorách se vyjímá nové gastronomické vybavení.

Symbolické předání projektu včetně stříhání pásky se uskutečnilo v pátek 5. prosince za přítomnosti zástupců investora, vedení školy a také dodavatele, jehož zastupoval ředitel divize 2 Petr Kajer.

Realizace celkově trvala přibližně čtyři měsíce. Harmonogram byl přizpůsoben potřebám školního zařízení, proto byly nejnáročnější a nejprašnější bourací práce soustředěny do období letních prázdnin.

Zakázku zahájila demolice původního interiéru až na základovou desku, při které z objektu zůstala zachována pouze okna. Následně byly instalovány rozvody vzduchotechniky, vody a elektro. Po dokončení povrchových úprav a osazení stavebních prvků bylo namontováno moderní gastronomické vybavení.

Projekt obsahoval i dispoziční úpravu prádelny, jež se v budově rovněž nachází. Tento prostor byl stavebně oddělen a získal samostatný vchod, což vymezuje čistý a špinavý provoz.

Modernizovaná kuchyně byla zkolaudována na konci října.

Zahájení ražeb tunelu Opevnění

Ceremoniálem u jižního portálu, jehož součástí bylo i požehnání a umístění sošky svaté Barbory, byla v lednu oficiálně zahájena výstavba dálničního tunelu Opevnění.



Slavnostní zahájení ražeb se uskutečnilo před jižním portálem.

Zástupci ŘSD a dodavatelských společností se ve středu 21. ledna shromáždili před portálem tunelu Opevnění v blízkosti Mrtvého jezera na okraji Trutnova, aby slavnostně zahájili jeho ražby.

„Jsme rádi, že po mnoha letech, která investicím do podzemních staveb příliš nepřála, můžeme v Česku znovu stavět dálniční tunely,“ připomněl ředitel divize 1 David Cyroň.

Po úvodních proslovech požehnal sošce svaté Barbory trutnovský farář Ján Kubis. Dřevěná po-



Jeden z úvodních proslovů měl také ředitel divize 1 David Cyroň.

doba hornické patronky byla následně uložena do kapličky mezi portály, odkud bude dle tradice symbolicky dohlížet na bezpečný průběh podzemních prací.

Na výstavbě tunelu Opevnění od loňského září pracuje divize 1 a Metrostav TBR. Na dodávce technologického vybavení tunelu se bude podílet také divize 4.

Dva dvoupruhové tubusy budou mít shodnou délku 492 metrů.



Dřevěné sošce svaté Barbory požehnal trutnovský farář Ján Kubis.

Spolu s tunelem Poříčí je objekt součástí 21kilometrového úseku dálnice D11 z Trutnova na hranice s Polskem, jehož realizaci vede M1 Roads.

Ražba probíhá v nepřetržitém režimu s využitím NRTM a nepřetržitého monitoringu horninového masivu. Původní harmonogram doznal změn kvůli výskytu rizikového teplotního popílku na jižním portálu tunelu Poříčí.

Na stavbě obou tunelů se v souběhu bude podílet více než stovka pracovníků.

Build. Win. Repeat.

LIMITOVANÁ KOLEKCE OBLEČENÍ

První kolekce oblečení Subterra Cupu, která propaguje florbal a stavařinu, vznikla ve spolupráci s Filipem Formanem.



Promo video a fotografie vytvořeny na stavbě metra D na Pankráci. V hlavních rolích ambasadoři Filip Forman a Míša Mechlová a influencer Matěj König.

WWW.SUBTERRACUP.CZ



SUBTERRA CUP

www.subterrakup.cz

2025/2026



Subterra Cup trhá rekordy: Do boje o pohár letos vyrazilo přes 860 týmů

Florbalový Subterra Cup se stal pevnou součástí sportovního kalendáře středních škol po celém Česku. Letošní ročník však dokazuje, že hlad po vítězství a týmovém duchu neustále roste.

Zájem škol o účast v Subterra Cupu v tomto roce překonal veškerá očekávání. Do turnaje se přihlásilo rekordních 650 škol z celého Česka. Celkem se na palubovkách letos představilo 866 chlapeckých a dívčích týmů. Tento masivní zájem potvrzuje, že spojení jména Subterra s mládežnickým sportem má smysl a pomáhá budovat nejen sportovní kariéry, ale i smysl pro fair play a vytrvalost.

Kromě rekordního počtu hráčů má Subterra Cup i novou hvězdnou tvář. K dlouholetému ambasadorovi a opoře české reprezentace Filipu Formanovi se letos připojila výrazná osobnost ženského florbalu – Míša Mechlová.

Míša přichází v té nejlepší možné formě. Fanoušci ji mají v čerstvé paměti jako jednu z postav nedávného domácího mistrovství světa, kde vybojovala fantastickou stříbrnou medaili. Její příběh a významný úspěch jsou pro mladé hráčky a hráče tou nejlepší motivací.

„Je skvělé vidět, jak Subterra Cup roste. Je pro mě ctí být součástí projektu, který dává mladým lidem šanci zažít at-

mosféru velkého turnaje a motivuje je k pohybu,“ říká Míša Mechlová o své nové roli.

Subterra Cup se samozřejmě speciálně zaměřuje na stavební školy a snaží se co nejvíce podpořit jejich účast – dlouhodobě se přihlašuje přes 80 % všech stavebních škol v zemi. V rámci speciální soutěže si jako každý rok nachystala Subterra vstupenky do O₂ areny pro tu stavební školu, která to v poháru dotáhne nejdál. Kromě toho Subterra produkuje videoprofil vybraných zúčastněných stavebních škol a mapuje také příběhy elitních florbalistů, kteří vedle florbalu rozvíjejí své kariéry právě ve stavebnictví.

„Florbal podporujeme proto, že je férovým a dostupným sportem. Subterra Cup nám výrazně pomáhá zvýšit povědomí o naší značce a také o celém stavebnictví, které středoškolákům přibližujeme jako atraktivní a perspektivní obor. Veříme, že z některých studentů se stanou naši kolegové,“ dodává personální ředitel společnosti Subterra Karel Vašta.

Novinkou letošní sezony je oficiální kolekce oblečení Subterra Cupu, která byla vytvořena ve spolupráci s Filipem Formanem. Nejde o klasický merchandise, ale o módní kolekci zaměřenou na mladé lidi ve věku účastníků turnaje. Kolekce si získala velkou pozornost také díky komunikační kampani, jež vznikla na stavbě metra D na Pankráci.

V těchto týdnech se turnaj posouvá skrze síto vyřazovacích bojů až k vytočenému Superfinále v pražské O₂ areně. Na vyvrcholení soutěže se Subterra tradičně představí také stánkem s autogramiádou sportovců, která vždy přitáhne davy fanoušků. Obě finále Subterra Cupu jsou vysílána živě na kanálu ČT sport Plus. Vítězné týmy v obou kategoriích získávají originální betonovou trofej a zároveň poukaz na jednodenní tréninkový kemp s českými reprezentanty. Pro mladé sportovce je možnost zahrát si v největší české hale nezapomenutelným zážitkem, který jim Subterra hrdě zprostředkovává.



HARMONOGRAM

Registrace	3. 9. 2025 – 30. 9. 2025
Okresní kola	20. 10. 2025 – 19. 12. 2025
Krajská kola	15. 12. 2025 – 30. 1. 2026
Národní finále	Březen 2026
BigBoard Superfinále	25. 4. 2026

Ze školy až do O₂ areny

Subterra Cup je jedinečný florbalový turnaj, do kterého se zapojuje 650 středních škol, což je přibližně polovina všech českých středních škol. Mezi nimi každoročně nalezneme i bezmála 50 stavebních škol z celého Česka. Subterra Cup se hraje v několika úrovních – začíná okresními koly a postupně vygeneruje dva chlapecké a dva dívčí týmy, které si zahrají o celkové vítězství v rámci florbalového Superfinále v O₂ areně, největší české hale.

PŘIHLÁŠENÉ
STAVEBNÍ ŠKOLY

AMBASADOŘI



Filip Forman

Český florbalový útočník, reprezentant, vicemistr světa z roku 2022 a dvojnásobný juniorský mistr světa z let 2019 a 2021. V českých a švédských nejvyšších soutěžích hraje od roku 2019. V sezoně 2021/2022 se stal kapitánem FBŠ Bohemians a zároveň nejmladším vítězem kanadského bodování v historii soutěže. Hrál dva roky elitní švédskou ligu v týmu FBC Kalmarssund.



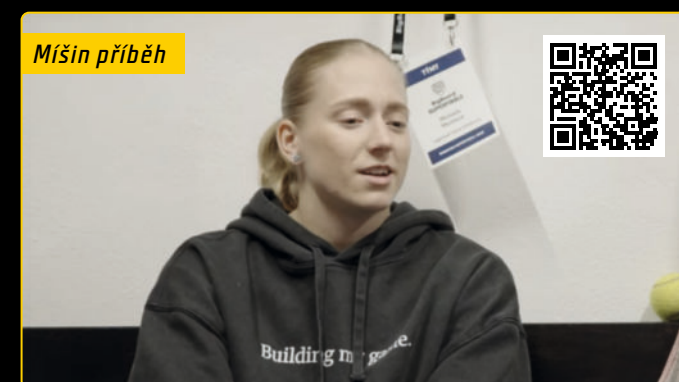
Míša Mechlová

Česká florbalová obránkyně, reprezentantka a vicemistryně světa z roku 2025, která byla oporou týmu při zisku historického stříbra na domácím šampionátu. Ve sbírce má rovněž bronz z mistrovství světa 2023 a stříbrnou medaili z juniorského mistrovství světa 2022. V domácí nejvyšší soutěži je klíčovou postavou Tatranu Střešovice, se kterým v sezoně 2024/2025 ovládla domácí pohár a vybojovala ligové stříbro. Své první zahraniční angažmá si vyzkoušela ve finské elitní lize v týmu SB-Pro.



Merch

Míšin příběh



VÍTĚZOVÉ
24/25



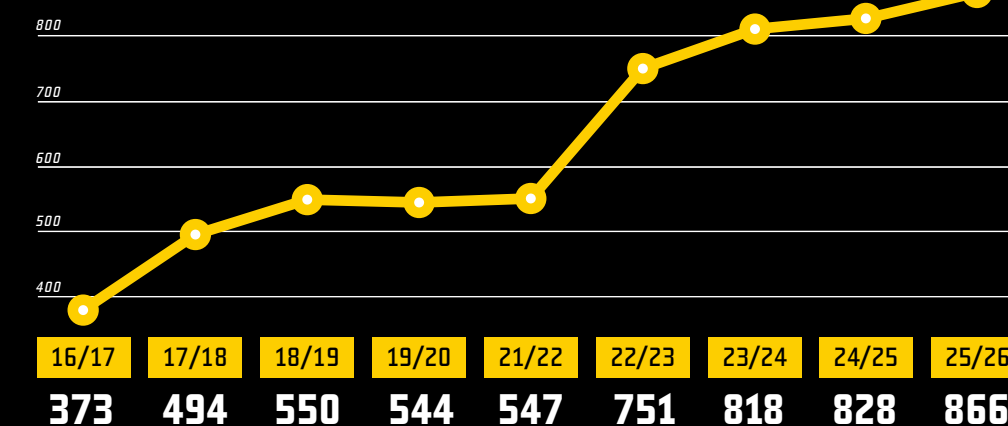
SPSS a OA Kladno



Gymnázium Arabská Praha

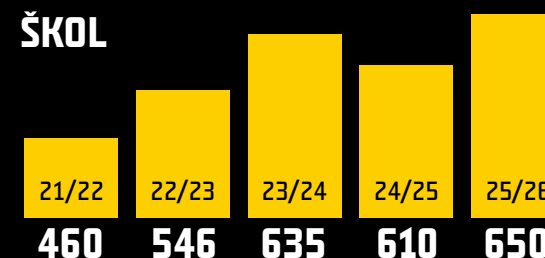
TÝMY

POČET TÝMŮ V SEZONÁCH

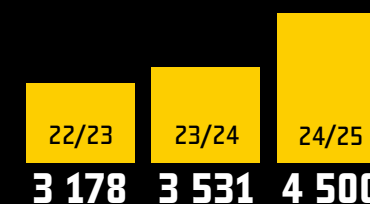


ŠKOLY

POČET ZAPOJENÝCH ŠKOL



NÁVŠTĚVNOST FINÁLOVÝCH UTKÁNÍ V RÁMCI SUPERFINÁLE FLORBALU



NÁVŠTĚVNOST

SUPERFINÁLE 24/25