



Slavnostní zahájení druhé etapy metra D

V pátek 19. června byla u křižovatky Libušské a Kunratické ulice zahájena výstavba metra D z Olbrachtovy na Nové Dvory. Projekt vede divize 5, práce se rozbíhají na prvních z mnoha stavenišť.



Na základní kámen, který měl podobu žulových dlaždic ze stanice Nové Dvory, poklepal také generální ředitel společnosti Subterra Ondřej Fuchs.

Ceremoniál uspořádal na staveništi budoucí stanice Nové Dvory investor, kterým je Dopravní podnik hl. m. Prahy, za účasti představitelů metropole, dodavatelů i řady hostů. Zahájení dlouho očekávaného projektu přilákalo také novináře včetně zástupců největších médií.

Mezinárodní konsorcium vedené divizí 5 Subterra tvoří rovněž Hochtief CZ, BeMo Tunnelling a Hochtief Infrastructure.

Strojní ražby

„Zahájením navazujícího úseku metra D mezi Olbrachtovou a Novými Dvory vstupujeme do další, technicky velmi náročné části projektu,“ řekl při ceremoniálu generální ředitel společnosti Subterra Ondřej Fuchs. Oproti etapě Pankrác–Olbrach-

tova jde o rozsáhlejší úsek, na jehož realizaci budou využity také razicí stroje TBM.

Oba stroje jsou již objednány u německé společnosti Herrenknecht, nasazený budou od příštího roku. Pro zajímavost, jejich výrobní čísla budou S-1483 a S-1484 – stroje, které před šestnácti lety razily metro A, nesly čísla S-609 a S-610.

Na třinácti staveništích

Stanice Nádraží Krč, Nemocnice Krč a Nové Dvory budou stavebně odlišné – povrchová, hloubená a ražená – každá bude budována z více stavenišť.

Nejdále zatím stavba postoupila na Nových Dvorech, kde pokračuje hloubení stavební jámy a příprava na zahájení ražeb přístupového tunelu ve druhé polovině letošního roku.

Na dalších povrchových staveništích v této lokalitě, určených pro eskalátorové tunely a větrací šachtu, je nejprve nutné zapracovat úpravy vyplývající z první změny stavebního povolení v souvislosti s plánovanou výstavbou Pražské developerské společnosti. Přibýly zde také přeložky sítí.

V místě stanice Nemocnice Krč je staveniště oploceno a po dokončeném archeologickém průzkumu tu pokračují práce na přeložkách sítí a přípojkách staveniště.

Nejsložitější podmínky představuje okolí stanice Nádraží Krč, kde je vyčleněno dokonce pět stavenišť. Jedná se o území v údolí, sevřené mezi Jižní spojkou a železniční trať. Na stanici metra a nové nádraží naváže developerská výstavba, pro niž se dokončuje směna pozemků. Divize 5 staveniště převzala a stavbu připravuje, činnosti se rozbíhají zejména severně od Jižní spojky.

Přesné návaznosti

Jako jeden z aktuálních cílů hodlá projektový tým zvládnout do zimy co největší část přeložek inženýrských sítí. Správci sítí od určitého období zásahy nepovolují a bez přeložek nelze otevírat navazující stavební jámy.

Stěžejní je právě koordinace s jednotlivými správci. S tím souvisí i sladění výluk – jak v rámci stavby, tak s okolními akcemi jiných investorů. Dopravní obslužnost musí zůstat zachována.

Oproti první etapě není ta druhá technicky náročnější, je však rozsáhlejší a jinak uspořádaná. Zatímco úsek Pankrác–Olbrachtova byl celý ražený a obsluhovaný přes vertikální šachty, tentokrát se staveniště vzájemně podmiňují.

„V první etapě fungovalo každé staveniště samostatně. Tady musí být načasování takové, aby razicí stroje v celém úseku až z Písnice mohly jednotlivými stanicemi plynule projet,“ popisuje rozdíly vedoucí útvaru koordinace Petr Chamra.

Dokončení stavby a zprovoznění prvního úseku metra D je plánováno na rok 2032.



Ceremoniál provázal nejen zájem médií, ale také horké červnové počasí.



Akcí přiblížilo mimo jiné několik televizních rozhovorů a živých vstupů.



Prostřednictvím velkoformátových vizualizací se hosté mohli fotit v budoucích stanicích.

Prorážka dálničního tunelu Opevnění

Přesně půl roku od zahájení ražeb, v úterý 7. července, se uskutečnila prorážka levého tubusu tunelu Opevnění. Stavba na okraji Trutnova se nachází na trase budované dálnice D11, která povede až na polské hranice.

Výstavba 21kilometrového úseku dálnice D11, vedená společností MI Roads, zahrnuje tunely Opevnění a Poříčí, které realizuje divize 1 a Metrostav TBR. Na technologickém vybavení se bude podílet také divize 4.

Proměnlivým masivem

Tunel Opevnění prochází složitým geologickým prostředím – střídají se v něm slepence, pískovce a jílovce různého stupně zvětrání. Přibližně v polovině 444metrové délky raženého úseku tým zastihl poruchové pásmo, jež si vyžádalo provedení dodatečných stabilizačních opatření.

Již zároveň s ražbami jsou realizovány betonáže sekundárního ostění, v levém tubusu navázaly na prorážku tunelové propojky a další dokončovací práce, mezi nimi i betonáže základových pasů a pokládka hydroizolace.

„Snažíme se držet harmonogram, i proto jsme betonáže sekundárního ostění zahájili dlouho před vlastní kompletní prorážkou. Souběh ražby a dokončovacích prací je u takto krátkých tunelů velice náročný,“ upozorňuje projektový manažer divize 1 Jan Faltýnek.

Prorážka pravého tubusu proběhla o tři týdny později, 27. července.

Tunel Poříčí

Po dokončení ražeb se razičské kapacity přesunou na kolem čtyř kilometrů vzdálený tunel Poříčí, kde jsou již v závěru práce na výkopech a zajištění jižní portálové jámy.



Prorážka tunelu Opevnění přinesla obvyklé působivé momenty.

Zatímco se tunel Poříčí bude razit, na Opevnění budou pokračovat betonáže a další dokončovací práce.

Změny ve Skupině Metrostav



Dne 1. července 2026 vstoupilo v platnost nové uspořádání řízení Skupiny Metrostav, které schválila řádná valná hromada společnosti Metrostav.

Prezidentem Skupiny Metrostav a předsedou představenstva společnosti Metrostav se stal Aleš Gothard, viceprezidentem Karel Volf, finančním ředitelem a místopředsedou představenstva Miroslav Pánek a výrobně-technickým a personálním ředitelem Filip Křestan.

Prezident Skupiny Metrostav František Kočí po ukončení svého mandátu pokračuje jako předseda dozorčí rady společnosti Metrostav.

Valná hromada zároveň schválila nové stanovisko společnosti Metrostav, které výslovně zakotvují její postavení jako řídicí osoby Skupiny Metrostav a posilují kontrolní pravomoci dozorčí rady.

Na změny ve vedení Skupiny navázala obměna dozorčí rady společnosti Subterra. Jejím předsedou byl nově zvolen Aleš Gothard, novými členy jsou Miroslav Pánek a Karel Volf. Dozorčí radu dále tvoří místopředseda Jiří Bělohav a členové Ladislav Novák a Michal Žáček.

Strop hlavního nádraží v Praze

D1 Jako vedoucí dodavatelské společnosti pracuje divize 1 na první etapě komplexní rekonstrukce zastropení nové odbavovací haly pražského hlavního nádraží. Na projektu zahájeném 10. července se podílí také Firesta.

Stavba řeší dlouhodobé zatékání do haly, jádro prací tvoří výměna hydroizolace a odvodnění stropní desky, na níž je část parkoviště a magistrály. Navazovat bude nové uspořádání silnice a autobusových zastávek před Fantovou budovou, přechod a úprava odvodnění Wilsonovy ulice.

Po demolicích a zřízení přejezdu středního dělicího pásu následovalo postupné frézování pruhů magistrály. Doprava bude do 15. listopadu svedena do jednoho pásu v režimu 2+2 jízdní pruhy pro co nejplynulejší průjezd vozidel. Rekonstrukce má být dokončena v srpnu 2027.

Armozávod v Horních Počernicích

D4 Kompletní elektroinstalace pro modernizovaný armozávod ve stavebním dvoře v pražských Horních Počernicích dokončila divize 4.

Zakázka pro Metrostav zahrnovala rozvody silnoproudu a slaboproudu, rozvadeče, osvětlení, napájení technologií, datové rozvody a hromosvodnou soustavu včetně revizí a uvedení zařízení do provozu. Složitá byla koordinace instalací s výrobními technologiemi. Upravené a rozšiřované požadavky znamenaly řadu změn, například úpravy uzemnění, provizorní napájení či napojení jeřábových drah.

Práce byly zahájeny loni v červenci, kompletní dílo bylo předáno v červnu.

VZT pro dálniční tunel Homole

D4 Jako subdodavatel společnosti Eurovia se divize 4 zapojí do technologického vybavení nového tunelu Homole na realizované dálnici D35 mezi Hradcem Králové a Vysokým Mýtem.

Projekt obsahuje dobývku a instalaci malých i velkých vzduchotechnik a také vzduchotechniku a chlazení pro oba provozně-technické objekty. Realizační dokumentace již byla schválena, práce budou zahájeny letos v říjnu.



D3 V úterý 23. června se ve Fantově sále pražského hlavního nádraží uskutečnil galavečer 23. ročníku soutěže Česká dopravní stavba, dříve známé jako Česká dopravní stavba & technologie. Vedle osmi titulů byla udělena také cena veřejnosti, kterou získala rekonstrukce železniční stanice Brno – Královo Pole. Na projektu se podílela divize 3.

Tradiční součástí soutěže je také ohodnocení nejlepších ročníkových, bakalářských nebo diplomových prací z oboru dopravy a dopravního inženýrství. Cenu společností Subterra převzal z rukou obchodního ředitele Jiřího Tesaře Jáchym Thon z Fakulty dopravní ČVUT v Praze. Diplomová práce se zabývá stavem a rekonstrukcí železniční stanice Čáslav. ■

Letní škola TZB

D4 Letošní Letní škola TZB se neobvykle konala již 9. až 11. června v penzionu Kamínky v Nových Hradech. Studující z ČVUT v Praze a VUT v Brně se sešli nad tématem Pas pro renovaci budov.

Úvodní den patřil přednáškám zástupců obou univerzit a partnerů akce, mezi než patří i Subterra. Divize 4, kterou zastupovali Vít Strejček a David Lehovec, představila svůj provoz stabilních hasičích zařízení a realizace v centru Prahy. Druhý den byl na programu workshop. Účastníci se seznámili s projektovou dokumentací i základními prvky systému a poté si mohli sami vyzkoušet montáž potrubí a sprinklerových hlav. ■

Vlečka ZEVO v SAKO Brno

D3 Na modernizaci vlečky pro zařízení na energetické využití odpadu (ZEVO) v areálu městské společnosti SAKO Brno pracuje divize 3.

Zakázka pro Metrostav DIZ obsahuje více částí. V červnu byl dokončen železniční svršek – výměna kolejového lože, pokládka kolejí a výhybek se svařením do bezстыkové koleje, podbití a výstavba drážních stezek. Ve zbývajících letních měsících jsou prováděny navazující práce na přejezdech, zpevněných plochách a kanalizaci. ■

Údržba trati Bor–Tachov

D3 V květnu dokončila divize 3 údržbu regionální železniční trati mezi Borem a Tachovem, na které pracovala od loňského podzimu.

Ve stanici Bor byly regenerovány dřevěné výhybky a upraveno kolejiště. V mezistaničním úseku práce zahrnovaly rekonstrukci přejezdů, lokální výměnu pražců a kolejnice nebo zřízení bezстыkové koleje zajišťující plynulejší a tišší jízdu a zároveň nižší nároky na budoucí údržbu. ■

Studentské praxe a brigády

Subterra v letošním roce zaznamenává rekordní čísla ve spolupráci se studenty.

Čtrnáctidenní praxe v květnu se zúčastnilo 21 žáků středních škol, o letní brigády se zajímalo dalších 19. K nim se přidává jeden na dlouhodobém odborném výcviku a jeden na odborné stáži. Subterra spolupracuje také se 14 vysokoškoláky, celkově tak společností letos projde více než padesát mladých lidí.

Středoškoláci mají největší zájem o pozemní stavby a technická zařízení budov. Chtějí být na stavbách a poznat práci v terénu. Vysokoškoláci působí na různých projektech většinou na dohodu o provedení práce jako asistenti stavbyvedoucích, přípravaři či administrativní výpomoc. Získávají tak přehled o každodenním chodu staveb.

„Rád bych poděkoval všem kolegům a kolegyním, kteří se studentům na praxích a brigádách věnují a pomáhají jim poznat náš krásný obor. Investují svůj čas a energii do budoucnosti naší profese,“ zdůrazňuje personální ředitel společnosti Subterra Karel Vašta. ■

Modernizace trati Kojetín–Přerov

Železniční trať mezi Kojetínem a Přerovem je od loňského roku přestavována na dvoukolejnou, pro rychlost až 200 km/h. Divize 3, která projekt vede, pracuje především ve stanici Chropyně a v navazujícím traťovém úseku.

Úsek v délce 17 kilometrů je součástí páté stavby modernizace trati Brno–Přerov.

S budováním druhé koleje pro vyšší traťovou rychlost se pojí též rušení 14 úrovnových přejezdů, úprava podoby stanic či instalace nových technologií zahrnujících ETCS.

Společně s divizí 3, jež realizuje stanici Chropyně a navazující úsek do Kojetína, jsou členy dodavatelské společnosti OHLA ŽS, Swietelsky Rail, Elektrizace železnic Praha a Firesta. Nejvýraznějším objektem na zbývajících úsecích je 120metrový ocelový most přes Moravu v Kojetíně.

Chropyně bez bariér

Těžiště prací v současnosti leží v železničním spodku. Stavba je ve fázi rozsáhlých zemních prací, na které navazuje budování řady dílčích objektů – od odvodnění a podchodu přes mosty až po přeložky inženýrských sítí.

Ve stanici Chropyně divize 3 pracuje na zemním tělese a na kanalizaci pro odvod srážkových vod. Souběžně budovaný podchod nabídne cestujícím nejen bezpečný, bezbariérový přístup na ná-



Spolu s novou nádražní budovou je ve stanici Chropyně realizován také podchod.



V traťovém úseku Chropyně–Kojetín budují zaměstnanci divize 3 zemní těleso pro druhou kolej a zároveň pokládají dešťovou kanalizaci.

stupiště, ale rovněž propojí nádraží s územím na opačné straně kolejiště.

Pokračuje také stavba výpravní budovy a inženýrských sítí. V kolejišti jsou zároveň osazovány stožáry osvětlení. Na dokončený železniční spodek naváže svršek s druhou kolejí.

Přesná koordinace

V mezistaničním úseku Chropyně–Kojetín probíhají rozsáhlé práce na novém zemním tělese pro druhou kolej. Po celé délce jsou zároveň budovány mostní objekty a propustky.

Vedle samotné trati a drážních technologií náleží k projektu rovněž další inženýrské objekty – ochrany plynovodů a přeložky sítí ČEZ i optických telekomunikačních tras – a stavěn je také nadjezd. Na poměrně krátkém úseku, zhruba pětikilometrovém, se tedy v současnosti setkává hned několik druhů činností.

Postup při realizaci jednotlivých objektů proto musí být přesně naplánován. „Práce koordinujeme tak, aby výstavba zemního tělesa plynule navazovala na stavbu mostů a propustků,“ popisuje vedoucí projektu Tomáš Kotek. ■

Servisní hala v Brodku u Přerova

V Brodku u Přerova pokračuje divize 3 ve výstavbě areálu, který bude sloužit jako základna pro železniční mechanizaci. Dokončena byla nosná konstrukce servisní haly včetně administrativního zázemí.

Základna pro provoz železniční mechanizace společnosti Subterra se nachází v areálu bývalého cukrovaru v sousedství nádraží. Investorem je Metrostav nemovitostní, kromě divize 3 se na stavbě bude podílet divize 4.

Na servisní halu, kterou budou procházet tři koleje modernizované vlečky, navazuje třípodlažní objekt s dílnami, kanceláři a zázemím pro zaměstnance včetně pohotovostního ubytování.

Montovaný železobetonový skelet byl dokončen, pokračuje realizace zastřešení, inženýrských sítí a dalších konstrukcí.

Ocelové servisní jámy

Další fází bude montáž souvrství střechy včetně světlovodů a opláštění stěn sendvičovými panely, pro něž jsou připravovány ocelové konstrukce.

V hale probíhají výkopové práce a betonáž základové desky pro servisní jámy. „Půjde o tři ocelové jámy s kompletním vybavením – například osvětlením, ventilací či jímáním oleje – dvě s délkou 20 metrů a jednu 24metrovou. Instalovány budou koncem srpna,“ říká Kamil Broda z divize 3.

Aktualizovaný harmonogram počítá s dokončením stavby závěrem příštího roku. ■



Nosnou konstrukci servisní haly tvoří železobetonový montovaný skelet.

Revitalizace kladenského centra

Divize 4 v červnu dokončila několikaletou obnovu třídy T. G. Masaryka, hlavní pěší zóny v Kladně, a sousedících prostranství. Rozsáhlý projekt rozdělený do tří etap uzavřela proměna Poštovního náměstí.



Žulové povrchy, které nahradily betonovou zámkovou dlažbu chodníků a asfaltové vozovky, podstatně proměnily podobu Poštovního náměstí i dalších prostranství v centru Kladna.

Druhá fáze třetí etapy zakázky pro společnost Pragma se soustředila na nové uspořádání Poštovního náměstí. Divize 4 realizovala předláždění, osadila nový mobiliář a také vodní prvek.

Kámen místo betonu

Těžištěm rozsáhlého projektu zahájeného v roce 2022 byla výměna povrchů. Betonovou zámkovou dlažbu a asfalt nahradily řezané a štípané žulové kostky, celkem zhruba 16 500 metrů čtverečných. Součástí bylo také nové odvodnění, veřejné osvětlení, kompletní mobiliář a bezpečnostní kamery pro městskou policii.

Výraznou proměnou prošla rovněž zeleň. Na třídu T. G. Masaryka přibýlo padesát stromů vysazených do speciálních kořenových buněk. Systém zajišťuje dostatek vody i vzduchu a chrání zpevněné plochy před poškozením kořeny.

Stavba se dokázala vyhnout inflačním tlakům. „Téměř veškerý materiál nakoupilo město už v prvním roce a byl uskladněn u nás, takže pozdější růst cen se do zakázky nepromítl,“ popisuje vedoucí projektu Pavel Picka. Kladno financovalo celou revitalizaci z vlastních zdrojů. ■

Základní škola v Doubravčicích

Ve středočeských Doubravčicích pokračuje divize 2 ve výstavbě svazkové základní školy pro 420 žáků. V současnosti jsou realizovány nosné konstrukce výukových pavilonů.



Po necelém roce výstavby získala doubravčická škola hrubé obrysy. Tělocvičnu z prefabrikovaného železobetonu postupně doplňují zděné objekty s monolitickými stropy.

Školní areál pro Dobrovolný svazek obcí Český Brod – Doubravčice buduje divize 2 jako generální dodavatel, a to v režimu „design and build“ – vedle samotné výstavby zajišťuje také realizační dokumentaci. Budovu se 14 kmenovými třídami, tělocvičnou a dalšími prostory, která sestává z několika propojených objektů, navrhl AF Atelier. Hlavní stavební práce zahájila divize 2 v říjnu loňského roku.

Úpravy projektu
Náročné byly již zemní práce pro základové konstrukce. „Žula byla nerovnoměrně zvětřalá, takže jsme museli doplnit dalších přibližně dvě stě základových patek s železobetonovým trámovým roštem, aby všechny objekty měly srovnatelné základní podmínky,“ popisuje změnu technického řešení Petr Bican z divize 2. Úpravou prošla také tělocvična – nosnou konstrukci, původně navrženou jako monolitický žele-

zobeton, nahradil prefabrikovaný skelet. Změna přinesla sjednocení kvality pohledového betonu v interiéru, ale zároveň zrychlila výstavbu haly. Nyní již probíhá montáž střešního souvrství.

Pasivní budova
Výstavba pokračuje budováním tří výukových pavilonů. Jsou vyzdívány nosné stěny, betonovány stropy a montována prefabrikovaná schodiště. Souběžně probíhá pokládka dešťové a splaškové kanalizace. Po dokončení hrubé stavby následuje montáž oken a také realizace topení a zdravotnětechnických instalací, na které se bude podílet divize 4. Na podzim pak bude provedeno 25 vrtů s hloubkou 250 metrů pro tepelná čerpadla, která budou školní objekty vytápět i chladit. Budova má být energeticky pasivní. Kromě tepelných čerpadel k tomu přispěje řízené větrání s rekuperací a fotovoltaika na střeších. Udržitelné bude také hospodaření s dešťovou vodou. ■



Konstrukci vstupní části, která bude prosklená, tvoří železobetonový skelet.

Svatá Barbora pro kolektor v Brně

Výstavba kolektoru Česká–Středova, která byla slavnostně zahájena loni v červenci, se přesunula pod zem. Před zahájením ražeb nechali dodavatelé 25. června požehnat a osadit sošky svaté Barbory.



O postupu při realizaci kolektoru promluvil ředitel divize 1 David Cyroň.



Osazení dřevěných figur hornické patronky předcházelo jejich požehnání.

Kolektor v délce 225 metrů pod ulicí Česká, v Brně zvané Čára, výrazně zjednoduší správu a údržbu inženýrských sítí. Realizaci projektu vede divize 1, na stavbě se podílejí rovněž Firesta a Pohl. Podle hornických tradic na bezpečnost ražeb symbolicky dohlíží svatá Barbora. Řezbář Dalibor Čenčík barevně odlišené sošky vytvořil z javorového dřeva.

Pod historickým jádrem
Po přípravných pracích na povrchu, včetně provizorní přeložky vodovodu a parovodu, vyhloubili dodavatelé dvě šachty, v ulici Středova a před funkcionalistickým palácem Convalaria na nároží ulic Česká a Veselá. Do schránek v obou šachtách pak společnosti Subterra a Firesta umístily sošky svaté Barbory.

Ražba ze šachty ve Středově již nyní probíhá, a to pod ochranou železobetonové desky. Základy domů v ulicích Česká a Skrytá přitom zajišťují sloupky z tryskové injektáže. Náročný bude postup pod ulicí Česká, kde se v podzemí dochovaly barokní kanalizační štolky i relikty středověkého opevnění a mostních konstrukcí. „Pod ulicí Českou budeme razit v těsné blízkosti míst, kde před staletími pracovali jiní stavitelé, a nečekaná zjištění tu nelze vyloučit,“ upozornil ředitel divize 1 David Cyroň při ceremoniálu. V červenci byla zahájena ražba rovněž z druhé šachty u Convalarie, za několik měsíců bude dokončena třetí šachta v ulici Skrytá. Na ražby, které budou trvat ještě přibližně rok, naváže celková rekonstrukce ulice Česká. Místo asfaltu bude povrch tvořit žulová dlažba, podobně jako na ostatních prostranstvích historického jádra. Trojúhelníkovou plochu mezi ulicemi Česká, Veselá a Solniční zároveň doplní stromy a fontána s funkcí pítky. ■

Prorážka německého tunelu Holstein

Divize 1 a sesterská společnost BeMo Tunnelling 23. června slavnostně prorazily východní tubus tunelu Holstein na dálnici A44 ve spolkové zemi Hessensko.

Ceremoniálu se účastnili zástupci investora – společnosti DEGES, starosta města Sontra, patronka tunelu, stavební dozory či geologická služba. Kromě společností Subterra a BeMo Tunnelling nechyběli ani dodavatelé dalších součástí dálnice, Stutz a Rädlinger. Ražba východního tubusu měřila 1629 metrů, celý tunel bude o 35 metrů delší. Prorážky se podařilo dosáhnout výrazně před smluvním termínem, a to i přes nepříznivé podmínky. „Při ražbě NRTM jsme čelili extrémně proměnlivému geologickému prostředí s obtížnými horninovými třídami a občasnými velkými přítoky vody,“ připomíná hlavní stavbyvedoucí oblasti Německo Pavel Farský. Přibližně na polovině délky tunelu musel tým provádět průzkum krasových jevů – jednak dlou-

hými průzkumnými vrty v průběhu ražeb, jednak seismickým měřením po dokončení ražeb kaloty, které znamenalo dočasné omezení v postupu následujících prací. **Složitě betonáže**
Značné nároky na pracovníky kladou také pokračující betonáže sekundárního ostění. Bednění musí být přestavováno mezi mělkým a hlubokým dnem a také při změnách délky bloků. Nejsložitější je betonáž bloků v nouzových zálievkách, rozšiřujících profil o zhruba 3,5 metru, k níž slouží dodatečné boční bednění přezdívané „rukavky“. Prvky o hmotnosti několik desítek tun jsou na bednicí vozy montovány přímo v tunelu. Betonáž sekundárního ostění probíhá nejprve ve dně a poté v klenbě, následuje odvodnění, ka-



Ceremoniál s účastí mnoha hostů se uskutečnil před severním portálem.

belové chráničky a šterbinové žlaby. Montáž technologického vybavení již není součástí zakázky. Stavba se drží harmonogramu, dokončení betonáže je plánováno na podzim 2027. ■

PĚT OTÁZEK

Miroslav Filip

ředitel divize 5



Ve společnosti Subterra pracoval Miroslav Filip od roku 2002. V roce 2010 přešel do společnosti Metrostav, kde působil jako ředitel výstavby. V čele divize 5 stojí od jejího vzniku v roce 2021, po celou dobu výstavby trasy D pražského metra. V současnosti vede dvě etapy projektu, které tvoří úsek Pankrác – Nové Dvory.

Jaké zkušenosti si tým divize 5 přináší z výstavby úseku Pankrác–Olbrachtova?

Znovu jsme si ověřili, jak zásadní je úzká každodenní spolupráce všech účastníků výstavby, rychlé sdílení informací a jasné nastavené rozhodovací procesy přímo na stavbě. Do další etapy si odnášíme především zkušenost s řízením složitě podzemní stavby v hustě zastavěném městském prostředí – s koordinací projektanta, investora, zhotovitelů a technologických profesí i s průběžným vyhodnocováním geotechnických rizik. Velmi důležitou se ukázala rovněž vstřícná a srozumitelná komunikace vůči třetím stranám, městským částem a obyvatelům v přilehlých částech stavby. Na novém úseku chceme navázat i personálně – využít zkušené lidi z Pankráce a doplnit je o další odborníky.

Co přináší současná realizace obou etap?

Stavba tohoto rozsahu je na plánování kapacit náročná sama o sobě. Start druhé etapy lze připodobnit k rozjezdu těžkého vlaku. Při zahájení jsme museli sestavit nové realizační týmy, stanovit pravidla řízení stavby na všech úrovních a také zajistit klíčovou mechanizaci, hlavně razicí stroje TBM. Při zahajování takto velké stavby je vše ještě složitější a na všechny zúčastněné jsou kladeny zvýšené nároky. Výhodu představuje možnost využít koncentrové kapacity – vedle dalších divizí společnosti Subterra se na stavbě budou podílet také Metrostav TBR a divize 8 Metrostav CZ.

Jak se vypořádáte s tím, že trasa vede mimo jiné pod železnicí?

Princip realizace složitých podzemních staveb v obydlených územích je vždy stejný. Nejdříve se provede pasportizace objektů v zóně ovlivnění. Při následných pracích v podzemí je nutný geotechnický monitoring, jehož výsledky jsou pravidelně vyhodnocovány, v některých případech v reálném čase. Postup výstavby je následně přizpůsobován tak, aby nedošlo ke škodám.

Na stavbě jsou dvě kritická místa, která vyžadují náročnou přípravu a složitou koordinaci prací. Jedná se právě o jednokolejné TBM tunely pod kolejištěm u nádraží Krč a dále o hloubený dvoukolejný tunel přes Jižní spojkou. V obou případech platí požadavek na obousměrnou průjezdnost a to je pro nás velká výzva.

Co pro vás znamená návrat ke strojní ražbě po šestnácti letech?

Můžeme se opírat o zkušenosti, jež jsme nabyli při prodloužení trasy A, a zároveň je přizpůsobit podmínkám současné stavby. Strojní ražba klade značné nároky na přípravu, logistiku, zázemí, servis i koordinaci. Přitom nejde jen o samotný stroj, ale o celý systém: provoz, výrobu prefabrikovaného segmentového ostění, logistiku zásobování, odvoz rubaniny i monitoring výstavby. Máme k dispozici zkušené lidi, na které spoléháme.

Jak se při realizaci druhé etapy projeví rozsáhlá technologická část?

Čeká nás náročná koordinace stavební přípravek pro veškerou technologii a následné dokončování stavby. Bude třeba přesně řídit návaznosti mezi všemi stanicemi, tunely, energetickými systémy, dopravní technologií a provozními soubory tak, aby se jednotlivé části navzájem neblokovaly a aby byl v každé fázi jasný postup prací. Pouze tak můžeme tento komplexní projekt zdárně dokončit a předat investorovi. ■



Firemní regata dračích lodí v Praze, kterou již více než dvacet let pořádá agentura UP Events, si připsal další ročník. Závody se konaly 17. června na obvyklém místě v Podolí, nedaleko známého Botelu Racek kotvícího na pravém vltavském břehu. Letos poprvé tvořil atraktivní kulisu soutěže také dokončený Dvorecký most.

Mezi tradičními účastníky opět nechyběla ani Subterra. Žluto-černý tým, jenž vyplul pod vedením profesionálního bubeníka a kormidelníka na hladinu Vltavy již pošestnácté, obhajoval prvenství z loňského roku a zároveň usiloval o celkové desáté vítězství.

Osmnáctičlennou smíšenou posádku, v které musí být nejméně šest žen, na letošních závodech posílilo hned sedm nováčků. Na opakování výsledku to ovšem nestačilo – tři soupeři byli rychlejší a Subterra skončila čtvrtá.

Plány na jubilejní desáté vítězství se tak přesouvají na následující rok.

Hornické ocenění Zlatý Permon

Subterra získala cenu Zlatý Permon, nejvyšší ohodnocení Českého báňského úřadu za bezpečnost práce v podzemí. Trofej za rok 2025 převzali zástupci společnosti koncem června.



V čele zástupců společnosti Subterra stál při ceremoniálu generální ředitel Ondřej Fuchs.

Zlatý Permon představuje ocenění, které Český báňský úřad od roku 2002 uděluje v úzké spolupráci s Odborovým svazem pracovníků hornictví, geologie a naftového průmyslu a Odborovým svazem Stavba ČR.

Cena vyzdvihuje výsledky v oblasti bezpečnosti práce při činnostech prováděných v podzemí i na povrchu, které spadají pod dozor Státní báňské správy. Kromě těžařů surovin jde také o stavitele kolektorů, dopravních tunelů či metra.



Putovní podobu ceny předával předseda ČBÚ Martin Štemberka.

Subterra byla oceněna v druhé kategorii, do níž patří společnosti s 51 až 500 pracovníky v podzemí. V rámci Skupiny Metrostav jde o vůbec první takové ohodnocení od roku 2005, kdy Zlatého Permona za předcházející rok získala divize 5 mateřské společnosti Metrostav.

„Za posledních deset let jsme jedinou čistě stavební firmou zaměřenou na podzemní díla, která ocenění v této kategorii získala,“ zdůrazňuje vedoucí technického odboru Jan Frantl.



Menší soška Zlatého Permona zůstává ve vlastnictví společnosti.

Subterra cenu převzala 24. června ve svém sídle, kromě putovní sochy Zlatého Permona obdržela menší sošku a certifikát stvrzující ocenění.

Setkání se za Český báňský úřad účastnili předseda a kancléř, dále předsedové obou odborových svazů a vedoucí inspektorka Odborového svazu Stavba ČR. Společnost Subterra zastupovali generální ředitel a výrobně-technický ředitel spolu s vedoucími odboru BOZP a technického odboru a předsedou zaměstnaneckých odborů.

Letní sportovní hry Metrostavu

Ve Sportovním centru Nymburk změřilo síly deset týmů reprezentujících společnosti Skupiny Metrostav. Kromě soupeřů se účastníci tentokrát museli vypořádat také s nepřízní počasí.

Letní sportovní hry Metrostavu se na tradičním místě uskutečnily 11. a 12. června, v Nymburku se setkala kolem 130 zaměstnanců.

Na programu her bylo jako obvykle šest disciplín z různých sportovních oblastí – tenis, volejbal, nohejbal, vrh koulí, štafetový běh a divácky atraktivní závod dračích lodí.

Do letošních her zasáhlo počasí, zápasy ve volejbalu a nohejbalu se kvůli vydatným srážkám musely přesunout pod střechu haly.

Týmu společnosti Subterra se nejvíce dařilo v tenisové čtyřhře, v níž dokázal vyhrát. Volejbalový tým skončil těsně pod stupni vítězů. Nejčastějším umístěním – ve třech sportech – byla šestá příčka, které odpovídal i celkový výsledek. Subterra tým dokázala obhájit loňskou pozici.



Volejbalový turnaj se na venkovním hřišti odehrál pouze zčásti.

Letošní prvenství si z Nymburka odvezl tým divize 5 Metrostavu se společnostmi TBR a Norge, druhá byla divize 9 a třetí divize 1.



V celkovém pořadí obsadila Subterra šesté místo, stejně jako loni.

Ceny a diplomy nejúspěšnějším sportovcům předával při pátečním zakončení her generální ředitel Metrostavu Jaroslav Heran.

Metrostav handy cyklo maraton

Do čtrnáctého ročníku benefičního závodu vyslala Subterra svůj tým, který tak zaznamenal jubilejní desátou účast. Cyklisté potvrdili formu z posledních ročníků a znovu dosáhli na medailové příčky.



Tým Subterra s Miroslavem Rypáčkem v čele patřil k favoritům závodu.

Největší integrační cyklistický závod v Česku odstartoval 28. července od pražského Velkého mlýna. Pětidenní štafeta v délce 2 222 kilometrů provedla účastníky všemi kraji v Česku. Tématem letošního maratonu byla menší sportovní střediska a cyklostezky.

Družstvo pod vedením Miroslava Rypáčka, k němuž se opět připojil i generální ředitel společnosti Subterra Ondřej Fuchs, patří ke stálým startovního pole. V letech 2023 a 2025 dokázalo závod vyhrát, předloni obsadilo druhé místo.

„Letošní maraton patřil k nejteplejším v historii. Cyklisté přes den čelili až 37stupňovému vedru,



Taktickým prvkem zvyšujícím celkovou rychlost byla spolujízda.

několik tropických nocí pak ztěžovalo odpočinek a spánek. Především handbikerům jízdu komplikoval také silný protivítr,“ popisuje Miroslav Rypáček náročné podmínky závodu.

Vedle nonstop štafetové jízdy absolvovaly týmy také osm vložených závodů ve sportovních střediscích – například boulderové lezení, jízdu na trenažéru dostihového koně, baseballové odpalování míčku, golf nebo discgolf.

Nejtěžší byla tradiční časovka týmů do vrchu. Z každého týmu jeli handbiker a tři cyklisté trasu z Rožnova pod Radhoštěm na Pustevny, což představuje 500 výškových metrů na osmi kilometrech.



V cíli na pražské Štvanici převzal tým medaile za třetí místo.

Výsledek opět závisel na naplánování co nejkratší cesty mimo zakázané frekventované úseky a také na efektivním nasazení handbikera, který nakonec ujel pro tým rekordních 238 kilometrů.

Tým Subterra závod dokončil v druhém nejlepším čase a po započtení všech odpočtů a bonusů obsadil celkové třetí místo. Na druhé pozici skončil tým Škoda WeLoveCycling.cz, vítězem se stala Skupina Metrostav.

„Celý maraton provázela dobrá nálada. Děkuji zkušeným závodníkům, pěti nováčkům i doprovodu v autech. A jménem celého týmu blahopřeji vítězům,“ uzavírá Miroslav Rypáček.

GRATULACE

SRPEN–ZÁŘÍ

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Ing. Daniela Filipová

50 let

Radek Trávník
Ing. Ondřej Richter
Jaromír Bolf
Radek Brož
Ing. Petr Žáček
Vladislav Lonek

55 let

Roman Piga
Ing. Ľuboš Čap

60 let

René Krehan

65 let

Ing. Petr Havelka, MBA
František Mahdal
Ing. Václav Švarc

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Michal Houška
Václav Žejdlík
Ing. Michal Sklenář
Ing. Barbora Hortová

15 let

Miloš Nečas
Šárka Svobodová
Václav Tvrzický
Martin Vlk
Ing. Jiří Kotouč

20 let

Pavel Kilian
Šárka Prosrová

25 let

Ing. Petr Žáček
Aleš Povolný
Ing. Miroslav Filip

30 let

Jiří Růžicka
Emil Halva
Ing. Ondřej Fuchs
Petr Schüller
Jiří Roubal

40 let

Zdeněk Bažant
Ing. Jan Frantl

SUBTERRA

ZPRAVODAJ SUBTERRA 4/2026 | Ročník: I | Redakční uzávěrka: 3. 8. 2026

Vydavatel: S u b t e r r a a.s., Koželužská 2246/5, 180 00 Praha 8 – Libeň | IČO: 45309612

Redakce a produkce: pipeform | Fotografie: archiv společnosti, Skupina Metrostav | Jazyková korektura: Markéta Teuchnerová | Tisk: Ottova tiskárna s.r.o.

Redakční rada: Jiří Nový (předseda), Roman Brukner, Jan Frantl, Ladislav Novák, Jiří Novotný, Zuzana Kypová, Iva Kebrtová, Martina Formánková, Vít Strejček, Radim Mana

MK ČR E 14804 | Toto periodikum má výhradně informační a propagační charakter a je veřejně neprodejné.

4