



Prorážka německého tunelu Cornberg

Výstavba železničního tunelu Cornberg v německém Hesensku, na níž se podílí divize 1 se sesterskou společností BeMo Tunnelling, dospěla na konci září k prorážce kaloty. Následuje ražba opěří a dna.

Nový dvoukolejný tunel na trati z Frankfurtu nad Mohanem do Göttingenu v délce 681 metrů je veden souběžně s tunelem z roku 1875, jehož rekonstrukce by byla nerentabilní.

Na ražbě spolupracují divize 1 a BeMo Tunnelling, projekt realizují i společnosti Josef Rädlinger Bauunternehmen a Stutz. Práce začaly na podzim 2024, ražby letos v dubnu.

Kalota byla ražena dle zásad NRTM od východního portálu, bez protiražby. Zhruba dvě třetiny objemu horniny byly rozpojovány trhačemi, zbytek mechanicky. Odpaly mohly probíhat pouze čtyřikrát denně, ve výlukách provozu těsně sousedícího tunelu. Denní postup nepřesáhl šest metrů. V obtížnějších geologických podmínkách, kde postačilo mechanické rozpojování, se dařilo razit až sedm záběrů, tedy 9,5 metru denně.

Ceremoniálu u příležitosti prorážky se 29. září zúčastnili zástupci investora a dodavatelů i představitelé místní samosprávy.

Porušená oblast u portálu

Nejnáročnější byl úvodní úsek. Východní portál se nachází v oblasti historického sesuvu, prvních patnáct metrů proto ražba postupovala pod ochranou mikropilotového deštníku.

V nejtěžších geotechnických třídách se záběry zkrátily na 1–1,2 metru. Čelbu bylo nutné jistit střikaným betonem s výztužnou sítí a každý záběr předstihovými jehlami nebo injektovanými kotvami, kalota se navíc uzavírala dočasným dnem.

Přibližně od 110. metru se podmínky zlepšily a ražba pokračovala v drolivé břidlici se záběry o délce 1,5 metru. „Klíčovým faktorem dodržení termínu byla včasná realizace rozsáhlého zajištění východního portálu a dokončení hloubeného úseku ještě před zahájením ražeb,“ popisuje hlavní stavbyvedoucí oblasti Německo Pavel Farský.



Spolu se zástupci vedení projektu a investora přihlížela slavnostní prorážce také patronka tunelu Katja Gonzalez Contreras, starostka obce Cornberg.

Ražba opěří a dna

Na dokončení kaloty bezprostředně navazuje ražba opěří, prováděná opět ve směru od východního portálu. V příportálové oblasti s nestabilními podmínkami postupuje souběžně s realizací opěří rovněž ražba dna.

„Vyražením dna se profil primárního ostění uzavře, čímž se celý výrub stabilizuje a zásadním způsobem se tak omezuje vznik konvergenčí,“ vysvětluje Pavel Farský.

Ve zbývajících částí tunelu, kde jsou podmínky stabilnější, bude nejprve vyraženo opěří v celé délce a až poté dna, a to pozpátku, od západního

portálu. Betonáže dna mají být zahájeny na konci listopadu.

Ostění bez izolace

Sekundární ostění je navrženo jako vodonepropustná betonová konstrukce – tzv. bílá vana – bez celoovodové hydroizolace. Mezi primárním a sekundárním ostěním tedy zůstane pouze tenká separační vrstva.

Betonáž probíhá v blocích po deseti metrech, tloušťka ostění v klenbě i ve dně činí půl metru. Betonová směs klenby obsahuje polypropylenová vlákna kvůli požární odolnosti. Kvalitu zrání betonu zajišťují tři klimavozy. Každý vybetonovaný blok je ošetřován tři dny v řízené teplotě a vlhkosti, což omezuje smršťování a vznik trhlin.

Na tunelářské práce naváže výstavba železničního spodku a svršku, trakčního vedení a instalace zabezpečovací a sdělovací techniky.

Po dokončení výstavby bude původní tunel zasypan rubaninou z deponií nad novou trasou, zachovány zůstanou pouze jeho památkově chráněné portály s bohatou výzdobou. Projekt počítá také s ochranou netopýrů, pro které starý tunel slouží jako úkryt a zimoviště.

Podle harmonogramu má být tunel uveden do provozu v prosinci 2029.

ZŠ U Krčského lesa v Praze



D2 V srpnu začala divize 2 pracovat na přístavbě a nástavbě Základní školy U Krčského lesa, která patří městské části Praha 4.

Stávající krček doplní dvoupodlažní příčný objekt se zelenou střechou. Kapacita školy se tím zvýší o šest kmenových tříd pro 180 žáků a dvě odborné učebny. Přístavba bude obsahovat rovněž šatny a část technického zázemí.

Práce začaly bouráním a probíhají za provozu školy. Stavba má trvat 16 měsíců.

Instalace pro bytový dům v Praze

D4 V pražské Libni dokončila divize 4 technická zařízení bytového domu mezi ulicemi Drahobejlova a Ocelářská.

Zakázka pro Metrostav obsahovala zdravotnětechnické instalace, vytápění a vzduchotechniku. Dům sestávající ze dvou bloků byl v létě zkolaudován a v současnosti se předává.

Tramvajová smyčka v Olomouci



D3 V závěru srpna dokončila divize 3 se společností Elektrizace železnic Praha opravu tramvajové smyčky v olomoucké ulici Fibichova, před hlavním nádražím.

Kromě výměny kolejnic včetně upevňovadel v celkové délce 350 metrů a pražců v místě přejezdu pro autobusy zahrnoval projekt rovněž náhradu čtyř výhybek. Pro snížení hlučnosti byly kolejnice v celém rozsahu osazeny pryžovými bokovnicemi s patním profilem. Po prolití šterkového kolejového lože cementopopílkovou suspenzí následovala obnova krytu ze žulových kostek.

Nový zdroj v Teplárně Komořany

D4 V areálu Teplárny Komořany v okrajové části Mostu se divize 4 zapojila do výstavby nového paroplynového zdroje společnosti United Energy.

Pro Metrostav DIZ, která první paroplynový cyklus o elektrickém výkonu 85 MW staví se společností SES Tlmače, realizuje od letošního srpna stavební vzduchotechniku řešených objektů. Práce mají být hotové do konce roku.

V komořanském areálu působí divize 4 také na stavbě zařízení pro energetické využití odpadu.

Obnova statku v Horoměřicích

D2 Smlouvu na celkovou rekonstrukci chátrajícího statku v areálu horoměřického zámku podepsala divize 2.

Historický objekt má po obnově v pasivním energetickém standardu sloužit nejen obecnímu úřadu, ale také kulturnímu a společenskému životu obce – jeho součástí má být i knihovna a prostory určené seniorům.



Ceremoniál včetně úvodních projevů sledovalo početné publikum.



Průchod razičské osádky portálovou stěnou doprovázely ohnivé efekty.

Rekonstrukce SPŠ v Ústí nad Labem

Budova střediska Stříbrníky, součásti Střední průmyslové školy Resslera v Ústí nad Labem, prošla přestavbou. Na projektu se podílela také divize 4, která dodávala elektroinstalace a vzduchotechniku.

Kromě původní budovy v Resslerově ulici působí SPŠ v Ústí nad Labem od roku 1990 rovněž v areálu v místní části Stříbrníky, v ulici Výstupní. V uplynulých dvou letech se uskutečnila komplexní rekonstrukce, při níž byla budova vybourána na nosný skelet a rozšířena o část s tělocvičnou.

Projekt pro Ústecký kraj realizovaly společnosti IR.Construction a Metrostav CZ, divize 4 působila jako subdodavatel. Na stavbu nastoupila loni v lednu s elektroinstalacemi, vzduchotechnikou navázala v březnu.

Od ventilace po motorgenerátor

Část VZT zahrnovala kompletní systém nuceného větrání, jenž slouží učebnám, kancelářím, technickým prostorám, chráněným únikovým cestám, tělocvičnám a kuchyni.

„Jednalo se o kombinaci radikální rekonstrukce a novostavby, ke každé části jsme museli při-



Objekt střediska Stříbrníky po komplexní rekonstrukci připomíná novostavbu.

stupovat trochu jinak,“ popisuje práce na vzduchotechnice David Svoboda z divize 4.

Část elektro obsahovala kabelové trasy pro silnoproud i slaboproud, vlastní kabeláž, hromosvod, rozvaděče, svítidla a koncové prvky ovládání i zásuvky. „Dodávali jsme také motorgenerátor,



Součástí zakázky bylo i technické vybavení tělocvičny, nové části školního areálu.

kteří v původním rozsahu díla nebyl,“ říká vedoucí provozu elektro Michal Virt.

Elektroinstalace byly po funkčních zkouškách předány v červenci, v srpnu byla hotová vzduchotechnika včetně regulace a v září dokončovala divize 4 dokumentaci skutečného provedení.

Bytový dům Anilinka v Praze

D4 V rezidenci Anilinka v pražských Strašnicích, která nabídne 246 převážně malometrážních bytů, instaluje divize 4 technická zařízení.

Zakázka pro Metrostav obsahuje vzducho-techniku, vytápění a chlazení a v podzemních garážích polostabilní sprinklerové zařízení. Větrání zajistí rekuperační jednotky. Tři nejvyšší podlaží budou vytápěna i chlazena stropy, ostatní podlahou. Teplo dodají čerpadla na střeše a plynová kotelná v suterénu. ■

Filmové ateliéry Hive

D4 Pro Prague Studios a komplex Hive v Letňanech realizuje divize 4 elektroinstalace a vzducho-techniku včetně projektové dokumentace. Objekt zahrnuje dva ateliéry s administrativní částí.

Součástí projektu jsou adiabatické střešní jednotky pro větrání a odvlhčení. Samostatný systém pak dokáže rychle odvětrat halu po natáčení s kouřovými efekty.

Práce začaly na jaře roku 2026, první etapa byla dokončena na konci září a celá zakázka má být naplněna do konce roku. ■

Návštěva tunelu Opevnění



D1/D4 Stavbu tunelu Opevnění na budované dálnici D11 u Trutnova navštívil 26. srpna ministr dopravy Ivan Bednárik. Zajímal se například o ražbu NRTM, návaznost dokončovacích prací včetně izolací nebo o odvětrání tunelu při výstavbě.

Oba tubusy tunelu byly proraženy v červenci, nyní pokračují betonáže sekundárního ostění. Tunely Opevnění a Poříčí, realizované divizí 1 ve spolupráci se společností Metrostav TBR, budou součástí 21kilometrového úseku D11 k polským hranicím, jehož výstavbu vede Ml Roads. ■

Prohlídka školy v Doubravčicích



D2/D4 V sobotu 5. září si rodiče a děti z okolí Českého Brodu mohli prohlédnout stavbu svazkové základní školy v Doubravčicích.

Budova se 14 kmenovými třídami pro 420 žáků sestává z několika propojených objektů včetně tělocvičny. Pro Dobrovolný svazek obcí Český Brod – Doubravčice stavbu jako generální dodavatel v režimu „design and build“ realizuje divize 2. Na topení a zdravotnětechnických instalacích se podílí také divize 4. ■

Konference NO-DIG 2026

D1 Ve dnech 15. a 16. září se v Mikulově uskutečnila 31. národní konference NO-DIG 2026, již pořádá Česká společnost pro bezvýkopové technologie (CzSTT). Sešlo se 325 odborníků z pěti zemí. Úvodní panelová diskuse se zabývala otázkou, zda se bezvýkopové technologie již staly obecně uznávaným standardem, či nikoliv.

Subterra byla business partnerem konference a prezentovala se také vlastním stánkem. Společnost zastupoval výrobně-technický ředitel Jaroslav Čížinský a vedoucí technického odboru Jan Frantl. Za divizi 1 vystoupil Marek Varga s přednáškou o mikrotuneláži realizované pod železniční stanicí Kladno, kde železobetonové potrubí tvoří chráničky pro horkovod vedoucí k obytnému souboru Stromovka. ■

Železniční uzel Žilina po modernizaci

Divize 3 letos dokončila a předala své práce na proměně žilinské železniční stanice, na níž se podílela od prosince 2020. V současnosti je připravována dokumentace ke kolaudaci stavby.



Součástí modernizace žilinského nádraží jsou i silniční komunikace. K nejvýraznějším objektům patří zatím nedokončený most, jehož pylon se stal novou dominantou města.

Rozsáhlá přestavba žilinského nádraží je prvním infrastrukturním projektem svého druhu na Slovensku. Kromě jiného zahrnuje čtyři stanice pro osobní i nákladní přepravu, novou zastávku Žilina-předměstí a celkově se týká trati v délce přesahující 16 kilometrů.

Divize 3 zakázku realizovala se společností Strabag, Eurovia CS a AŽD Praha.

Desítky kilometrů kolejí

Modernizace zahrnující osobní a seřazovací nádraží Žilina a dále stanice Žilina-Teplica a Varín znamenala především celkovou přestavbu kolejíště včetně technologického vybavení.

Mezi hlavní stavební činnosti divize 3 se řadila jednak rekonstrukce železničního spodku a svršku, jednak výstavba protihlukových stěn.



Jednu z výrazných změn pro cestující představují nová nástupiště včetně zastřešení.



Kolejiště má nové uspořádání a modernější technologické vybavení.

V úvodních fázích projektu bylo třeba demontovat více než 54 kilometrů kolejí na dřevěných i betonových pražcích.

„Jen v prostoru osobní a seřazovací stanice jsme snesli přes 52 kilometrů kolejí a položili více než 12 kilometrů nových, z toho 9,5 kilometru v soustavě 60E2. Osadili jsme 48 výhybek, ve zbývajícím úseku dalších 12. Přibyla také kolejová váha,“ rekapituluje objem prací vedoucí projektu Milan Tonhauser.

Značný rozsah měla rovněž výstavba protihlukových stěn, jejichž celková délka činí bezmála 11 kilometrů a plocha přesahuje 54 tisíc metrů čtverečních. Použito bylo několik druhů panelů v různých barevných variacích – železobetonové s dřevocementovými absorbéry, hliníkové a transparentní.

Nejen železnice

Většina prací byla provedena za provozu trati, kde se koridor z Bratislavy do Košic setkává se směry do Česka a Polska.

Železniční část modernizace uzavřelo přepnutí trakční soustavy ze stejnosměrných 3 kV na střídavých 25 kV. Konverze probíhala v září a vyžádala si rozsáhlou výluku.

Díky nadjezdům, podchodům nebo lávkám pro pěší i cyklisty přináší projekt celkovou změnu dopravní situace v centru Žiliny. Jedním z dosud nedokončených objektů je silniční nadjezd spojující ulice 1. mája a Ľavobrežná.

Celá modernizace má být oficiálně završena v příštím roce. ■



Rozsáhlé protihlukové stěny kombinují různé materiály panelů i jejich barevnost.

Obnova slovenské stanice Zohor

V železniční stanici Zohor na západě Slovenska se uzavírá přestavba sudé kolejové skupiny. Modernizace, na které se od loňska podílí divize 3, bude pokračovat bratislavským zhlavím.

Práce ve stanici Zohor jsou součástí modernizace železniční trati mezi Bratislavou a státní hranicí s Českem, která má zrychlit spojení mezi hlavními městy obou států.

Zakázku pro ŽSR, jež je financována především z evropského nástroje pro propojení Evropy, realizují společnosti ICM Vicenza a Váhostav.

Stavba běží podle smluvního standardu žlutého FIDIC, v němž dodavatel zajišťuje také vypracování projektové dokumentace.

Pro rychlost 200 km/h

Trat' patří do transevropské sítě TEN-T a po dokončení modernizace po ní vlaky pojedou až dvousetkilometrovou rychlostí. V samotné stanici ocení cestující nová nástupiště s přístřešky, podchod s bezbariérovým přístupem, nové osvětlení i informační systémy.

Projekt zahrnuje také instalaci nového zabezpečovacího zařízení a dále stavbu odvodnění, jež ve stanici dosud chybělo.



K pokládce železobetonových pražců slouží dvoucestné bagry.



Při realizaci železničního spodku a svršku uplatňuje divize 3 svoji moderní mechanizaci, automatickou strojní podbíječku a pluh na úpravy kolejového lože.

Divize 3 v postupných výlukách realizuje především technologické objekty a kolejiště – bezстыkovou kolej s pružným bezpodkladnicovým upevněním na železobetonových pražcích.

Do další etapy

Pracovníci divize 3 ke konci září předali sudé kolejové skupiny, čímž se uzavřela od jara běžící etapa projektu. Dále se práce přesunou na bratislavské zhlaví v liché kolejové skupině.

Na začátku příštího roku se realizace překloupí zpět do sudé skupiny a divize 3 rovněž vybuduje hlavní železniční přejezd – pro Zohor klíčové místo, kterým prochází hlavní příjezdová cesta.

Modernizace postupuje podle stanoveného harmonogramu, přestože výluky je třeba plánovat z více směrů. „Také dodavatelů je při takto náročných pracích ve stanici mnoho a dobrá koordinace je klíčová pro dodržení termínů i kvality,“ připomíná vedoucí projektu Milan Tonhauser. ■

Technologie pro Průmyslový palác

D4

Na pražském Výstavišti byla po více než čtyřech letech dokončena obnova Průmyslového paláce, významné secesní památky. Divize 4 se na rekonstrukci podílela dodávkou elektroinstalací a stabilního hasicího zařízení.

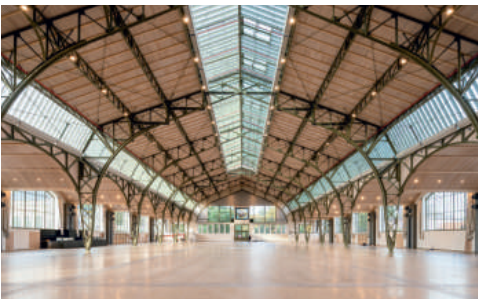


Průmyslový palác má opět symetrické průčelí. Zatímco střední část a pravé křídlo prošly celkovou renovací, křídlo levé bylo znovu postaveno.

Průmyslový palác, postavený v roce 1891 pro Jubilejní zemskou výstavu, přišel při rozsáhlém požáru v roce 2008 o celé levé křídlo. Po osmnácti letech byla dokončena obnova stavby, již realizovaly společnosti Metrostav, Syner a Avers. Divize 4 dodávala rozvody silnoproudu a nízkotlakou část stabilního hasicího zařízení.

Moderní v historickém
Práce na silnoproudu zahrnovaly uzemnění, výměnu kabelů z hlavní rozvodny či montáž rozvaděčů. Ve spolupráci se společností Metrostav DIS bylo také instalováno nové osvětlení, jehož design vhodně doplňuje zdobený secesní interiéř památkově chráněné budovy.

Složitě bylo také umístění ochrany před bleskem. „Museli jsme se přizpůsobit tak, aby hromosvod nezměnil siluetu paláce a nehyzdil historické konstrukce, ale zároveň splňoval normy,“ říká vedoucí části elektro Michal Virt. Podobné nároky mělo i sprinklerové hasicí zařízení instalované v nově postaveném křídle, nezávislé na mlhovém systému. Montáž komplikovaly dřevěné vazníky, které neposkytovaly prostor pro standardní kotvení potrubí. Projektanti s dodavateli proto navrhli subtilní ocelové rámy. Instalace vyžadovala mimořádnou preciznost. „Osazování hlavic okolo dřevěných vazníků probíhalo ve velké výšce, v každém poli jsme se museli vypořádat s nepřesnostmi,“ přibližuje montáž vedoucí provozu SHZ David Lehovec. Rekonstruovaný Průmyslový palác se 24. září opět otevřel veřejnosti.



Instalace technických zařízení musela zohlednit vzhled secesních konstrukcí.

Rekonstrukce královopolského nádraží

D3

Divize 3 uzavřela práce na přestavbě železniční stanice Brno-Královo Pole a přilehlých úseků trati. Oficiální předání projektu, zahájeného před třemi lety, bylo naplánováno na říjen.

Rekonstrukce, již spolu s divizí 3 realizovaly společnosti OHLA ŽS, Firesta a Tramo Rail, přinesla celkovou proměnu královopolského nádraží. Nová výpravní budova byla otevřena již loni v říjnu. Divize 3 realizovala především železniční spodek a svršek, ale pracovala i na nástupišťích nebo na zpevněných plochách. Sudá kolejová skupina byla dokončena na konci loňského roku.

Za provozu
V letošním prvním pololetí následovalo třetí podbití a preventivní broušení kolejí sudé skupiny v úseku mezi Maloměřicemi a Královým Polem. Zbytek roku patřil zejména dokončovacím pracím v okolí nádraží, tedy úpravám chodníků a přístupových cest. V létě byl opravován chodník mezi ulicemi Myslínova a Sportovní, vedoucí pod železničními mosty. Většina prací byla realizována za provozu. „Téměř po celou dobu výstavby se podařilo provoz zachovat a současně omezit negativní dopady na železniční dopravu, cestující i okolí stavby,“ hodnotí zdárný průběh rekonstrukce vedoucí projektu Štěpán Budík.



Královopolské nádraží, které je druhou nejvytíženější železniční stanicí v Brně, získalo po více než sedmdesáti letech zcela novou, moderní podobu.

Sportovní centrum Victoria v Praze

D2

Divize 2 realizuje jako generální dodavatel přístavbu a nástavbu sídla vysokoškolského sportovního centra Victoria, které se nachází v Sámově ulici v pražských Vršovcích.



Dokončením hrubé stavby získalo sportovní centrum svoji novou siluetu.

Vysokoškolské sportovní centrum MŠMT zajišťuje přípravu studujících vrcholových sportovců. Budova v sousedství zimního stadionu Hasa prochází celkovou proměnou. Čtyřpodlažní přístavba dle



Uvnitř nástavby pokračují práce na keramických vyzdívkách příček.

návrhu Atelieru 6 nabídne rehabilitační zařízení a nástavba třetího podlaží ubytování. Divize 2 se svými subdodavateli rekonstrukci realizuje od září 2025.

Náročné zajištění konstrukcí
Po dokončení hrubé stavby obou částí objektu následovala montáž rozvodů, oken a zateplení. Nejsložitější částí zakázky je stabilizace původní budovy, jejíž nároky se ukázaly až v průběhu rekonstrukce. Základové konstrukce jsou podchyceny sloupy tryskové injektáže, betonové prahy jsou sešívány vlepanou výztuží a zdivo sanováno helikální výztuží, tedy spirálovými pruty vlepanými do spár. Ve stropní konstrukci jsou navíc vyměňovány nevyhovující dutinové panely. „Rád bych vyzdvihl velký objem projekčních prací i následnou koordinaci při statickém zajištění budovy,“ připomíná náročnou část stavby vedoucí projektu Pavel Bican. Sportovní centrum Victoria má být dokončeno v červenci 2027.

PĚT OTÁZEK

Jiří Patzák

technický náměstek divize 1



Absolvent oboru konstrukce a dopravní stavby na Fakultě stavební ČVUT v Praze Jiří Patzák nastoupil do divize 1 společnosti Subterra v roce 2000. Prošel několika pozicemi od mistra přes vedoucího projektu až k současné funkci technického náměstka divize 1 a vedoucího projektů oblasti Německo.

Jak se divizi 1 podařilo koncem roku 2024 v Německu získat dvě velké zakázky?
Nedlouho po sobě jsme spolu s partnery zvítězili ve výběrovém řízení na tunel Holstein na dálnici A44 pro DEGES, německou státní společnost pro plánování a výstavbu dálnic, a na železniční tunel Cornberg pro Deutsche Bahn. Uspěť v tvrdé konkurenci je vždy částečně také otázka štěstí, pomohly nám ale zkušenosti z předchozích nabídek v dané lokalitě, znalost místní geologie a využití synergie obou staveb, které jsou od sebe vzdálené pouze přibližně deset kilometrů.

V čem se tunelové tendry v Německu nejvíc liší od českých?
U standardních měřených kontraktů jsou hlavním rozdílem časově vázané položky rozpočtu. Poskytují úhradu po smluvně definované dobu a zásadně tak usnadňují dohodu s investorem při změnách, jež mají dopad na dobu realizace. Druhým rozdílem je takzvaný flexibilní časový model, který definuje ohodnocení časového dopadu dle skutečně provedeného rozsahu zajištění výrubu. Obojí dohromady tvoří základní kostru metodiky, jejímž prostřednictvím se na tunelových zakázkách platí za provedené práce.

Jak funguje alianční model, který se u velkých staveb na trhu objevuje stále častěji?
Podstatou je vznik společného týmu investora, projektanta a dodavatele, kteří mají stejný zájem na úspěchu projektu a na dosažení společně stanovené cílové ceny. V nabídce se kromě sazeb pro přípravnou fázi a přírážky nad skutečné náklady hodnotí i tzv. soft skills pracovníků – komunikace a zvládnání kritických situací. Alianční tým nejprve optimalizuje finální technické řešení a dohodne cenu, teprve poté se stavba realizuje. Výše přírážky se motivačně mění dle toho, zda se cílovou cenu podaří podkročit, nebo se naopak překročí.

O jaké zakázky se v Německu nyní ucházíte?
S BeMo Tunnelling připravujeme zakázku na tunel Rudersdorf pro Deutsche Bahn a jsme v jednacím řízení s investorem, zadání zakázky se předpokládá do konce tohoto roku. Jde o dva paralelní tubusy ražené NRTM, každý v délce zhruba tří kilometrů, se zahájením prací v roce 2027. Ve společném hledáčku máme také tendry Deutsche Bahn na rekonstrukci trati Flieden–Gemünden včetně rozšíření několika kratších tunelů ve výlucce. Nabídky se budou podávat do konce letošního roku.

Vznik spolkového programu investic do infrastruktury je velmi dobrá zpráva pro celé odvětví, plný efekt ale čekám až v horizontu dvou tří let, až se dokončí příprava tendrů. Rozhodující pak bude zajistit dostatek vhodných personálních i strojních kapacit.

Jak divize 1 využívá možnosti umělé inteligence?
Projekty Holstein i Cornberg jsou vedeny s podporou systému CIS – Construction Information System – vyvinutého společností BeMo Tunnelling. Zefektivňuje sběr a sdílení informací i schvalování postupů mezi účastníky výstavby, jeho výstupy jsou poté interně využívány v controllingu, fakturaci a personalistice. Vybrané výstupy se archivují ve společném datovém prostředí investora. S pomocí AI hodláme například zefektivnit přípravu nabídek, proto chceme do konce letošního roku s podporou externí firmy uskutečnit edukační projekt, tzv. AI akademii.



Osmnáctý ročník fotbalového turnaje společnosti Subterra se konal ve čtvrtek 24. září na hřišti SK Libuš v Praze. O Kahan Cup generálního ředitele, historickou hornickou trofej, bojovalo stejně jako loni pět týmů reprezentujících jednotlivé divize. Šestičlenné týmy hrály systémem každý s každým, souběžně na dvou menších hřištích. Kromě soupeřů se fotbalisté museli vyrovnat i s nestálostí podmínek. Některé zápasy provázelo slunečné počasí, jiné dokonce kvůli prudkému dešti musely být přerušeny. Přesto mohly desítky diváků sledovat atraktivní souboje s mnoha těsnými výsledky. V celkové tabulce skončila na třetím místě divize 2, druhá byla divize 1. Své loňské premiérové vítězství obhájila a Kahan Cup z rukou generálního ředitele Ondřeje Fuchse převzala divize 5.

Konference Geotechnika 2026

D1 Ve dnech 17. a 18. září hostil horský hotel Solář v Beskydech konferenci Geotechnika 2026. Mezinárodní setkání, jež letos zapsalo jubilejní 20. ročník, pořádá Katedra geotechniky a podzemního stavitelství Fakulty stavební VŠB – TU Ostrava a společnost Minova Bohemia pod záštitou České tunelářské asociace ITA-AITES. Jménem divize 1 Subterra na konferenci vystoupili tři přednášející. Jan Faltýnek představil výzvy v úvodních fázích projektování a realizace tunelů Opevnění a Poříčí na dálnici D11. Zdeněk Chaloupka přiblížil pokračující novostavbu železničního tunelu Cornberg v Německu. Tomáš Žák se věnoval opravě historických tunelů na ozubnicové trati Tanvald–Kořenov a plošnému odvodnění jejich rubu.

GRATULACE

ŘÍJEN–LISTOPAD

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA
Veronika Dvořáková
Miroslava Hradecká
50 let
Kryštof Zilizi
Ing. Petr Novák
55 let
Jaromír Hlávka
Rastislav Fiňo
60 let
Roman Gürtler
Martin Růžička

PRACOVNÍ JUBILEA
10 let
Regina Tuzarová
Ondřej Štěpánek
Jaroslav Muszela
15 let
Martin Janček
Ing. Ladislav Novák
20 let
Ing. Jakub Mazal
25 let
Milan Nátr
Ing. Jaroslav Kočí
Ing. Kateřina Steinerová
30 let
Petr Kublent
40 let
Jiří Čípa

Otevření parkovacího domu Dědina

V pražské Ruzyni se v úterý 8. září pro veřejnost slavnostně otevřel parkovací dům Dědina, jehož stavbu vedla divize 2. Objekt s kapacitou 290 stání a prostory pro komunitní centrum je ve zkušebním provozu.

Parkovací dům, který v soutěži navrhl ateliér Ivan Kroupa architekti, se nachází mezi ulicemi Vlastina, Drnovská a Ciolkovského, na místě bývalého parkoviště. Objekt nahrazuje také stání zrušená při výstavbě tramvajové trati Divoká Šárka – Dědina, kterou Subterra dokončila v roce 2023. Divize 2 parkovací dům stavěla se společností BAK, zástupci obou dodavatelů se účastnili ceremoniálu spolu s představiteli vedení hlavního města Prahy, městské části Praha 6 a Technické správy komunikací. Generální ředitel Ondřej Fuchs ve svém projevu připomněl technickou složitost projektu: „Nadstandardní architektonické řešení pro nás a partnerskou společnost BAK znamenalo náročnou stavbu průběžné parkovací rampy a zejména pohledových betonů, které vždy vyžadují vysokou přesnost a pečlivé zpracování detailů.“



Parkovací dům Dědina stojí podél tramvajové trati, již rovněž realizovala Subterra.



Otevření stavby symbolizovalo tradiční stříhání pásky. Společnost Subterra zastupoval generální ředitel Ondřej Fuchs a ředitel divize 2 Petr Kajer.

Nosnou konstrukci tvoří třípodlažní monolitický skelet, k parkování je určena i střecha. V parteru se nacházejí rovněž prostory pro komunitní centrum. Kovovou fasádu včetně střešních pergol časem porostou popínavé rostliny. Součástí projektu byla rovněž proměna veřejných prostranství v okolí budovy. Stání jsou určena především k dlouhodobému pronájmu rezidentům. Osm míst je vyhrazeno pro osoby se sníženou schopností pohybu a rodiny s kočárky, dalších osm pro dobíjení elektromobilů. Zkušební provoz ověří dopady objektu na okolí, především hlukové, teprve poté projde parkovací dům Dědina kolaudací.

Svatá Barbora pro štolu Žofie

Požehnáním sošky svaté Barbory byla 1. října zahájena ražba průzkumné štolý Žofie pro tunel Prostřední vrch na střeodočeském úseku dálnice D3. Stavbu pro ŘSD realizuje divize 1.

Na zahájení ražby se před portálem poblíž Václavice sešli zástupci investora v čele s ministrem dopravy Ivanem Bednářikem a generálním ředitelem ŘSD Radkem Mátle. Jménem divize 1 promluvil ředitel David Cyroň. Základem ceremoniálu byla staletá tradice. Dřevěné sošce svaté Barbory, hornické patronky, požehnal římskokatolický kněz Bedřich Vymětalík, poté byla soška umístěna do schránky na portálu. Průzkumná štola dostala jméno Žofie – podle Žofie Chotkové, manželky následníka rakousko-uherského trůnu Františka Ferdinanda d’Este, jež s ním žila na nedalekém zámku Konopiště. Štola bude mít délku 838 metrů a na střeodočeské trase dálnice D3 je třetím průzkumným dílem. Ražba povede od jižního portálu v horní části budoucího levého tubusu s nadloží o mocnosti až 42 metrů. Každý záběr posoudí geolog a průzkum doplní také jádrové vrty ze štolý. Zmapovány budou případné poruchy masivu či přítoky podzemních vod. Při zpracování projektu poslouží vý-



Ražba průzkumné štolý pro očekávanou stavbu dálnice D3 přilákala i mnoho novinářů.



Svatá Barbora bude z portálu symbolicky dohlížet na bezpečnost ražby.

sledky k návrhu technologie ražby i sekundárního ostění tunelu, který bude součástí 16kilometrového úseku Václavice–Voračice. Průzkum má probíhat až do října 2027.

Subterra Open Weekend

Pevnou součástí každoročního programu spolku Cesta za snem je i víkend nabízející zážitky zdravým i handicapovaným. V rekreačním areálu Poslův mlýn v Doksech se letošní setkání uskutečnilo 25. až 27. září.



Subterra Open Weekend opět přinesl inspirativní setkání napříč generacemi.



Jednou z her, které měly letos premiéru, byla letní varianta curlingu.

Program, který propojuje různorodé sportovní, společenské nebo vzdělávací aktivity, byl také letos koncipován tak, aby se do něj mohl zapojit

každý z přítomných, a to bez ohledu na svůj věk či fyzickou kondici. Také tentokrát na účastníky čekaly některé novinky, například hry curling a bowls nebo lanové překážky. Pozornost poutalo též stanoviště nazvané Středověk, na němž si zájemci mohli obléct zbroj a následně vyzkoušet, jaké to je, vzít do ruky meč nebo zamířit katapultem na cíl. Víkend provázely i různé skupinové aktivity, od her podporujících spolupráci přes karaoke až po táborák. Letošní Subterra Open Weekend potvrdil své poslání také vysokým podílem handicapovaných, kteří představovali dokonce třetinu přítomných. Pestré složení účastníků přineslo spoustu vzájemné podpory a vynalézavosti, což spolu s příznivým počasím přispělo k výborné atmosféře.