



TRATI ČELÁKOVICE–MSTĚTICE

SUBTERRA



BYTOVÝ DŮM SUDOMĚŘSKÁ

Den otevřených dveří metra D

Dodavatelské konsorcium vedené divizí 5 spolu s investorem představilo v polovině května veřejnosti rozestavěný úsek Pankrác–Olbrachtova na nové trase D pražského metra. Akce přilákala téměř 33 tisíc návštěvníků.



V rozestavěných tunelech metra si mohli návštěvníci prohlédnout i stavební stroje. Podzemní trasu provázely rovněž informační panely s fotografiemi a texty na šestnácti stanovištích.

V polovině května se veřejnosti poprvé otevřela stavba metra D. Po dokončení prorážek mezi stanicemi Olbrachtova a Pankrác D si zájemci mohli celý úsek projít a prohlédnout.

Den otevřených dveří připravil Dopravní podnik hlavního města Prahy se společnostmi Subterra, Hochtief CZ a Strabag. Podzemní trasu tunely metra prošlo více než 22 tisíc lidí, dalších téměř 10 tisíc zhlédlo povrchové staveniště na Pankráci.

Pod zemí i na povrchu

Podzemní trasa v délce 1,6 kilometru vedla od jižního vestibulu stanice Olbrachtova přes mezista-

niční tunely a skrz samotnou stanici Pankrác D až do obrátového tunelu za stanici a zpět k výstupu vestibulem Gemini. Návštěvníci viděli i technologické prostory obou stanic a rozplety traťových tunelů včetně odbočky do spojky tras C a D. Po cestě si mohli prohlédnout číslovanou fotogalerii se zachycením postupu výstavby a stručným popisem šestnácti míst, armovací a izolačerskou plošinu i bednicí vůz pro klenbu sekundárního ostění.

Sestup a výstup po provizorních schodištích odpovídal v součtu výšce dvaceti podlaží, proto byl kladen důraz na kontrolu minimální výšky návštěvníků, fyzickou zdatnost a pevnou obuv.

Povrchová trasa obcházela dvě stavební jámy na Pankráci a ukazovala výstavbu přestupu mezi trasami C a D i vestibulu Arkády. Součástí moderního programu byla velkoplošná videoprojekce z prostředí ražeb včetně unikátního průletu tunely zprostředkovaného dronem, kompletní fotogalerie podzemní trasy, rozhovory se zástupci účastníků výstavby, výstava důlních strojů a také soutěže.

„Alternativní okruh po povrchu vznikl primárně pro ty, kdo do podzemí nemohli nebo se tam nedostali. Například pro osoby se sníženou pohyblivostí, seniory a malé děti,“ zdůrazňuje vedoucí útvaru koordinace stavby Petr Chamra.

Bezpečnost na prvním místě

Přípravy začaly již na podzim 2024 a vyvrcholily po dubnové prorážce na Pankráci, která trasu spojovala do průchozího celku. Základem byly požadavky na bezpečnost, a proto bylo nutné celou prohlídkovou trasu zabezpečit a označit pro pohyb návštěvníků, a to včetně úklidu a úpravy pochozí cesty.

Každý návštěvník se musel předem registrovat a na místě prokázat QR kódem, čímž projektový tým mohl sledovat počet osob v podzemí a regulovat hodinovou kapacitu.

Na trasu dohlížely desítky koordinátorů z řad dodavatelů a najaté agentury, očíslované informační panely fotogalerie s vyznačenou polohou také pomáhaly s orientací v podzemí.

Největší nápor zaznamenala sobota, kdy tunele prošlo více než sedm tisíc osob. Bezplatné vstupenky byly rozebrány během několika dní.

Otevřením stavby projektový tým demonstroval složitost a technologickou vyspělost díla, na němž Subterra realizuje především ražby a betonáže stanice Pankrác D, největší jednolodní stanice v Praze. Pracuje i na přestupu na trasu C včetně celkové rekonstrukce stávající stanice.

Polyfunkční objekt Reinerova



D2 Ve výstavbě polyfunkčního objektu Reinerova v pražských Řepích pokračuje divize 2.

V uplynulých týdnech byla dokončena betonáž základové desky a nyní pokračují práce na svislých konstrukcích druhého podzemního podlaží, stěnách a sloupech. Do objektu budou následně zaváděny inženýrské sítě.

Budova podle návrhu ateliéru Daďa architekti nabídne kombinaci nájemních bytů, kanceláří, obchodních prostor a podzemního parkování. Stavba bude mít dvě podzemní a čtyři nadzemní podlaží. Nosnou konstrukci tvoří železobetonový skelet, fasáda bude z perforovaného lakovaného plechu. Na střeše vznikne terasa.

Rekonstrukce Libereckého tunelu

D4 V únoru 2025 zahájilo ŘSD kompletní obnovu Libereckého tunelu na silnici I/35 v centru krajského města. Generálním dodavatelem je Eurovia CZ.

Divize 4 realizuje elektrorozvody a osvětlení. Místo nevyhovujícího řešení je instalováno nové uspořádání kabeláže a nosných úložných konstrukcí. Staré výbojky nahrazují LED svítidla českého výrobce Thome Lighting s moderním řídicím systémem. Demontáž je dokončena, nyní probíhá montáž kabelových žlabů a nosných úchytů.

První autobus byl uzavřen při startu prací, druhý následuje v létě. Provoz povede jedním pruhem v každém směru. Dokončení rekonstrukce je naplánováno na přelom listopadu a prosince letošního roku.

Rezidenční projekt DUO Living

D4 Na výstavbě pražského bytového souboru DUO Living, jež pro společnost Daramis realizuje Metrostav, se bude podílet divize 4. Zakázka zahrnuje dodávku TZB v kompletním rozsahu – vytápění, chlazení, zdravotnětechnické instalace a vzduchotechniku.

Poblíž hotelového areálu na Střížkově vznikne 350 bytů. Projekt se nachází v přípravné fázi, v současnosti probíhá zpracování realizační dokumentace.

Železniční základna v Brodku u Přerova

V Brodku u Přerova vzniká zázemí pro provoz železniční mechanizace společnosti Subterra. Na první etapě projektu v areálu bývalého cukrovaru pracuje divize 3.

Nové zázemí provozu železniční mechanizace bude sloužit nejen k údržbě a opravě stále se rozšiřujícího parku stavebních strojů, ale také pro skladování stavebních materiálů a jejich překládku mezi silnicí a železnicí.

Areál má výhodnou polohu. Nedaleký Přerov je křížovatkou II. a III. železničního koridoru, krajská Olomouc je vzdálena pouze 13 kilometrů.

Investorem je Metrostav Nemovitostní, projekt částečně financuje i Státní fond dopravní infrastruktury.

Využití továrního areálu

Cukrovar v Brodku u Přerova byl uzavřen v roce 1997, o dvacet let později byly budovy zbourány.

Areál je stále napojen vlečkou do stanice Brodek u Přerova, silniční napojení je v ulici Tovární.

Realizace se dělí na dvě etapy, první – rozšíření kolejíště a budování zpevněných ploch i příjezdové komunikace včetně dešťové kanalizace – je v plném běhu. Etapa druhá, jež bude následovat po získání stavebního povolení, zahrnuje výstavbu haly s administrativním zázemím a komunikacemi.

Přestože se nejedná o velkou stavbu, vznikne funkční základna, která výrazně usnadní logistiku i údržbu a opravy strojů. Moderní železniční mechanizace slouží především divizi 3.

„Areál včetně vlečky už nyní sami aktivně využíváme, takže se postup prací musí těmto provozním potřebám přizpůsobit,“ zmiňuje Radim Wrana,



Kromě komentované prohlídky strojů nabídla povrchová trasa fotogalerii a další program.



V současnosti divize 3 pracuje především na úpravách kolejíště a okolních ploch.

jenž projekt vede. Předpokládané dokončení stavby je v příštím roce.

D3

Tunely na trati Tanvald–Kořenov

D1 Na železniční trati mezi Tanvaldem a Kořenovem pokračuje divize 1 v sanaci čtyř historických tunelů – Žďárského, Desenského, Dolnopolubenského a Polubenského.

Práce, které probíhají během výluky, jsou zaměřeny na stabilizaci ostění a zvýšení bezpečnosti provozu bez výraznějších stavebních zásahů do nosné konstrukce. Cílem je zamezit zatékání vody a zajistit dlouhodobou stabilitu konstrukce, zejména kvůli bezpečnějšímu provozu v zimním období.

V těchto týdnech v tunelech probíhá aplikace podkladní vrstvy stříkaného betonu, stříkané izolace a instalace svodnic. V úsecích se skalním lícem je ostění tryskáno vodním paprskem, pokračuje i spárování, případně přípravné práce pro montáž výztužných sítí. Činnosti se provádějí s ohledem na specifika každého tunelu.

Dokončení většiny prací je naplánováno do konce zářijové výluky.

Kolektor na Jižním Městě

D1 Smlouvu o opravě kolektorového podchodu KP 19 pod ulicí Ke Stáčírně v Praze na Jižním Městě uzavřela v květnu divize 1.

Předmětem prací bude kromě sanace ostění podchodu i oprava ocelových konstrukcí. U vstupních šachet bude provedena oprava stropních konstrukcí a výměna poklopů, vybudovány budou také vzduchotechnické objekty. ■

Rozšíření Centra Černý Most

D4 Přístavba dvoupatrového objektu, který navazuje na stávající komplex směrem k dálnici, rozšiřuje kapacitu obchodního centra v Praze, které od podzimu ponese název Westfield Černý Most.

Divize 4 zabezpečuje v nových prostorách kompletní sprinklerovou ochranu a instaluje také chlazení a zdravotnětechnické instalace. Systém sprinklerů je navržen v ocelovém potrubí, které musí být napojeno na původní rozvody z plastu.

Postup je naplánován tak, aby nebyl narušen každodenní provoz obchodního centra. Propojení nové a stávající části probíhá výhradně v noci. Časové okno vymezené od pozdních nočních do brzkých ranních hodin dělá z projektu mimořádně náročnou stavbu. ■

Železniční trať Fiřakovo–Holiša



D3 Na rekonstrukci slovenské jednokolejné trati Fiřakovo–Holiša, jež má délku přesahující osm kilometrů, se podílí divize 3. Od března je celý úsek ve výlucce, v polovině května byla zahájena demontáž kolejového roštu.

Vedle obnovy železničního svršku i spodku je součástí projektu obnova mostních objektů, modernizace nástupišť a také instalace nových zabezpečovacích a osvětlovacích systémů.

Rekonstrukce odstraní kritické úseky, kde byla rychlost od roku 2017 snížena na 50 km/h. Po dokončení, plánovaném na letošní prosinec, se traťová rychlost zvýší až na 120 km/h s lokálním omezením na 100 km/h. ■

SHZ pro pražský hotel

D4 Stabilní hasicí zařízení pro rozsáhlou rekonstrukci hotelu Fairmont Golden Prague, dříve InterContinental, dokončuje divize 4.

Komplex tvoří pětihvězdičkový objekt, servisní rezidence a několik menších staveb, které sdílejí jádro a jsou propojeny podzemními chodbami. Rozvod sprinklerů k jednotlivým částem vychází z jediné strojovny, což klade vysoké nároky na dimenzování a řízení toku vody. Trasování potrubí a umístění hlavice musí zohlednit atypické dispozice a řadu uměleckých prvků. Stavba vyžadovala rovněž noční závozy a ruční přesuny materiálu.

Projekt zahájený na jaře 2022 má být dokončen letos v červnu. ■

Obnova Průmyslového paláce

D4 Na rekonstrukci Průmyslového paláce na pražském Výstavišti, výstavbě repliky vyhořelého levého křídla, se dodávkou částí technologií podílí divize 4. Předmětem zakázky jsou silnoproudé instalace a stabilní hasicí zařízení. Montáže v nadzemní části probíhají od května.

Při přípravě sprinklerového systému se ukázalo, že nové dřevěné vazníky neposkytují dostatek prostoru pro standardní kotvení potrubí. Projektanti společně s dodavateli proto navrhli subtilní ocelové rámy, k nimž se vedení SHZ zavěšuje, aniž by se zasahovalo do dřevěných konstrukcí nebo narušovala architektonická koncepce.

Dvoutříměsíční koordinace detailů přinesla řešení a montáž SHZ může pokračovat. ■

Modernizace trati Čelákovice–Mstětice

D3

Optimalizace více než šestikilometrového úseku elektrizované dvoukolejné tratě mezi Čelákovicemi a Mstěticemi, na níž pracuje i divize 3, vstupuje do závěrečné fáze.



V posledních měsících provádí divize 3 ve stanici Mstětice především pokládku pražců a kolejnic, a to s využitím několika dvoucestných rýpadel.

Projekt je závěrečnou částí modernizace trati spojující Prahu a Lysou nad Labem. Divize 3 se společnostmi Eurovia CZ, GJW Praha a Elektrizace železnic Praha dokončuje poslední práce třetí etapy, které skončí 20. června 2025.

Napřímení trati a nové koleje

Optimalizace přinese zvýšení traťové rychlosti až na 140 (160) km/h a kratší jízdní doby i vyšší komfort pro příměstské cestující. Z projektu bude těžit také nákladní doprava.

Stavba stojí na dvou nových přeložkách. První, dlouhá 1,9 kilometru, napřímí trať za Čelákovicemi v části Záluží, druhá o délce zhruba jeden kilometr povede mírnějším obloukem volnou krajinou před stanicí Mstětice.

Na zbývajících úsecích probíhá kompletní obnova železničního spodku a svršku, rekonstrukce mostních objektů a instalace moderní trakční, sdělovací a zabezpečovací techniky. Stanice Mstětice získává prodloužené ostrovní nástupiště,

bezbariérové přístupy, nové zastřešení i informační systém.

Dodavatelé zahájili hlavní práce v listopadu 2022 a rozdělili je do postupných výluk při zachování provozu. K nejnáročnějším patřila dvacetidenní výluka na podzim 2024, kdy bylo vytěženo téměř 20 000 tun zeminy a položen kilometr kolejí včetně pěti výhybek na nové vlečky Čepro.



K dokončování nové uspořádané kolejí slouží automatická strojní podbíječka.

Závěrečná etapa

Od listopadu 2024 do dubna 2025 se podařilo dokončit sudou skupinu kolejí ve stanici Mstětice, polovinu 220metrového ostrovního nástupiště, provizorní 160metrové nástupiště a 80metrovou protihlukovou stěnu.

V květnu byly položeny poslední čtyři výhybky a do poloviny června proběhne šterkování, podbití a svaření kolejí liché skupiny, tedy zřízení bezстыkové koleje. Následovat bude montáž trakčního vedení, instalace návštěvnických a oživení nového zabezpečovacího zařízení.

Ve třetím čtvrtletí letošního roku budou zahájeny funkční zkoušky a postupné uvádění jednotlivých částí do provozu. V březnu 2026 se zaměstnanci divize 3 do Mstětic ještě jednou vrátí, aby provedli závěrečné podbití a broušení kolejnic a také vybudovali drážní stezky. Dokončení celého projektu včetně dokumentace je naplánováno na září 2026.

„Za největší úspěch považuji zvládnutí klíčových milníků, především náročné podzemní výluky a výstavby vlečky Čepro,“ hodnotí postup prací stavbyvedoucí Pavel Maixner.

Pro hladký průběh celé stavby bylo zásadní, že se díky přeorganizování harmonogramu podařilo zkrátit dobu některých prací až o několik měsíců. Například část přípravných činností, původně plánovaných do samostatných etap, byla efektivně začleněna do výlukových období, což přispělo k plynulejšímu postupu výstavby a dodržení klíčových termínů. ■



Postup stavebních prací se musí přizpůsobit drážnímu provozu.

Nová tramvajová trať v Praze

D1 D4

Dodavatelská společnost pod vedením divize 1 uzavřela smlouvu o výstavbě tramvajové trati v pražské Počernické ulici. Úsek v délce 2,4 kilometru spojí Vinohradskou ulici se sídlištěm Malešice.



Spolu s lepší dopravní dostupností získají Malešice také kvalitnější veřejná prostranství. K výrazným prvkům bude patřit vegetační zákryt tramvajové trati.

Tramvajová trať Počernická nabídne obyvatelům i návštěvníkům Prahy rychlé spojení bez přestupu do širšího centra města. Projekt je součástí rozvoje městské veřejné dopravy, trať byla dlouhodobě plánována a územní rezerva v ose ulice byla zachována od výstavby sídliště Malešice.

Stavba má být zahájena na podzim letošního roku a bude probíhat po úsecích zhruba tři roky.

Šest párů zastávek

Tať povede ve středovém zeleném pásu a nabídne šest párů zastávek včetně nové zastávky Tuchořazská. V prostoru koncové smyčky bude vybudováno obratiště s kapacitou šesti 32metrových tramvajů a nové parkoviště.

První ve směru z centra jsou zastávky Hagibor, které budou situovány u křižovatky s Názovskou,

resp. Ramonovou ulicí. Následující zastávky Na Palouku budou na úrovni stejnojmenných autobusových, ty ovšem budou posunuty asi o 150 metrů ke křižovatce se Slunečnou ulicí.

Další dva páry tramvajových zastávek, Hostýnská a Plaňanská, budou situovány na úrovni autobusových zastávek. Pátý pár, nazvaný Tuchořazská se bude nacházet u křižovatky se stejnojmennou ulicí. Šestý pár tramvajových zastávek, Sídliště Malešice, opět bude na úrovni autobusových zastávek. Všechny názvy jsou pracovní.

Zavedení tramvajové trati zlepší dopravu nejen pro Malešice, ale i pro novou zástavbu v okolí Hagiboru. Projekt klade důraz na urbanistické a ekologické prvky – kromě zatravněného zákrytu trati přinese novou výsadbu stromů a další úpravy veřejných prostranství.

Klíčová přeložka

Projekt souvisí s rekonstrukcí káranského vodovodního přivaděče. V místě budoucí trati vede potrubí zásobující značnou část metropole a jeho přeložka bude prvním krokem stavby. Celková rekonstrukce přivaděče je nezbytná a musela by být provedena bez ohledu na výstavbu trati.

„Budeme realizovat prakticky všechny práce s výjimkou přeložky vodovodního potrubí. Ta musí být hotová jako první, teprve poté bude možné zahájit hlavní část výstavby,“ říká obchodní náměstek divize 1 Ladislav Šabach.

Přeložku provede Pragis, partner v dodavatelské společnosti, a na této etapě zakázky se bude podílet rovněž divize 4. ■

Bytový dům Sudoměřská v Praze

Od loňského léta realizuje divize 2 v pražské Sudoměřské ulici rekonstrukci polyfunkčního objektu z 80. let. Výsledkem stavby bude přeměna budovy na moderní bytový dům.



V první fázi rekonstrukce prováděla divize 2 převážně demoliční práce, po nichž z původní budovy zbyl pouze železobetonový skelet.

Projekt s názvem Rezidence Sudoměřská představuje rozsáhlou rekonstrukci, při níž je stavba kompletně odstrojena, až na nosný železobetonový skelet. Náročnou součástí zakázky byla odborná likvidace azbestu, jenž pochází z původních fasádních panelů.

Nové dispozice i instalace
Přestavba polyfunkčního objektu na rezidenční budovu s důrazem na komfort budoucích obyvatel je příkladem proměny starší městské zástavby, jež reaguje na poptávku po současném bydlení v centru Prahy.

Součástí rekonstrukce je nové dispoziční řešení bytových jednotek a přidání architektonických a funkčních prvků, jako jsou balkony, atiky a výtahy. Byty jsou navrženy ve vyšším standardu. Počítá se například s podlahovým vytápěním, nuceným větráním s rekuperací, stínící technikou, masivními dřevěnými podlahami a bezfalcovými prosklenými dveřmi se skrytými zárubněmi. V přízemí vzniknou obchodní jednotky, které přispějí k oživení okolí. Střecha pozemních garáží ve vnitrobloku bude proměněna v zelenou střechu s hřištěm a altánem. Rekonstrukcí projde také podzemní parkoviště.

Úprava projektu
Stavba byla zahájena loni v srpnu, její dokončení je plánováno na červen příštího roku. Harmonogram je průběžně plněn, byť s určitými obtížemi danými průběhem prací. Drobné zdržení nastalo po demolici, kdy bylo nutné přizpůsobit návrh nových konstrukcí reálnému stavu nosných prvků. Další komplikací bylo nečekané odhalení základových desek o tloušťce 1,5 metru v prvním podzemním podlaží. To si vyžádalo úpravy při zakládání nových výtahových šachet. „Největší technickou výzvou ovšem byla instalace věžového jeřábu přímo na střechu původního objektu. Umožnilo nám to pracovat efektivně i v omezených podmínkách hustě zastavěného území,” popisuje hlavní stavbyvedoucí Jaroslav Hovorka.

Modernizace kladenské trati

Divize 4 se podílí na projektu zdvoukolejnění a elektrifikace železniční trati Kladno – Kladno-Ostrovec, jehož součástí je rozsáhlá úprava inženýrských sítí včetně elektroinstalací.

Stavba vedená společností Eurovia CS souvisí s proměnou příměstské trati Praha–Kladno, plánovanou do roku 2030. V Kladně trať dostane druhou kolej a trakční vedení, zastávka Kladno město se posune blíže centru. Divize 4 realizuje přeložky vodovodů, kanalizace a komunikačních i silnoproudých kabelů, veřejné osvětlení i dočasné elektropřípojky.

Z velké části hotovo
První zásahy proběhly předloni na jaře, intenzivní činnost v kolejovém tělese následovala od podzimu. V roce 2024 byly dokončeny všechny objekty nutné pro obnovení provozu na trati. Nyní divize 4 dokončuje přeložku vodovodních řadů ve Volkerově ulici a v příštích týdnech zahájí sanaci kanalizačního sběrače a ochranu vodovo-

du v Jutské ulici. Do letošního léta se práce zaměří na kanalizační objekty a rovněž na povrchy komunikací. Na stavbě je dokončeno více než 80 % přeložek inženýrských sítí. Kromě vodohospodářských prací postupuje osazování trakčních stožárů a příprava nových kabelovodů pro zabezpečovací zařízení. Kolejiště ve stanici Kladno-Ostrovec už odpovídá dvoukolejné konfiguraci, montáž výhybek proběhla v jarní technologické výluce. Projekt je realizován v hustě zastavěném území, v němž se často pracuje jen v krátkých úsecích a s omezeným přístupem. Řadu komplikací přináší i neúplná dokumentace sítí, u které maximální odchylka od skutečného stavu dosáhla jedenácti metrů. „Po celou dobu výstavby bojujeme s nedostatkem v dokumentaci. Není to jen problém projek-



Přeložky inženýrských sítí vyžadují rozsáhlé výkopové práce.

tanta, ale rovněž kvality podkladů, jež měl k dispozici,” říká stavbyvedoucí Miloš Nečas. I přes nezbytné úpravy harmonogramu se divize 4 daří dohodnuté termíny dodržovat.

Slovenský dálniční tunel Čebrať

Divize 4 dokončuje instalaci vzduchotechniky a osvětlení pro 3,6kilometrový dálniční tunel Čebrať, který se nachází na obchvatu města Ružomberok na severu Slovenska.



Průjezdové osvětlení tunelu tvoří LED jednotky v rozteči zhruba 22 metrů.

Tunel Čebrať, jehož investorem je Národní diaľničná spoločnosť, realizuje Združenie Čebrať pod vedením OHLA ŽS. Divize 4 se podílí na montáži vzduchotechniky a osvětlení.

Dlouhý a odlehlý
Tunel leží na západních svazích Velké Fatry. Materiál a technologie je třeba dopravovat po dočasných trasách se značným převýšením, což prodlu-



Vzduchotechnická část zahrnovala také větrání tunelových propojek.

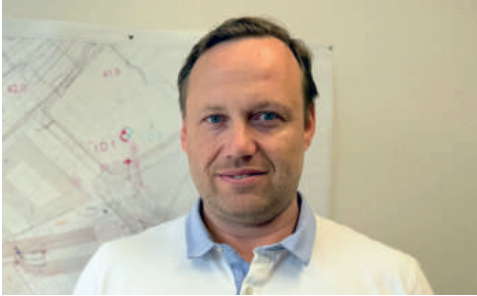
žuje logistické časy a vyžaduje koordinaci s ostatními profesemi. Přerušované postupy montáží a chybějící komunikace si vyžádaly nasazení terénní techniky k dopravě materiálu i pracovníků. Přesto se harmonogram podařilo dodržet. „Tunel Čebrať je dlouhý 3,6 kilometru, mnohem delší než jakýkoliv dálniční tunel v Česku. Tomu jsme museli vše uzpůsobit,” říká vedoucí projektu vzduchotechniky David Svoboda.

Vzduchotechnika a osvětlení
Středisko vzduchotechniky osadilo v obou tubusech celkem 38 proudových ventilátorů španělské značky Zitrón a vzduchotechnikou vybavilo i všech čtrnáct propojek sloužících jako únikové cesty. Hlavní montáže probíhaly v létě a na podzim 2024, letos následovaly montáže koncových prvků. Provoz elektro instaloval tunelové osvětlení včetně nerezové nosné konstrukce. Součástí zakázky je akomodační osvětlení ve vjezdových a výjezdových pásmech, průjezdové osvětlení v rozteči zhruba 22 metrů, vodící osvětlení na hranách chodníků sestávající z indukčních kabelů a svítidel a také nasvícení všech propojek. „Samotná délka tunelu byla výzvou, zároveň jsme se museli přizpůsobit slovenským technickým předpisům, které se od tuzemských odlišují,” připomíná vedoucí projektu osvětlení Michal Vít. Po absolvování všech individuálních i komplexních testů technologických systémů následuje integrovaná požárněbezpečnostní zkouška. Poté bude možné dílo předat investorovi.

PĚT OTÁZEK

Petr Chamra

vedoucí útvaru koordinace stavby divize 5



První zkušenosti sbíral Petr Chamra ve společnosti Metrostav, pro niž pracoval již během inženýrského a doktorského studia na Fakultě stavební ČVUT v Praze. V roce 2022 nastoupil do společnosti Subterra, působí v pozici vedoucího útvaru koordinace stavby divize 5.

Co příprava dne otevřených dveří na metru D obnášela?

Prolínalo se několik rovin. Organizace samotné akce včetně stanovení možného termínu, plánování optimální trasy i kapacity a také zajištění bezpečných podmínek na stavbě pro návštěvníky. Museli jsme proto provést nezbytné úpravy, například montáž prostorových schodišť do eskalátorových tunelů. V neposlední řadě jsme se podíleli na přípravě komunikace směrem k veřejnosti, médiím a orgánům státní správy. Každá z těchto rovin má svá specifika a při přípravě takto rozsáhlé akce se všechna musejí sladit v jeden celek.

Byla to pro vás nezvyklá práce?

Určitě byla specifická a náročná. Naštěstí jsem již z minulosti měl nějaké zkušenosti, kdy jsem z pozice vedoucího projektu zajišťoval podmínky pro obdobnou prohlídku podzemní části stavby. Ale vše ostatní pro mě bylo z počátku jak z jiného světa. Řešili jsme otázky právní odpovědnosti a bezpečnosti, přípravu rezervačního systému s QR kódy, orientační značení trasy i povrchových stavenišť, program moderované show, dopravu a představení důlních strojů, prezentační stánky i služby pro návštěvníky. Museli jsme také zajistit dopravní omezení poblíž vstupů na akci, posílení víkendové veřejné dopravy a koordinaci se složkami IZS, městskou policií a baňskou záchrannou službou. Náročná byla také příprava obrazové dokumentace, tedy fotografií a videí pro akci. Díky tomu však nyní máme působivou sadu materiálů, na nichž můžeme stavbu ukázat i těm, kteří přijít nemohli.

Jaké ohlasy jste zatím zaznamenal?

Ze všech reakcí návštěvníků přímo na stavbě nebo zpětně na sociálních sítích, od všech partnerů i orgánů státní správy, kteří si mohli stavbu metra D prohlédnout, chodily přímo či nepřímo samé pochvalné vzkazy a poděkování. Akce se zjevně líbila a lidé se po desítkách ptají, kdy ji zopakujeme.

Co bylo největším zážitkem pro vás?

Zážitků bylo opravdu hodně. Pokud bych měl jeden vybrat, tak to byla moderovaná show na povrchové trase s Ondrou Kubalou, kterou jsme společně připravili. Program zahrnoval videoprojekce z podzemní trasy včetně průletu dronem, rozhovory na pódiu, soutěže s tématem metra pro malé i dospělé. A také výklad o vystavené technice, kdy jsme s Ondrou chodili po ploše a povídali si o jednotlivých důlních strojích. Pokaždé s námi prostor prošlo sto až dvě stě lidí, kteří výkladu věnovali velkou pozornost.

Čemu akce vděčí za svůj úspěch?

Práci všech, kteří se na přípravě a průběhu dne otevřených dveří podíleli – a pak návštěvníkům hodiny trpělivě vysvětlovali, kde jsou a co vidí. Ať už šlo o kolegy ze stavby, partnery, či brigádníky. Rád bych zmínil i nasazení a zkušenosti lidí z produkční a eventové agentury Spadea, která měla na starost organizaci akce na povrchu, tedy i registraci a kontrolu příchozích. Společně se všichni postarali o to, že do sebe vše perfektně zapadlo a fungovalo tak, jak mělo. A já jim za to ještě jednou děkuji.

Setkání seniorů na Zbraslavi



Odborová organizace OS Stavba senioři Subterra, kterou vede Josef Mařík, uspořádala ve středu 4. června již osmé setkání bývalých zaměstnanců společnosti Subterra a jejich předchůdců. Pozvání do restaurace U Přístavu v Praze-Zbraslavi přijalo přibližně osmdesát seniorů z řad dělníků i vedoucích technicko-hospodářských pracovníků.

Akce se dle tradice zúčastnil rovněž zástupce současného vedení, obchodní ředitel Jiří Tesař. Přítomné informoval o dnešním stavu celé společnosti a každé z pěti divizí, a to včetně vybraných aktuálních zakázek a zajištění výrobního programu do dalších let.

Kontrolní den v Králově Poli

D3 V úterý 29. dubna se na staveništi železniční stanice Brno – Královo Pole uskutečnil kontrolní den za účasti ministra dopravy Martina Kupky.

Následující den byl zahájen provoz na kompletně obnovené liché kolejové skupině, čímž byla dokončena další významná etapa modernizace. Současně byla zahájena výluka sudé skupiny kolejí, již rekonstruuje divize 3.

Projekt, který realizují rovněž OHLA ŽS, Firesta-Fišer a Tramo Rail, zahrnuje přestavbu kolejíště, výstavbu nové výpravní budovy, rozšíření podchodu a obnovu technologických systémů. Modernizovaný úsek umožní zvýšit rychlost vlaků až na 120 km/h a s tím i celkovou kapacitu dopravy.

Stavba, jež má být dokončena v říjnu 2026, probíhá za plného provozu, což klade vysoké nároky na její řízení.

GRATULACE ČERVEN–ČERVENEC

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Martina Horáková
Ing. Zuzana Kypová
JUDr. Zora Rábllová

50 let

Vasyl Kopusyak
Ing. Miroslav Rypáček
Daniel Schwarz
Martin Findeis
Vladislav Neliba

55 let

Ing. Petr Svoboda
Ing. Pavel Zelina

60 let

Ing. Jiří Tesař

65 let

Štefan Urbaník

70 let

František Holeček

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Richard Hošánek

15 let

Jan Šimpach
Ivo Týráček

20 let

Bc. Pavel Trčka

40 let

Ing. Václav Švarc

Finále Subterra Cupu 2025

Letošní sezonu středoškolského florbalového turnaje v neděli 27. dubna uzavřely závěrečné zápasy v pražské O₂ areně. Utkání opět byla součástí programu BigBoard Superfinále florbalu a přenášel je kanál ČT sport plus.

Souboje o Subterra Cup také letos nabídly atraktivní podívanou. „Ze školy až do O₂ areny“, jak uvádí slogan turnaje, postoupily pouze čtyři nejlepší z rekordních 828 týmů reprezentujících 610 středních škol po celém Česku. O obsazení finále se v obou kategoriích rozhodovalo během celorepublikového národního finále, jež se odehrálo v březnu v pražském sportovním areálu Hamr.

V kategorii dívek se utkaly florbalistky z Gymnázia Arabská v Praze a Gymnázia Brno, třída Kapitána Jaroše, které se pokoušely obhájit loňské vítězství. Zápas přinesl dramatický průběh, který vyvrcholil až vítěznou brankou v samotném závěru. Po výhře 6:5 se z poháru radovaly hráčky pražského týmu.

Mezi chlapci do finále rovněž postoupil loňský vítěz. Žáci SPŠS a OA Kladno se postavili Gymnázium Šumperk. Toto utkání bylo ještě vyrovnanější a o zisku trofeje se rozhodovalo až v samostatných nájezdech. Kladenský tým byl v klíčovém momentu



Velkou motivací všech zúčastněných týmů jsou tisíce diváků v naší největší hale.



V dívčím finále přehrálo loňské vítězky z Brna pražské Gymnázium Arabská, v chlapecké kategorii obhájili Subterra Cup po nájezdech žáci SPŠS a OA Kladno.

úspěšnější, po výsledku 3:2 pohár obhájil a spolu s hlavní trofejí tak znovu získal i cenu určenou pro nejlepší stavební školu. Chlapeckému finále přihlíželo 4 230 diváků, takže i návštěva překonala rekord z loňského roku.

Doprovodná soutěž pro nejlepší stavební školy nabízela jako výhru také účast spolužáků na superfinále v O₂ areně, a to včetně prohlídky zázemí této nejmodernější multifunkční haly v Česku. Do

březnového národního finále se vedle budoucího vítěze probojovaly ještě dvě další stavební školy.

Stánek společnosti Subterra nabídl střeleckou soutěž a autogramiádu. Fanoušci si mohli odnést podpis florbalového reprezentanta Filipa Formana, který byl spolu s Májou Havlíčkovou ambasadorem turnaje. Nechyběli ani sportovci známí ze sociálních sítí, Matěj König a Adam Čileček, přezdívaný Bombardák.

Předání tramvajové trati v Olomouci

V pondělí 12. května 2025 byla v Olomouci slavnostně předána tramvajová trať v místní části Nová Ulice, na jejíž modernizaci se od loňského srpna podílela divize 1.



Úvodní proslovy se konaly v tramvajové hale v Jeremenkově ulici.

soudobými standardy, a to včetně zálivek z pryskyřice, které brání prorůstání plevele a usnadňují údržbu. Významnou roli hrála také estetická strán-



Pásku stříhali také obchodní ředitel Jiří Tesař a ředitel divize 1 David Cyroň.

ka projektu. Vzhled trati zlepšují nízké protihlukové clony a vegetační zákryt kolejí z rozhodnutí vysazeného do speciálních rohoží.

Svatá Barbora pro Dolnolučanský tunel

Na staveništi u Dolnolučanského tunelu v Lučanech nad Nisou, který rekonstruuje divize 1, se v pondělí 19. května konalo tradiční požehnání sošky svaté Barbory.



Požehnání hornické patronky se odehrálo v portálu rekonstruovaného tunelu.

Soška hornické patronky, která bude symbolicky dohlížet na bezpečnost podzemních prací, je umístěna ve skalním zářezu nedaleko portálu. Obřad v nepříznivém horském počasí vedl místní římskokatolický farář Pavel Ajchler.

Rekonstrukce Dolnolučanského tunelu na železniční trati Liberec–Tanvald probíhá za plné výluky od poloviny letošního dubna do konce září. Divize 1 realizuje přeražbu původního tunelu z konce 19. století, jehož technický stav již neodpovídal současným požadavkům na průjezdný profil a bezpečnost provozu. Silné zavodnění tunelu způsobu-

je degradaci ostění a v zimním období též tvorbu rampouchů a ledopádů.

Rekonstrukce zahrnuje kompletní odstranění stávající obezdívky, rozšíření výrubu a betonáž nového dvouplášťového ostění. Tunel bude také prodloužen o 10 metrů, což sníží riziko pádu skalních úlomků ze stěn zářezu do kolejíště. Ražby budou dokončeny v červnu, souběžně probíhá příprava betonářské formy. Po ražbách bude provedena montáž izolačních vrstev a výztuže ostění.

Stavba v omezeném prostoru a nepříznivém klimatu vyžaduje pečlivou koordinaci činností.