



DOLNOLUČANSKÝ TUNEL

SUBTERRA



POLYFUNKČNÍ OBJEKT REINEROVA

Technologie pro tunely na dálnici D8

Rekonstrukce technologického vybavení tunelů Panenská a Libouchec, již realizovala divize 4, dospěla do finále. Po sedmidenní uzávěře na začátku října byly oba tunely úspěšně předány do zkušebního provozu.



Technologické vybavení tunelů zahrnuje také několik soustav osvětlení – základní, nouzové, vodící v hraně chodníků a naváděcí do tunelových propojek.

Tunely Panenská o délce 2 138 metrů a Libouchec o délce 480 metrů slouží tranzitní dopravě do Německa již od roku 2006, proto bylo třeba jejich technologické vybavení kompletně nahradit.

Rekonstrukci realizoval Metrostav TBR a Spel, divize 4 zajišťovala celkovou obnovu tunelového osvětlení, energetických rozvodů a souborů vzduchotechniky. Projekt přináší nejen vyšší bezpečnost a spolehlivost provozu, ale i plynulejší jízdu díky zvýšení povolené rychlosti z 80 na 100 km/h.

Doba určená na rekonstrukci tunelů pochopitelně byla velmi omezena.

„Z pohledu elektro profese šlo o velmi komplexní a náročný projekt, především kvůli propojení nových technologií s původní infrastrukturou. Díky precizní spolupráci všech týmů se přesto podařilo dodržet harmonogram,“ říká hlavní stavbyvedoucí střediska elektro Michal Robek.

Na dvě etapy

Rekonstrukce zahájena v dubnu letošního roku probíhala ve dvou hlavních etapách. Práce se nejprve soustředily na levé tubusy, ve směru na Prahu. Po úspěšných komplexních a požárních zkouškách

byly levé tubusy uvedeny do předčasného užívání na začátku července a doprava do nich byla převedena v režimu jednoho pruhu v každém směru.

Práce se poté přesunuly do pravých tubusů, ve směru na Drážďany. Od července do konce září zde probíhaly další činnosti a také příprava na nejnáročnější fázi celého projektu, již představovala závěrečná sedmidenní úplná uzávěra obou tunelů od 2. do 8. října. Během této doby byly realizovány zásadní zásahy do energetické soustavy, které nebylo možné provést za částečného provozu.

V tunelu Panenská byla vypnuta napájecí soustava, což umožnilo instalaci nových výkonových jističů v hlavních energocentrech. Současně byly v tunelových propojkách osazeny nové podružné distribuční jističe a provedeny kontroly napájecích rozvodů.

Závěrečné zkoušky

Uzavírku zakončily funkční zkoušky. Každý subsystém od hlavního napájení přes záložní zdroje, osvětlení, ventilaci až po bezpečnostní a detekční systémy byl nejprve ověřen samostatně a poté testován také v rámci plné integrace simulující reálný provoz.

Po koordinační funkční zkoušce požárněbezpečnostních zařízení a komplexní zkoušce s jednotkami IZS byly oba tunely 8. října uvedeny do režimu zkušebního provozu s dopravou.

Práce divize 4 ovšem zcela nekončí. „Aktuálně měříme poměry v distribuční napěťové soustavě tunelů. Po následném vyhodnocení naměřených dat budeme instalovat nové kompenzační rozvaděče s hrazenou kompenzací pro eliminaci induktivní a kapacitní složky jalového výkonu,“ popisuje závěr projektu Michal Robek.



Nové osvětlení má díky LED technologii nižší spotřebu energie.



V tunelech byly instalovány proudové ventilátory značky Zitron.



Nové technologické vybavení bylo napojeno na stávající energetické soustavy tunelů.

Nový depozitář Náprstkova muzea

Divize 2 zahájila realizaci nového objektu pro sbírky Náprstkova muzea asijských, afrických a amerických kultur, který této součásti Národního muzea přinese moderní zázemí.

Třípodlažní objekt situovaný v pražských Horních Počernicích spojí funkci depozitáře a administrativního zázemí. Stavbu společně navrhli RadaArchitekti a Architektonická kancelář Radko Květ.

Budovu budou tvořit dvě podélně uspořádané a propojené hmoty, vymezující v úrovni druhého podlaží atrium. Na fasádě se uplatní bílá a světle šedá omítka, na objemnější části s depozitářem bude aplikován grafický motiv.

Divize 2 realizuje objekt se společností Hochtief CZ, na dodávce technických zařízení se bude podílet rovněž divize 4.

Požadavky na mikroklima

Stavba byla zahájena letos v říjnu na zelené louce. V současnosti probíhají zemní práce a příprava na

hlubinné založení na velkopřůměrových pilotách, jehož dodávku v rámci koncernové spolupráce zajišťuje společnost Pragis.

Specifikem budovy je využití jak sluneční, tak geotermální energie, proto zároveň vzniká systém 25 hloubkových vrtů pro tepelná čerpadla.

Začátkem příštího roku naváže betonáž monolitických konstrukcí administrativní části a montáž prefabrikátů depozitáře.

V případě depozitáře přinese největší nároky na provedení finální fáze stavby. „Nejnáročnější část realizace nás čeká až v samotném závěru, kdy se bude vytvářet vyhovující mikroklima, aby bylo možné sbírkové předměty bezpečně přesunout a dlouhodobě uchovávat,“ říká stavbyvedoucí Pavel Růžička.



Budovu depozitáře budou tvořit dvě propojené části s odlišnými funkcemi.

Výstavba depozitáře Náprstkova muzea má trvat celkem dva roky, dokončení je naplánováno na říjen 2027.

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, další rok se opět chýlí k závěru a s ním přichází také čas nezbytného bilancování a zamyšlení. Adventní období nás vybízí k pohledu do minulosti i do budoucnosti – ve spojení s vírou, že to, co budujeme dnes, bude mít smysl i zítra.

Zatímco prosinec přináší klid a rozjímání, realita velkých projektů bohužel bývá jiná. Již více než tři roky sledujeme výběrové řízení na dodavatele druhého úseku trasy D pražského metra. Přestože naše konsorcium bylo opakovaně vyhodnoceno jako vítěz, proces stále brzdí odvolávání těch, kteří se s prohrou odmítají smířit, a soutěž se kvůli tomu mění v nekonečný soudní thriller. Výstavba se tak zpožďuje a prodražuje, což je politováníhodné nejen pro nás, ale především pro budoucí cestující. My však neztrácíme víru ve spravedlivý výsledek sporů a následně zdárné pokračování tohoto významného projektu.

Přes veškeré dílčí komplikace celkově zůstáváme optimisté. Stavebnictví má před sebou světlou budoucnost, jejíž součástí samozřejmě chceme být. Podílíme se na přípravě nabídek ve dvou výběrových řízeních formou PPP, a to na dostavbu dálnice D35 v úseku Opatovec–Mohelnice a na modernizaci železniční trati Praha–Kladno s napojením na Letiště Václava Havla Praha. Přiblížilo se rovněž dokončení Pražského okruhu. Připravujeme se na plánovanou výstavbu vysokorychlostních železničních tratí. S nastupujícími požadavky Green Dealu se města také poohlížejí po udržitelnější veřejné dopravě a zvažují další rozšiřování tramvajových sítí. Tyto projekty znamenají zásadní rozvoj celé tuzemské infrastruktury a my věříme, že budeme u toho.

Naše ambice však nekončí hranicemi Česka. Daří se nám zejména v Německu – ve spolupráci se sesterskou společností BeMo Tunnelling se podílíme na dvou infrastrukturních projektech, výstavbě železničního tunelu Cornberg a dálničního tunelu Holstein. Postup obou staveb potvrzuje naši technickou vyspělost a schopnost obstát v mezinárodním prostředí.

Mezi největší oborové výzvy současnosti patří zajištění lidského kapitálu. Stavebnictví dlouhodobě bojuje s nedostatkem mladých odborníků. Žáci a studenti se do profese příliš nehrnou a my si klademe otázku, jak je motivovat. Jak jim ukázat, že stavět znamená tvořit, měnit svět kolem sebe a zanechávat trvalou stopu? Odpověď hledáme nejen v komunikaci ve školách a na sociálních sítích, ale i v konkrétních krocích. Jedním z nich je připravovaná změna mzdové politiky, která vstoupí v platnost 1. ledna 2026. Toto opatření má jednak udržet stávající zaměstnance, jednak do naší společnosti přilákat budoucí kolegy. Věříme, že spravedlivé a motivující odměňování tvoří jeden ze základních pilířů moderního zaměstnavatele.

Všem zaměstnancům děkuji za jejich práci a nasazení. Bez nich by Subterra nebyla tím, čím je. A díky nim také směřuje ke splnění plánovaných ekonomických parametrů, což v dnešním proměnlivém prostředí představuje důležitý signál stability a důvěryhodnosti.

Přeji vám klidné a radostné prožití vánočních svátků, pevné zdraví a do nového roku mnoho osobních i pracovních úspěchů.

Ing. Ondřej Fuchs

Železniční uzel Hradec Králové



D3 V říjnu uzavřela divize 3 smlouvu o jedné z největších zakázek pro Správu železnic v posledních letech, celkovou přestavbu stanice Hradec Králové. Dodavatelskou společností dále tvoří OHLA ŽS a Elektrizace železnic Praha.

Projekt zahrnuje rekonstrukci kolejíště umožňující rychlost až 80 km/h a instalaci zabezpečovacího systému ETCS. Stanice dostane i nová nástupiště včetně prodloužených podchodů.

Stavbu zahájila přípravná fáze, pro divizi 3 je stěžejním úkolem výstavba kabelovodu. První výlukové práce jsou naplánovány na podzim 2026, dokončení modernizace na rok 2030. ■

Technologie pro hotel Botanique

D4 Od listopadu pracuje divize 4 na instalaci technických zařízení budov pro rozšíření hotelu Botanique na pražské Florenci, které jako generální dodavatel realizuje BAK. Zakázka obsahuje vytápění a zdravotnětechnické instalace nového křídla se čtyřiceti pokoji a konferenčním centrem.

Harmonogram prací je rozdělen do několika etap. Po aktuálně zahájených instalacích v přístavbě bude v příštím roce následovat také rekonstrukce vybraných částí stávajícího hotelu. ■

Modernější vytápění IKEA Zličín

D4 V obchodním domě IKEA na pražském Zličíně realizuje divize 4 významnou modernizaci otopné soustavy, náhradu kondenzačních plynových kotlů. Novým zdrojem tepla bude kaskáda sedmi tepelných čerpadel značky Toshiba, která budou umístěna na ocelové konstrukci mimo objekt.

Realizace byla zahájena v září převzetím staveniště. Nyní, po dopracování projektové dokumentace, jsou budovány základy pro nosné ocelové konstrukce.

Zakázce pro IKEA předcházela náročná kvalifikační audit zaměřený na detailní kontrolu pracovních podmínek ve společnosti Subterra. ■

VZT pro EVO Komořany

D4 Na výstavbě zařízení pro energetické využití odpadu v areálu teplárny Komořany, v místní části Mostu, se podílí divize 4. Subdodávka pro Metrostav DIZ obsahuje vzduchotechnické systémy.

V návaznosti na výstavbu nosné konstrukce z monolitického železobetonu již divize 4 zahájila v některých částech objektu instalaci vzduchotechnických rozvodů.

Nový nízkemisní zdroj společnosti United Energy má významně přispět k odklonu teplárny od uhlí a ročně zpracovat až 150 tisíc tun komunálního odpadu. Uvedení moderního zařízení do provozu je plánováno na jaro roku 2027. ■

Servisní činnost divize 4

D4 Nabídku servisních prací pro realizované projekty nadále rozšiřuje divize 4.

Novým kontraktem je servis pro Společenství vlastníků Smíchov Two, zastoupené společností Czech Facility Management Group. V komplexu Smíchov City pečuje divize 4 především o vzduchotechnická zařízení. Údržba zahrnuje revize požárních klapek, funkční zkoušky zařízení chráněných únikových cest nebo servis jednotek Duplex. Zvýšená prašnost způsobená výstavbou sousedního Terminálu Smíchov vyžaduje výměnu filtrů v půlročních intervalech.

Další zakázkou je servisní smlouva se společností Rilancio pro administrativní objekty Metlica a Legatica v jinonickém areálu Waltrovka. Zde divize 4 zajišťuje jednou ročně kontrolu širokého spektra technologií. ■

Rekonstrukce Dolnolučanského tunelu

D1

Divize 1 v říjnu dokončila náročnou rekonstrukci Dolnolučanského tunelu na severočeské trati Liberec–Tanvald. Sto třicet let stará stavba nyní odpovídá soudobým nárokům.

Jednokolejný tunel nevyhovoval bezpečnostním požadavkům, a neměl ani průjezdný profil pro moderní vozidla, proto Správa železnic přistoupila k jeho celkové rekonstrukci. Projekt od letošního dubna realizovala divize 1.

Stěžejní součástí projektu bylo zvětšení profilu tubusu a jeho prodloužení z 82,5 na 90 metrů. Tunel dostal dvouplášťové ostění s fóliovou hydroizolací, nové portály, kabelovody a nouzové osvětlení.

V horských podmínkách

Rekonstrukce byla náročná. Staveniště leží v úzkém skalním zářezu s přístupem po nebezpečných cestách. Logistiku a veškeré práce navíc komplikoval jednostranný přístup do tunelu, pouze z tanvaldského portálu.

Omezený prostor vyžadoval precizní koordinaci souběžně probíhajících činností – od dokončování ražeb přes betonáž základových pasů a klenby do formy až po realizaci chodníků, kabelovodů a kamenných obkladů na portálech. Další výzvou bylo zajištění stability skalních svahů před portály. Během pětíměsíční výluky pracovala divize 1 v nepřetržitém režimu.

„Stavbu zkomplikovala dodávka železárň. Nakonec jsme výrobu prvků betonářské výtuzě i její uložení realizovali vlastními kapacitami, což byla velká výzva, ale zvládli jsme to,“ popisuje vedoucí projektu Pavel Kacíř. Přes uvedené obtíže se po-



Dolnolučanský tunel má díky rekonstrukci nejen zvětšený profil i délku a moderní hydroizolaci, ale také nové technologické vybavení včetně nouzového osvětlení.

dařilo ostění z pohledového železobetonu zhotovit kvalitně.

K závěrečným činnostem patřily kamenické práce na odvodnění propustků.

Výluka byla ukončena 15. října a tunel byl po úspěšné prohlídce a předání uveden do zkušebního provozu. Kolaudace je naplánována na duben příštího roku. ■

Modernizace žilinského nádraží

D3

Na Slovensku pokračuje celková přestavba železničního uzlu Žilina, na které se podílí divize 3. Po několika letech dospěl rozsáhlý projekt do klíčové fáze.



Osobní stanice Žilina v letošním roce dostala modernizovanou podobu.

Modernizace, již spolu s divizí 3 realizují Strabag, Eurovia CS a AŽD Praha, zahrnuje 16kilometrový úsek trati a čtyři stanice. V letošním roce se hlavním staveništem stala osobní stanice Žilina.

Dodavatelé pracovali na kolejích, dokončovali nástupiště a také další podstatné části projektu včetně silničních komunikací.



Divize 3 realizuje železniční svršek s využitím vlastní mechanizace.

Důležité objekty v provozu

Proměna osobní stanice Žilina obsahuje nová nástupiště včetně zastřešení a rovněž kilometry kolejí, desítky výhybek, odvodnění a veškeré drážní technologie.

Výrazným milníkem se v září stala demontáž dočasného nástupiště.

Letos byly do užívání předány i další objekty. V dubnu zahájila provoz budova dispečinku. Výrazné zlepšení dopravní situace ve městě přineslo dokončení silničních staveb – v květnu byl otevřen nadjezd v Žilině-Predmestí a v září následovalo zprovoznění kritického dopravního uzlu Kysucká.

Dále byla osazena ocelová lávka pro pěší a cyklisty přes Váh v Budatíně a most přes Rajčianku. Postupovaly také práce na železničních úsecích a mostech.

„Aktuálně se soustředíme na zprovoznění nového kolejového uspořádání a také nástupiště číslo 2, což je plánováno na prosinec,“ shrnuje vedoucí projektu Milan Tonhauser. „A hned v příštím roce nás čeká důležitá etapa, změna trakční soustavy, již musíme dokončit do června.“

Právě přepnutí napájení ze zastaralého stejnosměrného systému 3 kV na moderní střídavou soustavu 25 kV patří k stěžejním cílům železniční části modernizace. ■

Mateřská škola v Králově Dvoře

D2

Divize 2 společnosti dokončila a na konci října předala investorovi nový pavilon mateřské školy ve městě Králův Dvůr, v místní části Počaply. Stavba rozšířila kapacitu zařízení o dvě třídy.



Moderní pavilon se nachází v těsném sousedství starší školní budovy.

teřské školy, kam jsme neměli zcela ideální přístup,“ popisuje okolnosti vedoucí projektu Michal Krenar.

V režimu „design and build“ zodpovídala divize 2 nejen za samotnou realizaci, ale také za dodání prováděcího projektu. „Naštěstí se povedlo nastavit ideální spolupráci mezi námi, projektantem, investorem a rovněž společností, která zajišťovala



Fasádu objektu tvoří bílá omítka, kterou doplňuje svislý hliníkový obklad v dekoru dřeva.

vyřízení dotace. Výsledkem je zdařilá stavba, na niž se ještě v průběhu prací podařilo získat navýšení dotačních prostředků a pokrýt tak prakticky celou cenu díla. Myslím, že nejen díky tomu je investor s výsledkem naší práce spokojený,“ dodává Michal Krenar.

Stavba byla řádně dokončena a předána městu na konci října. ■

Polyfunkční objekt Reinerova v Praze

Divize 2 na podzim dokončila hrubou stavbu polyfunkční budovy v Reinerově ulici v pražských Řepích. Šestipodlažní objekt se nachází na svažitém pozemku.

Novostavba pro společnost Reinerova, jejíž podobu navrhl ateliér Daďa architekti, nabídne kombinaci služebních bytů, kancelářských a obchodních prostor a parkování. Vzhledem ke strmému svahu se i druhé podzemní podlaží na jižní straně objektu nachází v úrovni okolního terénu.

Architektonicky výrazným prvkem budovy bude finální fasáda z perforovaného lakovaného plechu a zaoblené opěrné stěny suterénu.

Železobetonový skelet a přípojk

Divize 2 v uplynulých týdnech dokončila monolitický kombinovaný skelet a nyní realizuje poslední navazující železobetonové konstrukce, tedy především schodiště a opěrné stěny.

Klíčovým milníkem pro zajištění plynulé výstavby v zimních měsících, bez ohledu na mrazivé počasí, je uzavření objektu. Montáž oken a dveří byla zahájena v polovině listopadu.



Při pohledu z ulice Reinerova působí budova jako čtyřpodlažní.



Po dokončení monolitické nosné konstrukce je dobře patrná členitá silueta budovy. Hlavní, třípodlažní hmotu doplňují dvě různě velká suterénní podlaží a ustupující nejvyšší patro.

Velkou technickou výzvou se staly přípojk inženýrských sítí. „Nalezli jsme způsob provedení kanalizační a vodovodní přípojk bez zásahu do hlavní komunikace a bez hloubení přístupových šachet, čímž jsme ušetřili značný objem výkopových prací,“ uvádí vedoucí projektu Jan Herda.

Zatímco vodovod je již protlačen a zapojen, kanalizace je realizována hornickým způsobem.

Realizační tým se musí zároveň vypořádávat s dílčími úpravami projektu.

„Dochází ke změnám investorem zamýšleného využití, a tím i k dispozičním a dalším úpravám některých částí budovy. Věříme, že architekti vše zapracují rychle a nepůjde o nic zásadního, co by mělo dopad do celkové doby výstavby, plánované do srpna 2026,“ doplňuje Jan Herda.

Tunel Opevnění na dálnici D11

Ve výstavbě tunelu Opevnění od letošního září pokračuje divize 1, která spolupracuje se společností Metrostav TBR. Stavba bude součástí posledního úseku dálnice D11 na hranice s Polskem.

Úsek dálnice D11 v délce 21 kilometrů realizuje od loňského roku dodavatelská společnost pod vedením MI Roads.

Projekt zahrnuje dva dvoutubusové tunely, Poříčí a Opevnění, které stavějí divize 1 a Metrostav TBR. Na dodávce technologického vybavení bude pracovat divize 4 a Metrostav TBR.

Upravený harmonogram

Jako první bude s využitím NRTM vyražen tunel Opevnění v délce 492 metrů.

Původní plán předpokládal zahájení výstavby na jaře 2025. První měl být realizován o několik desítek metrů delší tunel Poříčí, postup ovšem musel být změněn. „Na pokyn správce stavby jsme plánované práce přeskupili a začali tunelem Opevnění,“ potvrzuje vedoucí projektu Jan Faltýnek.

Divize 1 nejprve vybudovala nezbytné zařízení staveniště, včetně energetických rozvodů a přístupových komunikací. Následovaly výkopy a zajišťování stavební jámy jižního portálu.

„V současnosti odtěžíme poslední etáž jižního portálu, kde jsme kvůli vysokým pevnostem zastižených hornin museli k rozvolnění masivu použít trhací práce. Nepředpokládá se výskyt tak kompaktního prostředí již před začátkem ražby,“ popisuje Jan Faltýnek. Divize 1 se musí vypořádávat i s typicky vlhkým podkrkonošským podnebím.

Souběžně započaly rovněž práce na severním portálu, kde bylo vybudováno provizorní odvodnění a nyní probíhají výkopy.

Podle aktuálního harmonogramu mají ražby tunelu Opevnění být zahájeny již na počátku roku 2026.



Jižní portál tunelu Opevnění je již téměř připraven na zahájení ražeb.

Plánovaný finální termín pro výstavbu obou tunelů včetně jejich technologické části nadále koresponduje s dokončením celého úseku dálnice, stanoveným na rok 2028.

Technologie pro budovu PernerKarlín

Divize 4 dokončuje instalaci technických zařízení v administrativním objektu PernerKarlín, již zahájila letos na jaře. Realizace v režimu „base building“ směřuje ke kolaudaci plánované na prosinec.



Budova nabídne nejen kanceláře, ale v parteru také plochy pro obchody a služby.

Nová administrativní budova společnosti Coopera Development se nachází v pražském Karlíně v ulici Pernerova, u křižovatky s ulicí Šaldova.

Moderní stavba sestávající ze tří propojených sedmipodlažních objektů využívá pozemek v bývalé průmyslové čtvrti, který v uplynulých desetiletích sloužil jako parkoviště.



Technická zařízení jsou vedena pod stropem jednoho z parkovacích suterénů.

Úsporné technologie

Divize 4 realizuje část technických zařízení v rozsahu základního vybavení budovy. Zakázku tvoří vzduchotechnika, chlazení, vytápění a zdravotně-technické instalace.

Dodávka vzduchotechniky a chlazení je určeno pro administrativní i obchodní prostory a podzem-

ní garáže. V objektu kanceláří byly instalovány tři hlavní vzduchotechnické jednotky s rekuperací a adiabatickým vlhčením. Ve východní části je technologie vhodná i pro budoucí gastroprovoz.

Součástí projektu jsou dále rozvody ústředního vytápění a zdravotnětechnické instalace. Zdrojem tepla je plynová kotelná v suterénu, chlazení zajišťují jednotky na střeše objektu.

Celé technické řešení je navrženo s důrazem na energetickou efektivitu. Systém využívá například rekuperaci energie či pokročilé měření průtoku vzduchu, což přispívá k plnění environmentálních standardů certifikace LEED Gold.

„Jedná se o objekt vybavený dle dnešních nároků na moderní administrativní budovy,“ potvrzuje vedoucí projektu David Svoboda.

Aktuálně se zakázka nachází v závěrečné fázi zprovoznování a regulace systémů a komplexních zkoušek. Kolaudace je plánována na první polovinu prosince.

D2

PĚT OTÁZEK

Michal Robek

hlavní stavbyvedoucí divize 4



Absolvent VOŠ a SPŠ elektrotechnické v Kutné Hoře Michal Robek se jako autorizovaná osoba specializuje na technologické vybavení tunelových staveb. Nejprve pracoval v projekci, do Skupiny Metrostav nastoupil v roce 2006. Podílel se na řadě projektů, například na tunelu Klimkovice na dálnici D1, VMO Žabovřeská v Brně nebo tunelu Pohůrka na dálnici D3. Nyní dokončuje rekonstrukci technologického vybavení tunelů Panenská a Libouchec na dálnici D8 a připravuje se na výstavbu tunelů Poříčí a Opevnění na dálnici D11.

Jakým způsobem se můžete podílet na řešení technologického vybavení dálničních tunelů?

Tunelové stavby jsou během dlouhou trať. Mezi zahájením přípravných prací a uvedením tunelu do provozu uplyne někdy i více než deset let.

Měl jsem to štěstí, že jsem hned po dokončení studia nastoupil do společnosti Elpring Praha a mohl tam pracovat na přípravách a inženýringu všech stupňů projektové dokumentace pro tunely Městského okruhu v Praze.

Tyto zkušenosti se nyní úročí. Do projektů sice jako dodavatel vstupujeme až ve fázi realizační dokumentace, ale díky praxi z projektování i realizace máme možnost finální řešení korigovat. Tak aby výsledek odpovídal nejen platné legislativě, ale i aktuálním technologickým trendům.

Co u modernizovaných tunelů zaznamenalo největší technologický posun?

Největší skok bezpochyby představuje tunelové osvětlení. Dnešní průmyslová LED tělesa pro aplikace s návrhovou rychlostí 100 km/h dosahují pouze 60 % elektrické spotřeby původních sodíkových svítidel, která byla projektována na rychlost o dvacet kilometrů v hodině nižší. Svítidel je navíc potřeba menší počet, což má nemalý dopad na další úspory provozních nákladů.

Liší se nějak nároky na tyto technologie v našich tunelech oproti standardům v zahraničí?

V Česku obecně platí velice přísné požadavky zakotvené v příslušných normách.

S ohledem na agresivní prostředí v tunelech a na základě dlouhodobého monitoringu stávajících technologických zařízení musíme používat vysoce odolné materiály. V samotném dopravním prostoru je vyžadováno provedení všech důležitých prvků minimálně v nerezové oceli kvality A4. Týká se to jednak těles osvětlení, jednak velkých proudových ventilátorů. U obojího je rovněž vyžadována nestandardní desetiletá záruka.

Co kromě norem považujete při samotné realizaci zakázek za nejnáročnější?

Jednoznačně je to boj s časem. Smluvní harmonogramy často bývají pro technologické firmy velmi nepříznivé. Nastupujeme obvykle až v závěru realizace, kdy se dohánějí termíny, nebo pracujeme v době krátkých dopravních uzávěr.

Abychom v tomto tlaku obstáli, je klíčová efektivní koordinace v rámci divize 4 i mimo ni. Okolo tunelových staveb se pohybují dlouho a s firmami podílejícími se na vybavení se dobře známe. V průběhu let jsme si vytvořili transparentní vazby, které nám umožňují díla dokončovat včas, i přes šibeniční lhůty.

Co vás přesto na práci nejvíce baví?

Především je to skvělá spolupráce s vedením divize 4 i s kolegy z provozu elektro a jeho vedoucím Michalem Vírtem.

Bohužel se musím přiznat, že mám profesní deformaci, kdy i při soukromých cestách sleduji trendy vývoje technologického vybavení tunelů v ostatních státech EU. Neumím se prostě od práce zcela odtrhnout.

Ceremoniál na Černém Mostě



D2/D4 Na pražském Černém Mostě bylo 10. listopadu slavnostně otevřeno servisní a školicí centrum společnosti Emil Frey. Výstavbu od loňského jara do letošního léta realizovala divize 2, technická zařízení dodávala divize 4.

Třípodlažní halový objekt s prefabrikovanou železobetonovou konstrukcí obsahuje kromě dílen, lakoven a myčky rovněž kancelářské prostory. V převýšené vstupní části s celoprosklenou fasádou se nachází showroom ojetých vozů.

Slavnostní otevření zahrnovalo nejen obvyklé projevy a stříhání pásky, ale také kulturní program a následnou komentovanou prohlídku budovy. Společnost Subterra zastupoval generální ředitel Ondřej Fuchs a obchodní náměstek divize 2 Jan Povejšil.

Cena pro tunel Skärholmen

D1 Výstavba švédského dálničního tunelu Skärholmen, který tvoří čtyřkilometrový úsek podzemního obchvatu Stockholmu, zaznamenala výrazný úspěch na domácí odborné scéně. V soutěži organizované Českou betonářskou společností získal projekt titul Vynikající betonová konstrukce realizovaná v letech 2021–2025.

Odborná porota u přihlášených děl hodnotila mimo jiné funkčnost, úroveň detailů a celkové provedení díla.

Vyhlášení výsledků 12. ročníku soutěže se uskutečnilo 27. listopadu 2025 na Zámeckém návrší v Litomyšli. Ceremoniál byl součástí programu jubilejního ročníku dvoudenní odborné konference 30. betonářské dny 2025, kterou doprovázela také výstava Beton 2025.

Jménem společnosti Subterra převzal cenu vedoucí projektu Jan Faltýnek.

GRATULACE

PROSINEC–LEDEN

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

50 let

Jiří Košnár
Michal Kopřiva
Jiří Zezula
Radim Koscielniak
Pavel Korecký

55 let

Petr Novák
Ing. Václav Pusch

60 let

Roman Švolík

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Šárka Kochlöfflová
Ing. Lenka Milostná
Tomáš Baluch
Ing. Markéta Janečková

20 let

David Punčochář
Ivo Dobrovolný

30 let

Ing. Jiří Lev

35 let

Václav Vlček

Ocenění v soutěži Stavba roku 2025

D1 D2 D3 D4

Na galavečeru konaném 4. listopadu v pražském Rudolfinu byly vyhlášeny výsledky soutěže Stavba roku. Stavby, na nichž se podílela Subterra, získaly jeden z titulů a tři zvláštní ceny.



Titul Stavba roku získal i Velký městský okruh Žabovřeská v Brně.

V 33. ročníku soutěžní přehlídky, již pořádá Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství, se o ceny ucházelo 130 staveb z Česka a pět ze zahraničí.

Jeden z titulů Stavba roku byl udělen Velkému městskému okruhu Žabovřeská, jehož součástí je i tramvajový tunel ražený divizí 1 a technologické vybavení realizované divizí 4.

Za divizi 1 cenu převzali ředitel David Cyroň a obchodní náměstek Ladislav Šabach.

Na programu galavečera bylo také vyhlášení zvláštních cen. Státní fond dopravní infrastruktury ocenil železniční trať Brno – Zastávka u Brna,



Železniční projekty divize 3 letos obdržely dvě zvláštní ceny, od SFDI a ČKAIT.

kteřá byla v 10kilometrovém úseku Střelice – Zastávka u Brna pod vedením divize 3 elektrizována a rozšířena o druhou kolej.

Zvláštní cenu ČKAIT získala optimalizace železniční trati Mstětice – Praha-Vysočany. Projekt vedený divizí 3, na němž se podílely též divize 2 a 4, zahrnoval rekonstrukci 15kilometrového úseku včetně stanic a zastávek. Obě ceny jménem divize 3 převzal Pavel Zelina.

V hlasování veřejnosti o Zahraniční stavbu roku zvítězil tunel Spitzenberg na německé dálnici A44, na jehož stavbě se podílela divize 1.



Cenu veřejnosti pro Zahraniční stavbu roku převzali pro tunel Spitzenberg zástupci divize 1.



Ceremoniál se odehrál ve Dvořákově síni pražského Rudolfinu.

Spolupráce se školami

Subterra představila svoje projekty a možnosti spolupráce také letos na podzim na několika akcích zaměřených na studenty a žáky stavebních oborů.



Stánek na veletrhu iKariéra byl tradičně umístěn v prostorách Fakulty stavební ČVUT.

Cílem prezentací společnosti Subterra ve školách je zvýšit povědomí o aktuálních stavbách a především oslovit potenciální uchazeče o zaměstnání. Vzhledem k přetrvávajícímu nedostatku odborníků ve stavebnictví je pro společnost navazování

kontaktů s budoucími profesionály již v době studia klíčovou prioritou.

Hlavní podzimní akcí byl veletrh iKariéra, který se konal 11. listopadu 2025 v dejvickém kampusu ČVUT v Praze. Akce, již pořádá studentská organizace IAESTE, každoročně přiláká tisíce studentů technických fakult.

Společnost Subterra měla vlastní stánek, kde zástupci oddělení rozvoje lidských zdrojů přiblížili firemní kulturu a probíhající stavby. Studentům byly nabízeny konkrétní pracovní pozice i široká škála flexibilních forem spolupráce při studiu.

Velký zájem opět vzbudila soutěž o exkurzi na stavbu metra D pro dvanáct vylosovaných studentů. Získané kontakty budou využity pro další nabídky spolupráce.

Od pondělí, 12. listopadu, se Subterra představila také na Slovensku, na dni otevřených dveří

a kariérním dni pořádaném Stavební fakultou Žilinské univerzity v Žilině.

Ve stánku byli přítomni zástupci divizí 1 a 3, kteří studentům představili činnost společnosti. Prezentaci doplnily informace o modernizaci železničního uzlu, kterou divize 3 nyní realizuje právě v Žilině. Se zájemci o zaměstnání proto mohly být sjednány schůzky, které se uskuteční přímo na stavbě.

Subterra spolupracuje i s mnoha středními školami. Již 7. listopadu se účastnila dne otevřených dveří na Průmyslové střední škole Letohrad.

Prezentace, která cílila na zájemce o obor stavebnictví i na jejich rodiče, přinesla informace o dlouhodobé a úspěšné spolupráci se školou a zároveň žákům nabídla jednak exkurze na stavby, jednak zajištění odborné praxe nebo prázdninových brigád.

Svatá Barbora v tunelu Holstein

D1

Na stavbě dvoutubusového dálničního tunelu Holstein v německém Hesensku, na níž se od letošního března podílí divize 1, se 4. prosince konala tradiční slavnost svaté Barbory.

Přestože sochy svaté Barbory byly na portálech osazeny již při březnovém slavnostním zahájení ražeb, hornická tradice velí připomínat symboliku patronky i každoročně na její svátek. Slavnost za přítomnosti místních farářů se uskutečnila v jednom z tubusů.

Shromáždění se zúčastnili razičské osádky, patronka tunelu, zástupci investora, subdodavatelé, představitelé města Sontra a také místní hasičské sbory zajišťující v průběhu výstavby záchranou službu.

Společnost Subterra, která na stavbě spolupracuje se sesterskou společností BeMo Tunneling, zastupoval ředitel pro zahraniční podnikání Miroslav Zobaník a ředitel divize 1 David Cyroň.

Ceremoniál se konal v době, kdy projekt dosáhl významných milníků. Ražba kaloty se v obou tubusech přiblížila dvěma třetinám celkové délky 1,6 kilometru. Zároveň již paralelně probíhají ražby



Ceremoniál probíhající v rozestavěném tunelu provázela působivá atmosféra.

opěří a dna. Realizačním týmům se rovněž podařilo prorazit tunelové propojky číslo 6, 5 a 4.

Práce na tunelu Holstein jsou náročné především kvůli geologickým podmínkám. Akce byla příležitostí ohlédnout se za úspěšným zvládnutím dvou mimořádně komplikovaných úseků.



V prostoru před portálem si přítomní mohli prohlédnout stavební stroje.

Razičské osádky si dokázaly poradit jednak s oblastí velmi nízkého nadloží, jednak s geologicky nestabilním pásmem Zechstein. Tento úsek byl charakteristický proměnlivou geologií permských vrstev v kombinaci s lokálními, mohutnými přítoky spodních vod.