

Sv. Barbora nikdy nespí. Dohlíží na ražbu tunelu na stavbě D11 ve dne v noci

2.2.2026 - Radim Mana | Metrostav

Slavnostním požehnáním a uložením sošky sv. Barbory byla ve středu 21. ledna zahájena výstavba tunelu Opevnění, jednoho z nejnáročnějších stavebních objektů dálnice D11 u Trutnova. Ceremoniálu, který symbolicky otevřel ražbu po jedenácti měsících prací na celém úseku mezi Trutnovem a hranicí s Polskem, se zúčastnili vedle ředitele ŘSD i zástupci společností Subterra, Metrostav TBR a hlavního dodavatele celého úseku MI Roads. Stavba tunelu poběží v nepřetržitém režimu a zapojí více než stovku pracovníků.

Shromáždění proběhlo u jižního portálu tunelu Opevnění poblíž Mrtvého jezera na okraji Trutnova. Po úvodních projevech požehnal královéhradecký arciděkan Ján Kubis dřevěné sošce sv. Barbory. Patronka horníků byla následně uložena do kapličky na portále, kde bude podle tradice symbolicky dohlížet na bezpečný průběh prací.

Tunel Opevnění je spolu s tunelem Poříčí nejnáročnější částí 21kilometrového úseku dálnice D11 mezi Trutnovem a hranicí s Polskem, který realizuje sdružení firem MI Roads, Doprastav, Subterra, Metrostav TBR a Duna Aszfalt.

„Stavba D11 Trutnov – státní hranice zahrnuje v celé své trase nejen dva tunely, ale také například 28 mostních objektů nebo 10 protihlukových stěn. Celá čtvrtina nové dálnice povede na mostech nebo v tunelech. Pracuje se zde v náročném terénu a při extrémních klimatických podmínkách, proto je tato stavba opravdovou výzvou pro všechny členy našeho sdružení,“ říká za zhotovitele **ředitel MI Roads Zdeněk Ludvík**.

Oba dvoupruhové tubusy tunelu Opevnění budou mít shodnou délku 492 metrů. Původně měla být jako první zahájena ražba tunelu Poříčí, ale kvůli zjištěným geologickým podmínkám byly práce přeskupeny a loni v září byly zahájeny výkopy jižního portálu tunelu Opevnění. Samotná ražba potrvá necelý rok, poté se razičské práce přesunou na tunel Poříčí.

„Ražba bude probíhat převážně pomocí trhacích prací v kombinaci s Novou rakouskou tunelovací metodou (NRTM). Klíčové je průběžné vyhodnocování geologických podmínek a okamžitá stabilizace výrubu primárním ostěním. Díky tomu můžeme bezpečně postupovat i v komplikovaném masivu, který je pro tuto oblast typický,“ uvádí **Aleš Gothard, ředitel společnosti Metrostav TBR**.

K ražbě se využívá metoda postupného rozdělení profilu na menší výrubu, které jsou průběžně stabilizovány primárním ostěním ze stříkaného betonu a svorníky. Práce budou probíhat za nepřetržitého monitoringu horninového masivu. Následovat bude realizace sekundárního ostění, převážně z nevyztuženého betonu s fóliovou hydroizolací. Plocha výrubu každého tubusu činí 90 m².

Tunel bude ražen v nepřetržitém režimu, ve dne i v noci, včetně víkendů. To vyžaduje dostatek kvalifikovaných techniků a dělníků. V době, kdy budou probíhat práce na obou tunelech současně, bude na stavbě působit přibližně 120 pracovníků.

„Jsme rádi, že po mnoha letech, která investicím do podzemních staveb příliš nepřála, můžeme v Česku znovu stavět dálniční tunely. Tento projekt je navíc dobrým příkladem naší koncernové spolupráce – podílejí se na něm tři společnosti ze Skupiny Metrostav. Využíváme tak jak bohaté zkušenosti našich odborníků, tak i různé druhy vlastní mechanizace,“ říká **David Cyroň, ředitel**

divize 1 společnosti Subterra.

Radim Mana

tiskový mluvčí Skupiny Metrostav

Metrostav a.s. Koželužská 2450/4 180 00 Praha 8

T 266 019 715, M 601 110 376

radim.mana@metrostav.cz

<https://www.metrostav.cz/cs/pro-media/7032-sv.-barbora-nikdy-nespi.-dohlizi-na-razbu-tunelu-na-stavbe-d11-ve-dne-v-noci>