

D11 se blíží k Polsku. V tunelu Opevnění je vyraženo 75 % obou tubusů

17.6.2026 - Radim Mana | Metrostav

Sdružení společností Metrostav TBR a Subterra pokračuje na stavbě dálnice D11 u Trutnova v ražbách tunelu Opevnění. Ražby obou tubusů jsou aktuálně dokončeny přibližně ze tří čtvrtin. Tunel je součástí více než 21 kilometrů dlouhého úseku, který propojí Českou republiku s Polskem a naváže na rychlostní komunikaci S3. Nová dálnice je klíčovou součástí evropské sítě TEN-T a po dokončení výrazně zlepší dopravní dostupnost regionu, odlehčí Trutnovu a okolním obcím od tranzitní dopravy a vytvoří nejrychlejší spojení Česka s Baltským mořem.

„Tunel Opevnění patří k technicky nejnáročnějším objektům celé trasy a jeho ražba probíhá v geologicky velmi proměnlivém prostředí. Plocha výrubu každého tubusu dosahuje 90 metrů čtverečních. Od počátku letošního ledna jsme aktuálně dosáhli tří čtvrtin ražeb, což je pro nás potvrzením, že i v komplikovaném masivu dokážeme postupovat bezpečně a efektivně. Každý metr výrubu vyžaduje detailní vyhodnocení a okamžitou reakci našich týmů,“ říká Jiří Kocian, stavbyvedoucí Metrostavu TBR.

Tunel Opevnění má dva dvoupruhové tubusy o shodné délce 492 metrů a výškou průjezdu 4,8 metru. Ražby probíhají z jižního portálu směrem k portálu severnímu metodou Nové rakouské tunelovací metody (NRTM), která umožňuje pružně reagovat na proměnlivé geologické podmínky horninového masivu. Primární ostění je tvořeno stříkaným betonem, ocelovými sítěmi a radiálními svorníky a je realizováno v těsné návaznosti po provedení výrubu. Geologické podmínky se mění doslova po metrech, což vyžaduje flexibilní přístup k zajišťování výrubu i k průběžnému vyhodnocování chování horninového masivu.

„Opevnění je typickým příkladem tunelu, kde se střídají abrazivní pískovce s měkkými jílovitými polohami a vrstvami slepenců. Tyto přechody často způsobují lokální nadvýlomy s místními přítoky podzemních vod a kladou tak vysoké nároky na koordinaci ražeb a zajištění výrubu. Kromě toho práce extrémně ztěžuje i počasí a složitý terén, který znesnadňuje přístup k portálu a odvoz rubaniny. Přesto se nám daří držet stabilní tempo a připravovat tak podmínky pro všechny navazující práce,“ doplňuje Jan Faltýnek ze společnosti Subterra.

V levém tubusu se v závěsu za probíhajícími ražbami dokončují základové patky a odvodňovací drenáže, probíhá pokládka ochranných geotextilií a montáž hydroizolační fólie. Paralelně se připravuje montáž pojízdné bednicí formy pro betonáž horních kleneb sekundárního ostění. Vzhledem k zastiženým geologickým podmínkám a chování horninového masivu se uvažuje o použití nevyztuženého sekundárního ostění. Na severním portálu pokračuje postupné zajišťování jednotlivých etází vrstvou stříkaného betonu a hřebíky délky šesti metrů tak, aby zde mohlo dojít k prorážce tunelu.

Tunel Poříčí, druhý z dvojice trutnovských tunelů, bude realizován v těsném závěsu po vyražení tunelu Opevnění. Stavbaři zde pokračují s přípravou portálových konstrukcí na jižní straně tunelu. Po obvodu stavební jámy byl vybudován provizorní odvodňovací žlab a rovněž byly zahájeny výkopové práce se zajištěním partií pokryvných útvarů geomatracemi.

Oba tunely budou po dokončení vybaveny moderními bezpečnostními systémy, kamerovým

dohledem, LED osvětlením a řízenou ventilací v tunelových propojkách. Maximální rychlost provozu má být 100 km/h.

„Postup ražeb potvrzuje schopnost zvládat i nejnáročnější části stavby. Tunely Opevnění a Poříčí představují technicky mimořádně složité objekty v náročném terénu Broumovské vrchoviny a jejich úspěšné vybudování je klíčové pro celý projekt. Po uvedení do provozu přinese nový úsek D11 zásadní zlepšení dopravní dostupnosti regionu, bezpečnější spojení s Polskem a významné odlehčení přilehlým obcím od tranzitní dopravy,“ **uvádí tiskový mluvčí ŘSD Jan Rýdl.**

Investorem projektu je Ředitelství silnic a dálnic ČR, tunely Poříčí a Opevnění jsou tak součástí jednoho z největších a nejnáročnějších projektů v historii této státní organizace. Celková trasa stavby zahrnuje mimo jiné 28 mostních objektů včetně několika mimořádně složitých a dlouhých estakád, tři mimoúrovňové křižovatky a rovněž deset protihlukových stěn v celkové délce přesahující 1,6 km. Projekt je příkladem efektivní spolupráce společností Skupiny Metrostav. Na realizaci tunelových stavebních objektů aktuálně pracuje přibližně 120 zaměstnanců, kteří zajišťují ražby, sekundární ostění i koordinaci navazujících stavebních činností. V hlavní stavební sezoně se počet pracovníků zapojených do celé realizace úseku D11 Trutnov–státní hranice na straně Skupiny Metrostav blíží tisícovce.

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/7922-d11-se-blizi-k-polsku.-v-tunelu-opevneni-je-vyrazeno-75-percent-obou-tubusu>