



1964 – VODNÍ TUNEL ŽELIVKA



2024 – PRAŽSKÉ METRO D

Počátky moderního podzemního stavitelství

Předlistopadové dějiny dnešní společnosti Subterra se vedle důlní činnosti pojí zejména s vodohospodářskými stavbami, kabelovými tunely a kolektory. Vznik společnosti symbolizuje první odpal při ražbě přívaděče Želivka v září 1964.



Přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé stráně, považovaná za technický div Česka, využívá půlkilometrového výškového rozdílu mezi horní a dolní nádrží.

Podzemní stavitelství v Československu v prvních poválečných dekádách souviselo s těžbou uhlí, uranu a dalších surovin. Báňské podniky včetně předchůdců společnosti Subterra realizovaly průzkumné a otvirkové práce pro rudné hornictví, těžební jámy pro doly dosahovaly mnoha setmetrových hloubek.

Vodohospodářské stavby

V 60. letech bylo třeba přivést pitnou vodu z nádrže Švihov do Prahy. K realizaci se zavázaly Uranové doly Příbram a zřídily odštěpný závod Želivka.

Více než padesátikilometrový tunel Želivka (1964–1972) spojuje úpravnu vody u Soutic s vodovodem u Jesenice. Ražba představovala náročný úkol pro horníky i geology, kteří své zkušenosti pak mohli využít při realizaci podzemních částí dalších vodohospodářských staveb.

K nejvýznamnějším realizovaným dílům patří oblastní vodovod Přísečnice (1970–1976), vodní nádrž Římov (1971–1978), Stanovice (1972–1978) a Josefův Důl (1976–1984). K později dokončeným stavbám se řadí nádrž Slezská Harta (1987–1997) nebo Vířský oblastní vodovod (1988–2000).

Další technicky výjimečným projektem, pro společnost Subterra jedním z nejdůležitějších, se stala přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé stráně v Hrubém Jeseníku (1978–1996).

Neobvyklou stavbou je také podzemní čistírna odpadních vod v Peci pod Sněžkou (1985–1988), umístěná pod povrchem kvůli ochraně KRNP.

K vodohospodářským stavbám patří i ražené kanalizační sběrače v Praze. Nejvýznamnějším dílem je kmenová stoka K (1971–1979), do níž jsou připojeny sběrače JZM I a II, Barrandov a levobřežní Kunratický sběrač.

Již v 80. letech zahájila Subterra rovněž své zahraniční působení, v tehdejší Jugoslávii razila vodovodní přívaděč Batlava (1982–1983).

Kabelové tunely a kolektorové sítě

Počátkem 70. let bylo třeba v Praze posílit rozvody vysokého napětí, zejména pro metro. V centru města byly budovány kabelové tunely (1972–1985) v celkové délce téměř 15 kilometrů – tunely střed včetně prodloužení, jih, Holešovice a Pražanka.

Od poloviny 70. let se Subterra zásadně podílela na rozvoji tuzemských podzemních tras pro

společné uložení všech inženýrských sítí – kolektorů – v centrech největších měst.

V Brně byly vybudovány primární kolektory (1976–1994), dva propojené okruhy v délce téměř 8 kilometrů vedené v hloubce až 30 metrů.

V Praze se Subterra podílela na více než 90 % kolektorové sítě, jejíž délka dosahuje zhruba 20 kilometrů. Kolektor Centrum I (1985–2002) je páteřní trasou II. kategorie. Mezi kolektory III. kategorie se řadí Celetná (1985–1988) nebo Tylovo divadlo (1988–1991).

Nové obory a výzvy

Šedesátiletá historie společnosti Subterra je spojena s rozvojem moderního tuzemského podzemního stavitelství, s řadou náročných projektů a nových tunelářských technologií.

Po listopadu bylo hornictví utlumeno a po privatizaci v roce 1992 začala Subterra své působení rozšiřovat do dalších oblastí. Dnešní akciová společnost, od roku 2004 součást koncernu Skupina Metrostav, má pět divizí pokrývajících všechny stavební obory a působí rovněž v zahraničí.

„Vývoj se nedá zastavit, i dnes tak před nás klade nové výzvy. Například projekty PPP, vysokorychlostní železnice a také vše, co ve stavebnictví povede ke snižování emisí v souladu s politikou ESG. V minulosti jsme zvládli vstup do železničních koridorů a tramvajových tratí i do dodávek technologií pro budovy a tunely. Poradili jsme si se zoologickou zahradou nebo s opravou věže Staroměstské radnice. A poradíme si i s těmito výzvami,“ věří generální ředitel Ondřej Fuchs.

Subterra

Zaměstnanci: 708

Generální ředitel: Ondřej Fuchs
(Peter Kuchár, Josef Králík, Jaromír Kozel, Antonín Vašek, Václav Mahr)

1992 Subterra a.s.

1990 Subterra, s.p.

1976 Výstavba dolů uranového průmyslu, k.p.

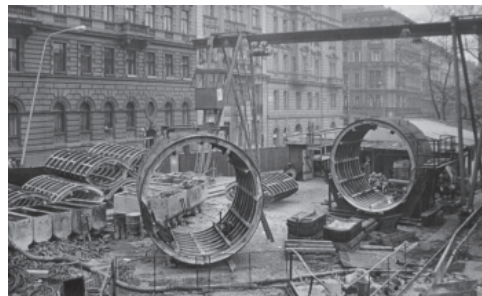
1972 Podzemní inženýrské stavby, n.p.

1966 Uranové doly Příbram, n.p., o.z. Želivka

1964 Jáchymovské doly Příbram, n.p.



Želivka je unikátním dílem, dodnes šestým nejdelším vodním tunelem na světě.



Kmenová stoka K tvoří důležitou součást kanalizačního systému v Praze.



Vodní dílo Josefův Důl se nachází v Jizerských horách, zásobuje Liberecko a Jablonecko.



První tuzemská podzemní čistírna odpadních vod byla vybudována v Peci pod Sněžkou.



Předchůdce kolektorových sítí v hlavním městě představují kabelové tunely.



Pražský kolektor Centrum I je jednou z páteřních tras II. kategorie.

Jiří Tesař

obchodní ředitel společnosti Subterra



Když jsem v srpnu roku 1987 nastoupil do VDUP, ani ve snu by mě nenapadlo, jak zásadní změny nás čekají. Mým prvním projektem byl levobřežní Kunratický sběrač v Praze, kde jsme využívali plnoprofilový razicí stroj s průměrem téměř tři metry. Začínal jsem jako stavební dozor a právě zde jsem získal první zkušenosti s podzemními stavbami. Od začátku mě nadchla preciznost, jakou tyto projekty vyžadují.

První prací v roli vedoucího stavby pro mne byl Vířský oblastní vodovod. Řízení takto rozsáhlého projektu, který zahrnoval mimo jiné stavbu více než desetikilometrové tlakové štoly, mi umožnilo rozvíjet zkušenosti s vedením týmu i s řešením technických problémů, například s nasazením razicích strojů v komplikovaných geologických podmínkách. Poznal jsem, jak klíčová je kvalitní příprava a detailní logistika. V té době bylo pochopitelně vše ještě umocněno tím, že jsme neměli řadu dnes běžných prostředků, jako je neustálé telefonní a internetové spojení.

V 90. letech, kdy se celá naše země transformovala, procházela proměnou i Subterra. Společnost čelila náročnému období, v němž velké státní investice prakticky vyschly a zakázek bylo kritický nedostatek. Tehdejší vedení však i v této těžké době plně ekonomické nejistoty dokázalo prosadit svoji vizi a odolat odstředivým silám, jež jinak vedly k rozkladu řady firem z našeho oboru. Subterra nejen zůstala celistvá, ale ještě si dokázala ochránit klíčové know-how a spolu s ním také udržet odborníky, kteří mohli své znalosti a zkušenosti předávat. To bylo pro samotné přežití společnosti zcela zásadní.

Právě v období, kdy se Subterra musela přizpůsobit novým podmínkám, byla původní struktura založená na závodech postupně nahrazena větším počtem organizačních jednotek. Panovala představa, že takový model přinese lepší řízení a efektivitu. Ve skutečnosti se však ukázalo, že nová struktura byla příliš neprůhledná a neefektivní, což vedlo ke kumulaci režijních nákladů. Každá organizační složka měla své vlastní vedení a to znamenalo dublování činností a komplikace při řízení celé společnosti.

Proto byla následně organizační struktura nahrazena modelem divizí, který byl nejen efektivnější, ale rovněž transparentnější. Tento přechod umožnil jednotlivým divizím specializovat se na konkrétní oblasti, jako jsou podzemní stavby, pozemní stavby, železniční dopravní stavby nebo technologické projekty. Divizní struktura navíc přinesla soustředění klíčových činností, jakými jsou obchodní a ekonomické řízení, na centrálu společnosti. To vše snížilo náklady a zlepšilo vnitřní koordinaci. Vytvoření divizí se tedy ukázalo být klíčovým krokem k modernizaci společnosti Subterra. Každá divize mohla rozvíjet své specifické technologie a odbornosti, což pochopitelně posílilo její schopnost uspět v neustále sílící konkurenci.

Nejen z mého pohledu byly tyto roky zásadní pro formování značky Subterra do podoby moderní multioborové stavební společnosti, kterou dnes jsme. Byly to roky tvrdé práce a nejistoty, ale také odhodlání a víry v to, že společně můžeme překonat i ty nejtěžší výzvy. A zejména díky našim lidem a jejich odbornosti i loajalitě jsme tímto obdobím úspěšně prošli.

Josef Bača

bývalý ředitel divize 1



Můj první kontakt s podnikem VDUP sahá až do roku 1983, kdy jsem se jako student VŠB Ostrava zúčastnil brigády na sklizni chmele. Spolu s budoucími kolegy Jaroslavem Fryčkou, Jiřím Tesařem a Stanislavem Kotoučkem jsme tehdy „zachraňovali socialistickou úrodu chmele“.

Právě zde nejspíše začalo formování kolektivního ducha, který mě provázel po celou kariéru. O pár let později, během vysokoškolské exkurze na stavbu přečerpávací elektrárny Dlouhé stráně, jsem se poprvé seznámil s reálným pracovním prostředím. Už tehdy jsem cítil velký obdiv k podzemnímu stavitelství.

Moje kariéra ve společnosti oficiálně začala v srpnu 1987, kdy jsem podepsal smlouvu a byl přidělen do závodu ve Stráži pod Ralskem. Nastoupil jsem na pozici „absolvent praktikant“ a během své půlroční praxe jsem měl možnost pracovat pod vedením zkušených „andělů strážných“. Pod dohledem lidí jako Josef Znamenáček, Eda Horčík nebo Vladimír Kaska jsem se nejen učil základy praktického stavitelství, ale rovněž získával pocit sounáležitosti a hrdosti jak na spolupracovníky, tak na celý podnik.

Zásadním momentem v mé kariéře byl převod na stavbu štolý Trmice v Ústí nad Labem na počátku roku 1988. Štola měla sloužit pro propojení teplovodu pod hlavní železniční trať. Zde jsem poprvé ve své praxi zažil, co znamená „poklesová kotlina“ a také jaké to je, když za případnými nezdary musíte vidět hrozící sankce.

Dalším klíčovým projektem byla stavba Vířského oblastního vodovodu pro Brno, na které jsme společně s Jiřím Tesařem a Stanislavem Kotoučkem realizovali ražby tunelů moderními technologii plnoprofilových strojů. Začínal jsem jako mistr a postupně se propracoval až na pozici vedoucího střediska. Z dalších projektů, které mi zůstaly v paměti, nemohu nezmínit výstavbu čistírny odpadních vod v Hradci Králové, kde jsme hloubili třicetimetrou jámu. Zajímavou stavbou byla také stoka Y v Ústí nad Labem, na níž jsme nasadili mikrotunelovací technologii Iseki.

Neocenitelné zkušenosti jsem získal rovněž na zahraničních stavbách ve Španělsku, v Srbsku a také v Německu, kde v současnosti úzce spolupracujeme se společností BeMo Tunneling. V domácí prostředí byl profesně přínosný zejména podíl na několika náročných projektech, jakými byly Jablunkovský tunel, resp. tunely Klimkovice a Královopolský.

Během své kariéry jsem zažil dramatický posun v technologiích a pracovních postupech. Když jsem začínal, běžnou praxí byla kolejová doprava, ruční vrtání či stříkaný beton s využitím suché směsi. Pamatuji si ještě doby, kdy jsme na stavbě měli jednu pevnou telefonní linku, pracovali jsme s faxem a papírovými výkazy. Postupem času se však do stavebnictví prosadily moderní stroje, bezkolejová technika a automatizace. A také veškerá administrativa a plánování v digitální podobě, což významně zvyšuje efektivitu.

V průběhu 37 let ve společnosti Subterra jsem měl tu čest pracovat s mnoha skvělými lidmi. Na počátku kariéry zejména se Standou Kotoučkem, Jirkou Tesařem a Mirkem Chybou. Nemohu opomenout ani Klému Mikulce a Miroslava Hamříka, kteří byli mémi dlouholetými kolegy a s nimiž jsme řešili například audity projektů ve Španělsku či utlumení činnosti ostrovské divize. Kolektivní duch a týmová práce vždy tvořily základ úspěšných projektů, vždy byly jedním z klíčových faktorů vedoucích k dosažení náročných cílů.

Když se ohlédnu za svou kariérou, vidím neuvěřitelný posun nejen v technologiích, ale i v celkovém přístupu k práci a vedení projektů. Co se však nikdy nezměnilo, je důraz na kvalitu, spolupráci a vlastní personál. Jsem hrdý na to, že jsem se podílel na řadě projektů, které významně ovlivnily náš stavební průmysl, a že jsem dodnes součástí týmu Subterra. ■

Tunely a inženýrské sítě

Divize 1 pokračuje v původním zaměření společnosti, buduje a rekonstruuje podzemní stavby různých druhů. Své zkušenosti s realizací tunelů uplatňuje i při rozsáhlých projektech v zahraničí.



Pisárecký tunel na Velkém městském okruhu v Brně, součást Pražské radiály, razila divize 1 v druhé polovině 90. let. Stavba je prvním tuzemským městským tunelem dálničního typu.

Na předlistopadové období divize 1 navázala pokračující výstavbou kolektorů a podzemních součástí vodohospodářských staveb. Kapacity a bohaté zkušenosti z postupně utlumené hornické činnosti byly využity především pro ražbu silničních a železničních tunelů i dalších podzemních objektů.

Kolektory a inženýrské sítě

V Praze pokračovala výstavba kolektorů Rudolfinum (1990–1992), Centrum I.A (1994–1998), Příkopy (1997–2000), Vodičkova (2003–2007) a rovněž Václavské náměstí A, B a C (2003–2009). Nejnovější součástí pražské sítě je kolektor Hlávkův most (2016–2018). Trasa kolektoru II. kategorie prochází pod vltavským dnem a ostrovem Štvanice, spojuje Těšnov s Holešovicemi.

V Brně byly dále raženy sekundární kolektory (1995–2000), v nichž je uložena i kanalizace, v celkové délce 6 kilometrů. Později byla síť sekundárních kolektorů v brněnském centru rozšířena rovněž v rámci projektu ISPA (2003–2005).

Na výstavbě kolektorů v Ostravě pracovala divize 1 od konce 90. let. Kolektor Poděbradova (1997–1999) se nachází v historické části města, na něj navazuje kolektor Centrum (2003–2005). Součástí projektu ISPA představovala rozšíření kanalizačního systému.

Ražená kanalizace byla realizována v Ústí nad Labem (1996), v Plzni (2012–2013) byl využit mikrotunnelling.

K technicky zajímavým stavbám se řadí rovněž podzemní čistírna odpadních vod, která se nachází v Lokti nad Ohří (1993–1998), nebo tlakové uzávěry kavernového zásobníku plynu v Hájích u Příbrami (1996–1998).



Nejnovější součást pražské kolektorové sítě tvoří kolektor Hlávkův most.



Úsek Nádraží Holešovice – Ládví předcházela prodloužení trasy C pražského metra do Letňan.

Tunely pro silnice, železnice i metro

Od poloviny 90. let razila divize 1 silniční tunely ve městech i na dálnicích, a to zejména s využitím NRTM.

Pisárecký tunel v Brně (1995–1998) se stal prvním městským tunelem dálničního typu v Česku. Tunel Mrázovka v Praze (1998–2004) tvoří část Městského okruhu. Na Pražském okruhu se nachází Komořanský tunel (2007–2009), jeho výstavbě předcházela ražba průzkumné štolý. Inženýrsko-geologický průzkum byl v hlavním městě realizován rovněž v trase plánované Radlické radiály (2014–2018).

Brněnský Královopolský tunel (2006–2012) je důležitým úsekem Velkého městského okruhu.

Na dálnici D1 u Ostravy se nachází tunel Klimkovice (2004–2006), na dálnici D8 přes České středohoří tunel Prackovice (2008–2009), pro který divize 1 razila i průzkumnou štolu.

Po roce 2000 pracovala divize 1 na výstavbě či rekonstrukci více než desítky železničních tunelů. Na trati Zábřeh na Moravě – Česká Třebová se nacházejí Krasíkovský a Tatenický tunel (2002–2004) a také Hněvkovský tunel II společně s tunelem Malá Huba (2004–2006).

Zásadní stavbou pro železniční dopravu v Praze je Nové spojení (2004–2010), díky němuž jsou provázána všechna nádraží v hlavním městě. Součástí modernizace trati Votice – Benešov u Prahy (2009–2013) byly i čtyři ražené tunely, Olbramovický, Zahradnický a Tomický I a II.

Na trati státní hranice SR – Bystřice nad Olší byl přestavěn Jablunkovský tunel II (2008–2011). Předmětem další náročné rekonstrukce s rozšířením profilu se stal Teplický tunel (2015–2016) na trati Trutnov – Teplice nad Metují. Divize 1 opravo-



Tunely Nového spojení pod Vítkovem umožnily propojit největší nádraží v Praze.



Tunel Klimkovice u Ostravy, Dopravní stavba roku 2008, je jediným tunelem na dálnici D1.

vala také čtyři blanenské tunely (2021–2023) jako součást nedávné modernizace trati Brno-Maloměřice – Adamov.

Tramvajový tunel Žabovřeská (2021–2022) je součástí Velkého městského okruhu v Brně.

Divize 1 se podílela též na budování pražského metra C v úsecích Nádraží Holešovice – Ládví (2000–2002) a Ládví–Letňany (2004–2008). Nejnovější dokončenou částí metra je prodloužení trasy A Dejvická – Nemocnice Motol (2010–2015), kde divize 1 razila trojložní stanici Nádraží Veleslavín s využitím NRTM.

Zahraníční stavby

Divize 1 uplatňovala své zkušenosti také v dalších zemích po celé Evropě.

Ve Španělsku realizovala například převedení vodoteče u města Meirama (1991–1992) nebo tunely v dole Figaredo (1990–1997). V Chorvatsku razila dálniční tunely Plasina (2002–2004) a Tuho-biće (2006–2007), v sousedícím Srbsku pak tunel Bancarevo (2012–2017).

V Německu se divize 1 podílela mimo jiné na výstavbě silničního tunelu Löwenherz (1993) a železničního tunelu Niederhausen (1999–2000). Další zakázkou byla rekonstrukce železničního tunelu Alter Kaiser-Wilhelm (2014–2017). Výsledkem spolupráce se sesterskou společností BeMo Tunneling je například podzemní tramvajová trať v Karlsruhe (2016–2017), dálniční tunely Herrschaftsbuck (2017–2020) a Spitzenberg (2017–2023), resp. silniční tunel Kramer (2019–2023).

Ve Švédsku byl dceřinou společností SBT Sverige, v návaznosti na přístupové tunely, realizován dálniční tunel Skärholmen (2017–2024) na obchvatu Stockholmu, jedna z největších zahraničních zakázek tuzemských stavebních společností, a také prodloužení stockholmského metra, projekt Järfälla (2020–2023).

Na Slovensku divize 1 razila průzkumnou štolu pro dálniční tunel Poľana (2006–2007) a železniční tunel Milochov (2016–2022) na trati Púchov – Považská Teplá.

Diverzifikace zakázek

Cílem divize 1 pochopitelně zůstává získávání nových projektů, předpokladem k úspěchu v soutěžích je i posílení personálu na všech úrovních. V nedávné době se dařilo přivádět vzdělané, zkušené a dostatečně motivované zaměstnance, ale realizační týmy je v návaznosti na zakázky třeba stále doplňovat a stabilizovat.

„Prioritou je zachovat v divizi 1 schopnost realizovat podzemní stavby. V tomto oboru Subterra vznikala a desítky let úspěšně podnikala. Předchozí období nás ovšem poučila, že vázat se pouze na podzemní stavby je rizikové. V následujících letech tedy hodláme svůj výrobní program diverzifikovat a rozšířit o segment městských drah a železobetonových konstrukcí,“ popisuje nejbližší cíle ředitel divize 1 David Cyroň. ■



Olbramovický tunel je na trati Votice – Benešov u Prahy, jež se stala Dopravní stavbou roku 2013.



K zahraničním projektům patří tunel Herrschaftsbuck na německé dálnici A98.

Novostavby, rekonstrukce i památky

Divize 2 se již téměř třicet let zaměřuje na všechny typy pozemních staveb, čímž významně přispěla k tomu, aby se Subterra proměnila v multioborovou stavební společnost.

V roce 1995 schválila valná hromada změny v řídicích orgánech a rovněž v uspořádání společnosti Subterra.

Nejpodstatnější změnou bylo ustavení oddělení závodu divize 2 Zbraslav, jež reagovalo na vzrůstající poptávku v oblasti pozemních staveb. Vedle novostaveb různých typů se divize 2 zabývá rekonstrukcemi a úpravami stávajících objektů včetně obnovy nejvýznamnějších tuzemských památek.

Občanské a bytové novostavby

Prvním rozsáhlejším projektem byla administrativní budova České spořitelny v Praze (1997–2000), v metropoli byla postavena rovněž administrativní budova BDO (1999–2000).

Divize 2 stavěla také několik školních budov ve Středočeském kraji. Po přístavbě Základní školy Dobřichovice (2012–2014) byla realizována nová budova Základní školy Zdice (2018–2020) a pražské Základní školy Lipence (2018–2019). Nejnovější realizací je rozsáhlý areál Svazkové základní školy Panská Pole v Přezleticích (2021–2023).

Vzdělávání a kultura slouží také další moderní budovy, jakými jsou populárně-naučné centrum Svět techniky v Ostravě (2012–2014), nejnovější pobočka Městské knihovny v Praze, která stojí na Petřinách (2022–2023), a budova Státního okresního archivu Louny (2020–2022).

Mezi významné realizace patří rovněž řada projektů dalších typů, které se nacházejí v různých regionech Česka. Kupříkladu obchodní centrum Plzeň Plaza (2006–2007), Zoo pěti kontinentů v Jihlavě nebo zimní tréninková hala Icerink v Praze (2017–2018).

Divize 2 vedla výstavbu pražské tramvajové trati Hlubočepy–Barrandov (2001–2004) s originálně navrženými zastávkami. K nejdůležitějším a nejsložitějším stavbám posledních let se řadí stanice na trase A pražského metra Nádraží Veleslavín (2010–2015). V hlavním městě byly realizovány také další stavby pro dopravu, například podzemní garáže Štěpánská (2017–2019).

Další typ novostaveb, s nímž má divize 2 bohaté zkušenosti, představují bytové domy a jejich soubory. První stavbou byl rozsáhlý Bytový dům Malešice v Praze (2000–2002), jenž vytváří městský blok. Po několika letech následoval například soubor River Lofts v Holešovicích (2006–2008).

V Praze postavila divize 2 v posledních dvou dekádách řadu dalších bytových domů i rozsáhlejších rezidenčních projektů, mimo jiné bytový dům Vokáčova v Michli (2015–2016), Park Rokytka ve Vysočanech (2017–2018) nebo Villu Pod Menhirem v Dolních Chabrech (2021–2022). Nejnovějším již dokončeným pražským projektem je obytný soubor Malešický háj (2021–2023) sestávající z pěti několikapatrových domů.

Originální a architektonicky výjimečnou realizací představuje obytný soubor Corso Pod Lipami v Řevnicích (2016–2018).



Obytný soubor Corso Pod Lipami v Řevnicích, Stavbu roku 2019, navrhli Ehl & Koumar Architekti. Kromě různých forem domů se projekt vyznačuje napojením na veřejná prostranství.

Rekonstrukce a obnova památek

Stále významnější oblastí stavitelství se stávají rekonstrukce, modernizace a konverze starších objektů. Kromě nezbytné obnovy budov, technologií a interiérů jde o účelné využití prostor a také úsporu energie a dalších zdrojů.

Jedním z častých případů bývá částečná či celková modernizace prefabrikovaných bytových domů spojená se zateplením fasády. V Praze na Žižkově, nedaleko od sebe, byly obnoveny bytové domy v ulicích Lupáčova (2009–2012) a Blahoslava (2021–2022).

Administrativní budova Nekázanka v Praze (2015–2017) je příkladem rekonstrukce architektonicky cenné budovy ze 70. let minulého století, původně sídla PZO Omnipol.

Ze stejného období pocházejí i objekty s fasádami z boletických panelů, jež musely být z technických i zdravotních důvodů nahrazeny. Příklady takových realizací v Praze jsou modernizace Polikliniky Malešice (2018–2021) nebo celková přestavba střední školy Českobrodská (2019–2022) na energeticky soběstačnou, inteligentní budovu, která se stala pilotním projektem pro obdobné realizace.

Technicky pozoruhodná byla rovněž rekonstrukce ČEZ zimního stadionu Kladno (2020–2022), kde bylo třeba nahradit jak fasádní plášť, tak velkorozponovou ocelovou střechu.

Speciální oblastí jsou rekonstrukce historických objektů, jež vyžadují odbornou práci restaurořů a zástupců dalších uměleckých profesí i dohled památkářů. Divize 2 obnovovala například Hergetovu cihelnu (2001–2002) v Praze, zámek Roztoky (2011–2012), Městské divadlo Kladno (2015), pražské Divadlo Na zábradlí (2016–2017),

Ledebourský palác (2020–2022) a restauraci Bohemia (2020–2022).

Mimořádné projekty představují opravy nejvýznamnějších pražských památek, ke kterým patří Staroměstská radnice včetně věže s orlojem (2009–2010, 2012, 2017–2018), barokní komplex Klementina (2012–2017) a Clam-Gallasův palác (2018–2021).

V Ostravě obnovovala divize 2 památky průmyslové, Vysokou pec č. 1 (2011–2012) a také objekt U6 (2011–2012).

Zkušenost i inovace

Budovy divize 2, nejrůzněji realizované dle návrhů nejlepších tuzemských architektů, pravidelně získávají tituly i další ocenění v soutěži Stavba roku. V ratingu pořadající Nadace ABF, jenž vyjadřuje úspěšnost jednotlivých dodavatelů, obsadila Subterra za období 2019–2023 čtvrté místo.

Na své úspěchy v celé oblasti pozemních staveb včetně obnovy památek hodlá divize 2 navázat při hledání dalších zakázek a tím nadále plnit plánované parametry. Mezi větší aktuální projekty, jež přinesou ekonomické výsledky i prestižní referenci, patří třeba rekonstrukce pražského domu Hybernská pro Akademii věd ČR.

„Vedle získávání a bezproblémové realizace projektů se soustředíme na nábor nových pracovníků, přičemž neustále narážíme na nedostatek mladých stavařů a na špatnou pověst celého oboru. Zároveň však sledujeme trendy, k nimž patří BIM nebo používání nových materiálů a technologií. A také máme respekt ze stále častějšího způsobu vypisování zakázek ve formě design and build,“ vypočítává některé aktuální výzvy ředitel divize 2 Petr Kajer.

Josef Mihalko

bývalý ekonomický náměstek divize 2



Moje kariéra v tehdejší podniku VDUP začala v květnu 1986. Tehdy jsem se rozhodl následovat manželku do nového bydliště. Nastoupil jsem na pozici výrobního dispečera v závodě Praha, kde jsem měl na starost výrobu pod hlavním inženýrem závodu. Od samého začátku mě práce zaujala náročností a disciplínou, které ve stavebnictví panovaly. Práce ve dvou- a třísměnném provozu nebyla jednoduchá, ale díky skvělému týmu a pevné organizaci se dařila.

Ze začátků jsem si odnesl silné vzpomínky na výstavbu levobřežního kunratického sběrače. Zde jsem se poprvé setkal s výzvami spojenými s kontrolou kvality práce. S kolegou jsme klasifikovali jednu část díla hodnocením „dvojka“ a byli jsme za to hlasitě kritizováni. Tehdy jsem ovšem jasně pochopil, že kontrola kvality je základem úspěchu každé stavby.

Každodenní práce výrobního dispečera byla dynamická a zodpovědná. Od šesté hodiny ranní jsme přebírali hlášení o postupu prací, která se musela pečlivě zaznamenávat. Každý týden jsme analyzovali postupy a sledovali, jak daleko s projekty jsme. Kromě kontroly stavby jsme museli dohlížet i na logistiku, jako například na dodávky betonu nebo přidělení stavební dopravy. Koordinace byla klíčová pro hladký průběh prací.

S perestrojkou v druhé polovině 80. let se změnila i organizace podniku. Závod Praha byl zrušen a celá struktura se přeskočila do několika organizačních jednotek. VDUP se postupně transformovala na společnost Subterra, což přineslo nové příležitosti i pro mě. Byl jsem přidělen na rekonstrukci oddělovačů U Seřadiště, na niž jsem využíval všechny předchozí zkušenosti z výroby i projektového řízení.

Po dokončení stavby jsem přešel na organizační jednotku Zbraslav, ze které následně vznikla divize 2. V té době jsme stavěli ledovou plochu na Zbraslavi, na kterou dodnes vzpomínám. Stavba byla náročná. Zejména kvůli tomu, že jsme tehdy neměli k dispozici moderní technologie, jako jsou lasery nebo hladíčky betonu. Zedníci našeho střediska pracovali na betonáži ledové plochy celých 24 hodin, střídali jsme se na směny, aby bylo možné udržet konzistenci a kvalitu práce. Na své výsledky jsme byli hrdí, byť kvůli finančním potížím investora zůstala stavba nedokončena.

Se založením divize 2 jsem se stal ekonomickým náměstkem. A byť účetnictví a finanční plánování nebyly mé specializací, s pomocí kolegů jsem se rychle zapracoval a podařilo se nám nastavit efektivní procesy. Tato etapa mě naučila adaptovat se na nové podmínky a přebírat odpovědnost za vedení.

Důležitým projektem nové divize byla výstavba bytového domu v Malešicích. Velice poučné pro nás byly i stavby realizované pro zahraniční investory. Nejčastěji šlo o administrativní, obchodní a bytové objekty, například pražský soubor River Lofts nebo Plzeň Plaza. Tyto a další podobné zakázky nám ukázaly, jak důležité je přizpůsobit se rychle se měnícím podmínkám na trhu. Zaměstnanci divize se v těchto letech osvědčili také při povodních v roce 2002, kdy pomáhali s odstraňováním následků a obnovou zasažených oblastí. Znovu se při tom ukázalo, jak důležitá je spolupráce a týmový přístup.

Když se ohlédnu zpět, tak žasnu, jak dramaticky se stavebnictví za můj život změnilo. Začínal jsem s tradičními nástroji, ručním vrtáním a kolejovou dopravou. Dnes máme automatizaci a IT systémy. Zlepšily se také pracovní podmínky, přístup k bezpečnosti a plánování projektů, což vedlo k efektivnějšímu řízení staveb. Vývoj je fascinující a jsem rád, že jsem u toho mohl být.

To nejpodstatnější se však nemění. Subterra pro mě vždy zůstala místem, kde se snoubí tvrdá práce, týmový duch a snaha dosáhnout stanovených cílů. Právě tyto věci byly a také bude klíčem k úspěchu.



Přístavba Základní školy Dobřichovice získala titul Stavba roku 2015.



Pražské Klementinum patří k nejrozsáhlejším barokním souborům v Evropě.



Zimní hala Icerink, Stavba roku 2018, se nachází v pražských Strašnicích.



Vítkovické vysoké pece připomínají průmyslovou minulost Ostravy.



Stanice pražského metra A Nádraží Veleslavín je v provozu od roku 2015.



Střední škola Českobrodská v Praze byla přestavěna na energeticky soběstačnou budovu.

Antonín Formánek

bývalý ředitel divize 3



Do podniku PIS jsem nastoupil 1. listopadu 1971, hned po vysoké škole. Ačkoli jsem vystudoval vodohospodářské inženýrství, brzy jsem se přizpůsobil podmínkám podzemního stavitelství. Na své první pracovní pozici jsem prováděl důlní dozor na zahájení ražeb Branického tunelu, první části kmenové stoky K. Pracoval jsem pod Aloisem Krausem, který byl nejen vynikající odborník, ale také velký vzor pro mladé.

Kmenová stoka K byla v té době největší podzemní stavbou svého druhu v Česku. Za zmínku stojí také kanalizace v Hradci Králové, ražená bez použití trhavin, nebo stoka Y v Ústí nad Labem, kde jsme použili technologii řízeného protlačování. Technologicky významná byla rovněž podzemní čistírna odpadních vod v Lokti nad Ohří, teprve druhá v tuzemsku. Na ní jsme vyzkoušeli technologii stříkaného drátkobetonu, následně použitou při realizaci uzávěrů ražeb plynového zásobníku v Hájích u Příbrami. Tyto inovativní technologie nám umožnily posouvat hranice podzemního stavitelství a otevíraly cestu k modernějším a efektivnějším řešením.

Zvláštní místo v mém profesním životě zaujímá přečerpávací elektrárna Dlouhé stráně. Pravidelně jsem navštěvoval stavbu a účastnil se kontrolních dnů, díky čemuž jsem mohl úzce spolupracovat s kolegy ze závodu v Tišnově. S mnohými jsem se posléze opět potkal v době, kdy jsem se stal ředitelem divize 3.

V 90. letech procházela Subterra restrukturalizací kvůli útlumu zakázek. Z třístupňového systému řízení jsme přešli na dvoustupňový a vznikly dočasné organizační jednotky, jako OJ 09 Tišnov, vedená Ivanem Sedláčkem, jež byla vytvořena pro realizaci první železniční stavby. Následně po nákupu společnosti Stavební obnova železnic a jejím začlenění do OJ 09 vznikla divize 3, tedy plnohodnotná jednotka schopná realizovat jakékoli železniční zakázky.

Na pozici ředitele divize 3 jsem nastoupil roku 2006 po Ivanu Sedláčkovi. Po krátké době se mně podařilo realizovat své představy o vedení divize. Kolektiv, který jsem tehdy řídil, pak fungoval jako dobře seřízený stroj a všichni kolegové pracovali s obrovským nasazením.

Uvedu malý příklad. V té době se digitalizace nevyužívala jako dnes, nabídky do veřejných soutěží se připravovaly v papírové formě a většinou v šesti nebo sedmi kopiích. Všechny musely být naprosto totožné. Originál nabídky, který měl třeba tři tisíce stránek, jsme museli okopírovat a zkontrolovat. Šest či sedm lidí obracelo synchronizovaně stránku po stránce a kontrolovalo shodnost originálu a každé kopie. Sebemenší rozdíl zjištěný výběrovou komisí investora totiž znamenal vyřazení ze soutěže. A vždy se našlo dost dobrovolníků, kteří se nad rámec svých pracovních povinností této činnosti zhostili.

Jednou z nejnáročnějších železničních staveb byla optimalizace trati státní hranice SR – Mosty u Jablunkova – Bystřice nad Olší. Realizace přinášela komplikace především kvůli náročným geologickým a geotechnickým podmínkám, resp. jejich následkům. Vzpomínám si ale také na úsměvnou situaci, kdy jsme museli přemísťovat ptačí hnízdo o půl metru denně, dokud se neocitlo mimo stavebníště. Do té doby jsme nemohli pokračovat. Za takových okolností bylo zcela nezbytné vše pečlivě plánovat a efektivně řídit.

Kromě železničních staveb se divize 3 podílela rovněž na ekologických projektech, jakými byla rekultivace výsypek v sokolovské a mostecké pánvi nebo výstavba technologického komplexu pro sanaci důsledků chemické těžby uranu ve Stráži pod Ralskem.

Po sedmi letech ve vedení divize 3 jsem pocítil, že nastal čas pro změnu. Mimo jiné také proto, že práce, která mě tolik naplňovala, se stala rutinou a divize podle mého názoru již potřebovala nové impulzy. Vedení proto převzal Miroslav Kadlec. ■

Dopravní stavby

Divize 3 rozšířila zaměření společnosti Subterra o železniční stavby, které dnes představují zásadní oblast podnikání. Prostřednictvím organizačních složek a dceřiné společnosti má podíl také na dopravních projektech v zahraničí.



K postupně optimalizovaným koridorovým tratím s traťovou rychlostí až 160 km/h patří například úsek III. tranzitního železničního koridoru Zbiroh–Rokycany.

Počátky divize 3 sahají do roku 1996, kdy organizační jednotka v jihomoravském Tišnově začala připravovat vstup společnosti Subterra do oblasti železničního stavitelství.

Divize 3 se zaměřuje na dopravní stavby. Hlavní činností je výstavba a modernizace železničních tratí. Na železnicích a silnicích rovněž buduje protihlukové stěny, jako součást jiných staveb či jako samostatné zakázky. V minulosti se zabývala rovněž likvidací ekologických zátěží a rekultivací bývalých průmyslových území. Jako správce nebo člen dodavatelských společností se divize 3 dnes podílí na největších dopravních projektech, často za spolupráce ostatních divizí společnosti Subterra.

Koridorové i regionální tratě

Přestavba železničních koridorů pro rychlost až 160 km/h zahrnuje napřimování tratí, rekonstrukci kolejí, vylepšení zabezpečovacích technologií a také proměnu stanic a zastávek. První stavbou divize 3 se stal úsek Hodonín – Moravský Písek (1997–1999).

Následovaly desítky dalších projektů, jako Otrokovice–Přerov (2000–2002), Krasíkov – Česká Třebová (2002–2005) a navazující Zábřeh na Moravě – Krasíkov (2004–2006) a Červenka – Zábřeh na Moravě (2005–2008), Břeclav – státní hranice SR (2004–2007), Plzeň–Stříbro (2006–2009), Doubí u Tábora – Tábor (2006–2009), Zbiroh–Rokycany (2009–2012), státní hranice SR – Mosty u Jablunkova – Bystřice nad Olší (2007–2011) nebo Bystřice nad Olší – Český Těšín (2009–2012). Kromě toho byly modernizovány tratě Votice – Benešov u Prahy (2009–2013), Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice (2012–2016), Brno-Maloměřice – Brno-Králo-

vo Pole (2015–2016) a navazující úsek Brno-Královo Pole – Kuřim (2015–2016), Beroun – Králův Dvůr (2016–2021), Český Těšín – Dětmárovice (2017–2020) či Nemanice I – Ševětín (2018–2019). K novějším projektům patří úseky Velim–Poříčany (2020–2023) a také Brno-Maloměřice – Adamov (2021–2023).

Rozsáhlé železniční stavby představují též modernizace dalších tratí včetně regionálních, někdy spojené s výstavbou druhé koleje, resp. elektrizací. Divize 3 pracovala na tratích Ostrov nad Oslavou – Sklené nad Oslavou (2014–2015), Klatovy – Železná Ruda (2014–2016), Blažovice–Nesovice (2015–2016), Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí (2015–2016), Trutnov – Teplice nad Metují (2015–2016) nebo Břeclav–Znojmo (2017). V posledních letech byly dokončeny stavby Hrušovany u Brna – Židlochovice (2018–2020), Šakvice – Hustopeče u Brna (2019–2021), Uničov–Olomouc (2019–2023), Šumperk–Libina (2021–2023) a Mstětic – Praha-Vysočany (2020–2024).

K rekonstrukcím železničních stanic a navazujících úseků patří stanice Sokolov (2008), Český Těšín (2014–2016), Kuřim (2017–2018), Jaroměř (2018–2021) a Přerov (2019–2023).

Vedle realizace železničního svršku je nosnou technologií divize 3 realizace pevné jízdní dráhy systému ÖBB-PORR, který spočívá v uchycení kolejnic k monolitickým železobetonovým panelům. Poprvé v tuzemsku byla technologie využita při rekonstrukci Střelenského tunelu na trati Horní Lideč – státní hranice SR (2011–2013) a poté rovněž v Ejpovickém tunelu, nejdelším na české železnici, součástí trati Rokycany–Plzeň (2013–2018).

Dalšími kolejovými stavbami divize 3 jsou tramvajové trati. Na rekonstrukci trati Evropská,

rozdělené do dvou etap (2013, 2015), navázalo její nedávné prodloužení v úseku Divoká Šárka – Dědina (2022–2023).

Projekty v Maďarsku a na Slovensku

Deset let po vstupu na železnici se divize 3 začala podílet rovněž na rozsáhlých dopravních stavbách v zahraničí.

V Maďarsku působila Subterra nejprve prostřednictvím organizační složky a poté také dceřiné společnosti Subterra – Raab, přičemž realizovala jak železniční, tak silniční stavby. Prvním projektem se stala trať Budapešť-Kelenföld – Tárnok (2011–2013). Následovala výstavba 18 mostů na dálnici M43 (2013–2014), modernizace železničního uzlu Székesfehérvár (2014–2016), dvě etapy výstavby dálničního obchvatu města Várpalota (2014–2018) a nejnověji rovněž tři etapy nové rychlostní silnice M85 (2018–2024) zahrnující obchvat města Šoproň.

Činnost na Slovensku zahájila divize 3 prací na železniční trati Piešťany – Nové Mesto nad Váhom (2006–2009). Dále se podílela na modernizaci trati Púchov – Považská Teplá (2016–2022), největší investici v historii samostatných slovenských železnic, a na trati Kraľovany – Lubochňa (2020–2022). V současnosti divize 3 dokončuje další velice rozsáhlý projekt, modernizaci železničního uzlu Žilina (2020–2025).

Moderní mechanizace

Pozici jednoho z nejvýznamnějších dodavatelů železničních staveb v Česku divize 3 pravidelně potvrzuje ziskem ocenění v oborových soutěžích, kterými jsou zejména Česká dopravní stavba roku a Železniční stavba roku.

Čelné postavení si divize 3 udržuje také díky svému modernímu strojnímu vybavení. Po pořízení pokladačů pražců a kolejnic Robel byly největšími investicemi posledních let automatická strojní podbíječka a pluh pro úpravu kolejového lože Plasser & Theurer a také diesellová lokomotiva CZ LOKO vybavená zabezpečovacím systémem ETCS. Pro údržbu a opravy mechanizace v současnosti buduje divize 3 areál v Brodce u Přerova.

Neméně důležité jsou vlastní personální kapacity. Divize 3 podporuje vzdělávání a profesní růst zaměstnanců. Téměř tři čtvrtiny stavbyvedoucích má autorizaci v oboru dopravních staveb, většina ji získala až při zaměstnání. Kvalifikovaný personál si divize 3 vychovává rovněž pro náročný provoz drážních strojů.

„Krátkodobým cílem divize 3 je získávání nových zakázek pro zajištění výrobního programu. Nyní připravujeme nabídky na několik významných staveb, které by v případě úspěchu přinesly stejné množství práce jako v uplynulých letech. A pro naplnění těchto cílů je rozhodující ochota státu investovat do dopravní infrastruktury a celková stabilita veřejných rozpočtů,“ říká ředitel divize 3 Miroslav Kadlec. ■



Obnova trati Trutnov – Teplice nad Metují zahrnovala i rekonstrukci Teplického tunelu.



K tramvajovým stavbám divize 3 patří rekonstrukce pražské trati Evropská..



Jednou z modernizovaných železničních stanic je jihomoravská Kuřim.



Mezi maďarské silniční projekty se řadí také obchvat města Várpalota.



Pevnou jízdní dráhu realizovala divize 3 ve více než čtyřkilometrovém Ejpovickém tunelu.



Strojním vybavením se divize 3 řadí mezi absolutní špičku na českém stavebním trhu.

Technologie pro budovy i infrastrukturu

Divize 4 realizuje technická zařízení budov, technologické vybavení dopravních tunelů a rovněž inženýrské sítě a místní komunikace. V posledních letech se stále častěji podílí na projektech ostatních divizí.

V roce 2008 vznikla divize 4 převedením technologického provozu mateřské společnosti Metrostav a jeho sloučením s provozem inženýrských sítí společnosti Subterra.

Divize 4 dodává technická zařízení budov ze všech profesí, jimž odpovídají jednotlivé provozy, Montuje zdravotnětechnické instalace, vzduchotechniku, elektro a také samočinné hasicí zařízení na vodní bázi, pro něž disponuje certifikovanou technologií. S rozvody inženýrských sítí se pojí výstavba místních komunikací a realizace menších dopravních staveb.

Technická zařízení budov

V posledních patnácti letech se divize 4 podílela na technickém vybavení mnoha desítek obytných, občanských, průmyslových nebo technologických budov.

Nejrozsáhlejší zakázkou se stalo obchodně-administrativní centrum Florentinum v Praze (2012–2013). V metropoli realizovala divize 4 také další administrativní objekty, například soubor Palmovka Open Park (2012–2013, 2017–2018), Aviatica (2014–2015) a Mechanica (2016–2017) v areálu Waltrovka, Aspira (2016–2017), soubory Churchill Square (2018–2019) či River City Prague (2020–2021). Nejnovějšími stavbami v našem hlavním městě jsou polyfunkční budova Masaryčka (2021–2024) a nedaleký hotel The Cloud One (2022–2024). Nové administrativní projekty zpravidla obsahují moderní a úsporná technická zařízení šetřící energie a další zdroje. Díky tomu splňují parametry nejvyšších stupňů certifikací pro udržitelné budovy, jakými jsou standardy LEED nebo BREEAM.

Divize 4 se v Praze podílela i na dalších novostavbách různých typů, k nimž patří nová budova ČVUT (2009–2011), obchodní centrum Westfield Chodov (2016–2018) či depozitář Národní knihovny (2018–2019). Mezi četné rezidenční projekty se řadí soubory Na Vackově (2011–2017), Garden Towers (2021–2022) a Dva domy (2021–2022).

Mimo Prahu realizovala divize 4 například elektrárnu Ledvice (2011–2012), univerzitní budovu CEMMTECH v Ústí nad Labem (2021–2022) nebo Nemocnici Bory v Bratislavě (2020–2024).

Významnými zakázkami jsou rovněž technická zařízení při rekonstrukcích budov, jejichž škála sahá od dětského pavilonu pražské Fakultní nemocnice v Motole (2015–2018) přes sportovní areál Aquacentrum Teplice (2018–2019) a ČEZ zimní stadion v Kladně (2020–2022) až po známý pražský obchodní dům Máj (2023–2024).

Zajímavým projektem byla rekonstrukce technologie neutralizační a dekontaminační stanice NDS6 ve Stráži pod Ralskem (2017–2018) pro odstraňování následků chemické těžby uranu.

Inženýrské sítě a komunikace

Divize 4 buduje inženýrské sítě jak pro nové budovy a soubory, tak při rekonstrukcích městských



Divize 4 dodává kompletní technická zařízení budov. Největší dosud dokončenou zakázkou v této oblasti jsou instalace pro obchodně-administrativní centrum Florentinum v Praze.

rozvodů vody, kanalizace či plynu. Realizuje také místní komunikace a parkoviště.

Součástí výstavby infrastruktury pro pražské obytné soubory U Lesoparku (2015–2016) či Rezidence Waltrovka (2015–2018) byla i kompletní realizace povrchů, tedy chodníků, vozovek a zelených ploch včetně výsadby.

Divize 4 pracuje rovněž na rekonstrukci vodovodních a kanalizačních řadů, realizovala například kanalizaci v ulicích Nádražní a Štefánikova (2011–2013), Nuselská (2015) a na dalších místech nejen v hlavním městě.

S inženýrskými sítěmi souvisejí také rozsáhlejší stavby, jakými byla intenzifikace čistírny odpadních vod v Klánovicích (2010–2011) nebo rekonstrukce pražské čerpací stanice odpadních vod Hrdlořezy (2016–2017).

Mezi nedávné dopravní projekty divize 4 se řadí například výstavba unikátních okružních křižovatek v Kladně (2022), kde je v současnosti rovněž rekonstruována pěší zóna na třídě T. G. Masaryka (2022–2025).

V Praze byly vybudovány inženýrské sítě pro novou tramvajovou trať Divoká Šárka – Dědina (2022–2023).

Technologické vybavení a servis tunelů

Divize 4 dodává rovněž technologie pro novostavby a rekonstrukce dopravních projektů. Vybavení tunelů zahrnuje veškeré systémy včetně osvětlení, větrání i monitoringu a řízení provozu.

K rozsáhlým zakázkám z oblasti silnic a dálnic patří instalace pro pražský tunelový komplex Blanka (2012–2014), tunely Prackovice a Radejčín na dálnici D8 (2014–2016) a brněnský Velký městský okruh zahrnující také tramvajový tunel Žabovřeská

(2021–2022). Mezi stavby, jejichž technologické vybavení divize 4 rekonstruovala, patří Husovický tunel v Brně (2019), tunel Klimkovice na D1 (2019), tunel Valík na D5 (2019) a Lochkovský a Komořanský tunel na Pražském okruhu (2021). Pro silniční a dálniční tunely poskytuje divize 4 taktéž údržbu a dlouhodobý servis.

V pražském metru instalovala divize 4 technologie v úseku trasy A Dejvická – Nemocnice Motol (2013–2015) a realizovala rovněž rekonstrukce vybavení na všech trasách (2019–2022).

Významným projektem je také železniční tunel Milochov na slovenské trati Púchov – Považská Teplá (2016–2022) nebo železniční trať Mstětice – Praha-Vysočany (2020–2024).

Nové projekty a oblasti

V současnosti pracuje divize 4 například na technologickém vybavení slovenského dálničního tunelu Čebrať či na rekonstrukci osvětlení a vzduchotechniky v tunelech Panenská a Libouchec na dálnici D8. Významnou novou zakázkou představuje výstavba univerzitního Kampusu Albertov v Praze, jejíž rozsah překonává dosud největší realizaci v oblasti pozemních staveb, obchodně-administrativní centrum Florentinum.

„Chceme rozšiřovat odborné způsobilosti pro nové technologie, například pro další druhy stabilních hasicích zařízení kromě stávajícího vodního. Při rozvoji portfolia se soustředíme také na rozšíření objemu zakázek v servisní činnosti. Vzhledem ke klimatickým změnám a rostoucím teplotám stojí rovněž za úvahu zvýšení našich kapacit v oblasti chlazení a klimatizace, které se v našich zeměpisných šířkách stávají standardem,“ popisuje další plány ředitel divize 4 Jiří Lev.

Zdeněk John

bývalý výrobní náměstek divize 4



Po většinu svého pracovního života jsem působil v Ostravě, kde jsem začínal jako elektrikář a technik v dolech OKD. Po roce 1989 jsem prošel několika menšími firmami, které ale často měly finanční problémy. Potřeboval jsem stabilní zaměstnání, proto jsem v roce 2002 odpověděl na inzerát společnosti Metrostav a začal pracovat na rekonstrukci metra po povodních.

Přesun z Ostravy do Prahy byl náročný, zejména kvůli odloučení od rodiny. Po celých dvacet let jsem dojížděl mezi Prahou a domovem, ale práce mě bavila a v Ostravě bych lepší příležitost nenašel. Díky prvním samostatným zakázkám, například trafostanici pro stanici metra v Letňanech, jsem získal technické dovednosti a zkušenosti s velkými projekty.

Další zásadní změnou byl přechod do společnosti Subterra, do nové divize 4. Začal jsem řídit projekty, kde se prolínalo více profesí, jako je zdravotní technika, topení a elektrorozvody. Šlo o stavbu šaten pro firmu Bonatrans v Bohumíně nebo sídlo společnosti Fronius v Praze. Největší výzvou se stala rekonstrukce čistírny odpadních vod v Klánovicích. Zakázka byla technologicky velmi náročná, ale díky podpoře týmu jsme ji úspěšně zvládli.

Právě tato zkušenost mě připravila na další kariérní krok, místo výrobního náměstka divize 4. Byla to pro mě naprosto nečekaná nabídka, ale neváhal jsem s jejím přijetím. Pozice nebyla půl roku obsazená, takže jsem začal prakticky od nuly. V nové roli jsem rychle zjistil, že musím změnit své myšlení – už jsem se nesoustředil jen na jednotlivé zakázky, ale na celkový chod divize. Moje výhoda spočívala v tom, že jsem osobně znal většinu lidí v divizi, od dělníků až po vedoucí provozů. Tento blízký vztah usnadňoval řešení každodenních záležitostí a pomohl mi se adaptovat.

S postupem času si divize 4 začala získávat pevné místo na trhu. S naším týmem jsme realizovali řadu významných projektů, mezi něž patřil například tunelový komplex Blanka v Praze, tunely Prackovice a Radejčín na D8, tunel Klimkovice na D1 a Husovický tunel v Brně. Dále jsme pracovali na jiných infrastrukturálních a dopravních stavbách, jako bylo metro V.A nebo projekty pro Pražskou vodohospodářskou společnost či město Kladno.

Jedním z největších projektů, na kterých jsem se podílel, byla stavba obchodně-administrativního centra Florentinum pro společnost Penta. Tato zakázka byla technologicky i časově velice náročná, my jsme zde realizovali topení, chlazení, zdravotnětechnické instalace a vzduchotechniku. Během stavby jsme narazili na problémy s dodavatelem vzduchotechniky, jenž bohužel neplnil své závazky. To ohrožovalo dokončení celého projektu, takže jsme jeho kapacity museli okamžitě nahradit. Dodavatel se dokonce bránil žalobou, ale díky pečlivé práci našeho týmu, ve spolupráci s právníky a vedoucím provozu, jsme připravili detailní podklady a soud nakonec vyhrál. Tato zkušenost mi znovu ukázala, jak důležité je mít schopný a spolehlivý tým, který v podobných krizových situacích dokáže jednat rychle a efektivně.

Kromě Florentina jsem měl možnost pracovat na dalších důležitých pražských projektech, třeba obchodním centru Westfield Chodov, administrativních budovách Palmovka Open Park nebo silničních tunelech. Všechny představovaly výzvu nejen z hlediska technického, ale i z hlediska organizace a koordinace práce, protože zahrnovaly široké spektrum technických profesí.

V roce 2021 jsem začal uvažovat o odchodu do důchodu. Po mnohaletém cestování mezi Prahou a Ostravou jsme si s manželkou pořídili dům na Osoblázkách. Na konci roku 2022 jsem tedy ve velmi přátelském duchu ze společnosti odešel. Nebyl to ovšem tak definitivní odchod, jak jsem si sám představoval. Když jsem totiž nedávno dostal nabídku podílet se na jedné stavbě v našem regionu, velmi rád jsem ji přijal. Vrátil se alespoň na chvíli do týmu pod značkou Subterra stojí za to.



Jednou z rozsáhlých staveb v Praze byly instalace pro projekt Churchill Square.



Novou vodní technologii dostala čerpací stanice v pražských Hrdlořezech.



Divize 4 se podílela na celkové rekonstrukci ČEZ zimního stadionu v Kladně.



Modernější vybavení má také Lochkovský a Komořanský tunel na Pražském okruhu.



Inženýrské sítě pro Rezidenci Waltrovka v Praze zahrnovaly rovněž povrchy komunikací.



Významnou zakázku představovaly instalace pro prodloužení trasy A pražského metra.

První úsek nové trasy D pražského metra

Divize 5 je nejmladší součástí společnosti Subterra. Od roku 2022 vede mezinárodní konsorcium dodavatelů jednoho z nejvýznamnějších tuzemských stavebních projektů posledních let, první etapy trasy D pražského metra Pankrác–Olbrachtova.



Spolu s pracemi na stanici Pankrác včetně přestupu mezi trasami C a D pokračuje výstavba podchodu a rovněž prodloužení tramvajové trati.

Situování této části metra D v hustě zastavěném širším centru hlavního města představuje mimořádně náročný projekt. Proto je velmi důležitá úzká spolupráce mezi dodavatelem, investorem, obsta-

ravatelem, projektantem, monitoringem výstavby a dotčenými orgány i místními subjekty.

Divize 5 disponuje odborným personálem, který má zkušenosti z obdobných projektů linio-

vých staveb jak na povrchu, tak především v podzemí.

Několik variant

První studie a projekty pozemní dráhy pocházejí již z meziválečného a válečného období.

V roce 1962 bylo rozhodnuto o projektu podpovrchové tramvaje. Stavba trasy C začala v lednu 1966, avšak již v následujícím roce bylo rozhodnuto o změně na metro. Za několik měsíců bylo třeba vše přepracovat, současně byly připravovány trasy A a B. Už tehdy se počítalo se čtyřmi trasami včetně D.

Diskutovalo se o rozvětvení linky C ve stanici Pankrác, vedení podél Vltavy i dalších alternativách. V druhé polovině 80. let však bylo s ohledem na rozvoj jižní části metropole rozhodnuto, že původní větev trasy C bude trasou D s možným pokračováním severním směrem.

V 90. letech začaly úvahy o přesném vedení trasy D, již zanesené v územním plánu Prahy. Ještě po roce 2000 byly opakovaně prověřovány alternativy v podobě lehkého metra a znovu také úsporná varianta jako odbočka trasy C.

První etapa prvního úseku

V roce 2015 vznikl finální projekt modře označené trasy D Náměstí Míru – Depo Písnice rozdělený do čtyř etap. Na trase budou nasazeny lehké soupra-

vy bez strojvůdců, s plně automatizovaným provozem. Nástupiště a koleje oddělí bezpečnostní stěny s posuvnými dveřmi.

V letech 2019–2021 byl v oblasti Pankráce proveden rozsáhlý inženýrsko-geologický průzkum v podobě ražených štol.

Stavba první etapy Pankrác–Olbrachtova, jež má délku 1,2 kilometru, byla slavnostně zahájena 22. dubna 2022. Navazující etapa na Nové Dvory je ve fázi soutěže. Zbývající části se nacházejí v různých stadiích projektové přípravy.

Mezinárodní dodavatelské konsorcium Subterra, Hochtief CZ a Strabag pokračuje v realizaci první etapy dle harmonogramu. Práce probíhají na několika staveništích v oblasti Pankráce a Krče. Od loňského prosince je trasa proražena v celé délce, v současné době divize 5 pracuje především na stanici Pankrác tvořící přestup mezi novou trasou D a stávající trasou C.

„I ve velice komplikovaném geologickém prostředí a souvislé zástavbě postupujeme s ražbou metra D dle plánu, přesto k jejímu dokončení zbývá ještě dlouhá cesta. A samozřejmě jsme připraveni podílet se rovněž na dalších etapách tohoto jedinečného projektu, který je pro život a další rozvoj Prahy zásadní,“ zdůrazňuje ředitel divize 5 Miroslav Filip.

První cestující se metrem na trase D svezou počátkem 30. let.



Ve stanici Pankrác probíhá ražba přestupní a eskalátorové chodby.



Eskalátorový tunel do vestibulu Gemini je ražen dovrchně ze stoupací plošiny.



Ve stanici Pankrác pokračuje také realizace opěří levého dílčího výrubu.



Klenba obrátového tunelu za stanici Pankrác již dostává fóliovou hydroizolaci.

Osobnosti společnosti Subterra

Šedesátiletou historii společnosti a jejich předchůdců provázelo mnoho zaměstnanců, kteří své práci na různých pozicích věnovali celou kariéru nebo její podstatnou část. Lidé, jež na sociálních sítích představuje seriál 60 osobností, mají na úspěchu značky Subterra zásadní podíl.

Peter Kuchár

bývalý generální ředitel společnosti Subterra



V roce 1978 jsem nastoupil do podniku VDUP a po několika letech jsem se stal členem vedení. Po převratu jsem zvítězil v konkurzu a ve společnosti, od roku 1990 nazvané Subterra, se ujal funkce generálního ředitele. Během privatizace se mi podařilo společnost zachránit a využít její potenciál pro další rozvoj. Subterra byla mým největším projektem, třiceti lety práce ve výborném kolektivu. Druhým milníkem vedle privatizace se stal vstup na železnici, v době nedostatku dalších zakázek. Vybudovali jsme základnu v Tišnově, uspěli již v první soutěži a v roce 1997 začali na Hodonínsku stavět koridorovou trať. Doufám, že Subterra bude dále navazovat na to nejlepší ze své bohaté tradice.

Oldřich Klemenc

bývalý ředitel závodu 03 Ostrov



Po ukončení ostravské VŠB jsem byl zaměstnán nejprve v Uranových dolech Příbram, později přeměněných na PIS a VDUP. Po různých technických funkcích jsem se propracoval až na pozici ředitele závodu 03 Ostrov společnosti Subterra. Vedle jiných projektů jsem se podílel například na ražbách oblastního vodovodu Přísečnice, které jsme v 70. letech prováděli strojem Demag, nebo na stavbách realizovaných v 90. letech ve Španělsku. Oblast podzemních staveb mě zaujala a zůstal jsem jí věrný po celou kariéru, ačkoliv původně jsem studoval geologii. Společnosti Subterra přeji mnoho dalších úspěchů, jimiž může potvrzovat svoji čelnou pozici v tuzemském stavitelství.

Lubomír Prosek

bývalý finanční ředitel společnosti Subterra



Po nástupu do PIS v roce 1974 jsem pracoval na výstavbě pražské kmenové stoky K. Později jsem v závodu Praha VDUP byl vedoucím technického útvaru a poté i hlavním ekonomem. V té době jsme realizovali rozsáhlou síť liniových vodohospodářských staveb, jež byly většinou ražené. Technicky jsme stáli na evropské úrovni, neboť jsme zvládali NRTM v kombinaci s razicími štíty TBM. V letech 1990 až 2007 jsem na pozici finančního ředitele byl svědkem změny názvu podniku, jeho odchodu z koncernu uranového průmyslu a následně všech etap privatizace. Práci pro společnost Subterra vždy provázely nadstandardní mezilidské vztahy, přinesla mi spoustu zážitků a přátel.

František Trázník

bývalý personální náměstek VDUP



V podniku PIS jsem začínal v roce 1966 na ražbě vodovodního přívaděče Želivka, kde jsem se později stal důlním dozorcem. V Praze jsem následně pracoval na kabelových tunelech a na kmenové stoce K. V první polovině 80. let jsem se podílel na první stavbě v zahraničí, ražbě vodovodního přívaděče Batlava v dnešním Kosovu. V tehdejším podniku VDUP jsem několik let působil rovněž jako personální náměstek. Při práci v podzemním stavitelství, s nímž se pojí velké riziko, jsem poznal řadu mimořádných osobností, skutečných fachmanů. Horníci, z nichž se později stali tuneláři, měli pokoru a respekt k technologiím a postupům. Nikdy ne nadřazovali výkon nad kvalitu.



ZPRAVODAJ SUBTERRA 5/2024 | Ročník: XLVIII | Redakční uzávěrka: 4. 10. 2024

Vydavatel: Subterra a.s., Koželužská 2246/5, 180 00 Praha 8 – Libeň | IČO: 45309612

Redakce a produkce: pipeform | Fotografie: archiv společnosti | Jazyková korektura: Markéta Teuchnerová | Tisk: Ottova tiskárna s.r.o.

Redakční rada: Jiří Nový (předseda), Vladislav Beneš, Jan Frantl, Ladislav Novák, Jiří Novotný, Zuzana Kypová, Iva Kebrtová, Martina Formánková, Vít Strejček, Pavlína Mertl

MK ČR E 14804 | Toto periodikum má výhradně informační a propagační charakter a je veřejně neprodejné.