



# Železniční uzel Hradec Králové

V úterý 7. dubna se uskutečnilo slavnostní zahájení přestavby nádraží v Hradci Králové a navazujících tratí. Práce na rozsáhlé modernizaci, které se účastní divize 3, započaly již loni na podzim.



Hlavní nádraží v Hradci Králové, jehož věž tvoří jednu z dominant městského centra, budou stavební práce provázet po dobu více než pěti let.

Celková proměna stanice Hradec Králové, která výrazně ovlivní rovněž další druhy dopravy v krajském městě a veřejná prostranství, představuje jednu z největších investic Správy železnic v několika posledních letech.

Projekt realizuje dodavatelská společnost pod vedením OHLA ŽS, do které patří také Subterra prostřednictvím divize 3 a Elektrizace železnic Praha.

## Očekávaná proměna

Oficiální zahájení stavby proběhlo na hradeckém nádraží 7. dubna za účasti představitelů státu, a to včetně ministra dopravy Ivana Bednářika, investora, samosprávy, Evropské unie a dodavatelů.

Společnost Subterra na ceremonii zastupoval obchodní ředitel Jiří Tesař.

Řečníci se shodli, že přestavba jednoho z nejfrekventovanějších železničních uzlů v Česku má zásadní význam pro dopravu jak v Hradci Králové, tak v celém regionu.

Modernizace přinese nové uspořádání kolejí a navazujících tratí, které se sbíhají z pěti směrů. Vlaky budou moci stanicí projíždět rychlostí až 80 km/h, bezpečnost provozu posílí instalace systému ETCS.

Zásadní změny zaznamenají cestující i při pohybu po nádraží a v jeho okolí. Všechna nástupiště včetně jednoho nově vybudovaného získají bezbariérový přístup výtahy a eskalátory, moderní mobi-

liář a přehledný informační a orientační systém. Mimo jiné bude prodloužen podchod z výpravní budovy až na druhou stranu kolejí, což nahradí stávající ocelovou lávku.

V těsné blízkosti železniční stanice se nacházejí zastávky veřejné dopravy a autobusový terminál. Propojení různých druhů dopravy vylepší nové parkoviště P+R a dvě cyklověže.

Divize 3 má realizovat největší objem stavebních prací, především rekonstrukci železničního spodku a svršku, budování kabelovodů a nástupišť. Hlavní činnosti související s přestavbou rozsáhlého kolejí předpokládá harmonogram projektu v roce 2028.

## Výstavba kabelovodů

Staveniště bylo od investora převzato na konci října loňského roku. V prosinci zahájila divize 3 práce snášením kolejí.

Mezi první splněné milníky patří prodloužení nástupiště 1a. Po úspěšné technicko-bezpečnostní zkoušce bylo toto nástupiště v polovině prosince uvedeno do provozu.

Zároveň byly zdemolovány dva drážní objekty a započaty výkopové práce na kabelovodech. Provádění protlaků pod kolejí a hloubení jam mimo koleje ovšem naráží na složité hydrogeologické podmínky.

„Momentálně nám největší problém způsobuje podzemní voda, protože část kabelovodu je založena pod její hladinou. Nemalý objem vody musíme neustále čerpat, aby bylo možné vytvořit pro šachty dostatečně únosný podklad,“ přibližuje současné technické podmínky na staveništi vedoucí projektu Pavel Zelina.

Veškeré problémy při realizaci se dodavatelské společnosti ve spolupráci s investorem a projektantem daří rychle řešit.

Modernizace královéhradecké železniční stanice má být dokončena v roce 2031.



Spolu s kolejí dostanou moderní podobu také prostory pro cestující.



Významnou součástí modernizace bude výstavba třetího ostrovního nástupiště.



O přínosu rozsáhlého projektu promluvil mimo jiné ministr dopravy Ivan Bednářik.

# Tramvajový tunel Kamechy

Divize 4 se bude podílet na výstavbě tramvajového tunelu na sídlišti Kamechy v Brně. Dodávka technologického vybavení zahrnuje hlavní a nouzové osvětlení.

Prodloužení tramvajové trati Bystrc–Kamechy patří k významným dopravním stavbám, které v západní části Brna rozšíří napojení rychle rostoucího území na veřejnou dopravu. Nový úsek naváže na dnešní konečnou Ečerova, bude mít délku přibližně 1,4 kilometru a jeho součástí bude také 320metrový tunel.

Projekt, jenž má být uveden do provozu závěrem příštího roku, realizují společnosti Eurovia CZ, TuCon a Marti Tunnel.

## Postupující ražba

Na stavbě pokračuje ražba tunelu, která byla slavnostně zahájena v polovině letošního února.

V březnu bylo vyraženo přibližně sto metrů. Zpočátku probíhaly práce strojně, po zastavení tvrdšího horninového prostředí se ovšem přešlo

k trhacím pracím. Ražba postupuje v souladu s harmonogramem.

V tunelovém úseku trati bude položena pevná jízdní dráha, po jejímž dokončení již na stavbu nastoupí divize 4, a to jako subdodavatel technologické společnosti Intesys.

## Osvětlení tunelu

Divize 4 bude realizovat hlavní tunelové osvětlení a rovněž osvětlení nouzové.

Přibližně jeden až půldruhého měsíce intenzivních montážních prací bude následovat bezprostředně po zajištění stavební připravenosti. V současnosti probíhají kontrolní dny, přípravné práce a tvorba projektové dokumentace.

„Navazujeme na zkušenosti z tramvajového tunelu Žabovřesky, použijeme stejná svítidla Philips.



Podobu tramvajové trati včetně tunelu navrhla projektová kancelář Ossendorf.

Opět zde není nutné instalovat celonerezové provedení, protože tunel Kamechy nebude zatížen zplodinami automobilové dopravy,“ popisuje řešení hlavní stavbyvedoucí Michal Robek.

## SLOVO EKONOMICKÉHO ŘEDITELE



Vážený čtenáři, ačkoliv pro většinu z vás končí rok na Silvestra, pro nás ekonomy je tomu tak až nyní, kdy definitivně uzavřeme účetnictví a schválí nám ho auditor. Takže opět po roce nastal čas podělit se s vámi o naše výsledky.

Jaký byl rok 2025 pro společnost Subterra? Já ho hodnotím jako velmi úspěšný. Plán tržeb jsme mírně přeplnili a dosáhli jsme hodnoty 6,8 mld. Kč, z toho 85 % prací jsme realizovali v tuzemsku. Zahraníční zakázky jsme měli na Slovensku (10 % tržeb, zejména výstavba seřazovací železniční stanice Žilina-Teplice) a také v Německu (5 % tržeb, ražba tunelů Cornberg a Holstein se společností BeMo Tunnelling).

V oblasti hospodářského výsledku bych chtěl vyzdvihnout divizi 2 a divizi 3, protože obě přeplnily plánovaný zisk. Zejména díky nim jsme loni dosáhli o 15 % vyššího výsledku, 160,5 mil. Kč před zdaněním.

Podarilo se zvrátit trend klesajícího personálního stavu z posledních let. Počet zaměstnanců se minulý rok navýšil o 3 % a k jeho konci ve společnosti pracovalo 735 osob.

Také jsme pokračovali v investicích do strojního vybavení. Za uplynulý rok jsme investovali více než 120 mil. Kč a pořídili jsme nové stroje jak do podzemí, tak na železnici. Do provozu jsme uvedli druhou lokomotivu EfiShunter 1000, počet našich vagonů přesáhl stovku. A nesmím opomenout ani to, že po dlouhé přípravě jsme zahájili výstavbu areálu v Brodce u Přerova, který bude zejména novým zázemím pro náš provoz železniční mechanizace.

Podle kalendáře za sebou máme již první čtvrtinu roku 2026. Naše cíle jsou nemalé. V oblasti výkonů plánujeme růst o přibližně 6 %, na 7,2 mld. Kč. Ještě smělejší jsou naše ambice v oblasti zisku před zdaněním – 218 mil. Kč, což je o třetinu více než v roce minulém.

Nicméně jakkoliv se tyto plány mohou zdát vysoké, rozhodně nejsou nereálné. Divize 1 má již v tuto chvíli pro letošní rok naplněný plánovaný výrobní program, takže stačí pouze zakázky úspěšně realizovat. Rovněž divize 2 má v současnosti téměř plný zásobník práce. Drobné obtíže však nastávají u divize 3, která má zatím nejnižší procento naplněnosti výrobního programu. Rozpočtové provizorium, jež počátkem roku bohužel nastalo, způsobilo oddalování podpisu smluv a tím také zahájení realizace zakázek, které jsme loni úspěšně vysoutěžili. Nicméně i v tomto případě věříme, že se situace brzy významně vylepší. Divize 4 má zásobník práce naplněn obdobně jako v minulých letech touto dobou.

Pokud jde o divizi 5, tak realizace první etapy výstavby metra D Pankrác–Olbrachtova pokračuje úspěšně. Koncem loňského roku jsme v předstihu otevřeli po rekonstrukci stanici Pankrác na trase C. S nabídkou na druhou etapu to ještě nedávno vypadalo podobně jako v posledních třech letech, kdy zadání zakázky bránilo obstrukce neúspěšných uchazečů. To se však změnilo po pravomocném rozhodnutí ÚOHS a těsně po Velikonočních jsme smlouvu s Dopravním podnikem hl. m. Prahy konečně podepsali.

Na závěr děkuji všem kolegyním a kolegům za jejich pracovní nasazení, bez něhož bychom nemohli úspěšně získávat a realizovat veškeré zakázky, a tedy ani dosahovat příznivých hospodářských výsledků.

Ing. Pavel Zykán

D3

D4

## Dvě nové významné zakázky

**D5/D3** Na přelomu prvního a druhého čtvrtletí podepsala Subterra smlouvy na strategické dopravní stavby.

V úterý 7. dubna uzavřela divize 5 s Dopravním podnikem hl. ml. Prahy smlouvu na druhý úsek trasy D metra Olbrachtova – Nové Dvory. Dodavatelské konsorcium pod vedením divize 5 dále tvoří Hochtief CZ, BeMo Tunnelling a Hochtief Infrastructure. Realizace téměř tříkilometrové trasy může plynule navázat na probíhající stavbu úseku Pankrác–Olbrachtova.

V pondělí 30. března podepsala divize 3 smlouvu na modernizaci trati Praha–Ruzyně – Kladno. Na projektu se budou podílet také OHLA ŽS, Elektrizace železnic Praha a Swietelsky Rail CZ. Úsek v délce 15 kilometrů představuje stěžejní etapu železničního spojení z metropole do Kladna. ■

## Elektroinstalace v ŽST Klatovy

**D4** Od letošního ledna se divize 4 podílí na rekonstrukci elektroinstalací ve výpravní budově železniční stanice Klatovy.

Práce realizované pro společnost Elektrizace železnic Praha jsou součástí celkové obnovy budovy a nástupiště, jejímž generálním dodavatelem je Chládek a Tintěra, Pardubice. Stavba je plánována na dva roky. ■

## Technologie v pražském metru

**D4** Ve služebních prostorách stanice pražského metra Opatov realizuje divize 4 od letošního ledna rekonstrukci osvětlení a elektroinstalací.

Zakázku pro Dopravní podnik hl. m. Prahy zajišťuje společnost Brema. Práce prováděné za provozu metra mají trvat do konce tohoto roku. ■

## Průzkum pro tunel Prostřední vrch



**D1** Dodavatelská společnost pod vedením divize 1, do níž patří rovněž Inset a Safety Pro, provádí od poloviny března pro ŘSD doplňující geotechnický průzkum pro tunel Prostřední vrch na středoevropské dálnici D3.

V současnosti probíhá přibližně tříměsíční přípravná fáze – zpracování realizační dokumentace, následovat budou terénní úpravy, vybudování zařízení staveniště a výkop portálu. Po realizaci mikropilotového deštníku proběhne desetiměsíční ražba průzkumné stoly v délce 838 metrů. Využita bude NRTM včetně trhacích prací, primární ostění bude tvořit stříkaný beton s ocelovou výztuží. Plocha výrubu přesáhne 12 metrů čtverečných, maximální výška nadloží bude 42 metrů.

Průzkum přinese podrobné údaje o horninovém masivu pro návrh 950metrového tunelu, součástí úseku Václavice–Voračice. ■

## Hotel Archibald v Karlíně

**D2** Počátkem dubna zahájila divize 2 přestavbu bývalého bytového domu v pražském Karlíně na hotel Archibald.

Budova, jež se nachází na nároží ulic Sokolovská a Prvního pluku a dnes má čtyři nadzemní podlaží, bude nastavena o dvě patra. Projekt zachovává nosné konstrukce, tedy obvodové stěny a do prvního patra rovněž stropy. Po dokončení nabídne hotel 24 pokojů. ■

## Obnova kanalizace na Žižkově

**D4** Smlouvu o rekonstrukci kanalizace na Sladkovského náměstí a v okolních ulicích na pražském Žižkově uzavřela s PVS divize 4.

Zakázka obsahuje pokládku kanalizace v celkové délce více než 980 metrů v profilech o průměru 300 až 500 milimetrů, včetně dotčených přípojek, v otevřené pažené rýze. ■

# Modernizace trati Kojetín–Přerov

V Olomouckém a Zlínském kraji pokračuje přestavba 17kilometrové trati spojující Kojetín a Přerov, zahájená loni na podzim. Projekt vede divize 3, která rekonstruuje stanici Chropyně a navazující traťový úsek do Kojetína.



**Jednou z činností, které v železniční stanici Chropyně v současnosti provádí divize 3, je vibrování ocelových profilů pro pažící stěny.**

Jednokolejná trať je kompletně přestavována na dvoukolejnou, s rychlostí až 200 km/h, a dostává evropské zabezpečení ETCS. Výrazným přínosem bude zrušení 14 úrovnových přejezdů a také modernizace stanic Kojetín a Chropyně.

S divizí 3 se na stavbě podílejí společnosti OHLA ŽS, Swietelsky Rail, Elektrizace železnic Praha a Firesta.

### Práce i v zimě

V současnosti probíhají v mezistaničním úseku Kojetín–Chropyně zemní práce na rozšíření drážního tělesa pro druhou kolej, které spočívají především ve skrývkách ornice a v zakládání nového náspu.

Ve stanici Chropyně je budována část podchodu na sudé skupině kolejí, jež byla zrušena loni na podzim, současně je realizována nová výprav-

ni budova. V letošním roce má být vybudováno rovněž ostrovní nástupiště.

Náročná byla pro stavbaře letošní, na poměry posledních let tuhá zima. „Obecně je trendem po-



**Na ploše po zrušených kolejích pokračují zemní práce na železničním spodku.**

sunovat práce na železničním spodku a svršku do zimních měsíců, což však přináší rizika technologických problémů, například při trhání kolejí nebo při sypání štěrku, svařování za předepsaných teplot a podbíjení kolejí,“ vysvětluje specifika prací prováděných v posledních měsících stavbyvedoucí Ondřej Korkeš.

Během výstavby postupně vznikají provizorní objízdné komunikace u stávajících železničních přejezdů, v květnu pak budou zřízeny tři prozatímní přejezdy.

### Nové mosty i technologie

Zároveň postupují i práce dalších dodavatelů na ostatních úsecích a objektech.

Ve stanici Kojetín, kde bylo v lednu ukončeno vložení nové výhybky do hlavní průběžné koleje, nadále pokračují úpravy mateční koleje či napojení vleček. V úseku z Chropyně do Přerova jsou realizovány zemní práce.

Rušení úrovnových přejezdů znamená výstavbu podchodů a také několika mostních objektů, nadjezdů i podjezdů. U největšího z nich, kterým je ocelový most přes řeku Moravu s délkou přibližně 120 metrů, je v současnosti již vybudována montážní základna a uskutečnil se také návoz ocelových segmentů.

Realizováno je rovněž trakční vedení, trafostanice a další součásti silnoproudé technologie. ■



**V traťovém úseku je budováno drážní těleso pro výstavbu druhé koleje.**

# Ražby dálničního tunelu Opevnění

Divize 1 postupuje u Trutnova v ražbách tunelu Opevnění. Objekt je jednou z technicky nejnáročnějších součástí úseku dálnice D11, která povede až na hranici s Polskem.



**Nepřetržitě ražby tunelu, které byly z jižního portálu oficiálně zahájeny v lednu, postupovaly v obou tubusech i za komplikovaných podmínek zimních měsíců.**

Na 21kilometrovém úseku dálnice D11, jehož výstavbu vede MI Roads, budou dva tunely. Původně měl být jako první realizován tunel Poříčí, s ohledem na nepředvídatelné okolnosti byly však letos v lednu z jižního portálu zahájeny ražby 492metrového tunelu Opevnění.

Stavbu realizují divize 1 a Metrostav TBR, na dodávce technologického vybavení se bude podílet rovněž divize 4.

### Metr po metru

Ražby tunelu prováděné dle zásad NRTM postupují. Počátkem dubna bylo v levém tubusu hotovo 237 metrů v kalotě a 105 metrů v opěří, v tubusu

pravém bylo dosaženo délky 177 metrů v kalotě a 49 metrů v opěří. Celkem se v březnu podařilo vyrazit 233 metrů.

Realizace pokračuje s cílem dospět k tunelové propojce, jež se bude nacházet zhruba v polovině délky. Následně bude zahájena betonáž sekundárního ostění v levém tubusu a také v navazujících hloubených úsecích. Tato fáze stavby je teprve připravována. Montáž nosné konstrukce bednicí formy je dokončena, další krok představuje vystrojování jejího vnitřního vybavení.

Souběžně s ražbami z jižního portálu probíhají výkopy a zajišťování severního portálu, kam se mají tuneláři prorazit.

### Nástrahy geologie i počasí

Předpokládané geologické podmínky se nepotvrdily zcela přesně. Pozitivem je absence velkých přítoků podzemní vody, nicméně dochází k rychlému a nepravidelnému střídání pevných a abrazivních pískovcových vrstev se slepenci a jílovcí.

Rozhraní těchto hornin obvykle vyplňují jílovité polohy. Tato nahodilost znemožňuje optimální rozložení kapacit i dosažení maximální rychlosti ražeb a kvůli rozdílné rozpojitelosti dochází k vyjždění bloků a lokálním geologickým nadvýlům.

Pracovníky na staveništi navíc extrémně zatěžuje počasí. Na začátku ledna poklesly teploty až k  $-20^{\circ}\text{C}$ , kvůli čemuž betonárna nemohla dodávat materiál a ražby bylo třeba přerušit. V lednu a únoru potom komplikovaly údržbu přístupových cest a dopravu materiálu včetně rubaniny nepřetržitě deště a sněžení.

„Značnou výzvou je složitá morfologie terénu, ztěžující přístup k portálu a odvoz rubaniny. Vzhledem k aktuální rychlosti ražeb zvažujeme souběžnou ražbu a betonáž sekundárního ostění, což je koordinčně docela komplikované,“ popisuje situaci na stavbě a možný další postup vedoucí projektu Jan Faltýnek. ■



**Před portálem je nyní dokončována montáž bednicí formy.**

# Železniční základna v Brodku u Přerova

D3 D4

PĚT OTÁZEK

Moderní zázemí pro provoz železniční mechanizace společnosti Subterra vzniká v Brodku u Přerova. V letošním roce byla zahájena výstavba servisní haly.



Rozsáhlý areál někdejšího cukrovaru v Brodku u Přerova, který provoz železniční mechanizace využívá od roku 2023, prochází výraznou proměnou.

Areál má sloužit nejen k servisu stále početnější kolejevé mechanizace, ale také k překládce materiálů. Investorem je Metrostav Nemovitosti.

„Stavba přinese moderní zázemí pro údržbu a opravy strojů a nákladních vozů. Umožní nám efektivní řízení a rozvoj z jednoho místa,“ shrnuje přínosy vznikajícího zázemí vedoucí provozu železniční mechanizace Radim Wrana.

## Servisní hala včetně administrativy

Na konci letošního ledna bylo vydáno stavební povolení na halu pro servis kolejových vozidel s při-

druženou administrativní částí a hned poté byly na této novostavbě zahájeny práce. Projekt nyní realizuje divize 3, technická zařízení pak bude instalovat divize 4.

V současnosti probíhá pilotové zakládání, na které naváže provádění geotermálních vrtů pro tepelné čerpadlo.

V první polovině roku má být dokončen železobetonový skelet, následovat bude montáž zastřešení a celkového opláštění haly. Posléze bude instalován portálový jeřáb a vybudovány servisní jamy.

## Napojení na vlečku

Nová servisní hala navazuje na modernizovanou vlečku. Koleje povedou skrz samotný objekt, proto obě stavby vyžadují úzkou koordinaci a musejí být dokončeny společně.

Práce na vlečce probíhaly již v loňském roce, avšak od konce listopadu jsou dočasně pozastaveny a čeká se na vybudování nosné konstrukce haly. K obnovení realizace dojde pravděpodobně na začátku roku 2027, jakmile bude možné s kolejí projít budovou.

V rámci dosavadních úprav vlečky bylo odstraněno původní kolejiště. Dosud se podařilo vložit osm z plánovaných jedenácti nových výhybek, položit zhruba 900 metrů kolejí z celkových dvou kilometrů a realizovat vsakovací objekt s akumulací nádrží. Dále bylo položeno přibližně 600 metrů trativodů.

Areál je provozem železniční mechanizace nadále využíván, stavbaře tak omezuje nedostatek volných ploch a nutnost zachovat každodenní činnosti včetně vypravování mechanizace a vlaků na stavby divize 3.

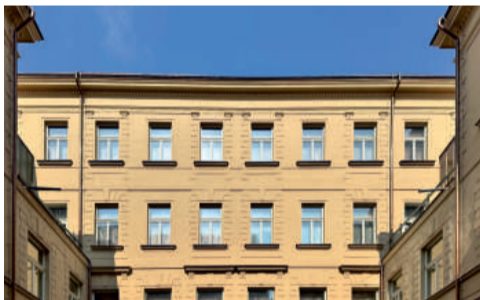


V současnosti jsou realizovány pilotové základy servisní haly.

# Budova Akademie věd v Hybernské

D2

Od roku 2023 pracuje divize 2 na rekonstrukci památkově chráněného objektu Akademie věd ČR v pražské Hybernské ulici. Obnova rozsáhlé čtyřpatrové budovy se dostává do závěrečné fáze.



Oprava dvorních fasád s mnoha plastickými prvky již byla dokončena.

Rekonstrukce realizovaná ve stísněných podmínkách centra metropole nyní přechází od konstrukčních zásahů, k jakým patří výměna stropních trámů či vyztužení krovů, k instalacím technických zařízení a finálním úpravám historických i nových částí.



Mezi restaurátorské činnosti patří také pečlivá obnova stropních maleb.

K nejvýznamnějším krokům v posledních měsících se řadí oprava historických fasád ve dvorech a dokončení zastřešení. Výrazně postoupily také úpravy prvního dvora, jehož plocha je připravena pro realizaci finálních povrchů, osazení fontány a výsadbu stromů.

## S respektem k historii

Po celou dobu rekonstrukce pokračuje úzká koordinace s Národním památkovým ústavem, jehož zástupce se účastní kontrolních dnů a s realizačním týmem konzultuje další postup.

K tématům patří například vzorkování tvarů výplní a barevnosti fasád. Důraz je kladen rovněž na repliky a repase původních prvků. Při průzkumech byly navíc objeveny malované stropy, jimž se nyní navrácí původní podoba.

Hlavní milník tohoto roku představuje zprovoznění kompletních technologií a zahájení zkušebního provozu. „Potřebujeme budovu temperovat, aby bylo možné navázat realizaci finálních povrchů. Současně do objektu instalujeme veškeré moderní technologie, které jeho budoucí náplň vyžaduje,“ popisuje letošní plány vedoucí projektu Jaroslav Hovorka.

Ukončení stavby je plánováno na jaro 2027.

# Technologie pro L1fe House

D4

Divize 4 se v Praze podílí na stavbě bytového domu, který pro společnost Daramis realizuje Metrostav. Zakázka obsahuje vytápění a chlazení, zdravotnětechnické instalace i vzduchotechniku.

Rozsáhlý bytový dům L1fe House, který se nachází na pražském Střížkově, nabídne 350 bytových jednotek i řadu komunitních prostor.

Divize 4 na stavbě pracuje od letošního února.

## Stropní chlazení v betonovém jádře

Technicky zajímavou a v českém prostředí neobvyklou součástí projektu představuje systém stropního chlazení a vytápění v betonovém jádře. Nevyužívá proudění vzduchu, ale přenos tepla přes konstrukci stropu.

„Stropní chlazení v betonovém jádře použité u tohoto projektu je pro nás novým řešením. O to důležitější je přesná koordinace už v přípravě a při zpracování dílenské dokumentace, protože systém má návaznost na další profese,“ vysvětluje Václav Rataj z divize 4.



Desetipatrový objekt L1fe House sestává z několika propojených hmot.

K zakázce náleží také další části technického zařízení. Na střeše budou umístěna tepelná čerpadla určená pro chlazení, zdrojem energie pro vytápění bude plynová kotelna.



Rozvody chladicích stropů jsou před betonáží přesně koordinovány s výztuží.

Betonáže a s nimi spojená instalace technologie pro chladicí stropy by měly probíhat až do závěru letošního roku, kdy má být dokončena hrubá stavba domu.

## Tomáš Macháček

výrobní náměstek divize 3



Absolvent Fakulty stavební VUT v Brně, oboru konstrukce a dopravní stavby, spojil celou svou kariéru se společností Subterra. Prošel řadou pozic od práce na stavbě až po vedoucí funkce v divizi 3. Výrobním náměstkem se stal na začátku roku 2025.

## Co vás osobně nejvíc zajímá na modernizaci uzlu v Hradci Králové?

Na projektech tohoto typu mě vždy nejvíc zajímá jejich komplexnost. Modernizace železničního uzlu totiž zdaleka neznamená jen výměnu kolejí nebo nástupišť. Ve skutečnosti jde o zásah do celého dopravního systému města i širšího regionu. Je potřeba sladit železniční infrastrukturu, technologické systémy, vazby na městskou dopravu, přestupy cestujících a zároveň udržet provoz během výstavby. Z profesního pohledu je pro mě zajímavé sledovat, jak se všechny tyto části postupně propojují a skládají do jednoho funkčního celku.

Navíc velké železniční uzly jsou vždy ve specifickém prostředí, které je dlouhodobě velmi zatížené provozem. Každé rozhodnutí proto ovlivňuje nejen samotnou výstavbu, ale i každodenní fungování dopravy ve městě.

## Jak důležitá je na železničních stavbách práce s výlukami?

Výluky jsou z pohledu realizace jedním z nejcitlivějších momentů celé stavby. V relativně krátkém časovém úseku je potřeba provést velké množství prací, které by za běžného provozu nebylo možné realizovat. Úspěch výluky proto stojí hlavně na kvalitní přípravě – tedy na dobře nastaveném harmonogramu, přesné koordinaci všech profesí, komunikaci s investorem a také schopnosti reagovat na nečekané situace.

## Co vás profesně drží u železničních staveb?

Osobně mě na železničních stavbách vždycky motivovala jejich dlouhodobá hodnota. Když se dokončí modernizace trati nebo stanice, je to infrastruktura, která bude sloužit desítky let. Člověk má pocit, že je součástí něčeho, co má skutečný dopad na fungování dopravy a rozvoj regionu. Navíc jde o obor, který je pořád technicky zajímavý a nabízí nové výzvy, takže člověk má možnost se neustále učit a profesně posouvat.

## Na jaký technický vývoj se divize 3 musí připravit?

Myslím, že největší změny budou spíše v organizaci a řízení staveb než v samotné technice. Projekty jsou stále větší a komplexnější, takže roste význam koordinace jednotlivých profesí a efektivního řízení. Velkou roli bude hrát také digitalizace a moderní nástroje pro plánování a kontrolu realizace. Do budoucna tento trend ještě zesílí s přípravou a realizací vysokorychlostních tratí, které budou patřit mezi vůbec největší dopravní projekty v Česku. Technologicky se železnice samozřejmě také vyvíjí, ale z pohledu staveb bude často rozhodující právě to, jak dobře se podaří celý projekt organizačně zvládnout.

## Co dnes oboru nejvíc chybí z pohledu odborných kapacit?

Obecně se v poslední době potýkáme s nedostatkem zkušených odborníků v technických profesích. Situaci zhoršuje i nízký zájem mladých lidí o studium technických oborů, takže přirozená generační obměna není jednoduchá a doplňování kapacit je náročné. Týká se to hlavně stavbyvedoucích, techniků nebo specialistů na konkrétní technologii.

Snažíme se proto aktivně ukázat, že práce v technice může být zajímavá – pořádáme stáže, exkurze na stavbách a spolupracujeme se školami, aby mladí lidé získali motivaci pro svoji budoucí kariéru.

## Železniční seminář v Děčíně

D1 Ve dnech 24. a 25. února se uskutečnil odborný seminář Moderní konstrukce železničního svršku a spodku, který organizovala VOŠ a SPŠ strojní, stavební a dopravní v Děčíně,

Tomáš Žák z divize 1 představil technologii plošného odvodňování dánské společnosti Dolenco, která byla v loňském roce použita při sanaci čtyř historických tunelů na železniční trati Tanvald–Kořenov.

## Kariérní veletrh v Brně

Subterra se 17. února 2026 představila na veletrhu pracovních příležitostí FAST JOB DAYS na Fakultě stavební VUT v Brně.

Stánek navštívili zejména studenti oborů konstrukce a dopravní stavby, pozemní stavby a geotechnika a TZB. Personalisté zaznamenali největší zájem o dlouhodobé brigády v letních měsících, stáže a ostatní možnosti uplatnění v praxi již při studiu.

## Školení kybernetické bezpečnosti

Společnost Subterra pořádala školení kybernetické bezpečnosti zaměřené na chování v digitálním prostředí. Součástí kurzu, který byl povinný pro všechny zaměstnance s přístupem do firemní počítačové sítě, byl i závěrečný test. Školení mělo posílit povědomí o ochraně digitálních dat a o prevenci neustále se proměňujících útoků vedených přes běžné uživatele.

## GRATULACE DUBEN–KVĚTEN

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

### ŽIVOTNÍ JUBILEA

Libuše Vítková  
Martina Formánková

### 50 let

Jozef Štálník  
Martin Jančík  
Libor Ugvic  
Ing. Miloš Váňa  
Lubomír Kovář

### 55 let

Ing. Jiří Menoušek  
Michal Virt  
Pavel Žůrek  
Jan Štebel  
Ing. Jozef Urban

### 60 let

Jiří Čípa  
Václav Podlesný

### 65 let

Karel Drdlík  
Michal Žáček  
Ivo Týráček

### PRACOVNÍ JUBILEA

### 10 let

Miloš Kašpar  
Štefan Urbaník  
Jitka Farková  
Karol Klimeš  
Iva Kyselová  
Miroslava Táborská

### 15 let

Ladislav Hauzr

### 20 let

Ing. Martin Smrčka  
Ladislav Pavelka  
Jan Příkrýl

### 25 let

Josef Stolař  
Ondřej Richter  
Ing. Jiří Hubínek

### 25 let

Ing. Pavel Zykán  
Michal Kopřiva

# Strategická konference Skupiny Metrostav

Výroční setkání managementu společností Skupiny Metrostav se konalo 17. března v konferenčním centru DOX+ v pražských Holešovicích. Jedním z témat byly novinky ve vedení koncernu.



Prezident František Kočí se dle zvyklostí fotil s autory odborných prezentací.

Konference se tradičně účastnili zástupci jednotlivých společností, nechyběla ani Subterra.

Prezident skupiny František Kočí přítomným představil připravované změny v řízení, které mají podpořit rozvoj skupiny. Součástí opatření, jež budou platit od letošního 1. července, je nové uspořádání vrcholného managementu.

Prezidentem Skupiny se stane Aleš Gothard, viceprezidentem Karel Volf, výrobně-technickým a personálním ředitelem Filip Křestan a finančním ředitelem Miroslav Pánek. Tato struktura má přispět k efektivnějšímu řízení celé skupiny.



Martin Nečas ze společnosti MI Roads představil středisko předpínání.

Cílem transformace je posílení koordinace napříč skupinou a vytvoření efektivního systému řízení pro další období, při zachování samostatnosti jednotlivých společností. Koncernové řízení se má zaměřit zejména na koordinaci, sdílení zkušeností a nastavování společných rámců.

Změny reflektují také očekávaný vývoj stavebního trhu. Skupina Metrostav se chce podílet na nadcházejících významných infrastrukturních a energetických projektech včetně PPP projektů, vysokorychlostních tratí, dostavby Dukovan či výstavby metra D.



Martin Kafka ze společnosti Metrostav DIZ promluvil o rozvoji EPC projektů ve skupině.

Prezident zároveň při hodnocení uplynulého období konstatoval, že rok 2025 byl pro skupinu úspěšný a že se nachází ve velmi dobré ekonomické kondici.

Součástí programu byl také přehled významných projektů i plány na další rozvoj aktivit nejen v Česku, ale i na Slovensku a několika dalších zahraničních trzích.

Strategická konference dále nabídla sérii odborných prezentací, které podrobněji představily vybrané projekty, nové technologie i další aktuální témata napříč Skupinou Metrostav.

# Konference Železnice 2026

Již 29. ročník Konference Železnice se uskutečnil 5. března v prostorách pražského centra O<sub>2</sub> universum. Zástupci společnosti Subterra představili dva projekty.



Tomáš Žák přiblížil práce divize 1 na sanaci čtyř tunelů na trati Tanvald–Kořenov.

Odborné setkání, k jehož hlavním partnerům se Subterra dlouhodobě řadí, pořádá SUDOP Praha ve spolupráci se Správou železnic.

Program se také letos soustředil na hlavní témata železničního sektoru v projekční i realizační praxi. Vedle významných připravovaných, rozpra-



Kamil Broda z divize 3 prezentoval modernizaci železničního uzlu v Žilíně.

covaných i dokončených staveb se jednalo například o financování infrastruktury, dopravní legislativu, možnosti využití PPP projektů, rozvoj vysokorychlostních tratí, elektrizaci a také ETCS, BIM i další technologická řešení používaná v železniční dopravě.

Dopolední část programu otevřely příspěvky věnované dopravní legislativě, prioritám modernizace železniční sítě do roku 2030, financování ze SFDI a evropských zdrojů pro podporu železnic. Následovala témata spojená s PPP projekty, aktuálním stavem projektu Praha–letiště–Kladno a výstavbou VRT v Česku.

Odpolední blok se zabýval mimo jiné využitím potenciálu železnice, ETCS a digitalizací v dopravní infrastruktuře. Představeny byly rovněž vybrané stavby, a to včetně dvou projektů s podílem společnosti Subterra.

Tomáš Žák z divize 1 prezentoval sanaci čtyř historických tunelů na trati Tanvald–Kořenov, jež byla součástí celkové rekonstrukce jediné ozubnicové železnice v Česku.

Kamil Broda z divize 3 vystoupil s příspěvkem o dostavbě seřazovací stanice Žilina–Teplička a navazující infrastruktury v uzlu Žilina, největším železničním projektu na Slovensku.

# Partnerství s Cestou za snem

Společnost Subterra pro další, již desátý rok prodloužila spolupráci s neziskovou organizací Cesta za snem. Celoroční program aktivit letos obsahuje i dva nové projekty.

Úspěšná spolupráce společnosti Subterra a Cesty za snem pokračuje společnými akcemi, které propojují sportovní, komunitní a také benefiční rozměr a staly se pevnou součástí programu.

Zaměstnanci společnosti Subterra se tradičně zapojují především do dvou akcí, jimiž jsou Metrostav handy cyklo maraton a Subterra Open Weekend. „Právě přímé účasti si velmi vážíme. Pro nás a celou komunitu handicapovaných je pravidelné osobní setkávání tím nejdůležitějším,“ říká předseda Cesty za snem Heřman Volf.

V letním benefičním závodu Metrostav handy cyklo maraton se navíc účast společnosti Subterra poji s úspěchy, v posledních třech ročnících znamenala dvě vítězství a jedno druhé místo.

Subterra Open Weekend, konaný v září v Doksech, přináší kromě sportů i společenské aktivity pro všechny, bez ohledu na věk a handicap.

Kalendář Cesty za snem nabízí i mnoho dalších aktivit. Patří mezi ně kupříkladu zimní sportovní den, účast na Prague Bike Festu, projekt Lvice,



V několika posledních letech mívá Subterra v Metrostav handy cyklo maratonu dva týmy.

nadační běh Orlen Unipetrol, letní sportovní den, projekt Škoda neřídít nebo závod Spolu v pohybu. Zakončením roku bude listopadový galavečer.

„Všechny akce budou probíhat tak, jak jsme již zvyklí. Ale nebyli bychom to my, abychom pro další rok přece jen nevymysleli něco nového,“ doplňuje Heřman Volf. Program se tedy letos rozšíří o dva zbrusu nové projekty.



Subterra Open Weekend se koná v krásném prostředí areálu Poslův mlýn v Doksech.

První nese název Chuť bez hranic a Cesta za snem jej připravuje ve spolupráci s Makro akademií. Kuchařka zaměřená na zdravý životní styl nabídne vedle receptů také videa zachycující přípravu jídel.

Další novinkou je BranRun, na září plánovaný charitativní běh v délce klasického maratonu, pojetý jako štafeta.