



ZÁKLADNÍ ŠKOLA PŘEZLETICE

SUBTERRA



TRAŤ ŠUMPERK-LIBINA

Zahájení stavby pražského metra D

Poklepáním na základní kámen na Pankráci 21. dubna oficiálně započala dlouho očekávaná výstavba trasy D metra. Mezinárodní konsorcium budující první úsek Pankrác–Olbrachtova vede divize 5.

Zahájení první etapy jedné z nejvýznamnějších českých dopravních staveb posledních let, nového podzemního spojení centra a jižního okraje Prahy, přilákalo pozornost médií i veřejnosti.

Na základní kámen poklepali zástupci investora – hlavního města a dopravního podniku, městských částí a také tří hlavních dodavatelů – společností Subterra, HOCHTIEF CZ a STRABAG. Dalšími členy konsorcia jsou HOCHTIEF Infrastructure a Ed. Züblin.

Tři kilometry tunelů

První úsek I.D1a Pankrác–Olbrachtova je nejsložitější částí celé stavby, tvoří jej dvě stanice, z toho jedna přestupní, a dále mezistaniční traťové tunely, tunel pro obrátové koleje, odstavný tunel, technologické tunely pro vzduchotechniku, spojka tratí C a D a také několik eskalátorových tunelů pro výstupy do vestibulů.

Z provozního pohledu bude mít první úsek trasy D délku 1,3 kilometru, v součtu ovšem bude v této etapě třeba vyrazit téměř tři kilometry tunelů, což odpovídá zhruba 300 000 metrům krychlovým rubaniny. Dodavatelé budou po dobu 90 měsíců pracovat na osmi staveništích.

Ražby NRTM se musejí vypořádat s komplikovanými geologickými podmínkami tzv. pankrácké terasy. Horninové prostředí ovlivnilo především podobu stanice Olbrachtova v hloubce 31 metrů, jež bude mít minimální profily staničních tunelů.

„Vlastní práce na této zakázce jsme zahájili již 1. dubna, tedy bezmála tři týdny před datem cere-



Na základní kámen v podobě žulových dlaždic poklepali také předsedové představenstev společností HOCHTIEF CZ, Subterra a STRABAG – Tomáš Koranda, Ondřej Fuchs a Ondřej Novák.

moniálu,“ upřesňuje počátek realizace z pohledu divize 5 vedoucí útvaru koordinace stavby Petr Chamra.

Čtyři další etapy

Plánovaná část modře označené trasy D s automaticky řízenými soupravami a bezpečnostními

stěnami na nástupišťích má deset stanic, jež dostanou i originální uměleckou výzdobu. Výstavba sestává z pěti postupně zahajovaných úseků, které mají být dokončeny a zprovozněny zároveň, a to v roce 2029.

Druhá etapa I.D1b je tvořena úsekem Olbrachtova – Nové Dvory. Výběrové řízení na dodavatele vyhlásil investor počátkem letošního června, zahájení prací je plánováno na podzim 2023. Úsek tvoří tři další stanice, Nádraží Krč, Nemocnice Krč a Nové Dvory.

Jako třetí v pořadí by se měl začít stavět úsek z Pankráce směrem do centra, tedy I.D3. Etapa zahrnuje dvě stanice, Náměstí Bratří Synků a Náměstí Míru, jež umožní přestup na trasu A. Realizace má být započata na jaře 2024.

V roce 2025 by pak měla být zahájena výstavba posledního úseku I.D2, směřujícího až na jižní okraj Prahy. Kromě stanic Libuš a Písnice zde bude rovněž konečná Depo Písnice s prostorem pro odstavování vlaků.



Dodavatelské společnosti na Pankráci předvedly vybrané stavební stroje.



Účastníci ceremoniálu se mohli vizuálně přenést do budoucí stanice Olbrachtova.

Stanice Pankrác před ražbami

Na většině lokalit pro výstavbu první etapy metra D probíhají v současnosti především přípravné práce. Pro ražbu stanice Pankrác slouží několik stavenišť v okolí ulice Na Strži.

První staveniště se nachází na ploše uvnitř sjezdu z ulice 5. května do ulice Na Strži a bude využito k ražbě stanice a souvisejících objektů. Zároveň slouží jako zázemí pro pracovníky a také k odvozu rubaniny a zásobování stavby těžní šachtou. Lokality se bude využívat po celou dobu výstavby.

Po převzetí staveniště na konci března začaly přípravné práce, od poloviny června následovaly také ražby. „Od 13. června jsme vrtali deštník, po několika dnech razíme,“ říká o postupu koordinátor stavby Petr Chamra.

Ražby z více míst

Další staveniště, na kterém se konalo i slavnostní zahájení projektu, leží před obchodním centrem Arkády Pankrác a spolu s výstavbou nové stanice bude využito také k vybudování přestupu mezi trasami C a D a vestibulu Arkády.

Nyní zde probíhají komplikované přeložky veškerých inženýrských sítí. „Zajímavostí je, že jsme v hloubce pěti až šesti metrů zastihli původní zajiš-



Při výstavbě stanice Pankrác D bude využita stávající těžní šachta.

tění stavební jámy vybudované již při stavbě metra C před padesáti lety,“ doplňuje Petr Chamra.

K výstavbě nové stanice dále patří provizorní podepření mostu na magistrále přes ulici Sdružení a vestibul Gemini, jenž bude vestavěn do připraveného prostoru ve stávajícím objektu.

Další důležité staveniště je u křižovatky ulic Na Strži a Budějovická, kde byl od roku 2019 pro-



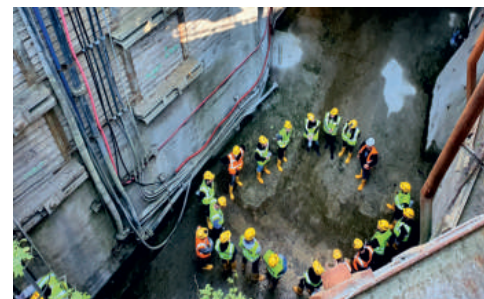
Před zahájením ražby bylo třeba horninu zpevnit chemickými injektážemi.

váděn geologický průzkum – fakticky nultá etapa výstavby. Z tohoto místa probíhají práce v přestupní chodbě včetně předstihových chemických injektáží masivu před ražbou stanice.

Cílem tohoto opatření, realizovaného nepřetržitě od poloviny dubna, je zlepšení horninového prostředí v jižní části stanice, která se nachází pod stávajícími tunely metra C.

D5

Exkurze na podzemních stavbách



D1/D5 V nedávné době se konaly dvě exkurze pro studenty Fakulty stavební ČVUT na podzemní díla společnosti Subterra v Praze.

Ve středu 27. dubna navštívili studenti stavbu trasy D metra v úseku Pankrác–Olbrachtova. Skupina si na Pankráci prohlédla objekty realizované při geologickém průzkumu, jež prováděl Metrostav v letech 2019 až 2021, a také stroje a technologie připravené pro ražbu hlavních částí metra. Rozměrné průzkumné stoly jsou základem budoucích tunelů, při stavbě celého úseku bude využita i stávající těžní šachta.

O týden později se uskutečnila první prohlídka průzkumné stoly v trase silničního tunelu Radlice, který bude součástí Radlické radiály propojující Městský a Pražský okruh. Ražby pro inženýrsko-geologický průzkum komplikované lokality s výskytem krasových jevů realizovala divize 1 v letech 2014 až 2018, v současnosti dílo spravuje. Školní exkurze do průzkumné stoly přístupné těžní šachtou na Zlíchově se mají pravidelně opakovat. Součástí prohlídkové trasy jsou informační tabule s odborným zaměřením.

Nové kladenské schodiště



D4 V ulici Rud. Knotka v Kladně rekonstruovala divize 4 přibližně 70metrové schodiště.

První krok představovala demolice schodiště původního, které již bylo v neuspokojivém technickém stavu. Nová konstrukce se vyznačuje jednotnou podobou žulových stupňů šířky 180 centimetrů. Schodiště se dělí do osmi úseků, uspořádání ramen a podest respektuje vstupy do přiléhajících domů. Součástí projektu je rovněž chodník pro kočárky.

Práce začaly v září 2021, přes zimu musely být z technologických důvodů přerušeny.

Kanalizace v Suchdole

D4/D1 V pražském Suchdole dokončila divize 4 náročnou výstavbu kanalizace, která odvádí splašky do Ústřední čistírny odpadních vod. Stavba probíhala od prosince 2020.

Na stoku v délce zhruba 630 metrů v Kamýčké ulici v úseku od Brandejsova náměstí po ulici Suchdolská se napojují kanalizace z bočních ulic Lysolajská, Budyňská a Osvobození. Původně měla být stavba realizována převážně bezvýkopovou metodou, v hloubkách přesahujících až sedm metrů. Kvůli velice proměnlivému geologickému prostředí však projekt musel být upraven. Velká část stoky se nakonec budovala v otevřeném výkopu. Přibližně 30metrový úsek kanalizace pod ulicí Internacionální realizovala divize 1 hornickým způsobem.

Pěší zóna v Kladně



D4 V květnu zahájila divize 4 práce na celkové obnově ulice T. G. Masaryka, hlavní městské třídy v centru Kladna, a navazujících prostor.

Projekt obsahuje především změnu dispozice na pěší zónu, která bude mít vymezený poježděný pruh. Výšková úroveň na celé třídě bude sjednocována. Stávající zámkovou betonovou dlažbu nahrazuje žulová, složená z řezaných a štípaných dlaždic uspořádaných do geometrických tvarů. V rámci přestavby bude osázena i zeleň. V některých místech si nové uspořádání komunikací vyžádá přeložku inženýrských sítí.

Projekt je rozdělen do tří etap, dokončení je plánováno na rok 2024. ■

Úniková štola tunelu Kramer



D1 Výstavba silničního tunelu Kramer v německém Garmisch-Partenkirchenu dospěla ke slavnostní prorážce únikové štoly. Ceremoniálu, který se konal 5. dubna, se zúčastnili zástupci investorů, dodavatelů, místních samospráv a rovněž razičské osádky. Úniková štola je vedena paralelně s hlavním tunelem, nouzový průchod zajišťuje třináct tunelových propojek.

Tunel s délkou 3,6 kilometru, který od roku 2019 staví divize 1 a BeMo Tunnelling, má být dokončen již v příštím roce. ■

Výstavba knihovny v Praze

D2 Na Petřinách je pod vedením divize 2 realizována nová pobočka městské knihovny. Moderní budova, která bude mít čtyři nadzemní a jedno podzemní podlaží, nabídne nejen plochy pro čtenáře a zaměstnance, ale také prostory pro vzdělávací a kulturní akce včetně multifunkčního sálu.

Původní objekt byl již zdemolován, v současnosti probíhají práce na založení stavby pod ochranou záporového pažení z profilů HEB v délce osmi metrů. Záporová stěna bude stabilizována soustavou mikropilot a kotev. Knihovna má být dokončena v červenci 2023. ■

Elektro pro středisko Malovanka



D4 V Praze bude po několika letech odkladů v srpnu zahájena výstavba operačního střediska Malovanka, ze kterého bude řízena doprava v metropoli včetně Brusnického, Dejvického a Bubenečského tunelu. Objekt s několika dispečerskými pracovišti pro dopravní systém a také pro záchranné složky bude situován nad ústím Strahovského tunelu poblíž hotelu Pyramida.

Na projektu se dodávkou silnoproudých instalací bude podílet divize 4. Operační středisko má být dostavěno v roce 2025. ■

Výstavba školy v Přezleticích

Divize 2 téměř po roce od zahájení dokončuje hrubou stavbu školních budov v Přezleticích nedaleko Prahy. Soubor bude sloužit jako svazková škola pro obce Přezletice, Podolanka a Jenštejn.



Přezletická škola na okraji obce již získala svoji finální siluetu. Dvě souběžné, různě vysoké a propojené výukové budovy, které vymezují atrium, doplňuje jídelna.

Školu dle architektonického návrhu ateliéru Kolpron tvoří tři propojené objekty s plochou střechou. Výukové budovy mají dvě a tři podlaží, jídelna je jednopodlažní.

Stavba byla poklepáním základního kamene slavnostně zahájena na konci loňského června. Dodavatelskou společnost vede divize 2, na realizaci se podílí rovněž divize 4.

Monolitické konstrukce

Budovy mají stěnový systém z monolitického betonu, který doplňují sloupy. „Již jsme dobetonovali monolity obou výukových budov, nyní dokončujeme střechu jídelny,“ popisuje současnou fázi projektu hlavní stavbyvedoucí Jaroslav Hovorka.

Zahájeny byly také práce na obvodovém plášti. Budova bude mít provětrávanou lamelovou fasádu z plechových kazet. Na střeše byl zatím položen první asfaltový pás, další vrstvy budou následovat až po zavedení instalací.



Dokončeny byly monolitické konstrukce s výjimkou stropu jídelny.

Ve vnitřních prostorách se uplatní pohledový beton, nebudou se tedy provádět žádné povrchové úpravy. Technologie jsou vedeny podhledy, případně přiznaně po stěnách. Na vnitřních instalacích v současnosti pracuje divize 4.

Úsporná řešení

Školní budovy musejí naplňovat pasivní energetický standard, a proto mají i poměrně složitý systém kontroly vnitřního prostředí. Počítač bude ovládat technologie celého objektu od chlazení až po venkovní hliníkové žaluzie.

Vytápění a chlazení souboru zajistí tepelná čerpadla, pro která již bylo připraveno 36 vrtů dosahujících do 130metrové hloubky. Část energie bude stavba produkovat díky fotovoltaickým panelům osazeným na střeše.

K projektu patří rovněž rozsáhlá venkovní prostranství. Součástí parkových úprav bude čtenářská zahrada v atriu, volnočasový prostor se zábavními prvky, volejbalová hřiště i další sportovní plochy. Areál bude sloužit také pro nejrůznější volnočasové, společenské a kulturní akce, jež rychle rostoucí obce pořádají. Práce na dalších venkovních prvcích mají probíhat převážně v druhé polovině léta.

Předání nové přezletické školy je naplánováno na březen 2023. ■



Charakter školních interiérů nejvýrazněji ovlivní plochy pohledového betonu.

Rekonstrukce výhybny Dluhonice

Na tratích v okolí Přerova se k dokončení blíží rekonstrukce železničního uzlu zahájená koncem roku 2019. Letos pracovala divize 3 zejména na výhybně Dluhonice.



Poloha nových kolejí a výhybek v Dluhonicích byla stabilizována strojní podbýječkou, která pracuje v tandemu s pluhem pro úpravu kolejového lože.

Stanice Přerov se nachází na jednom z nejvytíženějších železničních úseků v Česku, na křížení II. a III. tranzitního koridoru.

Divize 3 se na modernizaci uzlu podílí se společnostmi Eurovia, STRABAG a GJW Praha.

Přestavba triangu

Práce, které navazují na etapu dokončenou v roce 2014, zahrnuje celkovou rekonstrukci výhybny Dluhonice a traťových úseků Přerov–Prosenice, Dluhonice–Prosenice a Přerov–Dluhonice, jež vytvářejí tzv. triangl.

Projekt spočívá především v rekonstrukci kolejí a technologií. Ke zvýšené bezpečnosti ovšem přispívá také náhrada přejezdů nadjezdem a lávkami, což v příslušné kategorii loni ocenila i porota soutěže Železniční stavba roku.

Stavba se dělí do několika fází. „Začali jsme již v roce 2019, kdy jsme realizovali štíhlé výhybky, následně jsme pracovali na mezistaničním úseku Přerov–Prosenice a v letošním roce upravujeme výhybnu v Dluhonicích,“ shrnuje několikaletý průběh rozsáhlého projektu stavbyvedoucí Roman Krajča.

Nasazení vlastní mechanizace

Na konci května pracovníci divize 3 dokončili tržní kolejí ve výhybně. V červnu pokračovali prací na železničním spodku a v červenci budou realizovat kolejový svršek.

Subterra na stavbě využila své nejmodernější železniční stroje. Nasazena byla technika rakouské značky Plasser & Theurer, tedy kontinuální automatická podbýječka Unimat 09-4x4/4S Dynamic s dynamickým stabilizátorem a rovněž pluh pro úpravu kolejového lože USP 2000-C2.

Stranou nezůstal ani nejnovější kus techniky. „Po dubnovém převzetí se na této stavbě uplatnila také dieselová lokomotiva EffiShunter 1000 od českého výrobce CZ LOKO,“ připomíná Roman Krajča. Stroj byl zapojen například do snímání kolejových polí.

Rekonstrukce železniční stanice Přerov letos končí, celý úsek půjde do provozu 19. srpna.

Po standardní tříměsíční stabilizaci svršku se bude v říjnu a listopadu realizovat třetí podbití, při kterém bude znovu nasazena podbýječka. Zároveň bude provedeno také broušení kolejí. ■



Divize 3 rovněž využila kapacitu nové dieselové lokomotivy EffiShunter 1000.

Modernizace trati Šumperk–Libina

Divize 3 se podílí na elektrizaci a celkové modernizaci 14kilometrového úseku severomoravské železniční trati Šumperk–Libina. Stavba byla zahájena v březnu a má být dokončena ještě letos.



Díky celkové rekonstrukci koleje, výstavbě trakčního vedení a obnově drážních technologií se traťová rychlost na regionální trase zvýší až na 100 km/h.

Modernizovaný úsek se nachází na regionální trati Olomouc–Úničov–Šumperk. Divize 3 s dalšími třemi dodavateli na této trase loni po dvou letech stavebně dokončila elektrizaci a zkapacitnění téměř 30kilometrového úseku mezi Uničovem a Olomoucí.

Na aktuálním projektu se dále podílejí společnosti PORR a ELTRA. Divize 3, která zakázku opět vede, pracuje v úseku Libina – Nový Malín.

Stejnoseměrný standard

Úpravy přinesou především zvýšení traťové rychlosti až na 100 km/h, a tím výrazné zkrácení jízdních dob osobních vlaků. Díky novému sdělovacímu a zabezpečovacímu zařízení se zároveň zvýší bezpečnost provozu.

Kromě největší změny v podobě výstavby trakčního vedení zahrnuje stavba rekonstrukci celého úseku včetně mostů, propustků a přejezdů,

tedy úpravy kolejového lože, výměnu kolejí i výhybek a také instalaci drážních technologií.

Trakce je budována pro stejnosměrnou soustavu 3 kV, počítá se ovšem s její budoucí konverzí na soustavu střídavou 25 kV.

Pohodlnější cestování

Modernizace se dotýká také prostor pro cestující. Stanice a zastávky dostanou nový informační systém a další vybavení.

Ve stanici Nový Malín a zastávce Hrabšín budou zbudována bezbariérová nástupiště. V Novém Malíně bude také posunuto kolejové rozvětvení až za upravený přejezd a u výpravní budovy vznikne jednostranné nástupiště v délce 90 metrů.

„Práce jsme zahájili 7. března, od té doby vše běží podle předpokladů a harmonogramu,“ pochvaluje si vedoucí projektu Tomáš Kotek. Stavba je naplánována do prosince letošního roku, kdy v celém úseku skončí výluka.



Při úpravách terénu uplatňuje divize 3 také dvoucestné bagry.

Obnova obchodního domu v Pardubicích

Divize 4 instalovala stabilní hasicí zařízení do rekonstruované budovy společnosti Tesco v centru Pardubic. Někdejší obchodní dům Prior patří ke známým příkladům architektury 70. let minulého století.



Budovu charakterizují okna osmiúhelníkového tvaru a také výrazná oranžová barva.

Celkovou rekonstrukci obchodního domu na Masarykově náměstí realizovaly společnosti Metrostav a Chládek & Tintěra Pardubice.

Úprava projektu

Rekonstrukci komplikoval havarijný stav stropů zjištěný až při realizaci na konci roku 2019, do projektu musela být zapracována jejich výměna.

Na stavbu proto později, až letos v lednu, nastoupila rovněž divize 4. Práce se podařilo dokončit v červnu.

„Projekt byl náročný. Zachovala se celková ocelová konstrukce budovy, takže bylo složité v dispozicích nacházet trasy pro rozvody hasicí vody,“ popisuje vedoucí provozu SHZ David Lehovc. Budova má tři nadzemní podlaží, v nichž je hasicí zařízení zavodněné, a jedno podzemní, kde má funkci suchovodu.

Původně se obchody měly vrátit do opravených prostor na podzim roku 2020, ke kolaudaci

však obchodní dům nakonec dospěje až o letošních letních prázdninách.

Osobitá architektura

Obchodní dům Prior v Pardubicích podle návrhu architektky Růženy Žertové byl dostavěn v roce 1974, ve své době šlo o jediné nákupní centrum na východě Čech. Stavba poutá pozornost zejména sytější oranžovou barvou a osmiúhelníkovými okny.

Jedná se o jednu z budov z období normalizace, jejichž estetická a památková hodnota bývá v posledních letech předmětem diskusí odborné i široké veřejnosti.

Přestože historikové budovu pokládají za stěžejní příklad československé architektury 70. let, není památkově chráněna.

Prezentace na vysokých školách

Společnost Subterra se studentům a absolventům soustavně představuje jako zajímavý budoucí zaměstnavatel. V posledních měsících se zúčastnila akcí na našich největších technických univerzitách.

Kromě speciálních přednášek nebo exkurzí se studenti vysokých škol mohou se společností Subterra pravidelně setkávat například na kariérních veletrzích.

iKariéra na ČVUT

Počátkem května se uskutečnil další ročník již zavedeného veletrhu iKariéra na půdě Fakulty stavební ČVUT v Praze.

Zatímco loňský ročník měl kvůli pandemickým restrikcím podobu virtuální prohlídky v online aplikaci, tentokrát mohla Subterra znovu otevřít ve školní dvoraně tradiční stánek s prezentačními materiály.

„Za celý den nás navštívilo přibližně sedmdesát studentů, kteří se zajímali o možné uplatnění. Jednalo se především o zástupce nižších ročníků, kteří chtěli získat praktické zkušenosti na stážích nebo letních brigádách,“ přibližuje Hana Janouřtová z oddělení rozvoje lidských zdrojů.



Pražský veletrh iKariéra se letos konal v obvyklé podobě, se stánky ve dvoraně stavební fakulty.

Představení v Brně

Již v dubnu se Subterra poprvé představila na veletrhu pracovních příležitostí FAST JOB DAYS 2022, jež pořádá Fakulta stavební VUT v Brně. Letošní ročník byl nejrozsáhlejší a vzhledem k zájmu studentů i prezentujících uvažují organizátoři o konání akce dvakrát ročně.



Brněnských FAST JOB DAYS se Subterra účastnila poprvé.

Zástupci společnosti Subterra, konkrétně tišnovské divize 3, se pak do nedalekého Brna na půdu VUT znovu vypravili ještě v květnu. Studentům, resp. čerstvým absolventům bakalářských programů přiblížili zaměření své divize na železniční stavby a možnosti profesního uplatnění v tomto segmentu.

PĚT OTÁZEK

Jaromír Heřt

manažer výstavby metra I.D, divize 5



Jaromír Heřt vystudoval VŠB – Technickou univerzitu v Ostravě. Do praxe nastoupil v hnědouhelném dole Kohinoor v Mariánských Radčicích. V roce 1999 se stal zaměstnancem společnosti Metrostav, kde působil jako vedoucí projektu a následně jako vedoucí provozu VNT tunely divize 5. Stejně číslo nese loni založená divize Subterra zaměřená na výstavbu metra, v níž pracuje v současnosti.

Jaké požadavky na vás výstavba metra D klade?

Velkou technickou výzvu představuje realizace samotné přestupní stanice Pankrác. Zejména co se týká komplikovaných geologických podmínek, ve kterých bude stanice ražena. Projekt proto počítá s vylepšením vlastností horninového prostředí prostřednictvím sanačních injektáží. Přitom musíme vše pečlivě monitorovat.

Vzhledem k tomu, že Subterra u této rozsáhlé a mnohaleté zakázky zároveň vede mezinárodní konsorcium, musíme navíc zvládnout koordinaci a řízení celého projektu. Dalšími dodavateli jsou HOCHTIEF CZ, STRABAG, HOCHTIEF Infrastructure a Ed. Züblin.

Liší se trasa D od předcházejících úseků metra?

Kromě popsanych geologických podmínek a blízkosti tunelů trasy C se při ražbě musíme vypořádat s typickým pražským prostředím, a to jak na povrchu, tak v podzemí. Veškeré znalosti a dovednosti, jež jsme načerpali při práci na předcházejících úsecích metra, tedy pochopitelně využijeme rovněž na tomto projektu.

Co pro samotnou realizaci znamená rozdělení stavby do etap?

Dosud naplánovaná trasa sestává ze čtyř úseků. Nyní pracujeme na prvním z nich, označovaném jako Metro I.D1a Pankrác–Olbrachtova. Následovat budou I.D1b Olbrachtova – Nové Dvory s přístupovými tunely z lokality depa Písnice, dále pak I.D2 Nové Dvory – Depo Písnice a konečně úsek směřující do centra s přestupem na trasu A, tedy I.D3 Pankrác – Náměstí Míru.

Pro úspěšné uzavření celého projektu je nezbytná přesná koordinace všech čtyř úseků, které na sebe nejen navazují, ale také se částečně prolínají. Stavba je plánována až do sklonku roku 2029, nicméně jednotlivé části budou dokončovány v souběhu. Soutěž na dodavatele navazujícího úseku I.D1b vyhlásil dopravní podnik nedávno, na počátku června.

Co obnáší příprava takového projektu při rostoucí inflaci a nejistotě v dodavatelských řetězcích?

Nabídku na tuto stavbu jsme odevzdávali v dubnu 2020, kdy jsme stejně jako nikdo další o nejvyšším vývoji a prudkém nárůstu cen materiálu i služeb neměli tušení.

Při realizaci se obracíme na své osvědčené dodavatele a velice úzce spolupracujeme také s partnery ze Skupiny Metrostav. Dosavadní zkušenosti naznačují, že v současnosti je výhodnější uzavírat kratší subdodavatelské smlouvy s nezávisle prověřenou cenou.

Jak obtížné bylo personální obsazení divize 5?

Vytváření nových organizačních celků obecně není vůbec jednoduchou záležitostí. V tomto případě jsme ovšem měli při zakládání divize 5 roli o trochu jednodušší, jelikož jsme se s řadou kolegů znali již z předchozích zakázek.

Podle dosavadních zkušeností mohu s klidem konstatovat, že obsazení naší divize je kvalitní a že máme veškeré předpoklady pro úspěšné zvládnutí jak stávajících, tak dalších zakázek. Takže mě těší, že na výstavbě metra D mohu pracovat právě v tomto kolektivu.

Konference Železnice 2022



D3 Tradiční Konference Železnice si letos připsala již 25. ročník, ovšem 28. dubna se poprvé konala v pražské hale O2 Universum. Odborné setkání investorů, projektantů, stavitelů a správců železniční infrastruktury přineslo mnoho aktuálních témat a výměnu poznatků i praktických zkušeností.

Subterra byla jako obvykle generálním partnerem konference a podílela se rovněž na samotném programu. Zástupce divize 3, která je správcem stavby, představil práce na elektrizaci a zkapacitnění 30kilometrové regionální trati Uničov–Olomouc. ■

GRATULACE ČERVEN–ČERVENEC

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Gabriela Pešková
Eva Trnovszká

50 let

Peter Györi
Štefan Podmanický
Roman Sakař

55 let

Pavel Kovář

60 let

Milan Košša
Pavel Gewiese
Ing. Jan Frantl

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Lukáš Dvořák
Ing. Tomáš Juříček
David Lískovský
Ing. Lenka Novotná, Ph.D.
Martin Vlček
Ing. arch. Jan Linhart

15 let

Ing. Luděk Melzer
Anton Kulošťák
Marián Lonek
Ing. Michal Jandera
Barbora Janotová DiS.
Mgr. Alice Rozkydalová

20 let

Jaroslav Müller
Miroslav Pustina
Jaroslav Štumpf
Ing. Daniela Filipová
Ing. Jaroslav Hovorka

25 let

Josef Nečas
Jan Kolář

30 let

Jaromír Hlávka

45 let

Bohumil Bernhard

Programová konference 2022

Ve čtvrtek 12. května se uskutečnila již desátá programová konference společnosti Subterra. Setkání poprvé hostily moderní prostory pražského centra DOX+.



Po zahájení konference představil cíle společnosti generální ředitel Ondřej Fuchs.

V první části programu, jímž provázal personální ředitel Karel Vašta, jako obvykle vystoupili generální ředitel Ondřej Fuchs a ekonomický ředitel Pavel Zykán. Oba ocenili nejen to, že se po pandemii vynucené přestávce mohou s účastníky konference vidět osobně, ale především výsledky společnosti a jednotlivých divizí v uplynulém roce.

Generální ředitel ve své prezentaci připomněl, že společnost a celý obor se v posledních letech a měsících musely potýkat s řadou nepříznivých vlivů: od pandemie přes nedostatek některých materiálů a vybavení až po dopady války na Ukrajině. Subterra je ovšem v takové kondici, že je schopna se s výzvami vypořádat, například díky aktivnímu přístupu k zahraničním zakázkám.

Ekonomický ředitel poté rekapituloval výsledky společnosti za uplynulý rok. Představil rovněž plány a prognózy na rok letošní, který je v mnohem větší míře ovlivněn například rychlým nárůstem inflace a cen některých vstupů.



Ocenění pro osobnost roku obdržel výrobní náměstek divize 3 Tibor Trnovszký.

Po přestávce následovaly prezentace tří vybraných projektů, které shodou okolností souvisejí s dopravou v našich největších městech. Prvním byla výstavba tramvajového tunelu Žabovřeská, tedy půlkilometrového tubusu pod svahem Wilsonova lesa, součástí další etapy Velkého městského okruhu v Brně.

Další prezentace přiblížila optimalizaci železničního úseku Mstětice – Praha-Vysočany. Stavba metropoli přináší trojkolejný traťový úsek a novou podobu vysočanského nádraží.

Poslední představenou stavbou byla rekonstrukce technologického vybavení Lochkovského a Komořanského tunelu na Pražském okruhu, která byla logisticky náročná kvůli frekventovanému provozu a omezení prací pouze na víkendy.

Programovou konferenci uzavřelo předávání ocenění pro nejlepší zaměstnance z jednotlivých divizí a vyhlášení osobnosti roku 2021, již se stal výrobní náměstek divize 3 Tibor Trnovszký. ■

ZAMĚSTNANCI ROKU 2021

Dělník roku 2021

Petr Veleba	D1
Libor Damborský	D2
Lubomír Turňa ml.	D3
Jozef Planieta	D4

Mistr roku 2021

Pavel Macourek	D1
Jaromír Hlávka	D2
Roman Polek	D3
Jiří Rubeš	D4

Zaměstnanec roku 2021

Hana Vlková	D1
Mojmír Cihlár	D2
Ing. Roman Krajča	D3
Andrea Boháčková	D4
Ing. Robert Szlachta	C

Přípravář roku 2021

Ing. Dalibor Stromček	D1
Ing. Martina Honomichlová	D2
Ivo Dobrovolný	D3
Ing. Miroslav Baštář	D4

Stavbyvedoucí roku 2021

Ing. Karel Flemr	D1
Jiří Cop	D2
Ing. Adam Vaclick	D3
Martin Holas	D4

Vedoucí projektu roku 2021

Ing. Petr Mikulášek	D3
---------------------	----

Osobnost roku 2021

Ing. Tibor Trnovszký	D3
----------------------	----

Partnerský koncert Pražského jara

Subterra započala čtvrtou dekádu nepřetržité spolupráce s Mezinárodním hudebním festivalem Pražské jaro. Po dvou online ročnících se partnerský koncert uskutečnil 24. května v Dvořákově síni Rudolfiny opět naživo.



Dirigent Marek Plášil jako debutant řídil orchestr PKF – Prague Philharmonia.

To, že být negativní může mít i pozitivní význam, už dlouho víme. Stejně je tomu i s krokem zpět, zvláště když s sebou přináší „něco příjemného, na co jsme zvyklí, co máme rádi a na co se těšíme“. Krokem zpět byl pro společnost Subterra partnerský koncert Pražského jara v obvyklé podobě.

Krokem zpět – tentokrát z hlediska doby jejich vzniku – byly i skladby z prvé půle večera; po impresionistovi Debussyem následoval klasik Mozart. V jeho Koncertu pro klavír a orchestr se sólového partu ujal mladý jihokorejský umělec Dongha Lee, vítěz hudební soutěže Pražského jara 2021.

V druhé polovině koncertu zazněla nejdříve Janáčkova Suita a celý večer završil Rumunský koncert vyjadřující vztah jeho autora Györgyho Ligetiho k transylvánskému folklóru.

Slovo debut v názvu koncertu zosobňoval nejen klavírista, ale i dirigent Marek Prášil.

Jako každé setkání s těmi, s nimiž si máme co říct, byla i tradiční společenská akce po koncertě „něčím příjemným, na co jsme zvyklí, co máme rádi a na co se těšíme“.

Vladislav Beneš

Finále florbalového turnaje Subterra Cup

V sobotu 9. dubna se v pražské O2 areně dvěma závěrečnými zápasy završil letošní ročník středoškolského florbalového turnaje Subterra Cup. Nejlepší týmy se utkaly před Superfinále florbalu.

Populární středoškolské soutěže, která název Subterra Cup nesla poprvé, se zúčastnilo celkem 544 dívkách a chlapeckých týmů. Čtyři nejlepší školy soupeřily v rámci programu Superfinále florbalu o originální betonovou trofej a účast na kempu s českou reprezentací.

V dívčí kategorii nastoupily týmy Střední školy gastronomické a hotelové v pražském Braníku a Gymnázia Trutnov. Trutnovské hráčky od počátku utkání díky souhře dominovaly a zvítězily 8:4.

Chlapecké finále obsadilo pražské Gymnázium Postupická a Sportovní gymnázium Dany a Emila Zátokových Ostrava. Také tentokrát uspěl mimo-pražský tým, jenž po celý zápas udržoval bezpečný náskok a vyhrál poměrem 6:3.

Subterra představila divákům v O2 areně také svůj stánek, kde si mohli prohlédnout pohár junior-



Vítězným týmům z Trutnova a Ostravy předával trofej generální ředitel Ondřej Fuchs.

ských mistrů světa z roku 2021 a získat podpis jedné z hvězd týmu, útočníka Filipa Formana. Autogramiády se zúčastnila rovněž legenda běžec-kého lyžování Kateřina Neumannová.



Fanoušci mohli získat podpis lyžařky Kateřiny Neumannové a florbalisty Filipa Formana.

Podpora středoškolského sportu patří k jedné z mnoha aktivit, jimiž se Subterra snaží přibližovat stavebnictví mladé generaci a zvyšovat tím zájem o technické obory. ■