



RAŽBY PRAŽSKÉHO METRA D

SUBTERRA



TRATĚ MALOMĚŘICE-ADAMOV

Rekonstrukce pražské střední školy

Divize 2 v červnu dokončila kompletní přestavbu sídla střední odborné školy v Hrdlořezích na inteligentní, energeticky soběstačnou budovu. Náročný projekt trval téměř tři roky.



Budova má být vzorem pro úsporné nakládání s energií i vodou a také pro využití udržitelných stavebních materiálů, k nimž patří i dřevo na fasádě.

Dnešní Střední odborná škola – Centrum odborné přípravy a Gymnázium v Českobrodské ulici v Praze sídlí v původní budově od 70. let minulého století. Objekt v mnoha ohledech zastaral, mimo jiné přestal vyhovovat hygienickým standardům.

Investor, Magistrát hlavního města Prahy, se rozhodl pro zásadní přeměnu stavby na inteligentní budovu s nulovou energetickou bilancí. Rekonstrukce byla do značné míry financována z evropských fondů a stala se pilotním projektem pro podobné budovy s fasádou z boletických panelů.

Až na kostru

Projekt zpracovala společnost ECOTEN, na jeho přípravě se podíleli rovněž odborníci z Univerzity ního centra energeticky efektivních budov ČVUT.

Divize 2 zahájila práce v září 2019. „Jak je u rekonstrukcí obvyklé, návrh se ještě při stavbě musel docela výrazně měnit a termín se posouval,“ přibližuje vedoucí projektu Michal Krenar.

Problémy přinesla už první fáze stavby, kdy bylo třeba odstranit veškeré konstrukce s výjimkou ocelového skeletu. Jedním z důvodů rekonstrukce byla likvidace dilů s obsahem azbestu, ovšem skutečný obsah nebezpečného prvku přesáhl očekávání, a sanace proto trvala déle.



Chodby jsou opticky propojeny s nádvořím, které rovněž dostalo novou podobu.

Ani stabilita ocelového skeletu neodpovídala projektovým předpokladům a divize 2 musela po jeho odhalení přistoupit k úpravám.

Veškeré další konstrukce a materiály v exteriéru a interiéru školy jsou nové a moderní. Nejviditelnější změnu představuje obvodový plášť z dřevěných panelů, který zásadně proměnil celkový výraz objektu.

Nový standard

Stěžejním přínosem měly být pokročilé provozní parametry, především nulová energetická bilance. Pro naplnění tohoto cíle byla budova vybavena řadou moderních prvků a technologií.

Na střeše a na jižní fasádě má škola výkonnou fotovoltaickou elektrárnu. Pro ohřev vody, vytápění i chlazení se využívá tepelných čerpadel. Tento systém umožňuje do jisté míry uchovat teplo z léta pro vytápění v zimě. Pro snížení spotřeby energie je stavba vybavena rovněž vzduchotechnikou s rekuperací tepla a vlhkosti.

Do úsporného standardu patří též LED osvětlení kombinované s maximálním využitím přírodního světla díky dispozičnímu uspořádání budovy. Efektivitu vodního hospodářství zvyšují podzemní akumulární nádrže na dešťovou vodu a také na vodu šedou, která slouží například ke splachování a zalévání.

„K příznivému mikroklimatu přispívá i vegetace. Střecha je zatravněna, podél fasády byly vysazeny popínavé rostliny,“ doplňuje Michal Krenar. ■



Téměř celou plochu střechy zabírá fotovoltaická elektrárna.

Úspěšný Metrostav handy cyklo maraton

V desátém ročníku benefičního závodu organizovaného spolkem Cesta za snem dosáhla Subterra až na stupně vítězů. Společnost poprvé reprezentoval také druhý cyklistický tým.



Zkušený tým Subterra získal druhou příčku, tedy svůj dosud nejlepší výsledek.

Letošní nejdelší cyklistický závod v Česku startoval v úterý 26. července z nádvoří Libeňského zámku v Praze.

Tým Subterra se mezi dvaceti osmičlennými družstvy představil pošesté a letos jej doplnil ještě Subterra Cycling Team, který převážně tvořili zaměstnanci ze Švédska.

Trasa nepřetržitého závodu měla tradiční délku 2222 kilometrů a vedla okolo celého Česka,



Subterra Cycling Team dokázal při své premiéře obsadit sedmou pozici.

přes všech čtrnáct krajů. Podobně jako loni, kdy závodníci viděli přehradu a rybníky, měl cyklo maraton své téma.

Po rozhlednách

„Trasa vedla po rozhlednách, a proto bylo předem jasné, že nás čekají velká převýšení,“ komentuje charakter letošního ročníku kapitán týmu Subterra Miroslav Rypáček.

Z Prahy zamířili účastníci na Děčínsko, kde v té době již propukl rozsáhlý lesní požár. Vítr měl ale příznivý směr a katastrofa závod naštěstí neovlivnila. Cyklo maraton pak pokračoval jízdou podél hranic proti směru hodinových ručiček a skončil návratem do hlavního města přes Turnov. Obtížných úseků bylo více, podle kapitána šlo třeba o propršený přejezd Krušných hor či noční jízdu Vysočinou s častými změnami sklonu trati.

Týmu Subterra se dařilo ještě lépe než loni, kdy skončil čtvrtý, a při sobotním slavnostním vyhlášení výsledků se mohl radovat z druhého místa. Na svůj největší úspěch tým dosáhl i přesto, že se krátce před startem změnilo jeho složení.

„Nakonec se nemohl zúčastnit náš handicapovaný jezdec, a tak jsme za něj museli hledat náhradu. Měli jsme šťastný nápad oslovit našeho patrona Jiřího Vozdu, který právě v té chvíli rozbíhal svůj nový trikykl,“ říká Miroslav Rypáček.

Přestože si Jiří Vozda tříkolku před závodem téměř nemohl vyzkoušet, dokázal k týmovému úspěchu výrazně přispět. ■

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, dnešní dobu provázejí slova, na která jsme nebyli zvyklí: válka, recese, inflace, energetická krize... Je to doba nejistoty.

Na úvodních stránkách novin můžeme v současnosti vidět i takové titulky, jako jsou např. „Studené radiátory, méně kávy“ (návod, jak šetřit proudem na provoz kávovarů) nebo „Kamna a sporáky jdou na dračku“ (vyprodány jsou už ovšem kozy na řezání dřeva).

Tyto „katastrofické“ výhledy uvádím jen pro odlehčení tématu, jehož vážnost si samozřejmě uvědomuji. Čas relativního blahobytu, často na úkor budoucnosti, skončil a nastává čas šetření na všech frontách. V domácnostech i správě věcí veřejných.

Pokud jde o naši společnost, ta se s prvním pololetím vypořádala velmi dobře a za dosažené výsledky všem zaměstnancům děkuji. Stavební trh se však citelně ochlazuje a ukazuje se, že naplnit výrobní program na příští rok není v některých segmentech jednoduché. Musíme rovněž počítat s rizikem, že stát bude preferovat investice do jiných oblastí, než je stavebnictví, a také rozhodování municipalit o využití finančních prostředků bude po podzimních komunálních volbách nějaký čas na mrtvém bodě.

Inflace je rekordní a může být ještě vyšší. Je pochopitelné, že ruku v ruce s ní roste také tlak na mzdy. Velká část zaměstnavatelů se však k těmto požadavkům staví zdrženlivě; růst mezd má být odrazem růstu produktivity práce, nikoli růstu cen v ekonomice. Při pohledu na nově předepsané zálohy na plyn nebo elektřinu se ale každý spíše zamyslí nad částkou na své výplatní pásce než nad touto ekonomickou poučkou. Plně to chápu. Zitřejší život za včerejší ceny žít nelze a to může někomu přinášet nesnáze.

Vedení společnosti se proto otázkou úpravy mezd zabývalo a rozhodlo se řešit ji standardně; to znamená provést úpravu v obvyklém termínu od ledna příštího roku a reagovat tak na vnější prostředí i na ekonomickou situaci naší společnosti včetně výhledu na vývoj podnikání. Ještě dříve však chceme pomoci našim zaměstnancům jinou formou, a to mimořádným jednorázovým příspěvkem. Ten bude každému vyplacen paušální částkou současně se mzdou za měsíc září.

Pro úplnost uvádím, že pomocnou ruku může Subterra podat i podle platné kolektivní smlouvy těm zaměstnancům, kteří se ocitají v mimořádné či tíživé situaci. Je potřeba včas o ní mluvit s nadřízeným či s personálním úsekem.

Tvrzení, že každá doba má své problémy, není klišé, ale fakt; stačí si připomenout pár smutných srpnových událostí z naší bližší i vzdálenější minulosti, jako např. ničivé povodně v roce 2002, okupaci země v roce 1968 nebo vymření Přemyslovců po meči vraždou Václava III. v roce 1306. Problémy přicházejí a odcházejí a ani dvouciferná inflace s námi nebude věčně. Každá mezinárodní krize rovněž jednou skončí, než přijde někde jinde nějaká jiná.

Dívejme se proto na současnou situaci z potřebného nadhledu, nepodléhejme skepsi a řídme se vzkazem Alberta Einsteina, že „uprostřed problému leží příležitost“.

Ing. Ondřej Fuchs

Nádraží Praha-Vysočany



D3 Optimalizaci 15kilometrového úseku železniční trati Mstětice – Praha-Vysočany vede od loňského roku divize 3. Kromě rekonstrukce kolejí a drážních technologií přináší projekt především novou podobu vysočanského nádraží s jiným uspořádáním nástupišť a moderní výpravní budovou umístěnou pod terénem.

V druhé polovině července byly na nádraží položeny tři výhybky. K přepravě předem smontovaných prvků sloužily sklopné vozy KZN Switcher a nedávno pořízená lokomotiva EffiShunter 1000.

Stavba má být dokončena v roce 2024. ■

Instalace pro domy Na Vackově

D4 Společnost Metrostav Development v Praze dokončuje rezidenční projekt Byty Na Vackově, který představuje již několikátou etapu rozsáhlé výstavby v této oblasti. Soubor tvoří celkem pět budov. Kolaudace posledního objektu byla naplánována na srpen.

Na stavbě se od loňska dodávkou technických zařízení podílela divize 4. Zakázka obsahovala topení, vzduchotechniku, zdravotnětechnické instalace a samočinné hasicí zařízení. ■

Technologie pro Novou Waltrovku

D4 Divize 4 pracuje na další fázi developerského projektu v pražských Jinonicích. Nová Waltrovka navazuje na již dokončený areál Waltrovka, který vznikl na pozemcích stejnojmenné bývalé továrny na letecké motory. Nové objekty B a C budou obsahovat kanceláře, které v přízemí doplní prostory pro obchod a služby.

Zaměstnanci divize 4 montují vzduchotechniku, topení, chlazení a zdravotnětechnické instalace. V současnosti pracují především ve strojovnách v suterénech objektů. Dodávka technologií byla zahájena letos v červnu a celkově zabere přibližně jeden rok. ■

Základní kámen knihovny v Praze



D2 Dne 28. června byl poklepán základní kámen nové budovy pro městskou knihovnu na pražských Petřinách. Na stavbě se podílí divize 2, jejíž ředitel Petr Kajer se ceremoniálu účastnil, a také společnost Chládek & Tintěra Pardubice.

Moderní třípatrová budova navržená ateliérem monom nahradí již zcela nevyhovující a původně pouze provizorně využívaný objekt bývalé školy z 50. let, který byl zdemolován. Na pozemku již byla realizována stavební jáma hloubky přibližně pět metrů. V létě poté práce pokračovaly výstavbou základové desky.

Knihovna má být dostavěna v červenci 2023. ■

Logistické centrum DPD

D4 Tým divize 4 dokončil dodávku technologií pro novou halu logistické společnosti DPD poblíž Otrokovic. Práce zahrnovaly systém osvětlení, silnoproudé rozvody a další, drobnější součásti elektroinstalací.

Zakázka byla realizována od letošního června do poloviny srpna. ■

Ražby pražského metra D

Divize 5 zahájila 20. června na Pankráci ražby na svém úseku výstavby počáteční etapy metra D. První objekt představuje přístupová a vzduchotechnická štola, v další lokalitě je rozšiřován tunel.



Realizaci přístupové a vzduchotechnické štoly zahájilo vrtání ochranného jehlového deštníku, následovala ražba NRTM. Divize 5 na výstavbě metra D pracuje v nepřetržitém režimu.

Výstavbu modré linky D pražského metra zahajuje úsek Pankrác–Olbrachtova v délce 1,2 kilometru, jehož dodavatelem je mezinárodní konsorcium vedené divizí 5 Subterra.

Práce na rozsáhlém projektu probíhají na několika staveništích.

Přístupová a vzduchotechnická štola

Ražby započaly v těžní šachtě u křižovatky ulic 5. května a Na Strži, realizované při geologickém průzkumu. Přístupová štola bude využita pro stavbu stanice Pankrác D a následně bude sloužit pro vzduchotechniku.



Délka přístupové štoly ražené v kalotě již dosáhla téměř sedmdesáti metrů.



Původní průzkumná štola v ulici Na Strži je rozšiřována na plný profil.

Téměř 218metrová štola je ražena NRTM ze dna šachty v hloubce přes 26 metrů, postup je přibližně dva metry za den.

„V současnosti razíme kalotu, kde se blížíme délce 70 metrů. Poté postup zastavíme a uzavřeme spodní klenbu úvodní části,“ přibližuje práce vedoucí útvaru koordinace stavby Petr Chamra. Ražba pak bude pokračovat až ke 130. metru, kde bude proveden horizontální vrt ověřující rozsah dříve zjištěné geologické poruchy. Původní průzkumný vrt v těchto místech zkolaboval.

Tunel v plném profilu

Další staveniště je mezi ulicemi Na Strži a Jankovská. Zde byla při průzkumu přes dvoukolejný tunel vyražen v polovičním profilu vybudována i část patní štoly stanice Pankrác v délce 43 metrů.

Divize 5 nyní první část štoly rozšiřuje na plný profil a v ražbě bude pokračovat až na čelo stanice na celkových 130 metrů. Ke zpevnění horninového masivu před ražbou se používají chemické injektáže. Štola je vyztužena HEB nosníky, které při budování stanice ponесou zatížení z vnitřních provizorních stěn vertikálně členěné ražby.

Délka kroku je pevně stanovena na jeden metr, aby bylo dosaženo dostatečné přesnosti při napojení výztužných HEB rámů z návazných dílčích výrubů stanice ražené z protilehlé strany.

Ze stejné šachty v současnosti razí také společnost HOCHTIEF CZ, která realizuje dvoukolejný tunel směrem ke stanici Olbrachtova. ■



Štolu vyztužují HEB profily, kotvení a chemické injektáže masivu.

Clam-Gallasův palác v novém

Divize 2 v červenci dokončila revitalizaci rozsáhlé barokní památky v centru Prahy, na které pracovala od roku 2018. Clam-Gallasův palác na Mariánském náměstí se nyní otevře pro veřejnost.

Budova pocházející z roku 1718 sloužila v letech 1945 až 2017 Archivu hlavního města Prahy. Revitalizace objektu umožní jeho využití pro kulturní a společenské události.

Nečekané nálezy

Stavba probíhající pod památkovým dohledem, zahrnovala sanaci historických konstrukcí či instalaci technických zařízení včetně výtahů. Samostatné zakázky tvořily opravy střechy a fasády.

Klíčovou součástí prací bylo restaurování stavebních a uměleckých prvků v interiéru i exteriéru paláce. Například tapety bylo třeba objednat na zakázku podle původních vzorů.

Obnova historické budovy přinesla řadu překvapení. „Pod omítkou podél hlavního schodiště jsme například odkryli původní fresky italského malíře Carla Carloneho. V konírně jsme zase objevili jezdeckou fresku rytíře,“ vzpomíná vedoucí projektu Pavel Horák.



Členitá budova na Mariánském náměstí má opravené také fasády a střechu.



Interiér Clam-Gallasova paláce má rozsáhlou uměleckou výzdobu. Na hlavním schodišti byly restaurovány fresky s motivy antických bohů, štuky a sochařské prvky.

Havarijní stav portálů

Technologicky nejnáročnější částí rekonstrukce byl statický zásah do portálů do rušné Husovy ulice. Až v průběhu prací bylo zjištěno, že nosné dřevěné prvky jsou ve velmi špatném stavu.

„Dřevěné trámy byly ztrouchnivělé a vnější kamenné sloupy neplnily svoji nosnou funkci,“ upřesňuje Pavel Horák. Následně museli zaměstnanci divize 2 portály pečlivě odstojit, nevyhovují-

cí trámy vyměnit za ocelové nosníky a celé prvky znovu sestavit. Další změnou proti projektu byla například výměna dřevěných podlah ve všech podlažích.

Na nečekané okolnosti reagoval investor, tedy hlavní město Praha, s pochopením. Do obnoveného Clam-Gallasova paláce bude umístěna stálá expozice o baroku, budova včetně nádvoří a zahrad se návštěvníkům otevře ještě letos. ■

Rekonstrukce trati Maloměřice–Adamov

D1 D3

Od loňského srpna vede divize 3 rekonstrukci železniční trati mezi stanicemi Brno-Maloměřice a Adamov. Podstatnou součástí stavby je i oprava čtyř Blanenských tunelů, kterou provádí a nyní dokončuje divize 1.



Pro opravu Blanenských tunelů využila divize 1 například cementové a chemické injektáže, stříkaný beton a sanační stěrky. Hydroizolační vrstvu na dvou ze čtyř tunelů tvoří fólie.

Na trati mezi Brnem a Blanskem platí od prosince 2021 celková výluka, která je důsledkem trojice projektů. V devítikilometrovém úseku Maloměřice–Adamov pracuje divize 3 se společnostmi STRABAG Rail a Elektrizace železnic Praha.

Vedle rekonstrukce samotných kolejí, drážních technologií, nástupišť a dalších objektů zahr-

nuje úsek realizovaný divizí 3 rovněž opravu čtyř z Blanenských tunelů, kterých se na trati vedoucí údolím Svitavy nachází celkem devět.

Sanace ostění i portálů

Práce divize 1 se v současnosti chýlí k závěru, přestože gootechnické podmínky za ostěním tune-

lů a na portálech byly výrazně horší, než projekt předpokládal.

Největší objem činností při sanaci tunelů tvořily cementové a chemické injektáže pro utěsnění silně tektonicky porušeného horninového masivu za ostěním a výplň kaveren a dutin. Důležité bylo rovněž odvodnění prostředí pomocí vrtů a svodnic. K řezání potřebných drážek do stávajícího ostění byla využita nová kotoučová pila TEW-7 na podvozku nákladního automobilu Tatra. Dále byly realizovány fóliové hydroizolace a kabelové žlaby.

„V srpnu jsme prováděli reprofilace či sjednocující stěrky, poté se práce přesunuly na portály tunelů a k zajištění skalních svahů v jejich okolí,” přibližuje postup divize 1 Linda Černá Vydrová.

Na jihomoravské trati budou dále ve své práci pokračovat zaměstnanci divize 3. Vlakový provoz bude obnoven v prosinci 2022.



Modernější podobu získává také stanice Bílovice nad Svitavou.

Výstavba metra ve Stockholmu

D1

Ve švédském hlavním městě postupuje výstavba nové části metra. Prodloužení modré linky do obce Järfälla realizuje dceřiná společnost SBT Sverige. S dokončováním ražeb zde byly zahájeny betonáže.



V prostorách stanice Barkarbystaden jsou betonovány základové konstrukce.

Součástí trasy v délce 4,1 kilometru, která severozápadní předměstí propojí s centrem Stockholmu, jsou i stanice Barkarbystaden a Barkarby.

Obě stanice jsou ražené, mají dva vstupy a nástupiště o délce 270 metrů. Vestibuly a další prostory pro cestující doplní objekty pro technologické vybavení metra včetně dvou čerpacích stanic podzemních vod.



Pro rozpojování horninového masivu slouží také řezání diamantovými lany.

Řezání diamantovým lanem Stanice Barkarbystaden se dvěma vstupy a vestibuly je stejně jako celý úsek budována skandináv-

skou metodou v tvrdém masivu tvořeném převážně rulami a žulami.

„V současné době jsou již téměř dokončeny ražby samotné stanice a probíhá doražení přístupových šikmých eskalátorových tunelů a servisních šachet,” říká o postupu prací Jan Faltýnek.

Zároveň jsou instalovány drenážní matrace, na které bude nastříkáno definitivní ostění stropu, a také jsou betonovány základy stanice bedněné tradičním skandinávským způsobem.

V některých místech je využíván zajímavý způsob rozpojování horninového masivu, tzv. wire cutting. Vodicími vrty je protaženo napnuté diamantové lano, které následně v horninovém masivu vytváří hladký a přesný řez. Postup se využívá například k vybudování obdélníkových šachet nebo k úpravě počvy tunelu po odpalu.

SBT Sverige má své práce na stockholmském metru dokončit v příštím roce.

Nová tramvajová trať v Praze

D1 D3 D4

Divize 3 vede v Praze 6 výstavbu tramvajové trati Divoká Šárka – Dědinská, prodlužující trasu až na sídliště Na Dědině. Stavba, na níž se podílejí i divize 1 a 4, byla slavnostně zahájena 13. července.

Nový úsek v délce 2,3 kilometru bude mít pět párů zastávek a výrazně zlepší veřejnou dopravu v rezidenční oblasti, která se dále rozvíjí.

Od současného obřatiště Divoká Šárka bude pokračovat přímo Evropskou ulicí k nové zastávce Divoká Šárka. Poté odbočí vlevo směrem do ulice Vlastina, tedy směrem k sídlišti Na Dědině.

Tramvaje i stromořadí

V ulici Vlastina bude stejnojmenná zastávka u křižovatky s ulicí U Silnice. V tomto úseku bude tramvaj vedena ve společném koridoru s automobily, zachováno bude i parkování.

Významnější urbanistické změny, které vyžadují i rozsáhlejší stavební úpravy, čekají další úsek ulice Vlastina. V novém uspořádání bude ve středu ulice stromořadí v zeleném pásu a zčásti zastavěná tramvajová trať, dva jízdní pruhy pro automobily a na jižní straně rovněž parkovací stání.



Tramvajová trať se zeleným pásem výrazně promění vzhled ulice Vlastina.

Část stromořadí po ulici Hodčina již existuje, větší část se zastávkami Sídliště Na Dědině a Ciolkovského je třeba vysadit. Nová konečná zastávka v ulici Drnovská nese název Dědinská.

Úvodní činnosti na stavbě už divize 3 zahájila. „V některých úsecích realizujeme rozsáhlé přelož-



Ceremoniálu na zastávce Divoká Šárka se zúčastnil i ředitel divize 3 Miroslav Kadlec.

ky inženýrských sítí, provádíme demolice na území vojenského areálu a pracujeme rovněž na rozšíření zemního tělesa v ulici Drnovská,” přiblížil aktuální stav prací vedoucí projektu Petr Novák.

Harmonogram stavby počítá s dokončením na sklonku roku 2023.

PĚT OTÁZEK

Michal Krenar

vedoucí projektu divize 2



Pražský rodák Michal Krenar vystudoval Fakultu stavební ČVUT. Do společnosti Subterra nastoupil v roce 2008 na pozici stavbyvedoucího, vedoucím projektu se stal nedlouho poté. Se svým týmem nedávno dokončil rekonstrukci střední školy v ulici Československá v Praze.

Co pro vás bylo na výjimečné přestavbě školní budovy nejsložitější?

Řadu potíží nám způsobilo to, že za provozu nemohl být proveden důkladný průzkum stavu ocelové konstrukce. Podhledy a stěny nešlo kvůli obsahu azbestu jednoduše demontovat. Až po zahájení prací jsme zjistili, že oproti předpokladům je množství azbestu větší a celkový stav nosné konstrukce horší.

Během stavby byla ještě upravována samotná dokumentace, například datovou síť dostalo více prostor. Objekt rovněž obsahoval trafostanici, jejíž výměnu zajišťovala distribuční společnost, a my jsme ji nemohli ovlivnit.

Zároveň šlo o pilotní projekt pro rekonstrukci podobných budov. Jaké zkušenosti přinesl?

Stavba měla ověřit, do jaké míry lze při výměně fasádních panelů využít díly připravené předem na míru. Ovšem ukázalo se, že pro tento typ objektu postup nevyhovuje. Budova pochází ze 70. let, takže přesnost provedení není taková, na jakou jsme zvyklí dnes. Byť tedy díly byly připravené přesně podle dokumentace, na stavbě jsme museli přistoupit k řadě úprav. To samozřejmě stojí dražší čas.

Jak se fasádní panely vyvinuté na ČVUT osvědčily celkově?

Jde o prvek na bázi dřeva, a to včetně izolace z celulózy. Ze stavebního hlediska je to přívětivý materiál, panely lze vyrobit s vysokou přesností. K dalším výhodám pak patří rychlost samotné montáže. Fasádní prvky zároveň mají svá omezení daná právě použitým materiálem. Pevnost dřeva určuje maximální rozměry dílů a ovlivňuje i jejich odolnost při přepravě.

Myslím si, že stále existuje prostor ke zlepšení a zjednodušení, ale to je téma pro další zamyšlení a diskusi.

Čím se vyznačovala práce na budově v nízkoeenergetickém standardu?

S podobnými stavbami máme zkušenosti a dílčí úsporné technologie známe z jiných projektů. Dobře izolované budovy větrané pouze pomocí vzduchotechniky se dnes již staly standardem. Takových projektů samozřejmě bude dále přibývat a budou také stále složitější.

Budova má například skutečně velkou fotovoltaickou elektrárnu se špičkovým výkonem zhruba 148 kWp. Na objektu je celkem více než čtyři stopy panelů, a to jak na střeše, tak na jižní fasádě. Podle původního projektu měla být součástí energetického řešení rovněž vanadová průtoková baterie, tedy velká technologická novinka. Nakonec ji ovšem nahradily dnes běžně používané baterie lithiové.

Jak hodnotíte zakázku podle tzv. žlutého FIDIC?

Ve smlouvě dle žluté knihy FIDIC je součástí zakázky i projekt, jeho přípravu jsme tedy také měli na starosti. Taková situace má své výhody, umožňuje například více zapojit vlastní know-how. Podmínkou je však velmi dobře připravená zadávací dokumentace. Jinak se mohou při stavbě objevit nečekané potíže, v tomto případě například při realizaci podhledů. Příprava projektů v takovém režimu proto vyžaduje dostatečně velkou časovou rezervu právě pro pečlivé zpracování jednotlivých detailů.

Pozvánka na Kahan Cup 2022

Letošní, 14. ročník fotbalového turnaje společnosti Subterra bude zahájen ve čtvrtek 8. září v 13.50 na hřišti FSC Libuš v Praze.

Konference Ženy ve stavebnictví



D1 Zkušenostmi žen na důležitých pozicích ve stavebnictví a získáváním dalších lidí pro technické obory se zabývala konference konaná 9. června v Le Royal na pražských Vinohradech. Za společnost Subterra vystoupila specialistka na tunely a geotechniku Linda Černá Vydrová z divize 1.

GRATULACE

SRPEN–ZÁŘÍ

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Petra Fialová

50 let

Jan Mleziva
Roman Polek
Radoslav Svatek
Jaroslav Krampera
Václav Vlček

70 let

Ing. Vladimír Gregůrek

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Peter Vincenty
Ing. Pavel Zelina
Petr Jurček

15 let

Ing. Jan Jaroš
Milan Kruček
Vladimír Krížek
Ing. Tomáš Macháček
Petr Veleba
Ing. Miroslav Baštář
Bc. Pavel Kerber

20 let

Igor Miko
Marek Vyhnálek
Jindřich Báča
Jaroslav Mařinec
Milan Mareš
Kamil Korbelář
Ing. Štefan Orbán

25 let

Ing. Petr Kajer
Jiří Günther
Bohuslav Válek

30 let

Jiřina Dobřanská

35 let

Ing. Jiří Tesař
Ing. Josef Bača
Jiří Peták

Subterra Golf Cup 2022

Ve čtvrtek 2. června se v Dýšině konal první ročník golfového turnaje společnosti Subterra, který organizovala divize 2.



Turnaj hostil Greensgate Golf & Leisure Resort, jehož hřiště má osmnáct jamek.



Ke zdařilému průběhu klání přispělo také příjemné počasí.



Ředitel divize 2 Petr Kajer se do turnaje zapojil rovněž jako hráč.

Na premiérový Subterra Golf Cup přijelo do známého areálu Greensgate v Dýšině nedaleko Plzně třicet hráčů. Na pozvání ředitele divize 2 Petra Kajera se turnaje zúčastnili obchodní partneři, řady golfistů rozšířili také někteří zaměstnanci.

V přátelském klání byli soutěžící rozděleni do dvou kategorií dle svých dovedností. V první skupině byli hráči s handicapem 0 až 20, v další pak s handicapem 20,1 až 54.

Aby byly podmínky ještě vyrovnanější, probíhal turnaj systémem stableford. Jedná se o druh soutěže na rány, ve kterém golfisté hrají nikoliv

proti paru hřiště, ale proti tzv. osobnímu paru vypočtenému pro danou jamku na základě jejich golfového handicapu. Každý je tedy ohodnocen podle toho, jak se mu dařilo v rámci jeho zkušeností a možností.

V kategorii 0–20 si nejlépe vedl Jan Sommer, na druhém místě skončil Michal Habart a na třetím Marek Čepela. V další kategorii se vítězem stal Miroslav Filip, druhou příčku obsadila Tereza Pocho Bradská, třetí byl Petr Novák.

Subterra Golf Cup 2022 uzavřelo společenské setkání s předáváním trofejí.



Nejúspěšnější účastníci v obou kategoriích si odnesli zajímavé ceny.

Závod dračích lodí

V Praze na Vltavě se v červnu opět mohl uskutečnit oblíbený firemní závod dračích lodí. Posádka společnosti Subterra startovala již podvanácté.



Poslední rozjíždku Subterra vyhrála a mohla slavit celkové třetí místo.

Po dvouleté přestávce se v pražském Podolí opět setkali zaměstnanci čtyř společností, aby změřili své síly v tradiční disciplíně pocházející z Číny.

Tým ve žluto-černých dresech se řadil k tradičním favoritům, celkově dokázal závod vyhrát dokonce sedmkrát. V roce 2019 obsadila Subterra druhou pozici.

Letošní soutěž se konala 22. června a provázelo ji příznivé počasí. Trať vytyčená na hladině Vltavy měla jako obvykle délku 200 metrů. „Je to ovšem velmi dlouhých dvě stě metrů, zvláště když je v rozmezí pár hodin musíme zvládnout hned

několikrát,“ okomentoval náročnost závodu kapitán týmu Jan Borský.

Desetičlenná posádka doplněná o profesionálního kormidelníka a bubenici bojovala s dalšími loděmi ve třech rozjíždkách. Zvítězit se podařilo pouze v té poslední, kdy se tým dokázal nejlépe sladit. Právě jednotný a pravidelný rytmus pádlování je na dračích lodích klíčový.

Subterra tedy tentokrát obsadila třetí pozici, ale do příštího ročníku závodu půjde posádka dle slov svého kapitána znovu s ambicemi dosáhnout na příčku nejvyšší.

Letní sportovní hry Metrostavu

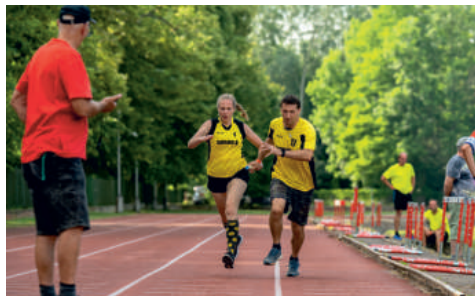
Jubilejní dvacátý ročník si připsala dvoudenní sportovní soutěž pro zaměstnance společnosti Metrostav a Skupiny Metrostav. Svůj tým do Sportovního centra Nymburk opět vyslala i Subterra.



Největším letošním úspěchem pro tým Subterra byla výhra ve volejbalovém turnaji.

Letní sportovní hry Metrostavu se na tradičním místě konaly po dvouleté pauze vynucené koronavirovou pandemií. V nymburském areálu na levém břehu Labe se v termínu 16. až 17. června opět setkala deset smíšených družstev.

Také formát soutěže zůstal v osvědčené podobě. Týmy se střetly v pěti disciplínách, které kombinují lehkou i těžkou atletiku a tři míčové sporty. Soutěžící postupně porovnali své dovednosti na volejbalovém, nohejbalovém i tenisovém kurtu. Následoval vrh koulí a vše uzavřel štafetový běh na osmkrát 200 metrů. Podle pořadí v jednotlivých



Sportovní část programu uzavíral štafetový běh na atletickém oválu.

soutěžích byly přidělovány body, které se pro celkové umístění sčítaly.

„Náš tým se nakonec na hry vydal oslabený, pouze s jedenácti členy místo povolených třinácti. Navíc se nám nevyhnulo zranění tenistky během utkání, takže jsme v této části po kontumaci skončili na čtvrtém místě. Naštěstí nešlo o zranění vážné, což je nejdůležitější,“ popisuje letošní potíže Jana Komárková.

Subterra přesto zaznamenala dílčí úspěch, když poprvé v historii zvítězila ve volejbalovém turnaji. V celkovém hodnocení pak družstvo skončilo



Obměněné sestavě se podařilo obhájit celkové sedmé místo z roku 2019.

na sedmé pozici, čímž zopakovalo umístění z předcházejícího ročníku.

Letošní sportovní hry ovládly kombinované týmy společnosti Metrostav. Nejvíce bodů získala divize 11 + Metrostav stavebniny + CCE Praha, druhá skončila divize 5 + Metrostav TBR + Metrostav Norge a třetí místo získal Metrostav Infrastructure + divize 4.

Ceny nejúspěšnějším účastníkům v celkovém pořadí a také v jednotlivých disciplínách oficiálně předával generální ředitel Skupiny Metrostav Jaroslav Heran.