



ČOV V BRANDÝSE NAD LABEM



TRAMVAJOVÁ TRATĚ NA DĚDINU

Dokončení maďarské silnice M85

Na konci června byla v Maďarsku dokončena a předána závěrečná V. etapa rychlostní silnice M85, která obsahuje i tunel Bécsi domb. Na rozsáhlém projektu se podílela dceřiná společnost Subterra – Raab.



Dvoutubusový tunel Bécsi domb, tj. Vídeňský kopec, prochází pod stejnojmenným vrchem s přírodní rezervací a je součástí obchvatu Šoproně.

Rychlostní silnice M85 má celkovou délku 58 kilometrů. Propojuje města Ráb a Šopron a vede až do severozápadního cípu Maďarska, na hranice s Rakouskem.

Složité příprava i ražby

Stavba komunikace probíhala v několika etapách. Subterra – Raab realizovala více než 15kilometrový úsek z III. etapy a 6kilometrový úsek ze IV. etapy. Pracím na právě dokončené V. etapě v délce čtyř kilometrů dominovala stavba tunelu Bécsi domb, jež razila společnost Dömpfer.

Přípravná fáze poslední etapy začala koncem roku 2018 a zahrnovala jak projektování, tak geodetická a geotechnická měření. V té době bylo třeba řešit komplikace spojené se zastaralými maďarskými předpisy pro tunely, které vyžadovaly povolení pro přípravné práce až po schválení realizační dokumentace. Intenzivní jednání s investorem vedla k výjimce umožňující zahájit geodetické práce a částečně převzít staveniště.

V říjnu 2020 se konalo slavnostní zahájení ražeb pravého tubusu, a to včetně osazení dvou sošek svaté Barbory. V závěru roku 2020 byla také dokončována III. etapa stavby.

V roce 2021 pokračovaly ražby tunelů, ovšem ve zhoršených geologických podmínkách vyžadujících opatření v podobě zajištění mikropilotovým



Technologické vybavení tunelu včetně řídicích systémů je zatím ve zkušebním provozu.

deštníkem. Nepříznivé horninové prostředí poté provázelo ražby obou tubusů po téměř celé délce, která činí bezmála 800 metrů.

V dubnu 2022 byla dokončena IV. etapa, včetně dvou dodatků k původnímu projektu. Stavba kruhového objezdu a propojení stávající a nové komunikace rozšířily rovněž V. etapu.

Zdrné dokončení

Na sklonku roku 2023 byly kompletní betonáže sekundárního ostění v obou tubusech. Pokračovaly práce na asfaltových vrstvách mimo tunel a také úprava povrchu přilehlých svahů.

„Stavba zaznamenala technické úspěchy, k jakým patřilo dokončení tunelového ostění o měsíc dříve. Neméně důležité byly i formality, především smluvní a finanční vypořádání víceprací vzniklých v důsledku zhoršených geologických podmínek,“ popisuje závěr zakázky vedoucí projektu Gergely Bölcskei.

V roce 2024 byly rovněž realizovány instalace a zkoušky technologického vybavení tunelu včetně bezpečnostních systémů. V květnu byla zahájena technická převímka díla, jež byla úspěšně ukončena ve smluvním termínu 30. června.

Silniční tunely jsou v Maďarsku výjimečnými stavbami. Proto bude celé dílo ještě šest měsíců v „temném provozu“, který umožní zkoušky řídicího systému SCADA a rovněž nezbytná cvičení záchranných složek.

Do běžného provozu bude závěrečná etapa stavby uvedena začátkem roku 2025.



Veřejnost bude moci nejnovější úsek rychlostní silnice M85 využívat od příštího roku.

D3

Protihluková stěna na D1 v Brně



D3 První část protihlukové stěny na dálnici D1, již pro společnost MI Roads v Brně buduje divize 3, má být dokončena v polovině srpna, téměř tři týdny před termínem. Nyní probíhá montáž ocelových sloupů na římsách mostů a železobetonových soklových panelů ve zbývajícím úseku.

V únoru příštího roku začne divize 3 pracovat na protihlukové stěně pro opačný směr, v pravé části dálnice. Pokud se nevyskytnou komplikace v realizaci primárních stavebních objektů, také tento úsek protihlukové stěny by měl být dokončen a předán v předstihu.

Servis tunelu Žabovřeská

D4 Smlouvu na servis elektroinstalací v brněnském tramvajovém tunelu Žabovřeská po dobu čtyř let uzavřela divize 4.

Nejdelší tramvajový tunel v Česku, jenž měří 500 metrů, je součástí Velkého městského okruhu a umožnil rozšíření přibližně kilometrového úseku silnice podél řeky Svatky. Ražbu pod svahem Wilsonova lesa realizovala divize 1.

Divize 4 pro tramvajový tunel i souběžnou silniční galerii dodávala technologické vybavení, a to včetně elektroinstalací.

Bytový dům Rezidence Maroldka

D2 Režidenční objekt v ulici Maroldova v pražských Nuslích, který od loňska realizuje divize 2, již dosáhl své plné výšky.

V pětipatrové budově se střešní terasou jsou osazena okna a nyní pokračují práce na vnitřních omítkách. Nosná konstrukce je železobetonová monolitická, od druhého nadzemního podlaží pak zděná s monolitickými železobetonovými stropními deskami.

Rezidence Maroldka má být dokončena v druhé polovině příštího roku.

D4

Instalace v dálničním tunelu Pohůrka

Divize 4 na počátku tohoto roku zahájila montáž elektroinstalací a vzduchotechniky v tunelu Pohůrka, jenž je součástí obchvatu Českých Budějovic na trase dálnice D3.



Konstrukci tunelu Pohůrka tvoří monolitický uzavřený profil 31metrové šířky.

Tunel Pohůrka se nachází mezi krajským městem a obcí Dobrá Voda u Českých Budějovic na úseku dálnice D3, který by měli motoristé začít využívat ke konci letošního roku.

Hloubený tunel

Výstavba hloubeného tunelu v délce 996 metrů proběhla podle projektu, jenž musel být s ohledem



Větrání téměř kilometrových tubusů zajišťují proudové ventilátory.

na zastižené geologické podmínky výrazně přepřacován.

Původně měl objekt vznikat za využití milánských stěn, tedy se samostatně budovanými stěnami, stropem a nakonec dnem tunelu. Kvůli vyšší hladině spodní vody se však muselo přejít k betonáži uzavřeného tělesa ve stavební jámě. Objekt tvoří bezmála osmdesát dilatačních celků.

Dílo sestává ze dvou tubusů, každý má tři jízdní pruhy. Tunel podchází několik silnic a místních komunikací a také Dobrovodský potok, který musel být během stavby převeden do náhradního koryta a poté vrácen zpět, nad dokončený tunel.

Technologické vybavení

Divize 4 se na stavbě tunelu Pohůrka podílí dodávkou částí technologického vybavení pro společnost AŽD Praha.

Provoz vzduchotechniky realizuje kompletní systém ventilace tunelu, který zahrnuje jak hlavní proudové větrání tubusů, tak větrání únikových chodeb a rozvodů.

Provoz elektro instaluje hlavní a také nouzové osvětlení tunelu, a to včetně napájení, uzemnění a ochrany před bludnými proudy.

„Začali jsme pracemi na elektroinstalacích v úvodu roku 2024, do konce roku musíme mít hotovo. Zatím vše postupuje podle harmonogramu,“ uvádí vedoucí projektu David Svoboda.

Exkurze na stavbě metra D



D1/D5 V několika posledních měsících se na stavbě pražského metra D Pankrác–Olbrachtova, již vede divize 5, konalo několik exkurzí s výkladem určených pro školy i odbornou veřejnost.

Například studenti a pedagogové z VŠB–TU Ostrava si prohlédli úpadní a dovrchní ražbu eskalátorového tunelu a rovněž realizaci dalších částí přestupní stanice Pankrác D. Stejně části stavby viděla také skupina více než dvaceti žáků z nedaleko sídlící SPŠ Josefa Gočára.

Staveniště na Pankraci navštívili i odborníci z Těžební unie, kteří se zajímali o technické a logistické aspekty ražby metra.

Protihluková stěna na trati u Brna

D3 Při elektrizaci železniční trati Střelice – Zastávka u Brna buduje divize 3 i protihlukovou stěnu. Zakázka zahájena letos v květnu má být dokončena v listopadu.

Stěna s výškou 1,2 až 1,5 metru nad temenem kolejnice je navržena jako oboustranně absorpční. Nosnou konstrukci tvoří ocelové sloupky upevněné pomocí chemické kotvy na vrtaných pilotách.

Realizace probíhající během výluky je rozdělena do dvou etap: první zahrnuje založení a montáž sloupů a soklových panelů a druhá, plánovaná na dobu těsně před dokončením stavby, obsahuje instalaci pohltivých panelů. Nyní je hotové pilotové založení a část ocelových sloupů. ■

Rekonstrukce domu Sudoměřská



D2 Na konci července podepsala divize 2 smlouvu na rekonstrukci objektu v ulici Sudoměřská na pražském Žižkově. Přestavbou budovy z 80. let, jež nyní slouží jako kanceláře s několika byty v nejvyšším podlaží, vznikne převážně bytový dům s ubytovacími a také obchodními prostorami.

Rekonstrukce zahrnuje kompletní odstrojení betonového skeletu, při kterém je třeba odstranit kontaminaci azbestovými vlákny obsaženými v obvodovém plášti. Následuje přístavba balkonů, nástavba uliční a dvorní atiky a realizace výtahových a instalačních šachet. Objekt samozřejmě dostane i nové dispoziční uspořádání.

Realizace pod vedením Jaroslava Hovorky je naplánována na 22 měsíců. ■

Servis pražských tunelů

D4 Několik let úspěšné údržby technických systémů pražských tunelů v komplexu Blanka má za sebou divize 4. Práce, které objednává společnost Satra–Metrostav, probíhají od roku 2018, smlouva bude končit letos v říjnu.

Divize 4 zajišťuje servis části vzduchotechniky, vodního hospodářství a části elektroinstalací. Například u vzduchotechniky se jedná o systém podélného větrání pomocí proudových ventilátorů, jež jsou používány pro odvětrání jak při běžném provozu, tak v případě požáru.

Servis je rozdělen na dvě hlavní části: zázemí tunelu, kde se dá pracovat kdykoliv, a samotné autobusy, kde je nezbytné domlouvat pravidelné dopravní uzávěry. ■

Pozemní komunikace 2024



D1 Dne 20. června 2024 se v prostorách Masarykovy koleje v Praze uskutečnila konference Pozemní komunikace 2024, organizovaná Katedrou silničních staveb Fakulty stavební ČVUT ve spolupráci s Českou silniční společností.

Hlavními tématy byly problémy s dostupností nerostných surovin, požadavky na udržitelnost a dekarbonizaci výroby při provádění silničních staveb a také zavádění nástrojů digitalizace do projektové přípravy a realizace pozemních komunikací. Diskutovány byly rovněž změny v legislativních předpisech a technologické trendy zaměřené na zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

Subterra byla jedním z profesních partnerů konference. ■

ČOV pro Brandýs nad Labem

Divize 2 dokončila první fázi úvodní etapy rozšíření čistírny odpadních vod v Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi, na němž se podílela od roku 2022. Rozsáhlý projekt má ještě dvě další etapy.



Areál modernizované čistírny odpadních vod se nachází na pravém břehu Labe, nedaleko mostu spojujícího součásti středočeského dvojměstí.

Ve spolupráci se společností SMP Vodohospodářské stavby realizuje divize 2 modernizaci a rozšíření čistírny, které navyšují její kapacitu o polovinu, na 30 tisíc ekvivalentních obyvatel.



Největší objem prací představovaly různé nádrže ve sdružené stavební jámě.

Nová čistící linka

První fáze projektu rozšířila areál na severozápadní straně za někdejší komunikaci a na severovýchodní straně za provozní budovu.



Nová čistící linka, stěžejní součást první etapy, již byla uvedena do provozu.

Díky přeložce řadu pak vznikl prostor pro novou čistící linku – nitrifikační nádrže, čerpací stanici vratného kalu, dosazovací nádrže, terciární čištění, jímky vyčištěné vody a ostatní objekty.

V dalších fázích první etapy proběhne rekonstrukce několika původních součástí čistírny včetně výměny technologií. „Nová čistící linka již byla uvedena do provozu. V současnosti se chystáme na obnovu nitrifikační nádrže, dmychárny a reaktorů,“ přibližuje postup modernizace vedoucí projektu Michal Krenar.

Další etapy

Druhá etapa stavby obsahuje například rekonstrukci dosazovacích a regeneračních nádrží s kompletní výměnou strojní technologie, vybudování objektu separace tlakových vozů či úpravy stanice na čištění vratného kalu.

V třetí etapě bude postaven nový reaktor, rozšířena technologie na hygienizaci kalu a také plocha areálu na jihovýchodní straně.

Kromě modernější vodárenské technologie dostane čistírna rovněž nové elektroinstalace, osvětlení a povrchy komunikací.

Původní termín ukončení rozsáhlého projektu v roce 2026 zřejmě bude upraven. „Řešíme změnu v postupu prací, aby mohl být zachován provoz celé čistírny. A to se bez úpravy harmonogramu neobejde,“ vysvětluje Michal Krenar. ■



Jedním z nedávno dostavěných objektů je i čerpací stanice vratného kalu.

Servisní centrum Emil Frey v Praze

V Praze na Černém Mostě pokračuje divize 2 ve výstavbě servisního centra společnosti Emil Frey. Na realizaci areálu pro opravy i prodej automobilů se dodávkou instalací podílí rovněž divize 4.

Práce na rozsáhlém servisním centru švýcarské společnosti Emil Frey ve Skorkovské ulici spustila divize 2 letos na jaře, oficiální zahájení stavby se pak konalo v květnu.

Montovaná hala

Projekt tvoří především montovaná hala pro dílny, lakovny a showroom ojetých vozů. Budova se železobetonovým skeletem a lehkým obvodovým pláštěm má půdorys přibližně 20×100 metrů. Součástí stavby je rovněž trafostanice, myčka a parkoviště včetně terénních a sadových úprav celého areálu.

Realizace postupuje podle harmonogramu. „Nyní probíhají betonáže drátkobetonových podlah v prvním nadzemním podlaží, montáže opláštění a také střešního souvrství,“ vypočítává vedoucí projektu Petr Bican. Pokračují i práce na konstrukci nočního skladu s nájezdovou rampou a na opěrné stěně po obvodu hospodářského dvora.

Po dokončení zpětných zásypů na severní straně budovy bude demontováno záporové paže-



V červnu na stavbě pracoval také florbalový reprezentant Filip Forman.



Servisní centrum Emil Frey Černý Most má podobu třípodlažního kvádry s železobetonovým montovaným skeletem a kovovým povrchem fasádního pláště.

ní. Dále probíhá pokládka splaškové kanalizace v paženě rýze včetně šachet a zachytných jímek.

Divize 4 pro stavbu dodává topení, chlazení, zdravotnětechnické instalace a vzduchotechniku.

Reprezentant na praxi

Florbalista Filip Forman, který je tváří středoškolského Subterra Cupu, absolvoval Střední průmyslovou školu stavební Josefa Gočára v Praze. Na stavbě servisního centra v červnu sbíral zkušenosti pro svou předpokládanou kariéru v oboru.

„Jsem v pozici pomocníka mistrů, takže pomáhám organizovat práci, kontrolovat postup podle výkresů, ale také vyjednávám se subdodavateli a podobně,“ popisuje svoji různorodou pracovní náplň Filip Forman.

Z měsíční praxe byl první týden spíše seznamovací, na konci už se ve své roli ovšem cítil mnohem jistěji a byl spokojený i s výsledky. „Je to opravdu dobrý pocit, když můžete každý den vidět, že díky vaší práci něco hmatatelného vzniká,“ potvrzuje Filip Forman přínos praxe. ■

Dokončení tramvajové trati na Dědinu

D1 D3 D4

Na stavbě pražské tramvajové trati Divoká Šárka – Dědina, realizované divizemi 1, 3 a 4, probíhaly v uplynulých měsících závěrečné práce. Úpravy byly prováděny za plného provozu, jenž byl zahájen loni v říjnu.



Prodloužení trasy z Evropské ulice až na sídliště Na Dědině výrazně zlepšilo veřejnou dopravu v rychle se rozvíjející rezidenční oblasti na západním okraji Prahy.

Úsek v délce 2,3 kilometru, jenž obsahuje pět párů zastávek, byl slavnostně otevřen 22. října 2023. Dokončovací práce byly spojeny především s přeložkami kabelových tras.

Stavební úpravy i administrativa

Činnosti byly realizovány na základě smluv mezi investorem a provozovateli sítí. „Byla zprovozněna

nová kabelizace T-Mobilu a především veškeré přípojky a přeložky PRE,“ vysvětluje hlavní stavbyvedoucí Petr Novák. I přes náročnou koordinaci se na přelomu dubna a května podařilo dokončit chodníky dotčené výstavbou sítí a předat je investorovi, resp. budoucímu správci.

Celkově se stavba překlápila do závěrečné, administrativní fáze, v níž většinu úsilí zabere fi-

nanční vypořádání změn či kompletace dokladové části. Mimo jiné nyní geodeti zajišťují geometrické plány pro dořešení majetkových vztahů.

Ze stavebních činností se uskutečnily pouze drobnější práce. Například lokální úprava dráhových kabelů na křižovatce ulic Vlastina a Drnovská, po níž následuje dokončení sadových úprav.

Dvě ocenění

Přínos tramvajové trati, která je největší pražskou novostavbou tohoto druhu za poslední dvě desetiletí, vyzdvihla odborná porota soutěže Česká dopravní stavba & technologie roku 2023.

Na galavečeru konaném 22. června v secesní budově pražského hlavního nádraží obdržela stavba titul ve své kategorii a rovněž Cenu časopisu Silnice železnice. Ocenění za společnost Subterra převzali obchodní ředitel Jiří Tesař a vedoucí projektu Pavel Zelina



Vedle titulu Česká dopravní stavba roku 2023 trať získala Cenu časopisu Silnice železnice.

Nové sídlo společnosti Hospimed

D2

Na pražském Žižkově pokračuje divize 2 v práci na administrativní budově pro společnost Hospimed. Přístavbu zahájenou loni v listopadu realizuje jako generální dodavatel.



Při realizaci hrubé stavby je již dobře patrná nepravidelná forma objektu.

Objekt v ulici Malešická je napojen na stávající sídlo společnosti a mimo kanceláře bude obsahovat prostory pro servis zdravotnické techniky.

Čtyřpodlažní budova nepravidelného tvaru na půdorysu zkoseného lichoběžníku má kombinovanou monolitickou nosnou konstrukci založenou na pilotách.



Pohledové provedení betonových konstrukcí vyžaduje pečlivý postup.

Barevné experimenty

Železobeton se rozsáhle uplatňuje rovněž v interiéru. Původně mělo mít pohledovou úpravu pouze přízemí, ale v průběhu realizace investor tento požadavek rozšířil také na dvě další podlaží, čímž celý interiér budovy dostává výrazně industriální charakter.

Další návrh související s pohledovým betonem zůstal nerealizován. „Pracovali jsme s myšlenkou, že druhé a třetí podlaží bude z barevných betonů, konkrétně zeleného a červeného,“ popisuje záměr vedoucí projektu Pavel Růžička. Po zhotovení vzorků byl však tento koncept zamítnut, neboť nestálé počasí neumožnilo dosáhnout jednotitého probarvení materiálu.

„S ohledem na krátkou dobu výstavby neustále pracujeme s denním harmonogramem,“ dodává Pavel Růžička. Termíny komplikuje skutečnost, že řadu prací, zejména v souvislosti s výrazně formátovanou provětrávanou fasádou, lze provádět až na základě zaměření skutečného stavu po dokončení předchozích konstrukcí.

V současnosti pokračují práce na druhé sekci stropu třetího podlaží a na armování stěn podlaží čtvrtého. Ostatních částí stavby se týká tvorba výrobní dokumentace a vzorkování. Budova má být předána do užívání začátkem roku 2025.

Rekonstrukce vodní nádrže Harcov

D1

Od letošního dubna se divize 1 podílí na rekonstrukci hráze vodního díla Harcov v Liberci, která přinese navýšení retenčního objemu nádrže a větší bezpečnost při povodních.

Vodní nádrž Harcov, nazývaná také Starý Harcov, nebo Liberecká přehrada, je dílo na Harcovském potoce v místní části Kristiánov. Kamenná hráz má výšku více než 20 metrů a délku 157 metrů.

Stavba se dvěma věžemi v historizujícím stylu dokončená v roce 1904 je památkou, po sto dvaceti letech provozu již vyžaduje celkovou obnovu.

Nová injekční štola

Stavba, jejímž investorem je Povodí Labe, má zajistit bezpečnost vodního díla Harcov při povodni a zlepšit ochranu Liberce.

Kromě rekonstrukce koruny hráze, výměny technologií a dalších úprav zahrnuje projekt především injektáže a těsnící práce z nové štoly pod hrází realizované divizí 1. Stavba pro společnost Gardenline probíhá od dubna letošního roku.

„Provádíme skalní výlom pro betonáž injekční štoly, přibližně čtyři metry hlubokou rýhu pod základem hráze, a razíme rovněž úseky pod věžemi spodních výpustí včetně zajištění obou portálů,“ popisuje obsah a postup zakázky vedoucí útvaru řízení a hodnocení projektů Karel Flemr.

Realizace vyžaduje zvýšenou opatrnost zejména během trhacích prací, které probíhají v těsné blízkosti památkově chráněných věží spodních výpustí, objektů velice citlivých na seizmické vlny po odpalech.

Drobnou komplikací představují rovněž letní bouřky, jež jsou v letošním roce velice časté. „Vzhledem k tomu, že pracujeme na návodní straně díla, voda spadlá během příválových srážek často nestačí odtékat a zaplavuje staveniště,“ dodává Karel Flemr.



Na stavbě je nasazena nová lomová vrtačka s rotátorem Epiroc FlexiROC T20 R.

Vzhledem k zastiženým podmínkám byl předmet díla v průběhu realizace rozšířen, s čímž se pojí také prodloužení termínu. Dokončení liberecké zakázky je plánováno na letošní srpen.

PĚT OTÁZEK

Gergely Bölskei

jednatel dceřiné společnosti Subterra – Raab



Vystudoval Fakultu stavební VUT v Brně. V Maďarsku začal pro společnost Subterra pracovat už od vstupu na tamní trh v roce 2011 a zastával vrcholné pozice u všech realizovaných projektů.

Jak hodnotíte dokončenou silnici M85?

Jako nejnáročnější ze všech maďarských staveb. Tendr jsme dávali dohromady plni elánů v roce 2018, v idylickém období hospodářského růstu, za sebou jsme měli dvě etapy úspěšného projektu Várpalota.

Pustili jsme se do projektu se dvěma stavbami na vedlejších úsecích naráz. Věděli jsme, že to nebude procházka růžovým sadem, ovšem nikdo nečekal, že se do Šoproně nadobro nastěhuje pan Murphy i se svými zákony.

Jaké hlavní problémy jste museli zvládnout?

V roce 2019 jsme přesvědčovali pracovníky, aby neodcházeli za vyššími platy do Rakouska. Zkraje roku 2020 to vypadalo, že jsme se personálně konsolidovali a můžeme začít zvyšovat tempo. Stihli jsme doplnit týmy jednotlivých pracovních čt, ovšem 14. března byly uzavřeny hranice a začalo hektické zavádění protipandemických opatření.

Neprodleně jsme rozšířili ubytovací kapacity, aby každý měl svůj pokoj. Zavedli jsme každodenní testování a karantény, časově i prostorově jsme oddělili jednotlivé čety. Styk se subdodavateli a investorem se odehrával přes ochrannou smyčku provizorně zřízenou u vstupu do našeho sídla.

Okamžitě se narušily i dodavatelské řetězce. V následujících týdnech jsme tedy dokončili nejprve práce, pro něž stačily skladové zásoby. Problémem se ovšem stal kyslík a cement, Maďarsko tyto materiály prohlásilo za strategické. Vojsko obsadilo cementárny na severu a jihu Maďarska i provozy dodavatelů kyslíku. Cement jsme poté sháněli ze Slovenska, řidiči čekali na hranicích i dvacet hodin.

Byla pandemie tou největší výzvou?

Ještě větší potíže přinášela složitá geologie při ražbách tunelu Bécsi domb. Vícenáklady s ní spojené jsme museli financovat více než dva roky, kvůli pomalému postupu a přílišné opatrnosti schvalování ze strany investora.

V mezidobí ještě přišla ruská agrese na Ukrajině a přinesla další nesnáze, například zvýšení úrokových sazeb. Z počátku šlo o zhruba 2,5 %, ale nakonec až 18 %. Po bojích v Azovstalu nebyly na území Maďarska k sehnání žádné produkty z oceli, proto jsme byli nuceni nakupovat v zahraničí. Ceny vystoupaly i na více než šestinásobek nejhorších předpokládaných variant v nákladové kalkulaci. Podobné to bylo s energií a palivem.

Inflační doložky smlouvy neměly. Investor také postupoval odlišným způsobem než okolní státy a vzal na sebe jen část rizika nepředpokládaného zvýšení ceny díla.

Čím je silnice M85 mimořádná?

Z maďarského hlediska je projekt jedinečný tím, že na jeho území se podobně dlouhý tunel v posledních padesáti letech nestavěl.

Mimořádná je i skutečnost, že přes všechny popsané problémy se stavba ani na minutu nezastavila. Dílo je hotové včas a v odpovídající kvalitě, víc k tomu snad není potřeba dodávat. Pouze poděkování všem, kteří na tom projektu pracovali – pro mnohé z nich to byla premiéra. Dotáhli jsme vše do úspěšného konce jen díky jejich vytrvalosti a pracovitosti.

Co je pro úspěšnou realizaci podobně rozsáhlých projektů nejdůležitější?

Rozhodovat, rozhodovat a zase rozhodovat. I horší včasné rozhodnutí je lepší než žádné.

Pozvánka na Kahan Cup 2024

Ve čtvrtek 26. září se na hřišti FSC Libuš v Praze koná 16. ročník fotbalového turnaje společnosti Subterra. O tradiční hornickou trofej se utká šest týmů, které budou reprezentovat jednotlivé divize a centrálu. O třetí vítězství v řadě bude usilovat tým divize 2. Oficiální zahájení turnaje je plánováno na 13.50.

Firemní závody dračích lodí



Ve středu 19. června, dva týdny po původním termínu zrušeném kvůli zvýšené hladině řeky, proběhl v Praze-Podolí jubilejní, již 20. ročník firemní regaty dračích lodí. Závody se jako obvykle uskutečnily poblíž Botelu Racek, kotvícího na pravém vltavském břehu.

Posádky pod vedením profesionálních bubeníků a kormidelníků měly osmnáct pádlujících členů, z toho alespoň šest žen. Pro jednotlivé duely byla vyměřena trať v délce dvě stě metrů. Letošního ročníku se účastnily čtyři společnosti.

Subterra, která do závodu nastoupila počtrnácté, se pokoušela navázat na své historické úspěchy v podobě celkových osmi vítězství a zároveň uhájit putovní pohár z loňského roku. Žlutočerný tým, sestávající především ze zaměstnanců divizí 1 a 4 a také centrály, ovšem tentokrát našel přemožitele a stejně jako v roce 2022 obsadil třetí pozici.

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

Šárka Kochlöfflová

50 let

Petr Maďar
Marek Vyhnálek
Jan Bernard
Jaroslav Cempírek
Jiří Brožka

55 let

Jaroslav Lebduška
Luboš Hulala

60 let

Jan Šimpach
Jiří Burian

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Ing. Barbora Zsemlyeová
Karel Veselý
Karel Pošta

15 let

Ing. Tomáš Krulich
Ing. Ondřej Duba
Vojtěch Smola

20 let

Jaroslav Štumpf

25 let

Jaroslav Lebduška

30 let

Josef Růžička

40 let

Roman Švolík

Letní sportovní hry Metrostavu

Ve Sportovním centru Nymburk se v polovině června opět sešli zaměstnanci společností ze Skupiny Metrostav, aby změřili síly v šesti disciplínách a mimo soutěž si vyzkoušeli i další sport.



Velice dobře si tým Subterra vedl ve volejbalu, obsadil třetí příčku.

Ve dnech 13. a 14. června vstoupily na již osvědčeném místě, ve Sportovním centru Nymburk, Letní sportovní hry Metrostavu do třetího desetiletí své historie.

Akci zahájil výrobně-technický ředitel Metrostavu Filip Křestán a přítomné pozdravil i generální ředitel Jaroslav Heran. Jako obvykle nastoupilo deset týmů včetně celku společnosti Subterra.

Oba dny her nabídly v podstatě ideální podmínky pro sportování. Program narušila jediné krátká bouřka, která účastníky donutila na hodinu přerušit soutěžení.



Vedle vrhu koulí patřil k tradičním atletickým disciplínám štafetový běh.

Týmy se utkaly v několika tradičních disciplínách, mezi které patřila smíšená tenisová čtyřhra, šestkový volejbal, nohejbal, vrh koulí, štafeta na 6 x 200 metrů a po loňské premiéře rovněž závod dračích lodí. Jako doplňková aktivita byla k vyzkoušení lukostřelba, jejíž výsledky se ovšem nezapočítávaly do celkového hodnocení.

Sportovní hry opět provázela atmosféra společné zábavy. Subterra zvítězila v závodě dračích lodí a třetí místo získala ve volejbalovém turnaji. Především díky těmto výsledkům se tým umístil na celkovém šestém místě.



Nelepším dílčím výsledkem bylo vítězství v závodě dračích lodí.



Tým Subterra celkově skončil šestý, čímž o dvě příčky vylepšil loňské umístění.

Letní olympijská výzva SportujeM

V pondělí 22. července začala Letní olympijská výzva SportujeM, která potrvá až do neděle 1. září. Účastníci projektu svým pohybem podpoří osmiletého Vojtíška.



Vojtíškův zdravotní stav vyžaduje nepřetržitou a nákladnou péči.

Vojtíšek z rodiny jednoho ze zaměstnanců společnosti Subterra se potýká s těžkým postižením.

Vlivem abruptce placenty se narodil předčasně a trpěl masivním krvácením do mozku. Během prvních tří měsíců prodělal několik operací a trvalé následky komplikací pociťuje celá rodina.

Mentální stav chlapce odpovídá úrovni desetiměsíčního dítěte, další potíže přináší epilepsie. Vojtíškův pohyb je velmi bolestivý a omezený, proto je zcela odkázán na celodenní péči. Speciální pomůcky i rehabilitace si z velké části musí rodina hradit sama.

Každý, kdo chce svojí pohybovou aktivitou Vojtíškovi a jeho blízkým pomoci, se může prostřednictvím pracovní e-mailové adresy registrovat na www.sportujemveskupine.cz, propojit účet s aplikací Strava a přidat se k ostatním sportujícím.

V návaznosti na letošní letní olympijské hry v Paříži jsou zvýhodněny vybrané sporty a účastníci u nich mohou získat bonus 10 bodů. Speciální bonus 5 bodů pak získají ti, kteří do 11. srpna splní podmínky triatlonu. Společným cílem pro stávající i nové sportující je 12500 bodů.

Jakýkoliv pohyb se počítá!

Úspěšný Metrostav handy cyklo maraton

Nejdelší cyklistický závod v Česku, který pořádá spolek Cesta za snem, má za sebou 12. ročník. Subterra již potřetí nasadila dva osmičlenné týmy, oba zopakovaly umístění z předloňska.



Tým Subterra startoval do závodu v pozici obhájece loňského prvenství.

Závod byl zahájen v úterý 30. července u Löwittova mlýna na pražské Palmovce. Krátce po sobě na 2222 kilometrů dlouhou trasu vyjel potřetí Subterra Cycling Team a posedmé tým Subterra.

Letošní závod okolo celého Česka se zaměřoval na dvě témata – rekreační střediska a cyklostezky, která v každém kraji zároveň představovala dva povinné průjezdní body.

„Oproti loňsku byly tyto body dále od sebe, což nám vyhovovalo. Dávalo nám to totiž bohatší možnosti při volbě trasy,“ říká kapitán týmu Subterra Miroslav Rypáček. Ovšem hned dodává, že ne



Na trať handy cyklo maratonu se vydal také generální ředitel Ondřej Fuchs.

vždy se volba stoprocentně povedla: „V jednom případě vlastní trasa tým zavedla do hlubokého bahna, které pro silniční kolo nebylo vhodné.“

Tým Subterra, který hájil pozici vítěze minulého ročníku, jel s řadou veteránů závodu a s jedinou změnou proti loňsku. Po napínavém souboji s několika soupeři a započítání výsledků z pěti časovek i bonusu za odjeté kilometry handy závodníka se tým umístil na druhé pozici, tedy stejně jako v roce 2022.

Subterra Cycling Team musel sestavu obměnit dokonce nedlouho před startem maratonu. „Náš



Subterra Cycling Team si při své třetí účasti potřetí připsal sedmou příčku.

handy cyklista Petr se dva týdny před startem zranil, a tak jsme museli pro náročný závod velice rychle najít náhradníka. Tím se stal velký vtipálek a dobrodruh Radek,“ popisuje problémy kapitánka Linda Černá Vydrová.

S průběhem závodu i s celkovým sedmým místem byl tým spokojen. „Oproti loňsku nám vcelku přálo počasí, zkazilo se až v pátek, a potkalo nás pouze několik defektů. Všichni dojeli v pořádku a vydařilo se také setkání s naší patronkou Adélkou a její rodinou. Celé to uteklo strašně rychle,“ shrnuje kapitánka.