



KAMPUS ALBERTOV V PRAZE

SUBTERRA



TRAMVAJOVÁ TRÁŤ A METRO D

Rekonstrukce královopolského nádraží

D3

Od listopadu 2023 pracuje divize 3 na modernizaci železničního úseku Brno-Maloměřice – Kuřim, jejíž klíčovou součástí je celková přestavba stanice Brno-Královo Pole.

Rekonstrukci stanice Brno-Královo Pole a přilehlých úseků trati, která byla slavnostně zahájena v prosinci 2023, realizuje dodavatelská společnost Kénig, již vedle divize 3 tvoří OHLA ŽS, Firesta-Fišer a Tramo Rail.

Pro komfort a efektivitu

Stavba přináší úpravu přibližně 15kilometrové dvoukolejné trati na I. železničním koridoru a kromě stanice Brno-Královo Pole obsahuje zastávky Brno-Lesná, Brno-Řečkovice a Česká.

Po dokončení umožní rekonstrukce zvýšit traťovou rychlost až na 120 km/h a větší kapacita úseku přispěje k celkovému zrychlení železniční dopravy mezi Brnem a Kuřimí. Nové zabezpečovací zařízení zároveň přinese větší bezpečnost drážního provozu.

Klíčovou součástí rozsáhlého projektu je kompletní přestavba stanice Brno-Královo Pole, která je dlouhodobě druhým nejvytíženějším nádražím v jihomoravské metropoli.

Nejviditelnější změnu představuje nová výpravní budova, jež po více než sedmdesáti letech nahrazuje původní objekt. Nemohou chybět ani prodloužená nástupiště vybavená novým zastřešením, bezbariérovými přístupy včetně rozšířeného podchodu, moderním informačním systémem a dalšími prvky. Rekonstruovaná stanice výrazně zlepší komfort pro cestující.

Stavební práce, zahájené v listopadu 2023, zahrnují i rekonstrukci liché traťové koleje mezi Brnem-Maloměřicemi a Kuřimí, úpravu kolejiště a modernizaci technologických systémů.



Při rekonstrukci 1. traťové koleje i na dalších součástech projektu využívá divize 3 svoji mechanizaci včetně automatické podbíječky a pluhu pro úpravu kolejového lože.

Moderní nádraží

Divize 3 se zaměřuje na několik důležitých součástí projektu. Mimo jiné jde o rekonstrukci 1. traťové koleje mezi Brnem a Kuřimí včetně železničního spodku, propustků a skalních svahů. Tyto práce byly dokončeny v závěru loňského roku.

Dále bude ve stanici Brno-Královo Pole vybudováno ostrovní nástupiště č. 3 a jeho zastřešení

včetně výstupů z podchodů a rovněž kabelovody. Realizovány jsou úpravy kolejiště v liché skupině, zkrácení jedné koleje a prodloužení jiné naplní požadavky na jejich optimální délku pro nákladní dopravu.

V současnosti v liché kolejové skupině probíhají závěrečné práce. Jsou pokládány koleje, dokončována nástupiště č. 1 a 2 a instalovány drážní technologie včetně trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení. V nadcházejících měsících divize 3 zahájí práce na sudé kolejové skupině.

Součástí zakázky je rovněž sanace skalních svahů a zpevnění přístupových komunikací v okolí výpravní budovy se smíšenou konstrukcí, jejíž výstavba již probíhá.

„Nejnáročnější na celé stavbě je dosahování všech dílčích milníků, a to při zachování železničního provozu,“ zdůrazňuje vedoucí projektu Štěpán Budík.

Celkové dokončení stavby je naplánováno na říjen 2026, přičemž některé části budou uváděny do zkušebního provozu již letos.



Práce na železničním spodku a svršku vyžadují přepravu velkého množství zemin a štěrku.



Při realizaci kolejí se uplatňují portálové pokladače a dvoucestné bagry.

Technologie pro tunel Pohůrka

D4

Na sklonku loňského roku byl zprovozněn tunel Pohůrka, který je součástí dálnice D3 na obchvatu Českých Budějovic. Na stavbě se dodávkou elektroinstalací a vzduchotechniky podílela divize 4.

Téměř kilometrový tunel Pohůrka se nachází na východním okraji krajského města, v sousedství obce Dobrá Voda u Českých Budějovic. Klíčový, dlouho očekávaný úsek dálnice přispívá k plynulejší a bezpečnější dopravě v regionu.

Hloubené dvoupruhové tubusy vedou pod třemi komunikacemi a také Dobrovodským potokem, jehož koryto bylo dočasně přemístěno.

Při výstavbě tunelu bylo třeba vyřešit komplikace spojené s vysokou hladinou spodní vody. Původně plánovaná metoda milánských stěn byla nahrazena železobetonovým tělesem, které má vysokou odolnost proti průsaku.

Ve zkráceném termínu

Divize 4, která zakázku realizovala pro společnost AŽD Praha, v tunelu instalovala klíčové součásti technologického vybavení. V případě vzduchotechniky šlo o systémy hlavního proudového větrání, větrání únikových chodeb a rozveden. Část



Dvoutubusový hloubený tunel Pohůrka má délku téměř jeden kilometr.

elektro obsahovala kompletní osvětlení, napájení, uzemnění a ochranu před bludnými proudy.

Práce probíhaly ve vysokém tempu, aby byl dodržen termín otevření stanovený na 21. prosince. Realizace technologických systémů začala na začátku loňského roku a navzdory brzkému termínu byla dokončena podle plánu.



Technologické vybavení tubusů doplňuje výrazný nátěr bezpečnostních prvků.

„Doba pro realizaci technologií byla během stavby zkrácena, což znamenalo intenzivní nasazení na všech úrovních. Přesto se vše podařilo dokončit a řádně odzkoušet,“ rekapituluje vedoucí projektu David Svoboda.

Tunel Pohůrka je v předčasném užívání, na konci ledna probíhala první údržba.



Vážené kolegyně, vážení kolegové, rád bych již tradičně zhodnotil uplynulých dvanáct měsíců z pohledu Skupiny Metrostav, ale také společnosti Subterra, která je součástí koncernu už dvacet let. Skupina se konsolidovala a výsledky většiny společností můžeme považovat za příznivé. Dařilo se rovněž stavebnictví, které po několika složitých letech prožilo lepší období. Na trhu byl dostatek zajímavých zakázek, pomohl také pokles inflace a stabilizace cen stavebních materiálů.

Radost mi dělají úspěchy, kterých společnost Subterra v minulém roce dosáhla. Především jsme si připomněli šedesát let její existence. Za tu dobu si vybudovala pevně postavení a pověst kvalitního a spolehlivého dodavatele na českém stavebním trhu. Připomenout chci také úspěch tunelu Skärholmen, který zvítězil v soutěži Zahraniční stavba roku 2024 a získal rovněž Cenu veřejnosti. Jsem přesvědčen, že z této reference bude těžit celá Skupina Metrostav. Podnikání ve Švédsku se však neobešlo bez obtíží a my musíme věřit, že se podobné problémy nebudou opakovat.

Subterra loni realizovala řadu zajímavých zakázek. Jako vedoucí dodavatelské společnosti dokončila optimalizaci trati Praha-Vysočany – Mstětice a podílela se také na rekonstrukci obchodního domu Máj, kde instalovala většinu technologií. Z nových projektů nelze nezmínit hned dvě tunelové stavby v Německu ve spolupráci s dceřinou společností BeMo Tunnelling, a to tunel Holstein na silnici A44 a tunel Cornberg na železniční trati 3600. Subterra také přispěje svým dílem ke stavbě dálnice D11 z Trutnova k polským hranicím, kde spolu s Metrostavem TBR zajistí ražbu tunelů Poříčí a Opevnění. Z probíhajících zakázek musím vydvihnout bezproblémovou práci na prvním úseku metra D, stejně jako na řadě významných železničních staveb v tuzemsku i na Slovensku. Důležité projekty má Subterra také v ostatních oborech, v pozemním stavitelství jde například o novostavbu servisního centra autosalonu Emil Frey nebo o rekonstrukci historického objektu Akademie věd ČR v Hybernské ulici v Praze. V neposlední řadě oceňuji, že Subterra v Metrostav handy cyklo maratonu opět vypravila hned dva týmy.

Rok 2025 v českém stavebnictví vypadá také optimisticky. Růst by měl být podpořen stabilní ekonomikou a dalším poklesem inflace. Navíc se očekává, že investice do dopravní infrastruktury a veřejných projektů pomohou zajistit pevnou poptávku po stavebních pracích. Zásobník zakázek většiny společností Skupiny Metrostav zůstává solidně zaplněn, což je hlavním předpokladem pro další úspěšný rok.

Před námi nyní stojí hned několik cílů, jichž společně hodláme dosáhnout. Chceme získat pozici významného tuzemského hráče v oblasti PPP projektů, ať už na silnici, nebo železnici. Plánujeme aktivně se zapojit do budoucích zakázek na vysokorychlostní tratě. Věříme, že svými schopnostmi budeme moci přispět rovněž při plánované dostavbě Dukovan.

Na závěr bych rád poděkoval všem zaměstnancům a zaměstnancům společnosti Subterra za jejich každodenní práci, a to nejen v loňském roce, ale také v letech předcházejících. Stavebnictví je krásný obor, který však přináší mnoho nečekaných situací a výzev. A nejlépe tyto výzvy zvládneme společně, jako jeden tým.

Ing. František Kočí
prezident Skupiny Metrostav

Mikrotunelář na Letišti Praha

D1 Letos na jaře bude divize 1 pro společnost Metrostav DIZ na pražském letišti provádět mikrotunelář v rámci posílení odvodňovací stoky.

Práce zahrnují celkem tři úseky v délkách 85, 110 a 126 metrů. Vnější průměr stoky činí 1 720 milimetrů, průměr vnitřní 1 400 milimetrů. Mikrotunelář bude prováděna v hloubkách od 7 do 10 metrů, částečně ve velmi tvrdých opukových vrstvách.

Zakázka má být zahájena na počátku března, její předání je naplánováno na polovinu června. ■

Kanalizace v Řeporyjích

D4 Na nové splaškové kanalizaci v ulicích Tělovýchovná a Muzikova v pražských Řeporyjích pracuje od loňského května divize 4.

Budováno je více než 500 metrů splaškové kanalizace, v převážné části tlakové. Kvůli omezenému prostoru mezi rodinnými domy je stavba prováděna postupně, po jednotlivých úsecích.

Součástí zakázky je výměna zhruba 300 metrů vodovodního řadu, který byl pokládán souběžně s kanalizací. Realizovány byly rovněž nové vozovky v ulici Tělovýchovná. Nyní jsou v koordinaci s obcí a soukromými vlastníky projektovány vodovodní přípojky. ■

Rekonstrukce železničních tunelů



D1 Dvě rekonstrukce železničních tunelů na trati mezi Libercem a Harrachovem zahájí letos v dubnu divize 1.

První zakázkou je Dolnolučanský tunel, který se nachází nedaleko Jablonce. Stavba z konce 19. století je nejen v nevyhovujícím technickém stavu, ale má i příliš malý profil pro soudobý provoz. Součástí projektu je přeražba tunelu a vybudování nového ostění dle moderních standardů. Přípravu komplikuje velmi špatná přístupnost stavby a také absence původní dokumentace.

Druhou zakázku představuje sanace čtyř tunelů v úseku mezi Tanvaldem a Kořenovem. Práce bez výraznějších stavebních zásahů se zaměří na stabilizaci konstrukcí a bezpečnost provozu.

Přípravné práce budou zahájeny na přelomu března a dubna a většina činností bude realizována během výluky, která skončí 26. září. ■

Slovenská železniční trať

D3 Na rekonstrukci jednokolejného železničního úseku Fiľakovo–Holiša na Slovensku se bude podílet divize 3. Dodavatelskou společností dále tvoří Tempra a OHLA ŽS.

Projekt odstraňující dlouhodobé omezení rychlosti obsahuje komplexní rekonstrukci železničního svršku a spodku v délce 8,4 kilometru. Modernizována budou také nástupiště, zastávky a přejezdové konstrukce.

Zahájení prací je naplánováno na přelom jara a léta. Harmonogram ovšem bude ještě koordinován s dalšími stavbami na trati, aby se minimalizovaly dopady na provoz i zatížení cestujících náhradní autobusovou dopravou. ■

Ocenění tramvajové trati Dědina

D1/D3/D4 Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědina v Praze obdržela další ocenění. V soutěži Stavba roku dopravní a technické infrastruktury 2024, již pořádá ABF, projekt získal Zvláštní cenu v sekci železnice a tramvaje za přínos pro dopravu v hlavním městě Praha. Galavečer se konal 9. prosince v Dopravní hale Národního technického muzea.

Na výstavbě 2,3kilometrového úseku pod vedením divize 3 spolupracovaly též divize 1 a 4. Realizace byla zahájena v červenci 2022, v pravidelném provozu je trať od října 2023. ■

Instalace pro Kampus Albertov

Divize 4 se bude dodávkou technických zařízení podílet na výstavbě pražského Kampusu Albertov, největší investiční akci Univerzity Karlovy za posledních sto let.



Soubor univerzitních budov na Albertově doplní dva objekty. Návrh ateliéru Znamení čtyř – architekti zvítězil v roce 2016 v soutěži mezi více než třiceti projekty.

Projekt, na němž spolupracují tři fakulty Univerzity Karlovy – Přírodovědecká, 1. lékařská a Matematicko-fyzikální, byl podpořen z Národního plánu obnovy.

Divize 4 bude zakázku realizovat pro dodavatelskou společnost DGZ Biocentrum Albertov, kterou tvoří Metrostav DIZ, Geosan Group a Zlínav.

Dvě výzkumná centra

Kampus Albertov vzniká na Novém Městě v místě současné menzy a parkoviště Přírodovědecké fakulty UK. Objekty budou vybaveny nejmodernějšími laboratořemi, posluchárnami i zázemím pro vědeckou činnost.

Projekt obsahuje stavbu dvou nových budov, nazvaných Biocentrum a Globcentrum, které budou sloužit vědeckým i vzdělávacím účelům. Biocentrum se zaměří na výzkum nanomateriálů a je-

jich využití v medicíně, například při studiu dědičných chorob, obezity nebo lidské imunity. Globcentrum nabídne prostory pro interdisciplinární studium globálních změn.



Biocentrum, podobně jako Globcentrum, naváže svým výrazem na okolní zástavbu.

Udržitelné technologie

Divize 4 zajistí komplexní technická zařízení, především elektroinstalace, vytápění, chlazení a také zdravotnětechnické instalace. Zakázka obsahuje pokročilá technologická řešení, která odpovídají požadavkům na moderní kampus.

„Realizace zahrnuje kompletní silnoproudé elektroinstalace včetně rozvaděčů, hromosvodů, napájení centrální serverovny a záložních zdrojů. Součástí bude také osvětlení interiérů i exteriérů,“ popisuje vedoucí projektu elektro Michal Virt. Dále bude instalováno napájení požárněbezpečnostních systémů a pokročilé uzemnění budov pro zajištění spolehlivého provozu všech technologií.

V oblasti vytápění a chlazení budou využity moderní prvky, jako jsou tepelná čerpadla napojená na hlubinné vrty. Systém umožní nejen efektivní vytápění a chlazení, ale i rekuperaci tepla, a tedy zvýšenou úspornost. „Zásadní je přesná tepelná regulace, protože jde o kampus s laboratorními provozy se speciálními požadavky na prostředí,“ zdůrazňuje vedoucí projektu odpovědný za tepelnou techniku Václav Rataj. Stavba navíc dostane nejmodernější bezpečnostní prvky, které odpovídají současným standardům a požadavkům na udržitelnost.

Původní termín realizace Kampusu Albertov ovlivňuje archeologický průzkum, práce mají být zahájeny letos v září. ■



Součástí staveb budou i prostorné dvorany připomínající vnitřní ulice.

Budova Akademie věd v Hybernské

Historická budova v ulici Hybernská v Praze získává novou podobu při rekonstrukci, již od podzimu 2023 realizuje divize 2. Stavba musí postupovat v souladu s památkovou ochranou objektu.



Přestavba rozsáhlého objektu zahrnuje i betonové konstrukce ve dvoře, k nimž patří retenční nádrž a anglické dvorky osvětlující suterénní prostory.

Projekt obsahuje jak stavební úpravy, tak modernizaci technických zařízení a pečlivé restaurování cenných prvků. Památka bude nejen obnovena, ale také přizpůsobena současným potřebám.

V prostorách čtyřpatrového domu budou sídlit tři ústavy Akademie věd ČR.

Spolupráce s památkáři

V současnosti jsou dokončovány monolitické konstrukce prvního dvora včetně retenční nádrže a anglických dvorků z pohledového betonu.

Dále pokračuje výměna stropních trámů, zesilování krovních konstrukcí ocelovými prvky a pokládání střešních krytin. Instalace replik oken je dokončena zhruba z jedné třetiny.

Začínají také práce na strukturované kabeláži a rozvodech vzduchotechniky a zdravotnětechnických instalací. Modernizace technologií probíhá s ohledem na zachování historického rázu budovy, jak bylo stanoveno v zadání projektu.

Jedním z klíčových aspektů realizace je úzká spolupráce se zástupci Národního památkového

ústavu. Pravidelná týdenní jednání přinášejí dílčí úpravy, například restaurování nově objevených malovaných stropů ve vstupních prostorách.

Nečekané nálezy

Stejně jako v případě jiných památek doprovází stavbu četná zkoumání.

Mykologický průzkum, který navazuje na odkryvy dřevěných konstrukcí, již zhodnotil přibližně polovinu těchto částí stavby. „Proces odhalil větší rozsah nutných výměn, než předpokládala projektová dokumentace, což ale náš tým zvládá bez výraznějších komplikací,“ říká vedoucí projektu Jaroslav Hovorka.

Archeologický průzkum přinesl několik cenných objevů, jako třeba fragment skla ze 14. století nebo zachovalé keramické nádoby ze 16. století. Tyto nálezy neovlivnily harmonogram stavby, protože divize 2 dokázala upravit postupy tak, aby práce mohly pokračovat.

Dokončení rozsáhlé rekonstrukce je naplánováno na jaro 2027. ■



Některé prvky krovu musely být vyztuženy ocelovými profily.

Tramvajová trať na Pankrác a metro D

D1 D5

Divize 1 dokončila stavbu tramvajové trati na Pankrác a související části podchodu. Nové dopravní spojení pomůže překlenout roční uzavírku stanice metra Pankrác C, již vyžaduje pokračující výstavba trasy D pod vedením divize 5.



Nová konečná tramvajová zastávka Pankrác se nachází mezi obchodním centrem Arkády Pankrác a administrativním souborem Gemini. V budoucnu trať povede až na Budějovickou.

Prodloužení tramvajové trati o přibližně 300 metrů je jednou ze změn v pražské dopravě, které souvisejí s realizací metra D. Zároveň jde o další zapojení divize 1 v oblasti Pankráce.

Komplikovaný úsek

Tramvaje na nové trati, jež byla slavnostně otevřena 13. prosince, budou moci zastavovat na nové konečné zastávce u stanice metra Pankrác.

Součástí stavby je hloubený podchod pod ulici Na Pankráci. Konstrukci tvoří monolitický železobetonový tubus, jenž byl budován ve stísněných podmínkách bez možnosti ukládat materiály na mezideponii.

Přestože nový úsek trati je relativně krátký, organizačně nešlo o jednoduchou stavbu. „Náročná byla koordinace s přeložkami inženýrských sítí a také řešení dopravy v zatíženém prostoru mezi

křižovatkami před obchodním centrem Arkády Pankrác,“ říká vedoucí projektu Jiří Pups.

Harmonogram se přesto podařilo dodržet. „Rád bych poděkoval kolegům z divize 5 za jejich pragmatický přístup, který přispěl k hladké realizaci celého projektu,“ dodává Jiří Pups.

Nová přestupní stanice

Konsorcium pod vedením divize 5 pokračuje ve výstavbě metra D Pankrác–Olbrachtova.

Již na podzim dokončila divize 1 úpadní ražbu eskalátorového tunelu Arkády a také dovrchní ražbu krátkého eskalátorového tunelu propojujícího trasy C a D. „V současné době se zde pracuje na izolacích a sekundárním ostění,“ uvádí vedoucí útvaru koordinace stavby Petr Chamra.

Divize 5 realizovala zbývající ražby ze staveniště v sousedství pošty Pankrác. Díky tomu se obě pracoviště propojila s obratovým tunelem za stanicí a bylo možné zahájit zpětnou přeražbu těchto míst ze staveniště v sousedství magistrály. V místě průniku klenb následně vznikne čelo stanice Pankrác D.

V těsné koordinaci s postupem ražeb pokračovaly práce na sekundárním ostění neveřejných tunelů za stanicí Pankrác D. Na hydroizolace a betonáže dna plynule navázaly stejné činnosti při realizaci klenb.

Dne 6. ledna bylo zahájeno výrazné omezení v pražské dopravě, jímž je roční uzavírka stanice Pankrác C. Čas bude využit nejen na celkovou rekonstrukci padesát let staré stanice, ale především na propojení stavebních konstrukcí pro pěší koridor přestupu na trasu D.



Slavnostního otevření trati se zúčastnil i generální ředitel Ondřej Fuchs.



V technologickém bloku sever a strojovně vzduchotechniky jsou realizovány hydroizolace.



Za stanicí Pankrác D je betonováno sekundární ostění obratového tunelu.

Rekonstruované garáže Vinohradská

D2

Divize 2 dokončila stavbu vnitroblokových garáží v pražské Vinohradské ulici, kterou realizovala od roku 2022. Projekt přináší potřebné rozšíření parkovacích kapacit v centru hlavního města.

Rekonstrukce zahrnovala demolici dvoupodlažního prvorepublikového objektu, jehož konstrukce byla v havarijním stavu.

Nový objekt s jedním podzemním a jedním nadzemním podlažím nabízí celkem 60 parkovacích míst pro automobily a 19 pro motocykly, a to včetně míst pro osoby se sníženou pohyblivostí.

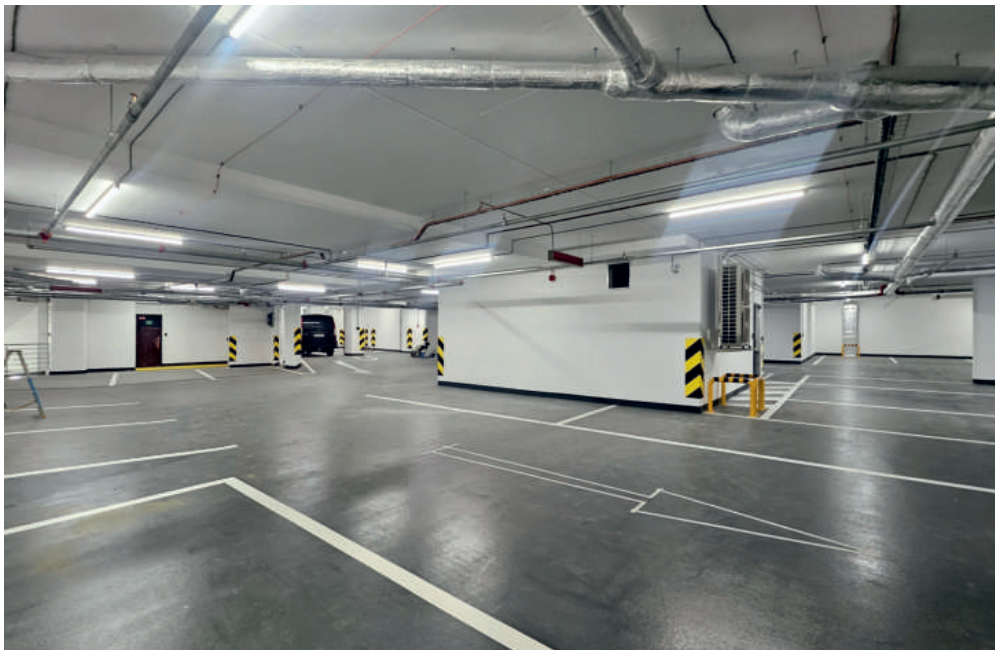
Stavba ve vnitrobloku

Práce probíhaly v omezeném prostoru vnitrobloku, který dovolil průjezd menších vozidel a zneumožňoval použití těžké mechanizace. „Technické limity staveniště a ohledy na komfort obyvatel okolních domů kladly vysoké nároky na plánování a realizaci stavby,“ zdůrazňuje vedoucí projektu Jaroslav Hovorka.

Stísněné podmínky ovlivnily zejména fázi demolice, kdy bylo nutné eliminovat hluk a vibrace. Z místa přitom muselo být celkově odvezeno přibližně 4 000 tun suti a 100 tun železa. Následnou výstavbu provázal intenzivní monitoring okolních budov kvůli možným deformacím.

Moderní parkování

Nový objekt je navržen tak, aby vyhovoval současným normám a potřebám městského parkování. Kromě běžných zabezpečovacích a přístupových systémů obsahuje moderní technologie pro zadržování dešťové vody a údržbu zelené střechy. Tyto prvky zajišťují efektivní a udržitelné využití prostoru.



Garáže vybudované na půdorysu původního objektu vyhovují soudobým požadavkům na velikost parkovacích míst i technické vybavení.

V průběhu stavby byla několikrát upravena projektová dokumentace. Šlo například o řešení únikových tras, neboť původní návrh nebylo možné realizovat kvůli chybějícímu souhlasu majitelů sousedních nemovitostí. Dodatečně byla provedena rovněž sanace a zesílení některých původních

železobetonových konstrukcí, což bylo nezbytné pro zajištění dlouhodobé stability a bezpečnosti objektu.

Kolaudace obnovených garáží, jejichž investorem je městská část Praha 3, je naplánována na letošní únor.

PĚT OTÁZEK

Štěpán Budík

vedoucí projektu divize 3



Pochází ze stavařské rodiny, absolvoval Fakultu architektury VUT v Brně. Již během bakalářského studia začal pracovat jako technik na stavbách v Jaderné elektrárně Dukovany a postupně prošel všemi pozicemi až k vedoucímu projektu. Do společnosti Subterra nastoupil v roce 2021.

Proč jste se stal stavařem?

Na rozhodnutí, co budu v životě dělat, měla nepochybně největší vliv rodina, díky které mi obor byl blízký od útlého mládí. Už na střední škole jsem na stavbách pracoval jako brigádník. Vyzkoušel jsem všechno, včetně projektování, a postupně jsem se našel v provádění staveb a jejich řízení.

Čím je práce vedoucího projektu nejzajímavější?

Nejvíce mě baví právě řídit složité projekty a sledovat, jak se z původních návrhů a plánů postupně stává skutečná infrastruktura. Mám rád všechny výzvy spojené s koordinací týmů, řešením nejrůznějších problémů a zlepšováním pracovních procesů. Neustále se něco děje, musím se rychle rozhodovat a tím zároveň aktivně ovlivňuji výslednou stavbu.

Co může mladé přitáhnout ke stavebnictví?

Myslím, že důležitým faktorem je využívání nových technologií. Už samotná skutečnost, že se inovace v oboru uplatňují a mladí si na ně ve škole i v praxi mohou sáhnout, zvyšuje atraktivitu oboru. Nejde přitom o jednu konkrétní technologii, nových postupů spojených s digitalizací existuje celá řada. Lákadlem může být například BIM nebo automatizace a robotika.

Rozhodování mladých lidí o vstupu do odvětví ovlivňuje podle mého to, jak rychle se v něm inovace nasazují. Zřejmě právě to dnes představuje jeden z hlavních faktorů.

Které technologie a postupy mohou v příštích letech obor nejvíce ovlivnit?

Obecně řečeno dnes existuje spousta technologií a nových přístupů, které přinášejí zvýšenou efektivitu, bezpečnost a také stále důležitější udržitelnost. Určitá řešení zatím známe jen z jiných oborů, jiná pronikají do stavebnictví, nebo přímo železničního stavitelství, už v současnosti.

Některé technologie jsem už zmínil. Mezi klíčové trendy s největším potenciálem patří 3D modelování, BIM a automatizace s robotikou. Dnes se setkáváme s jejich stále častější aplikací napříč celým stavebním oborem, která znamená nové možnosti a příležitosti.

Konkrétně práce ve 3D a BIM umožňuje přesné modelování všech fází výstavby, což značně přispívá k optimalizaci konstrukcí, odhalování potenciálních problémů a kolizních míst ještě před zahájením výstavby a rovněž efektivní koordinaci více účastníků projektu. BIM také usnadňuje správu infrastruktury během jejího životního cyklu, což vede k vyšší efektivitě a snížení nákladů na dlouhodobou údržbu.

Automatizace a robotické technologie pak výrazně zjednodušují a urychlují výstavbu železničních tratí a infrastruktury, přičemž zvyšují přesnost vykonávaných prací a přispívají k jejich celkovému zefektivnění.

Co byste radil studentům a absolventům odborných škol?

Hlavní je pochopitelně mít silné technické základy, stavitelské a inženýrské znalosti. Ovšem neméně důležité jsou praktické zkušenosti, které je možné získat pouze prací na stavbách.

Pokud jde o úspěch v kariéře, klíčem k profesnímu růstu a novým příležitostem je samozřejmě svědomitý a vytvářelý přístup k práci. A nesmím zapomenout na neustálé vzdělávání.

SLALOM SPECIÁL	OBŘÍ SLALOM
Ž1	1. Lenka Čerychová
1. Lenka Čerychová	2. Hana Janoutová
2. Iva Kebrtová	3. Iva Kebrtová
3. Jana Cibochová	
60 +	
1. Vladislav Beneš	1. Vladislav Beneš
M1	
1. Petr Hončík	1. Petr Hončík
2. Radek Novák	2. Radek Novák
3. Pavel Zykán	3. Jan Březina
M2	
1. Miroslav Rypáček	1. Miroslav Rypáček
2. Martin Findeis	2. Miroslav Zobaník
3. Pavel Farský	3. Pavel Farský
M3	
1. Lukáš Růžička	1. Radim Wrana
2. Martin Konvička	2. Lukáš Růžička
3. Radim Wrana	3. Martin Konvička
M4	
1. David Svoboda	1. David Svoboda
2. Patrik Szotkowski	2. Patrik Szotkowski
3. Vojtěch Kostka	3. Vojtěch Kostka
BĚH – KLASICKÝ STYL	
Ž1	60+
1. Jana Cibochová	1. Vladislav Beneš
M1	M4
1. Radek Novák	1. David Svoboda
2. Jan Březina	2. David Lehovec
M2	M3
1. Miroslav Rypáček	1. Radim Wrana
2. Miroslav Zobaník	2. Tomáš Žák
3. Martin Findeis	3. Robert Szlachta

GRATULACE

ÚNOR–BŘEZEN

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Anna Nováková
Ing. Barbora Krejčí, Ph.D.
Ing. Lenka Milostná

50 let

Jaroslav Futej
Martin Pápež
Ing. Vít Pastrňák
Ján Tribula

55 let

Jiří Cop
Pavel Horák

60 let

Ing. Jaromír Heřt
Alex Cokris
Vladimír Vlasák
Ing. Josef Bača
Jiří Hubínek
Jiří Motyčák

65 let

Pavel Macourek
František Janda

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Milan Badura
Lukáš Mamula
Ing. Ladislav Šabach
Radim Czylok
Ing. Vladimír Král

15 let

Ing. Jan Borský

20 let

Ing. Zuzana Kypová
Eva Limonová
Jiří Provazník
Jiří Procházka
Ing. Lukáš Klégr

30 let

Miroslav Gorniak
Ing. Václav Pusch

Lyžařské závody v Dolní Moravě

Tradiční soutěž o nejlepší lyžaře mezi zaměstnanci společnosti Subterra se v areálu Větrný vrch uskutečnila 17. a 18. ledna. Po několika letech se na program závodů vrátil běh na lyžích.

Třicítka účastníků se kromě tratí opět musela vy-pořádat také s počasím, které na rozdíl od loňska závodům příliš nepřálo. Sněhu byl v Dolní Moravě tentokrát sice dostatek, ale první den věnovaný závodům na sjezdovce ovlivnila snížená viditel-nost kvůli mlze.

Tratě ovšem byly dobře připravené a obě dis-ciplíny, slalom a obří slalom, proběhly podle plánu a bez mimořádných událostí. V jedné ženské a pěti mužských kategoriích se soutěžilo dvoukolově, počítal se součet obou časů.

Na rozdíl od čtyř předchozích ročníků se po-kračovalo soutěžení sobotním závodem v běžec-kém lyžování. V minulých letech musela tuto část programu kvůli sněhovým podmínkám nahradit re-kreační vyjížďka, nebo dokonce orientační běh, loni se plánovaně konal celodenní výlet.

Letos se opět jelo na čas. Ženy absolvovaly dva kilometry a muži kilometry čtyři, a to v několika věkových kategoriích.

Vedle sportovních soutěží zahrnuje oblíbená akce také setkávání při společenském programu, v němž ani letos nechybělo vyhlásování výsledků v restauraci Větrák.



Společná fotografie z areálu Větrný vrch zachycuje kromě lyžařů a sjezdovky také mlhu, která páteční slalomové závody provázela.

Železniční trať Střelice – Zastávka u Brna

D3

V sobotu 14. prosince byla slavnostně ukončena elektrizace jihomoravské železniční trati Střelice – Zastávka u Brna, již vedla divize 3. Na konci ledna byl projekt oceněn v soutěži Železniční stavba roku 2024.



Společnost Subterra při slavnostním ukončení zastupoval obchodní ředitel Jiří Tesař.

Součástí akce za účasti premiéra Petra Fialy a dalších významných hostů byla jízda zvláštního vlaku z Brna do stanice Zastávka u Brna, kde se



Cenu v soutěži Železniční stavba roku převzali Jiří Tesař a vedoucí projektu Štěpán Budík.

konal samotný ceremoniál. Jménem společnosti Subterra hovořil a následně stříhal pásku obchod-ní ředitel Jiří Tesař.

Na projektu se spolu s vedoucí divizí 3, která pracovala na úseku Střelice–Tetčice, dále podíle-ly OHLA ŽS a Elektrizace železnic Praha.

Zakázka zahrnovala především výstavbu dru-hé koleje, trakčního vedení, bezbariérových ná-stupišť a protihlukových stěn. Rekonstruované byly koleje a veškeré technologické vybavení.

Práce byly zahájeny v listopadu 2022, první pravidelné spoje vyjely na přibližně 20kilometrový úsek 15. prosince. Veškeré činnosti ovlivňující že-lezniční provoz bylo možné realizovat pouze ve vý-luce, která trvala necelých osm měsíců.

Elektrizace důležité příměstské trati byla poté na konci ledna v Praze rovněž oceněna. V soutěži Železniční stavba roku 2024 se projekt stal jedním z vítězů v kategorii Stavba.

Subterra a Cesta za snem

Subterra již devátým rokem spolupracuje s neziskovou organizací Cesta za snem, která pořádá sportovní akce pro lidi s handicapem i bez něj a podporuje aktivní život napříč společností.



V posledních ročnících Metrostav handy cyklo maratonu patří tým Subterra k nejlepším.

Jako partner nabízí Subterra nejen finanční pod-poru, ale i osobní zapojení zaměstnanců, kteří pravidelně startují v Metrostav handy cyklo ma-ratonu. V roce 2022 dokonce Subterra Cycling Team získal titul absolutního vítěze, protože organizací sbírky nejlépe naplnil hlavní myšlenku akce.

Zaměstnanci společnosti se také společně se svými rodinami účastní Subterra Open Weekendu, jenž na maraton volně navazuje. Koncem září se



V roce 2022 byl Subterra Cycling Team oceněn za organizaci dobročinné sbírky.

závodníci setkávají se svými patrony – lidmi po úraze nebo nemoci, jimž byla jízda daného týmu věnována – a tráví spolu víkend.

Do Poslova mlýna v Doksech se sjíždějí týmy, jejich rodiny, ale i další zájemci, kteří si chtějí vy-zkoušet sportovní i vzdělávací aktivity určené pro dospělé, děti a lidi s handicapem.

Subterra Open Weekend spojuje různé účast-níky včetně lidí na vozíku nebo s protézami a také



Subterra Open Weekend vítá všechny zájemce, bez ohledu na věk a zdravotní stav.

seniorů. Tato rozmanitá skupina přesto vytváří fungující týmy – a z Poslova mlýna se všichni vra-cejí s pěknými vzpomínkami a přátelskými pouty.

Dlouholeté a úspěšné partnerství společnosti Subterra a Cesty za snem stojí na nadstandard-ních vztazích a osobním zapojení.

Heřman Volf
předseda spolku Cesta za snem

