



SÍDLO SPOLEČNOSTI HOSPI MED

SUBTERRA



KANALIZACE V PRAZE

Výstavba stanice metra Pankrác D

D1 D5

Práce na trase D pražského metra Pankrác–Olbrachtova probíhají již tři roky. V březnu dokončila divize 1 betonáž eskalátorového tunelu pro přestup mezi trasami D a C. V dubnu se ve stanici Pankrác D uskutečnila další prorážka.

Divize 5, která vede mezinárodní konsorcium dodavatelů, realizuje především stanici Pankrác D. Na rozsáhlém projektu se podílí rovněž divize 1.

Vzhledem k výstavbě přestupu byla stávající stanice Pankrác C počátkem ledna na rok uzavřena. Cestující mohou sledovat postup prací z pomalu projíždějících souprav.

V omezeném prostoru

Eskalátorový tunel do vestibulu Arkády razila divize 1 od března do září 2024. V husté zástavbě bylo možné pracovat jen v denních směnách.

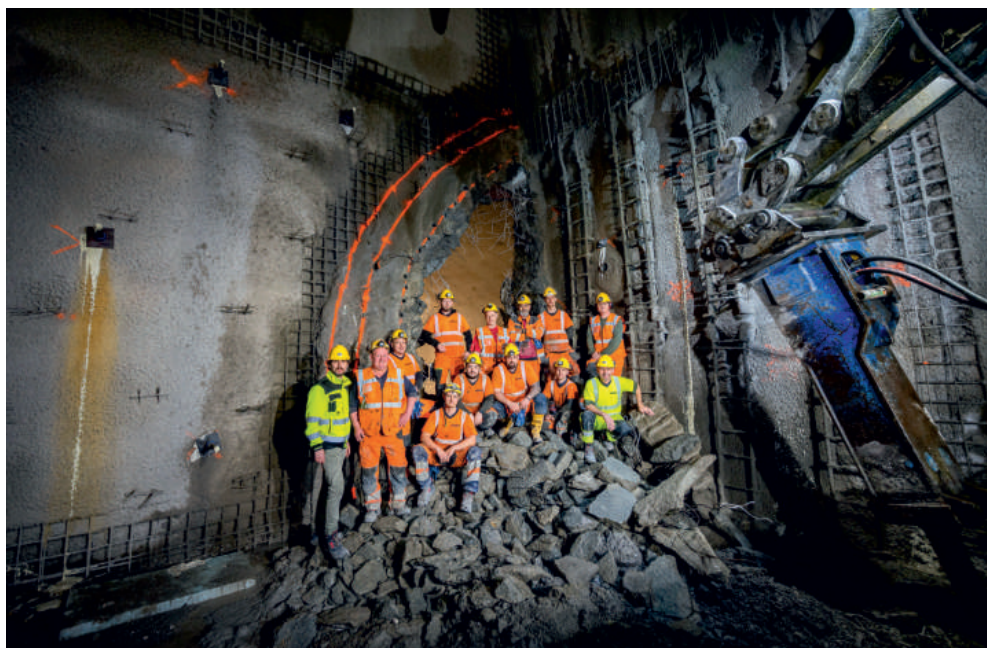
Úpadní ražba se sklonem 30 stupňů a profilem 110 metrů čtverečných představovala technickou výzvu. Po jejím dokončení byla prodloužena kolejová dráha pro pojezd plošiny tažené vrátkem, což umožnilo zahájení další etapy stavby, dovrchní ražby přestupního eskalátoru propojujícího stanici Pankrác D a Pankrác C.

V březnu byla v tunelu přestupního eskalátoru dokončena betonáž sekundárního ostění.

Podmínky na stavbě byly mimořádně složité – montáž betonářské formy probíhala ve stísněném prostoru, do něhož byl přístup možný pouze skrze eskalátor Arkády. „Montáž formy i další práce na betonáži znamenaly komplikace jak pro naše zaměstnance, tak pro dodavatele formy,“ potvrzuje vedoucí projektu Linda Černá Vydrová.

Stavba vyžadovala řešení řady specifických problémů, ať už šlo o použitou strojní sestavu, způsob odtěžování a zajišťování výrubu, nebo samotnou betonářskou formu a její instalaci.

„Každý eskalátorový tunel v pražském metru vyžaduje individuální přístup, což potvrdila i tato stavba. Získané zkušenosti proto budou cenné pro realizace podobných podzemních objektů,“ dodává Linda Černá Vydrová.



V úterý 15. dubna byl prorážen levý dílčí výrub stanice Pankrác D do dvojkolejného tunelu ve směru ke stanici Olbrachtova.

Prorážka do mezistaničního tunelu

Společně s výstavbou přestupních prostor pokračuje divize 5 v ražbách dalších částí stanice Pankrác D a v polovině dubna dospěla k dalšímu významnému milníku. Osádka pod vedením Štefana Ivora provedla prorážku opěří levého dílčího výrubu stanice do dvojkolejného traťového tunelu ve směru ke stanici Olbrachtova.

Během ražby opěří bočních výrubů také poprvé došlo k propojení primárního ostění dříve realizované patní štolý s ostěním bočních výrubů. Přes tento pokrok zbývá zaměstnancům divize 5 na raž-

bách stanice Pankrác D práce ještě přibližně na jeden rok.

„Nyní musejí razíči dokončit ještě dna obou dílčích výrubů, čímž odhalí boky primárního ostění patní štolý. Následovat bude ražba samotného středního výrubu, na kterou naváže vybourání ostění patní štolý včetně dočasných vnitřních staničních mezistěn,“ popisuje další postup vedoucí útvaru koordinace stavby Petr Chamra.

Ražby ve stanici Pankrác D uzavře probourání prostupu do přestupní chodby a prohloubení dna v místě křížení s touto chodbou. ■



Ražba i betonáž přestupního eskalátorového tunelu vyžadovala pečlivé plánování.



Průběh prorážky s napojením různých profilů bylo třeba neustále kontrolovat.



Při ražbě dna dílčích výrubů se zčásti odhaluje primární ostění patní štolý.

Úspěšná jarní výzva SportujeM

Výzva s názvem SportujeMe na prahu jara! byla dobrou příležitostí nejen pro zlepšení fyzické kondice, ale i pro další pomoc. Účastníci projektu tentokrát podpořili Jakuba Jirků ze společnosti Metrostav.



Jakub Jirků rád navštěvuje také fotbalové zápasy pražské Slavie.

Díky velkému nasazení dosáhli zaměstnanci Skupiny Metrostav výborných výsledků, a to nejen v počtu bodů, ale i v množství získaných financí.

Cílem výzvy bylo nasbírat 11 tisíc bodů, které se promění v dar Jakubovi na pokrytí nákladů na osobní asistenci.

Účastníci se s nadšením zapojili do zimních sportů, přičemž bonusové body za zimní aktivity nebo speciální body za dosažení určité vzdálenosti při jízdě na kole, chůzi či běhu je ještě více motivovaly. Bodový cíl se podařilo naplnit, aktivity v aplikaci SportujeM přinesly 60 tisíc korun.

Za kulturou i sportem

„Chtěl bych poděkovat všem, kteří se do výzvy zapojili a přispěli tak k získání potřebných bodů. Trávit čas na kulturních a sportovních akcích je pro mě nesmírně důležité, ale bez aktivní pomoci ostatních to je prakticky nemožné. Veškeré finan-

ční prostředky proto použiji na osobního asistenta,“ nadšeně říká Jakub Jirků. A k tomu dodává: „Ještě jednou děkuji všem kolegům ze Skupiny Metrostav včetně zaměstnanců společnosti Subterra. Jste skvělí!“

Desítku nejlepších sportovců ze společnosti Subterra, kteří se svým nasazením na dosažení cíle nejvýrazněji podíleli, tvoří Václav Šuser, jenž v celé Skupině Metrostav obsadil 8. místo, Zuzana Madigárová, Miloslav Otta, Michaela Matoušková, Petr Sosna, Tatiana Dzurjuvová, Bronislava Matuškovicičová, Kamil Broda, Michal Šmejkal a Miloš Kašpar.

Podrobné informace o nadcházejících sportovních výzvách a možnostech zapojení jsou na adrese www.sportujemveskupine.cz. ■

SLOVO EKONOMICKÉHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, před několika týdny jsme dokončili výroční zprávu za rok 2024, kterou poté schválil auditor. Jak loňský rok hodnotit z hlediska čísel? Dosáhli jsme výnosů 7,9 mld. Kč, což je o 2 % více než v roce 2023. Více než 90 % obrátu jsme zrealizovali v tuzemsku. Provozní výsledek hospodaření je 370 mil. Kč.

Naše švédská dceřiná společnost počátkem roku 2024 definitivně předala projekt Skärholmen. Žádné další zakázky jsme nezískali, SBT Sverige tedy nyní nevykonává žádnou stavební činnost. Maďarská dceřiná společnost Subterra – Raab v červnu úspěšně uzavřela poslední etapu obchvatu města Šoproň. Vzhledem k aktuální situaci na maďarském stavebním trhu jsme se rozhodli činnost ukončit, v prosinci 2024 jsme společnost se ziskem prodali, a tím jsme v Maďarsku završili deset let úspěšného podnikání.

Ale vraťme se ke společnosti Subterra. V segmentu podzemního stavitelství nebyl loňský rok ideální. Realizovali jsme minimum zakázek, obrát byl necelých 250 mil. Kč. V Německu jsme sice neměli žádnou stavbu, koncem roku jsme ovšem společně se sesterskou společností BeMo Tunneling uspěli na dvou projektech. Na železničním tunelu Cornberg máme podíl 180 mil. Kč a na silničním tunelu Holstein činí náš podíl 730 mil. Kč. Situace v tuzemsku vypadá do budoucna rovněž výrazně lépe. Divize 1 uzavřela smlouvy o dvou zakázkách na rekonstrukci železničních tunelů na rozhraní Krkonoš a Jizerských hor a získala též podíl na výstavbě dálnice D11 v úseku Trutnov – státní hranice s Polskem.

Segment železničních staveb má za sebou další zdařilý rok v podobě obrátu 3,8 mld. Kč a zisku 150 mil. Kč. Kromě Česka obrát výrazně vzrostl i na Slovensku, kde divize 3 loni realizovala zakázky za 650 mil. Kč. Věříme, že slovenský trh je pro nás perspektivní. Díky úspěchům na železnici jsme mohli v posledních letech investovat stovky milionů korun do nejmodernějšího strojního vybavení a předloni jsme rovněž zahájili výstavbu areálu v Brodku u Přerova, kde budeme moci svoji mechanizaci nejen uskladňovat, ale i opravovat.

Úspěšně pracujeme na první etapě výstavby pražského metra D, Pankrác–Olbrachtova, kde divize 5 zaznamenala obrát 1,6 mld. Kč a velice dobrý hospodářský výsledek. Před dvěma lety jsem zde napsal, že jsme podali nabídku na etapu druhou, do stanice Nové Dvory, a že na vyhodnocení tendru čekáme. A čekáme bohužel i dnes. Zadavatel nabídku našeho konsorcia opakovaně vybral jako nejvýhodnější, ovšem neúspěšně uchazeči rozhodnutí opakovaně napadají, a tak soutěž stále není definitivně vyhodnocena. Věříme ve správnost naší nabídky a jsme připraveni práce na druhé etapě zahájit, jakmile to bude možné.

Také v obou zbývajících segmentech, pozemním stavitelství a TZB, jsme měli dobré výsledky. Divize 2 a 4 dosáhly obrátu přesahujícího 1 mld. Kč a naplnily plánovaný zisk.

Závěrem bych rád všem kolegyním a kolegům poděkoval za jejich usilovnou práci. Velmi si ceníme toho, že i v této nelehké době náš tým více než 700 spolupracovníků každodenně podává maximální výkony. Jen díky tomu může být naše společnost úspěšná i v 61. roce své existence.

Ing. Pavel Zykán

Oprávérenská hala v Bohumíně

D1 Na výstavbě oprávérenské haly pro měřicí vozy Správy železnic v areálu železniční stanice Bohumín se podílí divize 1.

Objekt je navržen jako koncová hala se slepou kolejí, do níž budou zajiždět měřicí soupravy k pravidelné údržbě a opravám. Divize 1 realizuje montáž ocelové konstrukce haly a její opláštění.

Práce pro společnost OHLA ŽS byly zahájeny loni v listopadu, pokračovat mají do května. ■

Výrobní hala pro Škodu Auto

D4 Montáž technických zařízení v hale pro výrobu baterií, která vzniká v areálu společnosti DD Real u Kosmonos, dokončila divize 4. Generálním dodavatelem je Metrostav, investorem DD Real a budoucím uživatelem Škoda Auto.

Kromě kompletních zdravotnětechnických rozvodů zahrnovala zakázka systém ústředního vytápění a také podtlakovou kanalizaci objektu.

Divize 4 na projektu pracovala do letošního března, nyní je hala předána investorovi k instalaci výrobních technologií. ■

Protihlukové stěny na D1



D3 Divize 3 dokončila pro společnost MI Roads výstavbu protihlukových stěn v rámci rozšíření dálnice D1 v úseku Brno centrum – Brno jih.

Protihlukové stěny na mostech a římsách opěrných zdí, realizované v kombinaci hliníkových a transparentních panelů, byly dokončeny v předstihu spolu s ostatními objekty této stavby. Dálnice je v plném provozu od 7. dubna 2025. ■

Schodiště u Štefánikova mostu



D2 Výstavbu schodiště spojujícího Štefánikův most s náplavkou na Dvořákově nábřeží v Praze dokončila divize 2.

Schodiště je umístěno na levé straně mostu ve směru od Revoluční třídy a obtáčí se kolem železobetonového pilíře. Původní návrh počítal s monolitickým provedením pilíře, kvůli technické náročnosti a množství konstrukčních detailů byl postup upraven a prvek byl prefabrikován. Ocelová konstrukce schodiště zahrnuje roštové stupně a podesty a zábradlí z tyčoviny.

Výstavba začala v létě 2024 a i navzdory uzavření náplavky kvůli povodním v září 2024 se harmonogram podařilo dodržet. Drobná stavba v exponovaném místě si vyžádala mimořádně pečlivou koordinaci a vysoký podíl ruční práce. ■

Konference Železnice 2025

D3 Ve čtvrtek 27. března hostilo pražské O₂ univerzum 28. ročník konference Železnice. Odborné setkání pro správce, investory, projektanty a stavitelé železnic, jehož se účastnilo více než 450 hostů, zahájil ministr dopravy Martin Kupka.

S odborným příspěvkem o loni ukončené elektrizaci trati Střelice – Zastávka u Brna vystoupil vedoucí projektu Štěpán Budík z divize 3, která jihomoravskou stavbu více než dva roky vedla.

Subterra se dlouhodobě rovněž řadí k hlavním partnerům konference. ■

Nové sídlo společnosti Hospimed

Divize 2 dokončuje práce na objektu společnosti Hospimed v ulici Malešická na pražském Žižkově. Budovu s výraznými tvary, která je dostavbou stávajícího sídla, navrhl Atelier 6.



Na dynamickém výrazu budovy se podílejí nepravidelné tvary obkladových desek.

Čtyřpodlažní objekt přináší společnosti Hospimed výrazné rozšíření kapacit sídla. Nové prostory budou sloužit nejen jako kanceláře, ale rovněž jako servisní a technické zázemí určené pro zdravotnickou techniku.

Projekt, jehož realizace začala na konci listopadu 2023, se nachází těsně před předáním stanoveným na konec letošního dubna.

Složitá fasáda

Budova na půdorysu zkoseného lichoběžníku má kombinovaný železobetonový monolitický nosný systém, jenž je založen na velkopřůměrových vrtaných pilotách. Dispoziční členění interiéru tvoří převážně sádkartonové konstrukce.



Většina prostor v novém objektu bude využívána jako kanceláře.

Technicky nejnáročnější součástí projektu představuje fasádní plášť. Provětrávaná konstrukce nese nepravidelné obkladové desky s precizním spárožením, které doplňují pásová okna s hliníkovými rámy.

Investor při realizaci fasády požadoval změnit původně plánované fixní výplně otvorů za otvíravé prvky, což představovalo významnou změnu se zásadním dopadem na harmonogram prací.

„Tato část je konstrukčně nejkomplexnější, protože zahrnuje montáž rámové hliníkové fasády se strukturálně uloženými izolačními trojskly na železobetonovou konstrukci, navíc realizovanou v negativním sklonu,“ vysvětluje technické provedení jihovýchodního nároží vedoucí projektu Pavel

Muzeum paměti XX. století

Divize 2 již druhým rokem rekonstruuje historický Dům pážat pánů z Martinic na pražských Hradčanech, který se stane sídlem Muzea paměti XX. století.

Stavba má citlivě propojit historické konstrukce s moderními technologiemi a současnými požadavky na provoz muzea. Návrh architekta Tomáše Hradečného respektuje hodnotu domu, přičemž nevhodné či nevratně poškozené části nahrazuje soudobými prvky.

Staré i nové

Během uplynulého roku byly dokončeny hlavní stavební úpravy, jako jsou sanační práce, venkovní rozvody vody a kanalizace nebo příprava pláně pro pokládku štetové dlažby na nádvoří. K závěru se blíží i výměna prejzové krytiny po úpravě krovu včetně osmi nových vikýřů. Další změnou je zasklení pavlače do hliníkových profilů.

V interiéru jsou hotové rozvody ústředního topení i silnoproudých a slaboproudých systémů, což umožní betonáž podlah. Pokračuje i výstavba výtahové šachty a úpravy hygienického zázemí.

S příchodem teplejšího počasí se divize 2 zaměří na dokončení střech a celkové venkovní zčištění. Stěžejním úkolem bude vydláždění nádvoří



Jednu z nejvýraznějších úprav představuje zasklení pavlače na nádvoří.

a průjezdů, které výrazně přispěje k finální podobě objektu.

Více než expozice

Muzeum XX. století bude po dokončení sloužit nejen jako výstavní a vzdělávací prostor, ale také jako místo pro uchování a zpřístupnění svědectví pamětníků. V budově budou konferenční a přednáškové sály, knihovna a nahrávací studio.

Růžička. Zasklení se rovněž propojuje s provětrávanou fasádou a v interiéru musí navazovat na konstrukci zdvojených podlah.

Komfort a funkčnost

Podstatnou součástí projektu ve frekventované ulici bylo zajištění co nejlepšího akustického komfortu. Proto byl po celou dobu stavby kladen důraz na detaily napojení jednotlivých konstrukčních prvků v horizontálních i vertikálních směrech, aby bylo dosaženo maximální vzduchové neprůzvučnosti prostor.

V průběhu realizace projektu došlo také k rozšíření zadání o výstavbu parkoviště na nároží ulic Na Mokřině a Na Rovnosti. Toto parkoviště, zahrnující 34 parkovacích míst na celkové ploše přibližně 750 metrů čtverečných, bylo přidáno do projektu po získání dodatečného stavebního povolení. Změna pochopitelně rovněž ovlivnila harmonogram.

Na přelomu března a dubna, po dokončení hydroizolací dílčích plochých střech a teras, byla provedena také finální úprava interiérových prostor včetně dokončení rozvodů technických zařízení při koordinaci jednotlivých profesí a povrchových úprav.

Předání budovy a navazujících venkovních ploch bylo naplánováno na konec dubna. ■



Pro novou náplň budovy jsou nezbytné rozsáhlé elektroinstalace a další technická zařízení.

Pavel Horák z divize 2 upozorňuje na zajímavý detail: „V objektu vznikne i multifunkční sál určený pro přednášky a konference. Architekt zde navrhl zakrytí stropu pohledovým materiálem Tektalan, což je soudobá verze heraklitu.“

Na stavbě probíhá rozsáhlý archeologický průzkum, jenž ovlivňuje harmonogram. Dokončení rekonstrukce je nyní stanoveno na polovinu letošního července. ■

Modernizace železničního uzlu Žilina

V Žilině od konce roku 2020 probíhá celková přestavba tamního nádraží, na které se podílí divize 3. Nejrozsáhlejší projekt slovenských železnic obsahuje kompletní modernizaci tratí, stanic i technologického vybavení.



Nejpodstatnější součástí projektu je výstavba železničního spodku a svršku.

Stavba zahrnuje více než 16kilometrový úsek trati a čtyři nádraží. Dodavatelskou společnost vedle divize 3 tvoří Strabag, Eurovia CS a AŽD Praha.

Modernizace železničního uzlu Žilina je klíčová pro zvýšení rychlosti a kapacity na evropských koridorech do Česka a Polska, pro spojení z Bratislavy do Košic i pro samotné město.



Panely protihlukových stěn umožňují vytváření barevných vzorů.

Podle plánu

V uplynulém roce se divize 3 zaměřila zejména na modernizaci železničního spodku a svršku v úseku Žilina Strážov – Žilina osobní stanice. Demontovala více než 52 kilometrů kolejí, odstranila přibližně 160 výhybek a také odtěžila více než 100 tisíc metrů krychlových zeminy a kolejového lože.

Následně byly realizovány nové koleje v délce téměř 17 kilometrů včetně 54 výhybek. Modernější kolejíště umožní rychlost vlaků až 120 km/h.

Zároveň pokračovala výstavba protihlukových stěn v úsecích Váh–Varín a Varín–Strečno. Celkem bylo instalováno více než 54 tisíc metrů čtverečných panelů z různých materiálů, od perforovaného hliníku přes bezpečnostní sklo po železobetonové panely s dřevocementovými absorbéry. Z tohoto rozsahu již byla dokončena a předána více než polovina.

V únoru zahájila divize 3 další sezónu prací, jež opět spočívají především v demontáži kolejí a v ukládání protihlukových stěn.

„Momentálně se nacházíme v jedenácté fázi výstavby. Na jaře začneme s realizací železničního svršku v prostoru osobní stanice Žilina,“ shrnuje postup vedoucí projektu Milan Tonhauser.

Stavba postupuje podle plánu a upraveného harmonogramu. ■

D2

D2

D3

Rekonstrukce pražské kanalizace

Od loňského roku realizuje divize 4 kanalizaci v ulici Generála Píky v pražských Dejvicích. Projekt zahrnuje výměnu jednotné stoky a složité přepojování inženýrských sítí.



Ražené úseky umožňují položit stoku pod ulicí Svatovítská bez vlivu na provoz tramvají. Automobily byly omezeny pouze v jednom jízdním pruhu.

Stavba nahrazuje kanalizaci z roku 1926 novým systémem tří stok A, B a C. Nejdelší stoka A v původní trase měří téměř 245 metrů, stoky B a C s délkou 199 metrů budou nově napojeny na kanalizační systém v ulici Kafkova.

Hornickým způsobem

Vysoká hustota inženýrských sítí zčásti znemožnila tradiční výkopové práce, proto se otevřené výkopy střídají s raženými úseky.

Divize 4 využívá důlní technologii za použití korýtkové výztuže, jež zajišťuje stabilitu výrubu a snižuje jeho profil. Výztuž je osazována v pravidelných intervalech, jednotlivé rámy jsou fixovány rozpěrami a pažnicemi typu Union. V místech s nestabilním podložím nebo v blízkosti kabelovodů je aplikována injektáž polyuretanovou hmotou.

K hornickému způsobu výstavby vedly nejen podzemní inženýrské sítě, ale také požadavky na bezpečnost a minimalizaci povrchových propadů.

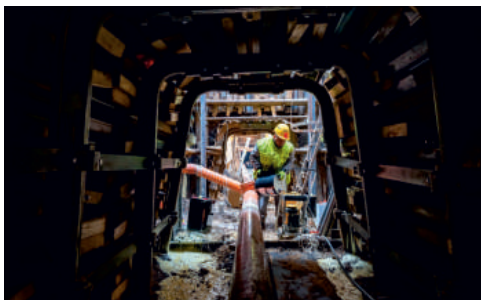
„Ražené úseky se nacházejí pod komunikací s intenzivním provozem včetně tramvají. Hornická technologie umožňuje precizní postup výstavby a eliminuje riziko sedání terénu, které by mohlo provoz narušit,“ říká vedoucí projektu Martin Vlk.

Stabilitu podloží v průběhu ražby sleduje geotechnický monitoring, aby bylo možno reagovat na případné deformace výztuže nebo pohyby terénu.

Pro zrychlení výstavby

V průběhu realizace projektu bylo technické řešení upraveno. Namísto monolitických konstrukcí šachet byly využity prefabrikáty, takže nebyla potřeba dodatečná stabilizace stříkaným betonem. U ražených úseků byla původní výztuž z pražských rámu nahrazena výztuží korýtkovou, což práce urychlilo.

Po výstavbě kanalizace bude také obnovena dopravní infrastruktura včetně komunikací, chodníků a zeleně. Stavba má být dokončena v závěru letošního května.



Díky korýtkové výztuži je profil výrubu stabilní a rovněž menší.

Obnova domu pro Akademii věd

Divize 2 loni v prosinci dokončila rekonstrukci domu U Tří Uhrů, jenž se nachází v Linhartské ulici v centru Prahy. Památkově chráněný objekt slouží jako sídlo Sociologického ústavu Akademie věd ČR.



Dnešní podobu dala domu U Tří Uhrů klasicistní přestavba v 19. století.

Práce na obnově čtyřpodlažního domu U Tří Uhrů, který pochází ze 14. století, byly zahájeny počátkem roku 2023.

Vzhledem k mimořádné hodnotě stavby a jednotlivých součástí spolupracovala divize 2 se zástupci památkové péče a restaurátory.



Kancelářské prostory spojují historické konstrukce se soudobým vybavením.

Ochrana historických prvků

Zvláštní důraz byl kladen na zajištění stropních konstrukcí, zejména gotických sklepů a renesančních trámových stropů ve druhém a třetím nadzemním podlaží. Degradované části trámů byly vyměněny a stabilizovány petrifikačními roztoky.

„Malované záklopové desky jsme zafixovali a silně poškozené části stabilizovali bandážováním. Zároveň jsme zajistili ochranu před zatékáním,“ popisuje vedoucí projektu Pavel Horák. Konzervované stropy nejsou viditelné, chrání je omítnuté podhledy.

Moderní prostory

Stavební úpravy budově navrátily dispozice z konce 19. století a odstranily nevhodné vestavby ze století 20. Nově byl instalován výtah.

První tři nadzemní podlaží obsahují kancelářské prostory Sociologického ústavu AV ČR, ve čtvrtém podlaží vznikl byt a do podkroví byly umístěny strojovny technických zařízení. Dispoziční řešení umožňuje flexibilní provoz.

„Výsledkem rekonstrukce je funkční, bezpečný a historicky hodnotný prostor, který bude sloužit i dalším generacím,“ uzavírá Pavel Horák.

Výhybky v Kralupech nad Vltavou

Technicky náročnou výměnu výhybkových konstrukcí v železniční stanici Kralupy nad Vltavou, která se nachází na vytíženém IV. tranzitním koridoru, realizovala divize 3.

Rekonstrukce ve středočeské stanici zahrnovala čtyři křížovatkové výhybky propojené do dvojité kolejové spojky. Divize 3 práce zahájila na počátku loňského října.

Komplikovaný přístup

Stavba zahrnovala technicky nejnáročnější výhybkovou konstrukci, která je umístěna uprostřed libčického zhlaví, ve východní části stanice. Kvůli této poloze byl k výhybkám komplikovaný přístup, což kladlo vysoké nároky na logistiku. „Veškerý materiál bylo nutné přepravovat pouze po koleji,“ upozorňuje stavbyvedoucí Milan Badura.

Původní výhybkové konstrukce na dřevěných pražcích byly kvůli celkovému havarijnímu stavu vyměněny za nové s pražci betonovými. Součástí

projektu byla rovněž instalace elektrických ohřevů výhybek a nové kabeláže pro zabezpečovací zařízení.

Ve dvou fázích

Realizaci zkomplikovalo nedopatření při subdávce dílů.

„Na stavbu nám nejprve přivezli jiné srdcovky, takže nebylo možné propojit dvě odbočné větve. Přesto jsme museli nesprávné díly nejprve použít a položit je provizorně, abychom umožnili železniční spojení alespoň v přímém směru,“ popisuje Milan Badura.

Divize 3 tímto postupem dokázala zajistit, že již od konce listopadu byly výhybkové konstrukce v provozu.



Vyměňované výhybky se nacházejí uprostřed kolejíště, což znesnadnilo dopravu materiálu.

Správné srdcovky dorazily v březnu, následně byla možná definitivní pokládka výhybek a dokončení celé stavby.

D4

PĚT OTÁZEK

Pavel Růžička

vedoucí projektu divize 2



Po absolvování Fakulty stavební VUT v Brně působí Pavel Růžička od konce 90. let v oboru pozemních a inženýrských staveb. V divizi 2 společnosti Subterra pracuje v pozici vedoucího projektu od roku 2021.

Jak hodnotíte stavbu pro společnost Hospimed?

Projekt byl náročnou, ale cennou zkušeností. Neustálé upřesňování přání investora během realizace vyžadovalo mimořádné nasazení a flexibilitu celého týmu i našich partnerů, abychom vše v termínech zvládli. Potvrdilo se, jak klíčová je u takto dynamických projektů perfektní komunikace a koordinace všech zúčastněných – od projektantů přes nás až po subdodavatele. Všichni jsme museli intenzivně spolupracovat, abychom naplnili nové požadavky a dodrželi harmonogram.

Výsledkem je architektonicky i provozně výjimečná stavba a já věřím, že bude dobře sloužit svému účelu.

Co soudíte o současné situaci ve stavebnictví?

Obor se podle mého potýká hlavně se dvěma zásadními problémy. Zaprvé, je stále těžší sehnat dostatek kvalifikovaných a spolehlivých lidí napříč všemi profesemi. Zadruhé, jako člověk z praxe vidím bohužel i jistý pokles obecné úrovně kvality. A to jak v samotném řemeslném provedení staveb, kde je náročnější vše ohlídat, tak někdy i v kvalitě a propracovanosti projektové dokumentace. Je to trend, s nímž se jako obor musíme vypořádat.

Jak se s tím vypořádává Subterra?

Společáme na své silné stránky a osvědčené postupy. Máme zkušené a stabilní týmy, propracované interní procesy s velkým důrazem na řízení kvality a budujeme dlouhodobé vztahy se spolehlivými subdodavateli. Klíčové jsou pro nás také investice do rozvoje vlastních lidí. Věříme, že díky tomu dokážeme i v těchto náročnějších podmínkách realizovat projekty ke spokojenosti klientů.

Máte o budoucnost oboru obavy?

Obavy mám v zásadě ve dvou směrech. Jednak z vnějších ekonomických a společenských vlivů – mám na mysli například digitalizaci, možné změny státních investičních priorit nebo i rychlost byrokratických procesů – které mohou ovlivnit celkové množství zakázek na trhu.

Druhá, a možná ještě větší obava se týká dostatku zaměstnanců. Stavebnictví může jen těžko konkurovat některým dalším oblastem v atraktivitě pracovních podmínek. Jiné profese nabízejí prostředí, benefity nebo celkové zázemí, jež jsou pro mnoho potenciálních i stávajících zaměstnanců lákavější než z podstaty specifická práce na stavbách. Pokud se nám jako celému oboru nepodaří lépe komunikovat přínosy a zajímavost stavebních profesí a tím zvýšit jejich atraktivitu, tak se obávám pokračujícího odlivu lidí.

V čem naopak vidíte příležitost?

Spíše než příležitost vnímám další významnou výzvu, na kterou musíme reagovat. Pozoruji totiž obecně se měnící přístup části zaměstnanců k práci, jenž se někdy projevuje menší mírou souvátivosti se zaměstnavatelem či projektem, a tedy i nižší ochotou k mimořádnému nasazení, pokud to situace vyžaduje. To samozřejmě vnímáme i zprostředkovaně přes naše partnery a subdodavatele. Není to myšleno jako kritika, spíše jen konstatování faktu.

Jistá příležitost pak spočívá v naší schopnosti se tomuto trendu celkově přizpůsobit – tedy lépe a realističtěji plánovat a především hledat nové, efektivnější cesty pro spolupráci a motivaci lidí. Stručně řečeno, musíme inovovat své způsoby práce a řízení.

D3

Svatá Barbora pro tunel Holstein



D1 Ve středu 19. března se na stavbě tunelu Holstein v německé spolkové zemi Hesensko konal tradiční ceremoniál spojený s požehnáním a osazením soch svaté Barbory, patronky pracovníků v podzemí. Projekt realizuje divize 1 ve spolupráci se sesterskou společností BeMo Tunnelling. Akce se zúčastnil ředitel pro zahraniční podnikání Miroslav Zobaník a ředitel divize 1 David Cyroň. Dvoutubusový tunel Holstein je součástí dálnice A44 mezi městy Sontra a Herleshausen. Každý z tubusů má délku přibližně 1,6 kilometru, celková délka ražených úseků je téměř 3,4 kilometru. Od začátku letošního roku byly realizovány přístupové cesty, zařízení staveniště včetně mobilní betonárny, opravárenské haly a provozního zázemí. Pokračují zemní práce v oblasti portálů a zajištění jižního portálu pomocí svorníků a stříkaného betonu. Počátkem března byla zahájena ražba kaloty východního tubusu, kombinací strojní technologie a trhacích prací. Ražba tubusu západního začne, až první tubus dosáhne délky minimálně 208 metrů. Dokončení tunelu je plánováno na rok 2030. ■

GRATULACE

DUBEN–KVĚTEN

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

50 let

Richard Hošánek
Jaroslav Herodes
Ladislav Števkó
Zdeněk Zpěvák

55 let

Václav Anděl
Milan Vysoudil
Josef Stolař
Ing. Tomáš Kotek

60 let

Ing. Stanislav Kotouček
Aleš Povolný
Jan Rippl

65 let

Ing. Pavel Kalíšek

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Ing. Michaela Macholdová
Ján Tribula
Mgr. Nikola Matušina
Jan Rippl

15 let

Radek Trávník
Ondřej Žamboch
Imrich Ziman
Zuzana Mourková

20 let

Ing. Miroslav Kadlec, MBA, LL.M.
Vít Strejček
Bc. Milan Tonhauser, MBA
Ján Veselovský
Václav Krejza

25 let

René Krehan

30 let

Petr Skalický

40 let

Petr Makajev

Dvě výroční konference

V březnu se v multifunkčním sále DOX+ v pražských Holešovicích konala strategická konference Skupiny Metrostav, v dubnu stejné prostory hostily programovou konferenci společnosti Subterra.



Zastřešujícím tématem strategické konference Skupiny Metrostav byl stabilní růst.

Obě konference jsou každoročním setkáním managementu a zaměstnanců, které přináší hodnocení předcházejícího roku i výhled do budoucna.

Strategická konference
Strategická konference Skupiny Metrostav letos proběhla v úterý 18. března. Hlavním tématem byl dlouhodobý a udržitelný rozvoj skupiny, což odráželo také motto „Strategie pro stabilní růst“. Prezident skupiny František Kočí v úvodním vystoupení shrnul pozitivní vývoj vnějších podmínek, tedy pokles inflace, stabilizaci cen stavebních materiálů i oživení na bytovém trhu. Skupina zároveň disponuje solidním zásobníkem práce na rok 2025. Zmíněno bylo také posílení postavení společnosti Metrostav DIZ, Metrostav TBR, Metrostav Norge a MI Roads. Následovaly příspěvky věnované personální situaci ve stavebnictví, vývoji klíčových zakázek a novým akvizicím. Prezentace se dotkly i dalších témat, jako jsou ESG, mediální prezentace skupiny a využití umělé inteligence. Odpolední blok byl věnován odborným příspěvkům o technologiích ve výrobě, PPP projektech, železničních stavbách i rekonstrukci hotelu



V úvodu konference společnosti Subterra hovořil generální ředitel Ondřej Fuchs.

Fairmont Golden Prague, dříve InterContinental. Program uzavřel příspěvek o obalovnách.

Programová konference
Tradiční programová konference společnosti Subterra se uskutečnila v úterý 15. dubna a byla příležitostí k bilanci, výměně zkušeností a představení aktuálních projektů napříč divizemi. Po zahájení konference vystoupil generální ředitel Ondřej Fuchs s úvodním příspěvkem, na něj navázal ekonomický ředitel Pavel Zykán. Oba hodnotili uplynulé období a představili hlavní směry dalšího vývoje společnosti Subterra. Následovala diskuse s účastníky. V další části programu přiblížily vybrané divize své nejnovější stavby. Divize 1 prezentovala tramvajovou trať v Olomouci, divize 2 servisní centrum Emil Frey Černý Most v Praze, divize 3 protihluková opatření jako součást modernizace železničního uzlu Žilina a divize 5 ražbu eskalátorového tunelu Gemini při výstavbě pražského metra D. V závěru konference byli oceněni nejlepší zaměstnanci minulého roku. Osobností roku 2024 se stal Vladislav Beneš, dlouholetý kancléř generálního ředitele a tiskový mluvčí. ■

ZAMĚSTNANCI ROKU 2024	
Dělník roku 2024	
Petr Karásek	D1
Jiří Tesař	D2
Jaroslav Futej	D3
Tomáš Habla	D4
Tomáš Baluch	D5
Mistr roku 2024	
Bc. Anton Kelariu	D1
Ladislav Baborák	D2
Martin Konvička	D3
Jaroslav Štumpf ml.	D4
Zaměstnanec roku 2024	
Ing. Stanislav Kotouček	D1
Ing. Miroslav Pluhař	D2
Ing. Roman Krajča	D3
Barbora Janotová, DiS.	D4
Ing. Pavel Brodský	D5
Jaroslava Limonová	C
Přípravář roku 2024	
Ing. Tomáš Novák	D1
Jan Raška	D2
Ing. Daniela Kyselová	D3
Ing. Tomáš Hrabina	D4
Bc. Alexandra Majtánová	D5
Stavbyvedoucí roku 2024	
Ing. Tomáš Žák	D1
Petr Blažek	D2
Ing. Vladimír Král	D3
Daniel Schwarz	D4
Vít Bouřil	D5
Vedoucí projektu roku 2024	
Bc. Milan Tonhauser, MBA	D3
Osobnost roku 2024	
JUDr. Vladislav Beneš	C

Křest razicího štítu na pražském letišti

Ve středu 12. března se na staveništi v Kněževsi konalo požehnání sochy svaté Barbory a křest razicího štítu. Stroj slouží při výstavbě dešťové kanalizace v areálu Letiště Václava Havla, na níž se podílí divize 1.



Jméno razicího štítu připomíná první českou pilotku Boženu Laglerovou.

Razicí štít značky Herrenknecht byl pojmenován Božena, a to na počest první české pilotky Boženy Laglerové, jedné z prvních žen na světě, které získaly pilotní oprávnění. Ceremoniál, jenž zahrnoval tradiční požehnání sošky hornické patronky svaté Barbory, vedl páter Benedikt z Břevnovského kláštera. Společnost Subterra zastupovali obchodní ředitel Jiří Tesař a ředitel divize 1 David Cyroň. V pondělí 24. března byl štít Božena spuštěn do startovací jámy a následně mohla být zahájena ražba dešťové stoky S_L.

Mikrotuneláž v celkové délce 321 metrů, kterou divize 1 realizuje pro Metrostav DIZ, sestává ze tří úseků délky 85, 110 a 126 metrů. Zbývajících 242 metrů kanalizace tvoří tři hloubené úseky. Dešťová stoka s profilem o vnějším průměru 1720 milimetrů je ražena v hloubkách dosahujících až 8 metrů, část trasy prochází velice tvrdými opukovými vrstvami. Projekt, který je součástí celkového rozšíření a modernizace odvodňovací infrastruktury ruzyňského letiště, má být dokončen a předán v polovině letošního června. ■

Marketingový projekt Než zazvoní

Loni v lednu se završila školení pro partnerské střední školy, která Subterra připravila s poradenskou společností Než zazvoní. Jednou ze zapojených škol byla i Průmyslová střední škola Letohrad.

Od března 2023 do loňského ledna přinesl projekt Než zazvoní školicí cyklus zaměřený na rozvoj marketingových a náborových aktivit partnerských škol, který obsahoval marketingový audit a čtyři tematická setkání. Cílem bylo podpořit školy v oblastech online prezentace, designu webových stránek, přípravy propagačních materiálů a v efektivním využívání sociálních sítí pro získávání nových žáků. V následujících měsících získaly školy také přístup k individuálním konzultacím, jež byly rovněž financovány společností Subterra.

Vedení PSŠ Letohrad po roce hodnotí poradenství velmi pozitivně. „Akademie Než zazvoní nám pomohla k rozvoji v oblasti marketingu a komunikace. Zvýšil se počet uchazečů i jejich kvalita. Více žáků má naši školu na první pozici v přihlášce, proto si můžeme více vybírat, a tím ještě výrazněji přispívat k rozvoji stavebnictví,“ potvrzuje přínos projektu ředitel Jiří Štěpánek. Přímou v prostorách letohradské průmyslovky se konalo školení nazvané Instagram pro školy. Dalším aktuálním tématem bude generace Z a její vztah k umělé inteligenci. ■



PSŠ Letohrad nabízí několik oborů včetně pozemního a dopravního stavitelství či geodézie.

