



KANALIZACE V ULICI POD ALTÁNEM

SUBTERRA



TRAŤ STOCHOV–ŘEVNÍČOV NOVĚ

Šestice bytových domů v Řevnicích

Nedaleko Prahy vzniká obytný soubor nazvaný Corso Pod Lipami. Subterra se letos na jaře ujala již rozpracované stavby, pod jejímž návrhem je podepsán ateliér Ehl & Koumar architekti, tedy i profesorka Alena Šrámková.



Projekt se vyznačuje jednotným a uměřeným architektonickým pojetím, přesto bude díky svému tvaru a jménu každý dům jedinečný. Pěší cesta a služby v parteru soubor zapojí do městského života.

Developerský projekt Corso Pod Lipami je zasazen do centra Řevnic, mezi náměstím Krále Jiřího z Poděbrad a ulicí vedoucí k vlakovému nádraží, podle níž byl nazván.

Soubor skutečným korzem

Obytný soubor tvoří jeden stávající dům s byty a komerčními prostory, který projde rekonstrukcí, a pět nových bytových domů se jmény Cecílie, Otýlie, Rudolf, Sylvie a Otakar. Jejich iniciály dávají dohromady slovo corso, jež má své opodstatnění. Podél domů totiž bude zachována současná pěší komunikace, nejkratší spojnice hlavního řevnického náměstí s nádražím. Projekt tedy nejen zaplní nezastavěnou parcelu, ale zároveň se začlení do městské struktury a bude přínosem také pro veřejnost.

Domy o čtyřech a pěti podlažích nabídnou celkem 42 bytů, parkovací stání a technické zázemí bude v suterénu. V přízemí rekonstruovaného objektu najde své místo restaurace, ve sklepeních pak vinárna. Také parter nových domů bude využit pro služby samotným obyvatelům a rovněž kolemjdoucím.

Důraz na architekturu

Navržená podoba celého souboru, jež se na první pohled vymyká zavedeným standardům, je prací ateliéru Ehl & Koumar architekti. V něm, nyní již pod jmény svých stálých spolupracovníků, působí profesorka Alena Šrámková, pokládána za první dámu tuzemské architektury.

Kvalita nové výstavby v centru Řevnic a volba architektky byla tím zásadním pro samotné investory Helenu Vaňkovou a Petra Kozáka. „Soutěž



Dům Otakar naváže na zrekonstruovaný objekt, oba se od ostatních částí souboru odliší barvou.

na zástavbu centra vilového města Řevnice nás coby starousedlíky vyburcovala k hledání jejího moderního pojetí – kombinace příjemného bydlení na prahu brdských lesů, obchodního centra i letoviska. Tomu vyhovoval právě přístup architektky Šrámkové, jejíž dům Na Můstku, Novou budovu ČVUT i další nadčasové projekty máme rádi. Ovlivnila nás střídmostí v navrhování a potěšila pochopením pro naše připomínky i ve svém důstojném věku,” dodává ke vzniku celého záměru a samotnému průběhu spolupráce Helena Vaňková.

Pro divizi 2 jde v posledních letech o několikátou stavbu dle návrhu proslulých autorů. Jednou z nich byla základní škola v sousedních Dobříchovicích, projekt ateliéru Šafer Hájek architekti.

Vzorový byt již na jaře

Dle smlouvy s investory a v souladu s jejich původním záměrem přebírá Subterra postupně stavbu od firmy Pragis, která provedla výkopy, piloty i základové desky a nyní realizuje železobetonové monolity jednotlivých domů.

Divize 2 zahájila práce na vyzdívkách, krokech a zastřešení. Ve výrobě jsou hliníková okna, uvnitř objektů pak probíhá montáž rozvodů TZB. Některé práce jsou ovšem aktuálně pozastaveny, s ohledem na úpravy projektu. Například namísto podkrovních bytů by v rekonstruovaném domě měly vzniknout apartmány.

„Ještě do zimy bychom chtěli stihnout zateplení jednoho z domů, abychom mohli pracovat na interiéru vzorového bytu,” říká k průběhu výstavby vedoucí projektu Tomáš Hadáček. Předpokládaným termínem dokončení Corsa Pod Lipami je prosinec 2017.



Po betonáži nosných stěn již Corso Pod Lipami získalo svoji charakteristickou siluetu.

Den otevřených dveří na stavbě AKWT

V předposlední červencovou sobotu byl německé veřejnosti na jeden den zpřístupněn tunel Alter Kaiser-Wilhelm (AKWT). Zájemci se seznámili s průběhem jeho rekonstrukce, kterou po několikaleté práci dokončuje divize 1.



Možnost vidět zblízka rozpracovanou přestavbu AKWT přilákala stovky lidí.

Na prohlídku více než čtyřkilometrové stavby, spojující Cochem a Ediger-Eller ve spolkové zemi Porýní-Falc, přišly stovky návštěvníků, mezi nimi také nejvyšší představitelé obou měst, pan Wolfgang Lambertz a paní Heidi Hennen-Servaty.



Celou více než čtyřkilometrovou trasu zvládli také představitelé měst, která tunel propojuje.

Přítomné nejprve přivítal zástupce investora, společnosti Deutsche Bahn, pan Bodo Tauch. Program pokračoval ekumenickou bohoslužbou, při které zástupci římskokatolické i evangelické církve poděkovali svatě Barboře za ochranu všech

pracovníků. Ceremonii obohatil zpěvem mužský sbor. Poté se proud návštěvníků v čele s halapartníky a bubeníky v historických kostýmech již vydal dále do tunelu.

U první tunelové propojky byly vystaveny tabule, na nichž Subterra představila jednotlivé fáze a technické parametry rekonstrukce. Návštěvníci, kteří pokračovali dále – a byla jich většina – si mohli u konce tunelu prohlédnout obě bednicí formy, jejichž použití ochotně vysvětloval vedoucí projektu Jiří Patzák. Absolventy celé trasy, k nimž spolu s jmenovanými zástupci radnic patřil také obchodní ředitel společnosti Subterra Jiří Tesař, čekalo u portálu Ediger-Eller občerstvení.

Rekonstruovaný AKWT má znovu sloužit vlakům již v příštím roce.

Vladislav Beneš

D2

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, je polovina srpna a tři čtvrtiny prázdnin jsou už ne návratně pryč, nebo máme teprve polovinu srpna a celou čtvrtinu prázdnin ještě před sebou? Záleží na úhlu pohledu.

Převedeno na naše pololetní bilancování by se mohlo říci: plánované výkony a zisk splnila jen jedna divize a Subterra jako celek z těchto ukazatelů nesplnila ani jediný, nebo: obě naše zahraniční dceřiné společnosti přeplnily oba plánované parametry a mateřské společnosti k tomu chybělo jen pár procent. Také záleží na úhlu pohledu, oboje je pravda. Výsledky prvního pololetí rozhodně nejsou špatné, pozornost zasluhuje skutečnost, že obrát dosažený v zahraničí byl v tomto období vyšší než v tuzemsku. Naší dlouhodobější strategii to neodpovídá, ale neutěšená situace na domácím trhu nás k těmto výsledkům neúprosně směřuje. A rozšíří-li se naše působení na Slovensku tak, jak předpokládáme, poměry se v dohledné době nijak výrazně nezmění.

Podívejme se na to, s čím jsme vstoupili do pololetí druhého: především s velkým balíkem úkolů, které stojí před námi. Stavebně dokončíme dva významné zahraniční projekty – rekonstrukci železničního tunelu AKWT v Německu a výstavbu dálničního tunelu Bancarevo v Srbsku. Obě stavby jsou impozantní, líbí se. AKWT si v Den otevřených dveří prohlédly stovky zájemců. Nelitovali čtyřkilometrového pochodu po tvrdém betonu a netajili se svou spokojeností. Naším cílem je, abychom byli spokojeni i my, zejména s výsledkem této stavby. Ekonomické vypořádání díla s investorem je tedy naší prioritou a totéž platí i pro tunel Bancarevo.

Naším dalším úkolem je dobře připravit a zahájit dvě nové důležité stavby: na Slovensku rekonstrukci traťového úseku Púchov – Považská Teplá na trati Púchov–Žilina a v Praze kolektor Hlávčův most. V prvním případě je Subterra členem vítězného sdružení, v druhém je jeho vedoucím účastníkem. Na slovenské zakázce se budou podílet naše divize 3, 1 a 4, kolektor je důlním dílem, a tedy výzvou pro divizi 1. Jedná se o unikátní, zajímavou a náročnou stavbu ve složitých geologických podmínkách; povede částečně pod Vltavou a budou do ní přemístěny všechny inženýrské sítě dosud vedené v mostním tělese. Od divize 2, tj. pozemních staveb, očekáváme, že naváže na dobré výsledky z prvního pololetí a naplní své dosavadní optimistické prognózy. Složitější situace je u železničních staveb a divize 3. Letošní rok je pro ni na zakázky nesrovnatelně chudší než loňský, a tak pokud nebude v silách divize plánovaný obrát splnit, je jejím úkolem se mu alespoň co nejvíce přiblížit. Totéž platí pro naši divizi 4, TZB, jen se záměnou slova obrát slovem zisk. Se splněním plánovaného obrátu u této divize letos počítáme.

Nad tímto hutným seznamem našich úkolů na zbývající část roku mě napadají poněkud plytké proklamace obamovského či merkelovského typu „Yes, we can“ nebo „My to dokážeme“. Hesla předních světových státníků mírně zrelativizují ve výzvě adresované našim zaměstnancům: Udělejme pro dobrý výsledek vše, co je v našich možnostech a silách!

Přeji vám hezké letní dny a příjemně strávené dovolené. Máme přece teprve polovinu srpna!

Ing. Ondřej Fuchs

Modernizace trati Púchov–Žilina



D3 Subterra se bude podílet na významné dopravní stavbě na Slovensku – modernizaci části evropského železničního koridoru Va, spojující Púchov se Žilinou.

Smlouvu s investorem, ŽSR, podepsali na počátku července zástupci Združenie Nimnica, které vede společnost Doprastav a dále jej tvoří Subterra, TSS GRADE a Elektrizace železnic Praha. Dodavatelé budou po 40 měsících pracovat na I. etapě projektu, 16kilometrovém úseku Púchov – Považská Teplá, jenž se nachází při severní hranici Trenčínského kraje. Modernizace trati umožní zvýšit rychlost na 160 km/h, u vlaků s naklápěcími vagony až 200 km/h, a kromě zvýšení komfortu pro cestující přinese také zmenšení dopadů dopravy na okolí. Kromě desítek mostů zahrnuje zakázka rovněž výstavbu dvou tunelů.

Na realizaci celého projektu se budou podílet divize 3, 1 a 4.

Obnova ostravské památky



D2 Od letošního května pracuje divize 2 na rekonstrukci památkově chráněné administrativní budovy v Ostravě, jež patří společnosti Asental.

Rozlehlá stavba pochází z 30. let minulého století a nachází se poblíž ostravské dominanty, Nové radnice. Památková hodnota budovy spočívá nejen v konstrukčním a hmotovém řešení nebo ztvárnění fasády, ale podílí se na ní rovněž barevná vitráž a řada dalších prvků dochovaných v interiéru. Velké množství historicky cenných součástí stavby bude repasováno, zejména teracová dlažba a stupně na schodištích, vnitřní dveře a vitríny. Zvláštním předmětem obnovy bude oběžný výtah, tzv. páternoster.

Zakázka dále zahrnuje například podlahové krytiny, rozvody ZTI včetně zařízeníových předmětů či úpravy vytápění, klimatizace a větrání.

Spolupráce se školou v Letohradu



Společnost Subterra zastoupená personálním ředitelem Karlem Vaštou uzavřela letos v květnu dohodu o spolupráci s Průmyslovou střední školou Letohrad.

Společná aktivita má propagovat obor Stavebnictví, který PSŠ Letohrad nabízí jako čtyřletý maturitní. Subterra chce studenty v rámci samotné výuky seznamovat se svou činností a rovněž je získávat na krátkodobé brigády a praxe. Letohradská škola pak bude jméno a logo společnosti prezentovat na svých akcích pro veřejnost, na nichž bude Subterra uváděna i jako zajímavý potenciální zaměstnavatel.

Z řad absolventů by se měli rekrutovat především pracovníci divize 3, tedy specialisté na železniční stavitelství.

Oprava kanalizace v ulici Pod Altánem

D1 D4

Divize 1 a 4 odstranily závadu kanalizační stoky v ulici Pod Altánem, v těsné blízkosti fotbalového stadionu pražské Slavie. Práce započaté loni v listopadu zkomplikovalo a o čtyři měsíce prodloužilo několik mimořádných událostí.



Ražba v přístupové štolě zajištěné důlní ocelovou výztuží LB probíhala ručně, pomocí sbíječek. Zároveň bylo demontováno původní deformované potrubí ze sklolaminátu.

Průzkum provedený Pražskou vodohospodářskou společností, která byla rovněž investorem samotné rekonstrukce, zjistil ve vršovické ulici Pod Altánem porušenou část kanalizace. Jednalo se o stoku kruhového profilu DN 1360 v úseku mezi dvěma šachtami o délce 48 metrů, ležící v hloubce přibližně 8 metrů.

Vzhledem k malému průměru stoky ji nebylo možno rekonstruovat zevnitř. Proto byl zvolen postup, jenž je v podobných případech obvyklý: z těžních šachet v ose kanalizace vyrazit přístupové štolu, těmi deformované potrubí zpřístupnit a následně jej rozebrat. Vyměněný úsek stoky s profilem DN 1400 tvoří polymerbeton Duroton a čedičové dno.

Oprava plánovaná v ligové přestávce

Práce byly zahájeny v listopadu 2015 a jejich harmonogram ohraničoval pronájem pozemků pro zařízení staveniště v době, kdy fotbalisté Slavie měli zimní přestávku. Rekonstrukci tedy bylo třeba zvládnout za dobu tří měsíců.

Po vyhloubení jam a po realizaci výměn z důlní ocelové výztuže byla vyražena přístupová štolá protičelbou v profilu LB. Zároveň docházelo k likvidaci starého sklolaminátového potrubí. V nepříznivých podmínkách nebo při přerušení ražby delším než 12 hodin byla čelba čílkována. Pokud se neobjevily komplikace, představoval průměrný postup dva záběry za tři dny.



Přístup ke kanalizačnímu potrubí v osmimetrové hloubce umožnila dvojice těžních šachet.

Po prorážce protičelby byla zintenzivněna realizace výplňových spádových betonů C16/20 a následoval obklad dna stoky radiálními čedičovými tvarovkami. Na pracovní spáru spádových betonů poté byly ukládány půlkruhové profily Duroton se svařovanou sítí, s překrytím minimálně 200 milimetrů. Po zajištění této klenby stříkaným betonem byly dutiny mezi novou stokou a ocelovou výztuží TH vyplněny stabilizátem.

Nečekané komplikace

Ačkoliv se obě spolupracující divize snažily práce co možná nejvíce urychlit, situaci jim zkomplikovalo několik mimořádných událostí, jejichž příčiny nemohly ovlivnit.

Pracovníky v podzemí po celou dobu ohrožovala nejen nestabilita masivu, ale také opakované zatápění pracovního prostoru splašky a dešťovou vodou. Pozoruhodnou byla zejména deformace jedné z těžních šachet, kde došlo k velmi neobvyklému jevu: pokles ohlubňového rámu překročil 400 procent hodnot havarijního stavu. „Během své praxe jsem se nesetkal s tím, aby současně s poklesem jámy stoupala její počva. Problém jsme nakonec vyřešili založením jámy na vyhloubených základech v počvě a jejím rozepřením svařovanou výztuží po celé výši,“ podrobně vysvětluje zodlávání největších komplikací vedoucí technické přípravy divize 1 Ján Klein.

Kvůli nastalým potížím a přes veškerou snahu pracovníků společnosti Subterra musela být rekonstrukce kanalizace v ulici Pod Altánem prodloužena z plánovaných tří měsíců na sedm.



Nová stoka je z polymerbetonových profilů Duroton a má čedičové dno.

Instalace pro Obchodní centrum Chodov

D4

Na počátku letošního roku zahájila Subterra práce na rozšíření Obchodního centra Chodov v Praze 4, kde se podílí na mechanické části TZB. Divize 4 již dokončila první dvě části zakázky.



Budova D a další objekty rozšíří prodejní plochu OC Chodov o 30 tisíc metrů čtverečných.

Těžištěm projektu je výstavba budovy D, patří do něj ovšem i řešení veškeré dopravní a technické infrastruktury a částečná rekonstrukce stávající budovy A. Stavba se nachází v důležitém uzlu MHD, kde se metro C kříží s povrchovou dopravou a několika pěšími trasami.

Bez generálního dodavatele

Postup stavebních prací vrcholově řídí společnost PM Group CZ a využívá k tomu systém „construction management“, projekt tedy vzniká bez účasti generálního dodavatele.

„Největší výzvu spatřujeme v termínu, který jsme na realizaci dostali. Doba, za niž musíme vše dokončit, zprovoznit a odzkoušet, je velice krátká. Plně si uvědomujeme, že neexistuje možnost odkladu předání díla, neboť termín otevření nákupního centra je již stanoven,“ popisuje striktní podmínky celé zakázky David Svoboda, vedoucí pro-



Jednou z již zkolaudovaných částí stavby je nová vjezdová rampa do podzemních garáží.

vozu VZT. Harmonogram předpokládá, že všechny společné části budou hotové v srpnu 2017. Prostory jednotlivých nájemců jim mnohdy budou předávány už v průběhu výstavby.

Subterra se společností Instalace Praha zajišťuje kompletní rozvody vzduchotechniky, požárního větrání, vytápění, chlazení, vody, kanalizace a plynu – pro budovu A i D. První dvě části stavby již byly dokončeny a prošly kolaudací: příjezdová rampa do podzemních garáží a také vestibul s eskalátorem, který parkování propojuje s nákupní pasáží.

Vytápění i větrání s rekuperací

Centrálním zdrojem tepla pro obchodní centrum je výměňková stanice typu horká voda – topná voda napojená na Pražskou teplárenskou. Doplnkovým, avšak provozně preferovaným zdrojem tepla bude chladicí jednotka o výkonu přibližně 1 MW, která



Částečně jsou dokončeny také hrubé ležaté rozvody, následně budou zaizolovány.

bude využívána v topném období jako tepelné čerpadlo pro zpětné získávání tepla z chlazení objektu. Hlavní chladicí jednotka pak disponuje výkonem 3,3 MW.

Rekuperaci tepla a chladu z odpadního vzduchu využívají rovněž systémy větrání a klimatizace. Největší přínos má technologie v zimním období, s vysokým podílem přiváděného čerstvého vzduchu. Pohlcování pachů z větrání gastronomických provozů zajišťují absorpční dezodorizační jednotky.

Kvalitu vzduchu v prostoru podzemních garáží zabezpečí jednak proudové a jednak centrální přírodní a odsávací ventilátory. Pro každé parkovací podlaží jsou navrženy tři a čtyři dvouotáčkové ventilátory (100/50 %). Jejich postupné spínání se bude odvíjet od naměřené koncentrace CO tak, aby její celková hodnota v garážích nepřekročila hygienický limit 50 PPM.

Nové koleje v úseku Stochov–Řevničov

D3

Koncem června začala divize 3 s rekonstrukcí železničního úseku Stochov–Řevničov na trati mezi Kladnem a Rakovníkem. Práce probíhaly v prázdninových měsících, zahájení zkušebního provozu bylo naplánováno již na polovinu srpna.

Trať Kladno–Rakovník je důležitou příměstskou železnicí, kterou tvoří převážně bývalá Buštěhradská dráha. Rekonstrukce kolejí v úseku mezi Stochovem a Řevničovem, s celkovou délkou více než 12 kilometrů, si vyžádala výluku dopravy přesahující jeden měsíc. Subterra zakázku zajišťovala jako generální dodavatel.

Úpravy také ve stanicích
V úseku Stochov – Nové Strašecí proběhlo strojní vyčištění šterkového lože, reprofilace příkopů, výměna železničního svršku včetně strojního podbití a také jeho svaření do bezстыkové koleje. Celková délka tří úseků představovala zhruba 4 500 metrů. Kromě toho bylo vyměněno přibližně 650 metrů kolejnicových pasů. Projekt zahrnoval také dvě výhybky ve stanici Stochov, u nichž byly vyměněny pražce, provedeny kovářské práce, doplněn šterk a poté upravena geometrická poloha. Ve stanici Nové Strašecí došlo s pomocí dvoucestného bagru k výměně pražců a drobného kolejiva. Dále zde byla provedena regenerace šesti výhybek, která kromě kompletního nahrazení pražců zahrnovala navaření srdcovek, výměnu šterkového lože i úpravu polohy koleje a její svaření.



Ke zřízení kolejového roštu posloužil pokladač pražců PTH 350.



Neelektrifikovaná regionální trať spojující Kladno a Rakovník byla modernizována v několika částech úseku Stochov–Řevničov. Celková délka nových kolejí přesahuje pět kilometrů.

K souvislé výměně pražců a svařování kolejí došlo také v úseku Nové Strašecí – Řevničov, kte-



Na rekonstrukci jednokolejné trati bylo třeba nasadit dvoucestné bagry.

rý měří více než 900 metrů. Součástí prací v této části trati zde byla i modernizace polního přejezdu. Po jeho snesení bylo realizováno šterkové lože a koleje, poté přejezd nahradila nová konstrukce s odvodňovacími žlaby a zádlažbovými panely.

Složitý odvoz původních pražců
Kvůli vyčerpání stroje SUM 1000 CS musela výměna pražců a kolejnic probíhat méně efektivním způsobem. Komplikovanost rekonstrukce spočívala také v tom, že šlo o jednokolejnou trať. „Místo prostého uložení na vagony musel být rošt demontován v ose koleje a poté odvážen dvoucestnými bagry na přívěsných vozících. Takto jsme transportovali 7 800 pražců,“ upřesňuje postup prací hlavní stavbyvedoucí Milan Badura.

Sítě v druhé etapě projektu U Lesoparku

D4

V pražských Letňanech pokračuje výstavba souboru rodinných domů, během dokončování její první etapy již začala druhá. Inženýrské sítě a komunikace opět realizuje Subterra a navazuje tak na dosavadní práci.



Výstavba čtyř desítek letňanských domů se po více než roce dostala do své závěrečné fáze, s přípravou inženýrských sítí pro další etapu je Subterra zhruba v polovině.

Projekt U Lesoparku tvoří především řadové a samostatné rodinné domy, prvních 40 z celkových 114 je už téměř hotovo. Technickou infrastrukturu pro úvodní část výstavby dodávala od loňského června divize 4, která letos v květnu zahájila obdobné práce také na druhé etapě. Další kilometry rozvodů Současná zakázka opět zahrnuje kompletní realizaci vodovodu, plynovodu, splaškové a dešťové kanalizace a také veřejných komunikací pro automobily i pro pěší.

Vodovodní potrubí bude v délce přesahující 500 metrů provedeno v litině, samotné přípojky z PE při počtu 69 kusů představují dalších bezmála 420 metrů. Délka splaškové kanalizace, tvořené kameninovým potrubím DN 300, se blíží 900 metrům. Dešťové kanalizace z PVC profilů DN 200 a DN 300, která bude v celém letňanském souboru svedena do vsakovacích galerií při jeho jižním okraji, přibude těsně přes 600 metrů. Plynové potrubí položené v této etapě pak v součtu dosáhne délky téměř 1,2 kilometru. Veškeré podzemní rozvody nakonec překryje dlažba s povrchem přibližně 4 800 metrů čtvereč-

ných, ze tří čtvrtin pojižděná, nebo živichná vozovka o ploše 2 600 metrů čtverečních. Ukončení zakázky je plánováno na letošní prosinec. „Vzhledem ke skutečnosti, že v lokalitě již probíhal archeologický průzkum a nedošlo k žádným nálezům, nemělo by nás v tomto ohledu nic zaskočit,“ říká o dodržení harmonogramu vedoucí provozu inženýrských sítí Martin Vlček. Bydlení U Lesoparku má v příštích letech zavřít třetí etapa, obsahující také vybavenost.



Řadové domy z první etapy projektu U Lesoparku budou již brzy připraveny k nastěhování.



Velkorysý soubor, obklopený zelení, postupně doplní také viladomy, školka a sportovní klub.

PĚT OTÁZEK

Jan Povejšil

obchodní náměstek divize 2



Po absolvování Fakulty stavební ČVUT pracoval Jan Povejšil pro Metrostav. Do společnosti Subterra nastoupil v roce 2008 jako stavbyvedoucí, od ledna 2010 byl vedoucím útvaru marketingu a obchodu. V pozici obchodního náměstka divize 2 působí od září 2015.

Jak vidíte současnou situaci na stavebním trhu?
Odpovím trochu oklikou. Před několika měsíci jsem u pultu jednoho z tradičních pražských barů s krystalicky čistou pověstí potkal obecně velmi známého a renomovaného makroekonoma, publicistu a citovaného vysokoškolského pedagoga. Prohodili jsme pár nenucených vět, které ukončilo jeho konstatování: „Ve stavařině dobře už bylo.“ Občas mi ta hrozivá věta rezonuje v hlavě.

Co rozvoj oboru v tuzemsku nejvíce komplikuje?
Dnes soutěží o státní stavební zakázky bez nadsázky úplně všichni. Legislativa to umožňuje. Paleta unikátních referencí ani tým zdatných zaměstnanců a specialistů s neprůstřelným profesním profilem k úspěchu nepomůže. O komplexní a odpovědné přípravě obchodní nabídky ani nehovořím. Denně jsme pak konfrontováni se záhadnými čísly, za něž je konkurence ochotna stavět.

Máte v úmyslu ucházet se o zakázky i v zahraničí?
Ne, divize 2 k tomu dnes nemá personální ani organizační potenciál. Nejsme nositeli žádné unikátní technologie, po které je za hranicemi hlad. Pracujeme spíše na menším množství obchodních případů, jež ve všech ohledech sledujeme, což je u projektů s veskrze menší hodnotou náročné. Z Palmovky atraktivní zakázku v zahraničí neobstaráte, o tom jsem přesvědčen. Své omezené síly musíme soustředit na nejpravděpodobnější dosažitelné cíle, o nichž víme, že za to stojí.

Pozemařina má za sebou pár vcelku hubených let. Za úspěch tedy budu považovat, budeme-li plnit všechna očekávání – přinášet plánovaný hospodářský výsledek a sbírat reference – aniž bychom se museli spoléhat na sesterské divize.

Na čem obchodní úspěch vaší divize závisí?
Nesmíme podcenit žádnou z fází zakázky – od přijetí poptávky přes přípravu obchodní nabídky a jednání s investory až po samotnou výstavbu, včetně férového jednání se subdodavateli. Takový průběh závisí na přístupu každého jednotlivce, jenž se na daném projektu podílí. Úspěch společnosti roste z lidí, kteří jsou iniciativní, loajální, důslední a motivovaní. A přitom vědí, že jejich práce v celé struktuře nezapadne.

Když se mě před nějakou dobou kdosi ptal, jak často míváme porady, s trochou nadsázky jsem odpověděl, že je vlastně nemíváme. Tvorba obchodních nabídek prostě znamená celodenní kontakt mezi kolegy a mezi kanceláři, pod vedením Petra Bicana. Kolegům ze společnosti Metrostav pak držím palce na Národním muzeu a také na nedalekém hlavním nádraží, kde jsem ještě za divizi 9 strávil několik sezon.

Který z projektů realizovaných v současnosti byste vyzdvihl?
Vůbec nejzajímavější jsou pro mě obnovy památkově chráněných objektů. Zmíním Klementinum řízené Pavlem Horákem a opravu části historického opevnění hlavního města nad nuselským údolím, bastionu U Božích muk, pod vedením Petra Bicana. Kolegům ze společnosti Metrostav pak držím palce na Národním muzeu a také na nedalekém hlavním nádraží, kde jsem ještě za divizi 9 strávil několik sezon. Velmi rád bych vyzdvihl také práci svých kolegů, kteří trpělivě stavějí bytové projekty pro privátní klienty. Víím, že je to dnes vskutku „královská“ disciplína!

Úpravy Vlárské dráhy ukončeny



D3 Koncem června se ve Slavkovském pivovaru konalo oficiální ukončení stavební činnosti na železniční trati mezi Brnem a Uherským Hradištěm, která tvoří součást tzv. Vlárské dráhy. Dodavateli trojice projektů byly společnosti OHL ŽS, Subterra a Firesta.

Trať dostala evropské technické parametry v úsecích Brno-Černovice – Brno-Slatina, Šlapanice-Blažovice a Blažovice–Nesovice. Stavby zahrnovaly úpravy železničního spodku a svršku, nástupišť, mostních objektů, propustků a přejezdů. Vlaky dnes v některých místech dosáhnou rychlosti až 100 km/h. Rekonstrukce na frekventované jihomoravské spojnici přispěla zejména ke zvýšení jízdního komfortu a bezpečnosti provozu a také ke zkrácení jízdních dob. Cestující zároveň ocení i pohodlnější a bezpečnější nástupiště.

Projekt byl spolufinancován Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava. Společnost Subterra na ceremoniálu zastupoval ředitel divize 3 Miroslav Kadlec.

GRATULACE

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	
Luboš Kopal	1. 8.
Vratislav Mikulec	29. 8.
René Krehan	2. 9.
55 let	
Ing. Petr Havelka, MBA	11. 8.
František Mahdal	20. 8.
Zdeněk Amrich	4. 9.
Ing. Václav Švarc	18. 9.
60 let	
Petr Bém	13. 9.
65 let	
Tomáš Pfeffer	16. 8.
Miloš Nečas	5. 9.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let	
Pavel Kilian	1. 8.
Ing. Livia Nagyová	1. 8.
Marek Simandl	1. 9.
Ing. Petra Jandáková	4. 9.
15 let	
Patrik Lidák	1. 8.
Ing. Petr Žáček	1. 8.
Ing. Jan Šunka, MBA	31. 8.
Ing. Tibor Trnovszký	31. 8.
Ing. Ivo Gaja	10. 9.
20 let	
Jiří Růžička	1. 8.
Emil Halva	6. 8.
Ing. Ondřej Fuchs	13. 8.
Petr Schüller	1. 9.
Jan Hlupík	2. 9.
Jiří Roubal	9. 9.
25 let	
Ing. Tomáš Marek	2. 9.
30 let	
Jaroslava Srbová	1. 9.
Zdeněk Bažant	12. 9.
Ing. Jan Frantl	15. 9.

Letní sportovní hry Metrostavu 2016

Areál v Nymburce hostil ve druhém červnovém týdnu šestnácté sportovní klání společnosti Metrostav. Mezi desítku týmů byla přizvána také Subterra.

Soutěž tvořilo pět disciplín, propojujících míčové hry a lehkou atletiku: nohejbal, volejbal, tenis, vrh koulí a běh 8 x 200 metrů. Sprinterskou štafetu absolvovaly týmy složené ze dvou žen a šesti mužů, smíšené obsazení měla i tenisová čtyřhra.

Reprezentanti společnosti Subterra zaznamenali oproti loňskému ročníku zlepšení. Z dílčího umístění na medailových pozicích se mohli radovat hned dvakrát, když ve vrhu koulí a v tenisu získali shodně bronz.

Celkovým vítězem dvoudenní sportovní akce se stala divize 5 společnosti Metrostav.



Při smíšené štafetě musel každý z osmi běžců zdolat polovinu 400metrového oválu.



V týmu ve žlutočerných dresech (na snímku bez tenistů) mírně převládali muži.



Tradiční součástí sportovních her v Nymburce je také volejbal.



Diplom za 3. místo ve vrhu koulí za všechny převzal Miroslav Rypáček.



Podobně jako loni zaznamenala Subterra úspěch ve smíšené tenisové čtyřhře.

Dračí lodě po dvou letech znovu vítězně

Koncem června proběhl v Praze-Podolí dvanáctý ročník mezifiremního závodu dračích lodí. Oproti loňsku jej provázelo ideální počasí, které posádce společnosti Subterra napomohlo ke světlým výkonům.



Tým společnosti Subterra se v letošním závodě dračích lodí opět vrátil na vrchol.

Za teplého, slunečného dne se na startu při pravném břehu Vltavy, poblíž Botelu Racek, kromě žlutočerné posádky objevili také reprezentanti spo-



Úspěšná finálová jízda byla dramatickým duelem s lodí společnosti Trigema.

lečností Abbott, Hochtief a Trigema. Podle pravidel mohlo na dračích lodích pod vedením profesionálů vždy pádlovat nejvýše 18 lidí, přičemž mezi

nimi muselo figurovat nejméně 6 žen. Týmy mohly složení posádky dle své libosti prostrídat. Subterra po loňském třetím místě pochopitelně usilovala o návrat na vítěznou pozici.

O formě jednotlivých lodí napověděly už rozjíždky, v nichž změřil síly každý s každým. Subterra zaznamenala dvě vítězství a jednu těsnou porážku, od lodí společnosti Trigema. To však bohatě postačovalo pro kvalifikaci do finálového duelu. Při rozhodujícím měření sil se poté žlutočerné posádce podařilo silným modrým soupeřům předcházející výsledek oplatit a 200metrovou trať zdolala rychleji o více než sekundu.

Dračí loď společnosti Subterra se letos vrátila v plné síle a dokázala navázat na loni přerušenou šňůru čtyř vítězství.

Úspěchy na Beton Bike Adventure

Závěrem května se konal další ročník cykloturistického závodu dvojic, při němž jde kromě rychlosti také o orientaci. Dějiště akce se letos přesunulo z Českého ráje na Kutnohorsko, na pozici vítězů se však nic nezměnilo.



Manželé Kouřimští v čele závodu i celkového pořadí nebyli žádným překvapením.

Ve čtvrtém Beton Bike Adventure zcela potvrdila papírové předpoklady Zdeňka Kouřimská, když společně s manželkou Markem dokázala zvítězit již potřetí v řadě. Letos však nebyla jediným zaměstnancem společnosti Subterra na stupních vítězů, Miroslav Rypáček se svojí ženou Danou totiž vybojoval třetí místo.



Třetí místo při své premiérové účasti obsadili Rypáčkoví, jedoucí s číslem 19.

Účastníci závodu, jež pořádá TBG Metrostav, si sami podle turistické mapy volí trasu tak, aby za daný čas posbírali co možná nejvíce bodů z jednotlivých kontrolních stanovišť rozmístěných po okolí. Jejich hodnota se odlišuje: čím vzdálenější nebo méně dostupné je dané místo od centra závodu, tím více bodů. Dvojice cyklistů, které se po



Kromě obvyklého vybavení se cyklisté neobešli bez turistické mapy.

celou trasu nesmějí rozdělit, tedy potřebují rovněž taktizovat a zvolit nejvýhodnější trasu.

Mimo vlastní sportovní výkon je smyslem závodu také poznávání atraktivních turistických cílů, letos třeba zámku ve Zruči nad Sázavou, zříceniny hradu Sion, vodního mlýnu v Budčicích nebo rozhledny u Zbraslavic.