



EJPOVICKÁ PEVNÁ JÍZDNÍ DRÁHA



SOUBOR CHURCHILL SQUARE

Ražba slovenského tunelu Milochov

Na severozápadě Slovenska je realizována I. etapa modernizace železniční trati Púchov–Žilina. Dodavatelem rozsáhlé stavby je Združenie Nimnica, do kterého patří i Subterra. Ražbu tunelu Milochov letos zahájila divize 1.



V nepříznivém horninovém prostředí razí divize 1 tunel Milochov v technologické třídě výrubu VI. Čelba je rozdělena na dvě kaple, profil kaloty dočasně vyztužuje středový rám.

Bezmála 19kilometrový úsek mezi Žilinou a Povážskou Teplou, který navazuje na dříve realizované etapy, představuje vůbec největší investici samostatných slovenských železnic. Na projektu se podílí divize 3, 1 a 4.

Kromě rekonstrukce kolejí včetně trakčního vedení i zabezpečovacího a sdělovacího zařízení zahrnuje modernizace rovněž výstavbu či obnovu mostů, nadjezdů a dalších objektů. Stěžejní částí zakázky jsou nové tunely Milochov a Diel.

Úpravy projektu

Divize 1 pod vedením Miroslava Chyby realizuje 1861 metrů dlouhý dvoukolejný tunel Milochov, jenž prochází vrchem Stavná. Práce na portálech začaly již v květnu loňského roku, zahájení ražby NRTM pak ovšem řadu měsíců odsouvaly projekční úpravy.

Východní portál a předpolí ražby nejprve musela zpevnit trysková injektáž, proto v lednu začala ražba z druhého, západního portálu, se kterou projekt původně nepočítal. Kvůli složitým geologickým podmínkám bylo upraveno rovněž zajištění

výrubu při ražbě z východního portálu, technologickou třídu Vb nahradila třída VI.

V polovině května pak začala původně plánovaná ražba z východního portálu, zatímco postup z opačné strany byl ukončen.

Pod mikropilotovým deštníkem

Divize 1 nyní postupuje podle nově vydané projektové dokumentace určující technologickou třídu

výrubu VI, jejíž přesný délkový rozsah ovšem není v současnosti znám. Specifikum této třídy spočívá v rozdělení kaloty na dvě kaple a dobírku dna. Nejprve je ražena levá kaple – opěrná štola – na záběr jednoho mikropilotového deštníku, následuje ražba pravé kaple a průběžné ubourávání dočasné středové opěry.

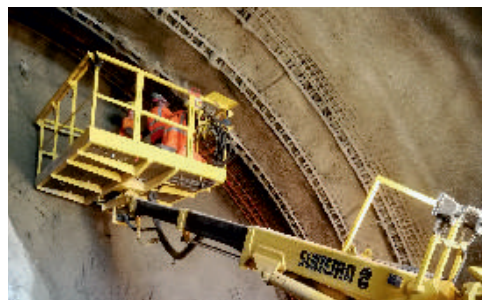
Po vyražení kaloty v délce mikropilotového deštníku musejí pracovníci zajistit čelbu a provést do ní vrty pro 34 kusů 16metrových sklolaminátových kotev. Poté vrtají 39 mikropilot, které vytvářejí ochranný deštník pro následující úsek ražby, a zároveň dobírají rovněž dno tunelu, čímž profilu dávají konečné rozměry.

Doposud proběhla ražba v technologické třídě VI do vzdálenosti padesáti metrů, ale podle skutečně zastiženého horninového prostředí je pravděpodobné její další prodloužení.

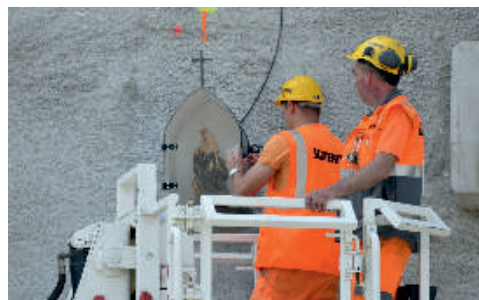
Pomalý postup

Kvůli komplikovaným geologickým podmínkám ražba pochopitelně probíhá s nižšími denními postupy než v původně plánovaných technologických třídách.

„Jak jsme očekávali, horninové prostředí patří k velice náročným. Trasu místy razíme ve vrstvách písku a jílu. Nicméně projektový tým tunelu Milochov jedná se zástupci Združenie Nimnica o možnostech, jakými by se dal postup výstavby urychlit. Uvažujeme o nasazení protiražby ze západního portálu, ovšem takové řešení se v současné době nachází pouze v teoretické rovině,“ popisuje aktuální situaci Petr Velička, připravá divize 1.



Primární ostění se skládá ze stříkaného betonu, kari sítí a příhradových rámu.



Na bezpečnost symbolicky dbá svatá Barbora osazená na východním portálu.

Instalace pro Palmovka Open Park

Výstavba pražského administrativního souboru, jež realizuje Metrostav, se blíží k závěru. Divize 4 zkolaudovala technologie v budově Palmovka Open Park 4, dokončuje rovněž objekty 3 a 0.



Výstavbu na Palmovce doplnily dvě novostavby, k nimž patří také konverze průmyslové haly.

Soubor Palmovka Open Park v pražské Libni, projekt společnosti Metrostav Development, je po dvou letech téměř dokončen. Na sídla společnosti Metrostav a Subterra navazují nové administrativní budovy 3, 4 a revitalizovaná hala s označením 0. Kanceláře doplňují komerční funkce.



Součástí administrativního projektu jsou rovněž podzemní garáže.

Komfortní vybavení

Divize 4 nainstalovala silnoproud i slaboproud, ústřední topení, chlazení, vzduchotechniku, zdravotnickou a také stabilní hasicí zařízení.

Nadstandardní provedení technického vybavení zajišťuje použití vysoce kvalitních materiálů

a také moderních prvků, třeba provětrávaného atria v objektu 4 nebo protipovodňového kesonu v sousední novostavbě. Budovy jsou rovněž mimofauně energeticky úsporné, splňují požadavky certifikátu BREEAM Excellent.

Přes nepřízeň počasí

Stavbu komplikovaly zejména nízké teploty v zimních měsících a také nepřesnosti v projektové dokumentaci.

„Náročné bylo rovněž koordinovat dodávku technologií s dokončováním nájemních prostor, které byly již částečně obsazeny. Přesto jsme se dle mého s projektem zdárně vypořádali,“ rekapituluje stavbyvedoucí Karel Šebek.

V červnu divize 4 zkolaudovala práce na budově 4. V červenci pak dokončila a odzkoušela technologie ve zbývajících dvou objektech, jejichž kolaudace byla naplánována na srpen.

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, sotvaže skončila legendární Tour de France, odstartoval poslední červencový den pro nás již neméně legendární Metrostav handy cyklo maraton s účastí družstva Subterra. A jelikož jsem se společně s prezidentem Skupiny Metrostav Jiřím Bělohavem aktivně zúčastnil pražského prologu z Koželužské do Hellichovy, dovedu si představit, o co při této akci v tropickém počasí šlo. Ale o tom se blíže dočtete na jiném místě Zpravodaje.

Máme srpen – období takzvané „okurkové sezony“. Výraz platný pro čas sběru okurek, kdy se většinou nic významnějšího neděje, se vyskytuje v mnoha evropských jazycích, a tak v zemích, kde stavíme, se říká „uhorková sezóna“ (Slovensko), „uborkaszezon“ (Maďarsko), „Sauregurkenzeit“ (Německo). Němci ale mají také „Sommerloch“ („letní díra“) a Švédové používají adjektivum „hničící“ („Rötmanadshistoria“). Kdo se však začte do obsahu tohoto Zpravodaje, zjistí, že pojem „okurková sezona“ přisuzovaný letnímu období je pro stavebnictví N/A (not applicable). Předchozí řádky mohou tedy posloužit spíše jen pro případné rozšíření mimoodborných jazykových znalostí našich zaměstnanců v uvedených zemích.

Ač nerad, musím však v této souvislosti přiznat, že něco z okurkové sezony nás letos v zahraničí přece jen potkalo. Subterra, resp. její dceřině společnosti tam v tomto roce dosud nevyhrály žádnou zakázku, ačkoli se dvěma druhými místy v Německu a ve Švédsku byly blízko. Vzhledem k smluvně zajištěnému obratu na letošní rok v zahraničí ve výši přibližně 2,5 miliardy Kč však z toho zatím nemusíme věšet hlavu.

Nemusíme tak činit ani vzhledem k našim pololetním výsledkům. Ve výkonech je Subterra na 49 % plnění plánu, resp. na 55 % i s dceřinými společnostmi. V tvorbě zisku je situace napjatější, zde Subterra vykazuje 50 % a celek 45 %. Jako hlavní výzvy pro druhé pololetí vidím tyto: doplnit zásobník práce pro další období a co nejlépe se vyrovnat s riziky u zakázek, která by mohla dobré našlápnutí ke splnění plánovaných parametrů na konci letošního roku zkazit. K tomu samozřejmě patří úspěšné pokračování rozpracovaných zakázek, jako jsou kolektor Hlávkův most, tunely na Slovensku, v Německu a ve Švédsku (zde začnou ražby pod jezerem), pokládka pevné jízdní dráhy v tunelu Ejovice, koridorové železniční stavby i pozemní stavby v čele s jejich současnou vlakovou lodí – rekonstrukcí věže Staroměstské radnice. Ta se samozřejmě musí k významnému osmičkovému výročí dokončit včas a v plném lesku. A přidá-li se k tomu všemu i mravenčí píle divize TZB, je namístě předpoklad, že letošní rok skončí úspěchem. Udělat se toho ale musí ještě poměrně hodně, že ano? A doplním-li ještě, že náš ekonomický ředitel už na poradu přinesl harmonogram tvorby plánu na rok 2019, je jasné, že času již tolik nezbývá.

Nyní zřejmě očekáváte nějakou stachanovskou výzvu. Jelikož však budovatelské výzvy minulost dostatečně zprofanovala, upustím od ní. Věřím, že každý z našich lidí nejen ví, co by měl pro úspěch udělat, ale že to i udělá. Rád bych o tom v prvním čísle Zpravodaje příštího roku napsal.

Přeji vám osvěžující zbytek horkého léta.

Ing. Ondřej Fuchs

D4

Sanace vinařické štoly Homole



D1 V květnu a červnu opravovala divize 1 stolu Homole v Hornickém skanzenu Mayrau ve Vinařicích u Kladna.

Práce zahrnovaly výměnu dožilého pažení ze štípaných kulatin a zajištění simulovaného závalu frontální zátinky, jenž byl kvůli jílovité hornině nestabilní. Dále byly jednotlivě vyměněny a doplněny betonové pažnice v slepé chodbě důlního ventilátoru, s úpravou každého kusu na míru.

Veškeré opravy prováděla divize 1 pouze s využitím ručního nářadí. Neobvyklou zakázku dozoroval Obvodní báňský úřad.

Nové pavilony základních škol

D2 Hned dvě budovy pro vzdělávání staví divize 2.

Areál ZŠ Praha-Lipence doplní čtyřpodlažní pavilon s plochou střechou, který se stávající historickou budovou školy propojí vstupní krček. Prostor mezi objekty půjde využít ke shromážděním i sportovním aktivitám. Bezbariérová stavba má být hotova v lednu příštího roku.

Na výstavbě též čtyřpodlažní budovy ZŠ Zdice pracuje divize 2 se společností Auböck. Prvním krokem bude demolice mateřské školy. Dokončení projektu, do kterého patří také oplocení areálu, je naplánováno na červen 2020.

Dvě zakázky pro PVS

D4 Na dvou projektech pro Pražskou vodohospodářskou společnost pracuje divize 4.

Od července v Praze 4 probíhá obnova kanalizace a vodovodu v ulicích Křesomyslova, Sekaninova, Na Fidlovačce a Závěšova. Rekonstrukce sítě si vyžádá jeden rok a poje se s plánovanou celkovou opravou chodníků a vozovek.

Nové vodovodní řady pak divize 4 vybuduje v Praze 8 v ulicích Zenklova, Světová, Koželužská, Na Hrázi, U Synagogy, Vojenova a Ludmilina. Stavba, jež bude zahájena v srpnu a potrvá rovněž rok, má sedm etap a zahrnuje i veřejné části přípojek.

Rekultivace Radovesické výsypky

D3 Biologickou rekultivaci centrální části Radovesické výsypky bude až do roku 2022 zajišťovat divize 3. Výsypka, která patří k největším v Evropě, se nachází poblíž Bíliny v Ústeckém kraji.

Divize 3 má území připravit pro výsadbu stromů a keřů. Veřejná zakázka, jež navazuje na ostatní části dle generelu rekultivací, obsahuje rovněž výstavbu oplocenek a tříletou pěstební péči na ploše o rozloze přesahující 80 hektarů.

Setkání na Dlouhých stráních



D1 V květnu se sešlo šest desítek zaměstnanců někdejšího podniku Výstavba dolů uranového průmyslu a následně společnosti Subterra, kteří stavební přečerpávací vodní elektrárnu Dlouhé stráně v Hrubém Jeseníku.

Na programu byla komentovaná prohlídka podzemních prostor i horní nádrže a rovněž dokument o výstavbě výjimečného díla, dokončeného v roce 1996. Setkání organizované Janem Křížkem uzavřelo společné posezení.

Pevná jízdní dráha a geodetické práce

Divize 3 od května realizuje pevnou jízdní dráhu v jižním tubusu tunelu Ejovice na železniční trati Rokycany–Plzeň. Na přesnost pokládky dohlížejí pracovníci střediska geodézie a měření divize 1.



Pevná jízdní dráha ÖBB-PORR představuje neobvyklé řešení železničního svršku. Správnou pozici panelů i kolejí určují a kontrolují pokročilá geodetická měření.

Geodetické práce patří k pokládce pevné jízdní dráhy v tunelu Ejovice již od fáze několikaměsíčních příprav. Pro bezpečné dosažení normové přesnosti koleje ± 10 milimetrů jsou prefabrikáty s kolejnicemi ukládány s tolerancí ± 2 milimetry.

Systém APK

Vyměřování polohy kolejí sestává z několika kroků. Nejprve je pozice každého z panelů vytyčena pomocí hřebů do podkladového betonu, podle nich jsou pak prefabrikáty z nákladního vozu ukládány



Měřicí systém APK GeoTEL GL-05 umožňuje okamžitě vyhodnotit polohu koleje.



Divize 3 pokládá pevnou jízdní dráhu po 75metrových úsecích.

s tolerancí několika centimetrů. Po co nejpresnějším srovnání dle hřebů jsou panely pomocí šroubů ustaveny do určené výšky, následuje připevnění kolejnic.

Pro požadovanou přesnost prostorové polohy koleje před zabetonováním využívá Subterra speciální systém APK (absolutní prostorová poloha koleje) GeoTEL GL-05, který umožňuje zároveň zaměřit osu koleje, převýšení kolejnic i jejich rozchod. Odchyšky zjištěných parametrů od projektovaných hodnot jsou okamžitě vyhodnocovány. Systém APK měří rovněž skutečné provedení kolejí po zabetonování pevné jízdní dráhy.

Dokončení jižního tubusu

Divize 3 pokládá v jižním tubusu kromě přímých desek také obloukové se vzepětím 1,4 milimetru. Práce postupují po 75metrových úsecích, po injektáži panelů z předchozího dne je pokládán a ustavován úsek nový. Délka panelu přesahuje 5 metrů, kamiony jich denně přivážejí deset.

V červenci začala rovněž betonáž prostoru mezi deskami pevné jízdní dráhy a kabelovodem. „Na plošinový vůz KOP 12/40 najede autodomývač a pomocí dvoucestného vozidla je zatažen do tunelu,“ upřesňuje postup Zdeněk Pata z divize 3.

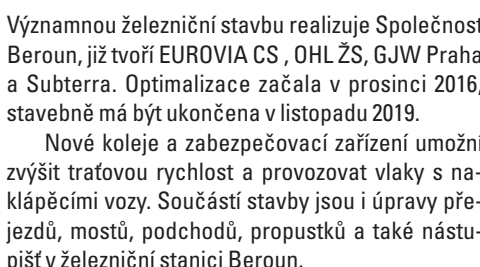
Pokládka pevné jízdní dráhy v jižním tubusu i před ním má být hotova v srpnu, poté divize 3 zahájí práce v tubusu severním s plánovaným ukončením v listopadu letošního roku.



Železniční tunel Ejovice měří 4150 metrů a je nejdelším v Česku.

Optimalizace trati Beroun – Králův Dvůr

Na přestavbě pětikilometrového úseku III. tranzitního železničního koridoru pracuje divize 3 od prosince 2016. Projekt přináší rovněž modernější podobu berounského nádraží.



Koleje, vybavení i nástupiště

V minulém roce divize 3 realizovala stavební postup 4 zahrnující sudou část karlístejského zhlaví v osobním nádraží, tedy kolej číslo 2/2a a dvojici výhybek. Dále dokončila postup 1a, část středního zhlaví mezi osobním a nákladovým nádražím obsahující devět výhybek a kolejová propojení.

Ve zkušebních úsecích jsou ověřovány vlastnosti nejnovějších pražců B 91 T, které se od tvaro- vě i hmotnostně shodných B 91 S odlišují typem předpínací výztuže.



Rozsáhlá stavba na důležité trati musí být koordinována se silným provozem.



Železniční stanice v Berouně se po několika desítkách let dočkala celkové rekonstrukce. Nástupištní hrany tvoří modernější typ prefabrikátů H 130.

Průběžně pokračují práce na zabezpečovací a sdělovacím zařízení, trakčním vedení a také na pozemních stavbách. Nyní v Berouně probíhá výstavba nástupišť číslo 1 a 2.

Posuny harmonogramu

K projektu přibýly některé práce, třeba regenerace výhybek nebo zřízení přejezdové konstrukce.

„Obecně je nejnáročnější vypořádat se se zásadními posuny v harmonogramu, které se více či

méně dotýkají všech dodavatelů. Na rozsáhlé rekonstrukci navíc pracujeme při zachování silné železniční dopravy, což klade zvýšené nároky na přípravu, koordinaci a samozřejmě také bezpečnostní opatření,“ podotýká specialista na železniční svršek Filip Štajner.

Pro divizi 3 bude klíčová druhá polovina letošního roku, v níž bude na berounském nádraží realizováno nástupiště číslo 3 a především stavební postupy 7 a 8 zahrnující lichou skupinu kolejí.

D3 D1

D3

Technologie pro Churchill Square

Divize 4 se společností HTK instaluje technické vybavení pro pražský projekt Churchill Square, jenž sestává ze dvou administrativních budov a jednoho bytového domu.



Soubor Churchill Square, kterým pokračuje zástavba nad hlavním nádražím, získává své obrysy. Administrativní budova D již dospěla do podoby kompletní hrubé stavby.

Administrativní a obytný soubor, který v Praze realizuje Penta Real Estate a SUDOP, se nachází poblíž hlavního nádraží, mezi náměstím Winstona Churchilla a Italskou ulicí.

Dvě kancelářské budovy nabídnou k pronájmu plochu o rozloze přesahující 30 000 metrů čtverečních, obchody, kavárny a restaurace pak zaberou 3 700 metrů čtverečních. Vše doplní rezidenční objekt, v němž bude na prodej asi šedesát bytů.

Spojení s centrem

Soubor, který se nachází na někdejších pozemcích Českých drah, doplňuje zástavbu až k Seifertově ulici. Projekt počítá rovněž s prodloužením podchodu pod kolejištěm hlavního nádraží, frekventovaný uzel včetně stanice metra Hlavní nádraží se tak propojí nejen se souborem Churchill Square, ale také se sousedícím areálem Vysoké školy ekonomické.

Složitá logistika

Subterra se společností HTK pracuje na administrativních budovách označovaných jako D a E. Divize 4 realizuje zdravotnětechnické instalace, ústřední topení a rozvody chladu, vzduchotechniky i klimatizace. Práce začaly v květnu na budově D, která je ve fázi hrubé stavby. Přes léto budou dokončeny stroje a také finální rozvody na patrech pro nájemce.

Instalaci technického vybavení komplikuje blízkost hlavního nádraží, staveniště je hůře dostupné a logistika složitější. „Jednotlivé práce na sebe musí navazovat. Například před zbouráním rampy je třeba přemístit nájezd na autovlak. Také pečlivě plánujeme závozy materiálu a řešíme nedostatek parkovacích míst,“ upřesňuje situaci vedoucí projektu Václav Rataj.

Technologie v budově D mají být dokončeny v lednu 2019, v budově E v červnu téhož roku. Soubor Churchill Square bude otevřen v roce 2020. ■



K systémům, na jejichž instalaci se podílí divize 4, patří také vzduchotechnika.

Centrum seniorů ve Frýdku-Místku

Poklepáním základního kamene byla v polovině května zahájena výstavba frýdecko-místeckého Centra aktivních seniorů. Divize 2 projekt realizuje jako generální dodavatel.



K výrazným prvkům nové budovy patří konzola nad vstupem a terasa s pergolou.

Moderní budova navržená společností Chválek Ateliér bude stát na místě bývalého Domu dětí a mládeže v ulici Pionýrů.

Objekt poskytne seniorům zázemí pro volnočasové, administrativní, vzdělávací a sportovní aktivity organizované Svazem důchodců ČR, které dosud probíhaly v různých prostorách.



Vzhledem k omezeným rozměrům staveniště využívá divize 2 věžový jeřáb.

Aktivity uvnitř i venku

Nárožní budova sestávající z jednopodlažní a třípodlažní hmoty má monolitickou nosnou konstrukci, fasádu tvoří kontaktní zateplení a provětrávaný plášť z cementovláknitých desek.

Centrum nabídne kulturní sál, učebny, tělocvičnu, kuchyňku a zázemí. V zahradě budou umí-

stěny prvky pro venkovní posilování a také lavičky. Důležitou součástí projektu je rovněž veřejné prostranství v ulici Pionýrů a terasa s pergolou v Anenské ulici. Přístupná bude i střecha jednopodlažní části.

Kromě samotné stavby dodává divize 2 rovněž vybavení interiérů a sadové úpravy.

Nasazení jeřábu

V červnu dokončila divize 2 základy na pětadvacet velkopříměrových pilotách. Přes léto dále realizuje monolitický železobetonový skelet a rovněž zahájí vyzdívání obvodového pláště.

Dále budou zavedeny přípojky. „Na nevelkém staveništi bude složité vybudovat zejména kanalizační řad. Kvůli omezenému prostoru jsme do půdorysu objektu museli umístit věžový jeřáb,“ říká vedoucí projektu René Pfleger.

Termínem pro dokončení a předání objektu je květen 2019. ■

Obnova úseku Český Těšín – Dětmorovice

Od počátku loňského srpna se divize 3 podílí na optimalizaci téměř 21kilometrové trati procházející Slezskem, která je součástí III. tranzitního železničního koridoru.

Kromě zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h pro osobní vlaky přinese projekt i bezpečnější, komfortnější a spolehlivější dopravu.

Dodavatelskou společnost ČET-DET spravuje Subterra, dalšími účastníky jsou OHL ŽS, EUROVIA CS a GJW Praha.

Práce ve dvou úsecích

Divize 3 zajišťuje výstavbu železničního svršku ve dvou úsecích, ze stanice Český Těšín po Louky nad Olší a z odbočky Koukolná po stanici Dětmorovice. Kromě toho staví protihlukové stěny a po celém úseku osazuje výstroj trati.

Loni byla dokončena rekonstrukce železničního svršku ve stanici Dětmorovice, šlo o lichou kolejovou skupinu a část koleje 2. Od letošního dub-

na do července byla obnovována 1. traťová kolej od Českého Těšína po odbočku Chotěbuz a rovněž lichá kolejová skupina ve stanici Louky nad Olší. V další etapě bude divize 3 obnovovat 2. traťovou kolej v úseku Český Těšín – odbočka Chotěbuz.

S vlastní mechanizací

Práce na železničním svršku započaly i mezi Dětmorovicemi a odbočkou Koukolná. Výstavba mostu přes Olší úsek dělí na tři pracovní části.

Kolejový rošt byl vytrhán pomocí pokladače PKP 25/20i, na pokládku nového je nasazen portálový stroj Robel. „V této části stavby uplatníme i svoje nové dvoucestné bagry, podbíječku a pluh pro úpravu štrkového lože. Využijeme i nedávno zakoupený zametač šterku,“ zmiňuje stavbyve-



Druhý úsek projektu zahrnuje rovněž odbočku v dětmorovické místní části Koukolná.

doucí Ondřej Korkeš. Tento úsek včetně tří zbývajících výhybek v Koukolné má být dokončen do poloviny roku 2019. ■

D4

PĚT OTÁZEK

Josef Mihalko

specialista divize 2



Berounský rodák Josef Mihalko absolvoval Fakultu stavební ČVUT v Praze a nastoupil do podniku Prefa Hýskov, jenž jej v závěru studia podporoval. Dále působil v investiční skupině Královské železářny. V roce 1986 pak přešel do koncernového podniku Výstavba dolů uranového průmyslu, z něhož se později stala společnost Subterra. V novém zaměstnání se Josef Mihalko seznamoval s hornickými pracemi, své kolegy naopak zasvěcoval do vlastní specializace, pozemního stavitelství.

Ve společnosti Subterra jste se roku 1995 podílel na založení divize 2. Jak na to vzpomínáte?

Nastoupil jsem do odboru řízení výroby divize 1 na Zbraslavi. Vždycky jsem však měl blíže k pozemním stavbám, proto jsem přemýšlel o vzniku takto zaměřené divize. Začali jsme vše plánovat, řešit vybavení stroji, lešením a bedněním i další záležitosti. A po večerech jsem se rovněž doučoval účetnictví.

Když byla divize 2 založena, pracoval jsem v ní jako ekonomický náměstek, za nového vedení potom krátce také jako náměstek výrobní.

Které stavby byly za ty roky nejzajímavější?

V době mých začátků jsme rekonstruovali dešťové oddělovače kanalizace v pražské ulici U Seřadště. Štoly jsme razili strojem firmy Eickhoff. Tehdy jsem byl zástupcem vedoucího střediska.

Ze staveb divize 2 nezapomenu výstavbu kluziště na Zbraslavi. Plochu jsme betonovali nepřetržitě, v kuse, protože tehdy byly podmínky i vybavení úplně jiné než dnes. Také jsme se na tomto projektu hodně naučili.

Jinak i dnes se stále nejlépe cítím v terénu, duši jsem vždy byl „výrobák“.

Čím se coby specialista převážně zabýváte v současnosti?

S kolegou Sochou provádíme kontrolní měření vlhkosti podlah karbidovou metodou, nedestruktivní měření pevnosti betonu, zjišťujeme relativní vlhkost zdiva a průběh vlhkosti a teploty pro stanovení kondenzace a tvorby plísní a rovněž ověřujeme dodržování geometrické přesnosti stavebních konstrukcí. Dále zajišťuji, aby divize 2 byla vybavena kalibrovacími měřidly v souladu s metrologickým řádem.

Podílím se také na integrovaném systému řízení a řeším technické problémy tak, aby pokud možno nedocházelo k reklamacím, jichž se u bytových projektů obecně vyskytuje spousta. Komplikované případy řeším spolu se soudními znalci, případně s dalšími odborníky. Problémům se snažím zabránit ve fázi příprav i při realizaci, kdy na stavby divize 2 dojíždíme. Pro lepší kvalitu realizovaných projektů i celkovou erudici našich techniků rovněž zajišťuji školení na stavbách.

Jak vidíte dnešní pozici divize 2?

Nutně potřebujeme nosnou zakázku. O tomto problému víme a usilovně jej řešíme. Vyjednáváme nové projekty a doufáme ve zlepšení situace. Spoléháme na příští rok. Jak říkají horníci, „věříme na světylko v tunelu“.

Jinak pracujeme na menších a krátkodobějších stavbách. A zažíváme komplikované časy, neboť u řady z nich byl posunut termín zahájení.

Jak jste oslavil nedávné kulaté narozeniny?

Slavil jsem na etapy, proto se to veselí protáhlo skoro na měsíc. Stálo mě to hodně energie, ale velice jsem si to užil. Každá z těch narozeninových akcí byla jedinečná. Slavil jsem s bývalými kolegy, kamarády z Berouna, s rodinou na dvě části a samozřejmě také se spolupracovníky, mezi nimiž se objevilo nejvíce gratulantů. A také jsem nesměl zapomenout na naši partu zahrádkářů. ■

D3

Jízda historických vlaků



Subterra opět sponzorovala jízdu historických vlaků, jež provázela Slavnosti Pernštejnského panství v jihomoravské Nedvědici.

V pátek 6. července vyjel do Nedvědice vlak z Havlíčkova Brodu a později rovněž z opačného směru, z Brna. Obě soupravy táhly dieselové lokomotivy ze 60. let minulého století přezdívané Bartotka. Nostalgické železniční jízdy na slavnostech jsou velice oblíbené a na všech nástupištích na vlaky čekaly davy dětí i dospělých.

Letos si návštěvníci navíc mohli užít večerní vyjíždku z Havlíčkova Brodu až do Brna.

Pozvánka na Kahan Cup

Ve čtvrtek 20. září proběhne dvanáctý ročník fotbalového turnaje společnosti Subterra o tradiční pohár Kahan.

Zápasy se odehrají na hřišti pražského klubu FSC Libuš, turnaj bude zahájen ve 14 hodin. Stejně jako v minulých letech se týmy složené z šesti hráčů v poli a brankáře utkají na polovině běžného hřiště. Hraje se systémem každý s každým, předpokládá se účast všech divizí a centrály.

Návštěvníky i hráče čeká kromě napínavých zápasů rovněž občerstvení.

GRATULACE

SRPEN–ZÁŘÍ

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Eva Krausová

50 let
Libor Damborský
Jan Prostřední
Jaroslav Mikeška

55 let
Rostislav Witala
Jan Vojík

60 let
Jindřich Šedina
Josef Kaňka

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let
David Sedláček
Mgr. Marek Hladík, LL.M.
Ing. Jan Píza

15 let
Miroslav Švec
Ing. Pavel Farský
Ing. Vladimír Gregůrek

20 let
Martin Holas
Vladimír Hájek
Jaroslav Cempírek
Karel Měřínský

25 let
Rudolf Malek

30 let
Ing. Stanislav Kotouček
Pavel Horák

35 let
Ing. Jan Škrábek

Na dračích lodích třetí vítězství v řadě

Počátkem června patřila Vltava v pražském Podolí dalšímu ročníku mezifiremního závodu dračích lodí. Také letos potvrdila Subterra pozici největšího favorita.

Závod dračích lodí, ve kterém měří síly zaměstnanci různých společností, si připsal čtrnáctý ročník. Subterra se účastnila podesáté a usilovala o třetí prvenství za sebou, celkově již sedmé.

V tropickém letním počasí přišlo k Botelu Racek na pravý vltavský břeh, kde měly posádky své zázemí, mnoho diváků a nechyběli mezi nimi ani příznivci z řad kolegů.

Dračí lodě i tentokrát soupeřily na dvousetmetrové trati poblíž Žlutých lázní. Každá posádka sestávala ze šesti žen a dvanácti mužů, které doplňovali profesionální kormidelník a rovněž bubeník udávající tempo. Letošních závodů se zúčastnilo šest družstev.

Loď společnosti Subterra vyhrála obě rozjíždky ve své skupině a stejně úspěšně si vedla rovněž v semifinále a finále. O vítězství se žlutočerná posádka utkala se společností Hochtiief a dokázala ji těsně porazit. Obě lodi finalistů v závěrečné jízdě zaznamenaly své nejlepší časy. Na dalších příčkách se umístily společnosti Trigema, BAK, Abbott a Schäfer.

Pokud si Subterra udrží formu, může příští rok vyrovnat šňůru čtyř vítězství z let 2011 až 2014.



Posádky dračích lodí reprezentujících společnost Subterra vítězné oslavy velice dobře znají. Dosavadních deset startů dokázaly proměnit hned v sedm výher.

Letní sportovní hry Metrostavu

Nymburk byl v polovině června dějištěm osmnáctých her společnosti Metrostav a Skupiny Metrostav. Mezi desítkou účastníků jako obvykle nechyběla ani Subterra.



Sportovní hry provázelo nejen příznivé počasí, ale rovněž dobrá atmosféra.



Jednou z pěti tradičních disciplín byl štafetový běh na 8 x 200 metrů.

Smíšená družstva ve Sportovním centru Nymburk opět strávila dva dny.

Soutěž se skládala z pěti disciplín, které spojovaly míčové sporty s lehkou atletikou – z nohejbalu, tenisu, vrhu koulí, volejbalu a štafetového běhu na 8 x 200 metrů.

V celkovém součtu dobyly stupně vítězů týmy ze společnosti Metrostav. Nejvíce bodů získala divize 3, již se tak podařilo obhájit loňské zlato. Stříbrnou příčku obsadila divize 5, bronz pak bral tým divize 11 + M stavebniny + CCE. Subterra tentokrát dosáhla na deváté místo.

Metrostav handy cyklo maraton

Výjimečného závodu zapojujícího handicapované do aktivního života se za Skupinu Metrostav opět zúčastnila tři družstva. Na trasu dlouhou 2222 kilometrů s limitem 111 hodin vyslala Subterra stejně jako loni osmičku reprezentantů.

Šestý ročník závodu pořádaného spolkem Cesta za snem přinesl novou koncepci. Týmy vyrážely do osmi navazujících etap v délce 150 až 450 kilometrů ze základen v Praze a v Brně. Trasa vymezená 28 průjezdními body byla sledována pomocí GPS.

Poslední červencový den se závodníci setkali na startu v pražské Hellichově ulici a vybraní podstoupili i strmou časovku na vrchol Petřína. V každém družstvu byl nejméně jeden člověk se zdravotním postižením. Za tým Subterra, který letos jel pro téměř šestiletou Boženku Hradilkovou, opět bojoval handbiker Michal Břetenář.

Cyklisté měli v tomto roce štěstí, trasu absolvovali bez defektů nebo jiných problémů. Vše ale komplikovaly početné uzavírky silnic a také velice vysoké teploty. Subterra zvládla i noční časovky v základních táborech a cílem projela již v pátek 3. srpna v čase 74 hodin 21 minut, třetím nejlepším. Po započtení bonifikací za časovky a kilometry najeté handicapovanými u všech jednatřiceti týmů obsadila Subterra devátou pozici. Skupina Metrostav skončila pátá, Metrostav osmnáctý.

Závod uzavřelo sobotní vyhodnocení a bouřkou provázený koncert na pražské Kampě.



Po loňské premiéře se Subterra náročného závodu opět zúčastnila s vlastním týmem.



Žlutočerní vylepšili svůj minulý výkon a limit maratonu pokořili o více než 36 hodin.



Na handbikerovu bezpečnost dohlížel cyklista spolu s doprovodným vozidlem.



Metrostav handy cyklo maraton se jede nonstop, proto je nezbytné i dobré osvětlení.