



ŽELEZNIČNÍ TRATĚ ŠEVĚTÍN–DYŇÍN

SUBTERRA



ŠTĚRBOHOLÝ RETAIL PARK

Dokončování instalací v Berouně

Novostavba berounského bytového domu se stejně jako nedaleká rekonstrukce a dostavba administrativní budovy po roce blíží ke konci. Divize 4 v obou objektech od léta dodává technické vybavení.

Bytový dům Corso v Hrnčířské ulici a administrativní budova, zčásti též v ulici Politických vězňů, se nacházejí nedaleko od sebe, v centru Berouna.

Projekty na obě budovy zpracovala společnost ov architekti, dodavatelem stavební části je Metrostav. Divize 4 instaluje veškerá technická zařízení, s výjimkou elektro v bytovém domě, včetně přípojek vody, kanalizace a plynu.

Komfortní bydlení na nábreží

Dům Corso směřuje svojí hlavní, východní fasádou k ramenu Berounky, které odděluje tamní ostrov, a obyvatelům nabízí působivý výhled. Prolamované průčelí je celoplošně prosklené a na obytné místnosti navazují velkorysé lodžie.

V každém ze čtyř pater je čtveřice bytů, dvojice prostornějších jednotek pak tvoří střešní nástavbu s terasou. V přízemí se nacházejí garážová stání a sklepní kóje. K projektu náleží rovněž společná zahrada s dětským hřištěm a venkovní parkování.

S kvalitní architekturou se pojí i nadstandardní zařízení a technické vybavení. Větrání bytů zajišťují odtahové ventilátory v hygienickém zázemí. „Luxusní byty v pátém, ustoupeném podlaží pro udržení příjemného klimatu využívají chladicí jednotky. Toto řešení navíc umožňuje komfortní dohřev vnitřního vzduchu,“ doplňuje vedoucí provozu vzduchotechniky divize 4 David Svoboda.

Zdrojem tepla k vytápění a ohřevu vody pro celý bytový dům jsou dva závěsné plynové kon-



Bytový dům Corso je jednou ze staveb, které v Berouně podle návrhu společnosti ov architekti realizoval Metrostav a do nichž divize 4 instalovala technologie.

denzační kotle se souhrnným jmenovitým výkonem 88,2 kW.

Kanceláře s rekuperací

Historický dům spořitelny v ulici Politických vězňů dostal střešní nástavbu a navazující novější objekt

v sousední Hrnčířské ulici byl rozšířen a zcela přebudován do moderní prosklené podoby.

Kancelářské prostory vytápějí radiátory a konvektory, zdrojem tepla jsou plynové kotle o celkovém výkonu 293 kW. Chlazení a distribuci čerstvého vzduchu zajišťují indukční jednotky. „K větrání je užitá vzduchotechnická jednotka s rekuperací pomocí systému Econet, což je velmi sofistikované a energeticky úsporné řešení. Kapalinový okruh mezi přívodem a odvodem vzduchu slouží nejen ke zpětnému zisku tepla, ale i k dodatečnému ohřevu či dochlazování,“ popisuje David Svoboda.

Instalaci technologií zahájila divize 4 od suterénu, od strojovny vzduchotechniky. Velmi náročná zde byla montáž koncových prvků v šikmých sádkokartonových podhledech. Stavba se neobešla bez podrobného plánování, v budově se muselo zabezpečit provizorní vytápění pro práci přes zimu. Realizaci pomohlo rovněž teplé počasí, díky kterému stačilo zatopit až v prosinci.



Vytápění i přípravu teplé vody pro osmnáct bytů zabezpečují dva plynové kondenzační kotle.



Divize 4 pro bytový dům dodávala veškeré technologie s výjimkou elektroinstalací.

První prorážka tunelu Skärholmen

Práce na dálničním obchvatu Stockholmu pokročily a dosáhly dalších milníků. Dceřiná společnost SBT Sverige AB v březnu propojila obě části hlavního tunelu 202 a také vytěžila miliontý metr krychlový rubaniny.

SBT Sverige AB pracuje na tunelu Skärholmen již od února 2017. Délka dvou hlavních tubusů v součtu dosáhne osmi kilometrů, další více než čtyři kilometry budou měřit nájezdové a výjezdové rampy.

Propojení dvou staveb

V minulém roce bylo ve Stockholmu celkově vyraženo přibližně 5,5 kilometru. Tunely hlavní trasy v součtu postoupily o 2,5 kilometru, rampy o 1,4 kilometru. Zbývající práce probíhaly na propojkách a výklencích pro technologie.

Dne 20. března se na stavbě uskutečnila první z několika prorážek. Propojení obou částí hlavního tunelu 202 výrazně usnadní další práce.

„Prorážka je velice důležitá s ohledem na odvoz rubaniny, nejsme odkázáni jen na lodní dopravu z oblasti Sättra, ale můžeme vytěžený materiál transportovat rovněž přes lokalitu Skärholmen,“ popisuje výhody propojení dvou staveb ředitel pro zahraniční podnikání Miroslav Zobaník. Mnohem snadnější nyní bude také přeprava stavebních materiálů, strojů i pracovníků.



Propojení hlavního tunelu 202 výrazně usnadní dopravu na staveništi.

Milion krychlových metrů

Další významnou březnovou událostí se stalo vyřízení miliontého krychlového metru rubaniny, nyní zbývá zhruba šest set tisíc.

Hlavní tunel 201 a výjezdové a výjezdové rampy RT211 a RT212 čekají prorážky do deseti měsíců. Ve stejné době budou hotové také bypassy o přibližně pětinašestého profilu procházející pod jezerem Mälaren, které pomohou urychlit ražby hlavních



Zástupci obou ražebních čet se v podzemí poprvé setkali 20. března.

tubusů ve zbývajícím úseku za jezerem. Jeho délka činí 1,2 kilometru.

Na jihu a východě budou dokončena také místa napojení na sousední projekty. Od září pak budou ražby po překonání úseku pod jezerem pokračovat směrem na sever.

Ražby mají být kompletní v příštím roce, ostatní součástí zakázky na obchvatu Stockholmu pak má SBT Sverige AB dokončit v roce 2022.

D4

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, březen nás potěšil. Přinesl uzavření auditu, který za loňský rok potvrdil splnění plánovaného externího obratu i hospodářského výsledku. V tvorbě zisku jsme v minulosti pokulhávali, a tak se úspěch v obou hlavních ukazatelích zároveň dostavil s několikaletým odstupem.

Vše ovšem mívá svá „ale“. V roce 2018 nám významně pomohl obrat, který Subterra oproti plánu přeplnila o více než půl miliardy korun, tj. zhruba na 4,5 miliardy korun. Přidáme-li ještě obě zahraniční dceřiné společnosti, vyjde zatím rekordní hodnota okolo 6,8 miliardy korun. Kdyby takovému číslu odpovídala i plánovaná rentabilita, byla by celková spokojenost ještě větší. Charakteristickým znakem pro loňské hospodaření se stal vysoký podíl zahraničních zakázek. U samotné mateřské společnosti dosáhl přibližně 31 procent. To je stále více, než bychom si přáli.

Činnost v zahraničí nám však pomohla řešit zakázkový problém divize podzemních staveb. Ta se s loňským rokem dokázala úspěšně vyrovnat hlavně díky projektům na Slovensku a v Německu. V tuzemsku měla zakázku jedinou, kolektor Hlávčův most, s nímž její účinkování na domácí scéně končí. Zatím nevíme, na jak dlouho. Úspěšná loni byla i divize zaměřená na železniční stavby. Své dovednosti a kvality osvědčila například pokládáním pevné jízdní dráhy v tunelu Ejovice. Věříme, že díky investicím do nových strojů získá ve svém oboru ještě významnější pozici. Divize pozemních staveb sice neoslnila výsledkem, ale zato titulem Stavba roku 2018 pro zimní halu Škoda Icerink v pražských Strašnicích. Rekonstrukce věže Staroměstské radnice pak výrazně přispěla k bezplatné propagaci naší společnosti směrem k široké veřejnosti. Ani divize zaměřená na technická zařízení budov na plánovanou laťku nedosáhla, jako každý rok však odvedla penzum mravenčí práce na velkém množství menších zakázek. Ať již byl podíl jednotlivých divizí na výsledku roku 2018 jakýkoli, společnou snahu korunoval celkový úspěch. A poděkování patří všem, kteří se o loňskou příznivou bilanci zasloužili.

A jaké jsou naše výhledy? Z makroekonomických čísel začíná číšet chlad napovídající, že nejlépe už bylo. Máme sice Národní plán investic až do roku 2030, na druhé straně však víme, že pokud se musejí hledat úspory, politicky nejsnadnějším měkkým cílem bývají právě investice. Koleje, tunele ani budovy volební právo nemají a hlasy nikomu neubírají. Rozhodně ovšem není důvod ke skepsi. Pokrytí našeho výrobního programu zakázkami na letošní i následující rok je na přiměřené úrovni, i když opět se značně vysokými objemy v zahraničí. V situaci naší společnosti je však „zahraničí“ třeba vnímat jako sice vynucený, ale dlouhodobější trend, s nímž musíme počítat a v práci s ním se zdokonalovat. Ve zkratce řečeno: „Když Subterra nebude stavět metro v Praze, mohla by je stavět její dcera ve Stockholmu.“

Loni jsem svůj příspěvek do tohoto čísla končil přáním, aby naše roční výsledky byly lepší než „nepřínášející zármutek“. To se splnilo. Co všem našim zaměstnancům i sobě přejí vzhledem k dobrým výsledkům loňského roku letos, to by nemělo být tak těžké uhodnout.

Ing. Ondřej Fuchs

Za Jiřím Smolíkem



Před vydáním tohoto čísla nás zastihla smutná zpráva o úmrtí našeho bývalého dlouholetého spolupracovníka Ing. Jiřího Smolíka.

Když se v šedesátých letech minulého století rodila Subterra na stavbě vodovodního přivaděče ze Želivky do Prahy, Jirka už byl při tom. Odešel dobrý kamarád, pamětník firemní historie a člověk, pro něhož práce vždy byla i koníčkem. Těm, kteří jej znali, bude jeho svérázná osobnost chybět.

Vladislav Beneš

SHZ pro budovu Bubenská 1

D4 Funkcionalistická budova někdejších Elektrických podniků v Praze-Holešovicích, v níž jsou kanceláře a obchody, prochází rekonstrukcí.

Památkově chráněný objekt vyžaduje sanaci některých konstrukcí, zateplení fasády a nová technická zařízení, upraveny budou i dispozice. Generálním dodavatelem projektu pro CPI Property Group je Metrostav.

Na rekonstrukci se od června bude podílet také středisko stabilních hasicích zařízení divize 4, které nainstaluje sprinklery včetně elektročerpadla a požární nádrže ve strojovně.

Stavba je naplánována do roku 2020. ■

Modernizace nádraží v Přerově

D3 Subterra se do druhé etapy rekonstrukce železniční stanice Přerov zapojuje ve společnosti, kterou spravuje Eurovia a dále ji tvoří Strabag Rail a GJW Praha.

Stavba zahrnuje obnovu železničního svršku a sanaci železničního spodku v tratových úsecích Přerov–Prosenice a Přerov – Brodek u Přerova a též výhybnu Dluhonice. Dále budou zrušeny přejezdy, které nahradí silniční nadjezd a lávka pro pěši. Součástí projektu je i rekonstrukce trakčního vedení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, mostů, propustků a ostatních drážních objektů.

Modernizace je naplánována v osmi stavebních postupech do roku 2021. ■

Vybavení dálničních tunelů

D4 Na modernizaci technického vybavení dvou dálničních tunelů se letos bude podílet divize 4.

V tunelu Valík na dálnici D5 poblíž Plzně proběhne rekonstrukce technologie, po které se zvýší rychlost v tunelu až na 100 km/h. Divize 4 spolupracuje se společností Eltodo. Součástí rekonstrukce je mimo jiné výměna svítidel za LED, demontáž ventilátorů a nový řídicí systém. Práce potrvají od června do srpna.

Tunel Klimkovice na D1 nedaleko Ostravy dostane nové proudové ventilátory včetně měření proudění a detekce dýmu. Požární klapky v tunelových propojkách nahradí divize 4 nerezovými. Rekonstrukce, jejímž generálním dodavatelem je Metrostav, proběhne od července do srpna. ■

Poklapy pražských kolektorů

D1 Výměnu 153 drenážních poklopů včetně rámu na kolektorech Řepy II a Velká Ohrada v Praze letos zajišťuje divize 1.

Poklopy, jež se nacházejí v pochozích částech kolektorových tras, zakrývají vstupy do revizních a kontrolních šachet drenážního potrubí. Otvory mají světlý rozměr 60 × 60 centimetrů. Kolektorové trasy jsou provozovány více než třicet let, ocelové či litinové poklopy i přes opakovanou údržbu korofovaly a nesplňovaly bezpečnostní požadavky.

Divize 1 poklopy vyměňuje od února do května. Součástí zakázky je také komplexní úklid více než 22 000 metrů čtverečných kolektorových tras. ■

Rekonstrukce úseku Ševětín–Dynín

D3

Od loňského června se divize 3 podílí na části modernizace trati Nemanice I – Ševětín na IV. tranzitním železničním koridoru. Práce, jež zahrnují i úpravy stanice Dynín, pokračují po zimní přestávce.



Modernizace jihočeské trati mezi Ševětínem a Dynínem zahrnuje kromě rekonstrukce kolejí rovněž úpravu zastávek, podchodů a dalších stavebních objektů.

Součástí projektu jsou úpravy železničního spodku a svršku včetně geometrické polohy hlavních kolejí. Traťová rychlost úseku nacházejícího se poblíž Českých Budějovic se zvýší na 160 km/h.

Subterra na modernizaci pracuje se společností AŽD Praha a Elektrizace železnic Praha, jež dodavatele vede. Přípravné práce začaly již loni v únoru.



K zastávce Dynín vede chodník, který pracovníci divize 3 již dokončují.



Nástupiště ve směru na České Budějovice je téměř dostavěno.

Přesunutá nástupiště

Stavba zahrnuje také změny v uspořádání stanic a zastávek, které zvýší komfort místních obyvatel cestujících po železnici.

V Dyníně budou vybudována nástupiště na jižním zhlaví, čímž se celá stanice přiblíží obci. Zastávka Neplachov bude v současné podobě zrušena a nástupiště se přesune na násypové těleso, přístup k němu zajistí podchod pod dálnici D3, jež je souběžná s tratí.

Divize 3 na jaře pracuje na chodníku vedoucím k zastávce Dynín a také na samotném nástupišti.

Rozměrná konstrukce mostu

Po zimní technologické přestávce, které předcházela modernizace sudé kolejové skupiny, pokračují od dubna v nepřetržité výluce práce na skupině liché. Kromě vybudování šťerkového lože a pokládky kolejového roštu včetně výškové a směrrové úpravy probíhá také rekonstrukce drážních objektů, tedy mostů, propustků a podchodů.

Divizi 3 čeká komplikované osazení mostní konstrukce mezi 28. a 29. kilometrem. „Ocelový nosník o délce 13,6 metru je vyroben z jediného kusu materiálu. Bude přivezen jako nadměrný náklad a osazen autojeřábem Liebherr LTM 1250,“ doplňuje stavbyvedoucí Milan Badura.

Modernizace jihočeské trati má být ukončena letos v prosinci. ■



K novým kolejím patří i výhybky, zabezpečovací zařízení a trakční vedení.

Trať Hrušovany u Brna – Židlochovice

D3

Divize 3 pracuje na modernizaci a elektrizaci regionální železniční trati na jihu Moravy, na které byla nákladní doprava ukončena před třiceti lety a osobní ještě o deset let dříve.

Tříkilometrová trať je odbočnou větví velice frekventované trasy Brno–Břeclav. Spojnice neslouží pravidelným vlakům od roku 1989, spolu s kolejemi a trakčním vedením je tedy třeba vybudovat či obnovit veškerou železniční infrastrukturu včetně koncových stanic.

Subterra vede dodavatelskou společnost nazvanou Hrušky, již dále tvoří OHL ŽS.

Opožděný začátek

Předání staveniště proběhlo loni v listopadu, původní časový plán projektu ovšem předpokládal zahájení o tři měsíce dříve.

„Jako dodavatel jsme se k problému postavili čelem a upravili nabídkový harmonogram tak, aby zůstaly zachovány jednotlivé etapy, které jsou vázány na výluky. Tím jsme však téměř přišli o nultý stavební postup zahrnující přípravné práce před výlukou,“ přibližuje komplikovaný začátek vedoucí stavby Petr Mikulášek.

K prvním krokům patřilo kácení stromů a keřů a budování základů pro sloupy trakčního vedení



Stav trati odpovídal skutečnosti, že vlaky zde nejezdily již desítky let.



Ve stanici Hrušovany u Brna, jež bude rovněž modernizována, budou moci cestující ze Židlochovic přestoupit na vlaky jedoucí směrem na Brno nebo na Břeclav.

v železniční stanici Židlochovice i v celé délce trati, kde byly ještě před koncem roku 2018 rovněž sneseny koleje.

Modernizace stanic

Hlavní stavební postupy spadají do letošního roku, nezbytné nepřetržité výluky ve stanici Hrušovany u Brna jsou naplánovány od března až do začátku listopadu.

Okamžitě po Novém roce začala výstavba železničního spodku, spolu s kolejemi bude vybudová-

no trakční vedení i zabezpečovací a sdělovací zařízení. Rekonstrukce čeká také přejezdy a přečody, stejně jako ostatní drážní objekty a technické vybavení trati.

Stavbaři dle soudobých standardů upraví rovněž vnitřní prostory výpravních budov a jejich zařízení. V obou koncových stanicích vzniknou mimoúrovňově přístupná nástupiště včetně osvětlení, rozhlasu a informačního systému.

Ukončení obnovy trati je naplánováno na první polovinu roku 2020. ■

Štěrboholy Retail Park dostavěn

Loni v prosinci se v pražských Štěrboholech otevřelo nové nákupní centrum sestávající ze tří objektů. Divize 4 pro soubor dodávala vzduchotechniku a elektroinstalace.



Štěrboholy Retail Park byl postaven za necelý rok. Divize 4 dodávala část instalací včetně projektové dokumentace, pracovala na hlavních rozvodech i na koncových prvcích.

Areál v Praze 10, jehož výstavba byla zahájena loni v březnu, se nachází při frekventované komunikaci Kutnohorská. Prodejní plocha činí 13 000 metrů čtverečných.

Dvě desítky obchodů celkově nabízejí široký sortiment od potravin a drogistického zboží přes oděvy a sportovní potřeby až po nábytek. K centru náleží prostorné parkoviště, které pojme přibližně pět set vozidel.

Generálním dodavatelem projektu, jehož konstrukci tvoří montovaný železobetonový skelet, byla společnost Metrostav.

Standardní technologie

Divize 4 pro štěrboholské centrum realizovala část technického zařízení a v rámci zakázky pro jednot-

livé profese TZB vypracovala i kompletní realizační dokumentaci.



Obchody se odlišují nejen sortimentem a velikostí, ale též provedením technologií.

Provoz elektro v jednopodlažních budovách realizoval silnoproudé a slaboproudé instalace včetně elektrické požární signalizace a systému evakuačního rozhlasu, montoval rovněž osvětlení a další koncové prvky.

Dodávka vzduchotechniky pak zahrnovala především jednotky, jež jsou umístěny na střeše. V prostorách jednotlivých obchodů poté pracovníci divize 4 instalovali vzduchotechnické jednotky, dveřní clony nebo tepelná čerpadla.

Podle přání nájemců

Pro plnění harmonogramu byla důležitá koordinace montáží technického zařízení nejen se stavební částí, ale i s požadavky jednotlivých obchodních společností dle jejich standardů.

Divize 4 tedy průběžně reagovala na různé potřeby nájemců, kromě vybavení se odlišovaly též požadavky na dodavatele některých zařízení. A právě velký počet různých technických řešení představoval nejsložitější stránku celé stavby.

„S každou společností jsme vybavení nájemní jednotky řešili zvlášť a dokumentaci upravovali. Výrobky a materiál jsme objednávali od vybraných firem. Vše jsme raději řešili ve značném předstihu, abychom předešli průtahům,“ doplňuje vedoucí projektu Michal Vrt.



Kromě vzduchotechniky zajišťovala divize 4 také elektroinstalace.

Dokončování trati Beroun – Králův Dvůr

Práce divize 3 na optimalizaci úseku III. tranzitního železničního koridoru, který měří pět kilometrů, se po více než dvou letech chýlí k závěru. Projekt zahrnuje také rekonstrukci nádraží v Berouně.



Cestující na berounském nádraží zaznamenají po dokončení projektu řadu změn. K nejviditelnějším patří nová, bezbariérově přístupná nástupiště včetně zastřešení a informačního systému.

Stejně jako v případě dalších koridorových tras je součástí stavby obnova jak kolejí, výhybek a dalších objektů, tak i veškerého technického vybavení trati.

Kromě rychlejší a bezpečnější vlakové dopravy ocení cestující zejména celkovou obnovu stanice Beroun, která na modernější podobu čekala přibližně padesát let.

Projekt dodává Společnost Beroun, do níž se seskupily Eurovia, OHL ŽS, GJW Praha a Subterra. Stavební práce musely být koordinovány se silným provozem na trati, která spojuje Prahu s Plzní.

Provizorní přejezdy

V minulém roce divize 3 v Berouně pracovala na výstavbě nástupišť číslo 1 a 2, v jeho druhé polovině pak na nástupišti číslo 3 a zejména na stavebních postupech 7 a 8, které zahrnovaly lichou kolejovou skupinu.

Cílem postupu 7 bylo nahrazení původního železničního spodku a svršku novým, včetně šesti jednoduchých výhybek na betonových pražcích, čtyř jednoduchých kolejových spojek a koleje číslo 1. Práce probíhaly mezi provozovanými úseky, proto bylo třeba zřídit dvojici provizorních přejez-

dů. Vše muselo být dokončeno za jediný měsíc, od srpna do září.

Nestandardní úprava výhybky

Postup 8 neprodleně navazoval a měl stejnou náplň, ovšem v mnohem větším rozsahu. Součástí byla též analýza rizika časové a prostorové kolize výhybek číslo 15, původní křižovatkové, a číslo 13, nové jednoduché.

„Hledali jsme opatření z pohledu jak železničního svršku, tak zabezpečovacího zařízení. Výhybka číslo 15 byla upravena tak, aby se z křižovatkové dočasně stala jednoduchou. Nešlo o standardní provedení, nicméně vše proběhlo bez obtíží. A to přesto, že původní a novou konstrukci dělily pouze centimetry,“ popisuje specialista na železniční svršek Filip Štajner.

Letos v lednu divize 3 postavila rovněž provizorní nástupiště mezi kolejemi číslo 7 a 9. V březnu pak realizovala poslední stavební postup 8a, na jaře završí vybudování nástupišť ve stanici Beroun a provede nezbytné dokončovací práce. Stavební část projektu má být hotová letos.



Výměna křižovatkové výhybky za jednoduchou byla poměrně složitá.

PĚT OTÁZEK

David Lehovec

vedoucí střediska SHZ divize 4



Pražský rodák David Lehovec po absolvování střední školy pracoval v projekci dopravních staveb a později i plynovodů, v posledních letech realizoval vysokotlaké sprinklery. Dnes dokončuje studium oboru technologická zařízení staveb na ČZU. Loni nastoupil do společnosti Subterra, kde vede středisko stabilních hasicích zařízení.

Čím vším se středisko zabývá?

Primárně se zaměřujeme na protipožární ochranu v podobě vodních sprinklerových systémů. Ve spolupráci s dalšími dodavateli jsme však schopni zajistit jakýkoliv typ samočinného hašení, tedy i pěnové nebo plynové. V neposlední řadě nabízíme i povinné servisní prohlídky. Subterra je jednou z mála tuzemských stavebních společností, které SHZ zajišťují v takovém rozsahu.

Středisko vzniklo v lednu minulého roku, jeho vedením jsem byl pověřen s ohledem na své zkušenosti s vysokotlakými sprinklerovými hasicími systémy.

Kterých zakázek jste se ujali?

Pustili jsme se do probíhajících projektů v Praze, například dokončování administrativního souboru Palmovka Open Park. Dále jsme pracovali v areálu Waltrovky, na budovách Mechanica 1 a 2, rekonstruovaném objektu Walter a nových prostorách v budově Aviatica. V budově Aspira Business Centre v Nových Butovicích jsme realizovali sprinklery, jejichž rozvody jsou vyrobeny z plastu, tedy německý systém AQT pipe. V tomto objektu nás pak čekají další patra.

V současnosti ve spolupráci se společností Instalace Praha dokončujeme také jedno podlaží budovy ČSOB. Rozsah a složitost zakázky odpovídá práci na celém menším objektu.

Jaká byla první samostatná realizace střediska?

Šlo o garáže ve Štěpánské ulici, jejichž generálním dodavatelem byla divize 2. Stavba kladla vysoké nároky na koordinaci, sprinklery jsme museli sladit se zakladáči. Po instalaci jejich hrubých nosných prvků jsme pro svá potrubí hledali vhodnou trasu, vzhledem k montáži dalších konstrukcí se však občas objevovaly i další kolize. Pohyblivé prvky vyžadovaly práci s mimořádnou přesností. Celkově šlo o zajímavou zkušenost, možnost pracovat na takovém projektu se naskytne málokdy.

Můžete první rok zhodnotit?

Rok je stále krátká doba. Zatím jsme byli zaměstnání na dobíhajících stavbách a jako středisko jsme se nemohli výrazněji uplatnit, ale všechny zakázky jsme dotáhli, bez zpoždění nebo ekonomických komplikací.

Zavedení střediska tedy mohu hodnotit pozitivně, některé dobré ohlasy jsem už zaznamenal. Moji spolupracovníci problematice samočinných hasicích zařízení výborně rozumějí, celému týmu za skvělou práci děkuji. Teď jednáme o dalších zakázkách, které nás mohou profesně posunout.

Jaké jsou vaše další cíle?

K mým prioritám patří rozšíření certifikací střediska. Jedná se například o oprávnění pro instalaci speciálních hlavice ESFR, které mají velký průtok a používají se pro rychlé hašení ve skladovacích halách, nebo plynových či plynových systémů. Díky dalším certifikátům bychom měli širší pole působnosti, mohli se zajímat o více zakázek a nemuseli být v některých případech odkázáni na spolupráci s dalšími společnostmi.

Dále bych chtěl více rozšířit obecné povědomí o našem středisku na tuzemském trhu. Instalace SHZ představují specifické odvětví, společnosti se zpravidla věnují pouze jemu. Jak jsem už zmínil, Subterra patří k výjimkám.

CESTA ZA SNEM –
KALENDÁŘ AKCÍ 2019

12. 2. Surfuje všechny!
3. 3. ČEZ handy kvadriatlon (zimní)
6. 4. Škoda handy tour
7. 5. Praha letí napříč handicapy!
31. 5. – 1. 6. 7 statečných
1. 6. Prague Adaptive Games
22. 6. Pražské léto
22. 6. s Českou pojišťovnou
30. 7. – 3. 8. ČEZ handy kvadriatlon (letní)
5. 9. Metrostav handy cyklo maraton
5. 9. Den sportovní střelby s handicapem
27. 9. – 29. 9. Subterra Open Weekend
10. 10. Business večer
19. 10. Škoda handy tour
23. 11. Večer v gala

Geotechnický seminář v Ostravě

D1 Katedra geotechniky a podzemního stavitelství Fakulty stavební Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava a společnost Minova Bohemia pořádaly v polovině února již 24. ročník mezinárodního semináře Zpevňování, těsnění a kotvení horninového masivu a stavebních konstrukcí.

Dvoudenního odborného setkání se zúčastnilo také šest zástupců společnosti Subterra. Program semináře zahrnoval i prezentaci, kterou Petr Velíčka z divize 1 přiblížil náročnou výstavbu slovenského železničního tunelu Milochovej. Dvoukolejný tunel o délce 1 861 metrů, jenž je spolu s tunelem Díel zásadní částí modernizace trati Púchov – Poľovské Teplice, řadí Subterra od roku 2018.

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

Jiřina Dobřanská

50 let

Ing. Petr Hončík
Dušan Morav

55 let

Rudolf Malek
Pavel Křenek
Jindřich Báča
Jan Doležel

60 let

Petr Trachta

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Ing. Zuzana Chrástná
Ing. Ján Klein

15 let

Ing. Jiří Roll
Ing. Svatava Kleinová
Ing. Josef Lorenc
Luboš Kopal

20 let

Jiří Novák

25 let

Jaroslav Hroza
Ing. Tomáš Kotek
Ing. Roman Krajča
Luboš Kundrát
Karel Přikryl

30 let

Miloslav Knoflíček
Milan Kulík

35 let

Petr Roček

Celoroční zážitky s Cestou za snem

Letošní akce Cesty za snem zapojujícího handicapované do aktivního života opět podpoří také Subterra, která mezi hlavní partnery spolku patří již třetím rokem.



Smlouvu o pokračující podpoře podepsala Subterra a Cesta za snem loni v prosinci.

Podpora, již Subterra spolku Cesta za snem poskytuje, nespočívá pouze ve sponzorském příspěvku. Neméně důležitá je i aktivní účast mnoha zaměstnanců na sportovních a společenských akcích.

Hned na začátku března se pět dvojic ze žlutého týmu zapojilo do zimní části handy kvadriatlonu, jedné z prvních letošních událostí. Subterra plánuje i účast na části letní, červnové, do které se stále lze přihlásit.

Jako každý rok se v dubnu uskuteční setkání na autodromu v Mostě, letos poprvé otevřené i pro



Nejnáročnější akcí znovu bude několikadenní Metrostav handy cyklo maraton.

veřejnost. Kromě výcvikového a zážitkového programu pro handicapované budou připraveny i doprovodné atrakce, například simulátory převrácení vozidla a závodního speciálu, čtyřkolky, motokáry s ručním řízením nebo výstava veteránů.

Na konci července Subterra opět vyšle tým na Metrostav handy cyklo maraton. Nonstop etapový závod absolvují cyklisté společně s handicapovanými sportovci, po Česku projedou trasu v celkové délce 2 222 kilometrů s časovým limitem 111 hodin. Letošní novinkou bude zahájení závodu na pražské



Subterra Open Weekend nabídne bohatý program také pro nejmenší.

Palmovce, kde budou účastníci zdolávat virtuální kopec na handbike trenažérech.

Koncem září se v Doksech u Máchova jezera uskuteční další Subterra Open Weekend, jenž sestává z desítek aktivit, soutěží a workshopů.

V listopadu pak letošní aktivity spolku Cesta za snem uzavře a zhodnotí tradiční galavečer, na kterém budou také vyhlášeni muž a žena roku.

Podrobnější informace o všech událostech a možném zapojení v roli účastníka či dobrovolníka najdete na www.cestazasnem.cz.

Strategická konference Skupiny Metrostav

Setkání představitelů největšího tuzemského stavebního uskupení, které prezentuje výsledky i strategie, se konalo 26. března. Konferenci jako obvykle hostilo pražské Centrum současného umění DOX.



S prvním příspěvkem vystoupil viceprezident Skupiny Metrostav František Kočí.

Program zahájilo vystoupení viceprezidenta Skupiny Metrostav Františka Kočího, jenž kromě hodnocení činnosti jednotlivých společností rekapituloval také celý minulý rok. Loňský obrát Skupiny Metrostav, která má dnes zhruba 5 100 zaměstnanců, činil téměř 34 miliard, a růst přesáhl hodnotu 10 procent.



Publikum tvořili především vrcholní manažeři zastupující členy koncernu z Česka i ciziny.

Za obrát 6,8 miliardy korun i dosažený hospodářský výsledek byla kladně hodnocena též Subterra. František Kočí zmínil některé z významných projektů dokončených v loňském roce, jako například rekonstrukci věže Staroměstské radnice a kolektor Hlávkův most. Připomněl také tunely realizované v Německu, kde se velice příznivě roz-

víjí spolupráce s další dceřinou společností BeMo Tunneling.

Viceprezident kladně hovořil i o ostatních členech Skupiny; potenciál pro její další růst vidí především ve společnostech patřících do kategorie „silničářské firmy“.

Druhou část konference dle tradice naplnily odborné příspěvky představující konkrétní významné projekty. Téměř celá letošní pětice se týkala zahraničních staveb, jedinou výjimku tvořil tunel Ejpvica na železniční trati Rokycany–Plzeň. Další prezentace přítomným přiblížily modernizaci vodního díla Gabčíkovo na Slovensku, budování sklopného mostu na ostrov Sobieszewo v polském Gdaňsku a unikátní osmipolový most přes Åstfjorden v Norsku.

Po ukončení oficiální části programu si hosté mohli v prostorách centra DOX prohlédnout rozsáhlou retrospektivní výstavu renomované české architektky Evy Jiřičné.

Jizerská 50 znovu úspěšně

Součástí tradičního závodu v běžeckém lyžování, jenž se o druhém únorovém víkendu konal v Bedřichově, byla také štafeta Jizerská firemní RAUL. Ani letos na startu nechyběla Subterra.

Do sobotního závodu nastoupilo 58 čtyřčlenných týmů, každý běžec musel libovolnou technikou zdolat tříkilometrový úsek.

Subterra nasadila tým ve stejném složení jako v loňském ročníku. Na trať se tak postupně vydali Jan Šunka, David Svoboda, Martin Plíva a osvědčený finišman Miroslav Rypáček. Spolu s dalšími fanoušky žlutou štafetu na místě podpořil rovněž generální ředitel Ondřej Fuchs, což se již také stalo dobrou tradicí.

Počasí závodníkům přálo, výborná byla i kvalita běžecké stopy. Hned v prvním úseku se sice Jan Šunka musel vypořádat s hromadným pádem, jiné komplikace ovšem nenastaly a tým závod dokončil na šestnácté pozici.

„Závodu jsme se zúčastnili již třetím rokem a čas naší štafety se stále zlepšuje, přesto jsme se



Ani při své třetí účasti se žluté kombinézy v závodním poli neztratily.

oproti minulému ročníku o čtyři příčky propadli. To jasně ukazuje, jak se celková úroveň běžců neustále zvyšuje,” komentuje letošní umístění koordinátorka týmu Subterra Jana Komárková.



Stejně důležité jako dobře připravená trať bylo pro lyžaře zázemí.

Sportovci stejně jako v minulých letech mohli porovnat své výkony i s profesionály, kteří se utkali o první příčky. Letos závodili třeba Lukáš Bauer, Daniel Mák či Aleš Razým.