



TUNEL BERTOLDSHOFEN



KANCELÁŘSKÁ BUDOVA SMÍCHOFF

Centrum seniorů ve Frýdku-Místku

Více než rok stavěla divize 2 jako generální dodavatel frýdecko-místecké Centrum aktivních seniorů. Realizace budovy s nestandardními architektonickými prvky byla náročná.



Centrum aktivních seniorů charakterizují dřevěné prvky, ke kterým patří i terasa s pergolou v Anenské ulici. Konstrukci brzy pokryjí popínavé rostliny.

Moderní objekt, který navrhl Chválek Ateliér, přináší důchodcům zázemí pro volnočasové, administrativní, vzdělávací a sportovní aktivity.

Městem financovaná budova obsahuje kulturní sál, učebny, kuchyňku a tělocvičnu, její zahradu doplňuje terasa s posezením. Součástí projektu je rovněž veřejné prostranství v ulici Pionýrů a terasa s pergolou v Anenské ulici.

Kromě samotné stavby dodávala divize 2 také interiéry a sadové úpravy.

Přesná návaznost konstrukcí

Nárožní solitérní objekt sestává z jednopodlažní a třípodlažní hmoty s konzolou nad vstupem. Nosná konstrukce je monolitická, obklad provětrávané fasády tvoří hlavně cementovláknité desky.

Výstavba kladla vysoké nároky na přesnost. Pro konstrukce pohledového krovu, prosklených

plach s hliníkovými profily a zejména fasády bylo potřeba v dostatečném předstihu – ještě během práce na skeletu a vyzdívkách – připravovat podrobnou dílenskou dokumentaci.



Plochá střecha jednopodlažní části je přístupná, slouží jako terasa.

Nejsložitějším prvkem byl obvodový plášť ze zavěšených šedých desek a dřevěných hranolů. „Tato konstrukce si vyžádala téměř tři měsíce projektování a jednání s architektem a investorem. Všichni zúčastnění hodnotí výslednou podobu fasády pozitivně, stejně jako veřejnost,“ zdůrazňuje vedoucí projektu René Pflieger.

Práce přes zimu

Frýdecko-místecká stavba přinášela rovněž další komplikace.

Věžový jeřáb musel být vzhledem k omezené ploše staveniště umístěn do půdorysu objektu. Hrubá stavba byla dokončena na podzim, realizaci navazujících částí tedy ovlivnily nepříznivé venkovní podmínky. Zvýšená zabudovaná vlhkost ztížila pokládku podlah a kompletaci ostatních dřevěných součástí interiéru.

Přes veškeré nesnáze se divizi 2 podařilo budovu včas dokončit a ve spolupráci s investorem dokonce sladit vzhled dřeva použitého na obklady, dveře a nábytek.

„S výstavbou Centra aktivních seniorů jsem velice spokojen. Na jednáních i kontrolních dnech pokaždé vládla dobrá a tvůrčí atmosféra. Celému našemu projektovému týmu zjevně šlo o to, aby chom místním důchodcům i samotnému městu mohli předat moderní a funkční budovu,“ rekapituje René Pflieger.



Budova pro seniory zaujme velice moderní podobou interiéru.

Metrostav handy cyklo maraton

Štafetový závod, který zapojuje handicapované do aktivního života, byl i letos plný emocí. Na trasu dlouhou 2222 kilometrů s limitem 111 hodin se již potřetí vydal rovněž osmičlenný tým Subterra.



Na start to Subterra neměla daleko, letošní maraton začínal na Palmovce.

Sedmý ročník závodu, jež organizuje spolek Cesta za snem, se navrátil ke kořenům. Trasa vedla po 32 povinně průjezdných cyklostezkách nejen v celém Česku, ale i v Polsku.

Loňské základní kempy v Praze a Brně nahradily čtyři velké rehabilitační ústavy, zavedlo se tedy více v přírodě.

Start se uskutečnil v Praze 30. července a závodníky vzápětí čekala sprinterská časovka na handbike trenažéru „okolo Národního muzea“. Podobné měření sil na pomyslných pražských tra-



Handbiker Michal Břetenář v tomto ročníku zajel osobní rekord, 222 kilometrů.

sách absolvovali čtyři zástupci každého týmu také na všech základnách.

V dresu Subterra znovu jel i handbiker Michal Břetenář, v přípravě překonal 2500 kilometrů.

Potíže všeho druhu

„Letošní příprava byla ještě pečlivější než loni. Pět lidí se podělilo o mapování, podrobně jsme studovali pravidla, chystali stravování, noclehy a zapojili také široký okruh přátel a kolegů. Vše bylo včas nachystáno, všichni znali své úkoly a těšili se na



V cíli na Kampě závodníci ani ostatní členové týmu neskrývali radost.

ně,“ popisuje důkladné plány před nonstop štafetovým závodem kapitán Miroslav Rypáček.

Přesto tým potkaly nesnáze. Hned po startu se pokazil GPS tracker, kvůli komplikacím s navigací si cyklisté zajeli řadu kilometrů, doprovodná auta měla poruchy a občas silně pršelo. Navzdory všemu skončila Subterra sedmá, o dvě místa výše než loni. „Žádný z našich dojezdů do Prahy nebyl tak veselý a šťastný jako ten letošní,“ říká Rypáček.

Pětidenní maraton uzavřel 3. srpna tradiční koncert na ostrově Kampa.

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, mimořádně teplé léto již dosavadní statistiky překonalo v mnoha ohledech, vysoké teploty ztěžují práci našim dělníkům na stavbách a pořádně se jistě ohřáli i účastníci Metrostav handy cyklo maratonu. Jízda historického (dříve parního) vlaku, kterou v rámci Slavností Pernštejnského panství Subterra tradičně podporuje, byla letos opět bez páry kvůli suchu a riziku požáru. Tiskem proběhla zpráva, že na Islandu byla instalována pamětní deska prvnímu kompletně roztátému ledovci. V našich končinách řadí kůrovec, ten má sucho rád, lidé v místech s regulovanou spotřebou vody si naopak stýskají. Praha zatím regulaci netrpí i díky vodovodnímu přivaděči Želivka, s jehož výstavbou spojujeme vznik naší společnosti před 55 lety. Půlkulaté výročí je pro připomenutí této unikátní stavby zvláště vhodnou příležitostí.

V horkém létě jsme se přehoupli do druhé poloviny roku; bývá pro nás tou výkonnější po stránce výroby i hospodářských výsledků. Věřím, že tak tomu bude i letos, neboť polovičních hodnot plánovaného ročního externího obratu a zisku jsme v pololetí nedosáhli. Nejde o nic neobvyklého. Jednou z příčin jsou specifika železničního stavitelství – naše divize 3 má druhé pololetí vždy lepší než to první. Tento předpoklad platí i teď, zvláště když ve čtvrtém čtvrtletí přibude posila v podobě nového pluhu na úpravu šterkového lože.

Další dobrou zprávou je akceptační dopis od investora potvrzující, že stavbu silničního tunelu v bavorském horském středisku Garmisch-Partenkirchen má realizovat naše divize 1 se společností BeMo Tunnelling. Mimochodem, nejvyšší hora Německa Zugspitze se vypíná právě nad tímto střediskem a těsně pod ní se stále ještě nachází jediný německý ledovec Schneeferner. Ačkoli je již od roku 1993 přes léto pokrýván plachtami, beznadějně taje a glaciologové předpokládají jeho konec do roku 2030. Greta Thunberg má tedy o důvod víc k panice a my můžeme mít alespoň dobrý pocit z toho, že „nás“ Kramertunnel nejen usnadní život místním, ale snad jej i trochu prodlouží ledovci. A když jsme u našeho působení v Německu, chceme je rozšířit o železniční stavitelství a letos tomu záměru věnujeme značné úsilí. Doma jsme ve zmíněném oboru, jenž je pro nás klíčový, v červnu získali Cenu časopisu Stavebnictví za zdařilou realizaci pevné jízdní dráhy v tunelu Ejovice.

Pokud jde o zbývající oblasti naší výroby, tak divize 2 bude mít do konce roku napilno s doháněním nezaviněných výpadků z prvního pololetí a divize 4 zaslouží pochvalu za mediálně sledovanou rekonstrukci technologií v tunelu Valík na D5. Technologie obnovuje divize 4 rovněž v tunelu Klimkovice na D1 a Husovickém v Brně.

Ve výhledu na zbytek letošního roku je namístě přiměřený optimismus a hlavně vůle dotáhnout naše počínání do úspěšného konce. To myslím se vši vážnosti. Pro zlehčení si ale nemohu odpustit dodatek: pokud je odhodlání takové, že jeden z našich kolegů jako mimořádný přínos pro Subterru v roce 2019 uvádí předsevzetí „naučit se latinsky“ (jak se píše v hodnocení zaměstnanců), dojdeme zcela jistě „per aspera ad astra“ a na Silvestra si řekneme „finis coronat opus“.

Ing. Ondřej Fuchs

Elektrizace trati Uničov–Olomouc



D3 Společnost Uniolo Rail, již vede Subterra a dále ji tvoří OHL ŽS, Eurovia CS a Elektrizace železničního podku a svršku, ale rovněž modernizaci infrastruktury a technického vybavení. Mimo jiné budou upraveny stanice a zastávky, zabezpečovací a sdělovací zařízení a osvětlení. Největší změnu představuje zřízení trakčního vedení v celém úseku, který měří 29 kilometrů.

Elektrizace a zkapacitnění trati spojující Uničov s Olomoucí zahrnuje nejen rekonstrukci železničního podku a svršku, ale rovněž modernizaci infrastruktury a technického vybavení. Mimo jiné budou upraveny stanice a zastávky, zabezpečovací a sdělovací zařízení a osvětlení. Největší změnu představuje zřízení trakčního vedení v celém úseku, který měří 29 kilometrů.

Projekt přinese komfortnější cestování a zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h. Stavební práce byly zahájeny v srpnu, dokončení je plánováno na rok 2022. ■

Rekonstrukce stanic metra

D4 Zázemí dvanácti stanic na všech trasách pražského metra čeká v příštích třech letech rekonstrukce, na níž se podílí divize 4 ve spolupráci se společností Batistav.

Obnova vzduchotechniky a elektroinstalací v technických místnostech, strojovnách a velínech se týká například Staroměstské, Můstku, Náměstí Republiky, Smíchovského nádraží, Muzea nebo Pankráce. Rekonstrukce probíhá za provozu, vždy ve třech stanicích současně. „Transport materiálu a některé montážní práce musíme provádět pouze v noci, při uzavírací metra, kdy je velice omezena délka pracovní doby,“ přibližuje práci v podzemí stavbyvedoucí David Svoboda.

Opravy začaly v srpnu a na každou trojici stanic je vyhrazeno zhruba devět měsíců. ■

Německý tunel Kramer

D1 Na výstavbě dalšího silničního tunelu v Německu bude pracovat divize 1 a sesterská společnost BeMo Tunnelling.

Součástí obchvatu alpského střediska Garmisch-Partenkirchen na trase B23 bude i tunel Kramer s délkou přibližně 3,6 kilometru. Do zakázky patří hloubené části s portály, severní měří asi 10 metrů a jižní necelých 76 metrů. Dále proběhne doražba průzkumné/únikové štolý včetně třinácti propojek a úprava již realizovaných částí štolý. Mimo tunel budou vybudovány navazující části komunikací, provozní budovy a protihlukové stěny.

Stavba má začít letos v prosinci, ukončení je plánováno na rok 2023. ■

Subterra a Pražské Quadriennale



Subterra se stala partnerem unikátní inscenace Camp Q, součástí 14. ročníku Pražského Quadriennale scénografie a divadelního prostoru.

Největší koprodukční projekt v historii českého divadla se v první polovině června třikrát odehrál pod otevřeným nebem na Štvanici. Subterra a Metrostav zapůjčily kontejnery, jež téměř osmihodinovému imerzivnímu nočnímu představení vytvořily kulisy. Diváci vstupovali do rozsáhlého adaptačního tábora, v kterém se setkali s návštěvníky ze tří jiných planet.

Inscenace Camp Q se 13. a 14. září představí ještě v Českých Budějovicích. ■

Ražba tunelu Bertoldshofen

Sesterská společnost BeMo Tunnelling ve spolupráci s divizí 1 od letošního března razí na jihu Německa silniční tunel, který je součástí obchvatu obce Bertoldshofen.



Výstavba tunelu byla letos v březnu zahájena ze severního portálu situovaného v hlubokém předzářezu, který bude při dokončování hloubené části zasypán.

Tunel Bertoldshofen, jehož dodavatelem je BeMo Tunnelling, se nachází ve spolkové zemi Bavorsko nedaleko okresního města Marktoberdorf. Po dokončení bude stavba součástí obchvatu na silnici B472.

Tunel je trasován přibližně v severojižním směru, východně od obce. Kromě hlavního tubusu měřicího 619 metrů patří k dílu také úniková štola, jež dosáhne délky 155 metrů.

Ražba NRTM probíhá v horninovém prostředí složeném převážně ze sedimentárních hornin. Svrchní vrstvy v oblasti portálů se skládají ze šter-

kopísků, hlavní část ražeb tubusu prochází sladkovodní molasou.

Ražba ze severu

Severní portál byl zajištěn pomocí stříkaného betonu a zemních hřebíků. Jedná se pouze o dočasné opatření, před dokončením stavby bude tato část zasypána.

Samotná ražba začala v březnu 2019, pro zaústění tunelu byl postaven tzv. předštítka a vyvrtán mikropilotový deštník. Profil tunelu je navržen pro dva jízdní pruhy, čelba se vertikálně člení na

kalotu, lávku a dno. K rozpojování horniny slouží trhací práce, dnes jsou již v plném proudu ražby kaloty.

Pod mikropilotovým deštníkem

Ražba na jižní straně začala v červnu 2019. Vzhledem k zástavbě na povrchu musejí pracovníci po deseti metrech zřizovat mikropilotový deštník.

„Tento deštník je zajímavý devatenáctimetrovými vrty přímo do čelby. Posledních pět metrů tvoří pouze plastové roury, které se s postupem ražeb odlamují. Díky tomu deštník není strmý a nevytvářejí se pod ním klíny volného prostoru, jež by bylo třeba doplňovat velkým množstvím stříkaného betonu. Klenba se při jednotlivých záběrech dle potřeby ještě dojišťuje injektovanými předvrtávanými rourami,“ popisuje postup prací stavbyvedoucí Jan Kubek.

V současnosti je z jižního portálu ražen třípruhový úsek tubusu, po 30 metrech se profil zúží na dva pruhy.

Dokončení tunelu Bertoldshofen je naplánováno na rok 2021. ■



Při ražbě z jižního předzářezu se kalota člení na dvě kapele.

Technologie tří silničních tunelů

Divize 4 se v létě podílí na rekonstrukci technického vybavení pro dva dálniční a jeden městský tunel – Valík na D5, Klimkovice na D1 a Husovický v Brně.



Tunel Klimkovice, který má délku 1080 metrů, po deseti letech provozu vyžadoval výměnu ventilátorů. Kvůli agresivnímu prostředí zvolila divize 4 mimořádně odolné provedení.

V tunelech Valík a Husovice pracuje divize 4 na elektroinstalacích, původní svítidla nahrazují modernější LED zdroje. Tunel Klimkovice pak dostane novou vzduchotechniku.

Poprvé stovkou

Modernizaci 390metrového tunelu Valík na D5 poblíž Plzně provádí divize 4 se společností Eltodo.

Práce začaly demontáží vybavení včetně odstraňováním ventilátorů a pokračovaly drobnými opravami a nátěry. Následovala instalace vodícího osvětlení v chodnicích, nosných konstrukcí a LED svítidel v nerezovém provedení, digitálních kamer, měření rychlosti i řídicího systému tunelu.

Rekonstrukce začala na konci června. První příšla na řadu uzavírka pravého tubusu ve směru z Prahy do Rozvadova. Po čtyřiceti dnech pak divi-

ze 4 práce přesunula do tubusu druhého. Díky změně kategorizace se poprvé v Česku zvýší rychlost v tunelu na 100 km/h.



Tunel Valík má nové technické vybavení, které umožňuje zvýšení povolené rychlosti.

Nadstandardní ventilátory

Obnovu tunelu Klimkovice na D1 u Ostravy zajišťuje jako generální dodavatel Metrostav. Stav technického vybavení zhoršilo zejména agresivní prostředí a silný provoz kamionů.

Divize 4 vyměnila ventilátory a požární klapky v tunelových propojkách a rovněž hlavní proudové ventilátory, u nichž je požadována záruka deset let. „Poměrně dlouho jsme vybírali výrobce a nakonec zvolili jednu německou společnost. Vrtule jsme navíc dali potáhnout speciální vrstvou používanou pro loďní šrouby na moři,“ upřesňuje vedoucí stavby David Svoboda.

První tubus byl uzavřen od července do začátku srpna, v druhém skončí práce začátkem září.

Brněnská uzavírka

Na Husovickém tunelu v Brně se divize 4 podílí dodávkou části osvětlení. Pro obnovu technologií musejí být v červenci a srpnu uzavřeny oba tubusy zároveň.

„Měli jsme krátký čas na přípravu a hlavně na objednání materiálů s dlouhou dodací lhůtou. Harmonogram upravujeme tak, abychom neohrozili konečný termín na konci prázdnin. Uzavírka celého tunelu dopravní situaci v Brně samozřejmě neulehčuje,“ potvrzuje časovou náročnost stavby její vedoucí Michal Virt. ■



Vybavení Husovického tunelu je obnovováno po dvaceti letech od jeho dokončení.

D1

D4

Instalace pro budovu SmíchOFF

Poblíž pražského Anděla vrcholí výstavba moderního administrativního objektu, na jehož vybavení mechanickou částí technologií pracuje společnost HTK a divize 4.



Kancelářské centrum SmíchOFF má téměř kompletní fasádu, v pokročilé fázi jsou rovněž technologie a interiéry. Energeticky úsporná budova bude dokončena již na podzim.

Projekt společnosti Penta se nachází na Smíchově v Plzeňské ulici, poblíž portálu Strahovského tunelu. Budova s deseti nadzemními a dvěma podzem-

ními podlažími obsahuje především kanceláře, nechybí ani parkování a v parteru prostory pro obchod a služby.

Šetné technologie

Centrum SmíchOFF splňuje parametry ekologické certifikace LEED Gold, což vyžaduje moderní technické vybavení.

Objekt bude vytápěn konvektory a chlazen trasy v podhledech. Téměř všechna tepelná čerpadla, kotelny a strojovny budou umístěny na střeše. K dalším úsporným prvkům patří úprava šedých vod, jež budou po filtraci a biologickém čištění využity pro splachování.

S úsporným provozem souvisí rovněž doprava pracovníků. Budova nabídne nejen dobíjecí stanice pro elektromobily, ale také prostorné zázemí určené cyklistům.

Stísněné staveniště

Divize 4 montuje technické vybavení od letošního ledna, nyní pracuje na instalacích v nájemních prostorách a dokončuje strojovnu i úpravnu šedých vod.

„Vzhledem k rušné lokalitě je přístup na stavbu komplikovaný. Jednotlivé práce i návozy materiálů musíme pečlivě koordinovat a prostor před budovou neustále upravovat. A zároveň nesmíme narušit úpravy terénu,“ přibližuje náročnou koordinaci stavbyvedoucí Václav Rataj.

Kolaudace stavby včetně nájemních prostor má proběhnout v září.

Průmyslová střední škola Letohrad

Škola s historicky silnou pozicí ve výchově železničních stavitelů a strojařů se nachází v podhůří Orlických hor. Řada letohradských absolventů pracuje v divizi 3 Subterra, společnost žákům poskytuje také možnost brigády.



Hlavní školní budova se nachází v Komenského ulici, otevřena byla v roce 1932.

Kromě SPŠ v Komenského ulici, která nabízí tři čtyřleté obory s maturitou, patří k letohradské škole rovněž areál SOU v Ústecké ulici s výukou tříletých oborů nástrojař, strojní mechanika a elektrikář doplněných o nástavbové studium provozní elektrotechniky a techniky.

Stavebnictví, geodézie i strojírenství

Na maturitních oborech PSŠ Letohrad je nyní zapsáno okolo dvou set žáků, přibližně polovina na oboru stavebnictví. První dva ročníky představují společný základ, žáci získávají znalosti z pozemního stavitelství i přehled o používaných materiá-



Jedna ze specializovaných učeben slouží geodetické praxi.

lech. Následně se rozhodují mezi pozemním a dopravním stavitelstvím.

Absolventi oboru geodézie a katastr nemovitostí vykonávají tradiční a stále vyhledávanou profesi geodetů. Někteří se uplatní v zaměřování pozemků nebo vytyčování pozemních a dopravních staveb, jiní působí ve státní správě, na katastrálních úřadech.

V oboru strojírenství se žáci učí pracovat s moderními programy systémů CAD/CAM. Podrobně se seznamují s materiály, konstrukcí a provozem strojů, výrobními technologiemi, CNC programováním, automatizací i robotizací a řízením



PSŠ Letohrad se zapojuje do krajského projektu pro žáky základních škol TECHNOhrátky.

výroby. Své místo ve výuce má rovněž technologie zpracování plastů.

Rozvoj obou areálů

Škola neustále rozšiřuje a vylepšuje své zázemí. V současnosti probíhají dvě velké stavební akce – jednak zateplení domova mládeže, jídelny a tělocvičny v areálu SPŠ, jednak výstavba dílen a odborných učeben pro SOU.

„V dalších letech se chceme zaměřit také na vybavení školy a dílen, abychom zájem o technické obory ještě podpořili,“ popisuje plány ředitel školy Martin Prikner.

Dvě ocenění pro trať Rokycany–Plzeň

V červnu byly oznámeny výsledky celostátní soutěže Česká dopravní stavba, technologie a inovace roku 2018. Modernizace trati Rokycany–Plzeň získala jeden z titulů a divize 3 obdržela také Cenu časopisu Stavebnictví.

Odborná porota 16. ročníku vybírala z pětaticeti projektů, slavnostní vyhlášení výsledků 18. června hostila pražská Betlémská kaple. Vítězové přebírali ceny z rukou místopředsedkyně Výboru pro veřejnou správu a regionální rozvoj PSP ČR Věry Kovářové a prezidenta Svazu podnikatelů ve stavebnictví Jiřího Nouzy.

Součástí večera bylo rovněž ocenění studentů dopravních oborů technických vysokých škol za nejlepší absolventské práce.

Rozsáhlá modernizace

Jeden z pěti titulů Česká dopravní stavba roku 2018 obdržela modernizace železniční trati Rokycany–Plzeň, na které více než pět let pracovala divize 3 a Metrostav.

Na čtrnáctikilometrovém úseku III. tranzitního železničního koridoru ocenila porota nejen soulad s koncepcí transevropských dopravních sítí, ale také realizaci projektu včetně přestavby mostů a propustků po polovinách, při výluce příslušné koleje.

Jedinečná pevná jízdní dráha

Nejdůležitější součástí modernizace tvoří více než čtyřkilometrový dvoutubusový tunel Ejovice, v kterém divize 3 pokládala pevnou jízdní dráhu.

Neobvyklé řešení železničního svršku – upevnění kolejnic k železobetonovým deskám – v několika kilometrových úsecích bylo v Česku použito poprvé, tunel díky tomu splňuje i požadavky pro budoucí rychlé spojení.



Společnost Subterra zastupoval obchodní ředitel Jiří Tesař a ředitel divize 3 Miroslav Kadlec.

Divize 3 obdržela za technologicky složitou realizaci pevné jízdní dráhy Cenu časopisu Stavebnictví.

D4

PĚT OTÁZEK

Karel Vašta

personální ředitel společnosti Subterra



V pozici personálního ředitele působí Karel Vašta již více než deset let, takže může sledovat proměnu pracovního trhu i odborného vzdělávání. Školy, s nimiž Subterra spolupracuje, a aktuální i připravované projekty představí série článků, kterou tento rozhovor uvádí.

Jak započala spolupráce se středními školami?

Subterra vždy byla v kontaktu s vysokými a částečně i středními odbornými školami, jimž ovšem v posledních dvaceti letech ubývají zájemci o studium. Na pracovní trh tedy vstupuje stále méně technicky vzdělaných lidí, školy si navíc stěžují na špatný obraz našeho oboru a rovněž obavy rodičů o uplatnění absolventů.

Proto jsme se rozhodli školám pomoci, aby se počet žáků zvýšil. Jde o vzájemnou podporu a propagaci stavebních oborů. Snažíme se ukázat, že naše profese je krásná a zaměstnanci za sebou vidí hmotné dílo, které vydrží po generace. Paradoxně ale neočekáváme, že absolventi musejí zakotvit právě u nás, i když to samozřejmě vítáme.

Co Subterra v rámci takové podpory nabízí?

Snažíme se posilovat propojení mezi pracovníky z praxe, žáky, rodiči a zaměstnanci škol. Chceme mladé co nejvíce zapojovat do oboru a ukázat jim stavebnictví nejen teoreticky, ale i prakticky. Nabízíme tedy různé exkurze, stáže a brigády, díky kterým žáci zjistí, co je baví a jakým směrem se ve stavebnictví chtějí vydat.

Rádi také zapůjčíme materiály k výuce a chceme společně působit zejména v nových médiích, aby škola mohla propagovat své programy a akce.

Se kterými školami už spolupracujete?

Ze středních je to Průmyslová střední škola Letohrad, ze které máme v divizi 3 třígenerační skupinu absolventů. Dále jde o dvě školy s hornickou minulostí, jimiž jsou Gymnázium a Střední průmyslová škola Duchcov a Střední průmyslová škola a Vyšší odborná škola Příbram. Na obou se dálkově vyučuje obor geotechnika. Smlouvu jsme uzavřeli také se Střední průmyslovou školou kamenickou a sochařskou v Hořicích, jež se kromě geotechniky zaměřuje na restaurátorství. Dlouhodobě spolupracujeme rovněž s odborným učilištěm Akademie řemesel Praha, žáci k nám chodí na praxi a na brigády. A průběžně jednáme i s dalšími školami.

Proběhly již nějaké akce?

V Letohradu se účastníme dnů otevřených dveří. Existuje také neformální spolupráce školy a u nás pracujících absolventů, v současnosti máme na brigádě dva žáky.

V Duchcově jsme se zúčastnili školních her, pomáháme s propagací na veletrzích a akcích pro rodiče. Škola brzy oslaví stoleté výročí, i do toho se zapojíme. Zajímavé bylo rovněž setkání s výchovnými poradci z regionu. Poukázali jsme na změny ve stavebnictví spojené s rozsáhlými inovacemi a předvedli jsme technologicky zajímavou stavbu Aquacentra Teplice.

V Hořicích je spolupráce čerstvá, nový pan ředitel chce změnit rámcové vzdělávací programy a my nabízíme pohled zaměstnavatele.

Čím dalším se dnes v personalistice zabýváte?

Stále více pracovníků vysíláme do zahraničí, do Německa, Švédska a na Slovensko. Evropské předpisy se pořád mění, musíme se přizpůsobit. V této oblasti je složité i naše pracovní právo.

Proto vzniká iniciativa personálních ředitelů stavebních firem, kteří se prostřednictvím Svazu podnikatelů ve stavebnictví chtějí zapojit do utváření zákoníku práce a zákona o zaměstnanosti. Podmínky dnes časté práce v cizině by neměly být zbytečně ztížené.

D3

Projížďka historickým vlakem



Několikadenní Slavnosti Pernštejnského panství v jihomoravské Nedvědicí měly i letos na programu oblíbenou jízdu historického vlaku, již tradičně sponzoruje Subterra.

Vzhledem k teplému a suchému počasí byly místo parních opět nasazeny dieselové lokomotivy ze 60. a 70. let minulého století zvané Pilštyk a Bardotka. Zámci včetně mnoha nadšených dětí vyzkoušeli cestování ve vozech z 50. let, pojmenovaných dle svého konstruktéra Rybáky.

Vlak vyjel 6. července z Brna do Nedvědice, odpoledne pokračoval až do Nového Města na Moravě a po krátké přestávce se vydal na zpáteční trasu.

Pozvánka na Kahan Cup

Třináctý ročník fotbalového turnaje společnosti Subterra, kde týmy reprezentující divize a centrálu hrají o pohár Kahan, se koná ve čtvrtek 5. září na hřišti pražského FSC Libuš.

Týmy složené z šesti hráčů v poli a brankáře soupeří na polovině běžného fotbalového hřiště s menšími brankami. Zápas s dvanáctiminutovým poločasem probíhá systémem každý s každým.

Tradiční turnaj zatím poznal čtyři různé vítěze. Loni i předloni hornický pohár vybojovali zástupci divize 1, kteří tak budou usilovat o hatrick.

Pro fotbalisty i diváky bude jako obvykle připraveno občerstvení. Oficiální zahájení je plánováno na 13:30.

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

Šárka Kochlöfflová

50 let
Jaroslav Lebduška

55 let
Jan Šimpach
Jiří Burian

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let
Ing. Aleš Teichmann
Ing. Tomáš Krulich
Ing. Ondřej Duba
Mgr. Zdenka Jerie
Vojtěch Smola

15 let
Jaroslav Štumpf ml.
Ing. Jan Panuška

20 let
Jiří Krajíček
Jaroslav Lebduška

25 let
Josef Růžička

35 let
Roman Švolík

40 let
Ing. Milan Hellinger
Ing. Jan Vintera
Pavel Šuták

Podzemní stavby Praha 2019

V hlavním městě se 3. až 5. června konala čtrnáctá mezinárodní konference zaměřená na tunely a další podzemní stavby. Jedním ze dvou platinových partnerů akce byla Subterra.

Konferenci Podzemní stavby Praha pořádá Česká tunelářská asociace ITA-AITES každé tři roky, letošní setkání hostil vysočanský hotel Clarion.

Těžiště programu prvních dvou dnů tvořily přednáškové bloky, na kterých hovořili odborníci z mnoha zemí, například Rakouska, Chorvatska, Švýcarska, Spojených států či Velké Británie.

Za divizi 1 vystoupil Jiří Patzák a představil výstavbu tunelu Spitzenberg na německé dálnici A44, na které se Subterra podílí od roku 2017 se sesterskou společností BeMo Tunnelling. Václav Dohnálek následně prezentoval loni dokončený kolektor Hlávkův most, jednu z nejvýznamnějších a zároveň technicky nejnáročnějších pražských infrastrukturálních staveb několika posledních let.

Součástí setkání byla také plakátová sekce, v níž divize 1 přiblížila postup prací na slovenském železničním tunelu Milochoch.

Partneři a vystavovatelé prezentovali působení v přípravě, realizaci i technologickém zajištění projektů vlastními stánky.

Závěrečný den konference se zájemci zúčastnili pěti exkurzí na zajímavé nové i historické podzemní stavby v Praze a blízkém okolí.



Subterra se v prostorách hotelu Clarion představila nekonvenčním, recyklovatelným stánkem sestaveným z prvků a materiálů používaných na staveništi.

Napínavý závod dračích lodí

Již po jedenácté se Subterra zúčastnila firemního závodu dračích lodí a v letošním ročníku, jenž se uskutečnil 19. června, se pokoušela o čtvrté vítězství v řadě.



Společnost Subterra na dračích lodích reprezentoval dvacetičlenný tým.

Dračí lodě, tentokrát s reprezentanty čtyř společností, znovu měřily síly na Vltavě v Praze. Každá posádka jako obvykle sestávala z šesti žen a dvacíti mužů, jež doplnili dva profesionálové: jednak



V každé jízdě pádlovalo osmnáct závodníků, z toho nejméně šest žen.

kormidelník, jednak bubeník udávající tempo pádlování.

Jelikož Botel Racek v Podolí – obvyklé místo startu – je v rekonstrukci, akce se posunula blíže

do centra a lodě vyrážely z náplavky na Rašínově nábřeží. Zázemím se stal multifunkční plovoucí bar olympijského medailisty Vavřince Hradilka poblíž železničního mostu.

Průtrž mračen naštěstí přešla ještě před začátkem závodů, takže se na vltavský břeh dostavilo mnoho příznivců včetně kolegů.

Subterra vyhrála dvě rozjízdky ze tří a postoupila do finále, kde se znovu utkala se svým přemohitelem, pořadatelským týmem společnosti SEN. V soupeřově lodi figurovali i mladí sportovci z kanoistického oddílu, kteří do cíle dopádlovali o půl sekundy rychleji.

Jen těsně tak Subterra nedokázala získat čtvrté vítězství za sebou, ale mohla slavit stříbrnou příčku. Na zbývajících pozicích se umístily společnosti Abbott a Trigema.

Letní sportovní hry Metrostavu

Sportovní centrum Nymburk hostilo v polovině června devatenáctý ročník sportovních soutěží pro zaměstnance společnosti Metrostav a Skupiny Metrostav. Svůj tým opět nasadila i Subterra.



Některé reprezentantky si v dresu s logem Subterra odbyly premiéru.

Vedle osvědčeného dějiště – v Nymburku se hry konaly již počtrnácté – nevybočilo 13. a 14. června z tradice ani nic dalšího.

Deset smíšených družstev reprezentujících divize společnosti Metrostav a dceřiné společnosti soutěžilo v pěti disciplínách, které kombinovaly míčové sporty s atletikou. Volejbal, nohejbal a tenis doplnil vrh koulí a závěrečný štafetový běh na



Dvoudenní soutěže jako obvykle zahajoval turnaj v šestkovém volejbalu.

8 x 200 metrů. A stejně jako v posledních ročnících provázelo hry nejen příznivé počasí, ale i uvolněná atmosféra.

Tým Subterra, v kterém se letos objevily nové tváře, vstupoval do soutěže s několika dílčími cíli. Návrat na předloňskou nejvyšší příčku v tenisu se sice opět nezdařil, družstvo si ale naopak polepšilo v obou zbývajících míčových sportech, volejba-



Závěrečnou disciplínou byl smíšený štafetový běh na 8 x 200 metrů.

lu i nohejbalu. V celkovém pořadí se pak žlutočerný tým posunul o dvě příčky výš a skončil na sedmém místě.

Stupně vítězů také v letošním ročníku her obsadily divize společnosti Metrostav. Loni vítězná divize 3 dosáhla na bronzovou pozici, druhé místo získala divize 8 a nejvyšší příčku znovu po čtyřech letech vybojovala divize 6.