



ŠVÉDSKÝ TUNEL SKÄRHOLMEN

SUBTERRA



OKRESNÍ ARCHIV LOUNY

Nová lokomotiva pro železniční stavby

Divize 3 rozšiřuje svoji železniční mechanizaci o dieselovou lokomotivu EffiShunter 1000 značky CZ LOKO, která bude sloužit zejména k přepravě materiálu a dalších strojů.



Lokomotiva EffiShunter 1000 je vrcholným typem vyvinutým společností CZ LOKO. Délka přes nárazníky činí 16,4 metru, jmenovitá hmotnost 80 tun.

Železniční dopravu stavebního materiálu a techniky na stavbách divize 3 dosud zajišťovali další dodavatelé, případně se jednalo o pronájmy. Nová dieselová lokomotiva tedy přinese divizi 3 větší samostatnost.

„Stejně jako v případě dalších strojů budeme lokomotivu nejen využívat pro naše projekty, ale také pronajímat jiným stavebním společnostem,“ popisuje plány vedoucí provozu železniční mechanizace Radim Wrana.

Od českého výrobce

Lokomotiva EffiShunter 1000 je produktem tuzemské společnosti CZ LOKO sídlící v České Třebové. Stroj vyrobil závod v Jihlavě, který se věnuje výhradně kolejovým vozidlům.

„Blízkost výrobce pro nás nepochybně znamená velkou výhodu, protože umožní pružnější řešení nejrůznějších situací, které při provozu nové lokomotivy mohou nastat,“ zdůrazňuje Radim Wrana.



Téměř celý stroj včetně podvozkového rámu má žlutou barvu.



Výroba v moderní hale CZ LOKO v Jihlavě trvala přibližně jeden rok.

Exemplář pro společnost Subterra nese identifikační číslo 744.150, jde tedy o jubilejní, padesátý vyrobený kus. Zároveň jde o dosud jediný stroj v historii typu, který má jinou barvu podvozkového rámu než černou. Téměř celá lokomotiva dostala charakteristickou žlutou barvu. Subterra je prvním vlastníkem v Česku s výjimkou národního dopravce ČD Cargo.

Lokomotiva splňuje jednotné evropské normy TSI a jezdí také v Itálii, Slovinsku a Švédsku.

Výkon i bezpečnost

Stroj v celkové délce 16,4 metru je vybaven dieselovým motorem CAT C32 o výkonu 895 kW, rychlost je omezena na 100 km/h.

Lokomotivu lze provozovat ve vícenásobném řízení, je vybavena elektrodynamicou brzdou, protismykovým zařízením a skluzovou ochranou. Technologické vybavení dále zahrnuje digitální řídicí systém a monitoring přes GSM a GPS.

Jde o první v tuzemsku vyrobený typ lokomotivy vybavený evropským zabezpečovacím systémem ETCS, který v tomto případě doplňuje rovněž národní systém MIREL pro provoz v Česku a na Slovensku.

Vyvýšená kabina zajišťuje obsluhu dobrý rozhled. Díky kamerovému systému vidí strojvedoucí také mezi nárazníky a na trať. Kvůli zvýšeným bezpečnostním požadavkům na stroje pracující na železničních stavbách disponuje vozidlo také výstražnými majáky.

Zástupci společnosti Subterra si hotový stroj prohlédli v areálu výrobce, setkání zahrnovalo projíždku a symbolický křest. Oficiálně byla lokomotiva předána 29. dubna.



Předvedení dokončené lokomotivy se zúčastnil výrobně-technický ředitel Jaroslav Čížinský.

Matematická výstava v Liberci

V libereckém vědecko-zábavním centru iQLANDIA byla na začátku února otevřena expozice MatematikUm. Vznik interaktivní výstavy přibližující matematické principy podpořila i Subterra.

MatematikUm se nachází ve třetím patře centra iQLANDIA a zabírá plochu 400 metrů čtverečních. Soubor didaktických pomůcek a programů představuje návštěvníkům matematiku a její využití.

Expozice sestává z několika sekcí, jejich témata jsou matematika všedního života, matematika v IT, v přírodě a ve stavebnictví. Představuje se také historie této vědy, samostatný oddíl mají matematické funkce.

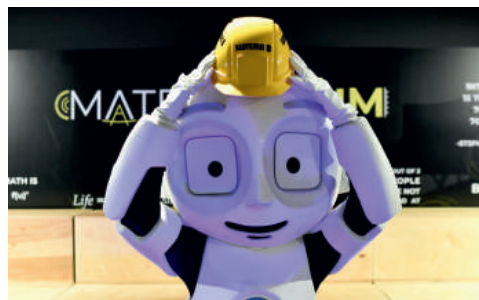
Podpora technického vzdělávání

Výstava má přispět k oblíbenosti matematiky především mezi žáky ve věku 10 až 15 let, soustředí se na kritická místa učiva a využití vědeckých poznatků v praxi. Podle mezinárodního průzkumu PISA nedosahují matematické znalosti čtvrtiny našich patnáctiletých žáků úrovně nezbytné pro řešení úkolů běžného života.



Matematika se v Liberci představuje zábavnou, interaktivní formou.

Malá popularita technických oborů spojená s dlouhodobým nedostatkem absolventů je jedním z problémů také pro rozvoj společnosti Subterra. „Spolupráce se školami, a zejména podpora technického vzdělávání, představuje jednu z našich



Subterra je jednou z pěti stavebních společností, které se staly partnery expozice.

priorit,“ zdůraznil při otevření výstavy personální ředitel Karel Vašta.

Expozici připravenu ve spolupráci s libereckým krajem podpořilo celkem pět stavebních společností, partnerství má trvat nejméně tři roky.

SLOVO VÝROBNĚ-TECHNICKÉHO ŘEDITELE



Vážené čtenářky, vážení čtenáři, s jarem přichází naděje a nový začátek, to letošní s sebou ovšem přináší i řadu velkých výzev. Zopakovat skvělé výsledky našich divizí z posledních let nebude v současném turbulentním prostředí rozhodně jednoduché. Zopakovat však můžeme skvělou práci na stavbách v Česku i v zahraničí. Úsek výrobně-technického ředitele k tomu jako obvykle chce přispět a poskytovat maximální pomoc ostatním složkám společnosti.

V první řadě zmíním technický odbor v čele s Janem Frantlem, který dlouhodobě nabízí podporu řadě projektů, zejména podzemních staveb. Náš úsek rovněž zajišťuje certifikaci veškerých systémů potřebných pro fungování celé společnosti. Máme zavedené a auditované systémy managementu kvality, bezpečnosti a hygieny práce, bezpečnosti informací a environmentálního managementu. Zároveň plníme požadavky mezinárodní normy SA 8000, jež upravuje společenskou odpovědnost.

Kromě samotné kvality prací klademe u našich staveb důraz na bezpečnost práce a minimalizaci celkových dopadů na životní prostředí. Od května 2006 máme zaveden a každoročně ověřován systém environmentálního řízení a auditu EMAS. Loni v říjnu jsme od Státního úřadu inspekce práce získali titul Bezpečný podnik. Nepříliš populární, ale nezbytná je kontrolní činnost úseku. Kontroly často probíhají ve spolupráci s jednotlivými divizemi, což vede k aktivnímu a rychlému řešení případných nedostatků.

Součástí našeho úseku je také provoz správy majetku. Zajištění mechanizace zejména pro naše nosné technologie, správa majetku, servis vybraných strojů a nákladní doprava pro naše projekty – toto vše patří do působnosti týmu pod vedením Pavla Kalíška.

Subterra do svých nosných technologií pravidelně investuje. Postupně obnovujeme a doplňujeme mechanizaci pro tunelové projekty. Největší investice však v posledních letech směřují do segmentu železničního stavitelství, v němž soustavně posilujeme svoji pozici. Vlastníme ucelený soubor strojů pro realizaci a modernizaci kolejového svršku. V tomto Zpravodaji si můžete přečíst podrobnosti o naší nejnovější akvizici, dieselové lokomotivě EffiShunter 1000. Díky tomuto stroji dosáhneme větší nezávislosti při plánování všech staveb a zároveň lepší koordinace činností v Česku i na Slovensku. Zvýšíme tak efektivitu práce celé divize železničního stavitelství a kvalitativně ji posuneme zase o stupínek výše.

Pro náš rostoucí park železničních strojů jsme také našli vyhovující trvalé umístění. Společnost Metrostav nemovitostní zakoupí pro provoz železniční mechanizace areál v Brodku u Přerova, jehož součástí je i vlečka. Na pozemcích plánujeme výstavbu moderní servisní haly včetně kompletního zázemí provozu železniční mechanizace. Jedná se o další krok výrazně zvyšující akceschopnost a agilitu naší společnosti.

Věřím, že i díky tomu Subterra v Česku i v zahraničí v současných mimořádně náročných podmínkách uspěje. Všem spolupracovníkům přeji mnoho profesních i osobních úspěchů a těším se na vše, co společně dokážeme vybudovat.

Ing. Jaroslav Čížinský

VZT pro kladenský stadion



D4 V rámci celkové rekonstrukce ČEZ zimního stadionu Kladno realizuje divize 4 novou zakázku, která obsahuje dodávku a instalaci vzduchotechniky v hale. Projekt zahrnuje dvě velké klimatizační jednotky a rozvody s dostatečnou kapacitou pro odvětrání prostoru, který může pojmut až 5200 diváků. Práce mají být dokončeny do závěru letošního června.

Stadion se využívá pro lední hokej a krasobruslení, jeho údržba byla ovšem dlouhodobě zanedbána. Hlavní součástí probíhajících prací, jež jako generální dodavatel provádí divize 2, je nová střešní konstrukce. ■

Rekonstrukce domu Na Moráni

D2 V lednu uzavřela divize 2 smlouvu o rekonstrukci bytového domu v pražské ulici Na Moráni. Předmětem veřejné zakázky je adaptace podkroví na byty a rekonstrukce společných prostor. Práce zahrnují výměnu oken, zdravotnětechnických instalací a také vestavu elektrického výtahu do zrcadla schodiště. Rekonstrukci komplikuje skutečnost, že část nájemníků v domě zůstává, přerušen nebude ani provoz restaurace v přízemí domu.

Pracovníci divize 2 na stavbu nastoupili v únoru, zakázka má být dokončena letos na podzim. ■

Betonáž tunelu Žabovřeská



D1 Začátkem února proběhla poslední betonáž na 500metrovém tramvajovém tunelu Žabovřeská na brněnském Velkém městském okruhu. Šlo o část stropu v přesýpané části tunelu u jižního portálu. Na tunelu postupují také další práce. Tubus severní přesýpané části byl opatřen ochrannou vrstvou a poté zasypán. Realizovány byly rovněž protihlukové obklady uvnitř tunelu.

Divize 1 bude na stavbě zhruba do konce roku. Až práce dalších dodavatelů dospějí do příslušné fáze, bude například budovat chodníky v únikové štolě či osazovat protipožární dveře. ■

Nové zakázky divize 3

D3 Na přelomu března a dubna divize 3 získala tři významné projekty. V hlavním městě se stane dodavatelem nového úseku tramvajové trati, a to z Divoké Šárky na sídliště Na Dědině. Trasa s délkou 2,3 kilometru a pěti dvojitými zastávkami povede ulicemi Vlastina a Drnovská. Investice zlepší veřejnou dopravu v rezidenční oblasti na západním okraji Prahy.

Divize 3 dále povede elektrizaci a zkapacitnění desetikilometrové jihomoravské železniční trati Střelice – Zastávka u Brna. Součástí projektu je výstavba druhé koleje, trakčního vedení, nástupišť a protihlukových stěn. Kromě železničního spodku a svršku budou rekonstruovány také mostní objekty a technologie.

Rychlejší a bezpečnější železniční dopravu přinese také optimalizace středočeské trati Čelákovice–Mstětice v délce přesahující šest kilometrů. Ve dvou úsecích půjde o přeložky, zbývající části kolejí budou rekonstruovány. Stanice Mstětice dostane nové nástupiště s podchodem a rovněž technologickou část. ■

Výstavba švédského tunelu Skärholmen

D1

Dceřiná společnost SBT Sverige pokračuje v budování jednoho z úseků na dálničním obchvatu Stockholmu. Na podzemních částech komunikace i rampách se výrazně podílí divize 1.

Na obchvatu švédské metropole pracuje SBT Sverige od roku 2017. Dvoutubusový tunel Skärholmen v délce čtyř kilometrů se nachází v jihozápadní části města.

Ostění pod jezerem Mälaren
Technicky náročný je úsek tunelu pod jezerem Mälaren, jehož betonáž byla započata před n celým rokem. V současné době probíhají konečné úpravy povrchu ostění, demontáž bednění a příprava na přejímky této části díla.

„Rozpětí klenby ostění je cca 15 metrů, tloušťka ostění místy přesahuje čtyři metry. Na obou tubusech bylo celkově použito téměř 5 300 metrů krychlových vysokohodnotného vláknobetonu, 440 tun betonářské výztuže a 7900 metrů chladicího potrubí,“ vyjmenovává některé údaje vedoucí projektu Jan Faltýnek. Nejdelší betonáž dvěma pumpami trvala bezmála 20 hodin, při ní bylo uloženo asi 480 metrů krychlových betonové směsi.



Tloušťka monolitického ostění pod jezerem Mälaren je mimořádná.



Rampové tunely pro autobusy navazující na hlavní tunel Skärholmen mají raženou i hloubenou část. Realizace monolitických konstrukcí vyžaduje předehřívání i chlazení betonu.

Tunelové rampy
Divize 1 realizuje i hloubené části rampových tunelů na staveništi Skärholmen. Všechny základové desky prvního tubusu jsou již vybetonovány, současně probíhají práce na stěnách a přípravu se bednění pro betonáž stropních desek.

Komplikovaný prvek na tomto úseku představuje krček, který tvoří přechod mezi raženým a hloubeným úsekem. V této části je mnoho injek-

tážních hadiček, trubiček a těsnicích prvků, které po provedení zásypů zajistí vodotěsné napojení krčku do horninového masivu.

Betonářské práce pokračují také v ražené části tunelu, kde musí být dokončeny části tunelových propojek, únikových cest, přečerpávacích stanic, elektrických rozvodů či větracích objektů. S ohledem na splnění milníku zde byly dělnické kapacity posíleny. ■

Technologie pro CEMMTECH

D4

Divize 4 dokončila a v únoru předala zakázku v kampusu Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem. Pro nový objekt Fakulty strojního inženýrství dodávala kompletní vzduchotechniku.

Nové Centrum materiálů, mechaniky a technologií (CEMMTECH) je dostavbou starší budovy Fakulty strojního inženýrství UJEP. Rozšíření umožňuje přesunout aktivity z jiných lokalit do jediné budovy a rozvíjet nové studijní programy.

Posluchárna i laboratoře
Nová budova má tři nadzemní podlaží a částečný suterén, je propojena lávkou s budovou H.

V objektu se mimo jiné nachází posluchárna a další učebny vybavené audiotechnikou a především laboratoře, které nabízejí nejrůznější stroje a přístroje – mostový a sloupový jeřáb, tavicí pec, trhačky, soustruhy, svářecí 3D automat a další. Nechybí počítačová učebna a téměř osmdesát míst v kancelářích.

Budovu CEMMTECH postavily společnosti ISTAR a VW WACHAL. Divize 4 realizovala veškeré vzduchotechnické instalace, na stavbě pracovala od jara 2021.

Zvýšené nároky
Laboratoře produkující teplo a zplodiny vyžadovaly nadstandardní provedení vzduchotechniky, od-sávání horkého vzduchu o teplotách až 200 °C zajišťují speciální ventilátory.

„Investor zároveň požadoval, aby provoz ventilace byl co nejtíší a laboratoře nerušily výuku v dalších částech budovy,“ říká vedoucí projektu za divizi 4 David Svoboda. Návrh byl proto ještě při realizaci upraven tak, aby se hluchost laboratoří dále snížila.



Budova přináší Fakultě strojního inženýrství UJEP především laboratorní kapacity.

Divize 4 namontovala do systému dodatečné tlumiče hluku a došlo také na změnu velikosti kovových vyústek. ■

Práce na trati Maloměřice–Adamov

D1 D3

Divize 3 pokračuje v rekonstrukci a zkapacitnění devítikilometrového železničního úseku mezi stanicemi Brno-Maloměřice a Adamov. Na obnově čtyř tunelů pracuje divize 1.



Podstatnou součástí projektu je rekonstrukce železničního svršku.

Stavba na I. železničním koridoru, která byla slavnostně zahájena loni v říjnu, má odstranit propady rychlosti a zvýšit bezpečnost provozu.

Omezený prostor
Nyní je již kompletně snesený kolejový svršek a rozběhly se práce na všech objektech včetně



Při sanaci čtyř Blanenských tunelů využívá divize 1 novou kotoučovou pilu TEW-7.

nástupišť. Realizaci provázejí náročné podmínky. Práce omezuje z jedné strany příkrý skalnatý svah, z druhé strany řeka Svítava. V lokalitě je také veden Březovský vodovod zásobující Brno.

„V řadě ohledů je to nejsložitější stavba, jakou jsem za čtrnáct let v divizi 3 zažil,“ říká vedoucí projektu Petr Mikulášek.

Nová tunelová pila
Na projektu se podílí také divize 1, jež od začátku března sanuje čtyři Blanenské tunely včetně portálů a říms. Probíhají injektáže, izolace, výměna kabelových žlábků i úpravy dna pod pojezdovou dráhou a ostění. Portály jsou demolovány a znovu betonovány.

Divize 1 na jihomoravské stavbě nasadila novou tunelovou pilu TEW-7 na podvozku nákladního automobilu Tatra. Po stabilizaci stroje lze pomocí vodících dráhek přesně nastavit řeznou osu ve vertikálním i horizontálním směru. Pila vytváří zářezy o hloubce 150 až 180 milimetrů.

„Sanace tunelů dosud pro divizi 1 nepředstavovaly standardní zakázku. Také díky právě pořízené pile by se to do budoucna ovšem mělo změnit,“ přibližuje přínos nového stroje stavbyvedoucí Andrej Korba.

Stavební část projektu má být dokončena na sklonku roku 2022. ■

Okresní archiv Louny v novém

Počátkem roku byl po téměř dvouleté výstavbě investorovi předán moderní objekt archivu v Lounech. Realizaci vedla divize 2, technická zařízení dodávala divize 4.

Okresní archiv v Lounech se z historických domů na náměstí stěhuje do nových prostor. Kromě depozitáře obsahuje budova restaurátorské pracoviště, badatelský sál a administrativní část.

Architektonické řešení moderní stavby, která se nachází v jižní části města, připravil ateliér PROSTOR 008.

Divize 2 na výstavbě pracovala se společností HOCHTIEF. „Stavba byla dokončena v desetidenním předstihu, a to i přes problémy způsobené nedostatkem materiálů a pracovníků a růstem cen stavebních materiálů a prací,“ zdůrazňuje hlavní stavbyvedoucí Jaroslav Hovorka.

Stabilní prostředí

Budova se železobetonovou nosnou konstrukcí sestává z několika jedno- až třípodlažních hmot, část s depozitářem je dílem zapuštěna do terénu. Stavba je díky tomu opticky menší, zároveň lze snadněji stabilizovat vnitřní prostředí nezbytné pro správné uchovávání archiválií.

Fasádní obklad tvoří prefabrikované betonové panely, některé ploché střechy jsou zelené. Archiv vytápěný tepelným čerpadlem napojeným na zemní vrty má rozsáhlé technické vybavení včetně aerosolového hasicího zařízení.

Stavba byla předána po úspěšném zkušebním provozu a doložení stálého klimatu v archivních prostorách.



Stavba se nachází ve svahu a člení se do několika různě velkých objemů. Prosklené fasády jsou orientovány na sever, nabízejí výhled na centrum města.

V závěrečné fázi realizace se dodavatelé potýkali s výpadkem materiálu pro výrobu regálových systémů, které mají kapacitu 9,5 běžného kilometru archiválií. Při nedostatku surovin v Evropě

byl nákup nakonec zajištěn v Číně. Výroba regálů se proto zpozdila a jejich montáž coby součást celé zakázky probíhala až do závěrečných dní realizace.

Městská knihovna v Praze na Petřinách

Po třinácti letech dostane pobočka Městské knihovny v Praze novou budovu. Na novostavbě na Petřinách se podílí divize 2, práce byly zahájeny v polovině března.



V architektonické soutěži na návrh knihovny zvítězil ateliér monom.

„Jednopodlažní budova z 50. let, nejmenší a dnešním požadavkům již nevyhovující pobočka Městské knihovny v Praze, bude stržena a nahradí ji objekt s jedním podzemním a čtyřmi nadzemními



Interiér nové budovy bude světlý, otevřený a přehledný.

podlažními,“ popisuje stavbu, plánovanou do července 2023, vedoucí projektu Michal Krenar. Dodavatelskou společnost pod vedením divize 2 dále tvoří Chládek & Tintěra Pardubice.

Rekonstrukce osvětlení v metru

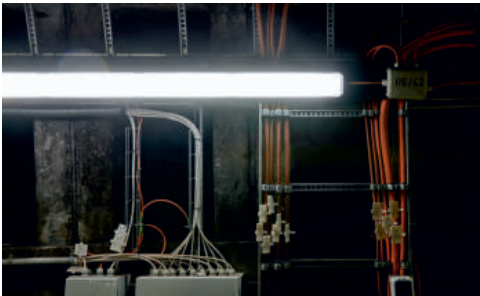
Divize 4 pracuje na modernizaci osvětlení a elektroinstalací v traťových tunelech na trase A pražského metra. Zakázka obsahující i zpracování projektové dokumentace zahrnuje úseky mezi čtyřmi stanicemi.



Projekt přináší nová svítidla a elektrorozvody ve třech mezistaničních úsecích.

Projekt, na němž se divize 4 podílí se společností AŽD Praha, přináší modernější osvětlení a silové rozvody v úsecích mezi stanicemi Náměstí Míru, Jiřího z Poděbrad, Flora a Želivského.

Původní zářivkové osvětlení v tunelech metra soudobým požadavkům již dlouho nevyhovuje. Nahrazované osvětlovací soustavy v řadě případů sloužily od uvedení stanic do provozu, jedná se tedy o technologie z konce 70. let minulého století. Moderní, výrazně úspornější náhradu představuje LED osvětlení.



Původní zářivkové zdroje nahrazuje úspornější LED osvětlení.

Pouze v noci

Divize 4 nyní dokončuje práci na I. etapě, v úseku mezi stanicemi Náměstí Míru a Jiřího z Poděbrad. V tunelech vymění osvětlení, silové rozvody, rozvaděče a kabelové rozvody. Upravena byla rovněž vzduchotechnika, elektrická požární signalizace a některé stavební prvky. V současnosti probíhá příprava na zkušební provoz.

Od loňského října také pokračují práce na etapách IV a V, při nichž jsou modernizovány systémy ve služebních tunelech. Tzv. spojky A–C a C–A ne-



Rekonstrukce elektroinstalace samozřejmě zahrnuje i rozvaděče.

jsou určeny k dopravě cestujících, umožňují služebním vlakům přejíždět mezi trasami. Tyto práce mají probíhat do konce letošního června.

Výměnu svítidel komplikuje skutečnost, že se uskutečňuje bez omezení přepravy, a demontáž i instalaci lze tedy provádět pouze mimo provozní dobu metra. „Pracujeme jen mezi jednou a půl čtvrtou ráno, což samozřejmě celkové trvání stavby výrazně prodlužuje a zároveň klade nemalé nároky na zaměstnance,“ popisuje realizaci vedoucí projektu Michal Virt.

D2 D4

PĚT OTÁZEK

Josef Lorenc

obchodní náměstek divize 3



Josef Lorenc pracuje pro divizi 3 od roku 2004, nejdříve jako vedoucí útvaru marketingu, obchodu a nakupování. Obchodním náměstkem je od roku 2012.

Jak se za posledních deset let divize 3 změnila?

Na současnou pozici jsem nastoupil v období krize a výrazného omezení investičních výdajů státu, což se samozřejmě projevilo i v segmentu železničních staveb, tedy nosné technologii divize 3.

Obchodní plán v tomto období počítal s ročním obratem přibližně 1,5 miliardy korun, což bylo i ve složitých podmínkách třeba dodržet. V posledních deseti letech se nám tento plán dařilo nejen naplnit, ale také navyšovat, a to až na současný téměř dvojnásobný obrat. V tomto ukazateli jsme nyní největší divizi naší společnosti.

Na jakých zakázkách teď pracujete?

Realizujeme především železniční stavby v Česku. K nejvýznamnějším patří modernizace tratí v úsecích Mstětice – Praha-Vysočany, Velim–Poříčany, Šumperk–Libina, Brno-Maloměřice – Adamov nebo uzel Přerov. Realizace provázají náročné a specifické podmínky, často pracujeme za provozu. Například na trati Velim–Poříčany stavbou proje- de okolo tří set vlaků denně. Velice složitá je také rekonstrukce úseku mezi Maloměřicemi a Adamo- vem, a to zejména kvůli ztíženým přístupům na trať a poměrně krátkému termínu.

Mimo Česko se snažíme aktivně působit i na slovenském trhu, kde se v současnosti podílíme na modernizaci železničního uzlu Žilina.

Který projekt považujete za nejdůležitější?

Důležité jsou všechny tuzemské železniční stavby, neboť zajišťují náš výrobní program. Ale vyzdvihl bych právě zmíněnou přestavbu železničního uzlu Žilina. Jedná se o jednu z největších investic do modernizace tratí na Slovensku, kde vlastními kapacitami realizujeme práce na železničním svršku a protiukových stěnách. Díky tomu jsme na Slovensku vybudovali projektový tým a můžeme na tomto trhu plnohodnotně působit.

A zmínit musím také výstavbu pražské tramvajové trati spojující Divokou Šárku a sídliště Na Dědině, kde jsme před pár dny, na konci března, uzavřeli smlouvu.

Čím je výstavba tramvajové trati zajímavá?

S tímto typem kolejových staveb už máme v Praze nějaké zkušenosti, přesto je to stále výzva. Práce na tramvajové trati se od železnic pochopitelně v řadě ohledů liší, například strojním vybavením a prací v městském prostředí.

Více než dvoukilometrová trasa představuje jednu z největších investic do výstavby tramvajových tratí v hlavním městě. Zakázku jsme připravovali s kolegy z divize 1, významnou subdodávku by měla realizovat i divize 4. Podobně jako při budování metra se tedy jedná o spolupráci napříč celou naší společností.

Jaká je celková strategie divize 3?

Tramvajové tratě jsou doplněním našeho výrobního programu, strategií zůstává zaměření na železniční stavby v Česku a na Slovensku.

Pro tento segment máme vybudované odpovídající personální a strojní kapacity. Disponujeme rozhodujícími strojním vybavením pro realizaci železničního svršku, především automatickou strojní podbíječkou, pluhem pro úpravu kolejového lože, portálovým pokladačem pražců a kolejníc a dvoucestnými bagry. Nejnovějším přírůstkem se právě stala diesellová lokomotiva.

Naši budoucnost vidím stejně jako budoucnost celé železniční dopravy, tedy především ve výstavbě vysokorychlostních tratí.

Exkurze do štolý pro tunel Radlice

D1 Koncem dubna bude divize 1 zajišťovat první z řady exkurzí studentů ČVUT do průzkumné štolý v trase budoucího tunelu Radlice v Praze.

Štola pro inženýrsko-geologický průzkum je úvodní součástí výstavby Radlické radiály v délce 5,5 kilometru, která spojí Městský a Pražský okruh. Dílo nacházející se v geologicky komplikované oblasti s krasovými jevy má délku 850 metrů, odbočka pak 180 metrů. Štola je přístupná hloubenou šachtou na Zlíchově.

Divize 1 radlickou štolu razila v letech 2014 až 2018, nyní ji dále spravuje.

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

Regina Tuzarová

50 let

Libor Svozil
Josef Nečas
Josef Malý
Jiří Šorna

55 let

Radek Novák
Lubomír Turňa
Milan Maša
Zdeněk Kordík
Petr Schüller
Ing. Jan Štoncner

60 let

Vladimír Slimáček

70 let

Mojmír Cihlár

75 let

Ing. Josef Paulíček

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

JUDr. Šárka Jevočinová
Mgr. Martina Petlachová
Radek Křižan
Jaroslav Mittelbach
Rostislav Witala
Ing. Daniel Vorel

15 let

David Černý
Ing. Karel Minařík
Ing. Martina Huňatová
Ing. Jan Povejšil

20 let

Petr Novák
Ing. Kateřina Pazderová
Karel Šebek
Josef Kříž
Martin Růžička
Ing. Tomáš Vejvančický
Ing. Petr Havelka, MBA
Mojmír Cihlár

25 let

Lenka Mrkvičková

30 let

Jiří Hoskovec
Ing. Jiří Menoušek
Pavel Křenek

35 let

Lubomír Črlík

Úspěch firemní štafety na Jizerské 50

Tým společnosti Subterra letos v závodě štafet na ČEZ Jizerské 50 dosáhl historického úspěchu, mezi více než padesáti startujícími obsadil deváté místo.



Do prvního okruhu v Bedřichově vyrazil David Svoboda.



V druhém tříkilometrovém úseku štafety převzal Miroslav Zobaník.



V cíli se s nimi radovali také Martin Plíva a kapitán Miroslav Rypáček.

Zatímco v roce 2021 se kvůli pandemii konal pouze závod elitních kategorií, letošní Jizerská 50 opět nabídla také T-Mobile Jizerskou firemní štafetu na 4 × 3 kilometru.

Již před pěti lety vyměnil tradiční závod kvůli opakovaným problémům se sněhem lednový termín za únorový, což se letos vyplatilo: podmínky pro závodění byly 12. února ideální.

„Byl to nejlepší ročník z těch, které jsem zde v Bedřichově zažil,“ zdůraznil po závodě dlouholetý kapitán a zároveň finišman štafety Subterra Miroslav Rypáček a doplnil: „Celý den svítilo slun-

ce, stále však mrzlo, takže jsme jeli na výborném, tvrdém sněhu.“

Závodníkům ve žluto-černých kombinézách rychlý povrch vyhovoval. David Svoboda, Miroslav Zobaník, Martin Plíva a Miroslav Rypáček skončili na devátém místě z 54 přihlášených týmů. Pouze sedm sekund kvarteto dělilo od pokoření hranice 47 minut.

Umístění v první desítce je nejlepší výsledek společnosti Subterra při její páté účasti. Zároveň jde o výrazné vylepšení výkonu z minulého ročníku v roce 2020, kdy štafeta došla na 24. pozici. ■



Štafeta měla obvyklou podporu také v zázemí závodu.

Podpora spolku Cesta za snem

Subterra o další rok prodloužila spolupráci se spolkem Cesta za snem, který celoročně organizuje sportovní a společenské akce spojující zdravé a handicapované.



Smlouva o spolupráci s Cestou za snem byla uzavřena již po šesté.

Pokračování podpory pro šestý rok v řadě stvrdili svými podpisy na počátku února generální ředitel Ondřej Fuchs, obchodní ředitel Jiří Tesař a předseda spolku Heřman Volf.

Společnost Subterra tak udržuje partnerství se spolkem, který připravuje nejen zimní a letní závody a další pohybové projekty, ale také společenské, vzdělávací a benefiční akce. Letošní kalendář je opět naplněn zajímavými událostmi.

Například na konci července se uskuteční tradiční Metrostav handy cyklo maraton, který si připíše jubilejní desátý ročník. Benefičního nonstop

závodu se mohou účastnit čtyř- nebo osmičlenná smíšená družstva. Tématem letošního maratonu budou rozhledny a vyhlídky v Česku.

Zajímavé zážitky přináší také Subterra Open Weekend, jenž se v areálu Poslova mlýna v Doksech u Máchova jezera odehraje 16. až 18. září. Na programu setkání otevřeného všem zájemcům včetně dětí znovu budou sportovní i jiné soutěže, přednášky, workshopy a další zábava.

Podrobnosti a popis ostatních zajímavých akcí a projektů pořádaných Cestou za snem najdete na www.cestazasnem.cz. ■

Strategická konference Skupiny Metrostav

Centrum současného umění DOX v Praze po dvou letech opět hostilo setkání společností ze Skupiny Metrostav. K hlavním bodům programu patřila výstavba prvního úseku metra D, již vede divize 5 Subterra.



Dějštěm skupinové konference se 29. března znovu stalo Centrum současného umění DOX.

V úvodním projevu prezident skupiny František Kočí zhodnotil práci koncernu v roce 2021. Konstatoval, že jednotlivé společnosti i Skupina Metrostav jako celek dosáhly navzdory pokračujícímu boji s pandemií mimořádně dobrých výsledků, za což vyjádřil dík všem spolupracovníkům. V druhé polovině vystoupení prezident seznámil přítomné se strategickým směřováním Skupiny Metrostav a věnoval se tématu trestněprávní compliance.

Mezi zásadní úspěchy loňského roku patří vítězství mezinárodního konsorcia vedeného společností Subterra v tendru na výstavbu prvního



Dlouho očekávanou trasu D pražského metra přiblížil ředitel divize 5 Subterra Miroslav Filip.

úseku trasy D pražského metra. Projekt představil Miroslav Filip, ředitel divize 5 Subterra. Dále vystoupil Jiří Horčíčka ze společnosti Metrostav Norge, který přiblížil ražby na projektu Järfälla, tedy rozšíření stockholmského metra realizované společností SBT Sverige.

Dalšími vystupujícími byli zástupci společností Metrostav Infrastructure, Metrostav Development, BeMo Tunnelling a též Prockert & Hynek, která do skupiny přibyla teprve nedávno. Program konference zakončila diskuse, následoval neformální oběd.



Výstava Nadějně vyhlídky soustřeďuje současná umělecká díla s motivem dětí.

Účastníci si konferenci mohli zpestřit rovněž kulturním zážitkem a navštívit vybrané výstavy, které DOX v současnosti nabízí. Někteří zvolili kolektivní přehlídku Nadějně vyhlídky, dítě v současném českém umění, kde se představuje široká skupina umělců různých generací a výtvarných projevů. Jiní si prohlédli výstavu Anny a Petra Háblových s názvem Tolik jiné přítomnosti, která zachycuje umělecký dialog dvou osobností a současně životních partnerů. Obě jmenované výstavy jsou v holešovické galerii k vidění až do 24. dubna letošního roku. ■