



METRO PANKRÁC–OLBRACHTOVA



ŠVÉDSKÝ TUNEL SKÅRHOLMEN

Technologie pro soubor Masaryčka

Divize 4 dokončuje technická zařízení pro dvě stavby v blízkosti pražského Masarykova nádraží. Budovami Masaryčka a The Cloud One zahajuje společnost Penta Real Estate celkovou proměnu oblasti.



Symbolem projektu se stalo průčelí budovy Masaryčka. Fasáda ze zlatých lamel má dynamické tvary charakteristické pro práce studia Zaha Hadid Architects.

Dokončované budovy jsou součástí rozsáhlé zástavby plánované na bývalých drážních pozemcích, která kromě komerčních prostor a bydlení přinese nová veřejná prostranství.

Projekt je založen na výsledku urbanistické soutěže z roku 2014, již vyhrálo londýnské studio Zaha Hadid Architects.

Masaryčka jako dominanta

Zaha Hadid Architects navrhli i budovu Masaryčka v ulici Na Florenci, symbol celého souboru s výraznou, dynamickou fasádou ze zlatých lamel. Dva polyfunkční, převážně administrativní objekty propojuje společný suterén, v němž se kromě parkování nachází rovněž kotelna.

Divize 4 dodávala část technických zařízení – rozvody plynu, vytápění a chlazení a zdravotně-technické instalace včetně odvodnění střechy. Vzduchotechniku realizovala partnerská společnost HTK. Projekt byl proveden ve standardu LEED Platinum, tedy v nejvyšším stupni při hodnocení ekologické stopy budov.

Výstavba byla zahájena v roce 2021, dnes je budova Masaryčka již částečně využívána, přestože některé práce je teprve třeba dokončit.

„Samotná stavba včetně technických zařízení je kompletní, v letošním roce jsme ještě prováděli instalace v prostorách pro jednotlivé nájemce. Koncem dubna už budeme hotovi zhruba z 95 procent,“ říká vedoucí projektu Václav Rataj.



Hotel The Cloud One se nachází v těsné blízkosti kolejiště Masarykova nádraží.

Hotel The Cloud One

Mezi kolejištěm Masarykova nádraží a ulicí Hybernská byla od roku 2021 realizována budova hotelu The Cloud One, původně nazývaná Motel One, s kapacitou 382 pokojů. Stavbu na trojúhelníkovém půdorysu navrhl pražský ateliér Schindler Seko Architects.

Divize 4 dodávala inženýrské sítě a poté vytápění, chlazení, vzduchotechniku, zdravotně-technické instalace a stabilní hasicí zařízení.

Stavba v centru Prahy kladla zvýšené nároky na logistiku, tedy i přepravu a skladování materiálů. Složitá byla také montáž vzduchotechnických a dalších jednotek na střeše objektu, pro jejichž umístění musely být dodatečně vyrobeny rošty. Nestandardní řešení představovaly rovněž rozvody vzduchu – do kanálů byly vkládány dlouhé prefabrikované úseky z materiálu Climaver.

Práce na hotelových objektech má svá specifika. Vedoucí projektů pro jednotlivé profese se shodují, že klíčové bylo dobře nastavit proces instalace již na počátku. V dalších, víceméně shodných podlažích už bylo možné postupy opakovat.

K úspěšnému zvládnutí realizace rozsáhlé hotelové budovy přispěla úzká spolupráce s investorem. „Šlo o moji první stavbu pro společnost Penta Real Estate. A vzhledem k tomu, jak dobře vše probíhalo, doufám, že nebude poslední,“ hodnotí David Lehovc, odpovědný za SHZ.

Projekt je nyní v závěrečné fázi. V březnu byly prováděny poslední úpravy a přípravy pro zkušební provoz plánovaný na duben. S běžným provozem hotelu se počítá od května.



Rozvody technických zařízení jsou precizně koordinovány.

Rekonstrukce budovy v Hybernské

V centru Prahy pokračuje pod vedením divize 2 celková obnova památkově chráněného objektu Akademie věd ČR, jež byla slavnostně zahájena loni v září. V únoru byl na stavbu instalován věžový jeřáb.

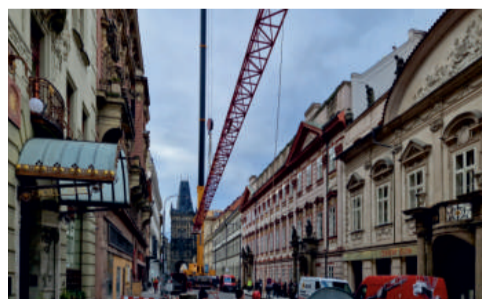


Nezbytné úpravy probíhají nejen uvnitř budovy, ale také ve dvoře.

Po rekonstrukci, kterou divize 2 realizuje se společností Auböck, se čtyřpatrový dům v Hybernské ulici stane sídlem tří vědeckých ústavů.

Citlivý postup

V objektu nyní pokračují bourací práce, úpravy svislých konstrukcí a výstavba retenční nádrže ve



Při montáži věžového jeřábu musela být Hybernská ulice na den uzavřena.

dvoře. Vše provází záchranný archeologický průzkum, který se soustředí především na prostory dvora a na sklepení.

Objeveny byly základy starších budov, žádný z nálezů však nenarušil průběh prací. „Vždy se podařilo postup upravit a plynule pokračovat,“ říká vedoucí projektu Jaroslav Hovorka.

Ve spolupráci se zástupci památkové péče pokračují i další práce. Nové technologie, tedy vzduchotechnika, chlazení, topení včetně kotelny a elektroinstalace, budou provedeny skrytě, aby nenarušily charakter budovy.

Jeřáb na střeše

Rozsáhlá stavba potřebuje věžový jeřáb, jenž byl umístěn v prostorách půdy. Instalace stroje v první polovině února trvala jediný den a vyžádala si uzavření Hybernské ulice, důležité komunikace v centru metropole. „Jeřáb bude na tomto místě dle potřeby, možná až do poloviny příštího roku,“ zmiňuje Jaroslav Hovorka.

Rozsah některých prací je třeba teprve určit. V současnosti se například čeká na výsledky mykologického průzkumu, na jejichž základě bude určen rozsah výměny dřevěných konstrukcí. Již nyní je ovšem jasné, že například u krovů půjde o rozsah zásadní.

D4

Rekonstrukce domova seniorů



D4 Na rekonstrukci a rozšíření domova pro seniory v Bojčenkově ulici na pražském sídlišti Černý Most se podílí divize 4. Zakázka obsahuje zdravotně-technické instalace, topení, chlazení a vzduchotechniku, včetně projektové dokumentace.

Oprava budovy a nástavba třetího patra podle návrhu společnosti a3atelier zvýší kapacitu péče o seniory v Praze 14.

Projekt měl být hotov do konce roku 2023, bourací práce však odhalily vady nosné konstrukce vedoucí ke změnám projektu. Divize 4 se proto na stavbu dostala až letos v březnu, práce má dokončit na sklonku tohoto roku.

Sídlo společnosti Hospimed



D2 Na přístavbě sídla zdravotnické společnosti Hospimed na pražském Žižkově pracuje divize 2. Objekt v ulici Malešická, jehož výraznou podobu navrhl pražský ATELIER 6, bude provozně napojen na stávající budovu.

Na vrtaných pilotách o průměru 600 a 900 milimetrů byla realizována základová deska, na které je betonována monolitická kombinovaná nosná konstrukce objektu. Armování sloupů a stěn prvního nadzemního podlaží bylo zahájeno koncem března. Čtyřpodlažní stavba by měla dosáhnout plné výšky letos v červenci.

Parkovací dům Dědina v Praze

D2

D2 Smlouvu o výstavbě parkovacího domu v ulici Vlastina v Praze 6 uzavřela divize 2. Budova má nahradit parkovací místa, která v okolí zanikla při stavbě tramvajové trati Divoká Šárka – Dědina.

Parkovací dům navržený architektem Ivanem Kroupou je řešen jako železobetonový skelet se třemi nadzemními podlažními a částečně zapuštěným suterénem. K parkování s celkovou kapacitou 290 stání slouží průběžné rampy a rovněž střeška objektu, kterou částečně kryje pergola s truhlíky na popínavou zeleň.

Práce mají být zahájeny přibližně v polovině roku a jsou plánovány na dvanáct měsíců.

Instalace pro tunel Pohůrka

D4 Silové elektrorozvody, osvětlení a vzduchotechniku na stavbě tunelu Pohůrka dodává pro společnost AŽD Praha divize 4.

Přesýpaný tunel, jenž se nachází na dálnici D3 na obchvatu Českých Budějovic, mezi krajským městem a obcí Dobrá Voda u Českých Budějovic, má délku 996 metrů a sestává ze dvou tubusů.

Na stavbě jsou od ledna zaměstnaní provozu elektro, vzduchotechnika bude následovat.

Výluka v Havířově



D3 Pod vedením divize 3 probíhá od loňského října modernizace železniční stanice Havířov včetně čtyřkilometrového úseku trati.

Ve čtvrtek 27. února byla zahájena výluka druhé traťové koleje v úseku Havířov – Ostrava-Bartovice. Následovalo trháni kolejových polí a snesení trakčního vedení a části ocelového mostu přes Ostravskou ulici. Mezi další úvodní činnosti patří příprava přístupových cest pro stavbu nebo budování kanalizačních sběračů. ■

Technologie pro AFI City

D4 Zaměstnanci divize 4 úspěšně předali instalaci stabilního hasičského zařízení ve dvou budovách pražského realitního projektu AFI City, které realizoval Metrostav.

Objekty označované E a F jsou součástí rozsáhlého projektu nájemního bydlení v nově zastavované části Vysočan v blízkosti stanice metra Kolbenova. AFI City postupně vzniká na patnácti hektarovém pozemku mezi železniční tratí a ulicí Kolbenova, na místě někdejší továrny ČKD. ■

Kanalizace pro vodárnu Káraný

D4 Tým divize 4 dokončuje práce na úpravě vody v Káraném. Zakázka zahrnuje několik set metrů tlakové kanalizace z tvárné litiny s těžkou ochrannou o průměru 300 milimetrů a gravitační kanalizace o průměru 600 milimetrů.

Stavba byla zahájena začátkem února. Původně měla trvat šest měsíců, divizi 4 se však podařilo práce zvládnout rychleji. Potrubí je položeno, terénní úpravy, setí trávníků a opravy dotčených komunikací mají být dokončeny v dubnu. ■

Prověrka ČBÚ na metru D

D5 Na stavbě pražského metra D, realizované pod vedením divize 5, proběhla v březnu mimořádná kontrola Státní báňské správy. Generální prověrka bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a bezpečnosti provozu se provádí na mimořádných stavbách, Subterra jí naposledy prošla v roce 2011.

Prověrka všech částí stavby trvala celý týden a zaměstnanci Státní báňské správy při ní detailně kontrolovali dokumentaci i vlastní provoz. Na základě závěrečného protokolu o kontrole lze konstatovat, že stavba v prověrce obstála. ■

Dvě odborné konference v Praze



D3 Dne 12. března se na Staroměstské radnici konalo Pražské dopravní fórum. Konference, k jejímž hlavním partnerům patřila Subterra, byla zaměřena na dopravní infrastrukturu, dopravní prostředky a technologie. S prezentací na téma 60 let společnosti Subterra a její významné projekty v Praze vystoupil obchodní ředitel Jiří Tesař.

O dva týdny později, 27. března, hostily prostory haly O₂ universum 27. ročník Konference Železnice. Vladimír Král představil optimalizaci trati Mstětice – Praha-Vysočany, která byla pod vedením divize 3 v prosinci oficiálně ukončena a koncem února předána. Subterra se dlouhodobě řadí k hlavním partnerům konference. ■

Výstavba pražského metra D

Pod vedením divize 5 pokračuje budování prvního úseku pražského metra D Pankrác–Olbrachtova. Na stavbě se nově podílí rovněž divize 1, která razí eskalátorový tunel.



Pro ražby eskalátorového tunelu byla do stavební jámy spuštěna rýpadla a další mechanizace. K manipulaci se stroji sloužil jeden z největších mobilních jeřábů v Česku.

První úsek nové trasy D pražského metra realizuje konsorcium společností Subterra, HOCHTIEF CZ a STRABAG od roku 2022. Od loňského prosince je 1,2kilometrová trasa s přestupní stanicí Pankrác proražena v celé délce.

Eskalátorový tunel

Na stavbě v současnosti působí také zaměstnanci divize 1, kteří ze staveniště před obchodním centrem Arkády Pankrác razí eskalátorový tunel a přestupní chodbu.

V této oblasti byly od zahájení stavby realizovány komplikované přeložky inženýrských sítí a stavební jáma s hloubkou zhruba 14 metrů. Jáma je zajištěna kombinací lanových kotev a ocelových rozpěr, které jsou primárně použity v místě přiléhajícím ke stávající konstrukci stanice Pankrác C.

„Eskalátorový tunel bude mít délku 31 metrů. Ražba bude z velké části probíhat strojním rozpojováním, pouze v závěru počítáme s využitím trha-

cích prací,“ popisuje postup vedoucí projektu z divize 1 Andrej Korba.

Zahájení prací bylo spojeno s dopravou mechanizace, která byla do stavební jámy spuštěna 13. března. Strojní sestava zahrnuje například jeřáb Sennebogen 643, rýpadlo Terex 210 nebo krá-



Před obchodním centrem Arkády Pankrác jsou stavební jámy pro výstup a pro přestup.

čivé rýpadlo Kaiser. K přemístění všech strojů byl využit jeden z největších mobilních jeřábů v Česku, Liebherr LTM 1500-8.1.

Práce jsou naplánovány přibližně na půl roku. „V technicky náročných podmínkách ražby se však mohou objevit různá překvapení,“ upozorňuje Andrej Korba.

Postup dle plánu

Práce pokračují i v jiných částech projektu. Spolu s doražbou posledních desítek metrů traťových tunelů jsou v úvodních úsecích realizovány izolace a sekundární ostění.

HOCHTIEF CZ dokončil izolace a betonáže dna levého jednokolejného tunelu, nyní provádí izolace, armování a betonáže klenby. Betonáž strojovny vzduchotechniky je již kompletní. Proražen byl pravý tunel stanice Olbrachtova.

Práce postoupily rovněž do prostoru eskalátoru Gemini, jenž je ražen dovrčně z prostupu pravého dílčího výrubu budoucí stanice Pankrác D. Před zahájením ražeb bylo nezbytné lokálně snížit stávající úroveň kaloty přibližně o čtyři metry na úroveň opěr.

„Přístup k eskalátoru bude po jeho vyrazení z technologických důvodů zaplněn a později opětovně přeražen,“ zmiňuje vedoucí útvaru koordinace stavby Petr Chamra.

Pokračuje mimo jiné také ražba samotné stanice Pankrác, konkrétně kaloty levého dílčího výrubu. Hotovo je zhruba z jedné třetiny. ■



Z eskalátorového tunelu již byly i s pomocí kráčívého rýpadla vyraženy první metry.

Železniční trať Čelákovice–Mstětice

Od roku 2022 pracuje divize 3 na trati mezi Čelákovicemi a Mstěticemi. Stavba je poslední částí modernizace železničního spojení z Lysé nad Labem do pražských Vysočan.



Pro zvýšení rychlosti je třeba trať napřímit, součástí projektu proto jsou i dvě přeložky v celkové délce téměř tři kilometrů. Divize 3 buduje novou pláň v terénním zářezu.

Přibližně šestkilometrový úsek realizuje dodavatelská společnost, již spolu s divizí 3 tvoří vedoucí EUROVIA CS, GJW Praha a Elektrizace železnic Praha.

Rychleji a bezpečněji

Probíhající stavba je součástí modernizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany. Práce na bezmála 30 kilometrů dlouhém úseku začaly již v roce

2017 a byly rozděleny do čtyř projektů. Úsek Čelákovice–Mstětice modernizaci uzavírá.

Součástí stavby jsou především dvě přeložky v délce přibližně dva a jeden kilometr, které umožní zvýšit rychlost vlaků až na 140 km/h, respektive na 160 km/h pro vozy s naklápačím technologií. Do doby aktivace evropského zabezpečení ETCS, jehož instalace bude samostatnou stavbou, bude traťová rychlost omezena na 100 km/h.

Modernější trať i nádraží

Práce začaly v roce 2022 archeologickým průzkumem a stavbou provizorní komunikace. V loňském roce šlo například o vybudování náspu pro přeložku trati v oblasti Záluží a o stavbu opěrné zdi.

Modernizace pokračovala i v zimě. Divize 3 na svém úseku například pokládala odvodňovací žlaby a navázala pražce.

S příchodem teplejšího počasí byla zahájena hlavní část stavby spojená s výlukou. „Dnes pracujeme na železničním spodku a svršku ve stanici Mstětice,“ popisuje vedoucí projektu Pavel Zelina. V létě následuje realizace čelákovického zhlaví. V Mstěticích bude rovněž postaveno nové ostrovní nástupiště o délce 220 metrů.

Práce na úseku Čelákovice–Mstětice mají pokračovat zhruba do listopadu 2025. Divize 3 by podle harmonogramu, který se zatím daří dodržovat, měla svou část stavební činnosti ukončit na začátku léta 2025. ■



Práce pokračují rovněž na počernickém zhlaví železniční stanice Mstětice.

Předání švédského tunelu Skärholmen

Ve Stockholmu byla dokončena a investorovi předána důležitá součást jednoho z největších tunelových komplexů na světě. Dálniční tunel Skärholmen stavěla dceřiná společnost SBT Sverige.



Kromě dvou hlavních čtyřkilometrových tubusů zahrnuje tunel Skärholmen i další objekty, například části hloubené rampové tunely určené pro autobusy.

Bezprecedentní příběh výběrového řízení na druhou část metra D má společné opakující se slovo „reference“. Tak, jak se s ním v tomto příběhu mimo naši vůli nakládá, nás těšit nemůže.

Těšit nás ovšem naopak může jedna čerstvě získaná reference: tunel Skärholmen ve Stockholmu, jehož generálním dodavatelem byla dceřiná společnost SBT Sverige. Stavba, která probíhala sedm let, byla dokončena a předána investorovi v lednu letošního roku.

Komplex pod Stockholmem

Skärholmen je součástí nového obchvatu západní části města. Po svém zprovoznění bude obchvat třetím nejdelším městským tunelovým komplexem na světě po Sydney a Tokiu. Z celkové délky 21 kilometrů povede 18 kilometrů pod zemí.

Na díle s celkovým rozpočtem 35 miliard švédských korun (zhruba 76 miliard korun českých) se podílejí společnosti z několika zemí Evropy, každá staví samostatně či v konsorciu jeho část. Naše dceřiná společnost vybudovala tu nejdelší, čtyřkilometrovou, s označením FSE 209 Bergtunnlar Skärholmen (skalní tunel Skärholmen).

„Hlavní, čtyřkilometrový tunel tvoří dva třípruhové tubusy, který doplňují dvě nájezdové a dvě

výjezdové rampy v celkové délce 4,3 kilometru,“ popisuje projekt ředitel společnosti SBT Sverige Miroslav Zobaník. Spolu s 1,2 kilometru únikových tunelů tak bylo v rámci komplexu Skärholmen vyraženo 13,5 kilometru tunelů, vytěženo a odvezeno 1,58 mil. metrů krychlových rubaniny a také realizováno 26,2 tis. metrů krychlových železobetonových konstrukcí.

Po technické stránce byla použita pro Skandinávii typická metoda Drill and Blast. Pro kompaktní švédské horninové prostředí je vhodná, u nás se vzhledem k odlišné geologii používá výjimečně.



Sekundární ostění tvoří stříkaný beton na stropě a prefabrikované stěnové panely.

Náročné prostředí

Trasa tunelu však neprocházela jen pevnou žulou, ale vedla zčásti i pod jezerem Mälaren, kde byly kvůli přítomnosti zvětralých jezerních sedimentárních hornin zastíženy geologické podmínky zcela odlišné a pro tunelování velmi složité.

Horninový masiv bylo proto třeba zajistit mikropilotovými deštňíky, tunelovou čelbu patřičně členit a provést řadu dalších stabilizačních opatření. Aby se v kritickém úseku neztrácel čas a ražby mohly plynule pokračovat i ve zbylé části hlavní trasy, stavbaři ho obešli dvěma bypassy a zmáhali jej pak současně se zbylými ražbami. Jako sekundární zajištění daného úseku bylo navrženo betonové ostění více než čtyřmetrové tloušťky. V tomto ohledu se tedy velmi hodily zkušenosti získané v českých podmínkách, které bývají geologicky výrazně pestřejší.

Při stavbě se jako dopravní cesta používalo i jezero Mälaren. Poblíž portálu Sättra byl zřízen provizorní přístav a v podzemí vytěženo rubaninu pak dlouhé pásové přepravníky nakládaly na loď.

Stavba se musela vypořádat s řadou nepředvídatelných potíží. Po období covidu přišlo brutální zdražení cen surovin a materiálů a celkově všech vstupů do stavebního procesu. S tím vším bylo nutné se vyrovnat i v situaci, kdy pochopení ze strany investora nebylo velké.

Tuneláři společnosti Subterra však opět prokázali své schopnosti, tentokrát na rozsáhlém a velmi složitém projektu na severu Evropy. Nezbývá než si přát, abychom reference z realizace obdobně náročných staveb mohli získávat rovněž na domácím poli.

Vladislav Beneš
tiskový mluvčí společnosti Subterra



Úsek pod jezerem Mälaren má monolitické ostění v tloušťce přesahující čtyři metry.

Modernizace kladenské trati

Od loňského března se divize 4 podílí na modernizaci železniční trati v úseku Kladno – Kladno-Ostrovec. Rozsáhlé přeložky a úpravy inženýrských sítí jsou realizovány ve složitých podmínkách.



V některých místech musí divize 4 odtěžit horninový masiv.

Tratový úsek na území Kladna bude zdvoukolejněn a elektrifikován. Stavba zahrnuje rekonstrukci stanic Kladno, Kladno-Ostrovec a zastávky Kladno město, která se přesune blíže k centru.

Projekt realizují EUROVIA CS, STRABAG Rail a Elektrizace železnic Praha.

Důležitá spojnice

Stavba je koncovou částí modernizace vlakového spojení mezi Kladnem a hlavním městem, která je naplánována až do roku 2030.

Hlavním přínosem projektu má být nárůst kapacity a bezpečnosti vlakové přepravy, omezení hluchosti a rovněž vznik stovek parkovacích míst pro auta i jízdní kola.



Zakázka zahrnuje rovněž betonáž drobných stavebních objektů.

Novou konfiguraci dostává téměř celé kolejiště, což v rozsáhlých úsecích trati vyžaduje přeložky a úpravy inženýrských sítí. Zakázku pro dodavatelskou společnost provádí divize 4, předmětem jsou elektroinstalace jako přípojky, komunikační kabely i veřejné osvětlení a vodovod.

Práce s překvapením

„Liniové stavby mají svá specifika. Tato trať vede napříč téměř celým městem, práce jsou tedy velmi různorodé a zároveň fragmentované,“ říká vedoucí projektu Martin Vlček.

V Kladně se v řadě úseků musejí zaměstnanci divize 4 vypořádat s obtížnými okolnostmi. Nejde jen o prostorové podmínky, nýbrž také o informace



Výkopové práce spojené s přeložkami sítí jsou velice rozsáhlé.

k některým stavebním objektům. Část překládaných sítí pochází z poloviny minulého století a celková úroveň dokumentace tomu pochopitelně odpovídá.

„Podklady, podle kterých práce provádíme, nemají takovou kvalitu, aby nedocházelo k nečekaným komplikacím. Odchyly skutečného stavu od dokumentace se objevují pravidelně,“ popisuje stavbyvedoucí Miloš Nečas. V jednom případě činil rozdíl v pozici trasy dokonce 11 metrů.

Odlišuje se také provedení sítí, takže je někdy potřeba například narychlo shánět jiné díly, než s jakými dodavatelé počítali. To vše s sebou nese zvýšené nároky na jednotlivé složky stavby a na koordinaci všech společností.

D1

PĚT OTÁZEK

Jiří Lev

ředitel divize 4



Po studiu na VUT v Brně působil Jiří Lev ve Skupině Metrostav. Nejprve pracoval pro divizi 5 společnosti Metrostav a poté pro Metrostav SK. Roku 2010 nastoupil na pozici ředitele divize 4 společnosti Subterra.

Jak hodnotíte dvě nedávno dokončené budovy pražského souboru Masaryčka?

Bylo to výborná příležitost, do které se s výjimkou provozu elektro zapojily všechny profese. Jsme rádi, že jsme mohli pracovat na těchto zajímavých a také rozsáhlých projektech v centru Prahy. Unikátní architektura budovy Masaryčka, návrh světově proslulého ateliéru Zahy Hadid, vytváří nový orientační bod a přispívá k oživení obrovského brownfieldu v sousedství Masarykova nádraží.

Co je nejzajímavější lekcí z těchto projektů?

Znovu se ukázalo, že kvalitní a dobře odvedené práce se vyplatí.

V případě Masaryčky jsme se totiž po více než deseti letech vrátili na pomyslné místo činu, kde začala dlouholetá, přínosná a na vzájemné důvěře postavená spolupráce se společností Penta. Tehdy jsme se podíleli na stavbě obchodně-administrativního centra Florentinum v ulici Na Florenci, kterým Penta své realitní podnikání v Česku zahájila.

Otevírají úspěšné zakázky nové příležitosti?

Samozřejmě, a to z několika důvodů. Práce na takto významných developerkých souborech nám dává určitou devizu při získávání zakázek i na projektech dalších investorů.

A již zmíněná výstavba Florentina zahájila náš obchodní vztah se společností Penta, dnes Penta Real Estate. Díky tomu jsme se podíleli a podílíme na rozsáhlých a prestižních pražských projektech, jakými jsou Waltrovka, Churchill, SmíchOFF či Nuselský pivovar.

Na většině staveb jde o dodávky vytápění, větrání a klimatizace, zpravidla ve spolupráci se společností HTK z Hradce Králové. V některých případech se ovšem uplatňují rovněž naše provozy vzduchotechniky, stabilních hasičích zařízení a inženýrských sítí.

Jaké trendy jsou v oboru technických zařízení?

Konstrukce a technologické vybavení budov dnes pochopitelně určuje důraz na udržitelné využívání energie i dalších zdrojů a na kvalitu životního prostředí. Při stavbě i při provozu budovy jsou podrobně posuzovány použité materiály, dopad na okolí, spotřeba energie a vody, kvalita vnitřního prostředí a jeho uživatelské vlastnosti nutné pro zdravou a efektivní práci.

Pro celé stavby nebo jednotlivé nájemní prostory jsou vystavovány různé certifikáty, jež různé parametry a úrovně udržitelnosti vyjadřují. U jmenovaných projektů pro společnost Penta Real Estate se jedná o certifikáty LEED Platinum či Gold. LEED je v současnosti globálně uznávané certifikační schéma s nejrychleji rostoucím počtem certifikací.

Na který segment stavebnictví byste se chtěli dále zaměřit?

Situace na českém trhu není zrovna příznivá. Rádi bychom pracovali na stavbách s vyšším podílem technologického vybavení. Jedná se například o výrobní haly, technologické objekty či technologické vybavení silničních, železničních a tramvajových tunelů.

Příkladem takové zakázky je nedávno dokončený tramvajový tunel a silniční galerie Žabovřeská na Velkém městském okruhu v Brně, kde jsme spolu s AŽD Praha dodávali kompletní technologické vybavení.

D4

Kariérní veletrhy na univerzitách



Subterra pokračuje v oslovování studujících stavebních oborů. Nabízí jim řadu pracovních příležitostí v Česku i v zahraničí od prázdninových brigád přes stáže a další dlouhodobé formy spolupráce při studiu až po zaměstnání.

V úterý 20. února se Subterra zúčastnila veletrhu FAST JOB DAYS pořádaného na Fakultě stavební VUT v Brně. Kromě zaměření jednotlivých divizí přiblížila možnosti uplatnění, především na pozemních a dopravních stavbách.

Ve středu 6. března se na pražském ČVUT konal veletrh iKariéra. Na stánku ve dvoraně Fakulty stavební představila Subterra studentům své aktuální projekty a různé cesty ke vstupu do praxe. ■

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

Jaroslav Müller
Ing. Karel Minařík
Ing. Andrej Pincevič
Dušan Hollý
Zbyněk Haňka
Ing. David Cyroň

55 let

Ing. Petr Hončík
Dušan Morav
Ing. Ivan Herchel
Miroslav Šoltýs

60 let

Marcel Kolibač
Pavel Křenek
Jindřich Báča
Jan Doležal

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Pavel Kovář
František Šiška
Ing. Adam Vaclík
Ing. Lukáš Kuča
Gabriela Kašparová

15 let

Ing. Zuzana Chrástná
Ing. Jiří Pups
Ing. Ján Klein

20 let

Veronika Dvořáková
Ing. Jiří Roll
Ing. Svatava Kleinová
Ing. Josef Lorenc

25 let

Ing. Jaromír Heřt
Jiří Novák

30 let

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

35 let

Miroslav Knoflíček
Milan Kulík

40 let

Petr Roček

Dvě výroční konference v DOX+

V jarních měsících se tradičně pořádají dvě pražská setkání managementu a zaměstnanců.

V březnu se konala strategická konference Skupiny Metrostav, v dubnu programová konference společnosti Subterra.



Hlavním motivem letošní programové konference bylo 60 let společnosti Subterra. V úvodním vystoupení představil hospodářské výsledky generální ředitel Ondřej Fuchs.

Obě konference se uskutečnily v rozmezí několika týdnů v prostorách multifunkčního sálu DOX+ v Holešovicích.

Strategická konference

Skupina Metrostav uspořádala 21. března konferenci s mottem „Spolupráce je naší strategií“.

Prezident Skupiny Metrostav František Kočí na úvod zhodnotil události uplynulého roku, zejména pokles stavebního trhu a také nepříliš příznivý celkový vývoj domácí ekonomiky.

Koncern se však i v této nelehké době úspěšně rozvíjí a v loňském roce dosáhl výborných hospodářských výsledků. Samozřejmě nechyběl ani pohled do budoucnosti s určením hlavních skupinových strategických cílů.



Ocenění osobnost roku převzal specialista divize 2 Josef Mihalko.

Druhá část konference byla jako vždy věnována odborným příspěvkům. Došlo na představení dalších společností, nových technologií a zajímavých staveb z Česka i ze zahraničí.

Programová konference

Subterra na své konferenci 9. dubna připomněla 60. výročí založení společnosti.

Úvodní slova se jako obvykle ujal generální ředitel Ondřej Fuchs. Ocenil dobrou práci a výsledky jednotlivých divizí a uvedl okolnosti, jež tyto výsledky negativně ovlivnily.

Poté obchodní ředitel Jiří Tesař, jeden z nejdříve sloužících zaměstnanců, představil historii společnosti svými očima, a to včetně významných staveb, které tuto historii napsaly.



Strategickou konferenci Skupiny Metrostav moderoval Ivan Hrdina.

ZAMĚSTNANCI ROKU 2023

Dělník roku 2023

| | |
|-------------------|----|
| Milan Kruček | D1 |
| Vasyl Kopusyak | D2 |
| Jaroslav Laštůvka | D3 |
| Jaroslav Müller | D4 |
| Milan Gardošik | D5 |

Mistr roku 2023

| | |
|--------------------|----|
| Ing. Jiří Menoušek | D1 |
| Martin Novák | D2 |
| Ivo Svítek | D3 |
| Jaroslav Mařinec | D4 |
| Ing. Šimon Doubek | D5 |

Zaměstnanec roku 2023

| | |
|-------------------------------|----|
| Ing. Jan Faltýnek, Ph.D., MBA | D1 |
| Ing. Kateřina Pazderová | D2 |
| Ing. Jan Volštát | D3 |
| Kateřina Konečná | D4 |
| Ing. Jaroslav Kuneš | D5 |

Přípravář roku 2023

| | |
|--------------------------|----|
| Michaela Simůnková | D1 |
| Jarmila Marhoulová, DiS. | D2 |
| Ing. Pavel Ševčík | D3 |
| Petra Fialová | D4 |
| Ing. Alena Hasíková | D5 |

Stavbyvedoucí roku 2023

| | |
|--------------------|----|
| Ing. Lukáš Růžička | D1 |
| Miloš Kašpar | D2 |
| Ing. Michal Gottas | D3 |
| Petr Maďar | D4 |
| Ing. Jiří Kocian | D5 |

Vedoucí projektu roku 2023

| | |
|-----------------------|----|
| Ing. Jaroslav Hovorka | D2 |
|-----------------------|----|

Osobnost roku 2023

| | |
|--------------------|----|
| Ing. Josef Mihalko | D2 |
|--------------------|----|

Následovaly prezentace aktuálních staveb, na nichž se podílely jednotlivé divize. Po stockholmském dálničním tunelu Skärholmen přišla na řadu novostavba svazkové základní školy v Přezleticích. Další dopravní stavbou byla rekonstrukce železniční trati Brno-Maloměřice – Adamov, která zahrnovala také sanaci čtyř tunelů. Program uzavřely dvě stavby z hlavního města, technická zařízení pro hotel The Cloud One v Hyberské ulici a bezmála již dva roky probíhající stavba prvního úseku trasy D metra.

Slavnostní závěreční konference představovalo vyhlášení nejlepších zaměstnanců za rok 2023, kteří převzali ocenění z rukou generálního ředitele. Osobností roku 2023 byl jmenován specialista divize 2 Josef Mihalko. ■

Výsledky Novoroční výzvy SportujeM

První letošní výzva aplikace SportujeM, která měla pomoci zaměstnankyni společnosti Metrostav TBR Jitce Petřkovské, byla mimořádně úspěšná. Bodové hodnoty se podařilo výrazně překonat.

Cílem první sportovní výzvy roku 2024 v aplikaci Skupiny Metrostav bylo společnými silami získat 9000 bodů, a to v období 15. ledna až 29. února. Výsledky však díky velkému zájmu účastníků výrazně předčily očekávání. Potřebnou hranici se podařilo pokořit již deset dnů před termínem a nakonec byl plán překročen dokonce o 35 %, celkový součet činil 12156 bodů.

Za společností Subterra byl neaktivnějším sportovcem Václav Šuser, který se umístil v první desítce aplikace SportujeM. Mezi účastníky, kteří svým pohybem velmi výrazně navýšili celkový počet bodů, byli zejména Marie Frantlová, Miloš Kašpar, Michaela Matoušková, Michal Šmejkal, Zuzana Madigárová, Kamil Broda, Miloslav Otta, Patrik Bizyk a Petr Sosna. Nejvíce body přispěli

tentokrát zaměstnanci divize 3, v těsném závěsu skončila divize 4, následovaly divize 1 a 2, centrála a divize 5.

Subterra se ze všech zapojených společností umístila na třetím místě, druhý byl Metrostav DIZ a prvenství obhájil Metrostav.

Novoroční výzva byla věnována Jitce Petřkovské ze společnosti Metrostav TBR, která finanční dar využije na nákup přídatného elektrického pohonu k invalidnímu vozíku.

„Ráda bych poděkovala všem účastníkům, kteří mi pomohli získat důležitou zdravotní pomůcku. Proměnili jste můj velký sen ve skutečnost. Velice si vážím veškerého úsilí, jež jste při sportování během zimních měsíců vynaložili,“ potvrzuje přínos výzvy sama Jitka Petřkovská.



Elektrický pohon k vozíku Jitce Petřkovské usnadní péči o malou dceru.

Informace pro stávající i nové účastníky jsou na adrese www.sportujemveskupine.cz. Jarní výzva startuje již 22. dubna na Den Země. ■