



SERVISNÍ CENTRUM EMIL FREY

SUBTERRA



OPRAVA SEVEROČESKÝCH TUNELŮ

Základní škola v Doubravčicích

Divize 2 zahájila coby generální dodavatel výstavbu svazkové základní školy ve středočeských Doubravčicích. Ceremoniál s poklepáním na základní kámen se konal v sobotu 6. září.

Nová škola, jejíž architektonické řešení navrhl společnost AF atelier, bude sloužit Dobrovolnému svazku obcí Český Brod – Doubravčice. Budova pro obec se setrvalým přírůstkem obyvatel zajistí kapacity, které dnes již nemohou nabídnout školy v okolí.

Zástupci investora a dodavatele se na místě budoucího areálu sešli 6. září, aby veřejnosti a médiím stavbu představili a slavnostně ji zahájili. Jménem divize 2 promluvil ředitel Petr Kajer.

Zakázka probíhá v režimu „design and build“, takže dodavatel kromě samotné stavby zajišťuje rovněž vypracování realizační projektové dokumentace.

Areál pro 420 žáků

Škola situovaná na západním okraji obce nabídne zázemí pro 420 žáků prvního i druhého stupně. Hlavní budova, členěná do čtyř objektů se sedlovými střechami, reaguje na charakter okolní zástavby a na svažité terén. Na vstupní, jižní straně bude stavba jednopatrová, směrem do dvora dvoupatrová.

Kromě čtrnácti kmenových tříd bude součástí objektu několik specializovaných učeben pro přírodní vědy a jazyky, knihovna, družina, školní byt a moderní školní kuchyně s jídelnou o kapacitě přesahující sto padesát míst.

Projekt obsahuje i tělocvičnu s vnitřními rozměry 18 × 30 metrů a potřebným zázemím pro školní i mimoškolní aktivity. Prostranství okolo budovy zahrnuje venkovní sportoviště, školní dvůr pro relaxaci a také nezbytné parkoviště s kapacitou více než stovky míst.

Nosný systém kombinuje monolitické železobetonové konstrukce s keramickým zdívkem. Sed-



Školní budovu budou tvořit čtyři bílé pavilony se sedlovými střechami, které doplní komunikační krčky s dřevěným obkladem, tělocvična a zaoblená vstupní část.

lové střechy tvoří dřevěné příhradové vazníky, v případě tělocvičny vazníky železobetonové. Na fasádách bude převážně omítka, částečně také svislý dřevěný obklad.

Škola je navržena v pasivním energetickém standardu, což klade mimořádné nároky na provedení obálky i na koordinaci všech použitých technologií.

„Jedná se o pasivní budovu, jejíž provoz bude maximálně šetrný. Udržitelnost stavby spočívá nejen v úspoře energie, ale také v efektivním využí-

vání přírodních zdrojů,“ zdůrazňuje zaměstnanec divize 2 Petr Bican.

Moderní technologie

Základ energetického řešení představuje kaskáda dvou tepelných čerpadel země–voda, která využijí energii z 25 geotermálních vrtů o hloubce 150 metrů. Tento systém zajistí jednak vytápění, řešené převážně jako podlahové, jednak ohřev užitkové vody s minimálními provozními náklady.

Udržení optimálního vnitřního prostředí, stálý přísun čerstvého vzduchu bez tepelných ztrát, zabezpečí řízené větrání s rekuperací. Energetickou bilanci vylepší rovněž dvě fotovoltaické elektrárny na střechách budovy.

Voda z plochých střech a zpevněných ploch bude svedena do systému vsakovacích drenážních těles. Přebytkovou vodu zachytí retenční jezíčko, jež poslouží pro zpomalení odtoku při přívalových deštích a zároveň vytvoří hodnotný krajinný prvek celého areálu.

Divize 2 zahájila v Doubravčicích hlavní stavební práce v říjnu. Svazková základní škola má být dokončena v polovině roku 2027 a v září již přivítá první žáky.



Díky svým tvarům a členitému uspořádání se škola začlení do venkovské krajiny.



Divizi 2 při zahájení zastupovali ředitel Petr Kajer a obchodní náměstek Jan Povejšil.

Otevření trati Čelákovice–Mstětice

V pondělí 1. září byl slavnostně zahájen provoz železniční trati mezi Čelákoviciemi a Mstěticemi. Cestující mohou využívat více než šestikilometrový úsek, na jehož optimalizaci se podílela divize 3.

Projekt se stal závěrečnou částí modernizace trati mezi Prahou a Lysou nad Labem. Společně s divizí 3 tvořily dodavatelskou společnost Eurovia CZ, GJW Praha a Elektrizace železnic Praha.

Ceremoniál za účasti ministra dopravy Martina Kupky a dalších hostů se odehrál v železniční stanici Mstětice. Společnost Subterra zastupoval generální ředitel Ondřej Fuchs a obchodní ředitel Jiří Tesař.

Mstětice v moderní podobě

Hlavní práce na projektu, který byl realizován při zachování provozu, započaly v listopadu 2022.

Zásadní součástí modernizace jsou dvě přeložky v celkové délce téměř tři kilometrů. Po celé trase byl rekonstruován železniční spodek a svršek i drážní technologie včetně trakčního vedení.



Za společnost Subterra přestříhl pásku generální ředitel Ondřej Fuchs.

Stanice Mstětice má kromě nově uspořádaného kolejíště rovněž prodloužené ostrovní nástupiště včetně bezbariérového přístupu a informačního systému pro cestující.



Stanice Mstětice získala prodloužené ostrovní nástupiště.

Dokončovací práce bude divize 3 realizovat letos v listopadu a na jaře příštího roku, na podzim po dopracování dokumentace se optimalizace má oficiálně uzavřít.

D2

Modernizace ventilace v metru

D4 Výměna hlavních tunelových ventilátorů ve třech stanicích pražského metra je novou zakázkou, na níž se podílí divize 4. Jako subdodavatel pro společnost ZVVZ Machinery zajišťuje rekonstrukci hlavního větrání ve stanicích Karlovo náměstí, Florenc a Palmovka.

Projekt, jehož realizace byla zahájena v září na Karlově náměstí, přináší náhradu technologicky zastaralých zařízení pocházejících z 80. let. Smyslem modernizace je zvýšení požární bezpečnosti. Nové ventilátory jsou certifikovány pro provoz při teplotě 250 °C po dobu devadesáti minut, což v případě mimořádné události zajistí efektivní odvod kouře a zplodin. Vedle instalace samotných ventilátorů obsahují práce také montáž nových tlumičových stěn.

Logistika je náročná, práce probíhají bez přerušení provozu metra. Demontáž staré technologie i doprava objemných dílů nových zařízení do podzemních strojoven se tak uskutečňuje výhradně za pomoci kolejových vozů. Rekonstrukce v každé stanici potrvá přibližně tři měsíce.

Osvětlení pro stanici Bubny

D4 Svoji část prací na rozsáhlé modernizaci železniční stanice Praha-Bubny dokončila divize 4. Jako subdodavatel pro společnost Elektrizace železnic Praha realizovala kompletní instalaci venkovního osvětlení v areálu nově vybudovaného nádraží. Zakázka zahrnovala osazení stožárů včetně vybudování základů, montáž svítidel a pokládku potřebné kabeláže.

Přestavba stanice Bubny je součástí jednoho z největších současných projektů Správy železnic v Praze. Cílem je vytvořit moderní dopravní uzel propojující železniční a městskou veřejnou dopravu, který obslouží mimo jiné rozsáhlé rozvojové území Bubny-Zátory.

Sportovní centrum Victoria



D2 V závěru srpna uzavřela divize 2 smlouvu o rekonstrukci budovy vysokoškolského sportovního centra MŠMT Victoria v Praze.

Stavební úpravy budovy v Sámově ulici ve Vršovicích, která sousedí se zimním stadionem Hasa, budou provedeny podle architektonického návrhu společnosti Atelier 6. Čtyřpodlažní přístavba bude obsahovat rehabilitační zařízení, nástavba třetího podlaží ubytování.

Vodovod ve Velvarské ulici

D4 Od konce června obnovuje divize 4 vodovodní řadu v ulici Velvarská v pražských Dejvicích.

Cílem projektu je výměna více než 1,5 kilometru potrubí, které bude nahrazeno novým litinovým s těžkou protikorozní ochranou. Zakázka obsahuje obnovu 990 metrů potrubí s průměrem 100 milimetrů a 572 metrů s průměrem 150 milimetrů, její součástí je rovněž přepojení téměř čtyřiceti domovních přípojek. Práce probíhají metodou výkopu v pažené rýze až dvoumetrové hloubky.

Stavební práce postupují po jednotlivých úsecích s dílčími uzavírkami, jejich dokončení je plánováno na závěr letošního roku.

D3

Přestavba stodoly v Kladně

D2 Pracovníci divize 2 zahájili v srpnu revitalizaci památkově chráněné zámecké stodoly v Kladně. Projekt pro statutární město Kladno přemění nevyužívaný barokní objekt na moderní multifunkční a společenské centrum. Po dokončení bude budova sloužit pro pořádání koncertů, konferencí, svatebních hostin i jednání zastupitelů.

Původní jednolodní prostor stodoly bude nejprve očištěn od všech nepůvodních vestaveb. Do uvolněné dispozice bude vložena ocelová konstrukce, která ponese jak technologickou lávku pro obsluhu pódia, tak dvě samostatné hmoty země. Vestavby, jež budou obsahovat jeviště, bar a záchody, jsou navrženy jako solitérní objekty nezasahující do historických zdí ani do krovu.

Stavební práce začaly demolicemi, výkopy a betonáží základů. V nejbližší době bude následovat realizace střešního pláště, při níž bude stávající krytina vyměněna za tradiční bobrovky, které lépe odpovídají historickému rázu stavby.

Projekt, jehož součástí je také dodávka gastro provozu, osvětlení a ozvučení, má být dokončen v červnu příštího roku. ■

Dálniční tunel Opevnění

D1 V září zahájila divize 1 se společností Metrostav TBR práce na tunelu Opevnění. Stavba je součástí 21kilometrového úseku dálnice D11 mezi Trutnovem a Polskem, jež od loňska realizuje dodavatelská společnost pod vedením MI Roads.

Oba autobusy tunelu, který povede mezi Poříčím a Zlatou Olešnicí, budou mít délku 492 metrů a dva jízdní pruhy v každém směru. Maximální rychlost dopravy bude 100 km/h.

Práce začaly terénními úpravami v oblasti jižního portálu, poblíž Mrtvého jezera. Prvním úkolem je vyhloubení jámy pro zahájení ražeb a zabezpečení jejích svahů. Tunel bude ražen pomocí NRTM, sekundární ostění je navrženo zčásti nevyztužené. Po dokončení ražeb se pracovníci plynule přesunou a budou realizovat tunel Poříčí. ■

Konference NO-DIG 2025

D1 Jubilejní 30. národní konference o bezvýkopových technologiích NO-DIG se konala 16. a 17. září, tentokrát v jihomoravském Mikulově. Počet účastníků v posledních letech setrvale stoupá, letos dosáhl 280 osob.

Kromě odborníků z Česka a Slovenska na konferenci zavítali i představitelé polských, anglických a německých firem působících v oboru bezvýkopových technologií. Akce se účastnili rovněž zástupci společnosti Subterra včetně výrobně-technického ředitele Jaroslava Čížinského a ředitele divize 1 Davida Cyroně.

Konferenci zahájila starostka Mikulova Jitka Sobotková. Program pokračoval tradiční diskusí u kulatého stolu, při které mimo jiné nechyběli představitelé Správy železnic a Ředitelství silnic a dálnic. Poté následovaly odborné přednášky.

Jedním z příspěvků byla prezentace Marka Vargy z divize 1, jež se zabývala realizací mikrotuneláže o vnitřním průměru 1400 milimetrů poblíž hlavní vzletové a přistávací dráhy pražského Letiště Václava Havla. Výstavba dešťové kanalizace v délce přesahující 300 metrů, která byla úspěšně dokončena v červnu, byla představena jako příklad rozvoje šetrných a efektivních postupů při budování městské infrastruktury. ■

Požární bezpečnost tunelů

D4 Subterra byla opět jedním z partnerů mezinárodní konference Požární bezpečnost tunelů 2025, která se konala 24. až 25. září v Prosper Golf Resortu Čeladná. Akce uspořádaná společností K.B.K. fire již potřinácté seznámila odbornou veřejnost s novinkami v oblasti bezpečnosti silničních a dálničních tunelů.

V rámci odborného programu vystoupili také zástupci divize 4 – Vít Strejček, David Svoboda a Michal Robek. Ve své prezentaci se zaměřili na zkušenosti z nedávné rekonstrukce technologického vybavení tunelů Panenská a Liboucheč na dálnici D8. Příspěvek se věnoval především modernizaci systémů osvětlení a větrání, které jsou pro zajištění bezpečného provozu tunelových staveb klíčové. ■

Servisní centrum Emil Frey v Praze

Divize 2 společnosti dostavěla a do užívání předala nové servisní centrum Emil Frey v Praze na Černém Mostě. Na realizaci rozsáhlé budovy se dodávkou technických zařízení podílela rovněž divize 4.



Hala servisního centra se nachází na podlouhlém pozemku v jižním svahu, první podlaží v úrovni dvora a parkoviště je částečně zapuštěno do terénu.

Servisní centrum Emil Frey Černý Most se nachází ve Skorkovské ulici na severovýchodním okraji Prahy, v Kyjích.

Společnost se zabývá autorizovaným servisem a prodejem ojetých vozů, nový areál výrazně rozšiřuje její kapacity.

Servis i prodej

Stavba obsahuje nejen dílny a lakovny, ale také showroom s administrativním zázemím, trafostanici a myčku. Projekt zahrnoval rovněž parkovací plochy včetně nájezdových ramp a dalších terénních prací, hospodářský dvůr a související sadové úpravy.

Centrum je uspořádáno tak, aby umožnilo plynulé provozní napojení mezi příjmem vozidel, servisní částí a klientskou zónou.

Hlavní objekt tvoří třípodlažní hala s prefabrickovanou železobetonovou konstrukcí o půdorysných rozměrech přibližně 20 × 100 metrů. Fasádní



Budova obsahuje rovněž velkorysé prodejní prostory s prosklenou fasádou.

plášť budovy je ze sendvičových panelů s kovovým povrchem. Vstupní průčelí objektu má celoprosklenou fasádu.

Technická zařízení dodávaná divizí 4 sestávala ze vzduchotechniky, zdravotnětechnických instalací, vytápění a chlazení. Veškeré profese bylo třeba koordinovat s provozními potřebami servisních pracovišť a lakoven, a to s ohledem na budoucí kapacitu i energetickou efektivitu.

Stavba včetně školení

Výstavba servisního centra začala loni na jaře, slavnostní zahájení za účasti zástupců investora a vedení společnosti Subterra se konalo v květnu, v době realizace nosné konstrukce.

Hlavní část stavebních prací byla dokončena letos v červnu. V několika dalších týdnech následovala montáž zbývajících technologií a interiérových prvků a rovněž realizace sadových úprav.

„Investorovi jsme objekt předali na začátku srpna. Spolu s kolaudací jsme zajistili také nezbytné školení uživatelů,“ říká vedoucí projektu Petr Bican. Závěrečná fáze tedy zahrnovala kontrolu provozních souvislostí jednotlivých zón, testy technických zařízení a předávací dokumentaci včetně provozních řádů.

Společnost Emil Frey již objekt užívá v plném rozsahu. ■



Technická zařízení v lakovnách i v dalších provozech realizovala divize 4.

Modernizace trati Kojetín–Přerov

Ve stanici Chropyně byla zahájena přestavba železničního úseku Kojetín–Přerov, jejímž výsledkem bude dvoukolejná trať pro rychlost až 200 km/h. Dodavatelskou společnost vede divize 3.



Vizualizace Správy železnic představuje budoucí podobu stanice Chropyně se dvěma ostrovními nástupišti, jež přestavbu bude realizovat divize 3.

Stavba je součástí modernizované trati mezi Brnem a Přerovem. Trať Kojetín–Přerov v délce 17 kilometrů bude přestavěna na rychlost až 200 km/h, v úseku Chropyně–Bochoř až 250 km/h.

Dodavatelskou společnost spolu s divizí 3 dále tvoří OHLA ŽS, Swietelsky Rail, Elektrizace železnic Praha a Firesta.

Zahajovací ceremoniál s účastí ministra dopravy Martina Kupky a dalších hostů se ve stanici Chropyně konal v pondělí 8. září. Za dovatelskou společnost promluvil a na kolejnici poklepal obchodní ředitel Jiří Tesař.

Bez přejezdů

Jednokolejná trať bude přestavěna na dvoukolejnou s evropským zabezpečovačem ETCS. V celém úseku přibudou objekty pro trakční napájení, zabezpečovací a sdělovací zařízení, informační systémy a další technologie.

Zrušeno bude čtrnáct úrovnových přejezdů, křížení silnic a místních komunikací s tratí nahradí nadjezdy a podjezdy. Největším objektem bude ocelový most přes řeku Moravu v Kojetíně s délkou přibližně 120 metrů. Součástí projektu je rovněž úprava cest, chodníků a cyklostezek.

U obce Bochoř vznikne nová odbočka, která umožní přejíždění mezi traťovými kolejemi a zvýší kapacitu úseku. Upraveny budou i navazující jednokolejné trati z Kroměříže a Tovačova.

Přestavba v Chropyni

Vedle kratší jízdní doby a bezpečnějšího pohybu v okolí trati bude pro veřejnost největší změnou modernější podoba stanic a zastávek včetně nových nástupišť a bezbariérového přístupu. Podchody budou vedeny až za kolejíště, aby trať nepředstavovala bariéru.

Přestavěno bude nádraží v Kojetíně, stanici Věžky čeká proměna ve stejnojmennou zastávku s vnějšími nástupišti.

„Jako vedoucí společník celou modernizaci koordinujeme a zároveň provedeme kompletní přestavbu stanice Chropyně a také mezistaničního úseku Kojetín–Chropyně,“ upřesňuje rozsah prací divize 3 vedoucí projektu Tomáš Kotek. V Chropyni bude postavena staniční budova a dvě ostrovní nástupiště určené pro regionální spoje.

Stavba má být dokončena v roce 2028. ■



Na kolejnici poklepal také obchodní ředitel společnosti Subterra Jiří Tesař.

Oprava tunelů na trati Tanvald–Kořenov

Divize 1 v Libereckém kraji završuje sanaci čtyř historických železničních tunelů mezi Tanvaldem a Kořenovem. Zakázka je součástí celkové rekonstrukce jediné tuzemské ozubnicové trati.



Trať Tanvald–Kořenov, nejstrmější železnice v Česku, je technickou památkou. Na zkušební jízdu byla nasazena ozubnicová lokomotiva z roku 1961 přezdívaná dle země výroby Rakušanka.

Strmá severočeská trať z roku 1902, jejíž součástí jsou tři úseky s Abtovým systémem dvoupásmových ozubených lišt, je technickou památkou. Rekonstrukci realizuje společnost Chládek & Tintěra, divize 1 působí jako subdodavatel.

Sanace se týká čtyř tunelů – Ždárského, Densského, Dolnopolubenského a Polubenského – a jejím cílem je stabilizace konstrukcí a zvýšení bezpečnosti provozu bez zásadních stavebních

zásahů do historických objektů. Práce se uskutečňují v období výluk.

Hydroizolace i úprava povrchů

Oprava využívá stříkané izolační EVO membrány na podkladní vrstvě stříkaného betonu kryjící skalní líc, lokální spárování, tryskání ostění vodním paprskem a doplnění výztužných sítí betonových konstrukcí podle specifik jednotlivých tunelů.

„Finalizujeme tunelové stoky, drenáže a sanace betonových ploch na portálových stěnách,” shrnuje činnosti prováděné divizí 1 v posledních týdnech Tomáš Žák.

Pracovníci se soustředí i na dočištění a lokální opravy povrchů, které navazují na aplikace stříkaných izolací a podkladních vrstev betonu. „Na skalním líci se vyskytl dehet, který nešlo odstranit předepsaným tlakem, proto jsme tlak museli zvýšit postupně z 400 barů na téměř 2500 barů,” popisuje Tomáš Žák úpravu postupu.

V rámci víceprací je přezdívaná zřícená kamenná zeď s využitím původního materiálu, probíhají i dodatečné celoplošné sanace portálových zdí u Dolnopolubenského tunelu. Na betonových portálech Polubenského tunelu jsou realizovány železobetonové římsy.

Kvůli nepřízní počasí a také rozšíření ploch stříkaných izolací byl termín dokončení oprav posunut přibližně o šest týdnů.



Dolnopolubenský tunel o délce 166 metrů má mimořádné stoupání 57 promile.

Parkovací dům Dědina v Praze

Pod vedením divize 2 pokračuje v pražské Ruzyni stavba parkovacího domu Dědina. Objekt mimo jiné nahradí parkovací místa zrušená při výstavbě sousedící tramvajové trati, již Subterra dokončila v roce 2023.



Konstrukce z monolitického železobetonu jsou z převážné části pohledové, což přináší vysoké nároky na přesné a vzhledově vyhovující provedení.

Stavbu mezi ulicemi Vlastina, Drnovská a Ciolkovského, na pozemku někdejšího parkoviště, navrhl ateliér Ivan Kroupa architekti. Parkovací dům má kapacitu téměř tři sta stání.

Divize 2 projekt realizuje se společností BAK.

Z pohledového betonu

Parkovací dům tvoří železobetonový monolitický skelet se třemi nadzemními podlažími a jedním podlažím částečně zapuštěným do terénu. Betonáž nosné konstrukce je téměř dokončena.

„Stavba je z pohledových betonů a veškeré stropy s parkovacími rampami jsou provedeny ve spádech pro odvodnění. Jen maximálně pečlivým přístupem můžeme naplnit vysoké požadavky architekta na finální vzhled a funkčnost,” popisuje vedoucí projektu Jan Herda.

Souběžně s dokončováním hrubé stavby započaly instalace technických zařízení. Na jaře následují finální povrchy podlah v podobě syntetických stěrek a rovněž kovová fasáda včetně prvků pro popínavou zeleň.

Stavební práce mají být dokončeny v květnu příštího roku.

Technologie pro Zoo Praha

Divize 4 se od letošního září podílí na výstavbě nového expozičního celku Arktida v pražské zoo. Realizuje vybrané přeložky sítí, vnitřní vodovod a části elektroinstalace.

Expozice Arktida v pražské zoo nahradí ubikace ledních medvědů z roku 1933. Stavba, již realizuje Metrostav DIZ, zahrnuje dva výběhy, část pro návštěvníky, chovatelské zázemí a restauraci.

Expozici s umělými skalami navrhl architekt Vlastimil Vagaday tak, aby odpovídala přirozenému prostředí zvířat a poskytla divákům atraktivní zážitek včetně pohledů pod vodní hladinu.

Zcela odděleně

Klíčovým prvkem jsou hluboké bazény s odděleným technologickým objektem úpravy vod. Fil-

trační režimy kombinují mechanické čištění, ozonizaci a UV dezinfekci, což znamená výjimečné dimenzování a trasování sítí.

Důraz je kladen na minimalizaci jak hluku, tak pachové zátěže v chovatelských zónách. „Samec v jedné části expozice nesmí cítit samici v části druhé, což mimo jiné vyžaduje velice důkladné oddělení kanalizace,” popisuje netypické požadavky vedoucí projektu Martin Vlk.

Ukončení prací divize 4 je plánováno na červen 2026, v návaznosti na postup stavební a technologické části projektu.



Návštěvníci budou moci sledovat lední medvědy také pod hladinou.

D1

PĚT OTÁZEK

Vlastimil Bárta

hlavní stavbyvedoucí divize 2



Absolvent Fakulty stavební ČVUT v Praze pracuje pro společnost Subterra od roku 2006. Jako autorizovaný inženýr se specializuje na pozemní stavby. Podílel se na řadě projektů, například na stanici pražského metra Nádraží Veleslavin nebo hale společnosti Novavax. V současnosti vede výstavbu základní školy v Doubravčicích.

Na co se po převzetí staveniště v Doubravčicích nejvíce zaměřujete?

V první řadě musíme zkontrolovat rozpracovanost prováděcí projektové dokumentace a přitom odhalit případné kolize stávajících inženýrských sítí s budoucí stavbou. Klíčová je také reálná možnost napojení na sítě, zejména na elektřinu, což na posledních stavbách byl vždy problém a není radno to podcenit. Základem úspěchu je mít na stavbě včas kvalitní prováděcí projekt. Následně dokážeme dílo postavit, zkolaudovat a předat investorovi.

Jak stále častější režim „design and build” proměňuje vaši práci?

Právě v těchto typech kontraktů je na nás jako na dodavateli rovněž vyhotovení prováděcí dokumentace se všemi riziky. To znamená, že na stavbyvedoucího je kladena větší zodpovědnost za věci, které dříve spadaly spíše do kompetence investorů a projektantů. Musím korigovat požadavky architektů a dohlédnout na to, aby projektant předal na stavbu dokumentaci včas a zároveň v optimální kvalitě.

Pro investora je to přitažlivý model, ale pro nás je náročnější cenotvorba i celková příprava. Na začátku totiž bývá k dispozici pouze dokumentace pro stavební povolení, podle které se pochopitelně stavět nedá.

Kde obecně vidíte v současném stavebnictví největší rezervy?

V kombinaci projektové přípravy a následných povolovacích procesů ve státní správě. Jeden problém, připojení na elektrické sítě, už jsem krátce zmínil. Poměrně často totiž dochází k podcenění lhůt velkých provozovatelů energetické infrastruktury, resp. dodavatelů elektřiny. Ti mají své termíny pevně stanovené ve smlouvách a neexistuje možnost, jak je obejít.

Optimalizací prováděcí dokumentace s ohledem na pracnost nebo využitím prefabrikace sice můžeme výrobu na stavbě zrychlit, ovšem pokud vážně příprava a povolování, efektivita celého projektu bude mít i v takových případech velmi pravděpodobně k ideálnímu stavu daleko.

Co byste poradil mladším kolegům, kteří míří do role stavbyvedoucího?

Především to, aby měli rádi stavařinu a přistupovali k ní s pokorou. Dále by se měli neustále snažit zlepšovat a učit se novým věcem. Pozice stavbyvedoucího sice nezřídka vyžaduje nasazení nad rámec standardní pracovní doby, ale radost z každé úspěšně dokončené stavby a uznání od ostatních za to stojí.

Personální situace ve stavebnictví se obecně nezlepšuje, ale zůstávám optimistou.

Jak si představujete úspěšné dokončení základní školy v Doubravčicích?

Mojí ambicí je realizovat a předat kvalitní dílo, které bude splňovat všechny požadavky 21. století na energetickou úspornost a zároveň všem svým uživatelům – dětem i dospělým – nabídnout příjemné a kvalitní prostory, v nichž se budou cítit dobře. Věřím, že po otevření budovy žáci i učitelé nejvíce ocení právě hezké prostředí uvnitř samotné budovy a také v jejím nejbližším okolí. A že do školy budou chodit rádi.

D4

Letní škola TZB



D4 Subterra byla jedním z hlavních partnerů Letní školy TZB, jejíž 23. ročník se konal 10. až 12. září v penziónu Kamínek v Novohradských horách. Akci pro studenty magisterských a doktorských programů z českých a slovenských technických univerzit pořádá Společnost pro techniku prostředí ve spolupráci s Katedrou TZB Fakulty stavební ČVUT v Praze. V rámci odborného programu vystoupil také technický náměstek divize 4 Vít Strejček a ve své přednášce seznámil budoucí profesionály s činností divize, kterou představil jako jednoho z lídrů v oblasti technických zařízení budov a technologií infrastrukturních projektů. ■

Rekordní letní výzva SportujeM

Letošní Prázdninová výzva SportujeM byla rekordní jak v počtu účastníků, tak v naplnění cíle. Zaměstnanci společností Skupiny Metrostav přispěli svým pohybem Anetce Šámalové na speciální vozík a rehabilitace, přičemž potřebnou částku se podařilo navýšit na 218 %. Subterra se v celkovém hodnocení umístila na třetím místě. Mimořádného úspěchu dosáhli i jednotlivci. Absolutní vítězkou výzvy se stala Lucie Panagopulos počtem 472 bodů. V první desítce se celkově umístil rovněž Václav Šuser. Třetí místo mezi zaměstnanci společnosti Subterra patří Zuzaně Madigárové. ■

GRATULACE

ŘÍJEN–LISTOPAD

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA
Hana Vlková
50 let
Ing. Pavel Růžička
55 let
Milan Nátr
Vladimír Křížek
60 let
Bohuslav Válek
65 let
Ing. Ján Klein
Jiří Peták

PRACOVNÍ JUBILEA
15 let
Ing. Tomáš Hrabina
20 let
Michaela Simůnková
Hana Vlková
Miroslav Polák
Pavol Troják
Ján Grňák
Ing. Lukáš Růžička
Jaroslav Futej
25 let
Ing. Jiří Patzák
Bronislav Rezek
Ing. Pavel Kalíšek
30 let
Ing. Jaroslav Čižinský
Pavel Suchý
35 let
Zdeněk Hoskovec

Kahan Cup pro divizi 5

Sedmnáctý ročník fotbalového turnaje společnosti Subterra se konal ve čtvrtek 18. září na hřišti SK Libuš v Praze. Kahan Cup generálního ředitele poprvé vybojovala divize 5.

Fotbalové zápasy zaměstnanců a také možnost se neformálně setkat přilákaly do libušského areálu jako obvykle četné diváky z řad současných či bývalých kolegů i příbuzných a známých. Akci letos přálo také počasí. Do boje o trofej v podobě historického hornického kahanu tentokrát vstoupilo pět týmů reprezentujících jednotlivé divize, přičemž zaměstnanci centrály se připojili k divizi 4. Turnaj se hrál souběžně na dvou menších hřištích na desetiminutové poločasy systémem každý s každým. Družstva nastupovala s brankářem a pěti hráči v poli. Do hry se zapojili také zástupci vedení, obchodní ředitel Jiří Tesař a ředitel divize 2 Petr Kajer. Jedinou hrající ženou byla právnička Lucie Panagopulos v týmu divize 4 a centrály, při závěrečném ceremoniálu obdržela zvláštní cenu. Favorizovaná divize 2, jež zvítězila v posledních třech ročnících a celkově již desetkrát, v letošním turnaji našla přemožitele a v celkové tabulce skončila druhá. První místo obsadil a Kahan Cup z rukou generálního ředitele Ondřeje Fuchse poprvé v historii převzal tým divize 5. Třetí místo obhájila divize 3. ■



Po předloňském třetím a loňském druhém místě potvrdila divize 5 rostoucí výkonnost a poprvé se mohla radovat z tradiční trofeje.

Otevření nádražní budovy v Brně

V brněnské stanici Královo Pole byla ve středu 1. října pro veřejnost zpřístupněna nová nádražní budova. Stavba je součástí celkové rekonstrukce nádraží, na níž se již dva roky podílí divize 3.



Přestavba královopolského nádraží do moderní podoby je téměř dokončena.

Ceremoniálu se střiháním pásky se vedle představitelů vlády, Správy železnic a města Brna zúčastnili také zástupci dodavatelské společnosti, kterou



Ceremoniálu se účastnil i obchodní ředitel společnosti Subterra Jiří Tesař.

spolu s divizí 3 tvoří OHLA ŽS, Firesta a Tramo Rail. Společnost Subterra reprezentoval obchodní ředitel Jiří Tesař.

Dvoupodlažní budova se smíšenou nosnou konstrukcí a prosklenými fasádami je plně bezbariérová. Dispoziční řešení vytváří přirozené vazby na stanici a na pěší trasy v okolí včetně napojení na ulici Myslínova. V přízemí objektu se nacházejí pokladny, záchody a obchodní jednotky. Stavba je dokončována za zkušebního provozu. Ve stanici probíhá výluka sudé skupiny kolejí a její kompletní rekonstrukce realizovaná divizí 3. Pokračují i práce na ostrovním nástupišti č. 3 včetně zastřešení a na prodloužení podchodu směrem k Myslínově ulici. V dalších týdnech budou dokončeny klíčové části stavby včetně technologických celků, jako jsou trakční vedení nebo zabezpečovací zařízení. V listopadu má být zaveden zkušební provoz. ■

D3

Aktivní Subterra Open Weekend

V rekreačním areálu Poslův mlýn v Doksech se 26. až 28. září uskutečnil víkend pořádaný spolkem Cesta za snem. Akce byla otevřena všem bez ohledu na věk nebo handicap.



Účastníci si mohli vyzkoušet například zásah s hasičskou technikou.

Subterra Open Weekend, který v září každoročně volně navazuje na Metrostav handy cyklo maraton, propojuje svět zdravých a handicapovaných prostřednictvím společných zážitků při hře, soutěžení a další zábavě. Účastníci se na místo sjeli již v pátek odpoledne. Večer pak měli první příležitost k seznámení v týmech sestavených pro celou akci, turnaj ve stolním curlingu.



Jedním ze sportů bylo veslování na speciálním stabilizovaném dvojskifu.

Sobota pak nabídla celodenní program, během kterého si každý mohl vyzkoušet širokou škálu sportovních i dalších aktivit. Dvojskif s postranními plováky umožnil veslování na hladině Poselského rybníka také osobám s omezenou stabilitou. Na souši čekala stanoviště prověřující obratnost, postřeh a další schopnosti. Velký zájem vzbudila ukázka hasičské techniky s možností vyzkoušet si zásah, trenažér ručního



Subterra Open Weekend také letos přilákal mnoho zájemců.

řízení v simulátoru Škoda či lanový park, kde si za asistence každý mohl otestovat svůj smysl pro rovnováhu. Všechny aktivity byly koncipovány tak, aby se jich mohl zúčastnit každý, bez ohledu na handicap. Sobotní večer poskytl příležitost pro neformální zábavu při karaoke a diskotéce. Víkend vrcholil nedělním přátelským měřením sil v jednotlivých disciplínách. ■