



BETONÁŽE V RAŽENÉ ČÁSTI
STANICE VELESLAVÍN SKONČILY



SUBTERRA A.S., ČLEN DDM GROUP



STABILITA VODNÍHO DÍLA JANOV
JE ZAJIŠTĚNA INJEKČNÍ CLONOU

Pět otázek pro... Jana Panušku, vedoucího projektu ražeb stanice Velešlavín, první svého druhu realizované NRTM – str. 2

Pavilon Z7 neboli Elipsa by měl být dokončen v únoru příštího roku. **TZB v novém pavilonu IKEM je pod vedením divize 4** – str. 2

Dobřichovická základní škola se rozrůstá, do poloviny příštího roku postaví divize 2 moderní a architektonicky atraktivní budovu – str. 3

Fotoreportáž – Letní sportovní hry Metrostavu, Slavnostní ukončení rekonstrukce Střelenského tunelu a Vodního díla Janov – str. 4

Střelenský tunel má unikátní pevnou jízdní dráhu



AKTUALITY

Modernizaci trati provede Metrostav a Subterra
Ve středu 17. července podepsalo sdružení firem Metrostav a Subterra smlouvu se SŽDC na realizaci „Modernizace trati Rokycany–Plzeň“. Součástí rekonstrukce více než 14 kilometrů dlouhého úseku jsou směrové přeložky trati, na nichž vzniknou dva jednokolejné tunely délky 4150 metrů. Raženy budou technologií TBM.

Změny ve vedení divize 1
Od 8. července je ředitelem divize 1 Jan Kvaš, který přišel ze společnosti Metrostav. Dosavadní ředitel divize 1 Martin Plíva přešel do pozice specialista pro zahraničí v úseku ekonomického ředitele Subterra. Ekonomickým náměstkem ředitele divize 1 byl jmenován Daniel Kobera.

Galerie Šantovka je ve zkušebním provozu
Olomoucké obchodní centrum Šantovka, které postavila divize 1 společnosti Metrostav je dokončena. Od začátku srpna probíhají individuální a komplexní funkční zkoušky. Subterra se na stavbě podílela dodávkou vzduchotechniky.



Provoz na železniční trati mezi Púchovem a Hranicemi na Moravě je znovu obnoven. Výluky si vyžádala rekonstrukce v úseku od hranice se Slovenskem do stanice Horní Lideč. Součástí stavebních prací byla oprava Střelenského tunelu, který byl postaven v roce 1936.

Rekonstrukci Střelenského tunelu, rekonstrukce kolejí v úseku od státní hranice se Slovenskem do stanice Horní Lideč, včetně kolejí v tunelu, provedla v uplynulých dvou letech divize 3. V rámci stavby dále kompletně přestavěla zastávku ve Střelné a opravila několik mostů, propustků a zárubních zdí. Výměny se dočkalo také trakční vedení, upravena byla i sdělovací a zabezpečovací zařízení, silnoproudá technologie a dispečerská řídicí technika. Cílem rekonstrukce bylo hlavně zvýšení bezpečnosti dopravy a zrychlení tratě. Zrekonstruovaný úsek je nyní schopen zajistit technické a provozní výkonnostní parametry potřebné pro poskytování požadované úrovně služeb v síti TEN-T.

Zajímavé technické řešení
Nejzajímavější částí celé stavby bylo vybudování pevné jízdní dráhy v tunelu. Jde o konstrukci železničního svršku bez šterkového lože, jejímž hlavním nosným prvkem je plošná armovaná betonová deska, do které je vetknuto upevnění kolejnic. „Je to vůbec poprvé, kdy byla v Česku pevná jízdní dráha postavena z prefabrikovaných panelů. Dráhu jsme sestavovali pod dohledem supervize rakouské firmy ÖBB-PORR, která je autorem technického řešení,“ říká vedoucí projektu Petr Mikulášek z divize 3.

Pevná jízdní dráha měří 400 metrů a je umístěna v tunelu v přímém vedení trati. Hlavní výhodou pevné jízdní dráhy je její vysoká životnost, prakticky bezúdržbová konstrukce, nízká konstrukční výška, což řeší problém s umístěním trakce, a oproti klasickému svršku delší udržení geometrické polohy koleje. Nevýhodou jsou vysoké zřizovací náklady a vyšší náklady na opravu v případě vykojení vlakové soupravy.

Dokončení na straně 3

Jasmín a Modřín čekají na první obyvatele

První dva bytové domy projektu Zahrada v Lysé nad Labem se připravují k nastěhování. Postavila je divize 2 Subterra. Zbývá dokončit klempířské prvky, okolní prostranství a vysadit zeleň. Majitelé nových bytů se nastěhují již na konci prázdnin.

Bytové domy Jasmín a Modřín jsou první etapou velkého projektu Zahrada. V Lysé nad Labem vyrostou v pěti fázích třináct bytových domů s celkem 257 bytů. Každý dům ponese název rostliny a bude mít prvek energetické náročnosti třídy A. Všechny byty tak budou maximálně šetrné k životnímu prostředí.

Dokončení na straně 2



SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení spolupracovníci, letošní dění v české politice je nepředvídatelné a vřtošivé stejně jako rozmazy počasí. Kdo by jen pomyslel, že červenové záplavy odnesou kromě několika politických figur také celou vládu i s premiérem?

I u nás došlo ke změnám, ty však nebyly až tolik nepředvídatelné. Šlo o avizované snížení stavu personálu u divize 1. Dotklo se dělníků i technicko-hospodářských pracovníků; jeho smyslem bylo snížení fixních nákladů divize, jejichž výše neodpovídala jejímu výrobnímu programu a zejména ne dosahovaným hospodářským výsledkům. Ke změně došlo i ve vedení divize. Přejme všichni hodně úspěchů jejímu novému řediteli Janu Kvašovi a jeho týmu!

Revizi a korektury nákladů se nevychytneme ani u dalších organizačních útvarů. Hlavním problémem naší firmy je letos disproporce mezi výkony a tvorbou zisku. Ve výkonech se splnění plánované výše nejví jako nereálné, v tvorbě zisku je propad vůči plánu značně vysoký. Zvratit tento nepříznivý trend ve druhém pololetí bude naším hlavním úkolem.

Kromě personálních změn jsme v poslední době zaznamenali i několik milníků spojených se slavnostním ukončením našich staveb. 13. června to byla Modernizace trati Votice–Benešov, přibližně osmnáctikilometrový úsek železničního koridoru s pěti tunely, z nichž čtyři zrealizovala Subterra. 28. června byla slavnostně dokončena rekonstrukce Střelenského tunelu, při níž Subterra zvládla technologii pevné jízdní dráhy. 11. července se konalo slavnostní ukončení na vodním díle Janov, kde šlo o zajištění stability a bezpečnosti hráze pomocí ražené injekční clony. Všechny tyto stavby svědčí o schopnostech Subterry provádět technicky náročná a inovativní díla v různých oborech stavební činnosti. Kdybychom stejně jako „slavnostních ukončení“ měli i „slavnostních zahájení“ byl by důvod ke spokojenosti větší. Ale ani v této oblasti jsme v poslední době nevyšli naprázdno. Čerstvě jsme zaznamenali úspěch v Maďarsku, kde se Subterra bude jako člen sdružení podílet na rekonstrukci silnice. Celková hodnota kontraktu je přibližně 470 mil. Kč. Ještě významnější novinkou je podpis smlouvy na projekt Modernizace trati Rokycany–Plzeň s dvojicí jednokolejných tunelů délky přes 4 km. Subterra je členem sdružení, jehož lídrem je Metrostav. Věřme tedy, že se nám začíná více dařit i v této oblasti a že nových zakázek bude přibývat. V této souvislosti však znovu připomínám svůj apel na nepodléhání tlakům trhu na nereálné ceny. Krátkozrakou politiku, z níž není východisko, provádět nesmíme.

Letošní rok není a nebude snadný, ale to jsme věděli už na jeho počátku. Udělejme vše pro to, abychom se s jeho nástrahami vyrovnali co nejlépe. Do jeho druhé půle vám přeji hodně optimismu a chuti do další práce. Těm, kdo v těchto dnech čerpají svoji dovolenou, přeji, aby se jim co nejvíce vydařila.

Ing. Ondřej Fuchs
generální ředitel

PĚT OTÁZEK PRO...

JANA PANUŠKU, vedoucího projektu ražeb stanice Veleslavín



Ražená trojlodní stanice Veleslavín, která vzniká na prodloužené trase metra A, se nesmazatelně zapsala do dějin pražské podzemky jako první svého druhu realizovaná novou rakouskou tunelovací metodou. Ražby byly náročné v mnoha směrech a vyžadovaly dokonalé technické myšlení a odvahu vyzkoušet nové postupy. Vedoucím projektu byl jmenován Jan Panuška z divize 1 Subterra.

S jakými zkušenostmi jste tento projekt zahajoval?

Moje první zkušenost s podzemním dílem byla při ražbě průzkumné stoly Prackovice. Tehdy jsem pracoval v týmu zkušeného podzemního stavitele Oldřicha Čejky. Zásadní stavbou pro mě byla ražba Severního železničního tunelu na stavbě Nového spojení v Praze, během níž jsem se opravdu mnohé naučil. Následoval tunel Prackovice pro budoucí dálnici D8 přes České středohoří a rekonstrukce dalších dvou tunelů. Začínal jsem jako přípravař, později jsem na stavbách pracoval jako ekonom. Zkušenosti na pozici vedoucího projektu jsem získal právě při stavbě Nového spojení.

Byla pro vás realizace ražené trojlodní stanice výzvou?

To, že se bude jednat o unikátní a složité dílo, bylo jasné od samého počátku. Projektová příprava byla neobvykle rozsáhlá a podrobná. Bylo nutné domyslet nové technické řešení a postupy, například sladit průběh prací s průtahem razicích štítů TBM. Šlo nejen o bezpečné provádění ražeb pod Evropskou ulicí, ale také o čas. Jednoznačnou výzvou bylo propojení jednotlivých výrubů s velkým časovým odstupem, a to jak pro primární ostění, uzavřenou stříkanou hydroizolaci, tak i pro sekundární ostění. Předchozí zkušenosti s takovým typem přechodových detailů mi zcela chyběly.

Co vám zdárně dokončená stavba ražené části stanice dala?

Získal jsem obrovské zkušenosti s výstavbou podzemního díla ve složitých podmínkách. Tím nemyslím jen geologické podmínky. Vzhledem k náročné a netypické konstrukci stavby jsme museli zkoušet nové postupy. Například aplikaci stříkané hydroizolace pro dosažení dostatečné bezpečnosti nepropustnosti přechodových detailů. Také jsem měl možnost díky této stavbě poznat během krátké doby uznávané kapacity podzemního stavitelství. S těmito lidmi bych se jinak asi nesetkal.

Vzpomenete si na nejzajímavější moment během stavby?

Zajímavých momentů bylo několik. Nejzajímavější bylo asi ražení bočních tunelů pod dopravně vytíženou Evropskou ulicí s tramvajovým provozem. Zajímavé byly také betonáže průběžných trámů sekundárního ostění bočních tunelů. Klíčovým milníkem pro celou stavbu prodloužení trasy metra bylo protažení obou razicích štítů prostorem stanice. Druhou část ražby středního tunelu a jeho definitivní obezdívku jsme prováděli pouze s vertikální dopravou. Ale to už je jen taková třetínička na dortu...

Jaké je vaše další profesní přání po dokončení takto složitých ražeb?

Udržet stávající kolektiv, se kterým jsme ražbu stanice Veleslavín úspěšně dokončili. Jsem přesvědčen, že jsme schopni uplatnit a zúročit získané dovednosti i na jiných náročných podzemních dílech. Rádi bychom čelili novým výzvám, jakou je například plánovaná dvojlodní stanice na zamýšlené trase metra D.

Betonáže v ražené části stanice Veleslavín skončily



V úterý 25. června dokončila divize 1 práce na definitivních obezdívkách trojlodní stanice Veleslavín a únikového objektu. Ražby a betonáže prováděla jako vnitropodnikovou subdodávku pro divizi 2. Ta nyní pracuje na hloubené části stanice.

Poslední klenba středního staničního tunelu byla vybetonována již 9. června, betonáž klenby vstupní části únikového objektu byla dokončena 25. června. Práce na ražené části stanice Veleslavín odstartovaly v srpnu 2011, kdy raziči divize 1 začali razit levý staniční tunel. Pod Veleslavínem vznikalo unikátní podzemní dílo. „Trojlodní profil stanice jsme vytvořili postupným vyražením jednotlivých tunelů. Technicky nejnáročnější bylo propojení konstrukcí primárního a sekundárního ostění všech tří výrubů, a to včetně uzavřené stříkané hydroizolace,“ říká vedoucí projektu Jan Panuška z divize 1. V rámci výstavby se použilo mnoho inovativních postupů a materiálů, které nejsou v podzemním stavitelství zcela běžné. Jsou to přechodové de-



taily profilů stanice, stříkaná hydroizolace nebo provedení definitivního ostění s vodonepropustnými parametry. „Jedná se o takzvanou bílou vanu. Znamená to, že je zajištěna nepropustnost betonu v ploše a zároveň jsou ošetřeny veškeré obvodové pracovní spáry kolmo vkládanými krystalizačními spárovými plechy,“ vysvětluje Jan Panuška.

Jedna část projektu končí, druhá začíná

Divize 1 Subterra nyní svou část stavby dokončuje. Mezi finální práce patří ošetření betonových ploch, protipožární ochrana dilatačních spár a likvidace zařízení staveniště. „Dokončení prací lze považovat za výjimečný výkon všech zainteresovaných pracovníků naší společnosti i ostatních účastníků výstavby,“ dodává Jan Panuška.

Divize 2, která je vyšším dodavatelem stanice Veleslavín, zahájila 15. června práce na vnitřních nosných konstrukcích staniční části. Současně průběžně pokračuje s výstavbou definitivních konstrukcí hloubené části stanice ve stavební jámě.

Objemy jednotlivých fází projektu:

- Při ražbě stanice bylo odtěženo 21 500 m³ rubaniny.
- Při výstavbě primárního ostění se použilo 8400 m³ stříkaného betonu, 235 tun výztuže, kotevní prvky a jehly celkové délky 82 500 m.
- Na definitivní ostění divize 1 spotřebovala 6100 m³ betonové směsi, 630 tun výztuže, 7000 m² stříkané izolace a 4100 běžných metrů instalovaných krystalizačních plechů v pracovních spárách.

Jasmín a Modřín čekají na první obyvatele

Dokončení ze strany 1

Použitý stavební materiál, izolační trojskla v oknech a zateplení celého objektu izolací o tloušťce 20 cm zajistí, že spotřeba energie na vytápění jednoho metru čtverečního za rok nepřesáhne hodnotu 42 kWh. V rámci projektu vznikne Pasáž Zahrada s obchody, poštou, restauracemi, hotelem, bazénem a ordinacemi lékařů.

První dva domy začala v létě roku 2011 stavět divize 2 Subterra. Budovy stojí na společné základové desce umístěné čtyři metry pod úrovní terénu. Půdorys obou domů měří přibližně 38x16 metrů. Oba domy mají společný suterén, kde se nachází technické zázemí a parkoviště. Od prvního nadzemního podlaží jsou domy oddělené. Každý má čtyři



nadzemní a jedno podzemní patro. Střecha budov je plochá, nepochozí, a jsou na ní připraveny přípojky pro solární kolektory. Vytápění zajišťuje plynová kotelna v suterénu, společná pro oba domy.

V obou bytových domech se nachází dohromady 37 bytů v dispozicích 2+kk až 4+kk (56,13 m² až 115,79 m²). Každý z bytů má rozsáhlou terasu, předzahrádku nebo balkon. Ke všem bytům je možné dokoupit sklepní kóji, skladovou místnost, boxy pro úschovu kol a garážové stání.

Součástí zakázky divize 2 byly realizace clientských změn. „V bytech, které již mají majitele, jsme všechny clientské změny dokončili a byty jsou připraveny k nastěhování. K úplnému dokončení stavby nám ještě chybí upravit okolní prostranství, což znamená komunikace, parter s dětským hřiš-



TZB v novém pavilonu IKEM je pod vedením divize 4

Od loňského listopadu se divize 4 Subterra podílí na výstavbě nového pavilonu Elipsa, který bude součástí pražského Institutu klinické a experimentální medicíny (IKEM). Na stavbu dodává kompletní technické zařízení budov a realizuje přípojky inženýrských sítí.



Pavilon Z7, nazvaný podle svého půdorysu Elipsa, vyrůstá v dolní části areálu IKEM. Dvoupodlažní budova bude mít nízkou energetickou náročnost. Díky prosklené střeše bude například využito k prosvětlení objektu denní světlo. V podzemním podlaží budou garáže, technické zázemí a sklady. Přizemí a první patro bude určené pro laboratoře, administrativu a „genetický zvěřinec“ s chovem laboratorních potkanů a myší.

Generálním dodavatelem stavby je Metrostav, divize 9. Divize 4 Subterra pro Metrostav dodává TZB. Do konce listopadu letošního roku nainstaluje a zprovozní vřechotechniku, chlazení a ústřední vytápění. Ve stejném termínu budou dokončeny rozvody silnoproudu, slaboproudu a měření a regulace. Součástí dodávky jsou i zdravotně-technické instalace. „Pro nás je asi nejnáročnější sladit nově instalované systémy s těmi původními v hlavním objektu IKEM. Oba objekty totiž budou řízeny z jednoho stávajícího velína a musejí být plně kompatibilní,“ říká hlavní stavbyvedoucí Petr Smažík z provozu elektro, který koordinuje celý projekt napříč všemi profesemi TZB.

Kromě dodávky vnitřního TZB buduje divize 4 také novou trafostanici, přípojky inženýrských sítí a provádí pokládku optických kabelů. Ty budou využity pro slaboproudé rozvody. „V IKEMu jsou poměrně rozmanité elektronické systémy, zabezpečovací nebo například parkovací. Nový pavilon připojíme na monitoring spotřeby elektrické energie, který bude sledován v hodinových sekvencích,“ dodává Petr Smažík.

V nových prostorách budou lékaři zkoumat kmenové buňky pro léčbu cukrovky, transplantace či funkční náhradu jater. Pavilon Elipsa by měl být dokončen v únoru příštího roku. IKEM financuje projekt z vlastních zdrojů. Stavba by měla skončit v únoru příštího roku.

těm a terénní úpravy,“ vypočítává poslední práce vedoucí projektu Rudolf Frlíčka z divize 2.

Zeleň jako samostatný projekt

Projekt Zahrada klade důraz na vstřícnost k životnímu prostředí. Proto samostatnou kapitolou stavby bude výsadba zeleně. Divizi 2 tak ještě čeká zasadit více než 1300 kusů různorodé zeleně. „Každý keř a strom má podle projektu své přesné umístění. Výsadbu ale provedeme až po skončení období vegetačního klidu, tedy na podzim,“ dodává vedoucí projektu.

V nejbližší době začne výstavba dalších dvou bytových domů, a to Šalvěj a Dobromysl. Projekt Zahrada by měl být úplně dokončen přibližně za čtyři roky.



Střelenský tunel má pevnou jízdní dráhu



Dokončení ze strany 1
Stavba byla rozdělena do tří stavebních postupů. Ještě před zahájením stavebních prací však stavbaři provedli tzv. nulovou etapu, kdy zřídili nové základy trakčních stožárů a postavili na ně stožáry. V rámci prvního postupu byla za nepřetržitě výluky provedena rekonstrukce 1. traťové koleje v celé její délce. Souběžně se zemními pracemi stavbaři zahájili práce na všech mostních objektech, propustcích a zárubních zdech v rozsahu koleje č. 1. Velký stavební ruch nastal i ve Střelenském tunelu, kde začala jeho sanace v oblasti první koleje. Předmětem prací bylo prořezání příčných spár a vložení nových svodnic, vyčištění a sanování stávajícího systému odvodnění a očištění ostění tunelu tryskáním. Dále byla provedena montáž nového osvětlení. Následně stavbaři začali budovat pevnou jízdní dráhu v tunelu a v předportáli. Stavební práce v rámci prvního postupu se dotkly také stávajícího nástupiště ve Střelné u koleje č. 1, kde stavbaři postavili nový přístřešek a nástupiště, které je v souladu se současnými trendy zvyšování bezpečnosti a pohodlí cestujících. V závěru nepřetržitě výluky byl položen v celé délce rekonstrukce první koleje nový železniční svrsek. Další stavební postup znamenal převedení provozu do hotové koleje č. 1 a vyloučení koleje č. 2 z provozu. V této etapě bylo stěžejní dokončení mostních objektů a propustků a sanace tunelu v prostoru druhé koleje. V rámci poslední etapy stavbaři snesli stávající kolejový rošt včetně šterkového lože ve druhé koleji. Souběžně s tím dokončili sanaci předzářezových zdí a tunelu. Nakonec zřídili pevnou jízdní dráhu i v koleji č. 2. V zastávce Střelná byl nahrazen starý přístřešek a zřízeno bylo i nové mimoúrovňové nástupiště. V závěru výluky na druhé koleji byl položen nový železniční svrsek.



Projekt je v rámci Operačního programu Doprava na léta 2007–2013 financován z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a z Fondu soudržnosti Evropské unie.

Nejlepší smluvní žák v oboru

Poslední den školního roku patřil tradičně vyhlášení nejlepšího smluvního žáka. Stal se jím opět Karel Veselý, který studuje obor instalatér. Subterra Karlu Veselému pogratulovala jménem svého personálního ředitele Karla Vašty.

Nejlepšího smluvního žáka v příslušném oboru za školní rok 2012/2013 určila komise, která v červnu zasedala na Střední technické škole v Praze. Za obor instalatér byl nominován stejně jako vloni Karel Veselý, který je smluvním žákem společnosti Subterra. Patronem smluvních žáků společnosti Subterra je Radek Svatek. U příležitosti předávání vysvědčení pogratuloval Karlu Veselému k jeho vynikajícím studijním výsledkům. Karel Veselý obdržel pochvalný dopis a finanční odměnu. Děkujeme patronovi a všem instruktorům, kteří se o všechny naše smluvní žáky výborně starali po celou dobu jejich odborné praxe. Jana Hlavenková

Stabilita vodního díla Janov je zajištěna injekční clonou



Spodní část historické přehrady v litvinovské části Janov prošla rozsáhlou rekonstrukcí, která zajišťuje stabilitu hráze a eliminovala průsaky podloží. Ražba štol uvnitř celé délky hráze, ze kterých byly provedeny injekční clony, byla rozdělena do dvou etap. Společnosti Subterra, divize 1, a Zakládání staveb byly zhotovitelem druhé části.

Zadavatelem stavby byl státní podnik Povodí Ohře ve spolupráci s Ministerstvem zemědělství ČR, Ústeckým krajem a městem Litvínov. Dokončená injekční clona brání průsakům podloží hráze a zajišťuje tak stabilitu a bezpečnost vodního díla Janov. Clona byla realizována z nově vyražené injekční štoly ve střední části paty hráze. Ze štoly se do hráze vyvrtaly svislé i šikmé vrtvy o celkové délce přibližně 1800 metrů, které byly následně vyplněny směsí cementu a bentonitu. Tím byla vytvořena vlastní injekční clona. Druhá etapa rekonstrukce vodního díla Janov navázala na první část, během které byla v letech 2007–2010 provedena stabilizace pravé části přehrady.

Trhavina uvnitř hráze
Ražená injekční štola v levé a střední části přehrady, která byla realizovaná ve druhé etapě, je umístěna v podélném směru hráze a měří 80 metrů. Její profil je 7,63 m². Zhruba uprostřed štoly na ni navazuje kolmá drenážní štola směrem ven z hráze, která je dlouhá 3,25 metru a v profilu má 8,19 m². Ražby štol probíhaly pomocí trhacích prací, a to jak v kamenném zdivu hráze, tak i částečně ve skalním podloží. Jednalo se o technicky náročné dílo s ohledem na přítomnost průsakových vod i vybavení hráze. „Aby nedošlo k poškození vodního díla, museli jsme v blízkosti litinového odtokového potrubí používat mnohem méně trhaviny k odstřelům zdiva. To samozřejmě znamenalo i znatelně pomalejší postup ražby,“ říká k použití trhacích prací vedoucí projektu Karel Kratochvíl z divize 1. Zároveň s ražbou štoly se kontinuálně měřily deformace a seizmické účinky na těleso hráze a přilehlé objekty. V závěrečné fázi stavby se instalovalo zařízení technicko-bezpečnostního dohledu. To bude zajiš-



ťovat automatický monitoring (telemetrii) štolového systému, včetně funkčnosti drenážních vrtů. „Právě teď probíhá ověřovací provoz dokončeného díla. První výsledky jsou více než pozitivní, protože jsme naměřili téměř nulové průsaky. Právě mohutné průsaky podloží byly největším problémem přehrady. Tlak vody v podloží hráz doslova nadzvedával,“ dodává Karel Kratochvíl.

Vodní dílo Janov

- Vodní dílo Janov bylo postaveno v letech 1911 až 1913 na Loupnickém potoce.
- Nádrž původně sloužila k akumulaci pitné vody, pro vodárenské účely se vodní dílo již nevyužívá.
- Dnes slouží k regulaci průtoků Loupnického potoka a významnou měrou přispívá k ochraně povodí a jeho obyvatel před povodněmi.
- Stavba je zařazena do dotačního titulu Ministerstva zemědělství ČR Podpora prevence před povodněmi.

Dobřichovická základní škola se rozrůstá

Původní základní škola v Dobřichovicích u Prahy se rozroste o novou, moderní a architektonicky atraktivní budovu. Do poloviny příštího roku ji postaví divize 2 společnosti Subterra. A to i přesto, že stavbu zasáhly letošní červnové povodně.

Stavbě nové budovy předcházela demolice přilehlého školnického domku a původní historické části školy. K té byla později přistavěna současná budova, kde se dnes vyučuje. „A to byl právě problém. Objekt určený k demolici jsme museli nejdřív kompletně oddělit od společné štítové stěny. S nadsázkou se dá říci, že jsme i s těžkou technikou museli pracovat s chirurgickou přesností, abychom nijak nepoškodili ponechanou část budovy,“ poukazuje na první moment projektu stavbyvedoucí Tomáš Hadáček z divize 2.



Nová budova základní školy bude mít užitou plochu přibližně 2300 m². Stavbaři nejprve provedli pažení a vyhloubili stavební jámu. V ní zhotovili kolem sedmdesáti vrtů pro základové piloty hluboké od šesti do sedmi metrů. „Na konci května jsme dobrali podloží až na základovou spáru a položili podkladní beton. Pak ale přišla povodeň a spodní voda nám jámu zatopila do výše půldruhého metru. Vzhledem k blízkému toku Berounky a vysoké hladině spodní vody jsme museli celé podzemní patro

opatřit izolací proti tlakové vodě. Teprve potom jsme mohli začít s betonáží,“ vysvětluje postup prací na stavbě vedoucí projektu.

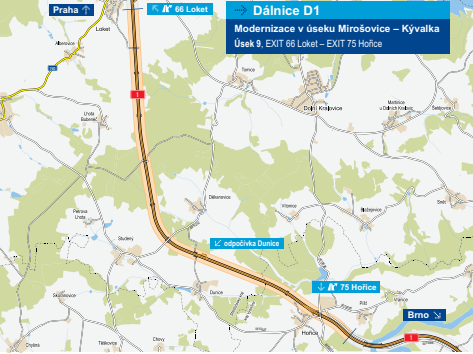


Objekt bude tvořit z větší části železobetonový skelet s jedním podzemním a třemi nadzemními podlažními. Hotová budova pojme čtrnáct učeben a související zázemí. Fasáda bude složena z několika prvků, mezi nimi kontaktní zateplovací systém. Výraznější bude prosklená část fasády v hliníkových profilech a zavěšená dřevěná fasáda z modřínových latí. Výškově bude objekt balancovat mezi dvěma a třemi patry. Zvenčí bude objekt vypadat, jako by z hlavní části vystupovaly další menší objekty.



Kanalizaci v úseku dálnice D1 Loket–Hořice provede divize 4

Dálnice D1 v úseku Loket–Hořice se právě modernizuje. Součástí projektu je rekonstrukce deseti kilometrů kanalizace pro odvodnění dálnice. Pro „Sdružení CPI pro D1“ ji provede divize 4 Subterra. Vlastní stavební práce na kanalizaci zahájí tým Martina Vlka na začátku srpna. Skončit by měl na konci října tohoto roku.



Kanalizace se nachází ve středovém pásu dálnice a její rekonstrukce je rozdělena do dvou etap. V první fázi stavbaři demontují stávající kanalizační vedení a položí novou kanalizaci DN 300 až DN 800. Poté napojí uliční a horské vpusti v délce dalších přibližně šesti kilometrů. „Celkem se bude jednat asi o tisíc kanalizačních přípojek. Půjde však o menší průměry, a to DN 200 až DN 250,“ říká vedoucí projektu Martin Vlk z divize 4. Modernizace dálničního úseku 09 Loket–Hořice je rozdělena celkem do pěti etap a několika dalších podetap. To především umožní přestavět stávající nadjezdy a současně rekonstruovat kanalizaci za omezeného provozu na dálnici. „Rekonstrukci kanalizace budeme provádět v šestnáctihodinových směnách. Na konci každé směny musí být odvodnění dálnice funkční, byť v provizorním řešení. To znamená, že nová kanalizace musí být propojena s tou původní,“ dodává Martin Vlk.

FOTOREPORTÁŽ

Letní sportovní hry Metrostav 2013 – nedrželi jsme se při zemi



Deset dvanáctičlenných týmů z divizí Metrostavu a Subterra se 13.–14. června zúčastnilo 13. ročníku Letních sportovních her společnosti Metrostav. Dějištěm her byl opět sportovní areál v Nymburce.

Zahájení pětibojí se zúčastnil i vlajkonos českého olympijského týmu z Londýna badmintonista Petr Koukal, který si k úvodní tenisové exhibici vybral za spoluhráčku naši tenistku Irenu Vackovou (foto 1).

Nově složený pár pro tenisovou čtyřhru Vacková, Šupáček prohrál až ve finálové bitvě a obsadil tak 2. místo. Nohejbalisté Novák, Lunga po vyrovná-

ných zápasech obsadili 4. místo. Volejbalisté Lipš, Rypáček, Pála, Krejčí, Tomková, Tomšíková v nabitě konkurenci skončili na 4. místě (foto 2). Vrh koulí kvarteta Tomková, Rypáček, Pála, Píza v součtu doletěly na 2. místo. Při štafetovém běhu na 8x200 metrů tým Subterra opět ukázal své kvality a po bezchybných předávkách (foto 3) obsadil 4. pozici.

Celkově se tým Subterra umístil na 2. místě se stejným počtem bodů jako vítěz. O konečném pořadí nakonec rozhodlo horší umístění v jedné z disciplín. Letošní týmový výkon znamenal výrazný posun. Příští rok můžeme bojovat o stupínek nejvyšší. ■



GRATULUJEME

kolegům, kteří slavili, slaví nebo v nejbližší době budou slavit životní či pracovní výročí. Přejeme jim mnoho zdraví, štěstí, spokojenosti a pracovních úspěchů a děkujeme za obětavou práci pro naši společnost.

ŽIVOTNÍ JUBILEA

50 let	
Vítala Rostislav	12. 8.
55 let	
Šedina Jindřich	12. 8.
Kaňka Josef	19. 9.
60 let	
Menšík Drahoslav, Ing.	27. 8.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let	
Švec Miloslav	2. 8.
Farský Pavel, Ing.	4. 8.
Tutka Pavol	2. 9.
Matoušek Pavel	8. 9.
15 let	
Holas Martin	1. 8.
Hájek Vladimír	11. 8.
Cempírek Jaroslav	1. 9.
Měřínský Karel	1. 9.
20 let	
Malek Rudolf	17. 9.
25 let	
Kotouček Stanislav, Ing.	3. 8.
Feifer Ladislav	1. 9.
Horák Pavel	26. 9.

Rekonstrukce Střelenského tunelu skončila ve Střelné

V pátek 28. června byla na nástupišti v zastávce Střelná slavnostně ukončena rekonstrukce Střelenského tunelu, oprava navazujících kolejí a zastávky Střelná. Význam stavby podtrhla účast mnoha hostů z řad investora, krajské a místní samosprávy či zhotovitele.

Menší nástupiště ve Střelné zaplnilo přibližně sedm desítek hostů ještě před oficiálním zahájením. Jako první pozdravil přítomné hejtmán Zlínského kraje Stanislav Mišák. „Nyní jsme dosáhli kvalitního propojení regionů a troufám si říci, že hranice je již jen čára na mapě,“ řekl zlínský hejtmán.

Ředitel odboru regionální dopravy Ivo Toman z Českých drah se s nadsázkou podivil tomu, že se ve Zlínském kraji realizuje tolik staveb. „Peníze na stavby jsou, jen je třeba mít řádně připravené projekty, což SŽDC, Stavební správa východ, právě má,“ poukázal na čerpání dotací Ivo Toman.

Ke slovu se dostali také zastupitelé místních samospráv. Tajemnice obce Horní Lideč Miroslava Maňáková i starosta Střelné Petr Kráčmar shodně poděkovali zhotoviteli stavby za výbornou komunikaci a vstřícné jednání.

Za zhotovitele vystoupil obchodní ředitel společnosti Subterra Jiří Tesař (foto 1). Poděkoval projektantům za spolupráci. „Rekonstrukcí Střelenského tunelu jsme dosáhli jak zrychlení dopravy, tak větší bezpečnosti na železnici tím, že jsme odstranili havarijný stav betonových konstrukcí zárubních zdí, ale i vybudovali nové odvodnění v tunelu a položili pevnou jízdní dráhu. Bylo by dobré, kdybychom podobné stavby nejen ukončovali, ale také zahajovali,“ řekl na závěr Jiří Tesař.

Vyvrcholením celé slavnostní akce nebylo jen tradiční přestřižení pásky symbolizující ukončení stavby (foto 2), ale také odhalení pamětní desky na počest stavby (foto 3).



Stabilizace vodního díla Janov slavnostně zakončena



Ve čtvrtek 11. července byla slavnostně ukončena stavba „VD Janov – zajištění stability a bezpečnosti hráze, II. etapa“. Pod hrází vodního díla se sešly přibližně tři desítky hostů. Mimořádně si mohly prohlédnout ražené štoly uvnitř hráze.

Nejprve k hostům promluvil Jan Svejkovský z Povodí Ohře, které bylo investorem této zakázky. Ve stručnosti popsal smysl celého projektu. K hostům následně promluvil ředitel divize 1 společnosti Subterra Jan Kvaš (foto 1), který hlavně poděkoval za možnost zúčastnit se takto zajímavé stavby.



Vyvrcholením celého slavnostního setkání byla exkurze do ražených štol, které jsou v podélném směru uprostřed zhruba padesát metrů silné hráze. Odborný výklad a promítaný postup stavebních prací tak doplnil i reálný pohled na dokončené štoly (foto 2). Pro mnohé bylo nemilým překvapením, že je ve štolách nejen velmi vlhko a místy kvůli jejich vystrojení i těsně (foto 3), ale také že tam teplota dosahuje jen kolem šesti stupňů. Během exkurze hostům zodpovídali všechny otázky týkající se stavby členové realizačního týmu a zástupci divize 1 (foto 4).