



BUDOVA AVIATICA ZKOLAUDOVÁNA

SUBTERRA



REVITALIZACE TRATI NA VALAŠSKU

Pavilon plazů v jihlavské zoo připraven

Zvířata z celého světa mají společný domov v Jihlavě, kde Subterra dokončila výstavbu projektu Zoo pěti kontinentů. Tropický pavilon plazů je poslední a technicky nejnáročnější součástí areálu.



Organické tvary tropického pavilonu byly inspirovány podobou jeho hlavních obyvatel, plazů. Opláštění stavby díky zelené barvě měděných plechů připomíná kůži se šupinami.

Velkopřepýšný projekt jihlavské zoologické zahrady se po několika letech přiblížil svému završení. Stavbaři divize 2 v červenci dokončili tropický pavilon navržený architektem Jaroslavem Huňáčkem.

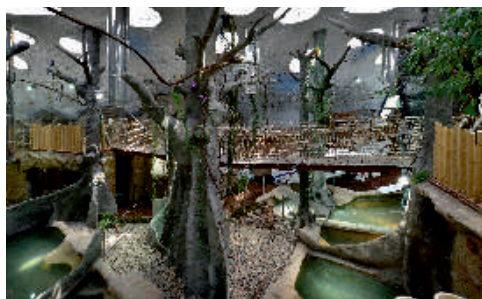
S realizací areálu zahrnující výstavbu šesti pavilonů začala Subterra v listopadu 2011. Jako první byl dokončen pavilon Austrálie, následovaly pavilony žiraf a afrických kopytníků, afrických primátů, hyen, Asie a vše uzavřel příbytek pro plazy. Budování všech objektů téměř najednou bylo po organizační stránce velice náročné, stavba totiž probíhala za běžného provozu zoo.

Složité tvarovaná konstrukce

Atypická forma největšího pavilonu, s půdorysnými rozměry 35x30 metrů a výškou více než 8,5 metru, má svým měděným opláštěním připomínat tělo a šupinatou kůži obřího plaza. Stavba vyžadovala představivost, trpělivost a zručnost.

Technicky náročná byla již samotná základová deska s osmi výškovými úrovněmi. Ještě složitější práci představovala betonáž „těla“ pavilonu, tedy dodržení tvarové přesnosti jeho nepravidelných konstrukcí. „Nejprve jsme s projektanty zpřesnili

počítačový model objektu, který zohlednil nové skutečnosti v základových poměrech, naše připomínky nebo také požadavky budoucího uživatele. Bednění a způsob betonáže jsme navrhli ve spolupráci s firmou PERI. Po odbednění jednotlivých tubusů jsme mohli betonovat vnitřní konstrukce,“ popisuje hlavní fázi výstavby vedoucí projektu Radovan Koutek. Jako náročné se ukázalo také závěrečné opláštění objektu, jenž má několik výběžků a desítky kruhových vypouklých světlíků.



Visutý most mezi stromy umožní pozorování nádrží s několika druhy živočichů.

Přírodní prvky z dovozu

Architekt se inspiroval přirozeným prostředím jednotlivých druhů. Stavbou protéká řeka s vodopádem, dojem pralesa dále podtrhují mohutné stromy. Vytvoření autentického celku znamenalo také dovoz bambusů nebo kmenů přímo z dané oblasti. V pavilonu je potřeba držet stále klima, především vysokou teplotu a vlhkost. Každé terárium vyžaduje odlišné podmínky. Složení živočichů se navíc mezi přípravou projektu a jeho stavbou zásadně změnilo, profese TZB tedy prošly kompletní revizí.

Jediné, co objektu ještě chybí, jsou právě samotní obyvatelé. „Stavebně je pavilon dokončen, nyní bude trvat ještě několik měsíců, než tam zoologové ubytují všechny nasmlouvané nájemníky,“ říká vedoucí projektu. Pavilon ožije asi stovkou živočišných druhů, od krokodýlů a želv až po hmyz.

Možnosti pro další rozvoj

Projekt Zoo pěti kontinentů je investiční akcí Jihlavy a Regionální rady regionu soudržnosti Jihovýchod, která je poskytovatelem dotace. „Naším prvotním úkolem bylo zrealizovat dílo v souladu s chovatelskými potřebami zoologické zahrady, a to za dodržení podmínek vyplývajících z pevně daných pravidel pro stanovený poměr rozsahu spolufinancování,“ upozorňuje Radovan Koutek.

Subterra během stavby také poskytovala zoologické zahradě součinnost a technickou pomoc při realizaci víceprací, které zajišťují funkční variabilitu možného budoucího rozvoje využití pavilonu na základě plánovaného konceptu rozvoje zahrady. Podmínkou víceprací bylo, aby dodatečné prostředky byly využity účelně a zajistily nižší náklady na údržbu a provoz. ■



Prvním dokončeným pavilonem je autenticky vypadající Australská farma.

Oprava vítkovického vodojemu

Subterra se podílí na dalším projektu v rozsáhlém areálu národní kulturní památky Dolní oblast Vítkovice. Vodojem v centrální části bývalé huti se po sanaci stane novým exponátem a součástí prohlídkové trasy.



Přibližně 40metrový vodojem z roku 1962 patří k dominantám vítkovického areálu.

Po několika rozsáhlejších stavbách v Dolní oblasti Vítkovice, v čele s oceňovaným Světem techniky, zahájila divize 2 Subterra sanaci věžového vodojemu. Obnovený objekt se stane součástí doprovodné infrastruktury, jež rozšíří služby a umožní zpří-

stupnit pro návštěvníky další součásti ostravské industriální památky.

Přímo u vodojemu budou umístěny informační tabule s historickým přehledem o tom, jak bylo zabezpečeno chlazení sousedících vysokých pecí. Věžová stavba pro ně několik desetiletí zajišťovala vodu v případě havárie napájení chladicího okruhu. Válcový, červenými lícovými cihlami obezděný rezervoár pojal 1 200 metrů krychlových vody. Jeho průměr je 15,3 metru, výška 6,5 metru a dno se nachází asi ve 30 metrech nad terénem.

Obvodový plášť i konstrukce

„Sanace je nutná zejména k tomu, aby se zastavila rychle postupující degradace obvodového pláště vodojemu. Z něj již odpadávaly zvětřelé části betonu a ohrožovaly návštěvníky. Dále zajistíme bezpečnost nosné konstrukce, doplníme zkorodova-

nou výztuž a také nahradíme stávající střešní krytinu novým izolačním souvrstvím,“ popisuje důvod a celkový rozsah probíhající sanace vedoucí projektu René Pflieger z divize 2.

Po odhalení samotné střešní konstrukce bude pravděpodobně třeba opravit také ji. „Mezi nejnáročnější části sanace rozhodně patří již samotná výstavba prostorového lešení s půdorysem o hrane 18 metrů a s výškou 45 metrů,“ doplňuje vedoucí projektu.

Stavba v živém areálu

Sanace vítkovického vodojemu by měla skončit v září letošního roku, přesný termín ovšem není stanoven. Stavební práce v Dolní oblasti Vítkovice totiž přerušují četné kulturní akce, například jeden z nejrenomovanějších domácích hudebních festivalů, červencový Colours of Ostrava. ■

D2

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, na pozadí řecké euroságy, oteplení vztahů mezi Spojenými státy americkými a Kubou a samozřejmě také až nepříjemného oteplení počasí v našich zeměpisných šířkách jsme se přehoupli do druhého pololetí.

Pokud jde o naše výsledky, kterými jsme uzavřeli pololetí první, stále platí vše, co jsem uvedl v minulém čísle Zpravodaje. To znamená, že ve výkonech si vedeme dobře a jejich výše je solidním základem pro splnění celoročního plánu. V tomto ohledu vyniká zejména naše divize 3, u níž je prognóza pro výši obrátů za druhé pololetí skutečně mimořádná. V tvorbě zisku zatím za plánem pokulháváme, i když pouze v jednotkách procent. Snad ani nemusím zdůrazňovat, že rentabilita zakázek je a musí zůstat jednou z našich priorit.

Z hlediska nejbližší budoucnosti a celého zbytku letošního roku bude pro zdravý chod naší společnosti a její finanční hospodaření klíčová dvojice zakázek divize 1 v zahraničí, konkrétně v Srbsku a v Německu.

Na tunelu Bancarevo již byly dokončeny betonáže definitivního ostění, zbývá tedy dobudovat hloubenou část levé tunelové trouby. Otázku, v jakém rozsahu budou prováděny další práce, s investorem nyní řešíme. Rekonstrukce tunelu AKWT v Německu pokračuje profilací dle projektu, také již byly dokončeny injektáže. V případě ražby protiklenby muselo ovšem kvůli zastiženému stavu dojít k přepracování projektové dokumentace. S takto vzniklým časovým posunem a náklady, jež s ním nevyhnutelně souvisí, se nyní musíme co možná nejrychleji a nejlépe vyrovnat. Kromě zdárného jednání s investorem projektu je třeba také zvýšit vlastní úsilí při samotné realizaci celé stavby a jejím řízení.

Přál bych si, aby to vše – obrazně řečeno – šlo stejně rychle jako při virtuálním přeletu stíhačkou MiG-21 nad Moravskoslezským krajem. Instalace tohoto exponátu s originální atrakcí je další sice drobnou, ale z pohledu veřejnosti jistě zajímavou zakázkou divize 2 v Dolní oblasti Vítkovice. V tomto unikátním hutním areálu, na jehož konverzi se podílíme již několik let, rovněž provádíme rekonstrukci vodojemu. Naše logo na této výškové stavbě si tak mohli dobře prohlédnout také návštěvníci festivalu Colours of Ostrava, jichž letos přišlo rekordních 44 tisíce.

Logo společnosti Subterra bylo k vidění i při dokončení rekonstrukce vodovodního řádu v Nádražní ulici, na které se přijel podívat i televizní štáb. Šlo o jednu ze zakázek, které divize 4 úspěšně provádí pro Pražskou vodohospodářskou společnost. K úspěchům stejné divize patří rovněž kolaudace prací na administrativní budově Aviatica v jinonickém areálu bývalé Waltrovky či práce pro divizi 3 při rekonstrukci traťového úseku Klatovy – Železná Ruda. Jednalo se o skutečně vzorovou ukázkou mezidivizní spolupráce.

Před sebou máme rovněž průběžné doplňování zásobníku práce na rok příští i na roky následující, a to u všech divizí. Úkolů, které před námi stojí, tedy rozhodně není málo. Svým spolupracovníkům proto přeji, aby využili slunce a doby dovolených k načerpání potřebné energie. Také vám ostatním hezký zbytek léta.

Ing. Ondřej Fuchs

TZB pro motolskou vertikálu



D4 Subterra se podílí na výstavbě vertikály v dětské části Fakultní nemocnice v Motole, již k pavilonu E přistavuje společnost Metrostav. Divize 4 dodává silnoproud, slaboproud, ZTI a topení. Téměř 90 % z objemu zakázky tvoří část elektro.

Vertikála o dvou podzemních a šesti nadzemních podlažích spolu s komunikačními, dopravními a servisními prostory obsahuje také rozvody technologií. Provoz elektro v budově zajišťuje osvětlení všech prostor, nouzové osvětlení, napájení veškerých technologií včetně samostatné zdravotnické soustavy a slaboproudé instalace.

Nejvýznamnější součástí dodávky jsou rozvaděče pro rozvodny umístěné ve všech podlažích vyjma jediného. „Při výrobě rozvaděčů řešíme nestandardní požadavek na jejich zabezpečení. Jedno pole v sestavě čtyř polí musí v případě požáru být funkční 90 minut,“ říká vedoucí provozu elektro Michal Virt. ■

Příprava na betonáž AKWT



D1 Přestavba německého železničního tunelu Alter Kaiser-Wilhelm (AKWT) ve spolkové zemi Porýní-Falc postupuje do své další fáze.

Divize 1, která je za společnost Subterra zhotovitelem stavby, dokončuje injektáž kamenné základky stávajícího ostění a také profilaci obehdivky. Dále byl již sestaven první betonážní komplex pro realizaci definitivní horní klenby, druhý je připravován. Každý komplex tvoří devět vozů: profilací, pro pokládku separační vrstvy, pro kontrolu výztuže a osazení fugenbandů (spárových pásů), armovací, pro vertikální dopravu armatury, bednicí a také tři ošetřovací vozy. Betonáž horní klenby začne v srpnu a potrvá deset měsíců.

Stavbaře na projektu AKWT čeká ještě dokončení ražby spodní klenby tunelu a následná betonáž jejího definitivního ostění. ■

Revitalizace východočeské trati

D3 Subterra získala další zakázku na modernizaci tuzemských železnic. Letošní srpen je termínem pro zahájení stavby, jež odstraní rychlostní omezení na jednokolejné neelektrifikované regionální trati spojující Trutnov a Teplice nad Metují.

Zhotovitelem zakázky pro Správu železniční dopravní cesty bude divize 3. Na revitalizaci trati, procházející Královéhradeckým krajem, se ovšem bude podílet také divize 1, která provede sanaci Teplického tunelu. Součástí jeho úpravy bude zejména odbourání původního ostění, přes něž do tunelu již zatékalo, a zhotovení nového včetně izolace, realizace nového odvodnění, přestavba portálových zdí podle upraveného průřezu a také očištění skalních zářezů od náletové zeleně. Revitalizace zahrnuje rovněž rekonstrukci dopravní v Adršpachu, která umožní zkrátit intervaly křížování. Kromě toho bude na trati nahrazen kamenný most železobetonovým a ve dvou několikasetmetrových úsecích bude také upraveno geologické podloží koleje.

Cílem projektu je zvýšení atraktivity cestování po železnici. Rychlejší spojení regionálních center využijí také turisté navštěvující Adršpašsko-teplické skály. Stavba včetně zkušebního provozu bude dokončena nejpozději do listopadu 2016. ■

Jinonická Aviatica zkolaudována

Administrativní budova Aviatica, první část rozsáhlého projektu Waltrovka, prošla v polovině června kolaudací. Na stavbě nacházející se v areálu bývalé továrny v Praze 5 se v uplynulém roce a půl podílela také Subterra.



Dynamický tvar i název budovy, navržené ateliérem Cigler Marani Architects, připomínají minulost areálu. Továrna Walter ve 20. století vyráběla kromě motocyklů a automobilů také letecké motory.

V administrativní budově Aviatica, s celkovou plochou k pronájmu 27 000 metrů čtverečných, se již zabydlují první firmy. Kromě samotných moderních kancelářských prostor kategorie A nabízí zabytý prosklený objekt také supermarket i další obchody a služby, jeho součástí jsou rovněž travnaté střešní terasy a velkorysá nádvoří.

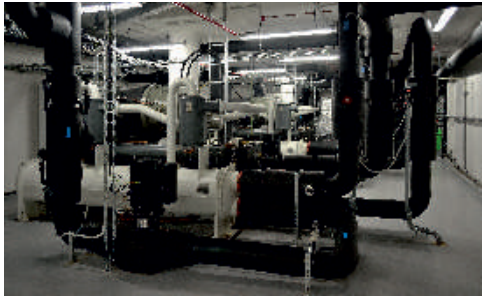
Divize 4 Subterra na stavbu dodávala stabilní hasicí zařízení, topení, chlazení, zdravotnětechnické instalace a ve spolupráci s královéhradeckou firmou HTK také vzduchotechniku. „Dokončili jsme všechny strojovny, páteřní rozvody technických profesí a nainstalovali i zprovoznili příslušná zařízení. Nyní v rámci další zakázky provádíme rozvody a instalaci koncových prvků v jed-

notlivých prostorách, dle konkrétních přání jejich nájemců,“ popisuje fáze stavby vedoucí projektu Václav Rataj.

Rozsáhlé technické zázemí

Vysoký standard kancelářských prostor zajišťuje mnoho technologií a jejich zázemí odpovídá velikosti budovy. Strojovny dodávané společností Subterra a HTK Hradec Králové jsou umístěny v prvním a druhém podzemním podlaží. Dvě strojovny zajišťují chlazení pro domovní techniku a IT technologie, v dalších jsou pak zdroje pro vytápění, vzduchotechniku a stabilní hasicí zařízení.

Strojovna chlazení kancelářských a komerčních prostor indukčními jednotkami a také vzdu-



Strojovna chlazení pro vnitřní prostory se nachází ve druhém podzemním podlaží.



Složitost technického zařízení dokládají ležaté rozvody pod stropem podzemních garáží.

chotechniky disponuje dvojicí zdrojů o výkonu 1230 kW. Ve strojovně chlazení pro IT technologie jsou pak instalovány rovněž dva zdroje, o výkonu 210 kW. Jeden slouží jako záloha patrových jednotek se servery a druhý pro chlazení zařízení UPS a rozvoden elektro.

Teplou nebo chlad pro vzduchotechnické jednotky na střeše zajišťují dvě tamtéž umístěná tepelná čerpadla typu vzduch–voda, každé o chladicím výkonu 94 kW. „V letním období dodávají vzduchotechnickým jednotkám chladicí vodu, v zimním naopak vodu topnou,“ vysvětluje jednoduchý princip systému hlavní stavbyvedoucí Pavel Adamečko. Primárním zdrojem tepla pro celou budovu Aviatica je čtveřice kondenzačních kotlů na zemní plyn, každý o výkonu 507 kW.

Udržitelné kanceláře i bydlení

Pozemek bývalé továrny Walter má celkovou výměru 16,5 hektaru, asi jednu desetinu z ní zabere park. V jižní části areálu přiléhající k Radlické ulici hodlá investiční skupina Penta vedle projektu Aviatica vystavět ještě další dvě administrativní budovy, nazvané Dynamica a Mechanica. V klidnější severní části území již probíhají zemní práce pro stavbu obytných rezidencí. O další zakázky zde usiluje také Subterra. „V rámci této části projektu Waltrovka se účastníme výběrových řízení na dodávku TZB a infrastruktury,“ podotýká technický náměstek divize 4 Vít Strejček.

Všichni dodavatelé přitom musejí splnit velmi náročné podmínky certifikátu LEED, neboť projekt Aviatica již získal předcertifikaci zlatého stupně. Toto hodnocení vyjadřuje, že budova byla navržena s ohledem na klíčové oblasti životního prostředí a na lidské zdraví. Systém LEED posuzuje různá kritéria, třeba udržitelný rozvoj území, energetickou náročnost, výběr stavebních materiálů, úsporu pitné vody, kvalitu vnitřního prostředí či inovativnost technologií. ■



Tepelná čerpadla pro vzduchotechnické jednotky jsou umístěna na střeše.

SHZ novou nosnou technologií

Subterra má jako jediná společnost Skupiny Metrostav oprávnění dodávat samočinné vodní stabilní hasicí zařízení (SHZ). Divize 4 rozšířila portfolio svých prací o montáž sprinklerů v roce 2013 a od té doby získala několik významných zakázek.

František Holeček

stavbyvedoucí divize 4



První stavbou, na kterou Subterra po získání certifikátu SHZ dodávala, bylo dnešní sídlo Metrostavu. Budova se stala potvrzujícím referenčním projektem a nasměrovala divizi 4 k dalším významným zakázkám, například k dodávce pro Novou Palmovku, administrativní budovu Aviatica v projektu Waltrovka nebo pro Institut informatiky, robotiky a kybernetiky ČVUT.

Hlavní podíl na zavedení další nosné technologie a její certifikaci má František Holeček, který se hasicími zařízeními zabývá přes dvacet let.

Jak složité je získání certifikátu?

Je to velice náročný proces, ve kterém musíte splnit celou řadu podmínek. Shromáždění všech potřebných podkladů může trvat dlouho, já jsem se tím intenzivně zabýval asi tři měsíce. Nejdůležitější je získat souhlas firem s použitím jejich komponentů. Tím to ale nekončí. Certifikát musíte obhájit každé tři roky a krom toho každoročně probíhá pozorový audit.

Hodláte stávající certifikát rozšiřovat?

Zatím zřejmě zůstaneme u klasické vodní báze, rozšíření je však možné i zde. Mezi novými materiály je nyní v popředí zájmu nedávno schválené plastové potrubí, které může být rozváděno přímo v betonových konstrukcích budov. Na strop jsou pak instalována pouze koncová zařízení. Tento pohledový efekt je nicméně zatím vykoupěn vyšší cenou komponentů.

Jak se během vaší praxe oblast SHZ změnila?

Budeme-li se bavit o principu, tak v podstatě nijak, od začátku je vše vymyšleno dobře a jednoduše. Vybíjeji se ale právě používané materiály a komponenty, montáž je dnes výrazně jednodušší a rych-

lejší. Kromě vody jsou používány různé plyny, mlhy a aerosoly. Zejména v oblasti redukce kyslíku se vyvíjí a testuje řada technologií. Jejich rozvoji brání mimo již zmiňované finanční náklady také omezené podmínky na stavbách.

Máte nějaké výhody před konkurencí?

Velkou předností je zázemí stabilní společnosti, v níž mohou spolupracovat všechny profese. Důležitá je kvalita, rychlost a nízké náklady. Pro konkrétní zakázku umíme řadu komponentů hasicího systému prefabrikovat. Samotná montáž na místě pak zabere méně času a vyjde levněji.

Jak vidíte budoucnost divize v této oblasti?

Nějakým typem samočinného hasicího zařízení dnes musí být vybaven každý komerční objekt. Kromě vlastní montáže systémů chceme získávat také zakázky na jejich následný servis. Teď je pro nás ovšem nejdůležitější posílení týmu. Obor je úzce specializovaný a zkušených odborníků není dostatek, proto je hledáme přímo v naší firmě. Získali jsme třeba kolegu, který se původně zabýval zdravotnětechnickými instalacemi. Věřím, že brzy přibudou další zakázky i spolupracovníci. ■

Revitalizace regionální trati na Valašsku

V polovině června byla zahájena revitalizace části neelektrifikované železniční trati spojující Ostravu a Valašské Meziříčí. Stavba zahrnuje více než 15kilometrový úsek mezi Frýdlantem nad Ostravicí a Frenštátem pod Radhoštěm.



Neelektrifikovaná železniční trať č. 323, od dubna 2014 kategorizována jako regionální, prochází z velké části malebnou krajinou Beskyd a cestující přibližuje k mnoha turistickým cílům.

Společnost Frydlant (S u b t e r r a+OHL ZS), jejímž správcem je Subterra, zahájila v polovině června pro Správu železniční dopravní cesty revitalizaci úseku trati č. 323. Jedná se o převážně jednokolejovou trať, dlouhou celkem 72 kilometrů, spojující ostravské hlavní nádraží a Valašské Meziříčí.

Rychleji a spolehlivěji

Revitalizace, kterou prochází úsek Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm, umožní zvýšit

traťovou rychlost. Součástí stavby je hlavně kompletní rekonstrukce železničního spodku a svršku, mostů a technologických zařízení. Proběhne také rekonstrukce nástupišť ve stanici Kunčice pod Ondřejníkem, pro niž je navrženo nové kolejové řešení, a v zastávce Čeladná.

Projekt se týká rovněž mostních objektů a železničních přejezdů. „Zrekonstruujeme více než dvacet mostů a propustků, tři stávající propustky pak zrušíme. Ve stanici Kunčice pod Ondřejníkem

vybudujeme nový podchod,“ popisuje rozsah projektu jeho vedoucí Tomáš Kotecký z divize 3, jež stavbu za společnost Subterra realizuje.

Celkem se na trati nacházejí dvě desítky železničních přejezdů nebo přechodů, které budou kompletně opraveny včetně instalace nového zabezpečení.

Po nové trati v roce 2016

Samotné železniční stanice na okrajích revitalizovaného úseku kolejové úpravy nezasáhnou, provedena bude pouze pokládka sdělovacích kabelů a úprava technologie ve stávajících výpravních budovách.

Stavební práce budou trvat osm měsíců, půl roku poté bude investorovi předána také dokumentace skutečného provedení stavby.

- Rekonstrukce žel. svršku S49: 14 712 m
- Rekonstrukce výhybky S49: 3 ks
- Nové pražcové podloží: 91 500 m²
- Nástupiště 550 mm nad temenem koleje: 510 m
- Rekonstrukce přejezdu nebo přechodu: 20 ks
- Gabiony: 772 m
- Rekonstrukce a sanace mostů: 13 ks
- Rekonstrukce a sanace propustků: 11 ks
- Zrušení propustků: 3 ks
- Nový podchod: 1 ks
- Sanace opěrných zdí: 160 m
- Kabelovody: 355 m
- Individuální protihluková opatření: 7 objektů
- Protihlukové stěny: 105 m

Evropskou po nové tramvajové trati

Další etapa rekonstrukce tramvajové trati v nejdelší pražské ulici trvala půldruhého měsíce. Přibližně 1 600 metrů dlouhý úsek mezi Vítězným náměstím a ulicí Na Pískách realizovaly společnosti Metrostav a Subterra.

Rekonstrukce tramvajové trati vedoucí v ose páteřní městské komunikace na území Prahy 6 přináší cestujícím nejen zkrácení jízdní doby, ale také větší a bezpečnější zastávkové ostrůvky. Pro obyvatele okolních domů pak projekt představuje snížení dopravního hluku.

Nejprve pracovníci společnosti Metrostav odstranili stávající trať včetně tramvajového spodku, až na zemní pláň. Poté vybudovali novou tramvajovou spodek, na nějž stavbaři společnosti Subterra následně postavili nový svršek. „Jednalo se o přibližně 1 400 metrů bezстыkových kolejí na betonových pražcích. Prvních 200 metrů směrem od Vítězného náměstí totiž tvoří pevná jízdní dráha, již zhotovili kolegové z Metrostavu,“ říká vedoucí projektu Pavel Zelina z divize 3.

Využití nejmodernější techniky

Subterra na stavbě využila několik svých speciálních strojů pro realizaci železničních svršků. „Nej-



Při rekonstrukci tramvajové trati na Evropské byl zcela nahrazen její spodek i svršek.

více jsme pracovali s dvoucestným bagrem, s jehož pomocí jsme vytvořili šterkové lože a také pokládali pražce a koleje. K jejich srovnání a podbití jsme pak využili automatickou strojní podbíječku,“ dodává hlavní stavbyvedoucí Milan Badura.

Kromě větších zastávkových ostrůvků s bezbariérovým přístupem a dosud chybějícími pří-



Subterra při stavbě kolejí uplatnila svoji speciální železniční techniku.

střešky nabízí zrekonstruovaná trať také orientační prvky pro slabozraké a nevidomé. Ke skutečnosti, že provoz tramvají na části Evropské ulice je o poznání tišší než dosud, přispívá nejen použití bezстыkové svařených kolejnic S49, ale také zatravnění tramvajového pásu v ploše samotných kolejí.

V Železně Rudě slavnostně zahájeno

Poklepem na kolejnici byla ve středu 24. června symbolicky zahájena již probíhající rekonstrukce jednokolejné železniční trati mezi Klatovy a Železnou Rudou. První etapa stavby skončila v polovině června, druhá začne v září.

Bezmála 50kilometrová příhraniční železniční trať, kterou kromě místních obyvatel s oblibou využívají také návštěvníci Šumavy, nabídne již od příštího roku rychlejší, bezpečnější a komfortnější cestování. Oficiální zahájení rekonstrukce v hraniční stanici Železná Ruda – Alžbětín nezvykle předznamenalo letní přestávku mezi oběma etapami prací. Rekonstrukce bude pokračovat od poloviny září, po turistické sezoně.

Zhotovitelem zakázky pro SŽDC je společnost „SBT+OHL+AZD Klatovy“, ve které je Subterra vedoucím společníkem. Spolu se zástupci investora a stavebních firem se ceremoniálu zúčastnili také představitelé místních samospráv včetně několika hostů ze sousedního Bavorska.

Nová nástupiště i zabezpečení

Součástí projektu je výstavba zvýšených nástupišť, úprava osvětlení a také instalace moderního sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

V první etapě rekonstrukce, která proběhla od března do června, byly přestavěny stanice Železná Ruda – Alžbětín, Špičák, Hamry – Hojsova Stráž, Zelená Lhota a také zastávka Brčálník. V některých úsecích byl rovněž obnoven železniční spodek a svršek. „V zastávce Zelená Lhota jsme také přidali křížení, které zvýší propustnost jednokolejné dráhy,“ doplňuje výčet dosud provedených prací vedoucí projektu Pavel Zelina z divize 3.

Závěrečná etapa rekonstrukce se bude týkat především stanic Nýrsko a Janovice nad Úhlavou.



Společnost Subterra na ceremoniálu zastupoval ředitel divize 3 Miroslav Kadlec.

Ukončení stavebních prací je plánováno na konec října letošního roku.

PĚT OTÁZEK

Radovan Koutek

vedoucí projektu Zoo pěti kontinentů v Jihlavě



Po téměř čtyřech letech končí v jihlavské zoologické zahradě projekt, který již během samotné realizace výrazně zvýšil její návštěvnost. Subterra v několika etapách zásadním způsobem proměnila tvář celého areálu. Postavila v něm šest nových autentických pavilonů, do kterých již byli, případně teprve budou, ubytováni zástupci živočišných druhů z pěti kontinentů. Technicky náročnou stavbu, vznikající za plného provozu zahrady, řídil poslední dva roky Radovan Koutek z divize 2.

V jaké fázi jste do projektu vstoupil jako vedoucí?

Nastoupil jsem ve chvíli, kdy kolega Ondřej Duba dokončoval kolaudaci australského pavilonu, který byl v pořadí realizace na prvním místě. Ostatní pavilony se nacházely v různých fázích rozpracovanosti. Například u pavilonu primátů byla dokončena hrubá stavba.

Nejnáročnější částí projektu, která nás v té době teprve čekala, však byl tropický pavilon plazů. Jde o samonosnou železobetonovou skořepinu tvořenou spojením tří polovin eliptických tubusů s proměnným průřezem, na půdorysu ve tvaru písmene Y.

Expozice plazů je výjimečnou stavbou. Jedná se z hlediska vaší praxe o tu nejsložitější?

Do projektu Zoo pěti kontinentů jsem přišel ihned po dokončení stavební části přístavby paroplynové elektrárny v areálu bratislavského Slovnaftu. Tam jsem si myslel, že nic složitějšího mě jen tak nepotká.

Realizace pavilonů v zoo, zejména pak toho tropického, ale byla něčím mimořádným. Bylo velice složité sladit požadavky architekta budovy, projektanta její stavební části a samotných zoologů. V podstatě každý den jsme řešili zásadní otázky, abychom vytvořili po všech stránkách funkční projekt. Ze stavebního hlediska se nakonec jako vůbec nejsložitější překvapivě ukázalo závěrečné opláštění pavilonu měděnými plechy.

Vnímal jste reakce návštěvníků na postupnou přeměnu zahrady?

Samozřejmě. Často se nás vyptávali na to, co jsme zrovna budovali. Zvýšený zájem byl o informace právě k tropickému pavilonu. Z reakcí návštěvníků bylo patrné, že jihlavská zoo udělala velký pokrok. Zahrada má teď osobitý styl, kterým se zcela odlišuje od ostatních. Za vše nakonec hovoří čísla. Od zpřístupnění prvního pavilonu zahrada zaznamenala rekordní zájem. Myslím, že po otevření tropického pavilonu letos na podzim se návštěvnost ještě zvýší.

Který z pavilonů se vám nejvíce líbí?

Podle mě je dobře vymyšlen pavilon Africká savana. V něm můžete stát vedle žirafy přímo v úrovni její hlavy a uvědomit si tak, jak vysoká vlastně je. Navíc je tam k vidění spousta dalších zvířat. Líbí se mi také pavilon Asie. Až bude do provozu uveden pavilon plazů, nabídne návštěvníkům zcela netradiční zážitek. Nic podobného totiž v tuzemsku zatím nenajdou.

Každý pavilon je však nakonec něčím jedinečný. Velkému zájmu se těší také třeba Australská farma, protože představuje život tradiční venkovské rodiny v buši.

Vzpomenete si na nějaké mimořádné situace během realizace celého projektu?

Stavba za plného provozu zoo nebyla náročná jen proto, že jsme museli dbát na bezpečnost návštěvníků, ale také proto, že jsme museli řešit pokusy zvířecích obyvatel zahrady o útěk. Při budování pavilonu primátů nás v tomto ohledu nejvíce zaměstnávali dikobrazí, žádný z pokusů se jim ovšem úplně nezdařil.

Cena SŽDC pro Střelenský tunel



D3 Ve dvanáctém ročníku celostátní soutěže Česká dopravní stavba 2014 zaznamenala společnost Subterra další úspěch. Správa železniční dopravní cesty ocenila rekonstrukci Střelenského tunelu provedenou divizí 3, především za celkový přístup k náročnému projektu.

Kromě samotného tunelu, nacházejícího se v těsné blízkosti hranice se Slovenskem, zahrnovala rekonstrukce rovněž koleje č. 1 a 2 v celkové délce přesahující sedm kilometrů a nástupiště v zastávce Střelná. Na obnově zárubních zdí se podílela také divize 1. Zajímavostí stavby bylo zřízení pevné jízdní dráhy typu ÖBB-PÖRR, která je novým a výjimečným technickým řešením, v tunelu a jeho předzářezu. Cílem projektu bylo zvýšení traťové rychlosti na 90 km/h, zajištění bezpečnosti a jízdního komfortu pro cestující, ale také zefektivnění nákladní dopravy díky zvětšení únosnosti úseku na traťovou třídu D4.

Cenu SŽDC převzali 16. června na galavečeru v Betlémské kapli obchodní ředitel Jiří Tesař a ředitel divize 3 Miroslav Kadlec.

GRATULACE

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Ing. Alice Abrhánová	17. 9.
----------------------	--------

50 let

Ing. Jiří Tesař	17. 6.
Petr Skalický	17. 8.
Radomír Jahn	30. 8.
Michal Hruška	11. 9.
Jaroslav Veselý	18. 9.

55 let

Zdeněk Bažant	14. 9.
---------------	--------

60 let

Stanislav Dejčík	21. 8.
------------------	--------

65 let

Jiří Chytráček	18. 9.
----------------	--------

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let	
Ing. Petra Kupková	15. 8.
Eva Ondráčková	15. 8.
Ing. Johana Bukovská	1. 9.
Vladimír Fenuško	1. 9.
Bc. Alena Floriánová	1. 9.
Peter Melovič	1. 9.
15 let	
Milan Olešnaník	1. 9.
Peter Šafárik	1. 9.
Ing. Jan Kvaš, MBA	4. 9.
Josef Syříště	4. 9.
Josef Resner	18. 9.
20 let	
JUDr. Zora Rábllová	27. 8.
Ing. Jana Komárková	17. 9.
Martin Linhart	18. 9.
25 let	
Jindřich Šedina	3. 9.
30 let	
Ing. Václav Švarc	28. 7.
40 let	
Miloš Štolba	18. 8.

Tradiční závody dračích lodí

Firemní závody dračích lodí v Praze-Podolí letošním ročníkem vstoupily již do druhého desetiletí své historie. Dračí tým Subterra na vltavské hladině ovládl svoji základní skupinu a celkově skončil na třetím místě.

Tým společnosti Subterra, který v uplynulých letech dokázal zvítězit hned čtyřikrát v řadě, při závodech dračích lodí opět vedl profesionální bubeník.

Třetí červnový čtvrtek se již pojeďenácté uskutečnily nedaleko Žlutých lázní v Praze závody dračích lodí. Na startu na Podolském nábřeží poblíž Botelu Racek se sešli tradiční rivalové ze společností Subterra, Hochtief, Trigema, Eaton, Abbot a také pořádatel UP Events. V každé posádce se pádla chopilo šest žen a dvanáct mužů.

Oproti předešlým závodům došlo k několika změnám v pravidlech, například k prodloužení trasy závodu. „Pořadatel si od větší vzdálenosti sliboval jasnější určení vítězů, přesto byly některé rozjíždky opět velmi těsné,“ říká členka žlutočerného týmu Helena Tomková. K nespornému posouzení pořadí v cíli poprvé pomohla také kamera.

Tým Subterra letos usiloval o páté vítězství v řadě a svoji sílu potvrdil pokořením obou lodí ve své skupině. Vzhledem k velké konkurenci a značné náročnosti po změně pravidel se pak v celkovém pořadí umístil na třetím místě.

Soupeře pro všechny účastníky představovalo také nepříznivé počasí. Pravidelný déšť a teplota vzduchu kolem 16 stupňů Celsia měly k ideálu daleko. Všem šesti posádkám dračích lodí tedy patří respekt i za jejich odolnost.

Letní sportovní hry Metrostavu 2015

Patnácté měření sil mezi firmami Skupiny Metrostav se opět odehrálo ve sportovním areálu v Nymburce. Deset smíšených zaměstnaneckých týmů soutěžilo dle tradice v pěti disciplínách.

V letošním půlkulatém ročníku sportovních her, jenž proběhl 11. června, se utkali reprezentanti firem Metrostav, Subterra, Metrostav Development, Metrostav SK a CCE Praha.

Společnost Subterra vyslala tým vedený Otakarem Šupáčkem z útvaru přípravy cen a kalkulací. „I přes potíže při nominacích se nám podařilo sestavit solidní tým. Nakonec jsme se však, i přes dílčí úspěchy, museli sklonit před výbornými výkony všech ostatních sportovců,“ hodnotí celé hry kapitán. Subterra bodovala především v tenise (smíšené čtyřhře), v němž obsadila druhé místo.

Dalšími disciplínami byly volejbal, nohejbal, vrh koulí a smíšená štafeta 8 x 200 metrů.

Letním sportovním hrám, k jejichž dobré atmosféře přispělo kromě kvalitní organizace i slunečné počasí, dominovala pořádatel společnosti Metrostav. Absolutní vítězství vybojovala divize 6, druhé místo divize 3 a třetí pak skončilo družstvo divizí 11 a 2 doplněné sportovci ze společnosti CCE Praha a také Metrostav Development.

Dle Otakara Šupáčka je tedy cíl pro další ročník jasný: „Odlepit se ode dna a napodobit předloňský úspěch, kdy jsme byli celkově druzí.“

Ve smíšené štafetě musel každý z osmičky závodníků zdolat 200metrový úsek.

K míčovým hrám, jež hostila nymburská antuka, patřil dle zvyklostí také volejbal.

Společnost Subterra v Nymburce reprezentoval tým složený ze čtyř žen a osmi mužů.

Alespoň dílčím úspěchem letos skončil tenis. Subterra byla ve smíšené čtyřhře druhá.

Beton Bike Adventure 2015

Již potřetí vedl krajinou Českého ráje amatérský závod dvojic v orientační cyklistice. Opět se jej úspěšně zúčastnila také naše kolegyně Zdeňka Kouřimská, která se svým manželem obhájila loňské vítězství.

Zdeňka a Marek Kouřimských se stávají fenoménem sportovní akce, kterou pořádá společnost TBG Metrostav. V prvním ročníku byli v kategorii mixů bronzoví, loni i letos dokonce zlatí. Před nimi skončila pouze jedna mužská dvojice.

Cílem soutěže bylo dosáhnout co možná nejvyššího počtu kontrolních bodů podle mapy ve vymezeném čase 3 hodin a 45 minut. Závodící dvojice navíc musely v každém kontrolním bodě pro ověření zodpovědět otázku z místního prostředí. Další podmínkou bylo, aby dvojice cyklistů jela po celou cestu společně.

Předposlední květnový pátek zavedla trasa závodu jeho účastníky do řady malebných míst Českého ráje, například do Hrubé Skály, na hrady Kost a Trosky a také do Prachovských skal, v nichž byla situována nejvzdálenější kontrola.

Počasí pro cyklistiku bylo letos ideální, vítězství však předcházely technické potíže. „Bylo to pro mě opravdu náročné, hned na začátku cesty jsem totiž ztratila šroubek z přehazovačky a na třetí kontrole jsem ji musela přivázat igelitovou fólií. V té byla původně zabalena svačina,“ líčí improvizaci Zdeňka Kouřimská.

Zdeňka Kouřimská s manželem Markem porazili také téměř všechny mužské dvojice.

SUBTERRA

ZPRAVODAJ SUBTERRA 4/2015 | Ročník: XXXIX | Datum vydání: 3. 8. 2015

Vydavatel: S u b t e r r a a.s., Koželužská 2246/5, 180 00 Praha 8 – Libeň | IČ: 45309612

Redakce: Štěpán Sedláček | Fotografie: Štěpán Sedláček a firemní archiv | Jazyková korektura: Markéta Teuchnerová | Produkce: pipeform | Tisk: Ottova tiskárna s.r.o.

Redakční rada: Jiří Nový (předseda), Vladislav Beneš, Jan Frantl, Ladislav Novák, Jana Jakoubková, Zuzana Kypová, Helena Tomková, Martina Formánková, Vít Strejček, Josef Mařík, František Polák

MK ČR E 14804 | Periodikum slouží výhradně k propagaci společnosti S u b t e r r a a.s., je veřejně neprodejné.