



RADLICKÁ ŠTOLA ŠÁRKA



DVORANA DIVADLA NA ZÁBRADLÍ

Bytový dům Vokáčova dostavěn

Od loňského podzimu realizovala divize 2 bytový dům ve Vokáčově ulici v Praze 4, který jako generální dodavatel převzala až po provedení podkladních betonů. Projekt pro společnost Borgo nabízí téměř čtyřicet bytů a komerční prostory.



Bytový dům Vokáčova nepřehlédnete zejména díky jihovýchodnímu průčelí, jehož členění ještě zvýrazňuje barevnost lodžii. Pestré tóny pokrývají i celou hmotu nejvyšších pater.

Členitý dům, jenž navazuje na starší zástavbu solitérních bytových objektů, má deset podlaží včetně dvou podzemních. Materiálově odlišená nejvyšší patra ustupují, čímž stavbu opticky odlehčují a zároveň poskytují prostor pro střešní terasy.

Budova je rozdělena do dvou částí se samostatnými vchody a celkem obsahuje 38 bytů s dispozicemi 1+kk až 4+1. Ke všem jednotkám náleží venkovní prostory v podobě balkonu, lodžie nebo terasy. Přízemí a druhé nadzemní podlaží bude sloužit komerčním účelům, nechybějí garáže ani sklepní kóje.

Neutrální i pestré barvy

Na rozdíl od většiny developerských projektů zde společnost Borgo figurovala v pozici nejen investora, ale rovněž architekta. Dům proto mohl být snadno upravován ještě při své realizaci.

Například kvalitní zpracování betonových povrchů v garážích zapůsobilo natolik pozitivně, že investor upustil od jejich stěrkování a ponechal je v surovém stavu, bez výmalby.

Podnož domu je provedena v imitaci broušeného betonu. Hlavní hmotu s šedou omítkou prolamují na jihovýchodní fasádě lodžie, jejichž čelní stěny dostaly žlutý a oranžový nátěr. Stejně odstíny se třemi dalšími tvoří i pestrou mozaiku, jež souvisle pokrývá vrchní část budovy. Výraz fasády doplňují kromě balkonů také dřevěné okenní rámy ve světle hnědém tónu.



Severozápadní fasáda dělená prosklením obou schodišť má výrazně jednodušší podobu.

Ustupující patra nabízejí výhled na pražský horizont, přičemž tento bonus neovlivňuje ani blízká magistrála. „Nedávno položený tichý asfaltový povrch opravdu funguje a silný provoz prostory v domě vůbec neruší,“ potvrzuje vedoucí projektu Petr Bican.

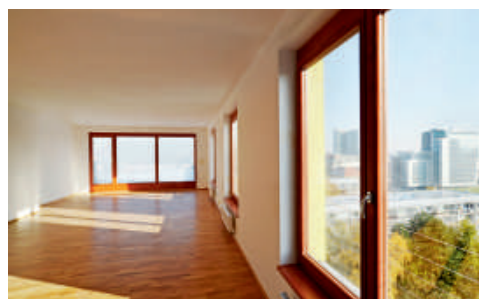
Důraz na kvalitu provedení

Akustické nároky ovšem pracovníci divize 2 museli pečlivě sledovat také při samotné stavbě. Pozornost vyžadovalo zejména napojení cihelných vyzdívek na nosnou konstrukci tvořenou železobetonovými stěnami.

Výrobce keramického systému předepisuje postupy pro zabudování prvků, jejichž sebemenší nedodržení – související například s nestandardním architektonickým řešením – se v důsledku může projevit. „Při práci jsme hlídali všechny návaznosti, jelikož při dílčí chybě by se při pozdějších měřeních mohla zjistit odchylka v rozsahu jednoho či dvou decibelů. Taková závada by následně byla pouze velmi obtížně dohledatelná a opravitelná,“ vysvětluje Petr Bican.

Důslednost při realizaci se společností Subterra vyplatila. Měření akreditované laboratoře SQZ potvrdilo, že hodnoty kročejové i vzduchové neprůzvučnosti splňují veškeré normy stanovené pro obytné stavby.

Divize 2 dokončila stavbu bytového domu Vokáčova v plánovaném listopadovém termínu, jeho předání investorovi bylo stanoveno na prosinec. První obyvatelé se na novou pánkráckou adresu začnou stěhovat na jaře příštího roku.



Velká okna nabízejí v nejvyšších patrech působivé výhledy na Prahu.

Modernizace trati Rokycany–Plzeň

Na západě Čech postupují úpravy koridorové trati, které Subterra ve společnosti, již vede Metrostav, provádí od roku 2013. Kromě samotných kolejí letos divize 3 budovala protihlukové stěny a modernizovala zastávku Plzeň-Doubravka.



V zastávce Plzeň-Doubravka bude cestujícím sloužit nové nástupiště a informační systém.

Důležitou součástí projektu bylo v roce 2016 dokončení rekonstrukce stávající trati v úseku Plzeň hlavní nádraží – Plzeň-Doubravka, jehož celková délka dosahovala téměř dvou kilometrů.

Výluka druhé traťové koleje mezi Plzní a Chrástem u Plzně trvala pět měsíců, od března do července letošního roku.

Komfort pro cestující i obyvatele Plzně

Modernější podobu dostala zastávka Plzeň-Doubravka. Původní zastřešení podchodu a přístupu k vlakům bylo zdemolováno a nahrazeno, nové nástupiště má délku 170 metrů. Nechybějí úpravy pro smyslově a tělesně hendikepované, osvětlení, rozhlas a informační systém.

Jelikož trať vede hustou obytnou zástavbou, zahrnoval projekt výstavbu protihlukových stěn v délce přibližně 1 700 metrů. Divize 3 je kompletně realizovala vlastními kapacitami.

Pro pokládku kolejového roštu byl využit stroj Robel a následně automatická strojní podbíječka ASPv 08-275. Pomocí pokladače DESEC byla zabudována čtyři malá dilatační zařízení, která se nacházejí po obou stranách 60metrového mostu přes Úslavu. „Úspěšný průběh výlukových prací podmiňovala demolicí a výstavba tří mostních objektů, prováděná našimi partnery. Spolupráce fungovala výborně a i pokládka železničního svršku proběhla

velice rychle. Celý úsek je dokončen s minimem nedodělků,“ říká stavbyvedoucí Radim Wrana.

Termíny dle ejpovických tunelů

Nejnáročnější úsek modernizované trati Rokycany–Plzeň představuje přeložka Ejovice–Kyšice, jejíž součástí jsou nejdelší tuzemské železniční tunely. Jejich 4 150 metrů překonává dosavadní maximum téměř dvaapůlkrát. Metrostav již prorazil jižní tunel Ejovice a zahájil realizaci severní tunelové trouby.

Na novém úseku byly vybudovány další sekce betonových stěn Geowall a armovaných zemin. Vytěžením značného objemu materiálu se úroveň terénu již v téměř celé délce přeložky snížila na niveletu plánovaných kolejí.

V příštím roce má dojít k dokončení železničního spodku a pokládce kolejového roštu. Plánované ukončení projektu spadá do roku 2018, kdy bude trať přepojena do ejpovických tunelů.

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, a je to tady! Máme advent – čas blížících se svátků, nakupování dárků a rodinného i přátelského setkávání. Je to období přející lidskému porozumění, spojené s nadějí a vírou v budoucnost.

Je to však i doba shonu a spěchu, protože Vánoce, potažmo konec roku, jsou vnímány jako milník, do kterého se musí, nebo by se alespoň mělo, něco stihnout, uzavřít, vyřídít, napravit a připravit. Týká se to i života firemního; řeší se záležitosti, které se promítnou do ekonomického pohledu na „rok končící 31. 12. ...“ i otázky související již s rokem následujícím a rovněž s celkovým směrováním společnosti.

I my jsme chtěli do konce roku mnohé stihnout a dokončit, ne vše se ale podaří; do této zapeklité škatulky patří výstavba tunelu Bancarevo v Srbsku. I když už zde prací mnoho nezbývá, některé činnosti se do počátku příštího roku přece jen protáhnou. Budiž naším předsevzetím, že se s touto stavbou v novém roce vypořádáme co nejdřív a co nejlíp. Rekonstrukci tunelu Alter Kaiser-Wilhelm v Německu úspěšně a v termínu stavebně dokončíme, přesah do příštího roku však bude mít neméně důležitá kapitola projektu – jeho ekonomické vypořádání. Zato v Maďarsku žádné resty nemáme: pod stromkem bude ležet slavnostní ukončení rekonstrukce železničního uzlu Székesfehérvár a jeho uvedení do provozu s datem 19. prosince. Ke slavnostnímu ukončování v tomto měsíci dospěly i dvě železniční stavby v tuzemsku: revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí a optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín, žst. Český Těšín. Do nového roku si popřejme, abychom v něm železniční stavby častěji slavnostně zahajovali, než ukončovali.

Zatímco na bilancování letošního roku je ještě brzy, plánování toho příštího se nachází ve finální fázi, stejně jako tvorba strategie na čtyřleté období, o jejíž konečné podobě rozhoduje prosincové představenstvo. Strategii v duchu našeho sloganu „Nedržíme se při zemi“ byla na úrovni vedení společnosti věnována velká pozornost a věřím, že tomu tak bude i v případě strategií jednotlivých divizí. Jisté je, že bez činnosti v zahraničí se v dohledné době neobejdeme, rozhodně ne v podzemním stavitelství. V této oblasti se musíme dobře připravit na práci na Slovensku a společné projekty se společností BeMo v Německu. U všech tunelových staveb zavedeme v příštím roce zdokonalené systémy pro sledování postupu prací po stránce ekonomické i časové, tedy vůči nákladovým kalkulacím i smluvním harmonogramům.

Jak jsem se zmínil v úvodu, čas adventní má být časem lidského smíření a porozumění, časem, kdy se na něco těšíme. Těšme se tedy na Vánoce a s nimi spojené dny zaslouženého volna a zkusme se zároveň těšit i na výzvy, které před námi stojí. Vánoční zázrak se nestane a situace v českém stavebnictví se prvním lednem radikálně nezlepší. O svoje živobytí a existenci se budeme muset postarat sami. Věřím, že to dokážeme tak, jak jsme to dosud dokázali vždy.

Přeji Vám, vážení čtenáři, radostné a klidné prožití vánočních svátků a do nového roku hodně zdraví, optimismu, štěstí a úspěchů.

Ing. Ondřej Fuchs

Provizorní přístav ve Švédsku



D1 Dceřiná společnost SBT Sverige AB pokračuje v projektu Pracovní tunely Skärholmen, který tvoří součást silničního obchvatu západní části Stockholmu.

V říjnu 2016 byl na jezeře Mälaren dokončen provizorní přístav Sättra, který bude sloužit k nakládce rubaniny odtěžené při ražbě hlavního tunelu Skärholmen. Stavbu tvoří molo a čtyři vzájemně propojené železobetonové pontony. „Soustava řetězů je fixuje jak k pilířům kotveným do dna, tak k volně uloženým železobetonovým blokům. Přístavem povede pásový dopravník, kterým se rozdrcená hornina bude z pohyblivé násypky nakládat na loď. Ty ji pak odvezou na další skládku,“ vysvětluje Dalibor Čenčík z divize 1.

Po jezeře budou na stavbu přepravovány také stavební stroje a materiály. ■

Zkoušky v tunelech na D8



D4 Na konci října se konaly komplexní testy požárněbezpečnostních zařízení v tunelech Prackovice a Radejčín na dokončované dálnici D8, jejichž celkové technologické vybavení zajišťuje divize 4.

Účelem zkoušek bylo ověřit funkčnost nejen všech systémů, ale i požárních scénářů kontrolovaných z lokálního dispečinku Radejčín včetně samotného hasebního zásahu. Pomocí speciálního aerosolu byl nasimulován požár o výkonu 20 MW s vývinem kouře 20–30 m³/s, jehož vlastnosti se podobají skutečnému požáru autobusu. Technologie musely obstát také při výpadku elektřiny z veřejné distribuční sítě, již nahradil UPS a dieselagregát.

Zkoušky proběhly za nejhorších povětrnostních podmínek simulovaných mobilním ventilátorem a prokázaly, že nové dálniční tunely splňují veškeré bezpečnostní požadavky. ■

Green Park v Benešově



D4 Subterra dodává pro Metrostav kompletní vzduchotechniku a chlazení na stavbu obchodního centra Green Park Benešov.

Zatímco realizace pětipodlažního monolitu stále probíhá, divize 4 již od začátku října montuje některé rozvody VZT. Zakázka zahrnuje větrání pasáží a vstupních hal s dveřními clonami, technických i sociálních prostor, garáží a také restauračního provozu. Pro přívod a odvod vzduchu byl navržen standardní nízkotlaký systém. Požární větrání zajišťuje dostatečnou – tedy patnáctinásobnou – výměnu vzduchu na všech schodištích, která jsou chráněnými únikovými cestami. Chlazení technických místností využívá multisplitového zařízení.

Vzduchotechnické instalace pro kinosál a obchodní jednotky budou provedeny do fáze přípravy. Divize 4 dokončí práce v březnu 2017. ■

Radlická štola jménem Šárka

Práce na Radlické radiále, která spojí Pražský a Městský silniční okruh, pokračují. K dosud vyražené části průzkumné štoly, součásti komplexního inženýrsko-geologického průzkumu, přibude dalších 180 metrů.

První etapa inženýrsko-geologického průzkumu začala v květnu 2015 a skončila závěrem loňského roku. Divize 1 realizovala v oblasti Zlíchova těžní šachtu a z ní vyrazila štolu s délkou 850 metrů, jež vede převážně v budoucí trase severní trouby tunelu Radlice.

Průzkum v jižní troubě

Současná etapa spočívá v rozšíření zhruba 14metrového úseku štoly a následné ražbě další části o délce 180 metrů, sledující jižní tunelovou troubu.

Nová štola je vedena šikmo ve směru od jižního k severnímu tubusu dovrchně tak, aby veškeré podzemní vody prosakující do díla odtékaly.

Práce zahrnují rovněž 90metrový průzkumný vrt z povrchu, který má ověřit velice komplikované geologické podmínky zastižené v oblasti nacházející se mimo dosah stávající štoly.

Celý projekt, jehož investorem je hlavní město Praha, se dělí do dvou částí. Stavební práce, zahájené pracovníky divize 1 v říjnu 2016, mají trvat čtyři měsíce, souběžná průzkumná činnost bude ještě o dva měsíce delší. Dílo bude v provozu dva roky, nedojde-li k rozhodnutí o jeho likvidaci.

Ražba krasovou oblastí

Ražba s využitím observace probíhá Novou rakouskou tunelovací metodou. Primární ostění je



Postup ražby i nasazená strojní sestava navazují na první etapu projektu.



Ražba další etapy průzkumné štoly tunelu Radlice využívá pro dopravu materiálu těžní šachtu o hloubce 14 metrů, kterou divize 1 vyhloubila v polovině roku 2015.

ze stříkaného betonu, výztužných příhradových rámců a kari sítí. Sekundární ostění není plánováno. Hornina bude rozpojována pomocí trhacích prací,



Jméno průzkumné štoly souvisí s její lokalitou, přírodní památkou Ctírad.

s využitím hydraulického vrtacího stroje Boomer T1 D. Rubaninu do strager van přenáší průběžný nakladač s pásovým dopravníkem Häggloader 7HR-B. Doprava strojů, materiálu i osob probíhá výhradně těžní šachtou.

„V novém úseku ražby ve vápencích a břidlicích budeme muset provádět dvacetimetrové jádrové předvrty, jejichž účelem je zvýšení bezpečnosti podzemních prací. Oblast se totiž vyznačuje vysokým rizikem výskytu krasových jevů,“ upozorňuje na náročnost celého projektu jeho vedoucí Václav Dohnálek.

Ražbu průzkumné štoly provázejí hornické tradice. Na bezpečnost pracovníků dohlíží soška svaté Barbory a počátkem listopadu dostala stavba, která se nachází v oblasti přírodní památky Ctírad, rovněž své jméno – Šárka. ■

Rozsáhlá infrastruktura ve Waltrovce

V bývalém továrním areálu v Praze-Jinonicích pokračuje rozsáhlý developerský projekt společnosti Penta. Díky úspěchům v dílčích výběrových řízeních se na jeho výstavbě podílí také divize 4.



Rezidenční část projektu Waltrovka představují kromě stovek bytů rovněž řadové rodinné domy. Inženýrské sítě pro 34 dosud postavených jednotek dodávala divize 4 Subterra.

Městský soubor se nachází na místě, kde se bezmála sto let vyráběly automobilové a letecké motory pod značkou Walter. Obytné a administrativní budovy doplní občanská vybavenost, chybět nebudou ani parky a náměstí.

Urbanistický a architektonický návrh projektu Waltrovka pochází především z ateliéru Cigler Marani Architects. Názvy největších kancelářských objektů připomínají strojírenskou historii areálu – Aviatica, Dynamica a Mechanica. Kromě novostaveb je součástí celku také památkově chráněná tovární budova, jež projde rekonstrukcí.

Neustálá soutěž

Výstavbu celé Waltrovky řídí projektový manažer, který nahrazuje generálního dodavatele a vybírá společnosti zajišťující dílčí práce. V soutěžích na jednotlivé etapy výstavby se opakovaně daří i společnosti Subterra.

„Úspěch ve výběrových řízeních je důkazem dobře odvedené práce už na projektu Florentinum, jež v centru Prahy postavil stejný investor, nebo v první fázi samotné Waltrovky, administrativní budově Aviatica,“ vysvětluje Vít Strejček, technický náměstek divize 4.

Instalace i komunikace

V současnosti divize 4 zajišťuje mechanické části TZB na objektech Mechanica 1 a 2. Jedná se o topení, chlazení, vzduchotechniku, zdravotnětechnické instalace a sprinklery.

Pro obytnou část projektu, dosud sestávající z desítek bytových a 34 rodinných domů, dodávala Subterra inženýrské sítě a další technickou vybavenost. Vybudovala dešťovou a splaškovou kanalizaci, rozvody vody a plynu a rovněž silnice, vjezdy, chodníky a veřejné osvětlení.

Všechny práce byly ukončeny v plánovaných termínech, části související s kolaudací bytových domů A 1–3 a náměstí přiléhajícího k objektu Mechanica 1 se podařilo dodat v předstihu. „Náměstí je vydlážděno výraznou kombinací antracitového syenitu ve formátu pražské mozaiky a doběla upravených betonových dlaždic,“ popisuje použité materiály vedoucí projektu Martin Vlk.

V současnosti probíhá výběrové řízení na mechanické části TZB pro objekt Dynamica, jehož výstavba právě začala. Pokud divize 4 opět uspěje, bude v práci pokračovat na jaře 2017. ■



Součástí areálu zůstává i jedna z původních budov továrny Walter.

Nová dvorana Divadla Na Zábradlí

Proslulé pražské divadlo na Anenském náměstí podstoupí částečnou rekonstrukci, kterou realizuje divize 2. Zastřešením dvora vznikne velkorysý prostor navazující na nově situovaný vstup.

Hlavním důvodem přemístění vstupních prostor je skutečnost, že Divadlo Na Zábradlí musí opustit Pachtův palác, jež dosud mělo pouze propachto-
ván. Objektu se navíc už od 80. let minulého století zásadnější opravy vyhýbaly.
Investorem je hlavní město Praha, návrh rekonstrukce vypracoval ateliér TaK Architects.

Pod skleněnou střechou
Projekt značně povýší estetickou i technickou úroveň celého divadla.
Nová dvorana se skleněným zastřešením poskytne návštěvníkům divadla prostor pro občerstvení. Pavlače budou rozšířeny, díky čemuž dostane malá scéna (tzv. Eliadova knihovna) konečně důstojné předpolí. Nové schodiště zpřístupní rovněž balkonek v divadelním sálu.
Méně viditelné změny se dotknou technologií, například vytápění a větrání.



Skleněné zastřešení přispěje k zachování dojmu pavlačového dvorku.



Rekonstrukce Divadla Na Zábradlí dle projektu ateliéru TaK Architects přinese návštěvníkům elegantní prostory určené pro setkávání i občerstvení.

Do nového po prázdninách
Původním záměrem investora i samotných divadelníků bylo scénu opětovně otevřít již na konci letošního roku.
Vzhledem ke skutečnosti, že stavební zásahy probíhají v pražské památkové rezervaci a zároveň v záplavovém území Vltavy, se ovšem poněkud protáhly přípravy.

„Práce začaly oproti původnímu plánu investora později. My jsme do divadla mohli nastoupit až na konci září 2016 a hotovi zde budeme přesně za rok,“ přibližuje změny harmonogramu vedoucí projektu Jaroslav Hovorka.
V současnosti se v Divadle Na Zábradlí odehrávají demolicí, demontáže prvků určených k restaurování a zednické práce.

Oprava kolejiště v Třineckých železárnách

Subterra provedla v areálu významného slezského podniku rychlou opravu kolejiště na aglomeračním rudišti. Původní listopadový termín se týmu divize 3 podařilo podstatně zkrátit – téměř o dva měsíce.

Dvě kolejové jeřábové dráhy v Třineckých železárnách využívají velkstroje – „naběrače“ – připravující rudnou vsádku do vysokých pecí. Jejich výměna za výkonnější a těžší stroje, jež také snižují prašnost, si vyžádala únosnější podloží i koleje.
Za plného provozu
Zakázka zahrnovala zřízení mocného podloží a výměnu kolejí v délce 4 x 540 metrů včetně jejich vyrovnání na normované hodnoty.
Stavební práce probíhaly za plného provozu rudiště, nesměly ovlivnit plynulou výrobu oceli pro

další divize železáren. Naplánovány byly čtyři etapy s desetidenními výlukami jednotlivých kolejí.
Koleje velkstrojů nejsou vzájemně propojeny, divize 3 proto nemohla nasadit těžkou proudovou mechanizaci. Kolejový svršek tedy zřizovala převážně blokovou montáží v ose koleje, s využitím menších strojů.
„Všechny práce na kolejovém spodku i svršku zvládla Subterra vlastními kapacitami, jen na svařování bezстыkové koleje jsme spolupracovali se společností Toramos,“ dodává k neobvyklé zakázce hlavní stavbyvedoucí Roman Krajča.



Divize 3 pokládala v Třinci pražce také pomoci tandemového závěsu.

Spolupráce se společností BeMo

Na trhu v Německu bude divize 1 Subterra kooperovat se sesterskou společností BeMo Tunnelling. Dvě podzemní stavby u našich západních sousedů již realizují společné výrobní týmy.



Ražba tramvajového tunelu v Karlsruhe probíhá v kesonu, přetlak pro kalotu je 0,9 baru.

V rámci spolupráce obou společností vyslala Subterra své pracovníky do Německa na dva projekty, jež v současnosti realizuje BeMo – stavbu podzemní tramvaje v Karlsruhe a ražbu železničního tunelu v Zierenbergu.
Podzemní tramvaj v Karlsruhe
Přeložení tramvajových tras do podzemí v centrální části Karlsruhe, na jihozápadě Německa, je rozsáhlým projektem děleným do několika etap.
Téměř všechny tunely budou hloubené, jedinou výjimkou je trasa pod ulicí Karl-Friedrich-Str-



Vlevo od východního portálu tunelu Zierenberg se nachází jeho předchůdce.

ße, na které se podílí Subterra. Délka ražené části činí 250 metrů, výška nadloží 3,5 metru. Profil tunelu je nepravidelný, tvaru trumpety, s ohledem na vjezd do stanice Marktplatz v historickém jádru města. Tunel se z jedné strany téměř dotýká základů hotelu Kaiserhof, z druhé policejního ředitelství spolkové země Bádensko-Würtembersko. Okolní masiv tvoří zvodnělé štěrkopisky.
Vzhledem k těmto extrémním podmínkám probíhá ražba v přetlaku – pro kalotu 0,9 baru a pro dno 1,25 baru. Toto opatření snižuje hladinu podzemní vody pod úroveň dna tunelu, zároveň však

zachovává kapilární vodu v masivu tak, aby neztratil svoji únosnost. Celá délka ražby představuje jeden kesonový úsek. „Z důvodů vysokého požárního nebezpečí v kesonu zde nejsou povoleny ani dieselové motory a veškerou mechanizaci pohání výhradně elektrický proud,“ podotýká Karel Milichovský z divize 1.
Za společnost Subterra pracuje v Karlsruhe jedna kompletní parta z celkových pěti. Prorážka je naplánována na březen 2017, v současnosti do ní schází asi 25 metrů.

Železniční tunel Zierenberg
Jednokolejným železničním tunelem, který má délku 937 metrů, bude procházet příměstská trať Kassel–Wolfhagen ve spolkové zemi Hesensko.
Pracovníci divize 1 Subterra na stavbě od srpna 2016 provádějí betonáž sekundárního ostění. Dokončení této fáze stanovuje harmonogram na konec ledna 2017.
V bezprostřední blízkosti staveniště je provozován starý Zierenberský tunel pocházející z roku 1896. Poté, kdy vlaky začnou projíždět novým tunelem, čeká ten původní zasypaní – to již není součástí dodávky společnosti BeMo.

D2

PĚT OTÁZEK

Jan Panuška

výrobní náměstek divize 1



Divize 1 Subterra prováděla ražbu a definitivní betonovou konstrukci trojlodní stanice Nádraží Veleslavín, součástí prodloužení trasy A pražského metra – a za tuto stavbu získala ocenění Vynikající betonová konstrukce udělované Českou betonářskou společností.
Vedoucím úspěšného projektu byl Jan Panuška, který v divizi 1 již téměř rok pracuje v pozici výrobního náměstka.

Z jakého důvodu si ocenění od České betonářské společnosti považujete?
Již během přípravy celého projektu jsme si uvědomovali, že půjde o unikátní konstrukci. Postup výstavby a použité technologie neměly v tuzemsku obdoby. Samotná realizace nás každodenně stavěla před technické problémy, jejichž řešení musela být inovativní.
Z dnešního pohledu – také ve světle získaného ocenění – mohu prohlásit, že jsme s celým týmem tento úkol zvládli velmi dobře. Jde tedy o ohodnocení kolektivu, resp. každého pracovníka, který se na projektu podílel!

Který technický detail vás na Veleslavíně nejvíce potrápil?
Jednoznačně se jednalo o postupnou výstavbu dílčích výrubů a jejich vzájemné propojení, jež muselo být zajištěno jak pro primární ostění a izolaci se všemi jejími prvky, tak i pro ostění definitivní. Vše následně ještě ztížila náročná koordinace s průtahem razicích štítů TBM a rovněž s výstavbou ostatních částí stanice. Celosvětově unikátním způsobem jsme při budování metra použili spárové plechy.

V čem ojedinelost tohoto řešení spočívala?
Spárové plechy jsou standardem především pro pozemní stavby neboli pro tzv. „bílé vany“. Jejich uplatnění v podzemních stavbách je sice taktéž běžné, unikátní však bylo jejich vložení mezi jednotlivé bloky klenby definitivního ostění stanice. Navíc v zazubeném čílk, které striktně požadoval projektant.
Spárové plechy tedy byly umístěny do veškerých obvodových pracovních spár a rovněž všesměrně propojeny. Vznikl tak pojistný systém pro stříkanou izolaci, jejíž aplikace v tomto rozsahu neměla v naší zemi obdoby.

Jako výrobní náměstek divize 1 pracujete necelý rok. Co očekáváte v nadcházejícím kalendářním roce?
Divizi 1 čeká složitý rok se zásadní obměnou struktury zakázek. Ze současných staveb musíme přesunout výrobní prostředky na nově plánované projekty v Německu, na Slovensku a ve Švédsku. Zároveň nás čeká definitivní ukončení a vypořádání dvojice zakázek z let minulých.
Na většině projektů budeme pracovat s partnery ve sdružení, což s sebou ponese rozsáhlou agendu – a v mnoha aspektech také novou. Na německých projektech půjde například o tři sdružení, ve kterých se naším partnerem stane společnost BeMo.

Jakou změnu oproti své předcházející pracovní pozici pocítujete coby výrobní náměstek nejvíce?
Z právě řečeného vyplývá, že divize 1 se v současnosti nachází ve fázi určitého přeskupení. Související agenda je velice rozsáhlá.
Tato situace si od všech členů našeho týmu žádá vysoké nasazení, občas převyšující i takové, na jaké jsem byl zvyklý dříve při řízení jednotlivých projektů. Věřím však, že se vše brzy stabilizuje, procesy budou nastaveny standardně – a že já sám budu mít znovu více času na rodinu a své mnohé koníčky.

Dvě železniční konference



D3 V listopadu proběhly v pražském hotelu Olšanka dvě konference, jež kromě zaměření na železnici a místa konání spojovalo také partnerství společnosti Subterra.

Tématem prvního setkání, které první listopadové pondělí organizovala technologická platforma Interoperabilita železniční infrastruktury, se stala rychlá spojení v ČR. Podle pořadajícího sdružení – reprezentujícího zájmy dvaadvaceti podnikatelských subjektů, univerzit a výzkumných či projektových ústavů – má právě vyšší rychlost vlakové dopravy zajistit její konkurenceschopnost, resp. komerční úspěch. Obchodní ředitel společnosti Subterra Jiří Tesař přítomným přiblížil rekonstrukci AKWT v Německu.

O dva týdny později zahájila třetí desetiletí své historie také konference Železnice, tradičně pořádaná společností SUDOP PRAHA. Příspěvky se zabývaly například investiční politikou včetně vyhodnocení OPD1 a promítnutí závěrů do OPD2, dále důležitými infrastrukturními projekty, novými technologiemi nebo problematikou životního prostředí na železničních stavbách. Za společnost Subterra vystoupil Tomáš Macháček z divize 3 a informoval o zkušenostech s rekonstrukcí traťového úseku Brno-Královo Pole – Kuřim.

Na akci byla již podruhé vyhlášena významná osobnost v oblasti železniční infrastruktury ČR. Laureátem za rok 2016 se stal stavební inženýr a vysokoškolský pedagog Bohumil Kubát.

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

50 let	
Martin Růžička	31. 12.
Mgr. Karel Vašta	2. 1.
55 let	
Peter Melovič	27. 12.
60 let	
Roland Mock	30. 1.
65 let	
Ing. Josef Barták	23. 12.
Ing. Václav Braun	3. 1.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let	
Bc. Marie Chylíková	1. 12.
Ing. Simona Všoláková	1. 12.
Ing. Lenka Kobiánová	19. 12.
Ing. Miroslav Neškodný	1. 1.
Ing. Pavel Rajský	1. 1.
Tomáš Tonyka	1. 1.
15 let	
Miroslav Pudil	14. 1.
Ing. Karel Milichovský, MBA	15. 1.
20 let	
Petr Formánek	8. 12.
Jiří Havel	12. 1.
Karel Gajer	13. 1.
Jiří Surovčák	16. 1.
Milan Macháček	22. 1.
Pavel Zajíc	24. 1.
30 let	
Ing. Václav Braun	1. 1.

Vlakem po Šumavě moderněji

Ve čtvrtek 3. listopadu byla v železniční stanici Železná Ruda-Alžbětín slavnostně ukončena rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda, na které se podílela také divize 3 Subterra.

Průběh stavby na téměř 50kilometrovém jednokolejném úseku šumavské trati zhodnotil při ceremoniálu generální ředitel SŽDC Pavel Surý slovy „jako když nůž projede máslem“. Starosta Železné Rudy Michal Šneberger vidí přínos projektu pro příhraniční region hlavně v rozvoji turistického ruchu.

Dodavatelský systém Design–Build

První etapa rekonstrukce započala již v březnu 2015. Subterra vedla dodavatelskou společnost „SBT+OHL+ADŽ Klatovy“, všem zúčastněným proto poděkoval obchodní ředitel Jiří Tesař – a připomněl, že stavba byla jako jedna z prvních realizována v systému Design–Build. Jde o způsob zadávání zakázek, kdy se odpovědnost za projektovou dokumentaci přenáší na dodavatele, přičemž investor ve svém zadání specifikuje pouze účel, standardy a rozsah stavby nebo další kritéria. Zde projekt zpracovala společnost PRODEX.



Za společnost dodavatelů na ceremoniálu promluvil obchodní ředitel Jiří Tesař.



Slavnostní ukončení rekonstrukce se odehrálo ve stanici Železná Ruda-Alžbětín, která se nachází přímo na česko-německé hranici, a nechybělo při něm obvyklé stříhání pásky.

Řízení z Železné Rudy

Stavební práce zahrnovaly úpravy železničního spodku a svršku, obnovou prošla rovněž kabelizace. Ve všech stanicích kromě Klatov a na dotčených traťových úsecích včetně přejezdů bylo instalováno moderní sdělovací a zabezpečovací zařízení. Stanice a zastávky cestujícím nově nabízejí osvětlená nástupiště, informační a rozhlasový

systém, k jejich výbavě patří také bezpečnostní kamery. Na trati byl zaveden moderní přenosový systém, který zároveň slouží k ovládání ostatních technologií. Rekonstrukcí prošel i traťový a místní rádiový systém.

Celá regionální železniční spojnice je dnes řízena z dispečerského pracoviště situovaného právě ve stanici Železná Ruda-Alžbětín.

Ocenění pro stanici Nádraží Veleslavín

Subterra získala za stavbu trojpodlažní stanice pražského metra Nádraží Veleslavín titul Vynikající betonová konstrukce. Ražbu a definitivní ostění realizovala divize 1 v letech 2011–2013 coby součást prodloužené trasy A.



Nádraží Veleslavín je dosud jedinou pražskou trojpodlažní stanicí raženou NRTM.

Ředitel divize 1 Josef Bača obdržel letos v listopadu zprávu, že Česká betonářská společnost ČSSI udělila společnosti Subterra své nejvyšší ocenění. Vynikající betonovou konstrukcí se stala stanice Nádraží Veleslavín na prodloužení trasy A v úseku Dejvická – Nemocnice Motol.

Česká betonářská společnost uděluje cenu již od roku 1997 ve třech kategoriích – budovy, mosty, tunely a ostatní inženýrské stavby. Letošní celostátní soutěž byla jubilejní, desátou. Dvanáctičlenná odborná porota vybírala držitele titulů a také čestných uznání z přihlášených realizací s výraz-

ným podílem konstrukčního betonu na našem území nebo s větší účastí českých dodavatelů, které byly stavebně dokončeny letech 2011–2016.

Stanice Nádraží Veleslavín představuje unikátní řešení, tým divize 1 vedený Janem Panuškou ji poprvé u nás razil Novou rakouskou tunelovací metodou. Střední výrub byl proveden až po kompletní realizaci obou bočních tubusů.

Dokumentace konstrukce byla prezentována ve formě posteru na 23. betonářských dnech 2016, jež proběhly na konci listopadu v Litomyšli, a rovněž byla publikována v časopisu Beton TKS.

Volejbalový turnaj ComAp Byrokrat Cup 16

V sobotu 5. listopadu 2016 se ve sportovní hale ČVUT v Praze-Bubenči sešlo čtrnáct zaměstnanců ze Skupiny Metrostav, aby společnost reprezentovalo ve volejbalu.

Stejně číslo – čtrnáct – představovalo i celkový počet zúčastněných týmů. Skupina Metrostav do turnaje postavila dvě smíšená družstva, základ jednoho z nich vytvořili zaměstnanci společnosti Subterra.

Klání patří do seriálu sportovních akcí, které se v průběhu celého roku snaží rozhybat především pracovníky sedící denně u počítače. Všichni přitom mohou blíže poznat nejen své kolegy, ale rovněž zástupce konkurence, s níž soupeří tentokrát na sportovním poli. Jedná se o nejrůznější odvětví, například fotbal, florbal, badminton, golf nebo bowling.

A jak volejbalový turnaj dopadl? Tým Subterra se čtyřmi zaměstnanci z divize 1 a centrály, kterým ochotně vypomohli dva kolegové ze společnosti Metrostav a Metrostav stavebniny, se v silně ob-



Základem jednoho z týmů byli zaměstnanci společnosti Subterra.

sazené kategorii Rekreat umístil na šestém místě. „Čistokrevný“ Metrostav pak v kategorii Hobby skončil na místě pátém. Bez ohledu na celkové pořadí však členové obou týmů společně strávili



Volejbalovým utkáním v hale ČVUT rozhodně nescházelo nasazení.

příjemný den naplněný samotným sportem i četnými rozhovory mezi jednotlivými zápasy.

Zdeňka Kouřimská