



OPRAVA BASTIONU U BOŽÍCH MUK



ŠKOLNÍ JÍDELNA FILOSOFSKÁ

Modernizace trati Púchov–Žilina

D3 D1 D4

Subterra získala jako člen Združenie Nimnica podíl na významné zakázce na Slovensku. Po dobu 40 měsíců bude pracovat na modernizaci 16kilometrového úseku Púchov – Považská Teplá, jenž je I. etapou projektu.

Projekt na severu Trenčínského kraje, jenž je součástí evropského železničního koridoru Va, představuje největší investiční akci v historii ŽSR. Stavba propojí dokončený úsek IV. etapy Beluša–Púchov a rovněž zrealizovanou II. etapu Považská Teplá – Žilina.

Združenie Nimnica, jež v soutěži zvítězilo mezi pěticí účastníků, vede Doprastav, jeho dalšími členy jsou Subterra, TSS GRADE a Elektrizace železnic Praha.

Práce pro tři divize

Za společnost Subterra koordinuje rozsáhlý projekt divize 3. „Průnik na slovenský trh po dlouhé době pokládáme za velký úspěch. Naposledy jsme se zde podíleli na modernizaci trati Trnava – Nové Mesto nad Váhom, ukončené roku 2009. Nynější zakázka je významná také z finančního hlediska,“ říká obchodní náměstek divize 3 Josef Lorenc.

Modernizace přinese zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h, u souprav s naklápacími vagony až 200 km/h. Úrovňové přejezdy nahradí mosty a silniční nadjezdy či podjezdy, přibudou i podchody a protihlukové stěny. Stěžejní částí projektu je realizace dvou tunelů – Milochovo o délce 1861 metrů a Diel s 1082 metry. Na ražbě první jmenovaného se bude podílet divize 1, na jeho vybavení osvětlením, elektroinstalacemi a dalšími technologiemi rovněž divize 4.



Trať v hornatém Trenčínském kraji bude napřímena i pomocí dvou tunelů dosahujících v součtu délky téměř tří kilometrů. Jedná se o největší investici v historii slovenských železnic.

Tunel Milochovo

Ražbu dvoukolejného tunelu s jedním tunelem provede divize 1 Subterra spolu s divizí 5 Metrostav. Stavba v pravotočivém oblouku povede úpa-

tím vrchu Stavná, který se nachází jižně od obce Horný Milochovo. Do jejího intravilánu zasáhne ražba pouze oblastí východního portálu a vyústěním únikové štolky.

Tunel bude vybudován kombinací několika postupů. Hlavní část o délce 1770 metrů bude ražena NRTM, další partie pak hloubeny nebo realizovány v otevřené jámě. Na ražené a hloubené úseky se rozdělí rovněž výstavba 266metrové únikové štolky směřující od severu k jihu, při které divize 1 využije strojní sestavu navrženou pro podzemní stavby malých profilů.

„Z tunelářského hlediska se jedná o velice náročnou stavbu. Milochovo se nachází v pásmu sesuvů, což si vyžádá precizní zabezpečení stability horniny – a to zejména v portálových oblastech,“ upozorňuje na předpokládaná úskalí ražby vedoucí projektu Miroslav Chyba.



Modernizovaný úsek povede po obou březích Váhu přes vodní nádrž Nosice.



Proměny se dočká také stanice Považská Teplá, která I. etapu ohraničuje.

Kolektor Hlávkův most pod dnem Vltavy

D1

Divize 1 se společností Hochtief zahájila realizaci kolektoru vedoucího podél Hlávkova mostu, který propojí stávající nábrežní trasy. Složitá stavba v centru Prahy potrvá necelé dva roky.

Náročný projekt je investiční akcí hlavního města Prahy, přinese moderní sdruženou podzemní trasu pro inženýrské sítě vedené v současnosti tělesem Hlávkova mostu. Přeložení instalací do kolektoru umožní důležitou dopravní stavbu spojující rozhraní Nového města a Karlína s Holešovicemi rekonstruovat.

Protipovodňová opatření

Trasa podél mostu pod vltavským dnem naváže na kolektory RNLS (Rekonstrukce nábreží Ludvíka Svobody) a SPHM (Severní předmostí Hlávkova mostu), z Těšnova povede severním směrem přes ostrov Štvanice až do Holešovic.

Kolektor II. kategorie s technickými a kabelovými komorami bude převážně ražen s použitím trhačích prací a mechanického rozpojování horniny. Délka trasy včetně komor přesáhne 400 metrů. K hloubeným částem stavby patří úsek na Štvanici s odbočnou větví, čtveřice šachet o hloubce mezi 30 a 40 metry a také kabelovod.

Podzemní část kolektoru byla navržena z vodostavebního betonu, bez dodatečné izolace proti vodě. „Jelikož se pohybujeme pod Vltavou a v její



Přeložení sítí do kolektoru umožní přistoupit k rekonstrukci Hlávkova mostu.

těsné blízkosti, součástí stavby jsou i protipovodňová opatření. Proto budou tři ze čtyř jam shora trvale uzavřeny železobetonovými zátkami,“ popisuje technické řešení projektu jeho vedoucí Václav Dohnálek.

Stavba v památkové rezervaci

Kromě řeky se dodavatelé musejí vypořádat s polohou staveniště v centru metropole. Dopravně frekventovaná oblast je omezeně přístupná, roli zde hraje rovněž ochrana kulturního dědictví.



Nová trasa propojí stávající vedení, na levém břehu naváže na kolektor SPHM.

Těšnovské předmostí patří do městské památkové rezervace, vzhledem k minimálnímu rozsahu povrchových konstrukcí ji ovšem stavba nenaruší. Hloubená část kolektoru a jedna šachta situovaná na Štvanici, která je dnes vedena jako historická zahrada, nebude v definitivním provedení v kontaktu s povrchem, k záboru zde dojde pouze po dobu výstavby. Samotného Hlávkova mostu se realizace kolektoru nedotkne vůbec.

Stavba byla zahájena letos v září, dokončena má být v červnu 2018.

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, v minulém čísle jsem zdůraznil význam ekonomického vypořádání projektů Tunel Bancarevo v Srbsku a AKWT v Německu pro celkový hospodářský výsledek naší společnosti na konci roku. Čas se krátí a to, co už bylo řečeno mnohokrát, platí nyní dvojnásob. Pokud jde o další zakázky, o nichž jsem se posledně zmínil, rekonstrukce traťového úseku Púchov–Žilina s tunelem Milochovo se intenzivně připravuje a práce na pražském kolektoru Hlávkův most se již rozběhly.

Poměrně hodně se toho nyní děje okolo divize 1 – jejího výrobního programu a uplatňování kapacit. Za velmi pozitivní považuji prohlubování spolupráce se společností BeMo, ať již podáváním společných nabídek ve sdružení nebo vysíláním našich zaměstnanců na její stavby. V prvním případě jde o nabídky na tunelové projekty v Německu, jakými jsou rekonstrukce železničního tunelu PETERSBERG nebo výstavba dálničních tunelů Herrschaftsbuck na A98 a Spitzenberg na A44. Chci být optimistou a věřit v úspěch alespoň u jedné z nich. Pokud jde o vysílání našich zaměstnanců, jedna skupina již pracuje na betonářích definitivního ostění železničního tunelu Zierenberg, o vyslání další skupiny s BeMo jednáme.

V souvislosti se zahraničím a divizí podzemních staveb zmíním i Švédsko, kde naše dceřiná společnost podala nabídku na hloubenou část tunelu Skärholmen a připravuje společně se zahraničním partnerem i dvě velké nabídky v rámci projektu Westlink, který řeší zprůjezdnění centra města Göteborg pro železniční dopravu ze severu, východu a jihu. Dobrá zpráva – tentokrát pro divizi 3 – přichází z Maďarska a týká se druhé etapy výstavby silničního obchvatu města Várpalota, kde můžeme plynule navázat na etapu první.

Při čtení těchto řádků a s vědomím skutečnosti, že v zahraničí jsme od začátku roku k dnešku realizovali již více než 1 mld. Kč výkonů (přičemž pod smlouvou na příští rok máme také k dnešku přibližně stejný objem), je nasnadě myšlenka, že tezi „zahraničí má být doplňkem, a nikoli náhradou našeho tuzemského výrobního programu“ se nedaří naplňovat. Platí to především pro divizi 1, u níž je vzhledem k současné situaci na scéně českého podzemního stavitelství tento záměr skutečně nereálný. Ruku v ruce s tím se mění i požadavky na kvalifikaci našich zaměstnanců, kdy se znalost cizího jazyka stává významnou přidanou hodnotou. V zahraničí se česky domluvíme jen na Slovensku; jsme rádi – a nejen proto – že budeme stavět i tam.

Jestliže jsem nekomentoval divize 2 a 4, není to z důvodu jejich nečinnosti. Právě naopak – vše probíhá tak, jak má, a práce v zahraničí, kromě Slovenska, se těchto divizí netýká. Zatím.

Babí léto se letos mimořádně vydařilo a prodloužilo příjemné pocety z krásných slunných dní. Počasí přálo i našemu fotbalovému turnaji Kahan Cup; ten byl po všech stránkách povedený, zvláště pro centrálu. Její výsledek mě potěšil, což snad nebude bráno jako „politicky nekorektní“ zmínka.

Neúprosné konstanty v podobě konce roku a palce nahoru, nebo dolů, pokud jde o plnění stanovených parametrů, se nezadržitelně blíží. Věřím, že snahou všech našich zaměstnanců bude vyrovnat se s touto výzvou co nejlépe.

Ing. Ondřej Fuchs

Druhá etapa obchvatu Várpaloty



D3 Dceřiná společnost Subterra – Raab se bude podílet i na výstavbě II. etapy obchvatu maďarského města Várpalota s dopravním uzlem Pétfürdő. Dodavatelem je opět SDD Konzorcium, jež dále tvoří vedoucí Dömpér a Pannon-Doprastav.

Komunikace se dvěma pruhy v každém směru bude měřit přibližně 3 400 metrů, podobnou délku budou mít přípojovací a obslužné silnice. Kromě dvou kruhových objezdů vznikne mimoúrovňová křižovatka a železobetonový most. Projekt se znovu dotkne také souběžné železniční trati.

Stavební práce začnou již v říjnu, jejich dokončení je plánováno na únor 2018. ■

Trafostanice v centru Prahy

D4 Subterra realizuje novou trafostanici v prostorách Masarykova nádraží v Praze, původní objekt musí ustoupit investičnímu záměru společnosti Penta. Na stavbě spolupracují divize 4 a 2.

Provoz elektro pod vedením Michala Virta realizuje rozvaděč vysokého napětí, transformátor, přepojení stávajících rozvodů NN i slaboproudé a sdělovací zařízení s návazností na dispečinky SŽDC. Divize 4 dále provádí vzduchotechnické instalace. Divize 2 pracuje na sanaci a přípravě nového prostoru zahrnující například výstavbu manipulační šachty pro spuštění transformátoru.

Termínem pro dokončení projektu je konec letošního listopadu. ■

Rekonstrukce penzionu Silesia



D2 Subterra provede pro Vojenská lázeňská a rekreační zařízení přestavbu objektu Silesia, který patří k lázeňskému domu Albatros v Jeseníku.

Do pokojů budou doplněny koupelny, penzion nově dostane rovněž wellness a výtah. Práce dále zahrnují výměnu rozvodů vody, kanalizace, elektroinstalace i topení a úpravu povrchů stěn a stropů. Dřevěné a betonové podlahy nahradí nové skladby s tepelnou a kročejovou izolací. Na střechu bude položena nová krytina, část nejvyššího podlaží navíc rozšíří nástavba. Spolu se zateplením stavby kontaktním systémem proběhne také sanace její podzemní části.

Tým divize 2 pod vedením Kamila Brody dokončí stavbu v květnu 2017. ■

Víceúčelová hala v Šumperku

D2 Ostravská pobočka divize 2 realizuje halu pro školici a vývojové centrum v areálu společnosti Pramet Tools na severu Moravy.

Moderní stavba s montovanou ocelovou konstrukcí a plochou střechou bude mít jednopodlažní i dvoupodlažní část. V přízemí bude situována zkušebna a centrum pro obrábění, montážní dílny, vývojová pracoviště a kanceláře. Patro pak bude patřit přednáškovému sálu, zasedací místnosti a hygienickému zázemí. Obvodový plášť z panelů izolovaných PUR pěnou doplní rozsáhlé prosklené plochy.

Původně plánovaný zářijový termín musel být posunut na prosinec 2016. „K úpravě harmonogramu vedly změny v založení stavby, když odkrytí stávajících konstrukcí ukázalo jejich nedostatečnou únosnost,“ říká vedoucí projektu Kamil Broda. ■

Bastion U Božích muk téměř opraven

Sanace severní stěny barokního bastionu U Božích muk, který stojí na základech gotického opevnění nad Nuselským údolím v Praze 2, se chýlí k závěru. Divize 2 stavbu předá do konce letošního roku.



Stavba zahrnovala kromě sanace zdiva rovněž úpravu plochy bastionu. Novou izolaci a drenáž s odvodněním opět pokryje dlažba a trávník, nechybí závlahový systém a orientační osvětlení.

Opravy bastionu, jenž byl veřejnosti zpřístupněn v roce 2011, zahájila Subterra již loni v listopadu montáží věžového jeřábu. V lednu pak započala samotné práce na porušené severní stěně.

Nejprve byly provizorně zajištěny kaverny v lícovém zdivu pomocí svislých ocelových nosníků a ochranné sítě Galfan. Po stabilizaci přízdívky následovalo snesení rozvolněných okrajů v místech havárie a stavba těžkého lešení pro vrtání tyčových kotev. Tento postup se opakoval po celé délce opravované stěny.

Komplikované nadvýlomy

Po provedení kotev bylo v jednotlivých pásech rozebíráno nestabilní zdivo přízdívky, na odbourané ploše rovinaniny bastionu byly instalovány výztužné sítě a dále po dvojicích osazovány definitivní ocelové nosníky U 200, spojené přivařenými vodorovnými převážkami z profilů HEB. Následně byla zhotovena stříkaná obetonávka svislých nosníků,

kteřou stejně jako veškeré zámečnické práce prováděli kmenoví zaměstnanci divize 2.

Při stavbě se ve stěně objevila místa s velmi nestabilní vyzdívkou i rovinaninou, takže docházelo k masivním nadvýlomům. Tato situace si vyžádala další sanační opatření v podobě zpevňující injek-



Výpadky zdiva se na severní stěně opevnění objevily v letech 2012 a 2013.

táže a dodatečné zazdívky v místech vypadlého zdiva.

Alchymie s maltou

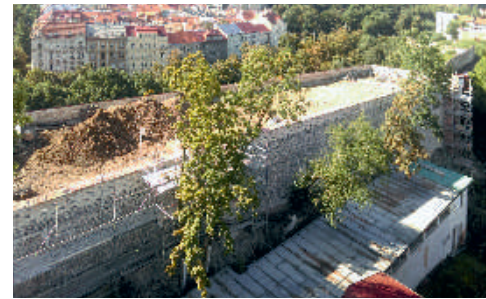
Jakmile byla stabilizující konstrukce dokončena a statik schválil přípravu základové spáry, přistoupili stavbaři k realizaci lícového zdiva.

Původně použité kamenivo nevykazovalo potřebné parametry, proto bylo z větší části nahrazeno novým materiálem dovezeným z kamenolomu Bělce. „Dokonce jsme museli vytvořit originální recepturu zdicí malty, u níž byly provedeny potřebné zkoušky pevnosti a mrazuvzdornosti. Skutečně jsme ji míchali jako ve středověku, ale podle současných norem. Na recepturu dohlíželi památkáři, celý postup vyžadoval studium mnoha historických pramenů,“ vysvětluje vedoucí projektu Petr Bican.

V horní části stěny byla provedena parapetní zeď s větším zastoupením opuky, získané z demolice objektů v okolí Loun a Krušovic. Použití tohoto materiálu snížilo celkovou hmotnost uvedené konstrukce.

Na ploše bastionu bylo obnaženo původní izolační souvrství, jež nahradila šterková vrstva s novými drenážemi a odvodněním. Po navrácení rozebraných chodníků zbývalo provést sadové úpravy i závlahový systém a rovněž osadit orientační osvětlení.

Hlavní město Praha by mělo opravený bastion U Božích muk převzít letos v listopadu. ■



Parapetní část zdi se vyznačuje odlišným materiálem, tvoří ji převážně opuka.

Technologie pro autosalon Lexus Praha

Divize 4 získala zakázku na dodávku kompletních instalací pro stavbu autosalonu v pražské části Stodůlky. Práce provede jako subdodávku pro společnost Metrostav.



Budova autosalonu v Praze 5, jejíž nosnou konstrukci tvoří zejména železobetonové prefabrikáty, odpovídá půdorysem nepravidelného pětiúhelníku na tvar pozemku.

Realizovaná budova navržená dle standardů značky se nachází na pozemku neobvyklého tvaru, což částečně předznamenalo i její hmotové a dispoziční řešení.

Showroom i servis

Autosalon je rozdělen na dva základní provozní celky. Dvoupodlažní showroom, jenž se stane dominantou celé budovy, má nepravidelný půdorys

ve tvaru pětiúhelníku. V jeho přízemí se budou nacházet prodejní a kancelářské prostory, v patře pak kryté střešní parkoviště a zázemí pro zaměstnance. Servis v zadní části objektu je navržen jako jednopodlažní kvádr s vloženým mezipatrem pro sklad náhradních dílů.

Nosnou konstrukci autosalonu tvoří železobetonový montovaný systém doplněný vyzdívkami, přístřešek nad parkováním je z oceli.

Spolupráce při soutěži

Subterra na stavbu dodává veškeré instalace – topení, chlazení, rozvody plynu, vzduchotechniku, měření a regulaci, ZTL, elektro slaboproud i silnoproud, areálové osvětlení a komunikační zařízení.

Showroom, kancelář a další prostory budou vybaveny špičkovým zdrojem tepla a chladu v podobě stropních kazetových jednotek multisplitového systému. Hlavním zdrojem tepla pro vytápění a ohřev vody budou plynové kondenzační kotle. Větrání showroomu zajistí rovnotlaký systém s rekuperační stavebnicovou jednotkou.

„Už při soutěži jsme věděli o některých nejasnostech v realizační dokumentaci. Díky velice dobré spolupráci našeho týmu se společností Metrostav jsme však rychle, ještě před nástupem na samotné montáže, dokázali zajistit, aby byl projekt dopracován do potřebné podoby,“ říká vedoucí provozu VZT David Svoboda. Dokončení zakázky je plánováno na prosinec 2016. ■



Objekt se bude skládat ze dvou provozních částí, odlišených barvou fasády.

Jídelna ZŠ Filosofská od září v novém

Prakticky přes letní prázdniny zvládla divize 2 modernizaci kuchyně a jídelny v Základní škole Filosofská v pražském Braníku. Termín dodržela navzdory změnám projektu, které způsobil dodatečně zjištěný špatný stav hydroizolací.



Kuchyně ZŠ Filosofská získala novou podobu, ke které kromě vlastních gastrotechnologií přispívají především moderní instalace včetně vzduchotechnických stropů.

Rekonstrukci kuchyně a jídelny v areálu ZŠ Filosofská mohla Subterra po dohodě s investorem, tedy městskou částí Praha 4, zahájit již dva týdny před koncem uplynulého školního roku. Zařízení, ve kterém za den uvaří více než tisícovku jídel, určených taktéž pro sousední základní školu, totiž muselo být na začátku letošního září znovu v provozu.

Náhrada vadné hydroizolace
Po demontáži stávajícího gastrozařízení vybourala divize 2 podlahy, podhledy i většinu příček – a odstranila rovněž vodovodní, kanalizační a vzduchotechnické rozvody spolu s elektroinstalací. Drobné úpravy se dotkly také topení.
Projekt zahrnoval vybudování prostor v podzemním podlaží, určených šatnám a zázemí kuchy-

ně. Po odkopání suterénních stěn zjistili stavbaři velice špatný stav hydroizolací, jež byly téměř nefunkční. „Následovalo bezodkladné dopracování dokumentace a celková izolace stěn,“ popisuje vedoucí projektu Miroslav Neškodný.

I přes komplikace včas
Práce pokračovaly vyzdívkou příček a úpravami stávajících konstrukcí, poté došlo na montáž instalací včetně vzduchotechnických stropů. Evropská směrnice o ekodesignu si vyžádala změnu jednotek VZT, a tedy i zvýšení únosnosti stropu.
Zakázku uzavřely úpravy povrchů – omítky, obklady, dlažby a protiskluzové podlahy ALTRO. Zbývalo pouze vybavit prostory gastrotechnologií.
„Průběh stavby byl od samotného začátku hektický, náročnost termínu ještě zvyšovaly zmíněné komplikace. Přesto jsme dokázali kuchyni předat včas,“ shrnuje vedoucí projektu.



Školní jídelna zahájila plánovaný zkušební provoz na počátku školního roku.

Rekonstrukce čerpací stanice Hrdlořezy

Důležitá součást pražské vodovodní sítě, která zásobuje oblast Žižkova a Malešic, prochází kompletní přestavbou. Na rozsáhlém projektu v Praze 3 pracuje divize 4, celková doba realizace je jeden rok.



Divize 4 již provádí stavební úpravy v hale, do níž poté nainstaluje nová čerpadla.



Rekonstrukce objektu je nezbytná, což dokládá i pohled do jeho suterénu.

Rekonstrukce, jež je kompletní subdodávkou pro Metrostav, patří k největším investičním akcím Pražské vodohospodářské společnosti zahájeným v letošním roce.
Kromě samotné čerpací stanice zahrnuje stavba malou vodní elektrárnu a rovněž část vodovodních řadů, kanalizace a vnějších kabelových rozvodů.

Nová vodárenská technologie
Divize 4 pod vedením Martina Vlka již stavbu upravuje tak, aby mohla kompletně vyměnit vodárenskou technologii. V suterénu provádí sanace, bourání montážních otvorů a ve strojovně zhotovuje novou podlahu. Následuje rekonstrukce zdravotnětechnických rozvodů a elektroinstalací, vytápění a doplnění vzduchotechniky.

Na probíhající demolice naváže výstavba prostoru pro transformátory a rozvodny 22 kV i nízkého napětí. Kromě samotné technologické části dochází v přízemí čerpací stanice také k dispozičním úpravám místností pro zaměstnance, ve výčtu stavebních prací nechybí ani výměna oken, dveří a rovněž podlah.
V malé vodní elektrárně jsou plánovány pouze lokální opravy omítky a výměna rámu s roštem na stávajícím montážním otvoru, která souvisí s montáží nové klapky na přítokovém potrubí. Nahrizeny budou také tři elektrické přímotopy, jeden k nim ještě přibude.
K projektu náleží rovněž rekonstrukce vnějších kanalizačních odpadních potrubí včetně šachet vedoucích pod zemí od bezpečnostních přeplivů nové i staré akumulace. V návaznosti budou obnoveny také jejich výpusti.
Veškerá odpadní potrubí z areálu čerpací stanice Hrdlořezy budou nově zaústěna do stávající kanalizace v Koněvově ulici.

Stroj SUM 1000-CS na jihočeské trati

Divize 3 provedla letos v létě rekonstrukci úseku Božejovice–Milevsko na železniční trati mezi Tábořem a Ražicemi. Nasazení stroje SUM 1000-CS umožnilo časově úspornou výměnu pražců.

Práce na úseku jednokolejné regionální trati měřícím téměř 4000 metrů probíhaly v červenci a srpnu 2016. Zakázka zahrnovala úpravu železničního spodku, šterkového lože, výměnu pražců a částečnou opravu pěti přejezdů.
Bez snesení kolejového roštu
Během výluky provedla divize 3 v délce 1400 metrů strojní čištění šterkového lože, které poté doplnila, a pomocí automatické strojní podbíječky rovněž upravila geometrickou polohu koleje.
Následovala souvislá výměna pražců, v úseku o délce více než 2500 metrů to bylo bezmála čtyři tisíce kusů. Původní dřevěné nebo nevyhovující betonové pražce typu DZP nahradily modernější SB 5.

Stroj SUM 1000-CS rakouského výrobce Plasster & Theurer, zapůjčený společností TSS, umožnil postup bez snesení kolejového roštu, který výrazně usnadňuje manipulaci a tím rovněž šetří čas. V obloucích o poloměru menším než 300 metrů byl nasazen hydraulický měnič pražců HSW.
Pětice přejezdů dostala nové konstrukce, dopravní značení a upravený kryt vozovky.
Raritní lidská obsluha
Po skončení nepřetržitých výluk následovalo ještě několik denních pro dokončovací práce, například svařování kolejnic a úpravu drážních stezek.
Přes jistou modernizaci si jihočeská železnice uchovává jednu zvláštnost. „Trať zabezpečují mechanická návěstidla a přejezdy ručně obsluhuje



Stroj 60metrové délky dokáže okamžitě vyměnit pražce i bez snesení kolejí.

závorář, což je v současné době skutečně málo vídané,“ popisuje hlavní stavbyvedoucí divize 3 Lukáš Mamula.

PĚT OTÁZEK

Josef Bača
ředitel divize 1



Před pracovníky divize 1 stojí dvě významné zakázky. Důležitou součástí modernizace slovenské železniční trati Púchov–Žilina představuje ražba dvoukolejného tunelu Milochov, v Praze byla zahájena realizace kolektoru Hlávkův most. Na obou projektech uplatní své zkušenosti z tuzemských a zahraničních podzemních staveb i Josef Bača, který se ředitelem divize 1 stal na počátku letošního března.

Vaše divize se v současnosti podílí na tunelových stavbách v Německu a Švédsku. Co očekáváte od stavby na Slovensku?
Víme, že i při ražbách a betonážích v zahraničí dokážeme splnit náročné technicko-kvalitativní požadavky. Práci na zakázkách v cizím prostředí samozřejmě velice ovlivňují rovněž zvýšené nároky na personál, související zejména s nutností znalosti jazyka a právních předpisů.
Komunikační problémy v případě Slovenska prakticky odpadají, místní specifika a odlišnosti v zákonech i dalších předpisech budeme řešit ve spolupráci s divizí 3, která společnost Subterra zastupuje v dodavatelském sdružení, a s divizí 5 Metrostav, jež se na ražbách bude taktéž podílet.

Jak hodnotíte tunel Milochov, pokud jde o náročnost ražby?
Již při hloubení a zajištění portálů zastihneme složité geologické podmínky s oblastí sesuvů, horninové prostředí při vlastních ražbách pak bude neméně složité.
Rovněž se ukazuje, že výstavba bude probíhat v napjatých termínech a původně plánovaný harmonogram prací zřejmě dozná zásadních změn. Další aktuální otázkou je, kdy bude investor připraven na samotné zahájení stavebních prací.

Stavba Púchov–Žilina zabere téměř tři a půl roku. Jaké zázemí zaměstnance na Slovensku čeká?
Plánujeme uplatnit zažité cyklování pracovníků, tedy šest dnů na stavbě a šest dnů volna. K samozřejmostem a zároveň našim prioritám patří zajištění ubytování, dopravy na staveniště i kvalitního zázemí. Pak mohou naši lidé podávat stoprocentní výkony.

Jaký význam má pro divizi 1 nedávno započatá výstavba kolektoru Hlávkův most?
Jedná se o dlouho očekávaný a připravovaný projekt pro významného investora. Navíc navazuje na tradiční výrobní program společnosti Subterra, která se na výstavbě pražské kolektorové sítě podílí od samotného počátku, tedy již po několik desetiletí.
Realizace této stavby představuje technickou výzvu, dílo je totiž velmi složité. Ražba probíhá pode dnem Vltavy, ale zároveň přímo v centru metropole. Kolektor musíme rovněž vybavit veškerými technologiemi a napojit na stávající kolektorový systém.

Jaká technika bude na obou stavbách nasazena?
Ražbu tunelu Milochov zajistí klasická sestava pro NRTM, tedy vrtací vůz Atlas Copco Rocket Boomer, pásové rypadlo Liebherr a stroj na stříkání betonové směsi Meyco Potenza. Při výstavbě únikových stoly použijeme také stroje pro malé profily.
Realizace kolektoru Hlávkův most představuje rovněž malé profily hloubení i ražby, nasadíme příslušnou technologii s využitím trhacích prací. Strojní sestava zahrnuje zejména vrtací vůz Atlas Copco Boomer T1D, stroj na stříkaný beton Meyco GM090 a kolový nakladač Paus PFL-12.
Při zajišťování vybavení pro oba projekty úzce spolupracujeme s naší půjčovnou strojů.
Slovenský projekt povede Miroslav Chyba, pražský Václav Dohnálek.

Pomoc handbikerům

Skupina Metrostav podpoří dva účastníky letošního handy cyklo maratonu, Martina Zárubu a Daniela Pereiru. Po dosažení potřebného počtu bodů v aplikaci EPP – Pomáhej pohybem částku darovanou Nadací ČEZ zdvojnásobí.

Prostředky pro Martina půjdou na handbike, který pro něj nebude pouze „obyčejným“ kolem, ale i určitou formou svobody – dostane se i tam, kam na vozíku sám nemůže. Daniel hraje volejbal sedících a rád by v Praze společně se svým týmem SK Kometa uspořádal mezinárodní turnaj.

Oba můžete podpořit i vy. Stáhněte si mobilní aplikaci EPP a svým pohybem (chůzí, během, cyklistikou a dalšími aktivitami) sbírejte body. Více najdete na www.pomahejpohybem.cz.

Požární bezpečnost tunelů 2016



D4 Ve dnech 14. a 15. září 2016 se v Rožnově pod Radhoštěm konal pátý ročník mezinárodní konference Požární bezpečnost tunelů, mezi jehož partnery znovu patřila rovněž Subterra.

Kromě společnosti K.B.K. fire se na akci pod záštitou České tunelářské asociace ITA/AITES podílí TAČR, ŘSD a slovenská Národná diaľničná spoločnosť. Letošním tématem se stala bezpečnost provozu v silničních tunelech. Mezi více než dvěma desítkami vystupujících figurovali odborníci z Česka, Slovenska a Švýcarska.

Společnost Subterra zastupovali zaměstnanci divize 4, která technologie dopravních staveb rovněž zajišťuje. Nyní dokončuje vybavení pro tunely Prackovice a Radejčín na dálnici D8.

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

Milena Lichá	13. 11.
50 let	
Martin Růžička	28. 10.
Ing. Tomáš Marek	6. 11.
55 let	
Vladimír Petřík	27. 10.
60 let	
Alois Hájek	27. 10.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let	
Ing. Jakub Mazal	2. 10.
Ing. Eva Kulíková	31. 10.
15 let	
Milan Nátr	12. 10.
Miloslav Voldřich	25. 10.
Ing. Jaroslav Kočí	1. 11.
Ing. Kateřina Steinerová	1. 11.
20 let	
Petr Kublent ml.	8. 10.
25 let	
Libor Klement	16. 10.
Bohumil Jiřinský	25. 11.
30 let	
Ing. Pavel Matoušek	1. 10.
Jiří Čípa	10. 11.

Metrostav handy cyklo maraton 2016

aneb

Není důležité, zda je zážitek pozitivní, nebo negativní, hlavně že je intenzivní!



Metrostav, generální partner handy cyklo maratonu 2016, postavil stejně jako loni svůj vlastní tým. Druhá skupina závodníků z Libně pak poprvé reprezentovala Skupinu Metrostav.

A jsme v cíli. Žádné další kilometry v sedle, probdělé noci, jídlo na cestách, ale ani náš tým, zábaava a atmosféra, která se dá slovy těžko popsat. Co to vše znamená? Právě jsme po necelých 80 hodinách dokončili nonstop štafetový závod Metrostav handy cyklo maraton 2016!

Hlavní myšlenkou tohoto benefičního závodu, známého též jako 111 hodin a 2 222 kilometrů, je propojení světa handicapovaných s těmi zdravými (i když, jak rapuje v písni Cesta za snem SONG sám organizátor Tomáš Pchálek: „Každý z nás má nějaký handicap, jen na některých z nás to není vidět“). Kromě osoby handicapované, jež musí ujet

minimálně 100 kilometrů, patří do týmu i někdo relativně čerstvě po úrazu, kdo se se svým handicapem teprve učí žít. Za Skupinu Metrostav se těmito osobami stali Daniel Pereira a Honza Kopecký.

Od první schůzky proběhlo pár vyjžděk (většinou za deště), schůzek (se spoustou otázek a málem odpovědí), plánování trasy (s množstvím variant a krátkou optimalizací té finální) a najednou tu byl den D. Zazněl výstřel a život všech členů posádky se ocitl na kolotoči základních otázek: Kdy jede naše auto? Kdy já? Kam? Kolik kilometrů? Co budu jíst? Kdy budu spát? A budu vůbec? Čas s kilometry utíkal tak rychle, že v jednu chvíli jsme byli

v Mostě, vzápětí na Ještědu, potom v Nymburce, na Kunětické hoře, v Ostravě, Bratislavě, Písku, Plzni, Chebu a rázem zase v Praze a společně dojížděli do cíle. Ano, objeli jsme celou republiku – a shrnuli to do pár řádků. Přitom každé místo mělo své kouzlo, auto své zážitky, závodník své pocity, a byť jsme celou dobu dělali totéž, byla každá minuta závodu naprosto jedinečná.

Dle oficiálních výsledků, do nichž se mimo čas jízdy započítávaly bonifikace za pořadí v časovkách i vzdálenost ujetá handy cyklistou nad povinných 100 kilometrů, skončil náš tým Skupina Metrostav po ujetí 2150 kilometrů v čase 77:58 osmý. O rok zkušenější kamarádi startující za Metrostav byli s časem 77:33 o dvě příčky lepší. Důležitější než pořadí však bylo, že jsme závod dokončili v pořádku a Daniel byl spokojen.

Nejsilnějším zážitkem se stalo setkání v Telči s „naším“ Honzou, překvapivě stojícím na nohou, a jeho úsměv i slova „Příště do toho jdu s vámi“ vyřčená v cíli. Tím bylo celé naše snažení oceněno a myšlenka závodu naplněna.

Zdeňka Kouřimská



Závodu se zúčastnil i Daniel Pereira. Stejně jako Martina Zárubu jej můžete podpořit aplikací EPP.

Jubilejní Kahan Cup v rukou centrály

Fotbalový turnaj společnosti Subterra proběhl na stadionu pražského FSC Libuš v polovině září a završil své první desetiletí. Předcházející ročníky poznaly pouze dva vítěze, divize 2 a 4, letošní držitel poháru byl tedy překvapením.



Zápasům nescházely dramatické momenty, zde divize 1 v modrém před brankou divize 3.



Pohár Kahan získal v desátém ročníku turnaje poprvé tým centrály.

Obhajující divize 4 svoji účast na poslední chvíli odřekla, favoritem mezi zbývajícími čtyřmi týmy proto byla divize 2, usilující již o osmý titul.

Sedmičlenné týmy nastoupily 15. září na polovinu běžného fotbalového hřiště, zápasy s dvanáctiminutovým poločasem odehrály systémem každý s každým. Nejvíce se dařilo zástupcům centrály, kteří vsadili na bezchybnou defenzivu – a za celý turnaj ani jednou neinkasovali. Druhé místo obsadila divize 2, třetí pak divize 1.

Originální hornickou trofej předal vítězům generální ředitel Ondřej Fuchs.

Oslava 300 let hornického školství

Subterra se stala jedním z hlavních partnerů setkání u příležitosti kulatého výročí tuzemského báňského vzdělávání, které uspořádala Hornicko-geologická fakulta Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava.

První hornické učiliště bylo založeno v Jáchymově roku 1716, což ostravská instituce navazující na tradice připomněla na své půdě slavností konanou ve čtvrtek 22. září.

Setkání pod záštitou rektora VŠB – TU Ostrava Ivo Vondráka a předsedy Českého báňského úřadu Martina Štemberky ze zúčastnili nejrozličnější zástupci oboru – pedagogové, vědci, odborníci z praxe a samozřejmě také současní studenti. Pozvání přijal rovněž ostravský primátor Tomáš Macura. Mezi partnery akce z oblasti hornictví a podzemních staveb nemohla chybět ani společnost

Subterra, reprezentovaná několika zaměstnanci v čele s ředitelem divize 1 Josefem Bačou.

Program zahrnoval rituál „skok přes kůži“, pocházející z 19. století, kterým se adeпти profese uvádějí do hornického cechu. Obřad řídící se přísnými pravidly zapsal do kroniky již svůj 127. ročník a kromě samotných studentů jej tradičně podstoupili rovněž někteří z čestných hostů. Jedním z nich byl personální ředitel společnosti Subterra Karel Vašta.

Slavnostní atmosféru večera umocnily hornické uniformy většiny přítomných.



Tradiční „skok přes kůži“ absolvoval i personální ředitel společnosti Subterra Karel Vašta.