



ŽELEZNICE NA JIŽNÍ MORAVĚ

SUBTERRA



BYTOVÉ DOMY NA VACKOVĚ

Oprava Klementina ve druhé etapě

Revitalizace pražského souboru budov Národní knihovny známého pod názvem Klementinum stále pokračuje. Postup náročných prací prováděných divizí 2 ovlivňují archeologické nálezy i řada dalších okolností.



Chodba při Křižovnické ulici již byla zpřístupněna veřejnosti. Bohatě zdobený strop s freskami osvětlují LED pásy ukryté za štukovými profily, pískovcová dlažba navazuje na původní řešení.

Opravy Klementina, po Pražském hradě druhého největšího památkově chráněného areálu v Praze, byly původně rozděleny do pěti etap. Následně je investor, tedy Národní knihovna, sdružil do tří, přičemž první již dříve provedl Metrostav. Správcem programu je Ministerstvo kultury ČR.

Prodloužení druhé etapy

Sdružení pro obnovu Klementina, vedené společností Subterra, započalo práce v říjnu 2012 a původně mělo druhou etapu dokončit již v listopadu 2014. Práce jsou však stále v plném proudu, s ohledem na archeologické nálezy a také na výsledky stavebnětechnických průzkumů.

Investor již převzal prostory objektu přiléhající ke Křižovnické ulici, které dnes částečně využívá veřejnost, termín dokončení revitalizace je ale od-

hadován až na konec roku 2016. Aktuálně Subterra opravuje veškeré vnitřní prostory mezi Révovým a Studentským nádvořím, provádí bourací práce a rovněž hrubé rozvody inženýrských sítí.

Vzhledem k vysokému stupni památkové ochrany jsou průběžně předkládány restaurátorské záměry na jednotlivé prvky – fasády, vnitřní malby, dřevěné podlahy, vnitřní dveře, okna, štukovou výzdobu a další.

Problémy s topením i s výztužemi

Jednou z dílčích změn je systém topení u vstupu do budovy z Révového nádvoří. „Poslední záměr hovoří o otevření celého podlaží na letní období. Tomuto plánu však odporuje doposud navrhované vytápění podlahovými konvektory, jež by se zanášely nečistotou. Proto připravujeme úpravu na po-

dlahové topení,“ popisuje vedoucí projektu Pavel Horák.

V rámci stavby probíhá rovněž spolupráce s odborníky z Kloknerova ústavu ČVUT, kteří navrhují odstranění statických problémů vzniklých degradací výztuže betonových podlah. Tyto konstrukce byly zbudovány ve 30. letech minulého století při dostavbách dle architekta Ladislava Machoně. „Chloridy v pilinobetonové stěře výztuže oslabily natolik, že musejí být posíleny novými táhly,“ vysvětluje Pavel Horák.

Pozornost je věnována i drobnostem. O jednom z dešťových svodů je třeba jednat s vlastníkem přiléhající Vlašské kaple, jímž je italský stát. Na Révovém nádvoří se pak důležitým tématem stala ochrana přísavníků na všech fasádách.

Překvapivá historická svědectví

Letošní termín pro dokončení druhé etapy samozřejmě mohou ovlivnit další památkově významné nálezy a s nimi související změny v projektu.

„Při naší činnosti se již objevily třeba zbytky dominikánského kláštera ze 13. století, o němž doposud existovaly pouze písemné zmínky. Nebo kosterní pozůstatky pocházející dokonce z přelomu 9. a 10. století, tedy ze samých počátků českého státu,“ uvádí Pavel Horák příklady toho, jak stará období práce v Klementinu odhalují. ■



Druhá etapa revitalizace Klementina zahrnuje i budovy kolem Studentského nádvoří.

Ražby tunelu Skärholmen zahájeny

Dne 11. ledna byl proveden první odpal na portálu tunelu Skärholmen (rampa 213). Dceřiná společnost SBT Sverige AB jím zahájila ražbu jednoho z přístupových tunelů, které ve Švédsku realizuje coby součást silničního obchvatu Stockholmu.



Otvory naplněné emulzní trhavinou jsou připravovány na první odpal.

Práce na hloubených částech tunelů Sättra a Skärholmen byly zahájeny již v květnu 2015, dosud bylo realizováno 75 % jejich objemu. Součástí projektu je rovněž provizorní nákladní přístav na jezeře Mälaren sloužící k dopravě odtěžené rubaniny z hlavního tunelu Skärholmen, na který je vysána samostatná soutěž.

Ražbu přístupových tunelů provádí dceřiná společnost SBT Sverige AB, jež zaměstnává nejen techniky ze Švédska, ale rovněž malý tým českých specialistů. Na zakázce se podílí také slovenská společnost STI.



Vrtací stroj Atlas Copco Boomer WE 3 pracuje se třemi lafetami s kladivý COP 3038.

Skandinávský postup ražby

Pro ražby tunelů bude využita technologie „Drill and Blast“. Po navrtání a odpalu čelby a odtěžení rubaniny bude provedeno strojní a ruční oramování profilu.

S odstupem od čelby bude dle zastižené geologické třídy proveden nástřik drátkobetonem a také systémové zajištění profilu svorníky jako definitivní výztuž. Součástí ražby je rovněž cementová injektáž předpolí, která je nezbytná pro stabilizaci horninového masívu i pro zamezení průsaku podzemních vod. Čelo výrubu běžně nebývá zajiš-

ťováno, dbá se ovšem na maximální míru oramování celého profilu, a to i zpětně od čelby k portálu. Tento postup ražby se označuje termínem „skandinávská metoda“.

Moderní strojní sestava

Při realizaci přístupového tunelu je využívána řada specializovaných strojů.

S emulzní trhavinou pracuje nabíjecí vůz. Odtěžení materiálu po odstřelu zajišťuje kolový nakladač Caterpillar 980 H a dumpery Bell B25 E. Vrtání provádí nový model Atlas Copco Boomer WE 3, třílafetový stroj je vybaven kladivý COP 3038. Lafeta umožňuje dosáhnout hloubky až 5,8 metru. Stroj je plně vybaven programy pro řízené vrtání a také automatické nastavování tyčí, což vyžadují místní předpisy. Tyče pro injektážní vrty jsou dlouhé 3 metry a lze jimi provést až 24metrové otvory. Pro osazování svorníků definitivní výztuže slouží pracovní plošina Normet Scandinavia, pro stříkání drátkobetonu stroj Meyco Potenza a pro strojní ramování profilu pak Liebherr 924 s výsuvnou kabínou.

Stockholmské přístupové tunely mají být dokončeny ještě v letošním roce. ■



Vážení spolupracovníci, loňský rok byl pro nás přelomový. Skončily dvě naše největší zakázky pro domácí veřejný sektor a Skupina Metrostav přesáhla hranici 30 procent výkonů v zahraničí. V dubnu bylo po šesti letech výstavby uvedeno do provozu prodloužení linky metra A. Naše nejdůležitější stavba, tunelový komplex Blanka, byla uvedena do provozu v září. Na zahraničních projektech jsme pokračovali v Německu, Srbsku, Maďarsku a v dalších zemích. Naše zakázková náplň se mění. Velké projekty pro veřejné investory v Česku nahrazují menší stavby v regionech a zakázky v zahraničí.

Výstavba pražského metra pro nás byla vždy vlajkovou lodí naší produkce, kterou uměla ocenit odborná i široká veřejnost. Jsem rád, že i stavbu metra V.A jsme zvládli na výbornou a ke spokojenosti všech. Výstavba Blanky pro nás byla velmi složitá, protože tunelový komplex byl bojištěm politiků a terčem kritiky jak médií, tak veřejnosti. Jsem rád, že se potvrdilo, že Blanka je stavba užitečná, pěkná a kvalitně udělaná. Pro dramatické zlepšení dopravní situace v hlavním městě však musí Praha dobudovat svůj vnější a vnitřní okruh.

V České republice jsme v oboru výkonově největší. Nedostatek velkých projektů na domácím trhu ale způsobil, že Skupina Metrostav nyní realizuje přibližně třetinu výkonů v zahraničí. Tam se musíme prosadit oproti lokální a často silnější konkurenci. Hluboce si vážím spolupracovníků, kteří dokážou v zahraničí zakázky získat a pak je navzdory drsným podmínkám včas a řádně provést. Obstát v cizině znamená i zvládnout tamní legislativu a zákony, které se ke stavebnictví vážou. A to se nám postupně daří. V Česku je však situace v oblasti legislativy nadále mizerná. Naše odvětví postrádá transparentní řád, koncepci a pravidla. Ta, která existují, ztěžují investorům zadávání projektů a nám soutěžení a realizaci.

Naše odvětví pracuje dlouhodobě s nízkými maržemi, které často nevyvažují rizikovost projektů. Přesto panuje představa o jeho silném korupčním potenciálu. Podle zákona o trestní odpovědnosti právnických osob nese firma odpovědnost za chování svých zaměstnanců. My máme vůči porušování etických norem a nekalému jednání nulovou toleranci. Počátkem loňského roku jsme aktualizovali Etický kodex Skupiny Metrostav, kterým se řídí všichni naši zaměstnanci a spolupracovníci. V září jsme schválili též skupinovou normu k trestněprávní prevenci, jež do naší organizačně-řídicí dokumentace začleňuje program, který chrání firmy Skupiny před riziky odpovědnosti podle zmíněného zákona.

Velmi mě těší, že mezi sebou máme schopné a loajální lidi v přípravě, šikovné ekonomy a další pracovníky v řídicích týmech firem a divizí, na kterých můžeme stavět svou budoucnost. Že mezi sebou máme kolegy, kteří se nebojí za nás bojovat v náročných zakázkách i v zahraničí. Věřím, že generační obměna zase posune naši Skupinu o velký kus dopředu.

Vážení spolupracovníci, přeji vám do roku 2016 mnoho dobrého v pracovním i osobním životě. Jsem přesvědčen, že na naše dosavadní úspěchy dokážeme navázat a všechny nepříjemnosti, s nimiž se potýkáme, zvládneme tak, jako jsme je zvládli vždycky.

Jiří Bělohav
prezident Skupiny Metrostav

Za Ivanem Sedláčkem



D3 Dne 6. ledna 2016 zemřel ve věku 74 let náš vážený kolega Ing. Ivan Sedláček, dlouholetý pracovník divize 3 Tišnov.

Po ukončení FAST VUT nastoupil do slovenské společnosti Doprastav, v níž se podílel na stavbách mostů a dálnice D1. Poté přešel k PIS a následně k VDUP závod 04 Tišnov, kde působil jako vedoucí technického oddělení. Pracoval například na rozvoji brněnského kolektorové sítě. Po delimitaci tišnovského závodu vybudoval a řídil organizační jednotku 09 Koridory ČD. Při opětovné reorganizaci společnosti stanul v čele tišnovské divize 3, po převzetí SOŽ Olomouc plnohodnotně zaměřené na železniční stavby, a úspěšně ji vedl až do svého odchodu do důchodu. Svými vynikajícími řídicími schopnostmi, houževnatostí a uměním jednat s lidmi položil základ k vytvoření dobrého jména společnosti Subterra na trhu železničních staveb.

Na přání zesnulého se poslední rozloučení konalo pouze v rodinném kruhu. ■

Rozšíření OC Chodov



D4 Subterra uspěla v soutěži na dodavatele mechanických profesí TZB v rámci rozšíření Obchodního centra Chodov v Praze 4.

„Tuto zprávu jsme dostali jako pravý vánoční dárek pouhých čtyřiaadvacet hodin před Štědrým dnem,“ popisuje Jiří Havel, obchodní náměstek divize 4. Náročné výběrové řízení, které verdiktu předcházelo, trvalo půl roku a podpisem akceptačního dopisu byly práce prakticky zahájeny. Zakázka zahrnuje dodávky vzduchotechniky, vytápění, chlazení a také zdravotnětechnických instalací.

Dokončení této etapy výstavby Obchodního centra Chodov, majetku mezinárodní skupiny Unibail-Rodamco, je plánováno na srpen 2017. ■

Sanace svahu v Prackovicích



D1 Před tunelem Prackovice na dálnici D8 byly indikovány značné nárůsty sil ve stávajících lanových kotvách zárubní zdi, a divize 1, která byla dodavatelem stavby, proto musela na základě výzvy přistoupit k zabezpečovacím a sanačním pracím.

Na místě budou vybudovány dva masivní železobetonové trámy – jeden při horním okraji a druhý při patě stávající zárubní zdi – a do stabilních poloh budou fixovány pětipramencovými lanovými kotvami. Patní trám bude uložen na nově provedených velkoprofilových železobetonových pilotách. Odvodnění svahu nad zárubní zdi zajistí dlouhé vrty ústící do nově zřízené kanalizace, jež si vyžádá vybudování propustku v dálničním tělese. Pro zvýšení účinnosti odvodnění se úprav dočkají rovněž krajnice přilehlé lesní cesty. Na kraji zdi pak bude postaven gabionový skluz, ústící do nového propustku. ■

Rychlejší železnice na jižní Moravě

Na sklonku minulého roku skončily rekonstrukce úseků Blažovice–Nesovice a Černovice–Slatina, nacházejících se na regionální trati mezi Brnem a Vlárským průsmekem. Na obou stavbách se podílela divize 3.



Oddělenou pokládku kolejového svršku na traťovém úseku mezi zastávkou Brno-Černovice a stanicí Brno-Slatina provedla divize 3 s využitím stroje SMD 80.

Úpravy jihomoravské železnice z druhého pololetí 2015, které Subterra provedla s OHL ŽS, přináší především vyšší rychlost vlaků. Kromě zkrácení přepravní doby se cestující dočkali rovněž vyššího komfortu a bezpečnosti.

Blažovice–Nesovice

Odstranění propadu rychlosti mezi Blažovicemi na Brněnsku a Nesovicemi na Vyškovsku bylo nutné v mezistaniční neelektrifikované části trati, většinou v extravilánu obcí. Stávající železnice již byla za hranicí své životnosti a její rekonstrukce umožnila zvýšit rychlost místy až na 100 km/h.

Stavební práce na úseku dlouhém necelých 21 kilometrů představovaly rekonstrukci železničního spodku a svršku včetně zabezpečovacího zařízení. Pod přejezdy a podél nástupišť byly prove-

deny lokální sanace železničního spodku, včetně obnovení a pročištění příkopů. Opravy se celkově týkaly 12 mostů a 29 propustků, všechny zastávky



Trhání kolejových polí na trati mezi Blažovicemi a Nesovicemi zajišťoval stroj UK.

na traťovém úseku také zároveň dostaly nová nástupiště.

Rekonstrukce probíhala v etapách po jednotlivých kolejích, aby byl zachován stálý železniční provoz. Železniční stanice vymezující úsek nebyly stavbou přímo dotčeny, což umožnilo křížování vlaků. Práce byly zahájeny v polovině srpna a dokončeny na přelomu listopadu a prosince 2015.

Černovice–Slatina

Brněnská stavba se týkala nejen 5,5kilometrového traťového úseku, ale i samotné zastávky Brno-Černovice a nádraží Brno-Slatina. Železniční doprava v hustě obydlené oblasti, která je součástí Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, nyní funguje rychleji, efektivněji a také spolehlivěji.

Kromě železničního spodku a svršku bylo rekonstruováno zabezpečovací zařízení a trakční vedení. Podloží v některých místech muselo být stabilizováno, došlo rovněž na obnovu odvodnění. Nové kolejnice jsou uloženy na betonových pražcích s pružným upevněním. V železniční stanici Slatina vybudovala divize 3 také tři úrovněová nástupiště.

Stavba byla rozdělena do dvou etap podle přidělených nepřetržitých výluk, přičemž druhá skončila před polovinou loňského prosince. ■



Nová kolejová pole na brněnské stavbě Černovice–Slatina pokládal stroj EDK.

Rekonstrukce trati mezi Rokycany a Plzní

Modernizace západočeské železnice loni pokračovala rekonstrukcí úseku Plzeň hlavní nádraží – Plzeň-Doubravka a výstavbou přeložky Ejpovice–Kyšice. Metrostav se zároveň výrazně přiblížil k prorážce jižní trouby tunelu Ejpovice.



Po léta zanedbaná zastávka Plzeň-Doubravka se výrazně proměnila. Kromě protihlukových stěn přibýlo také 170metrové nástupiště, osvětlení a bezbariérové úpravy.

Zásadní součástí modernizace koridorové trati Rokycany–Plzeň, kterou Subterra provádí ve sdružení vedeném Metrostavem, je nově budovaná tzv. „ejpovická přeložka“, vedená nejdelšími železničními tunely v ČR. Vloni také prošel rekonstrukcí úsek mezi plzeňským hlavním nádražím a zastávkou Doubravka, jenž je součástí stávající trati.

Kromě železničního spodku a svršku práce zahrnovaly i výstavbu nástupišť a protihlukových stěn. Výluka první traťové koleje ve 2kilometrovém úseku na severovýchodě Plzně probíhala od poloviny června do poloviny listopadu 2015.

Tři plzeňské mosty

Součástí rekonstruované trati jsou tři důležité mostní objekty, jež musely být zcela zdemolovány a znovu postaveny.

Zajímavou technickou výzvou se stala pokládka čtyř kolejových dilatačních zařízení pomocí stroje Desec. „Dilatační zařízení jsou umístěna na obou stranách mostu přes řeku Úslavu, každé z nich váží zhruba 10 tun. Jelikož rozpětí mostní konstrukce přesahuje šedesát metrů, bylo nutné železniční svršek oddílatovat. Jinak by pohyby mostu mohly ovlivňovat polohu kolejí,“ říká stavby-

vedoucí Radim Wrana. Pokládku kolejového roštu zajistil stroj Robel, jeho následné propracování automatická strojní podbíječka ASP 08-275.

Do projektu spadá i modernizace samotné zastávky v Plzni-Doubravce, kde bylo strženo původní zastřešení podchodu. Pohodlí cestujících zvyšuje nové nástupiště s hranou délky 170 metrů. Samozřejmě nechybí ani nové osvětlení, rozhlas a informační systém, stejně jako úpravy pro tělesně a zrakově postižené spoluobčany.

Jelikož rekonstruovaný traťový úsek prochází obytnou zástavbou západočeské metropole, vybudovala Subterra přibližně 1 500 metrů protihlukových stěn. Jejich kompletní realizaci zajistila divize 3 vlastními kapacitami, tedy včetně vrtání pilot pro betonové sloupky a osazení ocelových sloupů na římsy mostních objektů. Ke splnění hygienických limitů přispěla také individuální protihluková opatření, nejčastěji výměna oken. ■

Nový úsek Ejpovice–Kyšice

Po celý rok 2015 pokračovala realizace přeložky, která odstraní závek do Chrástu a zkrátí celou trasu přibližně o šest kilometrů. V novém úseku mezi Ejpovicemi a Kyšicemi probíhaly zemní práce, výstavba armovaných zemin pro zpevnění zářezů, budování gabionů a pokládka odvodnění. Letos bude dokončen železniční spodek a zahájena pokládka kolejového roštu.

Zásadní součástí nové trasy budou železniční tunely Ejpovice, s 4 150 metry nejdelší v ČR, které pod vrchy Homolka a Chlum razí společnost Metrostav. Po téměř roční práci dospěla ražba jižní tunelové trouby do své poslední čtvrtiny, štít nyní čeká tvrdá skála. V průběhu příštího roku provede divize 3 v tunelech speciální typ železničního svršku, pevnou jízdní dráhu. ■

Instalace pro bytové domy Na Vackově

D4

Po Alfarezidenci, která v Praze 3 stojí již pět let, začala v říjnu 2014 realizace druhé etapy rezidenčního parku Na Vackově. Dodavatelem souboru tří bytových domů je Metrostav, divize 4 Subterra zajišťuje zdravotnětechnické instalace a topení.

V pokračování žižkovského projektu Na Vackově se investor, Metrostav Development, rozhodl pro větší podíl bytů s menší výměrou, o něž je na trhu zájem. Většina z celkových 202 jednotek má dispozici 1+kk či 2+kk, naopak pouze deset bytů je čtyř-pokojových. Kromě standardního vybavení mohou jednotliví klienti zvolit i luxusnější řešení na míru.

Individuální měření spotřeby tepla

Pracovníci divize 4 v projektu Na Vackově provádějí rozvody vody, kanalizace a také topení. V každém objektu jsou umístěny výměňkové stanice sloužící k vytápění a zároveň k přípravě teplé užitkové vody. Páteřní ležaté rozvody topení jsou instalovány v prostoru garáží, navazující stoupačky pak v šachtách přístupných z domovních schodišť.



Sběrače a rozdělovače vytápění pro jednotlivé byty na patrech jsou již osazený.



Soubor Na Vackově v Praze 3 navazuje na protější dříve realizovaný projekt Alfarezidence. Domy s více než dvěma stovkami bytů mají být dokončeny již v polovině letošního roku.

Divize 4 osazuje do každého bytu měřiče spotřeby tepla, z čehož se postupně stává téměř povinný standard a investor s tím tedy od začátku počítal. Samotné byty budou vytápěny nadzemními konvektory, které jsou v současnosti instalovány.

Topení bude již během stavby využito k temperování, aby v interiérech mohly začít navazující stavební práce.

Dokončení a předání projektu Na Vackově je naplánováno na letošní červen.

Oprava bastionu U Božích muk

D2

Barokní bastion U Božích muk, označovaný číslicí XXXI, je součástí dochovaného opevnění v Praze 2. V roce 2011 byl prostor revitalizován a zpřístupněn veřejnosti, po čase se ovšem objevily poruchy severní stěny. Sanaci provádí divize 2.

Opevnění pocházející ze středověku je situováno na skalním hřebeni podél Nuselského údolí. Samotný bastion byl postaven v letech 1653 až 1730.

V roce 2011 bylo místo upraveno dle návrhu Pavly Melkové a Miroslava Cikána a vzniklé veřejné prostranství s působivým výhledem, jehož součástí je také restaurace, obdrželo prestižní Grand Prix architektů 2012.

Provizorní opravy

Pro spojení bastionu s údolím bylo v jeho západním rohu přistavěno točité ocelové schodiště, právě v jeho blízkosti však mezi březnem 2012 a únorem 2013 došlo k zásadnímu porušení severní stěny. Vypadly dvě části kamenného lícového zdiva o ploše zhruba 18, resp. 20 metrů čtverečných. Místa havárie byla provizorně zajištěna nosníky, sítěmi, táhly a výdřevou.

Když v létě 2013 degradace stěny pokračovala, byly práce na dočasných opravách přerušeny. Hlavní projektant prozkoumal celkový stav konstrukcí a zpracoval finální dokumentaci s návrhem oprav, vyhovujících rovněž z hlediska památkové



Práce probíhající na severní stěně bastionu již z dálky signalizuje přítomnost jeřábu.

pěče. Investorem je hlavní město Praha, generálním dodavatelem Subterra.

Ocelobetonový rošt

Navržené řešení spočívá v provedení skrytého ocelobetonového roštu kotveného tyčovými samozávrtnými kotvami v celkové délce přibližně 1400 metrů. Svislé nosníky tvoří dvojice válcovaných profilů U 200 s kari výztuží a stříkaným betonem, jež spojují vodorovné ocelové převázky.



První výpadky zdiva z roku 2012 byly provizorně zajištěny nosníky, táhly a sítí.

Nestabilní kamenná přízdívka bude snesena včetně parapetu a nahrazena zdí v dvojnásobné tloušťce. Kamennou rovnatinu bastionu stabilizují výztužné sítě a ocelové trny. Přestavěn bude rovněž systém odvodnění a drenáží v parteru. Zároveň bude obnoveno orientační osvětlení a závlahový systém včetně sadových úprav. Vrtné práce zajistí společnost Zakládání staveb.

Sanace bastionu XXXI U Božích muk má probíhat až do závěru letošního roku.

Rekonstrukce ulice ve Slivenci

D4

Na okraji Prahy provádí divize 4 stavební obnovu ulice K Holyni v celkové délce bezmála 600 metrů. Vzhledem ke vstupu dalších společností opakovaně došlo k posunu v harmonogramu stavby, přes zimu jsou práce přerušeny.



Na ulici ve Slivenci pracovala divize 4 ještě v listopadu, poté následovala zimní přestávka.

Subterra rekonstruuje ulici K Holyni včetně chodníků a parkovacích stání v pražské městské části Slivenec od roku 2014. Součástí zakázky je rovněž obnova odvodnění, výstavba autobusové zastávky

a bezbariérové křižovatky. Investora, hlavní město Praha, zastupuje společnost Zavos.

Nové povrchy i odvodnění

Dle projektu má být celkem provedeno 4033 metrů čtverečných živičných vozovek, 323 metrů čtverečných parkovacích stání, 1675 metrů čtverečných chodníků ze zámkové dlažby a 530 metrů čtverečných vjezdů se stejným povrchem. Zároveň bude vybudováno 370 metrů odvodnění profilu DN 300 včetně jedenácti uličních vpustí, devíti kanalizačních šachet a jednoho spadiště.

Práce zahrnují rovněž likvidaci stávající vozovky a její odvoz na skládku, sanaci pláně a položení vlastní konstrukční vrstvy.

Dosud je hotov 370metrový úsek, zbývá zhruba 200 metrů včetně jednostranného chodníku.

Prodlevy kvůli kabeláži a vodovodu

Před pracemi divize 4 proběhla rekonstrukce vodovodu a přípojek. Jednalo se o samostatnou akci Pražské vodohospodářské společnosti a jiného dodavatele, která i vzhledem k nezbytnému výběrovému řízení znamenala posun termínů o více než čtvrt roku.

Dále bylo nutno po odkopání kufru komunikace přeložit telefonní kabely, což společnost Cetin prováděla samostatně, silové kabely a také napájení veřejného osvětlení. Přeložky kabeláže a zpracování souvisejícího projektu zapříčinily prodlení stavby o další tři měsíce.

Acce tak sklouzla do zimního období a musela být na nezbytnou dobu přerušena. Rekonstrukce slivenecké ulice skončí ve druhém čtvrtletí roku 2016.

ROZHOVOR

Ondřej Fuchs

generální ředitel společnosti Subterra



Co vás v uplynulém roce nejvíce potěšilo?

Samozřejmě je to mimořádně vysoký obrat, kterého jsme loni dosáhli.

Koncem roku jsem také navštívil řadu našich projektů a mluvil s lidmi na divizích. Potkal jsem se přitom s mnoha mimořádně kvalitními, odborně zdatnými spolupracovníky, kteří rozumějí tomu, co dělají, a chtějí něco dokázat. Z toho mám velice dobrý pocit. I tam, kde se zrovna nedaří, jak bychom si přáli, lidé nepodléhají skepsi a bojují.

Potěšující jsou ale i další věci: upevnila se pozice naší divize TZB na trhu, nenechali jsme se vlákat do pastí dumpingových cen, úspěšně jsme završili proces revize a aktualizace ISŘ, posílili a modernizovali jsme strojní park pro podzemní a železniční stavby. Samozřejmě zahřála i veřejná ocenění našich staveb.

Co si přejete pro rok 2016 a obecně do budoucna?

Na zahraničních cestách sleduji, co a jak se tam staví. Když vidím některé skutečně složité stavby, vždy mě napadne otázka, jak bychom se asi s takovým projektem vypořádali u nás. Ne že bychom jej neuměli také postavit, ale jak dlouho by trvala příprava, jaká by byla spolupráce mezi investorem a zhotovitelem, kolik úředníků, kteří by měli konat, by nekonalo, kolik lidí by podalo trestní oznámení a jaká mediální kampaň by stavbu provázela.

Z toho je zřejmé i odpověď na otázku. Velice bych si přál zlepšení podnikatelského prostředí, které je u nás pro stavebnictví stále velmi nevlnivé. Ať už jde o nevydařenou legislativu, nečinnost různých institucí a orgánů nebo převážně nelichotivý obraz stavebnictví podáváný médií. Tak jako v pohádce o Šípkové Růžence bylo celé království najednou postiženo hlubokým spánkem, kéž by naopak celé stavebnictví bylo u nás najednou zasaženo pozitivním a konstruktivním myšlením.

Co se nejvíce změnilo od doby, kdy jste se stal generálním ředitelem?

Změn bylo mnoho, ale dvě – spolu související – „zakázky“ a „zahraničí“, bych zdůraznil.

U zakázek se významně změnila investorská struktura. Ta se rozšířila a diverzifikovala. Na tom by nebylo nic špatného. Není však v pořádku to, že pro některé velké investory, pro které jsme byli v minulosti spolehlivými dodavateli, už prakticky vůbec nepracujeme.

Významný výpadek zakázek u těchto zadavatelů nás dovedl až k poměrně razantnímu nástupu do zahraničí, kde jsme postupně získávali cenné zkušenosti. Díky nim jsou dnes zahraniční trhy pevnou součástí naší strategie a pohybujeme se zde už s daleko větší jistotou a „mimo zónu překvapení“. Tak jako mnohokrát předtím bych i teď rád v této souvislosti zdůraznil, že naše působení v zahraničí by nemělo být kompenzací, ale nástavbou k domácímu trhu. Jen tak můžeme dosáhnout výsledků, jež máme v dlouhodobém výhledu. Jednejme dle svého sloganu „Nedržíme se při zemi“.

Jaké jsou vaše priority v řízení společnosti?

Důležitých oblastí je pochopitelně celá řada. Nebojím se však zdůraznit, že nespornou a trvalou prioritou jsou pro mě lidé. Ti dělají firmu a jsou jejím hlavním kapitálem. Aby firma byla úspěšná, musejí její lidé „umět a chtít“. A aby chtěli, musí je práce bavit a přinášet jim uspokojení. To sice z velké části záleží na nich samotných, ovšem také na jejich správné stimulaci, na pracovním prostředí, v němž tráví velkou část svého života, na pracovním kolektivu, který je obklopuje, na přístupu jejich nadřízených a na mnohém dalším.

Ze své pozice proto mohu prohlásit, že na lidech, kteří „umějí a chtějí“, společnosti Subterra záleží a že vytvářet pro ně vstřícné prostředí a pracovní podmínky je její trvalou prioritou.

LYŽAŘSKÉ ZÁVODY
SUBTERRA 2016

BĚH (KLASICKÝ STYL)

Ž	M2
1. Jana Komárková	1. Miroslav Rypáček
2. Lenka Kobiánová	2. Radek Novák
3. Martina Horáková	3. Jiří Nový
M3	M1
1. Petr Havelka	1. Zdeněk Pata
2. Jan Vintera	2. Martin Mokrovics
3. Vladislav Beneš	3. David Svoboda

OBŘÍ SLALOM

Ž	SLALOM SPECIÁL
1. Lenka Kobiánová	1. Lenka Kobiánová
2. Jana Komárková	2. Jana Komárková
3. Martina Horáková	3. Martina Horáková
M3	
1. Vladislav Beneš	1. Vladislav Beneš
2. Jan Vintera	2. Jan Vintera
3. Pavel Ctibor	3. Petr Havelka
M2	
1. Pavel Farský	1. Pavel Farský
2. Radek Novák	2. Radek Novák
3. Lukáš Růžička	3. Lukáš Růžička
M1	
1. Martin Mokrovics	1. Martin Válek
2. Martin Válek	2. David Svoboda
3. David Svoboda	3. Martin Mokrovics

Setkání s Davidem Vávrou

D2 V souvislosti s nedávným dokončením rekonstrukce Městského divadla v Kladně navštívil v prosinci divizi pozemních staveb společnosti Subterra hlavní autor návrhu, architekt a zároveň také divadelník David Vávra. Mezi přítomnými nechyběl ředitel divize 2 Petr Kajer nebo vedoucí kladenského projektu Tomáš Hadáček.

David Vávra je známým propagátorem architektury, který své herecké schopnosti uplatnil jako protagonista populárních televizních cyklů Šumná města a Šumné stopy. Při setkání s pracovníky divize 2 představil svoji knihu Tři cesty za architekturou, v níž shrnul dojmy z putování po Izraeli, Řecku a Jižní Americe. Text doprovázejí autorovy skici a verše, fotografie by však čtenáři hledali marně.

Zájemcům o knižní vánoční dárek věnoval architekt také svůj podpis.

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	
Kamil Korbelář	6. 2.
Lubomír Črlík	1. 3.
55 let	
Milan Kulík	31. 3.
60 let	
Jiří Němec	21. 3.
75 let	
Ing. Jindřich Fajtl	26. 3.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let	
Lukáš Vavruška	1. 2.
Ing. Miloš Váňa	1. 2.
Ing. Vlastimil Bárta	15. 2.
Libor Svozil	1. 3.
15 let	
Ing. Pavel Ctibor	5. 2.
Josef Malý	16. 2.
Jan Doležel	12. 3.

Lyžařské závody 2016

Také v letošním roce se ve třetím lednovém týdnu konaly tradiční Lyžařské závody Subterra. Necelé tři desítky účastníků se vydaly do areálu Větrný vrch v Dolní Moravě, aby ve svých kategoriích změřily síly ve třech disciplínách.

První den za slunečného počasí proběhly obě alpské disciplíny – slalom speciál a obří slalom. Mezi branky vyjelo 28 závodníků ve čtyřech kategoriích.

V ženské kategorii změřilo síly sedm účastnic a oběma závodům dominovala Lenka Kobiánová. Rovněž ve dvou ze tří mužských kategorií dosáhl tentýž závodník na nejvyšší příčky v obou slalomech, suverénní byli Vladislav Beneš a Pavel Farský. Pouze v jedné kategorii tak každá sjezdová disciplína poznala různého vítěze – Martina Mokrovicse a Martina Válka.

Druhému dni závodů již počasí přálo o poznání méně, za silného sněžení se s běžeckou tratí popralo patnáct závodníků. Vítězkou v kategorii žen se stala nová kolegyně Jana Komárková a mezi muži pak vybojovali zlato Petr Havelka, Miroslav Rypáček a Zdeněk Pata.

Za perfektní péči a přípravu děkujeme organizátorům, kromě těch profesionálních také Lence Kobiánové a Lukáši Růžičkovi, a za účast i bezproblémový průběh rovněž všem ostatním.

Jarmila Komsová



Nejrychlejší ženou mezi brankami se v obou disciplínách stala Lenka Kobiánová.



Obří slalom i slalom speciál v kategorii M2 vyhrál Pavel Farský.



S nepříznivým počasím při běžeckém závodě bojovala i vítězka mezi ženami Jana Komárková.

Bowlingový turnaj na konci roku

Prosinec je vhodným obdobím nejen k bilancování, ale také k nejrůznějším neformálním společenským akcím. Každá divize je pojala po svém, zaměstnanci centrály z pražské Palmovky se sešli na bowlingu.



V předvánočním klání soutěžila padesátka zaměstnanců, rozdělená do dvanácti týmů.



Zvítězil tým ve složení (zleva) Jan Vintera, Josef Burian, Jaroslav Čížinský a Václav Braun.

Týden před Vánocemi se ve sportovním klubu XBowling Žižkov sešlo pět desítek zaměstnanců centrály společnosti Subterra. Kromě příjemného posezení byla na programu také soutěž v bowlingu o hodnotné ceny.

Nejllepší mušku osvědčili Václav Braun, Josef Burian, Jaroslav Čížinský a Jan Vintera. Druhé místo obsadil smíšený tým ve složení Jarmila Komsová, Zora Rábllová, Petra Vavřínková, Roman Brukner a Jiří Nový. Třetí pak skončili Martin Hradecký, Dušan Pokorný, Jiří Procházka a Pavel Zykán.

Tropický pavilon v Jihlavě otevřen

Jihlavský projekt Zoo pěti kontinentů završil Tropický pavilon, který byl stavebnětechnicky nejnáročnějším z šestice objektů postavených divizí 2 Subterra v posledních čtyřech letech. Slavnostní otevření unikátní expozice proběhlo 12. prosince 2015.

Tropický pavilon se vyznačuje organickými tvary a jeho fasáda připomíná kůži plazů, kteří jsou jeho hlavními obyvateli. Vnitřek stavby pak velice věrně napodobuje prostředí džungle.

V exotickém duchu probíhalo rovněž otevření pavilonu. Kromě architekta Jaroslava Huňáčka se ceremoniálu zúčastnili i zástupci všech zainteresovaných subjektů na straně investora. Dodavatele reprezentoval ředitel divize 2 Petr Kajer.

Unikátní expozice v jihlavské zoo s více než sedmdesáti živočišnými druhy od samého počátku poutá velký zájem návštěvníků i médií.



Při otevření Tropického pavilonu v jihlavské zoo hovořil za divizi 2 Subterra ředitel Petr Kajer.



Na programu ceremoniálu nechyběly ani havajské tance.