



MODERNIZACE NÁDRAŽÍ V KUŘIMI



SLOVENSKÝ TUNEL MILOCHOV

Revitalizace Klementina v cíli druhé etapy

D2

Závěrem letošního června dokončila divize 2 druhou etapu obnovy pražského areálu Klementina, kde působila již od roku 2012. Náročnost prací na památkově chráněném souboru ještě zvyšovaly nečekané okolnosti ústící v posuny termínů.



Při revitalizaci Klementina bylo třeba stavební práce koordinovat s činností archeologů, památkářů a restaurátorů. K nejsložitějším částem budov patří barokní stropy se štuky a freskami.

Cílem revitalizace jednoho z nejrozsáhlejších barokních komplexů v Evropě je úprava pro potřeby Národní knihovny, která zde má hlavní sídlo. Krom samotného uchovávání a zpřístupňování svazků jde o otevření nejzajímavějších částí Klementina širší veřejnosti a turistům.

Stavební práce se celkově dělí do tří etap. Sdružení pro obnovu Klementina, vedené společností Subterra, realizovalo druhou, – zahájení závěrečné etapy je plánováno na příští rok. Dokumentaci zpracoval Metroprojekt Praha.

Stavba včetně archeologických výzkumů

Předmětem zakázky byly tři objekty v nejstarším, západním křídle areálu, včetně vzácné Křížovnické chodby.

Ihned po převzetí budov v září 2012 započal se stavebními pracemi rovněž záchranný archeologický výzkum, který s drobnými přestávkami probíhal po celou dobu revitalizace. Objeveny byly pozůstatky dominikánského kláštera z první poloviny 13. století, pohřebiště z přelomu 9. a 10. století či fragmenty románských staveb. Nálezy si vyžádaly úpravy projektu a odpovídající časový posun.

Stavba započala bouráním nevyhovujících novodobých konstrukcí, například podlah a železobetonových vikýřů, zároveň probíhala výměna střešní krytiny a zateplení železobetonových krovů. Kvůli narušeným klenbám a nefunkčním historickým táhlům bylo třeba do podlah zabudovat táhla nová, ocelová. Složitým úkolem byla rovněž výroba dubových oken pro Křížovnickou chodbu s použitím ručně foukaných tabulí vitrážového prosklení, jež vyrábějí jen dvě manufaktury v Evropě.



V interiérech bylo restaurováno a repasováno také mnoho architektonických prvků.

Postupně proběhla montáž veškerých rozvodů, vybudován byl také prosklený výtah. V historických prostorách byly položeny mramorové dlažby, ve skladech knih polyuretanové stěrky.

V neposlední řadě došlo na likvidaci materiálů s obsahem azbestu pocházejícího z novodobých přestaveb i historických prvků napadených dřevomorkou a outkovkou. V potřebných místech byla zřízena ochrana proti holubům.

Restaurátorská činnost

Zásadní součástí revitalizace představovala práce restaurátorů, která se týkala zejména nástěnných maleb v Křížovnické chodbě, kaple sv. Jana Nepomuckého, někdejšího Matematického sálu, sborovny a slunečních hodin na průčelích. Opravena byla i štuková výzdoba, vápencové polychromované sochy, kachlová kamna, kované mříže se zlacením nebo mosazná zábradlí. Vlysy, kamenné dlažby i další prvky prošly repasí.

Restaurátoři se zabývali také obnovou fasády do Křížovnické ulice – údajně nejzdobnějšího barokního průčelí v Praze – a dále fasád do Studentského a Révového nádvoří. Obnovit bylo třeba i truhlářské součásti interiéru – vzácné barokní skříně z hudebního oddělení, dveře, vrata, okenní rámy a okenice. Restaurovány byly i kamenné prvky a kování, případně došlo na zhotovení replik. Citlivý přístup ovšem vyžadovaly i novější součásti budov, například dveře a skleněné stěny architektky Machoně z první poloviny minulého století.

Rozsáhlou a náročnou revitalizaci Klementina zvládl tým divize 2 pod vedením Pavla Horáka, jehož několikaletou práci ocenila Subterra titulem Vedoucí projektu roku 2016.



Obnovou prošly rovněž detaily na fasádách, včetně slunečních hodin.

Ražby kolektoru pod Hlávkovým mostem

D1

Kolektor Hlávkův most a budoucí přeložka inženýrských sítí pod dno Vltavy umožní plánovanou rekonstrukci mostního tělesa. Významnou stavbu pro hlavní město Prahu provádí Subterra a Hochtief.



Pod dnem Vltavy již byla vyražena významná část kolektorové trasy.

Ražený a částečně hloubený kolektor s technickými a kabelovými komorami a odbočnou větví na štvanicím ostrově spojí Těšnov s Holešovicemi. Délka ražených úseků činí více než 400 metrů, souhrnná hloubka šachet je přibližně 130 metrů.

Trhací práce i důlní fréza

Ražba NRTM se zajištěním výrubu střikaným betonem vyztuženým sítěmi, příhradovými rámy a systémem kotvením probíhá v břidličném masivu.

Na těšnovské straně byla dosud vyhloubena šachta a poté vyražen zhruba 30metrový úsek kaloty a opěří kolektorové trasy pod Těšnovským tunelem. Dále proběhlo zajištění proplachovacího kanálu Těšnov–Libeň, kvůli němuž byly při ražbě podcházející technické komory vyloučeny trhací práce. Na rozpojování horniny byla nasazena důlní fréza Alpine AM50. Nyní je hlouben propoj mezi šachtou a kolektorem Nábřeží Ludvíka Svobody.

Na opačném, holešovickém břehu probíhá hloubení šachty s elipsovitým profilem, byl vyražen propoj pod kolektor Severní předměstí Hlávkova mostu a nyní pokračuje hloubení prostřednictvím trhacích prací ve skalních horninách.

Na Štvanici první prorážka

Kolektor povede přes štvanicý ostrov, kde byly vyhloubeny dvě šachty a vyražena technická komora a jímka. Šachty již propojila trasa, což představuje první ze tří prorážek. Ražba v této části probíhala důlní frézou i trhacími pracemi.

Na Štvanici míří k závěru práce na sekundárních konstrukcích téměř 100 metrů dlouhé hloubené odbočné větve, z větší části jsou již vyraženy i kolektorové trasy k oběma břehům.

„Nejobtížnější jsou ražby pod pilířem Hlávkova mostu mezi Štvanicí a Těšnovským předmostím, kde je ukládáno dvojnásobné množství rámů. Práce v podzemí i pilíř na povrchu jsou pod drobnohledem geotechnického monitoringu. Jde o jeden z klíčových momentů celé výstavby,“ popisuje vedoucí projektu Václav Dohnálek z divize 1. Kolektor má být dokončen v polovině roku 2018.

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, dobrých zpráv není nikdy dost, a neměly by tedy zapadnout. Proto jedna, byť dobrá jen zčásti, hned úvodem: oproti predikcím dopadly naše pololetní výsledky znatelně lépe. Alikvotní část ročního plánu však nenaplní. Přílišná radost tedy není namístě, zejména když dohody o výsledné ceně dvou velkých, stavebně již ukončených projektů v Srbsku a v Německu, jsou za dveřmi, ne však na stole.

Odpověď na otázku, jak si v poločase vedou jednotlivé divize, je košatá.

Divize 1 stále v tuzemsku strádá zakázkovou vyprahlostí, světlou výjimkou je technicky zajímavá stavba kolektoru Hlávkův most. Německé projekty, dálniční tunely Spitzenberg a Herrschafts-buck, kde divize působí společně s koncernovým partnerem BeMo Tunnelling, se rozvíjejí slibně i přes více než jednoměsíční přerušení činnosti na Spitzenbergu kvůli nutnému přeprojektování části tunelu. Tatáž komplikace se objevila i u slovenského železničního tunelu Milochov, kde však zdržení bude výrazně delší. Dopady posunu do ekonomiky projektu zde s investorem řešíme.

Divize 2 má letos v portfoliu řadu zajímavých projektů, od výstavby zimní haly PADOK IceRink v Praze-Strašnicích až po rekonstrukci věže Staroměstské radnice s orlojem. Při pololetním vysvědčení je premiantem, má splněno a předpokládá, že stejný výsledek nabídne i koncem roku.

Totéž se bohužel nedá říci o divizi 3, která za plánem letošního roku pokulhává. Svě zakázky sice provádí standardně bezproblémově, je jich však málo. Nadstandardně se divize 3 může pochlubit oceněním v celostátní soutěži Česká dopravní stavba, technologie a inovace roku 2016, za rekonstrukci železniční trati Klatovy – Železná Ruda obdržela Cenu Ministerstva dopravy ČR.

Divize 4 tradičně pilně skládá výrobní program z velkého počtu menších zakázek a pro její pololetní výsledky platí přesně to, co padlo úvodem: lepší, než se čekalo, ale laťka byla výše. Dobrým vkladem pro nejbližší budoucnost je získání zakázky na TZB při realizaci administrativních budov Palmovka Open Park 3 a 4.

Obě naše zahraniční dceřiné společnosti pracují ve svých zemích prakticky jen na jediné zakázce. „Jen“ je však v tomto případě slovem velmi relativním; v Maďarsku se jedná o výstavbu silničního obchvatu města Várpalota, která v příštím roce skončí, a Subterra – Raab Kft. zde intenzivně usiluje o zakázku navazující, ve Švédsku pak byla letos zahájena výstavba silničního tunelu Skärholmen, která naši dceřinou společnost SBT Sverige AB bude zaměstnávat až do roku 2022. Toto podzemní dílo znamená skutečnou výzvu, v naší bohaté tunelářské historii je čtrnáct čeleb na jednom tunelu premiérou. Pro budoucnost je důležité i to, že naši zaměstnanci pracující vedle Švédů zde získávají velmi cenné zkušenosti. To platí také u divize 1 na společných stavbách s BeMo Tunnelling v Německu.

Co do výrobního programu máme tedy do druhého pololetí vcelku slušně nakročeno. Svým spolupracovníkům přeji hodně odhodlání a úspěchů při jeho realizaci. Jim i všem ostatním pak rovněž hezký zbytek léta se vším příjemným, co k tomuto slunnému ročnímu období patří.

Ing. Ondřej Fuchs

Postup prací na Spitzenbergu



D1 Tunel Spitzenberg leží na německé dálnici A44, která spojí města Kassel a Eisenach. Dva dvoupruhové tubusy budou měřit téměř 600 metrů. Od letošního února na projektu pracuje sdružení dodavatelů, jež tvoří BeMo, Subterra a Stutz.

Od dubna byly vystavěny provizorní portály, jejichž stěny jsou zajištěny kotvením a stříkaným betonem. V červnu započala ražba západního tubusu od severního portálu pomocí NRTM.

Po vyražení přibližně 30 metrů musely být práce pozastaveny, jelikož se objevilo značné přetvoření a sedání celého tunelu včetně nadloží. Realizační dokumentace byla přepracována, původní jehlový deštník nahradil mikropilový. Primární ostění je prováděno s vertikálním členěním kaloty.

O dalším postupu ražby rozhodne zastižená geologie a deformace horninového prostředí, zatím se po přibližně 150 metrech předpokládá využití trhacích prací.

Ražba Herrschaftsbuscku zahájena



D1 Ve spolupráci se společností BeMo realizuje divize 1 tunel Herrschaftsbusck, který bude součástí dálnice A98 ve spolkové zemi Bádensko-Württembersko. Delší z jeho dvou tubusů dosáhne 485 metrů.

Dne 27. června se na staveništi konalo slavnostní zahájení ražby. Akce se zúčastnily dvě stovky hostů, vedle spolkových, zemských a regionálních politiků nescházeli ani zástupci investora a dodavatelů nebo místní obyvatelé. Přišli i členové občanských iniciativ, které za urychlenou výstavbu tunelu i dalších plánovaných úseků dálnice dlouhodobě lobbují.

Ceremoniál zahrnoval také tradiční vysvěcení sošky svaté Barbory, živou hudbu a samotné symbolické zahájení ražby.

Tunel má být dokončen v roce 2019.

Setkání bývalých zaměstnanců



Zbraslav hostila 8. června setkání více než sedmi desítek seniorů, bývalých zaměstnanců společnosti Subterra z regionu Čechy.

Závodní výbor s předsedou Josefem Maříkem informoval o nové struktuře odborové organizace. Od října bude současným zaměstnancům sloužit pouze pražská ZO OS STAVBA Subterra. Činnost seniorů nově zajišťí samostatná organizace v Praze, její obdoba pro region Morava bude v Tišnově.

Další body programu tvořila volba výborů či schválení zásad hospodaření. Na setkání vystoupil rovněž personální ředitel Karel Vašta a přislíbil, že vedení společnosti bude aktivity seniorů nadále finančně podporovat. Kromě těchto dobrých zpráv potěšila přítomné i příležitost zavzpomínat a probrat, jak se jim dnes daří.

Modernizace nádraží v Kuřimi

V rámci rekonstrukce železniční trati Kuřim–Tišnov realizují Subterra a OHL ŽS úpravy kuřimské stanice. Práce probíhají od letošního ledna, počátkem srpna skončila výluka liché kolejové skupiny.



Divize 3, která pracuje pouhých deset kilometrů od svého sídla v Tišnově, nasadila na úpravy kuřimského nádraží řadu vlastních strojů.

Projekt představuje celkovou modernizaci železniční stanice Kuřim s cílem zvýšit traťovou rychlost, bezpečnost i komfort pro cestující. Naopak snížení se týká hladiny hluku, která již nebude přesahovat limitní hodnoty.

Kromě kompletní rekonstrukce železničního spodku a svršku zahrnuje zakázka obnovu trakčního vedení, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a dvou ostrovních nástupišť včetně podchodu.

Zkouška nových pražců

Realizace stavby probíhá po etapách, při vyloučení nejdříve liché a následně sudé skupiny kolejí. Toto dělení a postupné uvádění do provozu zajišťuje nepřetržitou dopravu.

První výluka trvala od 13. března do 4. srpna, nyní se práce přesouvají na druhou část kolejí,

kde jsou plánovány až do 30. listopadu. V současnosti jsou dokončovány protihlukové stěny, mosty a tišnovské a brněnské zhlaví. Trhání kolejových



K pokládce betonových pražců slouží rovněž Robel PA 1-20 ES.

polí zajišťuje stroj PKP 20/25i, pokládku pražců pak Robel PA 1-20 ES.

V koleji č. 1 mezi výhybkami č. 11 a 12 byl zřízen zkušební úsek z pražců BV 08 s uložením kolejnic bez úklonu. V kolejích č. 1 a 3 jsou testovány inovované předpjaté pražce B 91T, které budou užívány v celé tuzemské železniční síti.

Důraz na výtvarné řešení

Nástupiště kuřimského nádraží dostane přístřešky s tvarově čistou ocelovou konstrukcí.

Působení na cestující se stalo tématem taktéž při návrhu protihlukových stěn. V současnosti jedná Subterra s městem Kuřim a investorem, kterým je SŽDC, o barevném a grafickém pojednání ploch a do návrhu chce zapojit i veřejnost. „Rádi bychom oslovili brněnské základní školy, které by připravily grafické návrhy. Výsledný motiv by následně putoval na zeď,“ upřesňuje plány vedoucí projektu Petr Mikulášek.

Modernizace mezitím pokračuje při omezeních daných velkým počtem dodavatelů na malém prostoru i hustou okolní zástavbou. Soutěžní dokumentace sice počítala s činností v nočních hodinách, s ohledem na okolní obyvatele však lze pracovat výhradně přes den.

Stavební část projektu má skončit do letošního 30. listopadu.



V Kuřimi se uplatňuje hned několik typů pražců, některé úseky jsou zkušební.

Rekonstrukce kanalizace v Nuselské ulici

Kvůli opravám tramvajové trati bylo u frekventované komunikace v Praze 4 třeba přeložit jednotnou kanalizaci. Zakázky se zhostila divize 4.



Přeložka kanalizace v Nuselské ulici si vyžádala několikametrové výkopy.

Výkopy v celém úseku vymezeném ulicemi Adamovská a Na Jezerce byly prováděny podél tramvajového tělesa za plného provozu, jejich hloubka

dosahovala 4 až 5 metrů a tvrdost hornin odpovídala rozmezí stupňů 3 a 5.

Projekt zahrnoval rovněž přeložky vodovodu a plynovodu.

Čtveřice stok

Stavba se dělí do čtyř částí, realizovaných celkem v pěti etapách.

Nejdelší stoka S1 je napojena v ulici Mendíků, prochází pod kolejemi do Nuselské a pokračuje severně, resp. severozápadně až do ulice Na Jezerce. Po trase v souhrnné délce přes 350 metrů bylo vybudováno celkem 18 kanalizačních šachet a několik desítek přípojek. Stoka S2 měří více než 100 metrů a Nuselskou směřuje naopak na jih, k ulici Ve Vilách.

Stoka S3 pak vychází ze šachty na východní straně Nuselské, na křižovatce s Mendíků, vede rovněž na jih a má délku 65 metrů. Poslední stoka S4 tvoří pouze krátkou odbočku do ulice Jaurisovy, jde o připojení uličních vpustí.

Veškerá kanalizace je z obetonované kamenniny, na řad bylo použito potrubí DN 300 – DN 500, na přípojky DN 200. Na povrchu byly obnoveny živé vozovky i dlažby na chodnících.

V současnosti je budován přibližně 30metrový úsek v ulici Pod Pramenem se dvěma šachtami. Následuje přepojení vodovodu a obnova zbývajících povrchů.

Celková doba výstavby, již vede Martin Vlček, byla stanovena na osm měsíců, termínem dokončení je tedy konec srpna.

Vzduchotechnika pro obchod na Chodově

V obchodním centru Chodov instaluje divize 4 ventilaci, klimatizaci a odvod tepla a kouře pro pobočku oděvní společnosti Peek & Cloppenburg.

Obchodní jednotka se nachází ve dvou podlažích propojených eskalátory, kromě prodejní plochy sestává ze skladů a hygienického, personálního a technického zázemí.

Vysoký standard

Prostor bude vybaven centrálním větracím a klimatizačním zařízením, na jehož provedení klient klade značné nároky.

„Materiálové standardy jsou vysoce nadprůměrné a většinu komponent jsme museli zakázkuově dovážet. Například vířivé anemostaty zajišťuje

firma Schako, v každém bude umístěn reproduktor,“ říká David Svoboda, vedoucí provozu vzduchotechniky divize 4.

Chlazení zabezpečí systém cirkulačních jednotek fancoil zavěšených nad podhledem, vytápění zajišťí jednotky s vodním ohřívacem u fasády. Pro tepelný komfort bude využito rovněž odpadní teplo ze svítidel.

Divize 4, podílející se také na celkovém rozšíření OC Chodov, musí práce pro generálního dodavatele, společnost EQOS Energie, ukončit do závěru letošního srpna.



Podhledy v oděvní prodejně budou skrývat rozsáhlé vzduchotechnické rozvody.

Ražba tunelu Milochov se změnami

Združenie Nimnica, jehož členem je prostřednictvím divizí 3 a 1 i Subterra, pracuje na modernizaci železniční trati Púchov–Žilina. Výstavbu tunelu Milochov, která se stala pilotním projektem divize 1 na Slovensku, provázejí úpravy dokumentace.



Západní portál železničního tunelu Milochov je budován ve strmém, zalesněném svahu údolí Váhu na úpatí vrchu Stavná.

Modernizace železničního úseku Púchov – Povážská Teplá, I. etapa projektu, představuje největší investici v historii samostatných slovenských železnic. Kromě úprav samotné trati zahrnuje zejména výstavbu dvou tunelů, Milochov a Diel. Na jejich vybavení elektroinstalacemi se bude podílet rovněž divize 4.

Výstavbu tunelu Milochov, s délkou 1 861 metrů, zahájil tým divize 1 vedený Miroslavem Chybou letos v květnu, s půlročním zpožděním proti původnímu plánu. Bylo třeba vyčkat na dokončení příprav v podobě přeložek inženýrských sítí.

Svahy západního portálu

Samotnému hloubení, těžení a zajišťování obou portálů předcházelo budování přístupových komunikací. Na západním portálu šlo o složitou činnost v komplikovaném a strmém terénu.

Při odtěžování svahu byly objeveny odlišnosti mezi skutečně zaměřeným terénem a projektovou dokumentací. Zástupci autorského dozoru museli vydat její revizi a zajištění svahů upravit. Změna spočívala zejména v navýšení ploch stabilizovaných stříkaným betonem. V současnosti již práce na západním portálu pokračují.

Jiné geologické prostředí

Na východním portálu bylo nejprve potřeba vyřešit obslužné komunikace pro několik domů, které zůstaly v těsné blízkosti stavby. Provizorní silnice byla vybudována včetně přesunutí autobusové zastávky.

V rámci provádění vrtů pro lanové kotvy při zajišťování čela portálu vyhodnotil geolog složení horninového prostředí a poukázal na skutečnost, že navržené řešení není vhodné. Proto bylo potřeba v projektu změnit rovněž zajištění portálové stěny včetně předpolí ražby. Nyní autor dokumentace dokončuje její úpravy, celé předpolí ražby zpevní tryskové injektáže. Poté budou dovrtány ostatní kotvy. Dodavatel předpokládá, že tato změna ovlivní harmonogram díla i jeho cenu. Realizace tryskové injektáže si vyžádá čas v rozmezí čtyř až šesti měsíců.

Ačkoli dosud šly práce na východním portálu tunelu dle plánu, nyní musely být pozastaveny až do dořešení projektové úpravy.

Modernizovaný úsek, součást evropského koridoru Va, má být dokončen v roce 2020.



Výstavba v místě východního portálu probíhá v sousedství obytné zástavby.

Rozšíření onkologie v Ostravě

Divize 2 se jako dodavatel stavební části podílela na nové budově pro Kliniku onkologickou Fakultní nemocnice Ostrava, v níž bude situováno oddělení nukleární medicíny. Generálním dodavatelem projektu byla společnost MORYS.



Nová budova skrývá špičkové vybavení, nároky na provedení byly vysoké.

Na dvoupodlažní přístavbě stávajícího pavilonu pracoval deset měsíců tým divize 2 vedený Kamillem Brodou. Realizaci specifického zdravotnického objektu provázela řada zvláštních požadavků.

Z některých prostor se nesmí šířit RTG záření, proto kromě klasických tvárnic byla na příčky použita i speciální konstrukce. Skladba stěn sestává z vnějších sádrových bloků a jádra z barytové betonové směsi s objemovou hmotností 3 150 kg/m³. Při vyzdívání bylo třeba postupovat po vrstvách a čekat na jejich vytvrzení, práce tedy postupovaly pomalu.

Dokonale rovné podlahy

Zvláštní pozornost byla věnována rovněž místnosti pro přístroj PET/CT. „Zde bylo třeba dbát zejména na precizní vylívání podlah i pokládku elektrostaticky vodivého PVC, nároky na rovinatost povrchu jsou v tomto případě velice vysoké,“ říká stavbyvedoucí Tomáš Nehudek.

Okolní místnosti spadají do kontrolovaného pásma. Jedná se o tzv. čisté prostory skládající se z laboratoře a filtrů materiálů a personálu. Funkčně k nim náleží ještě aplikační místnost, sklad odpadu a příjem materiálů.

Hala v Šumperku dokončena

V areálu severomoravské společnosti Pramet Tools dospěla k závěru výstavba školícího a vývojového centra. Moderní halu s montovanou ocelovou konstrukcí realizovala divize 2.

Novostavba, která stojí poblíž vjezdu do areálu, je víceúčelová. Hala s plochou střechou je zčásti jednopodlažní a zčásti dvoupodlažní.

V přízemí se nachází zkušebna a centrum pro obrábění, dále montážní dílny, vývojové pracoviště a také kanceláře. V patře mají své místo zasedací místnosti, přednáškový sál a hygienické zázemí.

Halu, uspořádanou jako trojtrakt, nesou pohledové ocelové sloupky s I profilem, obvodový plášť tvoří PUR panely. Funkci objektu odpovídá rozsáhlé prosklení fasády i některých příček.



Ocelová stavba je oplášťena sendvičovými fasádními panely a bohatě prosklena.

Termínový posun

Dle původní smlouvy z loňského června měla realizace probíhat v období července až září 2016.

Odkrytí stávajících základových konstrukcí ovšem odhalilo, že nemají dostatečnou únosnost. Termín se proto ukázal jako nereálný, k prodávám přispěly i nevládné klimatické podmínky. Harmonogram byl prodloužen bezmála o tři čtvrtě roku až do června 2017. V současnosti je dílo předáno, za-

městnanci divize 2 pracují na standardní fázi odstraňování vad a nedodělků.

„Posun termínu zkomplikoval celou realizaci, protože zásadním způsobem narušil dodavatelský systém,“ říká vedoucí projektu Kamil Broda. Jednotliví dodavatelé, kteří byli připraveni na určitý termín, mohli z kapacitních důvodů jen velmi obtížně reagovat na změněné požadavky. Pozitivní



Zasedací místnosti v patře nabízejí přehled do hlavního prostoru haly.

rolí při řešení složitých situací však sehrála podpora zástupce investora a také konstruktivní tlak na dodavatele.

„Díky každodenní poctivé práci celého realizačního týmu, zejména Ondřeje Kabelky a připravě Patrika Bizyky, jsme společnosti Pramet Tools mohli odevzdat stavbu, se kterou bude spokojena,“ shrnuje Kamil Broda.

PĚT OTÁZEK

René Tikal
sochař a restaurátor



Při rekonstrukci věže Staroměstské radnice, na které se podílí divize 2, se uplatňuje řada uměleckých řemesel. Práce na obnově soch a dalších kamenných prvků má na starosti René Tikal.

Po absolvování sochařství na AVU v Praze pracoval v Itálii, začátkem 90. let působil na volné noze. Poté se začal věnovat restaurátorské činnosti a získal na ni licenci od ministerstva kultury. Za pětadvacetiletou praxi pracoval na desítkách památek, včetně Svatého Kopečku u Olomouce, Kuksu nebo Pražského hradu.

Na kterých projektech divize 2 jste v posledních letech pracoval?

V roce 2010 to byla také rekonstrukce Staroměstské radnice, kdy jsme na jižních fasádách obnovovali štuky a kámen – pozdní gotiku i novogotické objekty, sochařskou i architektonickou část.

Poté jsme přibližně dva roky pracovali na právě dokončené revitalizaci Klementina, šlo o sochy v interiéru a stavební prvky v exteriéru. Například na centrálním schodišti jsme restaurovali figury čtyř andělů v nadživotní velikosti umístěné v nikách. Práce spočívaly v čištění od prachových depozitů, v doplnění materiálu, povrchových úpravách a revizi zlacení.

Co vás přivedlo zpět na Staroměstskou radnici?

Díky dřívější spolupráci s divizí 2 jsem byl se svým týmem opět povolán. Nyní jde o obnovu věže, kde mám na starost celou restaurátorskou část. Jedná se o velké penzum práce – sochařskou výzdobu orloje i arkýře a také veškeré architektonické prvky pod úrovní střechy.

Co všechno tyto práce zahrnují?

Za dobu dvou let máme především posílit narušenou konstrukci arkýře, abychom místo epoxidových kopií soch mohli osadit kamenné.

Kromě toho budeme restaurovat sochy uložené v suterénu Staroměstské radnice, kde jsou zároveň vystavovány. Jde o kopie pocházející z roku 1888 a zhotovené z hořického pískovce.

Druhou část prací představuje obnova sochařské výzdoby orloje. Především přízemní části jsou hodně poškozeny vandaly a odpadávají. Dále budeme odstraňovat vápencové krusty, černé depozity a soli. Na mechanické části vnitřního ustrojení orloje naopak pracovat nebudeme.

Které z prvků Staroměstské věže považujete za nejzajímavější?

Budeme zhotovovat další kopii kamenné gotické madony z roku 1357. Do současnosti se na místě originálu vystřídalo kopií hned několik. Ta poslední pocházela z 80. let minulého století a byla vytvořena jako epoxidový výdusek, jenž ovšem pod vlivem povětrnosti zdegradoval a jeho původní modelace se vytratila. Z tohoto důvodu jsme byli pověřeni, abychom podle originálu uloženého v Muzeu hlavního města Prahy pořídili novou, tentokrát již sekau kopii.

Při čištění kamenných částí arkýře byly rovněž objeveny zbytky polychromií, které jsou nyní předmětem dalších chemických analýz. Můžeme tak zjistit dřívější barevnost sochařské a architektonické výzdoby Staroměstské radnice. Mohlo by se jednat dokonce až o pozdně gotické pojednání.

S čím se ve své profesi nejčastěji potýkáte?

Jde o fyzicky náročnou práci, při které se člověk pohybuje většinou na lešení, ve výškách a mnohdy i v nepříznivém počasí.

Nejhorší je však dodržování termínů. Technologický postup se nikdy nedá předem stanovit sto procentně, oproti původnímu odhadu se restaurátorské práce zpravidla ukážou jako náročnější, a tedy i zdlouhavější.

Trať do Železné Rudy opět s cenou

D3 Rekonstrukce železniční trati Klatovy – Železná Ruda, realizovaná společností „SBT+OHL+AŽD Klatovy“, si v červnu připsala další ocenění. Ve 14. ročníku soutěže Česká dopravní stavba, technologie a inovace roku 2016 obdržel projekt Cenu Ministerstva dopravy ČR. Za společnost Subterra převzal ocenění na galavečeru v Betlémské kapli obchodní ředitel Jiří Tesař.

Prázdninová jízda parních vlaků



Také letos podpořila Subterra jízdu historických vlaků na Slavnosti Pernštejnského panství v jiho-moravské Nedvědicí. Ve středu 5. července vyjely soupravy pocházející z poloviny minulého století, vlak z Brna táhla parní lokomotiva jménem Rosnička, z Havlíčkova Brodu pak Skaličák. Děti i dospělí si kromě samotné cesty užili též bohatý program jak v Nedvědicí, tak na hradě Pernštejně.

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

Mgr. Zdenka Jerie	14. 8.
65 let	
Ing. Vladimír Gregůrek	7. 9.
Ing. Milan Hellinger	24. 9.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let	
Stanislav Dejčík	1. 8.
Ing. Václav Dohnálek	1. 8.
Ing. Jan Jaroš	1. 8.
Milan Kruček	1. 8.
Vladimír Krížek	6. 8.
Pavel Šerý	6. 8.
Ing. Robert Szlachta	31. 8.
Ing. Tomáš Macháček	1. 9.
Jiří Trčka	1. 9.
Petr Veleba	2. 9.
Ing. Miroslav Baštář	10. 9.
Bc. Pavel Kerber	17. 9.
15 let	
Igor Miko	1. 8.
Marek Vyhňálek	1. 8.
Jindřich Báča	7. 8.
Lukáš Pinc	30. 8.
Jaroslav Mařinec	1. 9.
Milan Mareth	10. 9.
Kamil Korbelář	23. 9.
20 let	
Ing. Petr Kajer	1. 8.
Jiří Günther	1. 9.
Bohuslav Válek	6. 9.
25 let	
Jiřina Dobřanská	14. 9.
30 let	
Jan Prostřední	1. 8.
Ing. Jiří Tesař	1. 8.
Ing. Josef Bača	3. 8.
35 let	
Ing. Josef Nežerka	31. 8.

Letní sportovní hry Metrostavu

Již po sedmnácté změřili zaměstnanci společnosti Metrostav a Skupiny Metrostav síly v pěti sportovních disciplín. V polovině června se do Nymburka sjelo deset týmů, jedním z nich byla i Subterra.

Soutěžící se opět museli vypořádat s různými sporty, postupně šlo o volejbal, nohejbal, tenis, vrh koulí a štafetový běh na 8 x 200 metrů. Subterra letos dosáhla na medailovou pozici v jediné disciplíně, jednalo se však o příčku nejvyšší. Irena Vacková a Zdeněk Pata zvítězili v tenisu, ve smíšené čtyřhře vyhráli všechny čtyři zápasy své skupiny a měli i nejlepší celkové skóre. Celkově se tým společnosti Subterra umístil na osmém místě, nejvíce bodů v součtu všech disciplín tentokrát získali reprezentanti divize 3 Metrostav.



Žlutočerným se vcelku dařilo také ve volejbalu, vyhráli svoji základní skupinu.



V dresu společnosti Subterra se v Nymburku objevila řada tradičních zástupců.



Do vrhu koulí nastupovali vždy tři muži a jedna žena, sčítaly se lepší ze dvou pokusů.



Irena Vacková a Zdeněk Pata letos v tenisové čtyřhře nenašli přemožitele.



Závěrečné smíšené štafety se zúčastnilo osm závodníků, každého čekalo 200 metrů.

Obhajoba prvenství na dračích lodích

V loňském roce se dračí loď společnosti Subterra v tradičním závodě vrátila po dvou letech na nejvyšší pozici. Na konci června se na hladině Vltavy v Praze-Podolí podařilo úspěch obhájit.



Posádka dračí lodi Subterra si zopakovala loňské vítězné úsměvy.



Soutěžící doprovázeli profesionální kormidelník a bubeník.

Soupeření pěti společností před Botelem Racek letos na konci června za mimořádně teplého počasí přihlíželo velké množství lidí. Na každé dračí lodi pádlovalo vždy osmnáct reprezentantů, z toho nejméně šest žen. Dvojice společností závodily na 200metrové trati systémem každý s každým, dvě z nich své první tři duely dokázaly vyhrát – Hochtief a Subterra. Poslední jízda se tedy stala přímým soubojem o celkové prvenství. I závěrečný krok Subterra zvládla. Na zbývajících pozicích figurovaly společnosti Trigema, Abbott a Geosan.

Metrostav handy cyklo maraton 2017

První srpnový den před polednem, při teplotě přesahující 35 °C, byl odstartován nejdelší cyklistický závod v Česku, k jehož hlavním cílům patří zapojení handicapovaných do aktivního života.



Do letošního cyklomaratonu Subterra poprvé nasadila vlastní tým.



Michal Břetenář zdolával další a další kilometry se svým věrným doprovodem.

Za Skupinu Metrostav se na trať dlouhou 2222 kilometrů s časovým limitem 111 hodin letos vydala tři družstva. Jako první osmičlenný tým vystartoval Metrostav, Subterra vyjela devatenáctá a vše uzavírala Skupina Metrostav s číslem 35. Hlavní myšlenku závodu se našemu týmu podařilo naplnit hned dvojnásobně. Jeli s námi handbikeři Honza Kopecký a Michal Břetenář. Minulý ročník oba sledovali zpozzdálí, coby patroni týmů Skupina Metrostav, resp. Metrostav, letos ovšem závodili a patronaci přenechali Lukáši Váchovi.

Vyrazili jsme proti směru hodinových ručiček, nejprve na sever do Drážďan, kde nás na atletickém okruhu čekala časovka jednotlivců. Pokračovali jsme do Děčína na vrchařskou časovku a na autodromu v Mostě jsme pak absolvovali časovku týmovou. Poté už zbývalo projet „pouze“ 1800 kilometrů po předem zvolené trase. Kontrolní body představovaly mj. Františkovy Lázně, Klatovy, Dobříš, České Budějovice, Valtice, Ostrava, Opava, Olomouc, Litomyšl, Žďár nad Sázavou, Kutná Hora, Broumov a Rumburk.



V cíli slavili všichni – patron, handbikéři, cyklisté, řidiči i rodinní příslušníci.

Do cíle jsme dojeli v pátek 4. srpna, po 76 a půl hodině, na pátém místě. Skupina Metrostav skončila třetí a Metrostav šestnáctý. Po započtení bonifikací za časovky a kilometry najeté handbikery i penalizací za porušení pravidel jsme se Skupinou Metrostav svá pořadí uhájili, Metrostav pak vystoupal až na místo sedmé. Nejdůležitější však bylo, že jsme se všichni vrátili zdraví a spokojeni.

Zdeňka Kouřimská