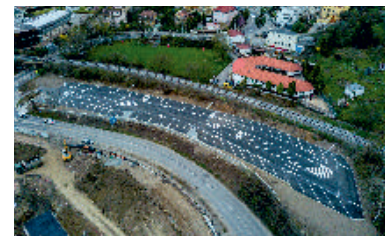




BYTOVÝ DŮM U ROKYTKY

SUBTERRA



PARKOVIŠTĚ HRANIČKA

Den otevřených dveří ve Stockholmu

Od loňského února pracuje dceřiná společnost SBT Sverige AB ve švédské metropoli na ražbě dálničního tunelu Skärholmen. V sobotu 5. května si součást budoucího obchvatu mohla prohlédnout veřejnost.

Investor významné dopravní stavby, státní agentura Trafikverket, si pro den otevřených dveří vybral právě úsek, který staví Subterra.

V porovnání s ostatními raženými částmi projektu, jichž je celkem šest, postoupily práce nejdříve a investor hodnotí dosavadní činnost dceřiné společnosti velmi kladně.

Mnoho návštěvníků i otázek

Na prohlídku dosud zbudovaného úseku více než čtyřkilometrového dvoutubusového tunelu čekala fronta zvědavých návštěvníků již hodinu před zahájením akce. Za slunečného počasí přilákal den otevřených dveří kolem 2 200 lidí.

Na cestu do podzemí byli návštěvníci vybaveni bezpečnostními helmami a reflexními vestami. Poté si mohli prohlédnout stroje používané pro ražbu skandinávskou metodou, například třílafetový vrtací stroj pojmenovaný Camilla, čelní nakladače, dempy nebo zařízení pro realizaci stříkaných betonů.

Dozvěděli se též základní informace o celém projektu včetně aktuálního a budoucího postupu prací. Přítomní zástupci investora i pracovníci společnosti SBT Sverige AB rovněž odpovídali na řadu nejrůznějších otázek.

Návštěvníky třeba zajímalo, jak dlouhý tunel bude, kolik lidí na stavbě pracuje, k čemu slouží konkrétní stroje, ale i kde je umístěna soška svatého Barbory. Dále byli zvědaví, jestli se při ražbě našly nějaké fosilie či jiné zajímavé předměty, a padly také dotazy na uspořádání běžeckého či cyklistického závodu. Podobné sportovní akce již dříve předcházely otevření jiných velkých tunelů ve Stockholmu.



SBT Sverige AB razí dvoutubusový tunel Skärholmen, jenž se nachází v jihozápadní části Stockholmu, skandinávskou metodou. Horninový masiv je rozpojován emulzní trhavinou.

Ražby pod jezerem

V prosinci 2017 postoupily ražby severním směrem až k jezeru Mälaren, kde se plánovaně zastavily. Poté byly provedeny jádrové vrty a po jejich vyhodnocení bylo stanoveno, jakou technologii pokračovat.

Tunel pod jezerem bude v délce asi 200 metrů ražen pod mikropilotovým deštníkem po obvodu celé klenby, s horizontálním i vertikálním členěním čelby. Definitivní ostění dosáhne tloušťky 1,5 metru.

Práce započnou v polovině tohoto roku a skončí v roce 2020.

Aby bylo možno co nejdříve pokračovat v ražbách hlavního tunelu za jezerem, kde zbývá úsek dlouhý zhruba 1,2 kilometru, bude využito bypassů o přibližně pětinovém profilu. Tímto způsobem lze náročnou oblast překlenout za třetinový čas.

Práce na dalších dvanácti čelbách v části Skärholmen a v části Sättra plynule pokračují, nyní je vyraženo zhruba 45 % celkového objemu.



Při práci v podzemí se uplatňují různé druhy stavebních strojů.



Den otevřených dveří přilákal více než dvě tisícovky zájemců všech generací.



Dlouhá fronta se před tunelem tvořila již hodinu před zahájením prohlídky.

Železniční trať Břeclav–Znojmo oceněna

Subterra se společností OHL ŽS získala první místo v soutěži Stavba Jihomoravského kraje 2017. V kategorii Dopravní a inženýrské stavby porota nejvíce ocenila revitalizaci trati Břeclav–Znojmo.



Divize 3 na devítikilometrovém úseku modernizovala i zastávku Valtice město.



Projekt zahrnoval rovněž rekonstrukci železničních přejezdů.

Výsledky 16. ročníku soutěže představili organizátoři ve čtvrtek 26. dubna na Brněnském výstavišti. Jedenáctičlenná porota v čele s rektorem VUT v Brně Petrem Štěpánkem určila vítěze v šesti kategoriích.

Posláním soutěže je prezentace kvalitních staveb v Jihomoravském kraji a jejich přiblížení širší laické i odborné veřejnosti. Ocenění patří nejen projektantům a dodavatelům, ale rovněž investorům.

Rychlejší doprava ve známé oblasti

Společnost Malverina vedená OHL ŽS na zakázce pracovala přibližně půl roku, od března do října 2017. Úpravy se týkaly traťového úseku mezi stanicemi Boří les a Valtice.

Divize 3 pod dohledem Tomáše Kotka zajišťovala opravu dvou přejezdů, stanice Valtice, zastávky Valtice město včetně opěrné zdi a také tříkilometrového úseku kolejí.

Revitalizace trati přinesla zvýšení rychlosti dopravy až na 120 km/h. Spolu se zkrácením jízdních dob se cestující dočkali komfortnější a bezpečnější přepravy.

Regionální trať prochází známým Lednicko-valtickým areálem, jenž je jednou z tuzemských památek UNESCO. Oceněný projekt tedy přispěl ke konkurenceschopnosti železnice v této turisticky atraktivní oblasti.

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, aniž bych příliš zkresloval aktuální stav věcí, mohu bych převážnou část úvodníku ze stejného čísla loňského Zpravodaje opsat: „Jalový návrat našich hokejistů“ se letos opakoval jako přes kopírák, o „překvapivé činy amerického prezidenta“ nepochybně stále není nouze (oceláři z EU, plačte!), a tak loni zmíněnou „doznívající vládní krizi“ stačí nahradit „vládnutím bez důvěry“, přidat k tomu GDPR, případně královskou svatbu prince Harryho a máme obraz dnešní doby dostatečně věrný.

Nové není ani to, že Subterra „tradičně podpořila vrcholnou kulturní událost – Mezinárodní hudební festival Pražské jaro – a byli jsme partnerem jednoho ze stěžejních koncertů“. Stalo se tak již po sedmadvacáté. Avšak zatímco loni jsem se zmínil o „hudbě připomínající nejtemnější stránky minulého století“, letos Bernsteinovy muzikálové melodie strhávaly chvilami ke zpěvu i samotného dirigenta. Ve vokálním projevu však měli přece jen navrch Vojtěch Dyk a další čtyři sólisté.

V případě výsledků za loňský rok by u pětimiliardového obratu stačilo nahradit slovo „bezmála“ vztahující se k roku 2016 souslovím „více než“ pro rok 2017. V tvorbě zisku jsme se oproti „rozpačitému výsledku“ roku 2016 zlepšili, ne však dost na to, abychom splnili plán. A to je věc, již je třeba letos změnit. Objemy prací, které máme již smluvně zajištěny nebo zařazené v kategorii „před smlouvou“, jsou na takové úrovni, že by bylo neomluvitelné si letošní rok pokazit nízkou rentabilitou produkce nebo špatně zvládnutými projekty. V této souvislosti chci věřit, že motivační role upravených mezd se nemine účinkem.

I letos bude podíl zahraničních zakázek vysoký. Hlavním důvodem je naprostá absence tunelových staveb na českém trhu. Ta nás trápí dlouhodobě a vyrovnáváme se s ní prací na Slovensku, ve Švédsku, v Maďarsku a v neposlední řadě v Německu. Zejména tam se budeme snažit co nejdříve navázat na výstavbu tunelů Spitzenberg a Herrschaftsbusck, která je již v pokročilé fázi, dalším projektem. Naopak v Maďarsku a ve Švédsku máme díky velkým infrastrukturním projektům práci zajištěnou na několik let dopředu. Balkán opouštíme s vizitkou v podobě tří dálničních tunelů. Je to však jiné loučení, než bychom si přáli.

I letos realizuje Subterra řadu velmi zajímavých staveb. Rozhodně mezi ně patří výstavba kolektoru Hlávčkův most, jež byla spojená s ražbou pod Vltavou. Pod vodou, tentokrát pod dnem jezera, razí i naše dceřiná společnost SBT Sverige AB. Zde bude ve velmi složitých geologických podmínkách spolupracovat i s další se společností ze Skupiny Metrostav, a to se Zakládáním staveb. V tuzemsku stojí za zmínku pokládka pevné jízdní dráhy v železničním tunelu Ejovice a projekt, který je veřejnosti nejvíce na očích – rekonstrukce věže Staroměstské radnice v Praze.

Neočekáváme, že blížící se poleťtí s sebou přinese i splnění poloviny plánu. A tak pro nás platí věta člena správní rady adresovaná správcí pivovaru ve filmu Postřižiny: „Musíte se více snažit, pane správce.“ Věřím, že blížící se doba dovolených nám umožní načerpat k této snaze dostatek sil. Co nejvydařenější léto přejí nejen svým spolupracovníkům, ale i všem ostatním čtenářům.

Ing. Ondřej Fuchs

Železniční stanice v Jaroměři



D3 Subterra se společností Eltra zahájila rekonstrukci železniční stanice v Jaroměři. Divize 3 zajišťuje kompletní stavební práce.

V dubnu byly vytrhány koleje sudé skupiny, odtěženo šterkové lože a také zbourána původní nástupiště. Divize 3 postavila základy nových stožárů a provedla výkopy pro podchod a novou kabeláž. Zároveň již začaly úpravy vnitřních prostor výpravní budovy.

„Nejsložitější postup nás čeká od 13. července do 10. srpna. V tomto období divize 3 zrealizuje kromě obou železničních zhlaví také všechny tři přejezdy, hlavně velký a složitý přejezd v Jaroměři. Kvůli tomu bude úplně vyloučen železniční provoz, jež nahradí autobusová doprava,“ popisuje projekt jeho vedoucí Petr Mikulášek.

Na stavbě probíhá rovněž archeologická činnost, která ovlivňuje postup prací. Proto má být rekonstrukce dokončena až v příštím roce. ■

Tři rekonstrukce budov

D2 Tři zakázky na úpravy starších staveb v nedávné době získala divize 2. Dva projekty vede Miroslav Neškodný, třetí Michal Krenar.

Rekonstrukce budovy magistrátu v Teplicích sníží její energetickou náročnost. Kamenný obklad fasády bude repasován a zčásti nahrazen kontaktním zateplením. Divize 2 také dodá novou střechu, okenní a dveřní výplně a fotovoltaické panely. Projekt byl zahájen v květnu, termínem dokončení je říjen.

Jídelnu ZŠ Pošepného v Praze čeká přestavba varny. Prostory projdou dispoziční úpravou, stávající zařízení nahradí moderní gastrotechnologie. Stavební práce, na něž jsou od konce května vyhrazeny čtyři měsíce, zahrnují rovněž nové podlahy, obklady a instalace.

Na kompletní rekonstrukci pražského bytového domu Modřanská bude divize 2 pracovat od srpna necelý rok. Součástí projektu je též demolice dvou pater a jejich výstavba v jiné podobě. ■

Bytové domy Krejčárek

D4 Společnost Edifice construction & consulting v Praze staví bytové domy Krejčárek. Na dodávce technického zařízení se podílí i divize 4.

Komplex sestává z pěti samostatných budov. Bytové jednotky s dispozicemi 1+kk až 3+kk doplňují balkony, terasy či předzahrádky a také podzemní parkovací stání. V domech bude centrální vytápění a rovnotlaké větrání s rekuperací, spotřeby každé jednotky budou měřeny zvlášť.

Divize 4 instaluje kompletní rozvody vody a vytápění ve 114 bytových jednotkách z celkových 220 v budovách A a B. V těchto objektech rovněž zajišťuje páteční rozvody v suterénu.

Práce začaly v dubnu a jejich plánované ukončení je v květnu příštího roku. ■

Průzkumy pro Radlickou radiálu

D1 Po úspěšném dokončení a předání komplexního inženýrsko-geologického průzkumu pro stavbu Radlické radiály získala Subterra v dubnu také navazující zakázku na provoz a údržbu průzkumné štol. Soutěž vypsalo hlavní město Praha.

Divize 1 bude v podzemním díle nadále zajišťovat především čerpání podzemních vod, větrání, osvětlení a rovněž pravidelné prohlídky. Do zakázky dále spadá nejen ostraha a provoz zařízení staveniště, ale také případné opravy.

Průzkumná štola v budoucí trase tunelu Radlice celkově měří více než jeden kilometr a byla realizována ve dvou etapách. Divize 1 zahajovala ražby již v roce 2014.

Smlouva na provoz a údržbu je uzavřena na dobu 57 měsíců. ■

Bytový dům u Rokytky dokončen

Projekt Park Rokytka v pražských Vysočanech dospěl po patnácti měsících k závěru. Divize 2 stavěla pětipodlažní bytový dům s 45 jednotkami jako generální dodavatel.



Jednotlivé části bytového domu Park Rokytka odlišují materiály a barvy použité na fasádách. Stavba si vyžádala velice pečlivé provedení povrchů i detailů.

Budova, kterou pro společnost Za Lidovým domem navrhl Ateliér Daďa architekti, se vyznačuje členitým uspořádáním a propojením bytů s okolní zelení. Přízemní jednotky nabízejí předzahrádky, ve vyšších podlažích se nacházejí balkony či terasy.

Dům o třech schodišťových sekcích je založen na pilotách a má monolitickou stěnovou nosnou konstrukci.

Komplikované detaily

Hmotové uspořádání stavby je ještě zvládnutelné materiálovým a barevným řešením. Fasády kladly vysoké nároky na provedení.

Povrchy, které kombinují klasické tenkovrstvé omítky s dřevěným obkladem, se musely skloubit s klempířskými a zámečnickými prvky i příznanými kastlíky na žaluzie. Poměrně obtížné bylo také pro-

vedení detailů v místech styku zateplených a nezateplených konstrukcí, jednalo se zejména o balkony. Nejvyšší patro a rovněž hmoty balkonů odli-



Rezidence nabízí svým obyvatelům rovněž parkovací místa v suterénu.

šuje šedivý odstín omítky, která byla navržena ve více zrnitostech.

„Bylo složité jednotlivé práce časově koordinovat. Nejenom vzhledem k mnoha detailům, ale především kvůli špatnému počasí. Od půlky února do půlky března mrzlo, proto se realizace venkovních částí o něco protáhla. Dokončení interiérů již bylo jednodušší,“ rekapituluje průběh stavby vedoucí projektu Miroslav Neškodný.

Bytové jednotky, které jsou již rozprodané, disponují vyšším standardem vybavení zahrnujícím například dřevěná okna, dřevěné podlahy a sádrové omítky.

Odolné provedení

Podzemní podlaží, jež slouží parkování, se nachází na úrovni hladiny říčky Rokytka. Právě z blízkého vodního toku měla divize 2 ze začátku obavy, žádné problémy ovšem nakonec nenastaly. Podzemní část je řešena jako bílá vana, díky jejímu kvalitnímu provedení nemusela stavba zatěžující vodu řešit.

Součástí zakázky byla rovněž úprava okolí domu. Kromě výstavby komunikací a chodníků včetně osvětlení se jednalo o rozsáhlé sadové úpravy. Spolu s travníkovými plochami a živými ploty dotváří charakter projektu šestnáct vzrostlých stromů. ■



Na severní fasádě se nacházejí tři vstupy, které odpovídají schodišťovým sekcím.

Depozitář Národní knihovny

Centrální depozitář Národní knihovny v Praze prochází celkovou rekonstrukcí. Rozlehlý objekt situovaný v Hostivaři dostává také nové technické vybavení, které dodává divize 4.



Po více než dvaceti letech provozu se původní hostivařská budova Centrálního depozitáře Národní knihovny dočkala modernizace, jejíž stěžejní součástí je zlepšení vnitřního klimatu.

Budova Centrálního depozitáře Národní knihovny pochází z poloviny devadesátých let minulého století. Objekt vznikl úpravou starší železobetonové haly, ke které byla ještě přistavěna administrativní část.

K hlavním cílům současné rekonstrukce patří rozšíření kapacity pro zaměstnance a také zajištění příznivého klimatu v prostorách pro skladování knih. Výměnu technologií zabezpečuje divize 4, jež svoji práci v depozitáři zahájila počátkem letošního roku. Generálním dodavatelem je společnost Geosan Group.

Ve dvou etapách

Aby mohl být provoz depozitáře zachován, dělí se jeho rekonstrukce do dvou etap. První odpovídá tomuto kalendářnímu roku a zahrnuje přibližně osmdesát procent stavebních prací. Zbývající část zakázky pak bude dokončena v době od března do října 2019.

Kvůli celkové rekonstrukci musí být přemístěno 350 tisíc svazků, které budou dočasně nepřístupné, nebo 78 skříní listkového generálního katalogu. Po dokončení najde v hostivařské budově své místo přibližně 4,5 milionu knih.

Důležitá vzduchotechnika

Divize 4 v Hostivaři realizuje rozvody zdravotech- niky, topení, chlazení, vzduchotechniky a rovněž elektro, silno- i slaboproudu.

Stěžejní součástí rekonstrukce pak představuje výměna vzduchotechnických jednotek a také instalace kvalitního chlazení s absorpčním odvlhčova- ním. Stávající kondenzační jednotky působily v některých ročních obdobích problémy a v depo- zitářích nebylo možno uchovat potřebné stabilní prostředí.

Strojovny chlazení a vzduchotechnické jed- notky se nacházejí v horní části objektu. „Umístit zařízení do výšky bylo náročné, proto jsme s tím začali. Museli jsme i odkrývat střechu,“ zmiňuje vedoucí projektu Václav Rataj.

Další důležitou položkou byla výměna rozvodů vody. Původní litinové potrubí nahradil kvalitní nerez. Ostatní technické vybavení je standardní. „Po dobu oprav také úzce spolupracujeme se za- městnanci depozitáře a snažíme se za pochodu plnit jejich přání na provedení instalací,“ dodává Václav Rataj. ■



Optimální prostředí pro uskladnění knih zajišťují zejména vzduchotechnická zařízení.

Parkoviště Hranička pro Waltrovku

D4

Divize 4 v pražských Jinonicích vybudovala parkoviště Hranička, jež náleží k developerskému projektu Waltrovka, situovanému v místě bývalého továrního areálu. Při stavbě byla využita technologie PowerCem.

Parkoviště o výměře přesahující 2700 metrů čtverečných má kapacitu 85 míst a je jednou z řady zakázek, jež divize 4 ve Waltrovce realizovala. Hlavní práce probíhaly od poloviny března a trvaly jeden měsíc.

Šetrný postup

Divize 4 při výstavbě parkoviště co možná nejvíce využila stávající materiál. Stavbaři na plochu nasypali 900 metrů krychlových zeminy z výkopů pro sousedící budovy. Místo obvyklého penetračního makadamu, tj. hrubého kameniva prolitého asfaltem, se uplatnilo jiné řešení.

„Vzhledem k časové náročnosti i ekologické stopě by bylo zbytečné odvážet a přivážet další materiál. Oslovili jsme společnost PowerCem, aby se na projektu podílela. Její pracovníci odebrali vzorky a stanovili vlastní recepturu cementu. Ten je pevný a zároveň pružný, proto na něj lze položit živý povrch,“ vysvětluje technické souvislosti Martin Vlk z divize 4.

Technologie PoweCem vylepšuje vlastnosti podkladní zeminy a díky parametrům cementu nahrazuje všechny konstrukční vrstvy tradičně navržených vozovek. Povrch parkoviště pak tvoří tenká obrusná vrstva, zde jde o 60 milimetrů asfaltového betonu. Divize 4 realizovala rovněž vsakovací jámy s drenáží.



Parkoviště Hranička, přiléhající k areálu Waltrovky na západní straně, nabízí 85 míst. Díky minimálním přesunům materiálu byla výstavba rychlá a ekologicky ohleduplná.

„Jedinou komplikací při stavbě byly nízké teploty, protože cement nesmí zmrznout. Proto jsme práce odložili až na březen. Celá realizace proběh-

la hladce. Finální povrch byl hotov za čtyři dny a po zátěžových testech jsme parkoviště mohli předat,“ dodává Martin Vlk.

Pevná jízdní dráha v tunelu Ejpovice

D3

Divize 3 v květnu zahájila v jižním tubusu tunelu Ejpovice, jenž je součástí modernizované železniční trati Rokycany–Plzeň, pokládku pevné jízdní dráhy ÖBB-PÖRR.



K realizaci šterkového lože před tunelem využila divize 3 také své samovýšpné vozy.



První panely pevné jízdní dráhy byly v květnu položeny v jižním tubusu.

Pevná jízdní dráha, tedy upevnění kolejnic k betonovým deskám, dosáhne v tunelu Ejpovice celkové délky 8 762 metry. Divize 3 se na pokládku připravovala několik posledních měsíců.

Již v dubnu bylo do jižního tubusu navezeno 8200 metrů kolejnic. V místě přeložky trati u pražského portálu dále divize 3 realizovala přibližně 1200 metrů první a druhé traťové koleje, k čemuž využila vlastní mechanizaci včetně portálových pokladačů Robel a automatické strojní podbíječky.

Pokládka od pražského portálu

V květnu byl na stavbu dodán další materiál potřebný k pokládce, například kari sítě, distančníky, třmínky a trny či bednicí prvky. Zkušebně byla provedena injekce dvou panelů. Vlastní práce na pevné jízdní dráze započaly 21. května v jižním tubusu ve směru od pražského portálu.

„Zbývající desky z výrobního závodu v Čerčanech přivezou kamiony přímo k plzeňskému portálu, tam budou přeloženy na nákladní vůz s hyd-

raulickým ramenem, dopraveny do jižní tunelové trouby a uloženy. Betonáž pak bude postupovat také tímto směrem,“ popisuje plánované činnosti Zdeněk Pata z divize 3.

Přesné osazování a betonáž

Každý prefabrikát pevné jízdní dráhy, panel o délce 5,2 metru a šířce 2,4 metru, musí být samostatně vytyčen a doplněn distančními třmínky a kari sítí. Panely jsou rektifikovány a uloženy na dřevěné hranoly, po upevnění kolejnic následuje druhá rektifikace.

Podélné bednění zajišťuje podmínky pro únik vzduchu zpod prefabrikátů při betonáži samozhutnitelnou směsí, jež je čerpána dvěma obdélníkovými otvory. Po dostatečném vytvrdnutí betonu jsou demontovány rektifikační šrouby. Následuje betonáž prostoru podél pevné jízdní dráhy a osazení ochranných a těsnících prvků.

Pokládka pevné jízdní dráhy v jižním tubusu tunelu Ejpovice má skončit v srpnu, do listopadu pak bude divize 3 pracovat na tubusu severním. Celkově bude na projektu použito 1685 panelů.

D2

Bytový dům Pod Barvířkou

V Praze na Smíchově pokračují práce na šestipodlažním bytovém domě, jehož generálním dodavatelem je divize 2. Hrubá stavba byla dokončena v dubnu, objekt bude předán ještě letos.

Rezidenční projekt společnosti Preco Group se nachází na nároží ulic Pod Barvířkou a Pod Brentovou. Přízemí patří dvěma obchodním jednotkám, dvěma ateliérům a technickým prostorám. Dalších pět nadzemních podlaží včetně jednoho ustupujícího pojme 34 bytů, ve dvou podzemních podlažích se nacházejí garáže.

Kombinovaná nosná konstrukce

Nosná konstrukce sestává z několika částí. Suterén tvoří bílá vana s nosnými sloupy, v nadzemní části na ni navazuje stěnový železobetonový systém a od třetího nadzemního podlaží pak systém zděný. Stropní konstrukce jsou monolitické.

Fasáda s kontaktním zateplením bude opatřena omítkou a bílým nátěrem, doplní ji dřevěná okna v antracitovém odstínu. Dvorní průčelí člení balkony, plochá střecha slouží v části nejvyššího podlaží jako terasa.



Bytový dům Pod Barvířkou vyplnil nárožní proluku na Smíchově.

Stísněné podmínky

„Největší komplikací této stavby je malý prostor pro zařízení staveniště. Vzhledem k opravám přilehlých komunikací a inženýrských sítí nebylo možno plně využívat zábory, což znamenalo značná omezení pro zásobování i skladování,“ popisuje



Východní průčelí v ulici Pod Brentovou již pokrývá kontaktní zateplení.

dosavadní realizaci projektu jeho vedoucí Jaroslav Hovorka.

Nyní pokračují práce na fasádách i na vnitřních prostorách včetně vzorového bytu. Další jednotky jsou upravovány podle konkrétních požadavků klientů.

PĚT OTÁZEK

Pavel Bělský

Osobnost roku 2017



Pavel Bělský se narodil v Domažlicích. Po absolvování Vysoké školy báňské v Ostravě nastoupil v roce 1981 jako mistr do koncernového podniku Výstavba dolů uranového průmyslu, předchůdce společnosti Subterra. V letech 1992 až 2004 získával zkušenosti jinde a po návratu začal pracovat jako stavbyvedoucí divize 1, například na sledované stavbě tunelu Mrázovka. V současné době vede ražbu pražského kolektoru Hlávkův most.

Co pro vás ocenění Osobnost roku 2017 znamená?

Ještě před Programovou konferencí mě personální ředitel Karel Vašta upozornil, že bych neměl chybět při závěrečném vyhlášení nejlepších zaměstnanců. Samozřejmě jsem byl velice překvapen. Ani mě nenapadlo, že bych mohl získat takto významné ocenění.

Je to velká pocta. Chápu to jako ohodnocení svého dlouholetého působení ve společnosti Subterra. A s ohledem na věk také jako motivaci pro udržení pracovní výkonnosti před odchodem do důchodu.

Jak vzpomínáte na své začátky?

Působil jsem ještě v podniku VDUP, začínal jsem tam jako stipendista. Už v závěrečných třech letech svého studia jsem se seznamoval s prací v podzemí.

Po ukončení školy jsem nastoupil jako asistent stavbyvedoucího rovnou do provozu a po třech měsících jsem přešel na pozici důlního mistra. Musel jsem se zorientovat v pracích prováděných při výstavbě komplexu důlních děl, jež tvořila celek nového provozu. Jednalo se třeba o hloubení jam či ražby rozrážek dobývacích pater.

Prvním projektem, na němž jsem nabíral pracovní zkušenosti, byla výstavba dolu pro uranový průmysl Hamr na Jezeře – Nová Lužice. Vzhledem ke složitosti ražby jsem se naučil mnoha věcem, které jsem mohl využít i na dalších stavbách.

Který z projektů za dobu svého působení ve společnosti Subterra považujete za nejnáročnější?

Je těžké vybírat, z pohledu mé důlní profese byly všechny projekty něčím zajímavé a náročné.

Za zřejmě nejobtížnější považuji ražbu a betonáž trojloďní stanice metra Nádraží Veleslavín. Do té doby nebylo takové řešení u žádné pražské stanice použito. Potíž se objevilo hned několik. Práci komplikovaly složité geologické podmínky a náročná koordinace s ražbou trasy prováděnou TBM. Razicí štít dvakrát procházel rozestavěnou stanicí.

Jak hodnotíte ražbu kolektoru Hlávkův most?

Řízení takovéto stavby je méně složité, protože na zakázce se podílejí dvě společnosti. Spolupráce většího počtu zkušených techniků předchází možným obtížím.

Ražba je prováděna pod korytem Vltavy a při práci pod hladinou řeky se vždy mluví o možných problémech. Při výstavbě kolektoru Hlávkův most převažují trhací práce a mechanické rozpojování horniny. Vzhledem k použité metodě ražby a následnému definitivnímu zajištění díla v tomto případě žádné komplikace nenastaly.

Stavba stále probíhá v rámci daného harmonogramu a předpokládáme, že konečný termín se podaří dodržet.

Víte, do jakého dalšího projektu se po dokončení kolektoru pustíte?

Zatím nemám jasnou představu. Hlavně kvůli skutečnosti, že v Česku celkově chybějí zakázky důlního charakteru. Proto se nechám překvapit.

Vzhledem ke svému věku a zkušenostem s ražbou silničního tunelu v Chorvatsku ovšem už neuvažuji o další práci v zahraničí.

NEJLEPŠÍ ZAMĚŠTNANCI SUBTERRA ROKU 2017

Osobnost roku 2017
Ing. Pavel Bělský

Vedoucí projektu roku 2017
Václav Rataj

Stavbyvedoucí roku 2017
Jaromír Hlávka
Ing. Jan Herda
Ing. Stanislav Sedláček
Ing. Petr Smažík

Přípravář roku 2017
Ing. Aleš Teichmann
Ing. Tomáš Vejvančický
Bc. Jiří Sláma
Ing. Josef Barták

Mistr roku 2017
Jiří Krajíček
Petr Blažek
Bronislav Rezek
Petr Trachta ml.

Dělník roku 2017
Milan Mareth
Tomáš Šamárek
Igor Miko
Rippl Jan

Dvě odborné konference

D3/D1 Společnost Subterra na jaře představila své projekty v Česku i na Slovensku.

Konference Železniční dopravní cesta 2018, pořádaná SŽDC, probíhala od 10. do 12. dubna v Ústí nad Labem. Tématem byla například legislativa, financování a dopravní obslužnost, údržba koridorových tratí, mechanizace a diagnostika či nové technologie v železniční infrastruktuře. Za divizi 3 vystoupil Zdeněk Pata a přiblížil přípravu na realizaci pevné jízdní dráhy v tunelu Ejovice.

Konference Tunely a podzemní stavby 2018 se konala 23. až 25. května v Žilině. Setkání odborné veřejnosti s mezinárodní účastí bylo zaměřeno na aktuální dění v oblasti plánování, výstavby a provozu podzemních staveb. Jiří Patzák z divize 1 prezentoval ražby dálničního tunelu Spitzenberg v Německu, na nichž se Subterra podílí od loňského června.

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
Václav Toms 23. 7.
František Šiška 30. 7.

55 let
Jiří Novák 8. 6.

60 let
Petr Roček 18. 6.
Miloslav Knoflíček 20. 6.
Ing. Josef Mihalko 22. 6.
Karel Pastorek 19. 7.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let
Gabriela Toupalová 18. 6.
Jakub Drnovský 1. 7.
Jan Rendl 7. 7.
Ing. Martin Frátrík 31. 7.

15 let
Pavel Žůrek 2. 6.

25 let
Jiří Kohout 1. 7.

40 let
Miroslav Simandl 5. 7.

Programová konference 2018

Ve čtvrtek 10. dubna se vedoucí zaměstnanci společnosti Subterra sešli na desáté Programové konferenci, kterou hostilo Centrum vzdělávání Skupiny Metrostav.



Po úvodních rekapitulacích loňského podnikání a výsledků následovaly další prezentace.

Konferenci zahájil generální ředitel Ondřej Fuchs. Ve svém vystoupení nejprve představil celkové výsledky Skupiny Metrostav. Poté zhodnotil podnikání společnosti Subterra za poslední rok i v delší časové ose, přičemž uvedl konkrétní vliv některých projektů a upozornil na prakticky nulový potenciál podzemních staveb na tuzemském trhu. Na závěr popsal cíle pro letošní rok a rovněž strategii do budoucna.



Nové strojní vybavení pro kolejové stavby představil Radim Wrana.

Následně promluvil ekonomický ředitel Pavel Zykán, jenž rozebral celkové hospodaření a poté se blíže zaměřil na jednotlivé divize a zahraniční dceřiné společnosti.

Po přestávce konference pokračovala dalšími prezentacemi. Radim Wrana účastníky seznámil s novou investicí do strojního vybavení pro kolejové stavby, Gergely Bölcsei představil nedávno zprovozněný obchvat maďarského města Várpaloa-



Vedoucím projektu roku 2017 byl vyhlášen Václav Rataj z divize 4.

ta. Na prezentaci výstavby německého dálničního tunelu Spitzenberg se podílel i Marian Fischer ze sesterské společnosti BeMo Tunnelling.

Závěrečným bodem Programové konference se stalo tradiční vyhlásování nejlepších zaměstnanců za uplynulý rok, jimž ocenění předával generální ředitel Ondřej Fuchs. Po několika letech Subterra znovu udělila titul Osobnost roku, který získal Pavel Bělský.

Dobročinný závod OpenRace

Celoroční soutěž v jízdě na handbike trenažérech pořádá spolek Cesta za snem. Kilometry pro svého patrona od dubna mohou sbírat také zaměstnanci společností Metrostav a Subterra.

Kolo s ručním pohonem, které navrhl zakladatel Cesty za snem Heřman Volf, je vybaveno aplikací pro volbu trasy a systémem reálného odporu dle sklonu terénu. Zúčastněné týmy soutěží v počtu najetých kilometrů a bojují o pohár Preciosa. Všechny trenažéry jsou napojeny na internet, takže účastníci mohou své výkony porovnávat.

Každá skupina jede za svého patrona, zdravotně postiženého člověka, pro kterého vítěz vybojuje trenažér v hodnotě čtyřiceti tisíc korun. Ostatní handicapovaní, jejichž týmy dosáhnou 1 111 kilometrů, pak od organizátorů získají pět tisíc korun.

Zaměstnanci společností Metrostav a Subterra soutěží za patrona Michala Břetenáře, známého z Metrostav handy cyklo maratonu.

Závod byl zahájen 12. dubna, kdy si trenažér umístěný v sídle společnosti Metrostav mohli vyzkoušet první zájemci. Mezi přítomnými nechyběl prezident Skupiny Metrostav Jiří Bělohlav.

Počet kilometrů na handbiku lze navyšovat každý pracovní den od 7 do 18 hodin, s výjimkou přestávek od 15 do 17 hodin v pondělí a ve čtvrtek. Pro vstup do místnosti je třeba se zapsat do knihy návštěv v recepci.



Trenažér je vybaven také displejem, na němž lze sledovat záběry ze skutečných tras.

Partnerský koncert Pražského jara

Mezinárodní hudební festival Pražské jaro podpořila Subterra již po sedmadvacáté. Letošní partnerský koncert konaný 25. května byl mimořádný nejen neobvyklým pátečním termínem, ale především svým programem a jeho interprety.



Spolu s hosty z Londýna zpíval Bernsteinovy muzikálové melodie také Vojtěch Dyk.

Dramaturgie festivalu byla letos laděna k připomnutí dvou stovkových výročí – české státnosti a narození světoznámého amerického skladatele a dirigenta Leonarda Bernsteina. Právě tomu druhému byl partnerský koncert věnován.

Bernstein měl k Pražskému jaru velmi osobní vztah. Dirigoval zde hned při prvním ročníku v roce 1946. Do Prahy, kterou si velmi oblíbil („Vidím stále to sluníčko, jak se odráží v pražských věžích.“), přijel i o rok později. Následovala však více než čtyřicetiletá odmlka („Až se k vám vrátí svoboda a demokracie, přijedu okamžitě, tak brzy, jakmile to bude možné.“). Stalo se tak až roku 1990, kdy na svém posledním evropském turné dirigoval závěrečný koncert – Beethovenovu Ódu na radost.



Českou filharmonii ve Smetanově síni Obecního domu řídil americký dirigent Keith Lockhart.

V úvodu letošního koncertu zazněla stejná díla jako při Bernsteinově pražském debutu: suita z baletu El Salón México od Aarona Coplanda a Esej pro orchestr od Samuela Barbera napsaná k stému výročí vzniku Newyorské filharmonie. První půli uzavřela Bernsteinova symfonická suita On the Waterfront zkomponovaná z hudby k stejnojmennému filmu (V přístavu, osm Oscarů, Marlon Brando v hlavní roli). Po přestávce koncert gradoval. Posluchači se přenesli na Broadway a vyslechli si výběr z několika skladatelových muzikálů včetně světoznámé West Side Story. K hudebníkům se připojili zpěváci z londýnského West Endu a s nimi i Vojtěch Dyk. („Když zpívám Bernsteina, jsem konečně sám sebou.“) Taktovky se ujal ame-



S umělci se Ondřej Fuchs a Roman Bělou pozdravili na společenském setkání po koncertě.

rický dirigent Keith Lockhart, jehož jméno je dlouhodobě spjato s orchestrem Boston Pops – špičkovým interpretem filmové hudby, muzikálu i hudby na rozhraní klasiky a populáru. Tentokrát se této role bravurně zhostila Česká filharmonie. Sklidila společně se všemi účinkujícími vřelé ovace.

Na společenském setkání po koncertě v reprezentativních prostorách Obecního domu pak přivítal hosty generální ředitel Ondřej Fuchs, tentokrát spolu s ředitelem Pražského jara Romanem Bělorem. Účast byla početná, nálada slavnostní a atmosféra přátelská. Kolorit večera tradičně dotvářely žluté růže pro všechny hosty.

Vladislav Beneš