



NÁDRAŽÍ V JAROMĚŘI



OBKLAD STĚN V EJPOVICÍCH

Kolektor Hlávkův most dostavěn

Divize 1 a společnost Hochtief po více než dvou letech dokončily náročné práce na pražském kolektoru Hlávkův most. Trasa pro přeložení inženýrských sítí vede pod dnem Vltavy a přes štvanický ostrov propojuje Těšnov s Holešovicemi.



Definitivní ostění technické komory kolektoru Hlávkův most má optimální průřez, tedy s klenbou i protiklenbou, jehož plocha je přes 70 metrů čtverečných.

Ražený a částečně hloubený kolektor se šachtami a technickými komorami je významnou investicí hlavního města Prahy.

Sdružená podzemní trasa bude obsahovat inženýrské sítě vedoucí dosud tělesem Hlávkova mostu, jež výstavba kolektoru nijak nezasáhla. Přeložení instalací do podzemí umožní rekonstrukci důležité spojnice, po které vede frekventovaná Severojižní magistrála.

Stavba v centru Prahy

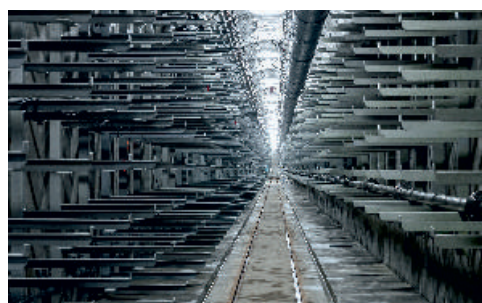
Kolektor II. kategorie o délce 418 metrů prochází pod vltavským dnem a propojuje stávající kolektory NLS (Nábřeží Ludvíka Svobody) a SPHM (Severní předmostí Hlávkova mostu). K hloubeným úsekům patří odbočná větev na ostrově Štvanice v délce necelých 100 metrů a čtveřice šachet se souhrnnou hloubkou přibližně 130 metrů.

Kromě ražby pod řekou přinášela komplikace také poloha staveniště v centru metropole. „Tato skutečnost ovlivnila dílo dvěma způsoby. Jednak omezenou plochou pro skladování a dále tím, že jsme nemohli umístit zázemí stavby a celý projek-

tový tým přímo na staveništi. Vypořádali jsme se s tím důslednější koordinací prací a zajištěním kvalitního zázemí pro stavbu a zaměstnance v dostatečné blízkosti,“ vysvětluje hlavní stavbyvedoucí Václav Dohnálek.

Ohleduplné ražby

Kolektor byl ražen převážně s použitím trhacích prací a mechanického rozpojování horniny. Ražba



Ocelové konstrukce umožní uložení velkého množství kabelů a potrubí.

NRTM se zajištěním výrubu stříkaným betonem vyztuženým příhradovými rámy a systémovým kotvením probíhala v ordovických břidlicích.

Mimo jiné bylo třeba zajistit proplachovací kanál Těšnov–Libeň, kvůli němuž byly při výstavbě podcházející technické komory vyloučeny trhací práce. Obtížné byly i ražby pod pilířem Hlávkova mostu mezi Štvanicí a Těšnovským předmostím, kde se uplatnilo dvojnásobné množství ráků na jeden krok. Činnost v podzemí i pilíř na povrchu byly pod neustálým dozorem geotechnického monitoringu, jednalo se zde o jeden z klíčových momentů celého projektu.

Definitivní ostění kolektoru s průřezem o šířce přibližně 3 metry a výšce 4,5 metru je z vodostavbního betonu.

Protipovodňová opatření

Zakázka zahrnovala i provedení kompletních technologií včetně napojení na stávající kolektorový dispečink.

Součástí stavby je rovněž technologické vybavení pro provoz kolektoru a ocelové konstrukce. Namontován byl šplhavý výtah, jenž umožňuje dopravu materiálu a osob z povrchu parkoviště, situovaného před někdejší hokejovým stadionem na Štvanici, přímo do podzemních prostor.

„K zajímavostí patří též skutečnost, že většina prostupů do kolektoru je pod úrovní povodně z roku 2002, proto jsou součástí díla rovněž mnohá protipovodňová opatření. Jedná se o protipovodňové dlužové stěny, dveře, poklopy i těsnění pro prostupy inženýrských sítí,“ doplňuje Václav Dohnálek.



Hlávkův most nebyl výstavbou kolektoru dotčen, po přeložení sítí jej bude možné zrekonstruovat.

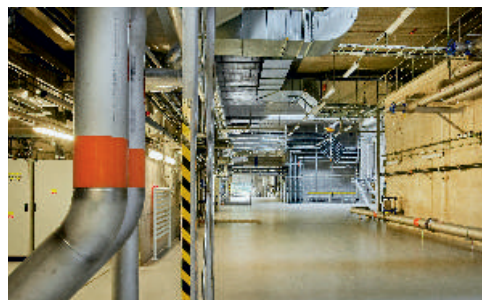
Pražská čistírna s novou vodní linkou

Ústřední čistírna odpadních vod Praha na Císařském ostrově má od letošního září ve zkušebním provozu novou vodní linku. Divize 2 se do rozšíření významného objektu, zahájeného v říjnu 2015, zapojila jako subdodavatel.



Objekty hrubého předčištění jsou pouze malou částí nové vodní linky ÚČOV.

Modernizaci čistírny pro hlavní město zajišťuje Sdružení ÚČOV Praha pod vedením společnosti SMP CZ. Rozsáhlý projekt sestává ze dvou etap. V první byla vybudována nová vodní linka, která přispěje ke zlepšení kvality odpadních vod, poté bude modernizována linka původní.



Divize 2 pracovala především na dokončení stavební části díla včetně instalací.

Nová součást ÚČOV je navržena jako plně zakrytá technologie, s chemickou nebo biologickou dezodorizací procesního vzduchu vypouštěného do ovzduší. Moderní architektonicko-urbanistické řešení areálu výrazně přispěje ke zlepšení prostředí v Trojské kotlině.

Devítihektarové staveniště

Subterra začala s navazujícími pracemi po dokončení hrubé stavby v prosinci 2016.

Divize 2 realizovala elektro, topení, zdravotně-technické instalace, zámečnické a kompozitní konstrukce, nátěry, protipožární ochranu, střešní hydroizolace a také fasády. Vzduchotechniku dodávala divize 4.

„Zakázka byla velmi rozsáhlá, staveniště mělo devět hektarů. Projektová dokumentace naší části čítala 816 výkresů. Na stavbě současně stálo hned sedmáct věžových jeřábů,“ upřesňuje parametry projektu jeho vedoucí Pavel Horák.

Nová vodní linka ÚČOV, největší investice hlavního města Prahy v posledních letech, vstoupila do zkušebního provozu letos v září. Dalším krokem bude modernizace původní vodní linky, jež zabezpečí odstraňování dusíku a fosforu na stanovené hodnoty i při nejvyšším zatížení.

D1

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, v srpnu jsem si ve Zpravodaji nad jazykovými mutacemi výrazu „okurková sezona“ posteskl, že tento pojem u nás zatím letos platí, pokud jde o nové zakázky v zahraničí. Máme prosinec a naštěstí to již není pravda. Koncem listopadu uzavřela naše dceřiná společnost SBT Sverige AB smlouvu na tunel Veddesta, jenž bude sloužit jako přístupový pro výstavbu prodloužení linky stockholmského metra. Pravda, mysleli jsme si, že takových úspěchů by mohlo být i více, ale nic není ztraceno. Prekvalifikace jsou podány na další čtyři přístupové tunely a čekáme na jejich vyhodnocení. Příští rok přijdou na řadu traťové tunely a stanice metra, na kterých bychom se také rádi uplatnili. Bude zajímavé sledovat, zda bude rychleji postupovat výstavba metra v Praze, nebo ve Stockholmu.

Doma v očekávání nějakého vyhodnocení bohužel nejsme, alespoň pokud jde o podzemí. Slavnostním předáním kolektoru Hlávkův most 19. prosince naše působení na tuzemských tunelových stavbách skončí – přinejmenším na nějaký čas. Stane se tak v historii naší společnosti poprvé, navazující zakázka doma prostě není. Pro stavební společnost Subterra, která má „podzemí“ ve svém názvu, je to paradoxní a svízelná situace. Že by však advent byl přece jen časem naděje?

Naděje je větší, pokud se jedná o naše vyhlídky na výsledky koncem roku. Prozatím vše nasvědčuje tomu, že máme na splnění plánu v obou hlavních ukazatelích. Prognózy obratu ukazují i na něco navíc, a to nejen u mateřské Subterra a.s., ale i obou zahraničních dceřiných společností. Nic se však nemá zakřiknout, jsme před auditem, namísto je tedy odpovídající zdrženlivost.

Nadějná zpráva se týká i připravených mzdových úprav v příštím roce. Věřím, že naše zaměstnanci potěší a přispějí k jejich spokojenosti. Myslíme na budoucnost a záleží nám na stabilním, dobře motivovaném kolektivu.

Na budoucnost myslíme i investicemi do našeho strojového vybavení. A tak k objednavce na železniční podbíječku z dubna letošního roku přibyla „pro koleje“ i další dvoucestná rýpadla, pro podzemí tunelové rýpadlo a důlní dumper a několik dalších strojů pro povrch. Řeší jejich barevné provedení je nyní docela příjemnou záležitostí, která nezevšední.

Naše vyhlídky na příští rok z hlediska výrobního programu nijak nevybočují ve srovnání s roky jinými. S čím se však budeme muset vypořádat, je problém zpoždování růstu cen ve výběrových řízeních za cenami trhu, pokud jde o subdodávky a materiály. Těch může být nedostatek, zvláště v některých oborech. „Knížecí“ rada, kterou dal již Niccolò Machiavelli, zní: „Všiměj si nejenom problémů současných, ale předvídej i budoucí a předcházej jim.“

Zakončeme však rok 2018 na vlně průměrného optimismu pro budoucnost. Naše zaměstnanci k tomu opravňují výsledky práce, kterou letos vykonali. Za jejich nasazení jim upřímně děkuji. Příští rok snad potvrdí, že průměrný optimismus byl namísto, i pokud jde o naši zemi a celé světové společenství. To je moje novoroční přání adresované vám všem. A samozřejmě také klidné a šťastné Vánoce!

Ing. Ondřej Fuchs

Výstavba maďarské silnice M85



D3 V severozápadním Maďarsku se rozběhly práce na rychlostní silnici M85, jejímž dodavatelem je dceřiná společnost Subterra – Raab a Dömper. Součástí zakázky je i projektová dokumentace. Subterra – Raab se podílí na III. a IV. etapě, jejichž celková délka je přibližně 22 kilometrů. Projekty na geotechniku, zemní práce a železniční přeložky pro III. etapu již byly schváleny, další části jsou ve fázi odevzdání či zpracování. Na obou etapách nyní probíhají přípravné práce a archeologický průzkum, ve III. byly rovněž realizovány zkušební piloty pro základy mostů. Zahájení zemních prací ve IV. etapě, jež zahrnuje též obchvat města Šoproň, čeká na vyvlastnění pozemků. Konec výstavby je plánován na rok 2021. ■

Technologie pro novostavbu CPTO

D4 Součástí nového kampusu Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem bude i Centrum přírodovědných a technických oborů. Objekt, který postaví společnost Metrostav a firma Klement, nabídne specializované učebny a posluchárny pro efektivní výukové metody, optimální zázemí dostanou rovněž akademičtí pracovníci. Významnou částí budovy budou i laboratoře pro praktickou výuku a také laboratoře vědecké, určené přípravě některých závěrečných prací s vazbou na experimentální výzkum. Nebude chybět ani děkanát, menza a parkoviště. Divize 4 dodá silnoproudé instalace a vzduchotechniku. Termín výstavby byl předběžně stanoven od března 2019 do počátku roku 2020. ■

Modernizace jihomoravské trati



D3 Na obnově a elektrizaci regionální železniční trati Hrušovany u Brna – Židlochovice se v příštím roce bude podílet divize 3 a OHL ŽS. Kromě rekonstrukce kolejí a související drážní infrastruktury zahrnuje projekt také obě koncové stanice. V Židlochovicích budou vybudována dvě nástupiště, v Hrušovanech u Brna pak proběhne plná peronizace. Dále budou rekonstruovány pozemní objekty a vystavěno zázemí pro technologii. Největší změnu představuje zřízení trakčního vedení na celé tříkilometrové trati, které umožní po čtyřiceti letech opětovně zavedení dopravy včetně přímých vlaků z Brna do Židlochovic. Projekt rozčleněný do sedmi stavebních postupů bude realizován v roce 2019. ■

Obnova polikliniky Malešice

D2 Polikliniku v pražských Malešicích čeká celková rekonstrukce, kterou zajistí divize 2. Součástí projektu je obnova obvodového pláště, výměna střešního souvrství a dílčí stavební úpravy vnitřního prostor zahrnující podlahy, omítky a většinu technického zařízení. Rekonstrukce proběhne ve dvou etapách, vždy v jedné polovině objektu, přičemž v druhé zůstane poliklinika v provozu. Každá z etap je plánována na dvanáct měsíců, stěhování mezi nimi zabere provozovateli přibližně dva měsíce. V současnosti je vyklizena první polovina budovy a předáváno stavebnímu úřadu, práce budou zahájeny ještě v prosinci. ■

Rekonstrukce nádraží v Jaroměř

Divize 3 se společností Eltra pokračuje v celkové přestavbě jaroměřské železniční stanice. Harmonogram výrazně posouvají archeologické práce a objevují se i další komplikace.



Dle původního harmonogramu měla být rekonstrukce nádraží v Jaroměř závěrem letošního roku již ukončena. Vzhledem k neplánovaným okolnostem je však stavba sotva v polovině.

Projekt zahrnuje rekonstrukci železničního spodku a svršku, vybudování podchodu, nástupišť a přejezdů či novou trakci i další drážní elektroinstalace. Divize 3 dodává celou stavební část. Letos na jaře byla vytrhána sudá kolejová skupina, demolována nástupiště a proveden výkop pro podchod, práce začaly i ve výpravní budově.



Z trojice železničních přejezdů byly zatím dokončeny dva.

V létě pracovala divize 3 na obou zhlavích a realizovala také dva ze tří přejezdů.

Nálezy starých artefaktů
V současnosti se stavba výrazně zkomplikovala, neboť při archeologickém průzkumu bylo objeveno velké množství památek. Jedná se o pozůstatky



V některých úsecích pracovníci divize 3 upravují polohu stávajících kolejí.

kultur popelnicových polí z doby bronzové a také o raně středověké sídliště, zřejmě z devátého až desátého století. Záchránná archeologická činnost vede nejen k výraznému navýšení nákladů, ale rovněž ke zpomalení a fragmentaci výstavby. Postupy předpokládané v původní projektové dokumentaci se zcela rozpadly.

Jedenapůlleté zpoždění
Divize 3 nyní může dobudovat pouze část sudé kolejové skupiny, ovšem bez hradeckého zhlaví, kde byla nalezena stará ekologická havárie.

Další komplikaci přináší investiční záměr města Jaroměř, které chce v roce 2019 budovat před výpravní budovou nádraží autobusový terminál. Ve stejných místech jsou přitom plánovány zastávky náhradní autobusové dopravy při výluce. „Právě teď je nejnáročnější skloubit a nastavit nové stavební postupy s ohledem na železniční a silniční stavby v celém kraji. Neustále probíhají jednání se všemi dotčenými subjekty, kterých je opravdu početně mnoho,“ komentuje situaci na stavbě její vedoucí Petr Mikulášek.

Příští rok budou výluky od července do prosince, kdy bude dokončena sudá kolejová skupina. Následně divize 3 vytrhá skupinu lichou a místo předá k prozkoumání archeologům.

Původně bylo ukončení stavebních prací na jaroměřském nádraží plánováno na letošní prosinec, celý projekt se však protáhne přinejmenším do poloviny roku 2020. ■



K pokládce nových pražců slouží portálový stroj Robel PA 1-20 ES.

Stavební úpravy teplického magistrátu

Budova Magistrátu města Teplice na Mírovém náměstí prošla od letošního května do listopadu modernizací. Divize 2 pracovala za provozu úřadu, výpadky byly pouze dočasné.

Úpravy se týkaly především obvodového pláště a snížily energetickou náročnost budovy. Zakázka sestávala z výměny oken, opravy střechy, vyčištění obkladu a dílčího zateplení, součástí byla také nová vzduchotechnika s klimatizací a fotovoltaická elektrárna na střeše.

Nejlepší okna na trhu
Původní jednoplášťová střecha byla takřka bez tepelné izolace a objevovaly se zde i problémy se zatékáním. Po zahájení prací byla zjištěna jiná skladba než předpokládala dokumentace. Divize 2 proto musela souvrství demontovat až na nosné panely. „Zateplení střechy bylo náročné. Kvůli členitému tvaru původní konstrukce jsme bohužel nezabránili zatečení,“ popisuje potíže vedoucí projektu Miroslav Neškodný. Okna nahradil typ s nejlepším hliníkovým profilem, přerušeným tepelným mostem a pokročilým



Na severní fasádě je dnes namísto obkladu kontaktní zateplení s omítkou.



Vstupní a obě boční průčelí čtyřpatrové magistrátní budovy mají původní kamenný obklad, který byl vyčištěn, impregnován a v nezbytných případech vyměněn.

zasklením. Tzv. Heat Mirror je izolační dvojsklo, resp. trojsklo, do kterého je vložena speciální fólie odrazující tepelné záření zpět ke zdroji.

Navýšení bouracích prací
Na jižní, východní a západní fasádě zůstal kamenný obklad, jenž prošel sanací. Na severní fasádě divize 2 naopak obklad včetně hliníkové konstrukce

demontovala a nahradila jej kontaktním zateplením s omítkou. Plánované dokončení v polovině října se posunulo, objekt byl předán 9. listopadu. „Změny způsobila již zmíněná realizace střešního pláště nad pátým nadzemním podlažím. Došlo k podstatnému navýšení bouracích prací,“ vysvětluje Miroslav Neškodný. ■

D3

D2

Obklad pilotových stěn v Ejpovicích

Kromě pokládky pevné jízdní dráhy v tunelu Ejpovice pracovala divize 3 také na obložení zárubních zdí východního portálu. Dokončen je i samotný tunel, jižní tubus byl zprovozněn v polovině listopadu, severní pak v prosinci.

Nejdelší tuzemský železniční tunel, který měří 4150 metrů, je součástí modernizované železniční trati Rokycany–Plzeň. Zářez u východního portálu vymezují pilotové stěny, jejichž obklad realizovala od ledna do října letošního roku divize 3 jako samostatnou zakázku.

Zárubní zdi jsou rozměrné, dosahují délky přibližně 440 metrů vpravo, resp. 350 metrů vlevo a jejich výška se pohybuje od 3 do 13 metrů. Rampa u levé pilotové stěny, rovněž obložená, má délku více než 120 metrů.

Osvědčená konstrukce

Uchycení obkladu vychází z certifikovaného řešení provětrávaných fasád používaného na pozemních stavbách.

Základní nosný prvek tvoří vodorovné ocelové nosníky, na které je upevněn hliníkový rastr a následně zavěšeny obkladové panely z ultravysokopevnostního betonu (UHPC).

Kotvení nosníků, válcovaných L-profilů, zajišťují závitové tyče M30 zavrtané přímo do pilot, jejichž osová vzdálenost je dva metry. Roznášecí a podpůrná konstrukce pro desky sestává ze systémových hliníkových profilů.

Obkladové panely mají tvar čtverce o straně 980 mm a tloušťku 15 milimetrů. Na spáry připadá 20 milimetrů, tato velikost odpovídá výrobním tolerancím a nezbytným dilatacím, zároveň zachovává metrový modul. Obklad ukončuje železobetonový hlavový trám pilotové stěny.



Východní, kyšický portál tunelu Ejpovice ústí do několikasetmetrového hlubokého zářezu, jehož stěny divize 3 pokryla tenkými panely z ultravysokopevnostního betonu.

Dokončení pevné jízdní dráhy

K závěrečným činnostem divize 3 na tunelu Ejpovice patřilo svaření celé koleje, osazení traťové výstroje a montáž ploch pro případný zásah IZS.

U pevné jízdní dráhy proběhlo také měření pro zavedení zkušebního provozu, tedy kontrola abso-

lutní prostorové polohy a geometrických parametrů koleje, resp. průjezdného průřezu.

„Prachové nečistoty z koleje i chodníků v tunelu jsme odstranili za pomoci sacího vozu,“ popisuje stavbyvedoucí Zdeněk Pata poslední náležitosti realizace pevné jízdní dráhy.

Technologie pro motolskou nemocnici

Závěrečnou část obnovy dětské části Fakultní nemocnice v Motole představovalo křídlo E a nová komunikační vertikála Ekv. Složitě technické zařízení pro oba objekty dodávala divize 4, šlo o dvě samostatné zakázky.



Dětská Fakultní nemocnice v Motole se dočkala první celkové rekonstrukce od svého vzniku.

Stejně jako několik předchozích součástí pražské dětské nemocnice, na nichž se divize 4 rovněž podílela, rekonstruovala také objekt E společnost Metrostav.

Budova ze 60. let minulého století se šesti nadzemními a dvěma podzemními podlažními slouží jako poliklinika, sídlí zde hlavně vyšetřovny ambulantních lékařů.

Urychlené přepojování elektrorozvodů

Rekonstrukce technického zařízení zahrnovala vytápění, ZTI, silnoproudé rozvody, osvětlení s řízením HELVAR a část slaboproudých systémů.

Objekt má speciální elektroinstalaci pro zdravotnictví, jež se řídí vlastní normou. Původní elektrorozvodnu pro několik pavilonů bylo třeba upravit tak, aby v její části mohla vzniknout strojovna vzduchotechniky.

Pracovníci divize 4 museli stávající kabeláž přepojit do nových rozvaděčů tak, aby neohrozili provoz nemocnice. „Měli jsme jasně stanoven čas

na přepnutí. Normální doba by byla až dvě hodiny, my dostali na některé části jen dvacet minut. Museli jsme tak veškeré úkony dobře promýšlet, abychom nic nekomplikovali,“ přibližuje náročnou koordinaci vedoucí provozu elektro Michal Vrt.

Zajištěná dodávka vody

Vodovodní trubky jsou z polypropylenu a nerez. Objekt byl připojen na řad v areálu, který je okruhován přes tři přípojky. Ani výpadek některého ze zdrojů tak zásobování vodou neohroží.

Divize 4 rovněž nainstalovala rozvody topení pro radiátory, chladicí trámy a vzduchotechnické jednotky. Výměňíkové stanice byly doplněny o čerpadla, nové vybavení má i podzemní strojovna.

Stavební práce probíhaly od prosince 2016 do konce letošního listopadu.

Rekonstrukce komunikací v Kladně

Od letošního května provádí divize 4 rozsáhlou úpravu kladenských místních komunikací. Středočeské město dostává nové chodníky, parkoviště či autobusové zastávky.

Divize 4 v Kladně již dokončila část zakázky, chodníky v ulici Moskevská a kapitána Jaroše a rovněž parkoviště a chodníky v ulici Pařížská a na náměstí Svobody.

Dnes práce probíhají v ulici Doberská, Norská a Švédská, v okolí obytného bloku v části Ostrovec a také v ulici Na Kopci.

Více parkovacích stání

V sousedících ulicích Norská a Švédská, v Kročehlavech, doplnila divize 4 kolmá a podélná parkovací stání, přechody pro chodce a taktéž vyznačila místa vyhrazená pro invalidy. Švédskou zároveň propojily s frekventovanou Americkou chodníky a jednosměrný sjezd s přejezdovým prahem, přes nějž bude vedena stávající cyklostezka. Tato nová účelová komunikace bude také doplněna o parkovací stání.

Při obytném bloku v Ostrovci rozšířili stavbaři parkoviště a zároveň opravili obslužné komunikace a dotčené chodníky. Budto byly kompletně vyměněny konstrukční vrstvy vozovky, nebo pouze



Divize 4 pracovala také na náměstí Svobody, jež sousedí s kladenským historickým centrem.

odfrézována vrstva ohrusná a položen nový živý kryt.

Bezpečnější zastávky

V ulici Na Kopci proběhla úprava dvou zastávek městských autobusů, jejichž parametry již nevyhovovaly dnešním standardům. Jedna byla posunuta dále od kruhové křižovatky, v druhém případě nahradila zastávku v jízdním pruhu záložní.



Nové chodníky má rovněž ulice Moskevská v místní části Rozdělův.

„Rekonstrukce zvyšuje bezpečnost silničního provozu, zejména chodců a cestujících v městských autobusech. Velkým přínosem je rovněž bezbariérové řešení zastávek,“ rekapituluje cíle stavby její vedoucí Martin Vlk.

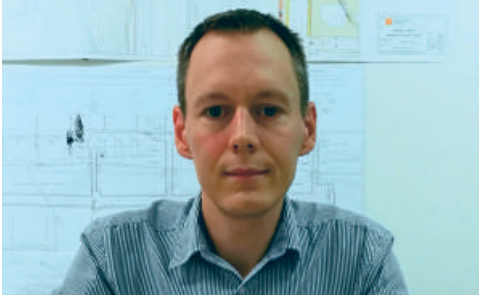
Zakázka byla zahájena v květnu, rozestavěné části budou dokončeny ještě letos. Výjimku tvoří druhá etapa prací v ulici Doberské a v Ostrovci, kde bude divize 4 pracovat dle počasí.

D3

PĚT OTÁZEK

Václav Dohnálek

hlavní stavbyvedoucí kolektoru Hlávkův most



Václav Dohnálek pochází z jižní Moravy, na Střední škole průmyslové a umělecké v Hodoníně vystudoval pozemní stavitelství. Následně absolvoval Vysokou školu báňskou v Ostravě se zaměřením na geotechniku a podzemní stavitelství. Ještě při studiu nastoupil do společnosti Subterra jako asistent stavbyvedoucího Královopolského tunelu v Brně. Poté působil například jako mistr, referent nákupu nebo samostatný odborný přípravitel například na stavbě stanice metra Veleslavín.

Jaké další stavby divize 1 vás v posledních letech zaměstnávaly?

Pracoval jsem na třech projektech. Byla to rekonstrukce železničního tunelu v Teplicích nad Metují, realizovaná v pískovcích až prachovcích křídlového stáří, rozšíření průzkumné štolý a průzkumu pro budoucí Radlickou radiálu v Praze v devonských vápencích a nakonec současná výstavba kolektoru Hlávkův most pod řekou Vltavou v břidlicích pocházejících z ordoviku. Z hlediska geologie jsem se tedy pohyboval proti proudu času, od mladších vrstev k těm nejstarším.

Nejzajímavější je pro mě právě stavba kolektoru, který je z jmenovaných zakázek co do rozsahu nejkomplexnější.

Jak byste právě dokončovaný projekt popsal?

Dílo obsahovalo mimo jiné hloubené šachty, tři různé způsoby ražby, betonáže malého profilu do ocelové formy i velkého složitého profilu do systémového bednění, kontinuální i postupné betonáže šachet, ocelové konstrukce, komplexní provozní technologie, šplhavý výtah a definitivní úpravy povrchů. To vše v centru hlavního města.

Největší hodnotou je, že takto složitou stavbu zvládl tým složený z pracovníků dvou dodavatelů. Kromě kolegů ze společnosti Subterra si proto poděkování zaslouží i ti zastupující Hochties v čele s Radkem Kozubíkem. Na jednu stranu má člověk radost, že za ním zůstává něco nového a užitečného. Na stranu druhou se rozpadá fungující tým a všichni půjdou svojí cestou, přinejmenším dvěma různými směry.

S jakými komplikacemi jste se museli vypořádat?

Jak se dílo vyvíjelo, náročné bylo pokaždé něco jiného. Při výstavbě primárního ostění šlo o ražby pod korytem Vltavy v místě, kde v nadloží stál pilíř Hlávkova mostu. Při práci na sekundárním ostění bylo nutné zvládnout velké průsaky podzemní vody. Dále jsme se až do konce projektu vyrovnávali s problematickým plněním termínů některých subdodavatelů. A za zmínku stojí i koordinace řady pracovišť různých profesí v omezeném podzemním prostoru.

Došlo při výstavbě kolektoru k nějakým změnám?

Změn nastalo vícero. Především byl navržen jiný způsob ražby pod Vltavou, což vedlo k podstatně bezpečnějšímu, ale zároveň pomalejšímu postupu výstavby primárního zajištění. A další změnu představovaly již vzpomínané sanace průsaků podzemní vody do kolektoru, díky kterým bylo možné železobetonové sekundární ostění provést v projektem požadovaných parametrech.

Jaký další projekt plánujete?

V souběhu s výstavbou kolektoru Hlávkův most jsem se staral o správu a údržbu průzkumné štolý pro Radlickou radiálu na Smíchově a v tom budu pokračovat.

Dále s divizí 1 soutěžíme o řadu zajímavých zakázek, takže doufám, že se nám podaří alespoň jednu získat. Končící rok 2018 byl pro společnost Subterra v oblasti podzemních staveb zlomový, znamenal obrát k lepšímu. Věřím, že budu moci přispět k dalšímu pozitivnímu vývoji.

Barborka na Spitzenbergu



D1 Na stavbě německého tunelu Spitzenberg byla začátkem prosince již tradičně požeňná soška sv. Barbory, patronky pracovníků v podzemí. Po oficiální části programu s modlitbami, zpěvem a proslovem se razičské osádky, další účastníci výstavby a místní obyvatelé sešli v rámci neformálního setkání. Společnost Subterra na slavnosti zastupovali pracovníci divize 1 a centrály.

Čestné uznání pro železniční trať

D3 Koncem listopadu byly ve Studijní a vědecké knihovně v Hradci Králové vyhlášeny výsledky soutěže Stavba roku Královéhradeckého kraje. Subterra letos získala čestné uznání za revitalizaci železniční trati Trutnov – Teplice nad Metují. Na projektu, jehož součástí byla náročná reprofilace Teplického tunelu, pracovaly divize 3, 1 a 4.

Lyžařské závody Subterra 2019

Zaměstnanci společnosti Subterra budou jako každý rok soutěžit na lyžích v areálu Větrný vrch v Dolní Moravě. V pátek 18. ledna bude na programu obří a speciální slalom, následující den pak běh klasickým stylem. Přihlásit se lze do 10. ledna, resp. do naplnění kapacity.

GRATULACE

PROSINEC–LEDEN

K životnímu či pracovnímu výročí přejeme svým kolegům zdraví, štěstí, spokojenost i profesní úspěchy. Děkujeme za dosavadní obětavou práci pro společnost Subterra.

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Kateřina Kovačevová
Miroslava Táborská

50 let

Pavel Kaška
Miroslav Kikuš
Stanislav Brandys
Tomáš Meduna

55 let

Pavol Troják

60 let

Klement Mikulec
Ing. Pavel Čtíbor

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Ing. David Svoboda
Andrea Boháčková
Petra Fialová
Ing. Jakub Knajfl

15 let

Ing. Jan Březina
Jaroslav Mikeška

20 let

Tomáš Pfeiffer
Jaroslav Krampera

25 let

Ing. Josef Paulíček

30 let

Vladimír Slimáček
Milan Truhlář

Ocenění v soutěži Stavba roku 2018

Vyhlášení 26. ročníku soutěže Stavba roku, konané 3. října v Betlémské kapli v Praze, přineslo hned dvě ceny stavbám, které jako generální dodavatel realizovala divize 2.

Stavbu roku vyhlašuje Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství (Nadace ABF), Ministerstvo průmyslu a obchodu, Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR a ČKAIT. Dvaatřicet přihlášených objektů posuzovala ve dvou kolech nezávislá odborná porota a devěťadvacetilenný Sbor expertů, jenž se podílel na udělování zvláštních cen. Jeden z pěti titulů Stavba roku obdržela i zimní tréninková hala Škoda Icerink v Praze-Strašnicích, již divize 2 pod vedením Petra Bicana postavila za pouhý rok. Architektem projektu je Břetislav Plachý, hlavní fasádu a interiér navrhlo studio Vrtiška Žák. Porota na sportovišti se dvěma ledovými plochami ocenila působivé architektonické řešení a ekonomické i ekologické parametry. Ocenění CZ BIM, zaměřené na využití informačního modelu staveb, získala rekonstrukce pražské administrativní budovy Nekázanka. Technicky i logisticky náročnou přestavbu významného modernistického objektu v centru metropole, kterou více než dva roky vedl Michal Krenar, zpracovalo studio di5 architekti inženýři. Zvláštní cena za BIM byla v historii soutěže Stavba roku udělena teprve potřetí.

Spolu s investory a architekty převzali prestižní titul Stavba roku pro zimní tréninkovou halu Škoda Icerink také zástupci divize 2, vedoucí projektu Petr Bican a ředitel Petr Kajer.

Konference Železnice 2018

Subterra je tradičním generálním partnerem jednodenní konference Železnice, jejíž 23. ročník proběhl na konci listopadu v pražském hotelu Olšanka.

Odborníci na železnice po roce znovu zaplnili kongresový sál hotelu Olšanka.

Každoroční odborné setkání správců, investorů, projektantů a stavitelů železniční infrastruktury, jež pořádají SUDOP PRAHA a SŽDC, se problematikou zabývalo v celé šíři. Zazněly více než dvě desítky čtvrthodinových příspěvků. Mezi hlavní témata patřily významné připravované nebo realizované stavby, technická řešení a technologie v železniční infrastruktuře a dopravě, pilotní projekty BIM nebo oblast vysokorychlostních tratí. O aktuálním stavu přípravy rychlých spojení v Česku hovořil například Radek Čech ze SŽDC. Obsáhle se rozebíralo také financování železničních projektů a situace v nadcházejících letech, na toto téma promluvil Zbyněk Hořelica, ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury. V odpoledním bloku pak přišly na řadu prezentace konkrétních staveb a technologií, mezi kterými měla zastoupení rovněž divize 3. Specialista na železniční svršek Filip Štajner představil právě dokončenou realizaci pevné jízdní dráhy v dvoutubusovém tunelu Ejpovice, součástí modernizované trati Rokycany–Plzeň. Na konferenci nemohly chybět formální i neformální diskuse, které uzavřel večerní raut.

Závěrečný galavečer Cesty za snem

Letošní aktivity organizované spolkem Cesta za snem završil slavnostní večer v Orea hotelu Pyramida Praha, který opět podpořila Subterra.

Spolek Cesta za snem zastupovali Pavel Šprynar, Jakub Ouvín, Petra Veselá a Heřman Volf.

Druhou listopadovou sobotu se v břevnovském hotelu sešlo přibližně šest set hostů, na které čekala řada překvapení. Na začátku mohli zhlédnout nejsledovanější video Cesty za snem Stěhováci na vozíku, tedy spot na podporu Metrostav handy cyklo maratonu 2018. Organizátoři přidali ještě jednu scénu přímo z hotelových prostor, jež se pak přenesla do sálu v živé podobě. Program zahrnoval udělení titulů muž a žena roku Cesty za snem 2018 a vyhlášení vítězů Metrostav handy cyklo maratonu, ČEZ handy kvadriatlonu a novinky letošního roku, závodu OpenRace. Zde o první místo bojovali zaměstnanci společnos-

Mužem roku Cesty za snem 2018 je Jan Hotovec, ženský titul na dálku dostala Renata Kastnerová.

ti Metrostav a Subterra proti týmu Nadační fond Bronec sport pomáhá, který vyhrál. Prvně jmenovaní se ovšem ještě před vyhlášením rozhodli, že bez ohledu na celkového vítěze mezi sebou vyberou peníze také na podporu patrona týmu na druhé pozici. Jako zvláštní host vystoupila zpěvačka Tonya Graves a po několika písních se stala kmotrou benefičního kalendáře. Dalším promítnutým snímkem byla premiéra filmu z letošního Metrostav handy cyklo maratonu s názvem Dopisy z hlavy. Po oficiální části programu následovala rokenrolová párty se skupinou The Beautifuls.

Zpěvačka Tonya Graves po svém vystoupení pokřtila benefiční kalendář.

Večer přinesl mnoho silných příběhů o lidech, jež se statečně vyrovnávají s handicapem, nejen s podporou svého okolí, ale i za pomoci projektů spolku Cesta za snem. A samozřejmě se potkala i řada z těch, kteří se v celém roce 2018 vídali na závodech a dalších akcích. Nechyběli ani zaměstnanci společnosti Subterra. Příští rok bude Cesta za snem opět pořádat velmi úspěšný Subterra Open Weekend v Doksech u Máchova jezera. Metrostav handy cyklo maraton se vrátí ke kořenům a závodníci budou objíždět rehabilitační ústavy, speciální centra a centra následné pomoci v Česku.

SUBTERRA

ZPRAVODAJ SUBTERRA 6/2018 | Ročník: XLII | Datum vydání: 14. 12. 2018
Vydavatel: S u b t e r r a a.s., Koželužská 2246/5, 180 00 Praha 8 – Libeň | IČO: 45309612
Redakce: Darina Kameníková | Fotografie: archiv společnosti | Jazyková korektura: Markéta Teuchnerová | Produkce: pipeform | Tisk: Ottova tiskárna s.r.o.
Redakční rada: Jiří Nový (předseda), Vladislav Beneš, Jan Frantl, Ladislav Novák, Hana Janoutová, Zuzana Kypová, Helena Tomková, Martina Formánková, Vít Strejček, Vojtěch Kostiha
MK ČR E 14804 | Periodikum slouží výhradně k propagaci společnosti S u b t e r r a a.s., je veřejně neprodejné.