



TUNEL HERRSCHAFTSBUCK

SUBTERRA



ŠTĚRBOHOLY RETAIL PARK

Věž Staroměstské radnice po rekonstrukci

D2

Oprava jedné z nejznámějších pražských památek, na níž ve dvou etapách pracovala divize 2, je po více než roce a půl u konce. Radniční věž s ochozem, kaplí a orlojem dostala po obnově podobu, která odpovídá meziválečné době.

Výjimečný projekt, na němž se kromě společnosti Subterra a AVERS podíleli zástupci mnoha uměleckých řemesel i odborníci na památky, byl zahájen v únoru 2017.

První krok představoval restaurátorský a stavební průzkum kamenných architektonických prvků, erbů a také soch, z nichž některé byly odvezeny do ateliéru. Zvláštní pozornost vyžadoval arkýř kaple, jenž vykazoval statické poruchy.

Následovala stavba lešení. „Jelikož jsme nemohli získat větší zábor, museli jsme některé práce provádět prakticky nad hlavami turistů. Nároky na zabezpečení především při montáži a demontáži lešení až 70 metrů nad chodníkem byly vysoké,“ popisuje vedoucí projektu Pavel Horák.

Poselství v makovicích

Od května do listopadu 2017 se práce soustředily na střechu a vyhlídkový ochoz, který doplnily kované mříže. Po zrestaurování korunní římsy a nárožních krakorců následovalo snesení střešní krytiny i pozlacených makovic a hrotnic. Střechu pokrily nové břidlicové šablony.

V makovicích objevili stavbaři tubusy s poselstvím pocházející z let 1948 a 1985. „Originály převzal Archiv hlavního města Prahy, ke kopiím pak byly slavnostně uloženy také nové tubusy se záznamy o rekonstrukci i o dnešní době. Nechyběly ani výtisky Zpravodaje Subterra,“ doplňuje Pavel Horák. V prosinci byl ochoz dle plánu znovu zpřístupněn veřejnosti.

Návraty do minulosti

Počátkem letošního ledna začala druhá etapa rekonstrukce, orloj byl odstaven a po demontáži přešel do rukou restaurátorů. Pohled na památku dočasně nahradila velkoplošná obrazovka.

Astronomickým hodinám se vrátil středověký charakter. Části zajišťující elektrické natahování byly vyjmuty a restaurátor Petr Skála nainstaloval původní mechaniku s ručním pohonem. Změnila se rovněž podoba astrolábu, okénka pro apoštoly znovu uzavírají vitráže. Čtveřice věžních hodin, které byly opět spuštěny v březnu, dostala ciferníky s barokní podobou. Kapli dnes spolu s obnovenou výmalbou znovu zdobí rovněž nečekaně nalezený a zrestaurovaný oltář z 19. století.

Po opravě, tónování a nátěru kamenného zdiva a architektonických prvků se na věž vrátily také pískovcové a dřevěné sochy. Výzdobu chrání sítě proti ptákům. Pražané i turisté mohou památku obdivovat s novým osvětlením orloje a arkýře.

Věž Staroměstské radnice byla slavnostně předána 28. září, a je tak připravena na říjnové oslavy stoletého výročí vzniku Československa. ■



Ještě před slavnostním odhalením orloje si mohli kolemjdoucí na věži Staroměstské radnice povšimnout nejen vyčištěného zdiva, ale i upraveného vzhledu některých prvků.

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, máme za sebou další z letošních osmičkových výročí, 28. září – státní svátek označovaný jako Den české státnosti. Osmička není v tomto případě součástí letopočtu, ale denního data, jehož historické souvislosti jsou nepěkné. Tento den, pravděpodobně roku 935, zahynul násilnou smrtí – rukou svého bratra či za jeho aktivní účasti – přemyslovský kníže Václav, budoucí patron české země. Znalci dějin mohou dodat, že o pár desítek let později došlo zřejmě také 28. září k vraždě hromadné; byl dobyt hrad Libice a pobita většina Slavníkovců. A z novodobé historie si můžeme vzpomenout na datum 30. září 1938, kdy „o nás bez nás“ byla podepsána ostudná Mnichovská dohoda s fatálními důsledky nejen pro tehdejší Československo, ale i pro vývoj celé Evropy.

Praha si však Den české státnosti připomněla letos radostně, otevřením věže Staroměstské radnice, na níž byl za účasti radního Jana Wolfa slavnostně odhalen a spuštěn i zrestaurovaný orloj. Zásahu společnosti Subterra na úspěšné rekonstrukci věže není třeba zdůrazňovat. Šlo o projekt výjimečný, jenž byl denně na očích tisícům turistů, z hlediska obnovy pražských památek však nikoli ojedinělý. Podíváme-li se hlouběji do minulosti, můžeme vzpomenout naši práci na Lužickém semináři či Hergetově cihelně, nedávná minulost nabízí rekonstrukci Klementina, blízká budoucnost pak Clam-Gallasova paláce. Každý projekt pracující s historií je unikátní a Subterra prokazuje, že tuto činnost zvládá dobře.

Rád bych se zmínil ještě o jedné příznivé události minulého měsíce – kontrolním dnu na východním portálu tunelu Ejovice, který je součástí modernizované trati Rokycany–Plzeň. Náš „železniční“ podíl na této stavbě – včetně pokládky pevné jízdní dráhy – je významný a rovněž velice úspěšný. Přítomným „kontrolorům“, mezi nimiž nechyběli ani premiér a ministr dopravy, se tedy bylo čím pochlubit.

Skutečnost, že toto číslo Zpravodaje je předposlední v letošním pořadí, znamená, že konec roku klepe na dveře. Nastal tedy čas přípravy plánu na rok příští a strategie na delší období. Nejen odpovědné plánování a dobrá strategie jsou předpokladem dalšího rozvoje a prosperity. Je jím rovněž lidský kapitál – motivovaní a se společností Subterra identifikovaní zaměstnanci. Na pořadu dne je proto i mzdová politika na rok 2019 s variantami možných úprav.

Tento čas je též časem „upřesňování predikcí výsledků hospodaření k 31. 12.“ aneb „jak se letos vyrovnáme s plánem“. U výkonů směřujících nyní známá čísla vcelku jasně k jeho naplnění, vcelku optimistická prognóza je i u tvorby zisku. Rozhodně však ještě nemůžeme usnout na vavřínech, musíme využít zbývající čas k tomu, abychom letos obstáli v obou ukazatelích.

Počátek října nám přinesl volby, na jeho konci si připomeneme sté výročí vzniku Československa. K tomu prvému vám všem přeji, aby rozhodnutí, která jste učinili u volební urny, vám s odstupem času přinesla z uspořádání věcí veřejných jen samé dobré pocity, k tomu druhému, aby dalších sto let bylo pro vás i vaše následovníky méně pohnutých, než bylo těch uplynulých pro životy našich předchůdců.

Ing. Ondřej Fuchs

Pevná jízdní dráha v tunelu Ejovice

D3

V srpnu zahájila divize 3 pokládku pevné jízdní dráhy v severním tubusu ejpovického tunelu, který výrazně zkrátí cestu mezi Rokycany a Plzní. Na modernizované železniční trati pokračují i další práce.



Na východním portálu přesahuje pevná jízdní dráha tunel o 165 metrů.

Pokládka v severním tubusu tunelu dlouhého 4150 metrů začala asi kilometr od východního portálu, kratším úsekem směrem na Rokycany.

V jižním tubusu divize 3 betonuje prostor mezi pevnou jízdní dráhou a kabelovodem, celkem jde zhruba o 3200 krychlových metrů směsi. Autodomíchávač se přepravuje na plošinovém voze KOP taženém dvoucestným bagrem.

Práce před portály

V oblasti západního portálu bylo stmeleno kolejové lože. „Štěrkl proléváme dvousložkovou prysky-

řicí, díky níž je přechod tuhosti mezi pevnou jízdní dráhou a klasickým kolejovým roštem plynulý,“ vysvětluje Zdeněk Pata z divize 3.

K dalším částem projektu patří zpevněné plochy pro záchranáře u východního portálu a zajištění zářezu spolu se zárubní zdí na opačné straně.

Mezi Ejovicemi a tunelem již byla svařena první traťová kolej. Divize 3 též v Ejovicích a v Plzni-Doubravce přepojí trať na dříve modernizované úseky a následně snese stávající koleje v celkové délce 21 kilometrů. Vlaky mají po obou kolejích na nové trase jezdit od prosince. ■

Škoda Icerink Stavbou roku 2018

D2 Večer 3. října vyhlásila v pražské Betlémské kapli Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství výsledky 26. ročníku soutěže Stavba roku.

Jeden z pěti titulů obdržela zimní hala Škoda Icerink v Praze-Strašnicích, již jako generální dodavatel realizovala divize 2. Odborná porota ocenila nápadité architektonické řešení a také ekonomické i ekologické parametry stavby.

Rekonstrukce administrativní budovy Nekázanka v Praze pak získala cenu CZ BIM. ■

Bytový dům Pod Barvířkou



D2 Stavba bytového domu na Smíchově, jejímž generálním dodavatelem byla divize 2, dospěla po roce a čtvrt k závěru.

Rezidence na nároží ulic Pod Barvířkou a Pod Brentovou má šest nadzemních podlaží. V přízemí se nacházejí obchodní jednotky, ateliéry a technické prostory, vyšší podlaží patří 34 bytům různé velikosti. Vše doplňuje parkování s autovýtáhem a sklepy ve dvou podzemních úrovních. Vybavení interiérů sleduje požadavky jednotlivých klientů.

Po říjnové kolaudaci již mohla divize 2 projekt předat investorovi. ■

Rekonstrukce ZŠ Olešská

D4 V létě proběhla oprava Základní školy Olešská v Praze-Strašnicích. Ve čtyřech pavilonech a administrativním objektu dodávala divize 4 elektroinstalace a zajišťovala i montáž sádkartonových konstrukcí a nezbytné výmalby.

Rekonstrukce začala koncem června a zabrala jen dva měsíce. Aby divize 4 o prázdninách vše zvládla, pracoval tým pod vedením Michala Virta rovněž o sobotách a nedělích. Zároveň průběžně upravoval dokumentaci dle přání vedení školy.

Další etapa projektu, na zbývajícím pavilonu, začne v polovině října a potrvá do prosince. ■

Dvě nové zakázky pro divizi 2

D2 Jako generální dodavatel zajistí divize 2 rekonstrukci Clam-Gallasova paláce na Mariánském náměstí v centru Prahy. Významná barokní památka dostane nový výtah, teplovodní vytápění a také zázemí pro personál. Opraveny budou i výstavní prostory určené pro stálou expozici o životě dobové aristokracie a v podkroví i pro krátkodobé výstavy. Práce jsou plánovány na 28 měsíců.

V říjnu bude zahájena rovněž rekonstrukce Mateřské školy Tyršova v Praze-Modřanech. Úpravy dvou pavilonů, spojovací chodby a zahrady mají skončit do srpna 2019. ■

Návštěva tunelu Ejovice



D3 Nejdelší tuzemský železniční tunel, v němž divize 3 pokládá pevnou jízdní dráhu, si 21. září prohlédl premiér Andrej Babiš spolu s ministrem dopravy Danem Ťokem a generálním ředitelem SŽDC Jiřím Svobodou. Seznámili se s aktuálním stavem projektu, který bude již brzy dokončen. První vlaky mají tunelem projet 15. listopadu.

Společnost Subterra v Ejovicích zastupoval generální ředitel Ondřej Fuchs. ■

Betonáže tunelu Herrschaftsbuck

Od konce loňského roku realizuje divize 1 a sesterská společnost BeMo Tunnelling definitivní ostění tunelu Herrschaftsbuck na trase německé dálnice A98. Severní tubus je již dokončen, v jižním zbývá dobetonovat klenbu.



Dálniční tunel Herrschaftsbuck zakončují na východním i západním portálu hloubené úseky. Při betonáži klenby doplnila bednicí vůz i vnější forma.

Ražby téměř půlkilometrového tunelu na jihu Německa, ve spolkové zemi Bádensko-Württembersko, začaly loni v srpnu od východního portálu.

Betonáž protiklenby severního tubusu byla ze stejného místa zahájena v prosinci, ještě při ražbách, kdy k dopravě rubaniny a materiálu sloužila tunelová propojka. Od března 2018 následovaly práce na klenbě.

Severní tubus je dvoupruhový, jižní pak třípruhový. Forma protiklenby byla přestavěna na větší profil, zatímco betonáž klenby zajišťovala v každém tubusu forma jiná.

Cyklický proces

Budování protiklenby zahajuje pokládka a svařování hydroizolace s ochrannou vrstvou, na kterou je následně položena a vyvázána výztuž. Bednicí

vůz, jenž musí být po osazení zaměřen a zajištěn proti pohybu, se samočinně přesouvá a nastavuje díky hydraulickým motorům a pístnicím.



Jižním tubusem budou procházet tři jízdní pruhy, má tedy výrazně širší profil.

Zajištění svahu Lerchenberg

Odřez vrchu Lerchenberg u severního portálu dálničního tunelu Spitzenberg v Německu se již zelená.

Divize 1 a BeMo Tunnelling provedly geotechnické práce v nezvykle krátkém čase.



Zatímco ražby tunelu Spitzenberg zahájené v červnu 2017 provázely průtahy, zajištění a ozelenění terénu při severním portálu se podařilo zvládnout před termínem.

Odřez hesenského svahu Lerchenberg, vysoký asi 50 metrů, patří do oblasti s přísnější ochranou přírody, a kromě stabilizace proto musel být rovněž zatravněn.

Nejvhodnější řešení představoval patentovaný systém Krismer, který nese jméno svého konstruktéra, rakouského geotechnika. Pracovníci divize 1 se s touto technologií setkali poprvé.

Výztuž prostorovými panely

Pro zajištění svahu se 70stupňovým sklonem bylo navrženo třiatdacet kotevních úrovní po 1,5 metru.

Po odtěžení a přesném dotvarování každé etáže následovalo vrtání a osazení téměř tří tisíc kotev, následně zainjektovaných cementovou suspenzí.

Trojozměrné ocelové panely byly po položení a pospojování předepsaným počtem drátěných úvazků přichyceny ke svahu speciálními kotevními podložkami s oky, kterými prochází systém vzájemně provázaných ocelových lan. Panely jsou tak upevněny v obou směrech a vytvářejí souvislou výztužnou síť.

Po dokončení dané etáže zasypávali pracovníci panely lomovým kamenivem.

D1

Při práci na klenbě již bednicí vůz jezdí po kolejkách a přímo na něj je instalováno vedení betonu s rozdělovačem, který využívá elektrické čerpadlo. Na hloubených úsecích tunelu, v místě obou portálů, vůz doplnila pojízdná konstrukce s bedněním z vnější strany. Betonážní sestavu tvoří izolační, armovací a kontrolní vůz, samotná bednicí forma a tři ošetřovací vozy.

„Jedna fáze betonáže klenby v jižním tubusu celkem trvá méně než 15 hodin, přičemž některé bloky obsahují i více než 210 krychlových metrů betonu. Pro odbednění je předepsána pevnost nejméně 3 MPa,“ doplňuje některé technické parametry Jan Kubek z divize 1.

Do druhé poloviny příštího roku

V současnosti je severní tubus již vybetonován a byly v něm provedeny taktéž drobné sanace, injektáže vrchlíků klenby a dočasné pracovní drenáže. V září zde následně započaly práce na podkladních vrstvách vozovky a zároveň instalace technického vybavení tunelu – drenáží, kabelovodů a šachet.

V jižním tubusu je hotová protiklenba. Betonáž klenby, která probíhá také v tunelové propojce, potrvá do konce října.

Dokončení tunelu Herrschaftsbuck je naplánováno na druhou polovinu roku 2019. ■



Práce na definitivním ostění probíhají také v tunelové propojce.

D1

Rychlý nástřik humusu

Dalším krokem byl nástřik humusové vrstvy po několika kotevních úrovních. Divize 1 při této činnosti využila svých bohatých zkušeností s aplikací suchého stříkaného betonu. „S nasazením stroje Aliva a ramene stříkacího stroje Meyco se nám podařilo dosáhnout více než dvojnásobných výkonů oproti dodavatelům, kteří tyto práce běžně provádějí,“ zdůrazňuje rychlý postup Pavel Farský z divize 1.

Pak zbývalo provést hydrooesev předepsanou směsí rostlin, jež se v oblasti přirozeně vyskytují. Extrémně suché léto si vyžádalo závlahový systém, díky kterému se Lerchenberg za několik týdnů zazelenal.

Při realizaci se pracovníci museli vypořádat s různorodými podmínkami a zejména s vysokými teplotními rozdíly. Při zahájení stabilizace v únoru bylo -10 °C, její červnové dokončování naopak doprovázely teploty téměř 40 °C.

I přes dvoutýdenní přerušení prací kvůli nepříznivému počasí byl stavební objekt Lerchenberg hotov v předstihu. ■



Stabilizaci terénu zajistil trojrozměrný síťový systém Krismer.

Instalace pro Šterboholy Retail Park

V pražských Šterboholích pokračuje výstavba nákupního centra a divize 4 dodává část technologického vybavení. Na projektu spolupracují provozy vzduchotechniky a elektro.



Divize 4 musí montáž vzduchotechniky a dalšího vybavení koordinovat nejen se stavební částí, ale rovněž s nejrůznějšími požadavky jednotlivých obchodních společností.

Centrum tvoří tři samostatné budovy, na celkové ploše 13000 metrů čtverečných vzniknou dvě desítky obchodů. Soubor doplní venkovní parkoviště pro přibližně pět set vozů. Generálním dodavatelem je divize 8 Metrostav.

Technologie i projektová dokumentace
Výstavba areálu, jenž přiléhá k frekventované komunikaci Kutnohorská, byla zahájena v březnu letošního roku. Konstrukci jednopodlažních objektů tvoří montovaný železobetonový skelet.

Provoz elektro realizuje silnoproudé a slaboproudé instalace včetně elektrické požární signalizace a systému evakuačního rozhlasu. Hrubé kabelové rozvody a žlaby již byly dokončeny, na podzim následují práce na osvětlení, rozvaděčích a koncových prvcích.

Hlavní součásti vzduchotechniky jsou umístěny na střeše, v nájemních prostorách pracovníci divize 4 instalují vzduchotechnické jednotky, dveřní clony nebo tepelná čerpadla.

Jako součást zakázky divize 4 vypracovala rovněž kompletní realizační projektovou dokumentaci pro jednotlivé profese.

Individuální přístup
Obchodníci ve Šterboholích nabídnou pestrý sortiment od potravin či oděvů přes nábytek až třeba po sportovní potřeby. Každá nájemní jednotka má své nároky na technické vybavení a také vlastní dodavatele některých zařízení.

„Rozdílné požadavky nájemců představují nejsložitější stránku celého projektu. Se zástupci každé společnosti jednotlivě komunikujeme a realizační dokumentaci přizpůsobujeme jejich přáním. Vybavení pak objednáváme od určeného dodavatele, takže dovoz materiálu jsme museli vyřešit ve značném předstihu,“ popisuje realizaci projektu jeho vedoucí Michal Virt.

Kolaudace a otevření souboru jsou naplánovány na letošní listopad.

D4

PĚT OTÁZEK

Petr Malinský

architekt rekonstrukce věže Staroměstské radnice



Architekt Petr Malinský má více než třicetiletou praxi, kromě novostaveb se zabývá i památkami. Pracoval například na obnově Ústavu šlechticů, Královské hrobky a dalších objektů na Pražském hradě i v jiných částech metropole. Se svou společností Arpema navrhoval rovněž rekonstrukci věže Staroměstské radnice.

Jak vypadaly přípravy tak významného projektu?
Začínali jsme již v roce 2015, po vítězství v soutěži, dokumentaci jsme odevzdali o rok později. Finální projekt i průběh jeho zpracování představujeme také na výstavě přímo na Staroměstské radnici.

Začali jsme sháněním podkladů a zjistili, že přesné výkresy stavby neexistují. Proto jsme museli věž včetně kaple s orlojem zaměřit, k čemuž jsme využili moderní technologie – fotogrametrii, speciální kamery a drony. Obeznamenali jsme se tak doslova s každým kamenem a mohli rozhodnout, zda bude třeba jeho oprava, nebo rovnou výměna.

V jakém stavu tedy věž před opravou byla?
Staroměstská radnice prošla v nedávných letech několika etapami obnovy. Věž, kaple a orloj tvoří poslední z nich a myslím si, že oprava přišla za pět minut dvanáct.

Ochoz se nacházel v havarijním stavu, na jeho severní straně se dokonce uvolnil velký kámen. Kromě požáru v poslední den druhé světové války způsobily rozpad ochozu klimatické vlivy včetně zatékání. Problém řešila speciální statická dokumentace, po sérii tahových zkoušek jsme kamenou výzdobu kotvili k železobetonovému jádru věže. Dnes je ochoz bezpečný.

Co při stavbě znamenalo největší komplikace?
Projekty několika podobně výjimečných památek jsme již zpracovávali, ovšem v tomto případě byla stavba neuvěřitelně na očích odborné i široké veřejnosti. Někdy je to příjemné, jindy naopak.

V odborných kruzích se hodně diskutovalo o úpravě orloje, konkrétně astrolábu. Protože jeho původní, středověká podoba se nezachovala, na jeho nejvhodnější dnešní vzhled existuje více názorů. Do této problematiky jsem byl nakonec také zatažen a na finálním řešení jsem se podílel.

Překvapilo vás během rekonstrukce něco?
Ve 14. století měla věž omítku a orloj i kaple byly pomalovány vápennými barvami, jejichž zbytky jsme při opravách nacházeli. Omítky ale postupně opadávaly, v 19. století byla stržena a věž získala kamennou podobu, kterou všichni známe. Bohužel opuka na sebe váže vlhkost, a proto ji narušuje mráz. Každý kámen si vyžádal samostatnou péči.

Na začátku projektu jsem se soustředil na celkovou opravu a koordinaci špičkových odborníků. Později ale věž odhalovala další tajemství. Například ozdobné kamenné průčelí orloje je minimálně dvouvrstvé, s jádrem z vrcholné gotiky 14. století a další vrstvou pozdně gotickou z konce 15. století. Na půdě radnice jsme také našli rozpadlý oltář z 19. století, jenž byl v kapli do jejího zničení v roce 1945. Investor přistoupil k jeho náročné obnově a opětovnému osazení. Z toho mám velkou radost.

Jaká byla spolupráce se společností Subterra?
Již od loňského února jsem na stavbu chodil jako autorský dozor – a působení společnosti Subterra hodnotím jako perfektní. Celý tým odvedl výbornou práci, pánové Horák, Kerber a Vejvančický ustáli i náročné okamžiky. Při celé rekonstrukci panovala dobrá atmosféra. Obdivoval jsem i to, jak Subterra na tak frekventovaném místě vytvořila nezbytný uzavřený stavební prostor, který zajišťoval bezpečí pracovníků i turistů a zároveň umožnil postavit vysoké lešení. Ukazuje to profesionalitu společnosti.

Nové vodovodní řady na Palmovce

Divize 4 buduje od srpna v Praze-Libni vodovod. Potrubí pokládá v Zenklově a v sousedících ulicích, tedy v okolí sídla společnosti Subterra. Projekt plánovaný na rok zahrnuje též veřejné části přípojek.

Hlavní vodovodní řad realizuje divize 4 v dolní části Zenklovky, dalšími řady pak připojuje kolmé ulice Světová, Koželužská, Na Hrázi, U Synagogy, Vojenova a rovněž souběžnou Ludmilinu. Zakázka Pražské vodohospodářské společnosti se dělí do sedmi etap.

Spěšné přípravy
V první fázi museli pracovníci divize 4 provést havarijní odpoje a přepoje tak, aby při rekonstrukci vodovodu mohl v Zenklově být zachován tramvajový provoz.

„V této etapě se největší komplikací stal nedostatek času. Začínali jsme čtyřicátého července a prvního září už jela tramvaj. Ručně jsme vykopali a následně zasypávali patnáct jam, některé z nich byly až tři metry hluboké, dále jsme prováděli devět rozrážek. Pracovali jsme každý den, včetně těch víkendových,“ popisuje vedoucí projektu Martin Vlk.



Při rekonstrukci vodovodu v Zenklově ulici se divize 4 musí vypořádat s dalšími sítěmi.

Původní i nová trasa
Trasa vodovodu vede po východní straně Zenklovky ulice jižním směrem až po křižovatku s Libeňským mostem a ulicí Na Žertvách, kde přechází na západní stranu. Od severního propoje až po ulici Na Hrázi je potrubí pokládáno v nové trase, protože dosud



Výměna potrubí často znamená práci ve velice stísněných prostorech.

vedlo pod jinými inženýrskými sítěmi a tento úsek Zenklovky nabízí dostatečný prostor. Dále se ovšem uliční profil zužuje, od ulice Na Hrázi je tedy řad veden ve své dosavadní pozici a krátce z ní vybíhá jen poblíž tramvajové zastávky Palmovka. Divize 4 při rekonstrukci vodovodu využívá litinové potrubí DN 300.

D4

Modernizace trati Nemanice I – Ševětín

Na jihu Čech začaly v červnu práce na další části IV. tranzitního železničního koridoru. Divize 3 se podílí na rekonstrukci kolejí mezi Ševětínem a Dynínem, projekt zahrnuje rovněž úpravy dynínské stanice.



Divize 3 využívá vlastní mechanizaci. Ke snášení kolejového roštu slouží jeřáb PKP 25/20i.

Modernizace přináší úpravy železničního spodku a geometrické úpravy hlavních kolejí, aby se trasa vedoucí souběžně s dálnicí D3 mohla v budoucnu zapojit do evropské sítě vysokorychlostních tratí. Stavbu realizuje dodavatelská společnost, již vede Elektrizace železnic Praha a dále ji tvoří Subterra a AŽD Praha.



K rekonstrukci železničního spodku patří odtěžení starého šterkového lože.

V nepřetržitě výluce
Dodavatelé převzali staveniště už v únoru a provedli přípravné práce. Vybudovali základy trakčních stožárů, přístupy na stavbu a rovněž položili provizorní trasy kabelového vedení. Rekonstrukce sudé kolejové skupiny byla zahájena na konci června. „V nepřetržitě výluce pra-

cujeme na kompletní modernizaci železničního spodku a svršku, trakčního vedení, zabezpečovacího zařízení mostních objektů a také nástupiště včetně železniční stanice Dynín,“ upřesňuje rozsah projektu stavbyvedoucí Milan Badura.

Přístupnější zastávky
Úpravy ocení rovněž místní cestující. V Dyníně budou vybudována nástupiště na jižním zhlaví, u pře-stavěného silničního podjezdu, čímž se stanice přiblíží k obci. Zastávka Neplachov v zářezu trati bude zrušena a nástupiště dostane novou polohu na stávajícím násypovém tělese. Přístup zajistí podchod pod dálnicí D3. První část modernizace má být dokončena v listopadu. Po zimní technologické přestávce bude stavba ve stejném rozsahu pokračovat též lichou kolejovou skupinou, a to od dubna do srpna. Celkové ukončení projektu je plánováno na prosinec 2019.

D3

Prohlídka pražského kolektoru



D1 Magistrát hlavního města Prahy pozval počátkem srpna novináře na exkurzi do téměř dostavěného kolektoru Hlávkův most.

Úvodní slovo radní Jany Plamínkové doplnily stručné komentáře obou vedoucích projektu zastupujících společnosti Subterra a Hochtief. Poté novináři po skupinách postupně sjeli klecí do chladného podzemí, kde si za přítomnosti televizních kamer prohlédli větší část kolektoru včetně přístupových šachet a technické komory. Nyní stavbaři dílo vybavují ocelovými konstrukcemi pro uložení inženýrských sítí a dalšími technologickými prvky, mezi které patří rovněž kolejová trať a provozní šplhavý výtah.

Důležitá a komplikovaná infrastrukturní stavba byla zahájena v září 2016 a s jejím dokončením se počítá již letos v listopadu. ■

Požární bezpečnost tunelů 2018

D4 V druhé polovině září se pod záštitou České tunelářské asociace ITA-AITES a České silniční společnosti v Rožnově pod Radhoštěm konal další ročník konference věnované požární bezpečnosti silničních tunelů.

Tuzemští a slovenští odborníci se na dvoudenním setkání zaměřovali na aktuální projekty a dále například na technologické novinky, interaktivní aplikace v tunelových systémech, kabelová řešení nebo specifika protipožární ochrany a bezpečnostních zařízení.

Za divizi 4 se konference zúčastnili David Svoboda a Jakub Šubert. Subterra akci opět podpořila jako jeden z partnerů. ■

GRATULACE ŘÍJEN–LISTOPAD

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Hana Jalovcová

50 let

Zdeněk Hoskovec
Ladislav Peroutka

60 let

Bohumil Bernhard

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Ing. Jan Herda
Jiří Rubeš
Ing. Jan Zelenka
Lukáš Keller
Ing. Karel Flemr

15 let

Ing. Petr Bican
Jiří Hořava
Michal Virt
Ing. Ladislav Novák

25 let

Václav Rataj

30 let

Milan Maša

40 let

Zdeněk Kotyza

Otevření věže Staroměstské radnice

D2

Ve sváteční den 28. září se po celkové rekonstrukci představila dominanta Staroměstského náměstí. Na ceremoniálu, který sledovala veřejnost i média, nemohli chybět ani zástupci divize 2.



Opravená věž a zejména unikátní orloj přilákaly na Staroměstské náměstí stovky lidí.

Program zahájily fanfáry, následovaly proslovy radních v čele s Janem Wolfem. Poté již došlo na odhalení zrestaurovaného orloje. Úderem 18. hodiny se poprvé otevřela vitrážová okénka a v nich se střídaly opravené figury apoštolů. Oblíbenému představení přihlížely stovky diváků, kteří zaplnili část náměstí před orlojem.

V Galerii Praesidium ve druhém patře Staroměstské radnice byla následně otevřena výstava fotografií, dokumentů a artefaktů představující právě ukončenou rekonstrukci. Expozice zachycuje náročnou práci architektů, stavbařů, resta-



Výstava zachycující rekonstrukci památky je na radnici k vidění do 28. října.

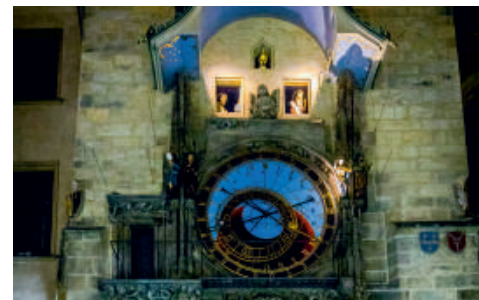
rátorů, památkářů a dalších, díky nimž dostala věž historickou podobu odpovídající stavu před druhou světovou válkou. Dějiny světoznámé památky počínající již v roce 1338 připomíná dvousetstránková publikace Staroměstská radnice, která byla vzápětí pokřtěna.

Od 20 hodin se pak před věží znovu vytvořil dav diváků, aby zhlédli nové osvětlení orloje a rovněž originální videomapping.

Divizi 2, která na rekonstrukci pracovala více než rok a půl, zastupovali na akci ředitel Petr Kajer a vedoucí projektu Pavel Horák. ■



Kniha Staroměstská radnice byla uvedena v české a anglické verzi.



Po setmění si mohli přítomní prohlédnout také nové osvětlení orloje.

Kahan Cup opět vítězně pro divizi 1

V obvyklém zářijovém termínu se v Praze-Libuši utkali fotbaloví zástupci všech čtyř divizí a centrály Subterra. Divizi 1, která loni tradiční trofej vybojovala poprvé, se vydařila obhajoba.



Fotbalisté divize 1 čekali na titul deset ročníků, letos ovšem vyhráli už podruhé za sebou.



Pohár Kahan přebíral ředitel divize 1 Josef Bača z rukou generálního ředitele.

Odpoledne 20. září provázelo slunečné počasí, které na hřišti FSC Libuš přálo hráčům i divákům.

Týmy nastupovaly se sedmi hráči a na polovině běžného trávníku, s menšími brankami a dvacítiminutovým poločasem hrály každý s každým.

Titul obhájila divize 1 a potvrdila tak rostoucí formu z několika posledních ročníků. Rovněž další pořadí kopíruje loňské přehledné výsledky – druhá divize 2, třetí divize 3, čtvrtá divize 4 a na pátém místě centrála.

Originální hornickou trofej vítězům také letos předával generální ředitel Ondřej Fuchs. ■

Subterra Open Weekend 2018

Poslední letošní venkovní akcí pořádanou spolkem Cesta za snem byl na konci září víkend v Doksech. Subterra se opět představila v roli generálního partnera.



Také letos se víkend v Doksech zúčastnily přibližně čtyři stovky lidí.

Třídenní akce, která se letos představila pod upraveným názvem, nabízí sportovní, vzdělávací i další aktivity a zajímavá setkání. Stejně jako ostatní projekty Cesty za snem přináší také Subterra Open Weekend zdravým i handicapovaným nezapomenutelné zážitky a nové zkušenosti.

Do areálu Poslova Mlýna v Doksech, nedaleko Máchova jezera, se 27. září sjely přibližně čtyři stovky lidí připravených soutěžit a dozvědět se něco nového. Ani značné ochlazení nevzalo přítomným dobrou náladu. Do terénu vyrazilo šest-



Mezi neobvyklé sportovní aktivity patřil například florbal na vozíku pro invalidy.

náct skupin, dvě z nich tvořili zaměstnanci společnosti Subterra a Skupiny Metrostav.

Účastníci se po hodinových intervalech přesouvali k jednotlivým stanovištím, u kterých je čekaly nejrůznější aktivity, jako třeba florbal na vozíku, workshopy, kvízy či hlavolamy. Soutěžící prošli také základním kurzem sebeobrany a předcházení konfliktům, poučili se o přežití v krizových situacích, vyzkoušeli si moderní hledání pokladů, střelbu či trenažéry pro handicapované. Zajímavé bylo rovněž představení záchranářů se cvičenými psy.



Zájemci si mohli vyzkoušet i řadu důležitých dovedností včetně poskytnutí první pomoci.

Organizátoři nezapomněli ani na děti, ty měly v areálu opět svůj rajon s velkým skákacím tunelem Blanka a ministaveništěm, další zábavu pro ně nachystali dobrovolníci v maskách. Mezi osmdesáti dětmi byly také handicapované, z dětského domova. Večerní program zajišťoval DJ, tancovalo se do pozdních hodin.

V sobotu, po vyhodnocení výsledků, byl Subterra Open Weekend oficiálně ukončen.

Letošní akce Cesty za snem uzavře 10. listopadu Večer v gala v Orea hotelu Pyramida Praha. ■