



KOLEKTOR HLÁVKŮV MOST

SUBTERRA



TRATĚ NEZAMYSLICE-KOJETÍN

Zimní hala Icerink v provozu

Praha se po téměř patnácti letech dočkala nových ledových ploch, určených především hokejistům a krasobruslařům. Moderní sportoviště ve Strašnicích, jehož zkušební provoz byl zahájen v polovině ledna, stavěla divize 2 jeden rok.

V rekordním čase jednoho roku dokázal investor naplánovat a připravit výstavbu dvou kluzišť, která slouží výuce bruslení, krasobruslařským tréninkům, amatérským hokejovým týmům i veřejnosti.

Areál se nachází v Přetlucké ulici, v sousedství lanového mostu na Jižní spojce. Architektem projektu je Ateliér A+B, hlavní fasádu a kompletní interiér pak navrhlo studio Vrtiška Žák.

Subterra coby generální dodavatel zahájila práce v lednu 2017, stavba byla zkolaudována přesně o rok později. „Zemní práce, železobetonové monolitické konstrukce, dešťovou kanalizaci s retenční kapacitou a veškeré zednické práce zajišťovala divize 2 vlastními kapacitami,“ připomíná vedoucí projektu Petr Bican.

Proměnlivá barevnost fasády

Icerink tvoří dva kvádry hal svírající tupý úhel, které spojují dvoupodlažní prostory zázemí. V přízemí se nacházejí šatny, sociální zařízení a strojovna, v patře pak bistro, tělocvična včetně příslušenství a terasa.

V okolí sportovního zařízení je několik menších parkovišť pro osobní automobily a autobusy s celkovou kapacitou přibližně 60 míst. Stavba zahrnovala také opěrné železobetonové stěny, komunikace a sadové úpravy okolí.

Nosnou konstrukcí stavby je prefabrikovaný železobetonový skelet, obě haly jsou zastřešeny trapézovými plechy a obloženy tepelněizolačními sendvičovými panely antracitové barvy.

Centrální, vstupní částí dominuje představená fasáda sestavená z prolamovaných hliníkových kazet ve tvaru kosočtverců, která se stala charakteristickým prvkem celého projektu. Originálně navrženou světle šedou strukturu lze rozzářit celým spektrem barevných světél, nejvíce proto vynikne v noci.



Strašnický Icerink se vyznačuje moderním a propracovaným designem. Největší pozornost poutá fasáda vstupní části, jejíž strukturu ještě zvýrazňuje barevné osvětlení.

Stylový i praktický interiér

Vnitřní prostory haly Icerink mají propracovaný materiálový a barevný koncept.

Zdivo je převážně z pohledových betonových tvárnic, šatny jsou laděny do odlišných barev. Po podlahách z gumy lze téměř všude chodit v bruslích – dokonce i do bistra, které přes prosklenou stěnu nabízí výhled do haly A. Polyuretanové nátěry na podlaze fitness centra umožňují krasobruslařům při tréninku simulovat skluz.

Divize 2 zajišťovala také dodávku nerezových sanitárních předmětů, nábytku v šatnách i příslušenství samotných ledových ploch.

Pokročilá technologie

Provoz zimních hal provázejí nemalé nároky na energii, Icerink je ovšem oproti běžným stavbám o 40 procent úspornější.

Podklad ledových ploch se skládá ze dvou železobetonových desek oddělených tepelnou izolací, spodní z nich je vytápěná a brání promrzání, horní je naopak chlazená.

Objektu nechybí vzduchotechnika, prostory hal mají rovněž odvlhčovací systém. Strojovna chlazení je součástí zázemí, na střeše se nacházejí vzduchotechnické jednotky a dva rozměrné adiabatické chladiče.



Návštěvníky uvítá vstupní hala, na níž v patře navazuje bistro a tělocvična.



Výrazné barevné akcenty dodávají každé z hokejových šaten osobitost.



Barvami se odlišují i obě haly, žlutá patří především krasobruslařům.

Rychlostní silnice M85 v Maďarsku

DS Konzorcium, které tvoří Dömpfer a dceřiná společnost Subterra – Raab, získalo v soutěži dvě zakázky na výstavbě důležité komunikace vedoucí poblíž západomaďarského města Šoproň.



Příhraniční město Šoproň se již za tři roky dočká napojení na maďarskou dálniční síť.

Rychlostní silnice M85 představuje v maďarském dopravním systému důležitou spojnici, která bude

procházet severozápadním výběžkem země. Z trasy mezi městy Ráb a Šoproň je v současnosti vybudován úsek do města Csorna.

Obyvatelé celého regionu již dlouho čekají na dokončení silnice, jež je připojí na maďarskou dálniční síť a zrychlí cestu do Rábu a dále do Budapešti přibližně o půl hodiny.

Zakázky včetně dokumentace

Realizace zbývajících částí trasy, jež bude měřit téměř 58 kilometrů, byla rozdělena do čtyř etap.

Soutěž na dodavatele byla vyhlášena v létě loňského roku, smlouvy o dílo investor a vítězné DS Konzorcium podepsali ještě před Vánocemi. Projekt je financován ze státního rozpočtu.

Subterra – Raab bude realizovat III. a IV. etapu, jejichž délka v součtu činí přibližně 22 kilometrů. Tato část stavby obsahuje i obchvat pětapadesátitisícového města Šoproň, které leží jen několik kilometrů od hranice s Rakouskem.

Silnice bude mít v každém směru dva jízdní pruhy. Projekt zahrnuje korekce dotčených komunikací nižších tříd, výstavbu čtyř mimoúrovňových křižovek a osmadvaceti mostů, největšího o rozpětí 50 metrů.

V současnosti již probíhá příprava realizační dokumentace, která je v tomto projektu součástí zakázek. Předpokládaná doba výstavby činí tři roky, auta by po novém úseku silnice M85 tedy měla jezdit od ledna 2021.

D2



Vážení spolupracovníci, loňský rok byl pro naši Skupinu opět o něco náročnější než roky předchozí. Přesto jsme se se složitou situací na českém stavebním trhu vypořádali důstojně, a v porovnání s konkurenty dokonce výjimečně dobře. Výpadky na domácím trhu nahrazujeme zakázkami v zahraničí. Jsme úspěšní nejen v severských zemích, v Německu, v Polsku, v Maďarsku a na Slovensku, ale i v Bělorusku a v Turecku. Skupina roste a rozpíná se na světové trhy. Ve stále větší míře pracujeme pro investory soukromé na úkor investorů veřejných.

Těmito změnami prochází i Subterra. Divize závislé na veřejných zakázkách vloni ztrácely, zatímco divizím, jež pracují pro soukromé investory, se i přes náročnost projektů dařilo. A přestože má Subterra v Česku celou řadu technicky náročných a pěkných projektů, musí i ona hledat uplatnění v zahraničí.

V Německu staví společně s naší další společností BeMo Tunnelling dálniční tunely Spitzenberg a Herrschaftsbusck. Ve Švédsku její dceřiná společnost pracuje na výstavbě dálničního tunelu Skärholmen, který je částí nově budovaného obchvatu Stockholmu. V Maďarsku získala její dceřiná společnost dvě nové zakázky na dvě etapy výstavby rychlostní silnice M85.

Naopak v České republice není v oblasti infrastruktury valně do čeho píchnout. Loni v říjnu proběhla prorážka druhé trouby železničních tunelů v Ejpovicích. Jde o projekt, na kterém úspěšně spolupracují Metrostav a Subterra. Prorážka byla velká sláva, kterou však skončila poslední významná tunelová stavba na území Česka.

Projektů od veřejných zadavatelů je na tuzemském trhu málo a stavebních firem hodně. Soutěže, vyhodnocované na principu nejnižší nabízené ceny, ženou generální dodavatele do záporných marží a mnohdy do dumpingových cen. A přitom se česká ekonomika nachází v konjunktuře, kdy peněz je dostatek a města mají vyrovnané, často i přebytkové rozpočty. Další peníze na stavební projekty je připravena poskytnout Evropská unie. Když nefungují veřejní zadavatelé, musíme se uchýlit k zadavatelům soukromým. I tam však nabídka stavebních prací značně převyšuje poptávku a u projektů se nedaří dosahovat přiměřených hospodářských výsledků.

Jako velký mezinárodní hráč musíme umět být prospěšní svému okolí. A tak se i vloni věnovala Subterra projektům společenské odpovědnosti. Jsem rád, že se zapojila do aktivit organizace Cesta za snem a podílela se na unikátním handy cyklo maratónu. Jako donátor hudebního festivalu Pražské jaro je Subterra i tradičním podporovatelem kultury a nezapomíná ani na sociální oblast a vzdělávání. Děkuji vám všem, kteří jste nejen za společnost Subterra a Skupinu Metrostav udělali něco pro své spoluobčany a pro lepší budoucnost.

Stejně jako vy i já cítím tlak okolního prostředí a uvědomuji si obtížnost situace v oboru a na našem trhu. Proto mi dělá radost, že zůstáváte společností Subterra a firmám Skupiny Metrostav věrní. Jsem rád, že máme mnoho zkušených odborníků i energických mladých lidí, kteří jsou ochotni čelit mnohdy obtížné realitě.

Vážení kolegové, všem vám děkuji za úsilí v předchozím roce a těším se na spolupráci v roce letošním.

Jiří Bělohav
prezident Skupiny Metrostav

D3

Zastavení pražského orloje



D2 Rekonstrukce věže Staroměstské radnice, na níž Subterra pracuje od února 2017, si vyžádala odstavení orloje. Světoznámé astronomické hodiny utichly 8. ledna 2018 v 9 hodin.

V současnosti je orloj rozebírán na součástky, kterým se dostane péče v odborných restaurátorských dílnách. Celý mechanismus má být osazen zpět na své místo a zprovozněn v polovině letních prázdnin. Turisté dnes mohou navštívit alespoň ochoz věže, který byl po rekonstrukci opět zpřístupněn. Divize 2 v mezidobí opraví kamenné prvky na pohledové části věže a zajistí další potřebné činnosti. Práce by měly být hotovy v září 2018.

„Děláme vše pro to, aby celá dvacetiměsíční rekonstrukce byla ukončena včas, aby i společnost Subterra přispěla k důstojným oslavám stého výročí založení československého státu,“ říká vedoucí projektu Pavel Horák. ■

Parkoviště v areálu Waltrovky

D4 Součástí revitalizace někdejšího továrního areálu v Praze-Jinonicích se stane též parkoviště Hranička, které od ledna staví divize 4. Kapacita plochy bude 85 míst pro osobní auta a dodávky do 3,5 tuny.

Staveniště již bylo vyčištěno od komunálního odpadu a nyní probíhají terénní úpravy a renovace zdí. Následně bude plocha zarovnána, odvodněna a pokryta konstrukčními vrstvami. Po dohodě s investorem a projektantem se uplatní technologie PowerCem, tj. zlepšení vlastností podkladních zemin pomocí cementu. Krycí vrstvu vytvoří živý povrch tloušťky 6 centimetrů.

Zvolený postup vyžaduje teploty nad bodem mrazu, dokončení parkoviště tedy ovlivní počasí, zatím je plánováno na konec února 2018. ■

Aquacentrum Teplice

D4 Subterra se podílí na úpravách teplického plaveckého areálu.

Rekonstrukce a dostavba, která byla zahájena loni v říjnu, přinese atraktivnější podobu aquacentra a širší spektrum služeb. V novém objektu vznikne čtyřdráhový plavecký bazén o délce 25 metrů, brouzdaliště s mimoúrovňovým spojovacím skluzem a saunový svět. V nástavbě bude umístěno především zázemí a šatny pro bazén i sportovní klub a administrativní prostory. Původní objekt se promění v Dětský svět s mnoha vodními atrakcemi. Součástí dodávek divize 4 jsou kompletní rozvody vzduchotechniky, topení, elektro, ZTI a bazénové technologie, včetně strojoven a trafostanice. Zakázka zahrnuje též instalaci měření a regulace a přístupového a pokladního systému.

Stavba má být dokončena ještě letos. ■

Železniční mosty a tunely 2018

D1 Dne 18. ledna 2018 hostil pražský hotel Olšanka 23. ročník konference zaměřené na železniční mosty a tunely, organizované společnostmi SUDOP Praha a SŽDC.

Odborné referáty, které byly uspořádány do tří bloků, představovaly nejen příklady zajímavých staveb z tuzemska i ze zahraničí, ale rovněž technologie, materiály nebo související normy a předpisy. Za společnost Subterra vystoupil Jiří Patzák a prezentoval náročnou rekonstrukci německého tunelu AKWT, na které divize 1 pracovala v letech 2012 až 2017.

Následující příspěvek, který přednesl projektant Ján Kušník ze slovenské společnosti Reming Consult, pojednával o loni zahájené výstavbě tunelů Milochovej, Dieľ, tvořících část modernizovaného úseku železniční trati Púchov – Považská Bystrica. Na tomto rozsáhlém projektu se Subterra rovněž podílí. ■

Kolektor Hlávkův most v další fázi

Na stavbě podzemní trasy inženýrských sítí v centru Prahy, kterou od září 2016 zajišťují společnosti Subterra a Hochtief, probíhají po dokončení ražeb betonáže a ostatní práce.



V části kolektoru Hlávkův most již získalo definitivní podobu monolitické betonové ostění. Profil je přibližně 3 metry široký a 4,5 metru vysoký.

Nový ražený a hloubený kolektor, který prochází pod dnem Vltavy z Těšnova přes ostrov Štvanice do Holešovic, se stane podstatnou součástí metropolitní kolektorové sítě a umožní pozdější rekonstrukci Hlávkova mostu.

Po dokončení ražeb v září minulého roku následovalo vyčištění dna trasy a profilace primárního ostění. Další fází představuje ostění definitivní, jehož součástí jsou rovněž opatření k zastavení přítoků a úkapů v podobě lokálně použitých organizovaných svodů, injektáže primárního ostění či plošných izolací.

Betonáž dna a kleneb

V říjnu 2017 bylo v úseku mezi Těšnovem a štvánickým ostrovem zahájeno armování, montáž bed-

nění a betonáž. Definitivní konstrukce dna i klenby zde byly hotové v lednu 2018, s výjimkou pěti úvod-



Na primární ostění je pečlivě kotvena fóliová hydroizolace.

ních bloků, u nichž stále probíhají sanace průsaků primárního ostění.

V úseku hlavní trasy pod ostrovem Štvanice, mezi hloubenou šachtou a raženou technickou komorou, již byla v celé délce zhotovena hydroizolace a zabetonováno dno. Nyní stavbaři pracují na armování klenby, forma pro její betonáž se do této části kolektoru přesune po dokončení ostění v těšnovském úseku a také zabetonování dna mezilehlé šachty.

Plynovod a další vybavení

Počátkem letošního roku došlo v úseku mezi Těšnovem a Štvanicí také k zahájení instalace plynovodu. Na tyto práce pak bezprostředně naváže montáž ocelových konstrukcí pro samotná kolektorová vedení.

„Tím však naše působení zdaleka nekončí, protože stavba zahrnuje rovněž součásti kolektoru spojené s kompletním zajištěním jeho provozu. Mezi ně se řadí například osvětlení a další elektrické vybavení, čerpací stanice, šplhavý výtah, pomocné řídicí stanoviště nebo měření a regulace,“ vypočítává široký záběr projektu jeho vedoucí Václav Dohnálek.

Kolektor Hlávkův most má být dokončen v říjnu letošního roku. ■



Po betonáži dna následuje montáž výztuže pro klenbu definitivního ostění.

Administrativní budova Nekázanka

Více než dva roky zajišťovala divize 2 v pozici generálního dodavatele rekonstrukci sídla společnosti Omnipol. Objekt v úzké ulici v centru Prahy dostal po čtyřiceti letech modernější podobu.



Administrativní budova Nekázanka rekonstrukcí neztratila plastické členění uličního průčelí, její původní architektonická hodnota tedy byla uchována.

Původní budovu PZO Omnipol, postavenou v druhé polovině 70. let minulého století, řadili odborníci ke kvalitním příkladům mezinárodního stylu.

Projekt rekonstrukce, který zpracoval ateliér di5 architekti inženýři, původně počítal s výraznou proměnou průčelí. Po diskusích o jeho památkové hodnotě byl návrh opakovaně přepracován a členitý výraz fasády zachován.

Subterra zvíťazila ve výběrovém řízení na generálního dodavatele počátkem roku 2015. Ještě v době bouracích prací došlo k výrazným úpravám projektu a zpoždění celé stavby. Termín dokončení se nakonec posunul přibližně o jeden rok.

Změny během stavby

Práce na samotné rekonstrukci se naplno rozběhly až v říjnu 2015.

Po demolici části nosných konstrukcí bylo třeba vybetonovat instalační a výtahové šachty, doplnit další prvky a postavit 8. a 9. nadzemní podlaží. Na podzim 2016 probíhala montáž prosklené uliční fasády a oken do dvora. Následovalo zdění přiček od podzemních podlaží, od loňského ledna práce na podlahách, podhledech a instalacích technického zařízení.

Na jaře 2017 rozhodl investor o revizi dokumentace pro nadzemní část budovy, k dalším

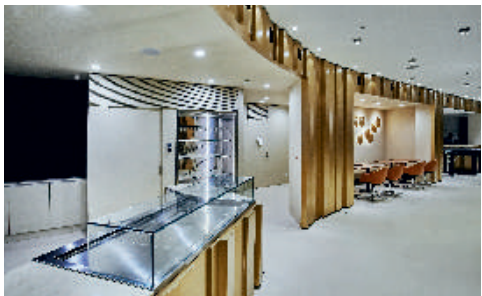
úpravám architektonického řešení některých podlaží pak muselo dojít v létě. Opakované změny projektu přinášely tlak na dodavatele a zapříčinily prodloužení rekonstrukce.

Podzim byl ve znamení dokončovacích prací, které musela divize 2 koordinovat se společností zajišťující interiéry. V listopadu proběhla kolaudace, poté zbývalo již pouze odstranit vady a nedodělky a stavbu předat. Společnost Omnipol se do svého sídla vrátila koncem ledna 2018.

Náročná logistika

Kromě kanceláří nabízí modernizovaná budova rovněž kavárnu pro zaměstnance, rezidenční ateliér nebo podzemní garáže s automýčkou. Nechybí pokročilé technologie. „Zajímavé je například mlhové hasicí zařízení použité v celém objektu, jehož výhoda tkví v daleko menším zavodnění prostor,“ říká vedoucí projektu Michal Krenar.

Stavba v centru Prahy byla z více důvodů náročným úkolem. Úzká, jednosměrná ulice Nekázanka znamenala omezení pro dopravu materiálů nebo montáž jeřábu. Rozsáhlé bourací práce pak vyžadovaly četná jednání se sousedy. ■



Ve vstupní hale se kromě recepcy nachází také malá kavárna.

D1

D2

Oprava trati Nezamyslice–Kojetín

Jednu z etap modernizace železničního spojení mezi Brnem a Přerovem představuje úsek Nezamyslice–Kojetín, jehož téměř dvoukilometrovou část loni na podzim rekonstruovala divize 3.



Jako u všech podobných staveb nasadila divize 3 i na jihu Moravy řadu strojů. Ke snášení kolejového roštu posloužil speciální mostový jeřáb PKP 25/20i.

Podíl společnosti Subterra na obnově jednokolejné elektrifikované regionální trati spočíval především v kompletní rekonstrukci železničního svršku

mezi Němčicemi nad Hanou a Kojetínem. Součástí zakázky dále byla úprava drážních stezek, hlavně jejich rozšíření v místě stavby, a také svahů.

Odolnější kolejový rošt

Stavební práce zahájilo strojní čištění šterkového lože. Následovalo trhání kolejového roštu pomocí pokladače PKP 25/20i po 25metrových úsecích. Po úpravě šterkové vrstvy a vytvoření pláně již přišla na řadu pokládka kolejí.

Nový kolejový rošt tvoří kolejnice R65 a 60E2 spolu s betonovými pražci B91/S1. Za netradiční technologii lze považovat sváření kolejnic o délce 25 metrů do 100metrových pásů mimo samotný kolejový rošt.

Pokládku pražců zabezpečoval portálový stroj Robel PA 1-20 ES. Po zasypaní kolejového roštu kamenivem frakce 32/63 byla provedena směrová a výšková úprava geometrické polohy koleje metodou APK. Po dosažení požadovaných parametrů a úpravě kameniva bylo třeba kolej svařit. Bezstyková úprava zabezpečí delší životnost železničního svršku.

Stavba ve dvoutýdenní výluce

Subterra musela postupovat rychle, práce limitovala výluca v první polovině října 2017. Dílo bylo odevzdáno v domluveném termínu,

Před divizí 3 stojí ještě úkol v podobě tzv. třetího podbití, jež bude provedeno až po konsolidaci železničního svršku. Tyto práce pravděpodobně přijdou na řadu letos v dubnu.

D3

PĚT OTÁZEK

Petr Kajer

ředitel divize 2



Petr Kajer absolvoval ČVUT v Praze v roce 1999, již o dva roky dříve nastoupil do společnosti Metrostav, kde zastával různé pracovní pozice. Do společnosti Subterra přišel v roce 2008, od té doby vykonává funkci ředitele divize 2.

Letos v srpnu na svém postu završíte deset let. Jak byste své působení zhodnotil?

Těch deset let uteklo... Vtěsnat celé období do pár slov je obtížné, povedlo se nám postavit nebo opravit spoustu krásných budov. Například Klementinum, stanici metra Nádraží Veveř, objekty v Dolní oblasti Vítkovice a nejnověji strašnickou zimní halu Icerink.

Od roku 2008 se divizi podařilo stabilizovat, prošli jsme krizí ve stavebnictví, která i nás citelně zasáhla. V posledních třech letech se nám znovu daří a plníme parametry stanovené vedením společnosti. Za to patří dík celé divizi.

Co považujete za největší úspěch a co vás naopak zklamalo?

Mám radost z našeho pracovního kolektivu. Když jsem nastupoval, zůstali na divizi především mladí technici, jimž jsme umožnili růst a získávat cenné zkušenosti. Dnes zde máme spolehlivé stavaře, kteří si umějí poradit.

Nechci zmiňovat nedostatek stavebních zakázek nebo obavy o zajištění pracovních sil. Mrzí mě, že z našeho oboru vymizelo čestné slovo. Naši předchůdci si podali ruce a všechno fungovalo. Naopak dnešní smlouvy jsou velice komplikované. Nedobře na mě působí také obecně špatná pověst stavebnictví, údajně prohnílého a korupci nasáklého odvětví.

Právě jste předali už zmíněnou zimní halu Icerink. Plánujete s investorem další spolupráci?

Tento projekt nám dělá radost. Těší mě zejména skutečnost, že jsme výstavbu zvládli i ve velmi smělém termínu. Aktuálně je hala zkolaudována a uváděna do plného provozu. Tým kolem Petra Bicana zde odvedl kus pořádné práce!

Oboustrannou spokojenost dokládá i ochota k další spolupráci. Subterra se stala jedním z oficiálních hlavních partnerů sportoviště. Pokud nás tento investor osloví i příště, nemáme nad čím přemýšlet.

Čím se Icerink odlišuje od podobných staveb?

Investor se nebal vložit své prostředky do designu, kvalitního návrhu a moderních technologií. A od samého počátku zcela přesně věděl, co chce vybudovat.

Na projektu kromě architekta a projektanta pracovali také designéři věnující se interiéru, rozličným detailům nebo originálně pojaté části fasády. Na výsledku je to jednoznačně znát.

Unikátem je i funkční spojení dvojice bruslařských hal, z nichž jedna je určena hokeji a druhá krasobruslení. Jistě pomohla i přímá součinnost profesionálů z obou sportů, Martina Holého a Tomáše Verneru.

Jaké jsou plány divize 2 v letošním roce a v dlouhodobějším horizontu?

Především musíme i nadále tvrdě pracovat, našťastí máme na čem stavět.

Divizi postupně doplňujeme mladou krví, kterou začleňujeme do jednotlivých týmů. Sleduji absolventy a vzpomínám na to, s jakou pokorou jsem v praxi začínal sám. Stavařina se podle mého názoru zvedá a věřím, že si tohoto krásného oboru lidé opět začnou vážit.

Když sleduji nerozvážnost, někdy až nečinnost odpovědných samospráv, docházím k závěru, že objektů v havarijním stavu, a tedy i stavebních zakázek bude „bohužel“ dostatek.

Výstavba tunelu Herrschaftsbuck

Rychlým tempem pokračují vloni zahájené práce na německém dálničním tunelu Herrschaftsbuck, který divize 1 Subterra realizuje společně se sesterskou společností BeMoTunneling.



Ražba tunelu Herrschaftsbuck začala na konci loňského srpna od východního portálu.

Bezmála půlkilometrový tunel se dvěma tubusy je součástí budované dálnice A98, která spojí východ a západ Německa při jeho jižní hranici. Stavba se nachází ve spolkové zemi Bádensko-Württembersko.

Ražby v obtížných podmínkách

Tunel prochází náročným horninovým prostředím, jedná se o metamorfované usazeniny s žilami dolomitu a sádrovce s nízkým nadloží. Zejména v oblasti západního portálu, po přechodu do silně erodovaných kvaterních sedimentů, bylo potřeba upravit technologii a postupy ražby s důrazem na masivnější zajištění čelby.



V komplikovaném horninovém prostředí se uplatňuje technologie NRTM.

Přes veškeré komplikace se týmu pod vedením Rolanda Arnolda ze společnosti BeMo podařilo počátkem letošního února prorazit severní tunelovou troubu. Po dokončení kaloty následuje ražba opěří a dna. V polovině listopadu byla realizována propojka, přes kterou je rubanina transportována jižním tubusem. Díky tomu mohla být dříve započata také betonáž definitivního ostění. Západní portál severní trouby byl dokončen v lednu, kvůli mimořádně nepříznivým podmínkám se v tomto místě uplatnila technologie ražby „pod želvou“.

Souběžně probíhá ražba kaloty jižní tunelové trouby. Po prorážce na konci února bude stavba pokračovat ražbou opěří a dna z obou portálů, do-



Strojník vrtacího vozu má podrobné informace o jednotlivých lafetách.

končení se předpokládá v březnu. K závěru směřuje i zajištění západního portálu jižní trouby.

Zahájení betonáže

Betonáž dna severního tubusu od východního portálu začala v prosinci. Bednění definitivního ostění dodala švýcarská společnost Kern.

Poté, co stavbaři betonáž této části tunelu dokončí, budou bednicí formy na západním portálu přestavěny na větší profil – jižní tubus je třípruhový – a práce na definitivním ostění budou postupovat v opačném směru.

Dokončení tunelu Herrschaftsbuck je plánováno na příští rok.

D4

Nuselská s novou kanalizací

Divize 4 pracovala v minulém roce na přeložce kanalizace v Nuselské ulici v Praze 4. Stavba je téměř kompletní, zbývající část bude dokončena do letošního března.

Nuselská ulice, která spojuje Nusle s Michlí, patří k důležitým komunikacím s hustým provozem automobilů i veřejné dopravy. S ohledem na rekonstrukci tramvajového tělesa musela být ve více než 400metrovém úseku přeložena jednotná kanalizace.

Stavba, kterou divize 4 zajišťovala pro Pražskou vodohospodářskou společnost, probíhala za plného provozu, výkopy dosahovaly pětimetřové hloubky. Zakázka zahrnovala i přeložky vodovodu a plynovodu.

Projekt v šesti etapách

Trasa kanalizace, která podchází pod tramvajovou trať, byla rozdělena do šesti částí, většinou vyme-

zených některými z pětice kolmých ulic – U Michelského mlýna, Mendíků, Jaurisova, Pod Pramenem a Na Jezerce.

Subterra realizovala celkem čtyři stoky, jejichž souhrnná délka přesahuje půl kilometru. Kanalizační řad byl vybudován z obetonovaného kamenného potrubí DN 300 až DN 500, přípojky pak z DN 200. V současné době zbývá dokončit jedinou přípojku, projektovanou v prosinci 2017 a čekající na příslušné povolení. Povrchy vozovky a chodníků jsou nyní provizorní.

„Společně s pracemi divize 4 probíhala obnova plynovodu, horkovodu a silových i slaboproudých kabelů. Proto byla koordinace velice složitá,“ podotýká vedoucí projektu Martin Vlček. Kanalizace



K nejdelší ze stok, jež měří více než 350 metrů, patří kromě desítek přípojek také 18 šachet.

bude hotova do března, poté Technická správa komunikací upraví povrchy do finální podoby.

Lyžařské závody Subterra 2018



Ve dnech 19. a 20. ledna se konaly tradiční lyžařské závody pro zaměstnance společnosti Subterra. Již popáté se závodníci sešli v areálu Větrný vrch, který se rozkládá pod masivem Králického Sněžníku v Dolní Moravě.

V pátek, prvním dni závodů, připravili profesionální organizátoři tratě pro obří slalom a slalom speciál. Klání v alpských disciplínách se zúčastnilo 23 startujících v šesti kategoriích. Dvě ženské a tři mužské skupiny lyžařů doplnili rovněž letos snowboardisté, kteří poprvé nastoupili v loňském ročníku. Počasí v pátek závodníky podrželo a obě disciplíny proběhly za jejich plného nasazení.

Sobota pak měla patřit běhu na lyžích klasikou technikou. Ráno však na kopci panovala neproniknutelná mlha a navíc hustě sněžilo, což soutěžícím zabránilo vydat se na trať. Vítězi se tedy s trochou nadsázky stali všichni, kteří na start závodu dorazili.

Poděkování za přípravu letošních lyžařských závodů i zázemí pro závodníky patří všem organizátorům, kromě pracovníků areálu Větrný vrch tedy i Lence Kobiánové a Lukáši Růžičkovi. Uznání zaslouží též všichni účastníci, kterým ani nepřízeň počasí nezkazila zážitek.

Jarmila Komsová

GRATULACE

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

50 let

Václav Krejza

21. 2.

55 let

Petr Jurček

František Sekereš

Martin Vlk

16. 2.

7. 3.

18. 3.

60 let

Lubomír Zeman

17. 3.

65 let

Ing. Jan Vintera

Josef Vančura

2. 3.

30. 3.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Jiří Dubec

Jozef Holubjak

Richard Polášek

Radek Svoboda

Milan Šimek

Pavol Tomašák

Andrej Jarzebowský

Miloslav Otta, DiS.

Jaromír Bolf

Petr Kálal

Martin Štětka

1. 2.

1. 2.

1. 2.

1. 2.

1. 2.

1. 2.

1. 3.

1. 3.

10. 3.

10. 3.

18. 3.

15 let

Martin Němec

Radek Purkert

Ing. Marek Neumann

1. 2.

1. 3.

2. 3.

20 let

Ing. Miroslav Zobaník, MBA

Martina Formánková

15. 2.

1. 3.

25 let

Alena Weinzettlová

16. 2.

Icerink slavnostně otevřen

V úterý 6. února proběhlo slavnostní otevření zimní tréninkové haly Icerink v pražských Strašnicích. Stavba, jejímž generálním dodavatelem byla divize 2, slouží sportovcům i veřejnosti.



Na akci nescházel obchodní náměstek divize 2 Jan Povejšil a vedoucí projektu Petr Bican.



Interiérem provázel jeden z jeho autorů, architekt a designér Roman Vrtiška.



Icerink představili také hokejista Martin Holý a krasobruslař Tomáš Verner.

Tréninkovou halu se dvěma plochami v Přetlucké ulici, projekt společnosti Padok, dokázala Subterra postavit za jediný rok. Stejně krátkou dobu předtím potřeboval investor i ke kompletní přípravě svého záměru.

Icerink není výjimečný pouze rychlou realizací, ale i architekturou a designem. Moderní podobu exteriéru i interiéru sportoviště dalo především studio Vrtiška Žák.

Slavnostní otevření probíhalo za velkého zájmu médií. Za dva bruslařské sporty, kterým Icerink slouží, promluvil juniorský mistr světa v hokeji a manažer projektu Martin Holý a bývalý reprezentační krasobruslař Tomáš Verner. Slovo dostal také šéftrenér Českého svazu ledního hokeje Slavomír Lener a další hosté.



Nová zimní hala i známí sportovci poutali velkou pozornost médií.

Dodavatele zastupoval obchodní náměstek divize 2 Jan Povejšil a vedoucí projektu Petr Bican. Subterra se stala i jedním z hlavních partnerů haly.



Na programu byla rovněž praktická zkouška jedné z ledových ploch s Tomášem Vernerem.

Po slavnostním programu se přítomní odebrali na prohlídku celého objektu, která se zčásti odehrála na bruslích.

Prorážka tunelu Herrschaftsbuck

Výstavba tunelu na německé dálnici A98, na které se podílejí divize 1 a BeMo Tunnelling, dospěla po šesti měsících k prorážce severního tubusu. Ceremoniál před západním portálem se konal první únorové úterý.



Za dodavatele promluvil ředitel společnosti BeMo Tunnelling Helmut Göringer.



Po úvodních projevech a společné modlitbě mohli přítomní sledovat samotnou prorážku.



Podle staletých tradic na vše dohlížela svatá Barbora, patronka horníků.

Slavnostní prorážky se zúčastnili významní hosté, mezi nimi i předsedkyně regionální vlády ve Freiburgu Bärbel Schäferová, jež je zároveň patronkou téměř pětisetmetrového tunelu. Nechyběli zástupci Bundestagu, místních samospráv, spolků či neziskových organizací, které chápou přínos nové dálnice a její výstavbu podporují. Paní Schäferová

jim proto za podíl na bezproblémové přípravě tunelu i několika dalších plánovaných úseků důležité komunikace poděkovala. Ocenění své dosavadní práce se dočkali rovněž dodavatelé, BeMo Tunnelling a Subterra.

Ředitel společnosti BeMo Tunnelling Helmut Göringer připomněl komplikace při výstavbě a po-

Dokumenty ve věži Staroměstské radnice

S opravami výškových dominant se tradičně pojí ukládání dobového svědectví pro budoucí generace. Probíhající rekonstrukce věže Staroměstské radnice, na níž pracuje divize 2, není výjimkou.

Staroměstská radnice ukrývá „poselství budoucím“ ve dvou hlavních makovicích, jejichž průměr je zhruba 70 centimetrů.

Původní listiny, uložené v letech 1948 a 1985, byly předány Archivu hlavního města Prahy a nahrazeny kopiemi. Dokumenty samozřejmě odpovídaly své době, nechyběly fotografie Lenina a Stalina nebo výtisk Rudého práva. Ručně psaný list, asi dílo samotných řemeslníků, pak obsahoval dobové ceny, zejména potravin a piva.

Dnešní představitelé metropole se obsahem nalezenných schránek inspirovali. Kromě poselství

městské rady byl do měděných tubusů uložen třeba fragment primátorského řetězu, noviny, fotografie či přehled současných cen stavebních materiálů a potravin. Subterra uschovala pamětní list s údaji o stavbě zpracovaný ak. malířem Stanislavem Jirčíkem, dnešní bankovky a mince a také tři poslední výtisky Zpravodaje Subterra.

Ceremoniálu, který proběhl 22. listopadu, se zúčastnili zástupci pražského magistrátu v čele s primátorkou Adrianou Krnáčovou. Společnost Subterra reprezentoval ředitel divize 2 Petr Kajer a vedoucí projektu Pavel Horák.



Měděný tubus uchovává pro naše následovníky rovněž tři čísla Zpravodaje Subterra.