



TUNELY NA PRAŽSKÉM OKRUHU

SUBTERRA



NOVÁ BUDOVA UMPRUM

Betonáže na obchvatu Stockholmu

Divize 1 realizuje další součást dálničního tunelu Skärholmen, projektu dceřiné společnosti SBT Sverige. Novou zakázkou jsou betonáže dvou tunelových ramp se zajímavou technologií a opěrné stěny.



Rampy pro autobusy navazují na hlavní tunel Skärholmen v jihozápadní části švédské metropole. Realizace masivních monolitických konstrukcí vyžaduje předehřívání i chlazení betonové směsi.

Tunel Skärholmen v oblasti stejnojmenného stockholmského předměstí realizuje SBT Sverige již od roku 2017. Letos na podzim zahájili betonáři divize 1 práci na hloubených částech dvou tunelových ramp v délce 80 a 100 metrů.

Pouze pro veřejnou dopravu

Rampy tvoří podzemní křížení a napojení tunelů hlavní trasy na stávající povrchové komunikace vedoucí do centra Skärholmenu, kde se nachází také autobusové nádraží. Obě rampy budou vyhrazeny právě pro autobusové linky, které budou jihozápadní obchvat Stockholmu využívat.

Rampy budované od roku 2017 jsou z větší části ražené, v blízkosti portálu navazuje hloubená monolitická část. Betonáže jsou realizovány kvůli napjatému harmonogramu zároveň na třech samostatných pracovištích a vždy pouze na jednom tubusu, díky čemuž zůstává zachován přístup do ražené části díla.

„Naše práce zahrnují především realizaci podkladních betonů, základových desek, stěn,

stropních desek a monolitických stěn, na které budou následně zavěšeny prefabrikované panely. Součástí projektu je rovněž výstavba dvou dlouhých opěrných úhlových zdí. Betonáž jsme zahájili letos v září, hotovo by mělo být na podzim příštího roku,“ popisuje celkový rozsah a harmonogram prací na tunelových rampách vedoucí projektu Jan Faltýnek.



Rampy jsou betonovány postupně, každá na třech místech zároveň.

Předehřívání i chlazení betonu

Betonáž monolitických konstrukcí podobně jako jiných částí stavby vyžaduje využití postupů, které jsou v tuzemsku nezvyklé.

Vzhledem k požadavku investora na omezení vzniku hydratačních trhlin budou některé konstrukce před betonáží předehřívány pomocí předem instalovaných a zabetonovaných topných kabelů a některé naopak chlazeny prostřednictvím zabetonovaných ocelových trubních rozvodů s proudící chladicí kapalinou. Vývoj teplot a teplotní gradient budou současně pečlivě monitorovány a zaznamenávány.

Pevnostní třída betonu je dle projektové dokumentace C35/45. Kvůli obtížnému přístupu bude pro betonáž krčků a zavěšených stěn využít samozhutnitelný beton SCC.

Sekundární ostění pod jezerem

Výstavba dálničního tunelu Skärholmen pokračuje také v jeho dalších částech.

Divize 1 betonuje sekundární ostění v komplikovaném úseku pod jezerem Mälaren. Dva tubusy s délkou 40 metrů se vyznačují mimořádnou tloušťkou ostění, jež dosahuje až 4,5 metru, a patří k nejsložitějším prvkům celého projektu. Rovněž v této oblasti je použita speciální receptura samozhutnitelného betonu s vláknem, jež je potřeba chladit.

V současnosti jsou již ukončeny práce na ostění prvního tubusu a forma bednění klenby byla za pomoci speciální mechanizace přesunuta do tubusu druhého, ve kterém betonáž začala na přelomu října a listopadu.



Práce na monolitickém ostění pod jezerem Mälaren pokračují druhým tubusem.

Rekonstrukce nábrežní zdi na Kampě

Pro tento rok byly ukončeny práce na opěrné stěně na levém břehu Vltavy v centru Prahy. Opravu 120metrové zdi letos zahájila divize 2.



Stavební práce jsou dobře viditelné například z nedalekého Karlova mostu.

Nábřežní zeď se nachází nedaleko Karlova mostu v parku Kampa, mezi Sovovými mlýny a Lichtenštejnským palácem.

Konstrukce v historickém centru města, která byla již mnoho let v havarijním stavu, si po opravě zachová svůj vzhled. Po celé délce bude provedeno přikotvení pomocí ocelových hřebíků a lano-



Zpřístupnění stěny pro stavební práce zajistí hráz z ocelových profilů, štětovic.

vých kotev. Celá nadezdávka bude odstraněna a ze vzdušné strany bude stěna obezděna tak, aby její charakter odpovídal lokalitě.

Beranění z lodi

Divize 2 převzala stavbu v srpnu, mezi přípravné práce patřilo navážení materiálu nebo arboristické

ké zásahy a další úpravy vzrostlých kaštanů, které se již staly součástí zdi a musejí být zachovány.

V říjnu následně byla z přistavené lodi beraněna štětová jímka, jež po odčerpání vody umožní zpřístupnění stěny v celé výšce a provedení všech prací. Rekonstrukci v centru metropole lze sledovat nejen z Karlova mostu, ale také z protějšího vltavského nábreží.

„Pro letošek je to ale vše, stavba bude pokračovat až v příštím roce, jakmile to klimatické podmínky dovolí,“ popisuje harmonogram vedoucí projektu Petr Bican.

Nejdříve bude realizováno zajištění a ztužení stěny pomocí zpevňujících vrtů s ocelovými hřebíky a předpínaných ocelových kotev. Ochraná vrstva bude vytvořena technologií stříkaného betonu, o použití suché či mokré směsi se teprve rozhodne.

Rekonstrukce má být dokončena do poloviny roku 2022.

D1

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, dny se neúprosně zkracují, Vánoce jsou za dveřmi a jako vždy v tomto období na sobě cítíme pohled času. V práci bilancujeme, co jsme vykonali, současně plánujeme blízkou budoucnost a upřesňujeme vize pro tu vzdálenější. Prognóza našich letošních výkonů při započítání dceřiných společností poprvé směřuje k dvoucifernému číslu v miliardách korun. Důležitější než hledat superlativy pro tento rekord, je ocenění práce, která za ním stojí. Dík a uznání patří všem, kteří ji poctivě odvedli. A jednoduchá nebyla ani v tuzemsku, ani za hranicemi. Doma jsme se na jaře potýkali s lockdownem, nyní – na pozadí další covidové vlny – čelíme nedostatku a prudkému zvyšování cen surovin, energií a prakticky všeho, na co si vzpomeneme. V zahraničním podnikání jsme letos museli řešit otázky, které před námi dosud nikdy nestály, a opět jsme se přesvědčili, o jak složitou a náročnou disciplínu se jedná.

Důležité je umět překážkám čelit a myslet přitom na budoucnost. Abychom v ní obstáli jako doposud, musíme se spoléhat především sami na sebe. Opak by byl jen „čekáním na Godota“ se stejným průběhem jako v Beckettově stejnojmenné tragikomedii, v níž na závěr obou dějství vstupuje na scénu chlapec a oznamuje: „Pan Godot dnes nepříjde.“ I když čísla pro příští rok snesou přívlastek „nadějná“, snažíme se dívat už nyní dále, zejména v oborech, kde je riziko nedostatku zakázek. Teritoriálně zůstáváme pevně rozkročení mezi tuzemsko a zahraničí, kde se soustředíme na ty země, v nichž chceme podnikání rozvíjet. Jde o Německo, Švédsko a Maďarsko.

Časy před námi budou nepochybně turbulentní. Klademe si otázky, jaký bude nový státní rozpočet, kolik nás ještě čeká covidových vln (mořeplavci se nejvíce obávají té deváté), jak dlouho bude trvat energetická krize, kam až vystoupají ceny, inflace a úrokové sazby a co všechno s námi udělá doba, kdy na jedné straně létají turisté do vesmíru a na druhé jsme se ani za dva roky nedokázali vypořádat s jedním virem. Přesto si myslím, že Subterra se budoucnosti obávat nemusí. Hodnotu firmy tvoří především lidé a jejich know-how a v tomto ohledu jsme na tom dobře. Heslo „stavíme na lidech“ bereme vážně. Celkový objem mzdových prostředků pro rok 2022 proto zvyšujeme o 6 % a v systému odměňování přesouváme část prémie složky ve prospěch pevné mzdy. Novou výplatní pásku vystaví mzdová účtárna, která je již součástí letos certifikovaného Bezpečného podniku. Tímto osvědčením jsme rozšířili jejich řadu, tentokrát v oblasti bezpečnosti práce.

Na závěr se vrátím k úvodní myšlence o kolooběhu času a blížících se Vánocích. Subterra už má pod stromečkem dvě ocenění Železniční stavba roku. My ostatní nezapomínejte nad tím, že v obchodech je draho nebo že něco nemají, a berme tato fakta jako příležitost. Příležitost dát Vánocům tu nejhezčí podobu, prožít je v klidu a zastavit se u něčeho, co děláme rádi a na co nám třeba v průběhu roku nezbývá čas. Máte-li, milí čtenáři, stejnou představu, přeji Vám její naplnění. Kdy jindy by se měla přání plnit než o Vánocích! Do nového roku přidám ještě jedno stručné, ale důležité: dobré zdraví!

Ing. Ondřej Fuchs

Obnova barokního paláce v Praze



D2 Pracovníci divize 2 pokračují v opravě fasád a střechy Clam-Gallasova paláce na Mariánském náměstí v Praze.

Zatímco střecha cenného historického objektu byla v poměrně dobrém stavu, o fasádách se to říct nedalo. Tempo práce ovlivňuje velké množství soch a dalších architektonických prvků. S ohledem na historický charakter omítky a v souladu s požadavky na její ochranu se při renovaci používají vápenné nátěry, s nimiž nelze pracovat za nízkých teplot. Další postup tak bude záviset i na meteorologických podmínkách v příštích měsících. Práce byly zahájeny letos v srpnu, hotovy mají být v dubnu roku 2022.

Clam-Gallasův palác zároveň v současnosti prochází celkovou revitalizací v rámci jiné zakázky, jejímž generálním dodavatelem je také divize 2. Budova se má veřejnosti otevřít příští rok. ■

Kolektory v Nových Butovicích

D1 Divize 1 dokončila sanaci kolektorů na sídlišti Nové Butovice v Praze.

Cílem projektu realizovaného od letošního června byla optimalizace nadzemní části vzduchotechnických objektů, které ke kolektorům patří. Práce zahrnovaly demolici vybraných prvků a výstavbu nových včetně opravy hydroizolací odhalených částí, sanaci krčků a výměnu ventilátorů a vzduchotechnických klapek. ■

Práce na chebském nádraží



D4 V železniční stanici Cheb, která má za sebou rozsáhlou modernizaci z roku 2019, dokončila divize 4 práce na instalaci ohřevu výhybek.

Na standard elektrického vytápění bylo převedeno celkem 86 výhybek. Použití těchto prvků zásadně přispívá k udržení sjízdnosti kolejí v zimním období a snižuje rovněž riziko vykoľejení vlaků. Práce, jejichž součástí byly výkopy a pokládka napájecích kabelů, byly realizovány od letošního května do září.

Divize 4 tímto projektem navázala na spolupráci se společností SWIETELSKY Rail CZ, pro kterou loni dodávala elektroinstalace v železniční stanici Prosenice. ■

Úprava západočeské trati

D3 Na konci října divize 3 se společností Skanska završila opravy geometrických parametrů koleje na trati Kařízek – Plzeň – Mariánské Lázně.

Předmětem zakázky bylo podbíjení, doplnění a úprava kolejového lože do profilu úseku III. železničního koridoru v délce 36,5 kilometru. V první fázi, která se uskutečnila v loňském roce, byl realizován dvokolejný úsek Holoubkov – Plzeň hl. n. V nepetržité výluce pak následoval jednokolejný úsek Píovany–Stříbro. Problematický byl zejména přejezd u Vranova, který musel být rozebírán při noční uzavírcce komunikace. Obec má jedinou přístupovou cestu, jinak je uzavřena mezi železniční trať a vodní nádrž Hracholusky.

V nočních výlukách probíhaly také veškeré další práce, aby osobní doprava na frekventované trase mezi Plzní a Prahou byla omezena co možná nejméně. ■

Rekonstrukce dvou pražských tunelů

D4

Divize 4 v listopadu dokončila a předala opravu a modernizaci technologických částí Lochkovského a Komořanského tunelu na Pražském okruhu, kterou vedla od letošního června.



Rekonstrukce technologické části byla zahájena v pravém tubusu Komořanského tunelu. Stěžejní součástí zakázky představovaly nové proudové ventilátory.

Řadu víkendových směn za sebou mají zaměstnanci divize 4, kteří se společností Eltodo pracovali na technologickém vybavení Lochkovského a Komořanského tunelu. Rekonstrukce na důležité silnici byla omezena vždy na dobu od pátečního večera do pondělního rána.

Ve čtyřech etapách

Oba dvoutubusové tunely se nacházejí v jižní části Pražského okruhu. Lochkovský tunel spojuje náhorní plošinu u Lochkova s Radotínským mostem přes Berounku a Vltavu, navazující Komořanský tunel překonává převýšení z údolí do oblasti mezi Cholupicemi a Točnou.

Projekt, pro nějž divize 4 připravovala také dokumentaci, byl s ohledem na průjezdnost komunikace realizován ve čtyřech etapách. Jeden tubus zůstal po dobu prací uzavřen a provoz byl sveden

do druhého, maximální povolená rychlost přitom byla snížena na 60 km/h.

Práce začaly v pravém tubusu Komořanského tunelu, který směřuje do údolí k dálnici D5, poté byl



Montáž jednoho ventilátorového hnízda zabrala průměrně jeden víkend.

uzavřen levý tubus stoupající k dálnici D1. V Lochkovském tunelu postupovala realizace opačně.

Nové ventilátory

Stavba zahrnovala výměnu nouzového osvětlení, repasi některých SOS skříní nebo instalaci nového systému rádiového volání a detekce nebezpečných nákladů. Hlavní součástí projektu představovala instalace moderního větracího systému.

Výměna 42 proudových ventilátorů zároveň přinesla největší komplikace. „Kvůli zpoždění dodávek primárních motorů se posunovaly termíny některých prací. Postup se ovšem podařilo upravit a rekonstrukci jsme dokončili k naplánovanému datu,“ popisuje vedoucí provozu vzduchotechniky David Svoboda.

Další součástí projektu byla výměna dveří do tunelových propojek, které dostaly také nové bezpečnostní značení. Rovněž v propojkách je instalována nová vzduchotechnika. S využitím ocelových broků byly taktéž obnoveny protismykové vlastnosti vozovky.

Kromě opakovaného uzavírání a otevírání tubusů byla zakázka náročná také z dalších důvodů. Technologické vybavení obou tunelů muselo stále fungovat. Například pro zajištění požárního větrání v době, kdy zaměstnanci divize 4 nové proudové ventilátory postupně montovali a připojovali, bylo nutno využít speciální mobilní ventilátor. ■



Technologie a bezpečnostní prvky byly obnoveny také v tunelových propojkách.

Výstavba německého tunelu Kramer

D1

V alpském městě Garmisch-Partenkirchen pokračuje divize 1 a BeMo Tunnelling ve výstavbě silničního tunelu. Závěrem října projekt dospěl k prorážce hlavního tubusu.



Na tunelu Kramer jsou nyní nasazeny dvě sestavy pro betonáž klenby. V listopadu byla zahájena realizace sekundárního ostění hloubeného úseku na jižním portálu.

Jednotubusový tunel v délce 3069 metrů je součástí severozápadního obchvatu Garmisch-Partenkirchenu, na silnici B23. Divize 1 a BeMo Tunnelling na projektu pracují od prosince 2019.

Ražby z obou stran

Ražby byly zahájeny v únoru 2020 ze severního portálu, po 600 metrech je zpomalil úsek s geologickou poruchou, masivním pásmem sesuvu.

Práce pak pokračovaly i z jižního portálu, kde bylo složitých již prvních 200 metrů, a později na

několika pracovištích současně s využitím propojek a původně průzkumné, následně únikové štoly jako logistické cesty. Tunel byl prorazen na konci října, obě čelby se setkaly necelý kilometr od severního portálu.

Z jižní strany osádky pokračovaly v technologicky náročné ražbě kaverny, kterou se v polovině listopadu podařilo propojit s větrací šachtou. Ze severu probíhá ražba zbývajících cca 300 metrů únikové štoly a dobírka opěrů a dna hlavního tunelu, oboje v oblasti sesuvného pásma.

Betonáž sekundárního ostění

Zhruba v polovině letošního roku byla zahájena realizace sekundárního ostění, jež je s ohledem na geologické podmínky buď z vodonepropustného betonu, nebo má deštníkovou hydroizolaci, vyztužené jsou pouze některé bloky.

Na klenbu v raženém úseku od jižního portálu, postupující po sudých blocích, je nasazena jedna betonážní sestava. S druhou je realizováno ostění hloubeného úseku na jižním portálu, následně bude použita na liché bloky.

„V příštím roce zahájíme betonáž sekundárního ostění únikové štoly včetně nouzových zálivů, sekundárního ostění průchozích a průjezdných propojek a kleneb nouzových zálivů i mezistropů v hlavním tunelu,“ přibližuje Pavel Farský, hlavní stavbyvedoucí oblasti Německo divize 1.

V omezeném období, mimo hnízdění ptactva, bude betonováno sekundární ostění větrací šachty, která je vyústěna v chráněném území.

Divize 1 má práce na tunelu Kramer dle plánu ukončit v roce 2023. ■



Prorážka tunelu se uskutečnila 27. října, po dvaceti měsících od zahájení prací.

Technologie pro budovu UMPRUM

Divize 4 dodala technická zařízení pro novou budovu UMPRUM, která se nachází v pražské Mikulandské ulici. Netradičnímu architektonickému pojetí objektu odpovídá i provedení instalací.



Grafická dílna i další prostory nové technologické budovy UMPRUM mají industriální výraz. Podobu interiéru určuje především pohledový beton a odhalené instalace.

V listopadu byla dokončena technologická budova UMPRUM v Mikulandské ulici, která doplňuje sídlo školy na Palachově náměstí. Stavbu dle projektu architekta Ivana Kroupy realizoval Metrostav, práce divize 4 začaly loni v červenci.

Dílny i další prostory

Rozšíření školních kapacit o technologické zázemí patřilo k dlouholetým cílům vysoké školy, která při-

pravuje designéry a výtvarné umělce. Od záměru vybudovat nový kampus v Ďáblicích škola upustila a rozhodla se pro přestavbu a dostavbu bývalé základní školy v centru hlavního města.

Budova sestává ze dvou křídel, má dvě podzemní a pět nadzemních podlaží. Ústřední prostor tvoří dvorana, která umožňuje i realizaci větších děl, důležitá je rovněž střešní terasa. Vedle dílen a ateliérů se v objektu nacházejí výukové, výstavní

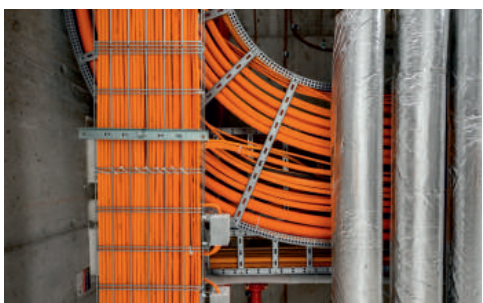
a další prostory. Část stavby bude otevřena také veřejnosti.

Industriální charakter

Dodávka divize 4 obsahovala veškerá zařízení vyjma vzduchotechniky, tedy elektroinstalace, rozvody vody, plynu, topení a chlazení a rovněž stabilní hasicí zařízení.

Architektonické pojetí stavby odpovídá jejímu účelu. Pohledově se uplatňují surové materiály – železobeton, sklo nebo dřevotřískas – a odhaleny zůstaly také technologie. Práce na přiznaně vedených instalacích tak podléhaly pečlivému dohledu architektů.

„Veškeré rozvody jsou na povrchu, vše je vidět. Kromě koordinovaného a přesného provedení to kladlo nároky rovněž na barevnost použitých materiálů. Například fotokomory včetně vybavení musely být zcela černé,“ popisuje nezvyklé nároky zakázky hlavní stavbyvedoucí Karel Šebek.



Z přiznaně vedených technologií se stávají působivé výtvarné prvky.

Rekonstrukce restaurace Bohemia

Areál Výstaviště v Praze-Bubenči je postupně obnovován. Divize 2 od loňského června rekonstruuje památkově chráněný, 130 let starý objekt restaurace Bohemia.



Novorenesanční budova se vyznačuje mnoha dekorativními prvky.

Restaurace, která se nachází nedaleko Planetária, byla postavena již pro Jubilejní zemskou výstavu v roce 1891. Ve druhé polovině minulého století ale novorenesanční objekt poznamenaly nevhodné úpravy a v posledních deseti letech chátral.



Zadní fasáda již dostala novou omítku a okna se zelenými rámy.

Rekonstrukce má třípodlažní budovu co nejvíce přiblížit původnímu vzhledu, ale zároveň přinést prostorové a provozní úpravy pro její další využití. Pro konání menších kulturních akcí poslouží společenský sál.

Nečekané poruchy

Stavba byla v dezolátním stavu, přesto je rekonstrukce náročnější než předpokládal projekt. První potíže nastaly hned po zahájení prací a termíny zakázky se posunuly.

„Především jsme museli nahradit krov, který byl již zcela nevyhovující. Prováděli jsme také drobné úpravy nosných konstrukcí, celý objekt bylo třeba po dobu opravy zajistit táhly,“ přibližuje některé z nečekaných problémů stavbyvedoucí Michal Krenar.

Na podzim probíhaly práce na fasádě a také na vnitřních omítkách v místech, která zůstala při výměně krovu krytá. Na konci listopadu pak byla osazována nová okna.

Obnova restaurace Bohemia, již divize 2 realizuje jako generální dodavatel, má být dokončena v červnu příštího roku.

Obytný soubor Malešický háj

Divize 2 dokončila hrubou stavbu obytného souboru v pražských Malešicích, jež realizuje pro Metrostav Development. Pětice domů nabídne více než stovku bytů.

Projekt Malešický háj, navržený ateliérem Loxia, sestává z pěti bytových domů propojených sokly do dvou celků a obsahuje 107 bytů různých dispozic a velikostí.

Divize 2 jako generální dodavatel zahájila výstavbu v sousedství Malešického lesa letos v dubnu zemními pracemi.

Na stavbě se podílí i divize 4, která montuje vzduchotechniku, ústřední topení a zdravotně-technické instalace.

Kolaudace do roka

Moderní objekty se čtyřmi nebo pěti patry a dvěma podlažími v suterénu mají kombinovaný konstrukční systém. Skelet je železobetonový, zdivo pak keramické.

„Nyní už je hotová hrubá stavba. Pokračujeme montáží oken a realizujeme rozvody elektro, vzdu-



Domy mají kombinovanou konstrukci, monolitický skelet doplňuje keramické zdivo.

chotechniky a zdravotnětechnických instalací,“ říká vedoucí projektu Petr Bican.

Kromě samotných domů zahrnuje zakázka rovněž okolní plochy, tedy výstavbu komunikací a také sadové úpravy centrálního prostoru.



Dominantou centrálního prostranství bude stávající vzrostlý strom.

Kolaudace projektu Malešický háj je naplánována na poslední čtvrtletí příštího roku. K nastěhování bytové jednotky, které jsou upravovány dle požadavků majitelů, měly být připraveny do poloviny roku 2023.

D4

PĚT OTÁZEK

David Cyroň

ředitel divize 1



David Cyroň působí ve stavebnictví více než dvacet let, převážně ve společnosti Metrostav. Podílel se například na výstavbě tunelu Mrázovka nebo trasy C pražského metra. Divizi 1 Subterra vede od listopadu 2020.

Jaký byl první rok v pozici ředitele?

Nebudu bilancovat a mluvit o ukončených stavbách, úspěších nebo zklamáních. Hlavním tématem pro mě byla a bude otevřená komunikace, vzájemná důvěra a týmová spolupráce.

Rozhodně jsme se nenudili a za odvedenou práci chci všechny pochválit.

Kam by divize 1 měla směřovat?

Chtěl bych, aby naše divize byla nadále specializována na tunely a další podzemní stavby v Česku a v zahraničí. Je nezbytné si tuto dovednost uchovat, pouze na velké podzemní projekty ovšem spoléhat nemůžeme. Rád bych, abychom se zaměřili i na další stavební práce, které vyplývají právě ze zkušeností při realizaci tunelů.

V rámci takové strategie bychom se měli více pouštět do mikrotunelování, rozvíjet železobetonové konstrukce a jiné specializované činnosti, jež souvisejí s geotechnikou a sanacemi. To nám výrazně pomůže uplatnit vlastní kapacity, pokud bude nedostatek tunelových zakázek.

Podle mě vypadá situace na trhu podzemních staveb ve střednědobém výhledu velice slibně. Na takovou dobu se musíme připravit a něčemu novému se naučit.

Jak můžete změnit přístup k zakázkám?

Jiná musí být role vedení divize. Jeho úlohou není kontrola, ale koordinace a spolupráce s projektovými týmy ve všech fázích výstavby. Zejména chceme pomoci s projekční přípravou, claimovou agendou, komunikací s investorem a hlavně se zaváděním nových technologií. Výrazně větší musí být role projektů v nabídkové fázi.

Potřebujeme tedy změnit řízení zakázek, zavedením digitalizace automatizovat některé procesy a hlavně komunikovat. Základem je aktivní přístup všech zúčastněných, bez něj to nepůjde.

Jaký technologický vývoj očekáváte?

Nejrychleji se proměňují stroje a materiály. Výrobci neustále představují novinky, které pomáhají k vyšší efektivitě – a my se musíme naučit je využívat. A to nejen stavebně, ale také nákladově. Jak všichni víme, náš obor často pracuje s malými maržemi, snižování nákladů zaváděním nových technologií je tedy klíčové.

Součástí naší přípravy je proto například přechod na nový manažerský informační systém pro nákladové řízení stavby, od něhož si slibují lepší přehled o celkovém stavu zakázek, predikci rizika a podobně. Informace o aktuálních a plánovaných nákladech budou díky tomu přístupné všem členům týmu.

Co můžete udělat pro získávání vysoce kvalifikovaných pracovníků?

Nedokážeme přesně předvídat, jaká situace bude v příštích letech, v první řadě proto musíme být flexibilní.

Důležité je, abychom vybudovali specializované týmy schopné realizovat projekty s velkou přidanou hodnotou. Na takových zakázkách můžeme jednak vychovat nové kolegy, jednak udržet motivaci těch stávajících. S velkou pravděpodobností ovšem také budeme muset v podstatně větší míře přijímat zahraniční pracovníky a rovněž zaškolovat lidi přicházející z jiných než stavebních oborů. Subterra je nejen multioborová, ale již v současnosti také multikulturní společnost – a to mě na mé práci baví.

D2

D4

Ocenění pro slezskou trať



D3 Optimalizace železniční trati Český Těšín – Dětmovice si připsala další cenu, když ve své kategorii zvítězila v soutěži Stavba roku Moravskoslezského kraje 2020.

Projekt, na kterém se podílela divize 3, byl realizován v letech 2017 až 2020. Téměř 21kilometrový úsek III. železničního koridoru byl upraven pro traťovou rychlost 160 km/h. Stavba zahrnovala rekonstrukci železničního spodku a svršku, obnovu přejezdů a nástupišť, most přes Olši a rovněž moderní technologické vybavení. ■

Přednáška na FSv ČVUT

D4 V cyklu Technický čtvrtek, který pořádá Fakulta stavební ČVUT, vystoupil 21. října technický náměstek divize 4 Vít Strejček. Tématem přednášky bylo technologické vybavení silničních tunelů.

Studenti se mohli seznámit se základními normami, průběhem provozních zkoušek nebo strukturou dokumentace pro provoz, správu a údržbu tunelů na pozemních komunikacích. Prezentace zahrnovala rovněž video z rekonstrukce vzducho-techniky a dalších instalací v Lochkovském a Komořanském tunelu na Pražském okruhu.

Po přednášce následovala diskuse o technologiích a také o možném pracovním uplatnění. ■

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

55 let

Jan Kolář
Mgr. Karel Vašta

60 let

Peter Melovič
Pavel Záhorák

70 let

Ing. Josef Barták

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Vladislav Kostka
Ondřej Martinkovič
Kateřina Konečná
Jan Louvar
Mgr. Michaela Macháčková

15 let

Bc. Marie Chylíková
Ing. Simona Všoláková
Ing. Lenka Čerychová
Ing. Pavel Rajský
Tomáš Tonyka

20 let

Miroslav Pudil

25 let

Jiří Havel
Karel Gajer
Milan Macháček

Slavnostní zahájení stavby v Adamově

Ve čtvrtek 21. října byla na adamovském nádraží oficiálně zahájena rekonstrukce železniční trati Brno-Maloměřice – Adamov. Cereoniál nezvykle spojil tři projekty, pro které bude společná přibližně roční výluka.

Na rekonstrukci devítikilometrového úseku I. železničního koridoru, již vede divize 3, pracují také STRABAG Rail a Elektrizace železnic Praha.

Divize 3 bude realizovat úsek mezi odbočkou Svitava a stanicí Adamov, kde kromě kolejí bude rekonstruovat zárubní zdi, most a zastávku Babice nad Svitavou. Na stavbě se podílí rovněž divize 1, jejíž pracovníci budou sanovat čtyři tunely Blanská včetně portálů a říms.

Cílem projektu je odstranění propadů traťové rychlosti a zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu. Rekonstrukce železničního svršku a částečně spodku bude provedena v celém úseku. V úseku Brno-Maloměřice – Adamov bude vybudována odbočka Svitava.

Upraveny budou zastávky Bílovice nad Svitavou a Babice nad Svitavou, které budou splňovat požadavky na pohyb handicapovaných. Modernizovány budou informační, rozhlasové a kamerové systémy i zabezpečovací zařízení a silnoproudé technologie.

Stavba, která byla zahájena zároveň s projektem Adamov–Blansko a rekonstrukcí nástupišť ve stanici Adamov, má být dokončena v roce 2023. ■



U prvního ze tří poklepů na kolejnici, pro stavbu Brno-Maloměřice – Adamov, nechyběl obchodní ředitel Jiří Tesař, který za dodavatelskou společnost rovněž promluvil.

Ocenění Bezpečný podnik

Subterra se zařadila mezi tuzemské společnosti, které nesou titul Bezpečný podnik. Ocenění bylo předáno 26. října v Kaiserštejnském paláci v Praze.



Prestížní ocenění Státního úřadu inspekce práce přebíral obchodní ředitel Jiří Tesař.

Osvědčení Bezpečný podnik existuje v Česku od roku 1996. Hlavním cílem programu Státního úřadu inspekce práce je u právnických a podnikajících fyzických osob zlepšit nejen bezpečnost a ochranu zdraví při práci, ale také ochranu životního prostředí, pracovní kulturu a systém řízení BOZP.

Udělení titulu předcházelo více než roční proces se dvěma fázemi kontrol na administrativních pracovištích, v jednotlivých provozech i na vybraných stavbách.

Titul Bezpečný podnik, kterým se v současnosti může prokázat méně než osmdesát tuzem-

ských subjektů, platí na tři roky a musí se pravidelně recertifikovat. Společnost je po celou dobu pod zvýšeným dohledem inspektorů bezpečnosti práce a jednou ročně podstupuje audit.

Slavnostní předávání ocenění se za účasti ministryně práce a sociálních věcí Jany Maláčové a generálního inspektora Státního úřadu inspekce práce Rudolfa Hahna konalo 26. října v prostorách Kaiserštejnského paláce na pražském Malostranském náměstí. Ocenění v podobě listiny a rovněž skleněné plakety za společnost Subterra převzal obchodní ředitel Jiří Tesař. ■

Dvě odborné školní exkurze

Subterra v listopadu pořádala exkurze pro budoucí techniky. Žáci kladenské střední školy si prohlédli rekonstrukci místního zimního stadionu, studenti Fakulty stavební ČVUT tunely na dálnici D8.



Žáci kladenské průmyslovky se seznámili s rekonstrukcí tamního zimního stadionu.

Subterra dlouhodobě propaguje technické vzdělávání a spolupracuje se středními i vysokými školami. Jedním z několika způsobů, jak budoucím stavitelům zprostředkovat konkrétní poznatky z praxe, jsou odborné exkurze.

Divize 2 připravila na 12. listopad prohlídku ČEZ zimního stadionu v Kladně, jehož dlouho očekávanou a rovněž komplikovanou celkovou rekonstrukci realizuje jako generální dodavatel od začátku letošního roku. Zajímavou stavbu navštívila skupina žáků z posledního ročníku Střední průmyslové školy stavební a Obchodní akademie Kladno.



Studenti FSv ČVUT si prohlédli technologické vybavení tunelů Libouchec a Panenská.

Exkurze se zaměřila především na střešní konstrukce. Hlavní ocelové vazníky o hmotnosti 22 tun již byly osazeny a práce pokračují jejich propojováním. Kromě zaměstnanců ze samotné stavby žáky provázela také personální ředitel společnosti Subterra Karel Vašta.

Druhou exkurzi organizovala 23. listopadu divize 4 a její technický náměstek Vít Strejček. Studenti katedry TZB z Fakulty stavební ČVUT v Praze se vypravili do tunelů Panenská a Libouchec na dálnici D8, pro které divize 4 zajišťuje servis technologického vybavení.



Exkurze zahrnovala rovněž návštěvu centrálního dispečinku Řehlovice.

Akce začala na jižním portálu tunelu Libouchec, kde si skupina prohlédla provozně-technický objekt s podružným velínem tunelu, trafostanicí, rozvodnami a dalšími zařízeními. Dále byla představena SOS skříň.

Následoval přesun do zázemí a poté i dopravního prostoru tunelu Panenská. Kromě technologického vybavení se studenti seznámili se třemi typy tunelových propojek a jejich větráním.

Program završila návštěva centrálního dispečinku Řehlovice, ze kterého se kromě obou navštívených řídí taktéž tunely Prackovice a Radejčín, s technologiemi dodanými divizí 4. ■