



ZIMNÍ STADION Kladno

SUBTERRA



PROJEKT SMÍCHOV CITY

Zprovoznění tunelu Herrschaftsbuck

V prosinci 2021 byl otevřen dálniční tunel Herrschaftsbuck na trase německé dálnice A98. Dodavatelem projektu budovaného od roku 2017 byla divize 1 a sesterská společnost BeMo Tunnelling.

Důležitá dopravní stavba se nachází ve spolkové zemi Bádensko-Württembersko na jihozápadě Německa, nedaleko švýcarských hranic.

Tunel má dva paralelní tubusy v osové vzdálenosti přibližně 30 metrů, s jednou propojkou, severní dvoupruhový má délku 485 metrů a jižní třípruhový 475 metrů.

Komplikované ražby NRTM

Přestože se tunel nachází v náročném horninovém prostředí, podařilo se obtíže překonat a ražby NTRM zahájené od východního portálu v srpnu 2017 dokončit dle plánu, tedy v dubnu následujícího roku.

„Na západním portálu se kvůli odstupu od doby přípravy projektu a pokračující erozi výrazně zhoršila kvalita horninového masivu, takže jsme museli navrhnout jiný postup prací,“ vysvětluje okolnosti realizace ředitel oblasti Německo divize 1 Jiří Patzák. V tomto úseku se proto uplatnila ražba tzv. pod želvou.

Pro rozpojování horniny byly ve čtyřech pětinách délky tubusů využity trhací práce, u portálů probíhalo rozpojování a profilování mechanicky.

Čelba členěná na kalotu, opěří a dno byla průběžně zajišťována dle zásad NRTM armovaným stříkaným betonem, radiálními kotvami a předháněnými jehlami v přístropi. Aby betonáže definitivního ostění mohly začít co možná nejdříve, byla v severním tubusu zvětšena výška kaloty o jeden metr, díky tomu mohla být nasazena výkonnější mechanizace.

Sekundární ostění je železobetonové, s mezi-lehlou hydroizolací v raženém úseku. Hloubené



Tunel Herrschaftsbuck na dálnici A98 se nachází poblíž města Rheinfelden, několik kilometrů od hranice se Švýcarskem. Jižní tubus stoupá, proto je třípruhový.

části jsou zhotoveny jako tzv. bílá vana, beton s omezeným průsakem vody doplňují systémové hydroizolační prvky pro utěsnění pracovních a dilatačních spár.

S využitím propojky

Důležitým logistickým opatřením, které výrazně přispělo k včasnému dokončení stavby, bylo využití téměř 19metrové tunelové propojky v polovi-

ně délky tubusů. Tato cesta posloužila pro dopravu materiálu a odvoz rubaniny ze severního tubusu.

Profil propojky byl upraven tak, aby umožnil průjezd všech strojů. Jakmile byly oba tubusy doraženy za propojku a samotná propojka vyražena, byla veškerá doprava odkloněna z první poloviny severního tubusu do jižního a v uvolněném úseku okamžitě započaly práce na hydroizolacích a sekundárním ostění. Betonáž dna tedy díky brzkému zahájení probíhala bez časového tlaku.

„Rychlé dokončení ražeb umožnilo, abychom většinu prací na sekundárním ostění stihli od jara do podzimu. Díky tomu odpadly veškeré prostoje související s nevhodnými klimatickými podmínkami v zimě a také opatření, která bychom museli zajistit,“ dodává k postupu Jiří Patzák.

Ke zvládnutí stavby podle harmonogramu přispělo i využití mobilní betonárky, díky níž se zkrátily prostoje a zvýšila efektivita prací jak v průběhu ražeb, tak při betonáži sekundárního ostění.

Stavební část tunelu byla dokončena již v polovině roku 2020, poté další dodavatelé realizovali technologické vybavení.



Vážené kolegyně, vážení kolegové, máme za sebou již druhý nestandardní rok, kdy se potýkáme nejen se stále se zostřujícími podmínkami tržního prostředí, ale i s dopady covidové pandemie a z ní vyplývající ekonomické nestability, nyní navíc doplněné drastickým zvýšením cen materiálů i energií a nebývalou inflací. Přesto však věřím, že rok 2021 byl pro vás úspěšný, stejně jako pro společnost Subterra a Skupinu Metrostav. A doufám, že jste sváteční období využili k načerpání nových sil pro plnění nadcházejících náročných úkolů.

Do roku 2022 můžeme hledět s mírným optimismem, k čemuž nás opravňují ekonomické výsledky. Subterra, stejně jako většina dalších členů našeho největšího tuzemského stavebního koncernu, dosáhla v uplynulém roce výborných, často i rekordních čísel. Vzhledem k úspěšnému postupu zásadních projektů, naplněnosti zásobníků práce i kvalitním pracovníkům, které ale potřebujeme průběžně doplňovat, předpokládám, že se nám tento trend podaří udržet.

Mezi zdárně zakončené tuzemské stavby patří modernizace trati Uničov–Olomouc nebo rekonstrukce Polikliniky Malešice. Pokračují práce na trati Praha-Vysočany – Mstětice, tramvajovém tunelu Žabovřeská v Brně a rekonstrukci Clam-Gallasova paláce v Praze. Méně viditelná je postupná obnova technologického vybavení dvanácti vybraných stanic na všech trasách pražského metra. S touto důležitou podzemní stavbou ovšem souvisí největší domácí úspěch – vítězství mezinárodního konsorcia vedeného společností Subterra v tendru na výstavbu prvního úseku trasy D. Očekávám, že při práci na komplikované stavbě s novou přestupní stanicí Pankrác budou využity zkušenosti z budování tras C a A a rovněž synergické efekty spolupráce napříč skupinou, především s Metrostavem.

Spolupráce s další významnou dceřinou společností, BeMo Tunnelling, na německých silničních tunelech Kramer, Spitzbergen a Herrschaftsbuck, jenž byl nedávno zprovozněn, je příkladem úspěšného působení v zahraničí. Další, tentokrát železniční tunel Milochov byl dokončen na Slovensku, na jeho realizaci se podílely hned tři divize. Nejprudší rozvoj zaznamenala Subterra ve Švédsku, kde se dceřiná společnost SBT Sverige výrazně prosadila při rozšiřování metra ve Stockholmu a pokračuje ve výstavbě tunelu Skärholmen. Pozadu nezůstala ani další zahraniční dcera Subterra – Raab, která v Maďarsku budovala rychlostní silnici M85.

Jsem rád, že i v této nelehké době roste také naše společenská zodpovědnost v mnoha oblastech. Subterra loni opět byla partnerem Subterra Open Weekendu pořádaného spolkem Cesta za snem. Zářijové setkání v Doksech u Máchova jezera přineslo mnoho zážitků handicapovaným a nehandicapovaným sportovcům i jejich přátelům a rodinám. Subterra zůstala tradičním partnerem mezinárodního hudebního festivalu Pražské jaro, tato spolupráce završila již třicet let, a nově se pak stala generálním partnerem celostátního poháru středních škol ve florbalu.

Přeji vám i vašim blízkým do letošního roku jen to nejlepší. Hlavně však pevné zdraví, které je nutným předpokladem pro naplnění všech novoročních předsevzetí i celoročních plánů.

Ing. František Kočí
prezident Skupiny Metrostav

Nový kariérní web a newsletter

Subterra rozšiřuje svoji prezentaci a spouští webové stránky zaměřené na nábor zaměstnanců. Zájemci se také mohou přihlásit k e-mailovému odběru novinek a zajímavostí.

Získávání zaměstnanců, především v kvalifikovaných odborných profesích, je jednou z výzev, s nimiž se dnes Subterra potýká. Pomoci by měl nový nástroj, kariérní web. Stránky jsou další formou online prezentace a doplňují profily na sociálních sítích.

„Subterra vždy nabízela zajímavá a perspektivní pracovní místa, ať v Česku, nebo v zahraničí. Kariérní web je nový způsob, jakým můžeme našim potenciálním zaměstnancům – zkušeným, začínajícím i budoucím stavařům – představit naši společnost, její hodnoty i možnosti spolupráce,“ popisuje hlavní cíle nové prezentace personální ředitel Karel Vašta.

Podstatnou část webu tvoří videa přibližující zaměstnance a projekty. Cílovou skupinou jsou kromě pracovníků s praxí také absolventi a ti, kteří střední či vysokou školu teprve studují. Celkové pojetí je méně formální než u hlavních stránek.



Kariérní web představuje pracovní příležitosti v Česku i v zahraničí.

Zájemci najdou kariérní web na speciální doméně www.podzeminazemi.cz.

Aktuality a pracovní pozice e-mailem

Subterra přichází také s další novinkou v komunikaci s veřejností, e-mailovým newsletterem.



Newsletter informuje například o vybraných stavbách a důležitých událostech.

Každý měsíc dostanou registrovaní zájemci výběr novinek z probíhajících staveb a další informace o aktuálním dění.

Součástí newsletteru může být rovněž výpis volných pracovních příležitostí. Registrace je možná na adrese newsletter.subterra.cz.

Tunel Milochov v provozu



D1/D3/D4 Dne 15. prosince 2021 projel první vlak novým tunelem Milochov na slovenské trati Púchov – Považská Teplá.

Jednotubusový tunel pod vrchem Stavná má délku 1861 metrů a jeho součástí je také 260metrová úniková štola. Ražba zahájená v roce 2017 přinesla komplikace, oblast východního portálu musela divize 1 zpevnit tryskovou injektáží. Prorážka se konala v září 2020, betonáž sekundárního ostění a úpravy portálu byly dokončeny o rok později.

Část technologického vybavení dodávala divize 4, na zakázce se podílí také divize 3.

Výstavba tunelu Skärholmen



D1 Ve Stockholmu pokračují práce na dálničním dvoutubusovém tunelu Skärholmen, jehož dodatelem je dceřiná společnost SBT Sverige.

V prosinci bylo zahájeno asfaltování vozovek hlavního tunelu, při němž bude do dokončení stavby položena první vrstva povrchu ze tří. V rampových tunelech budou provedeny všechny vrstvy.

Dále probíhá rovněž výstavba 41 únikových propojek s prefabrikovanými zádveřímí a zavěšenými portály. K nezbytnému vybavení každé propojky patří vodovod, elektroinstalace a další technologie.

Obnova těžní věže



D1 V Hornickém skanzenu Mayrau ve Vinařicích u Kladna dokončila v listopadu divize 1 konzervaci a zajištění horní části těžní věže.

Zakázka sestávala z výměny střešní krytiny věže, odstranění nátěrů ocelové nosné konstrukce a nanesení protikoroze ochrany. Některé části konstrukce musely být nahrazeny. Pro práce až v 30metrové výšce, za provozu skanzenu, muselo být vyžíváno horolezecké vybavení.

Plánována je také obnova spodní části těžní věže, soutěž na dodavatele této etapy ovšem zatím nebyla vyhlášena.

Dokončení trati Velim–Poříčany

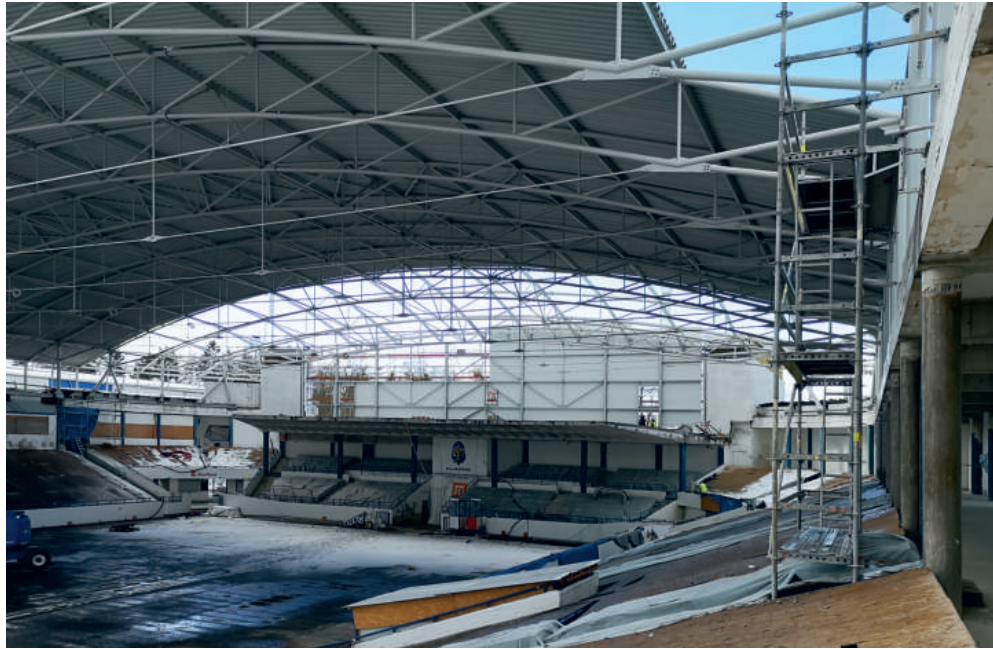
D3 Na sklonku roku završila divize 3 svoji část rekonstrukce 16kilometrového úseku I. železničního koridoru mezi Velimí a Poříčany.

Divize 3 pracovala od poloviny roku 2020 především na obnově železničního spodku a svršku ve stanici Poříčany, ale také na dalších drážních objektech. Na pečekém zhlaví byly v září položeny dvě nové štíhlé výhybky s pohyblivým hrotem, které umožňují výjezd vlaků do odbočné větve vyšší rychlostí, až 130 km/h.

Jako poslední byly v druhé polovině prosince dokončeny protihlukové stěny.

Rekonstrukce zimního stadionu Kladno

Celkovou obnovu ČEZ zimního stadionu Kladno, jejíž hlavní součástí je zastřešení, realizuje divize 2. Dodávkou vzduchotechniky se na stavbě bude podílet také divize 4.



Konstrukci nového zastřešení na kladenském stadionu tvoří obloukové příhradové vazníky s táhly, které propojují další nosníky. Střešní plášť je z trapézových plechů.

Zimní stadion města Kladno, který kromě extraligových Rytířů a dalších hokejových klubů využívají také krasobruslaři, má dvě ledové plochy a kapacitu 5200 diváků.

Jedna z nejstarších tuzemských staveb svého druhu byla otevřena v roce 1949 a kompletně zastřešena o deset let později. Poslední rekonstrukce proběhla v roce 2014.

Nová střecha

Původní ocelová střecha haly byla dlouhodobě v havarijním stavu a vyžadovala neustálý odborný dohled. V budově byla instalována čidla, která stabilitu konstrukce monitorovala.

Spojit uzavření stadionu a výměnu střechy s celkovou obnovou bylo jediným možným a dlouho očekávaným řešením.

Projektovou dokumentaci ocelové střechy bylo třeba přeprocovat. „Ukázalo se, že stav stadionu původně navržené řešení neumožňuje. Stávající nosné železobetonové konstrukce proto musely být vyztuženy a ocelové součásti střechy pak upraveny,“ popisuje změny projektu stavbyvedoucí Jan Herda.

Hlavní příhradové vazníky o hmotnosti 22 tun byly osazeny již na podzim minulého roku a poté propojeny dalšími prvky. Na konstrukci jsou nyní kladeny trapézové plechy. Postup práce záleží na počasí, nelze pokračovat při teplotách pod bodem mrazu, při dešti či silném větru.

Fasáda i technologie

K modernější podobě objektu patří rovněž nová fasáda. Opláštění budovy od úrovně druhého nadzemního podlaží budou tvořit vertikální ocelové profilované lamely. Další součásti obvodového pláště včetně prosklené stěny restaurace a oken budou nahrazeny a zateplený. Stavební úpravy se dotknou třeba také střechy nad technologickou částí objektu.

Podstatnou součástí rekonstrukce je obnova technického zařízení. Instalován bude například nový hromosvod a odvodnění střechy. V samotné hale bude namontováno osvětlení, ozvučení a nad kluzištem multimediální kostka.

Pro bezproblémový provoz zimního stadionu je zásadní dostatečně dimenzovaná vzduchotechnika s odvlhčováním. Podle smlouvy uzavřené v lednu dodá tento soubor divize 4, práce mají být dokončeny letos v červnu.

Bytový dům Villa Pod Menhirem

Od loňského dubna pracuje divize 2 jako generální dodavatel na bytovém projektu v pražských Dolních Chabrech. Třípatrový dům je ve fázi téměř dokončené hrubé stavby.

Projekt pojmenovaný podle místní pravěké památky se nachází v ulici Ládevská. Budova, již navrhli Pata & Frydecký architekti, bude obsahovat 44 bytů v různých velikostech, od 1+kk po 4+kk.

K bytům náleží terasy, balkony, předzahrádky a také společná zahrada. Zázemí domu tvoří sklepy a parkovací stání v podzemní garáži s dobíjením elektromobilů nebo elektrokol.

Moderní úsporné bydlení

Villa Pod Menhirem má zájemcům nabídnout kvalitní architektonické řešení s využitím moderních

materiálů a technologií. Jde o bydlení úsporného standardu s umělým větráním všech místností včetně rekuperace, využitím dešťové vody pro splachování, automatickou závlahou zahrady a nízkou energetickou náročností třídy B. Střecha je navržena jako vegetační.

„Nyní dokončujeme hrubou stavbu, pokračujeme v armování a betonáži stěn i stropů druhého patra. V přízemí máme také vyzdívky, v suterénu montujeme instalace,“ popisuje stav projektu jeho vedoucí Michal Krenar.

Dům má být dostavěn letos v září.



Stavba má půdorys ve tvaru písmene H, hlavní fasády jsou orientovány k východu a západu.

Modernizace železničního uzlu Žilina

Již více než rok se divize 3 podílí na celkové přeměně žilinského nádraží a navazující infrastruktury. Rozsáhlý projekt přináší komfortnější cestování a efektivnější nákladní dopravu.



Divize 3 v Žilině především rekonstruuje koleje a buduje protihlukové stěny.

Modernizace železničního uzlu v Žilině zahrnuje přestavbu čtyř nádraží a jejím výsledkem bude nejen zlepšení drážního provozu, ale i celkové dopravní situace v centru města.

Spolu s divizí 3 se na rozsáhlém projektu, prvním svého druhu na Slovensku, podílejí společnosti STRABAG, Eurovia CS a AŽD Praha.

Frekventované nádraží

Žilina je jedním z nejdůležitějších železničních uzlů Slovenska, v němž se protínají dvě ze tří tamních koridorových tratí – spojnice Bratislavy a Košic



Při přestavbě rozlehlého nádraží již bylo sneseno přibližně 30 kilometrů kolejových polí.

a směr do Česka a Polska. Současná modernizace navazuje na úpravy trati mezi Bratislavou a Žilinou včetně úseku Púchov – Považská Teplá s nedávno dokončeným tunelem Milochov.

Cílem projektu je mimo jiné zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h. Kromě obnovy železničního svršku a spodku obsahuje projekt rekonstrukci trakčního vedení, silnoproudých rozvodů a osvětlení nebo elektrický ohřev výhybek. Trať dostane rovněž nové zabezpečovací zařízení a telekomunikační techniku vyhovující evropským požadavkům na koridorové trasy.

Desítky kilometrů nových kolejí

Modernizovaný úsek má délku přesahující šestnáct kilometrů, z toho čtrnáct kilometrů směrem na Poprad a více než dva kilometry na Púchov. Stavba začleňuje osobní i seřazovací stanice v Žilině a stanice Žilina-Teplica a Varín do jediného uzlu. Dále vznikne zastávka Žilina-předměstí.

Projekt také sníží zátěž v okolí trati. Hlučnost omezí absorpční stěny i prvky v kolejišti, například bezpodkladnicový systém upevnění kolejnic k pražcům a bezstykové koleje.

Pohyb v okolí železnice ulehčí řada nadjezdů a podchodů. Dalším přínosem je přesun nakládky a vykládky do seřazovacího nádraží Žilina-Teplica, které omezí nákladní dopravu v centru.

Průběh prací přibližuje vedoucí projektu Milan Tonhauser: „V současnosti za sebou máme první a druhou fázi výstavby železničního svršku, demontováno bylo asi 30 kilometrů kolejí a 100 kusů výhybek. Souběžně s tím probíhala výstavba protihlukových stěn.“

Modernizace, která je rozdělena na čtyři ucelené části a sestává ze 13 typických fází, byla zahájena v prosinci 2020. Stavba má být dokončena po čtyřech letech, v prosinci 2024.

D2 D4

D2

D3

Vzduchotechnika pro Smíchov City

Projekt Smíchov City je na místě nevyužívaného vlakového nádraží v Praze, první etapa byla zahájena v září 2020. Vzduchotechniku pro rozlehlou zástavbu dodává divize 4.

Smíchov se stal jednou z pražských lokalit, ve kterých na bývalých železničních pozemcích vzniká rozsáhlá část nové čtvrti. Investorem je společnost Sekyra Group.

Rozmanitá podoba

První etapa, nazvaná Smíchov City – Sever, se nachází poblíž autobusového nádraží Na Knížecí. Vznikající výstavba nabídne hlavně bydlení a také kanceláře a parter s obchody a službami o celkové podlahové ploše 55 tisíc metrů čtverečních.

Poblíž náměstí Na Knížecí vyrostou dva městské bloky se 405 byty v čtyř- a pětipatrových domech. Vzhled jednotlivých objektů se bude odlišovat, takže celek bude svým měřítkem připomínat tradiční pražskou zástavbu.

Na řešení se podílelo sedm renomovaných architektonických ateliérů z Česka i zahraničí. Návrh urbanismu a nárožní administrativní budovy Na Knížecí připravilo studio A69 – architekti, bytové domy navrhli Kuba & Pilař architekti, haascook-zemmrich STUDIO2050, Chalupa architekti, LÁBUS AA – architektonický ateliér, D3A a Projektíl.

Podstatnou součástí projektu jsou zelené vnitrobloky, ulice se stromy a rozlehlý park.

Nadstandardní vybavení

Divize 4 zajišťuje vzduchotechniku pro dodavatelskou společnost Instalace Praha, Aspira Engineering a Strabag.



Velikost jednotlivých domů a jejich odlišná podoba zpracovaná různými architekty dodávají blokům podobný charakter, jaký má sousedící starší zástavba.

Architektonickému a materiálovému řešení odpovídá také nadstandardní provedení vzduchotechnických instalací, které přinese obyvatelům komfort. „Prostředí v bytech půjde snadno ovládat, každá jednotka má vlastní, oddělený přívod

a odvod vzduchu,“ popisuje použité vybavení vedoucí projektu David Svoboda.

Zaměstnanci divize 4 zahájili práce na smíchovském souboru v lednu letošního roku, skončit mají v září.

D4

PĚT OTÁZEK

Miroslav Zobaník

ředitel pro zahraniční podnikání



Miroslav Zobaník vystudoval České vysoké učení technické v Praze. Poté pracoval pro Metrostav v Česku i na Slovensku. Ve společnosti Subterra od roku 2015 koordinuje vše, co souvisí se zvyšujícím se počtem zahraničních zakázek.

Na které země se Subterra zaměřuje?

Naším největším zahraničním trhem je v posledních pěti letech Švédsko, následované Německem a Maďarskem. Další významnou zemí je Slovensko, kde své aktivity také postupně rozvíjíme.

Jakou formu zahraniční podnikání má?

Forma není a ani nemůže být zcela jednotná. V každé zemi se začínalo tak, že Subterra, tedy česká společnost, zvítězila ve výběrovém řízení a následně založila organizační složku. Někde zůstalo jen u tohoto modelu, například na Slovensku a v Německu.

Jinde, například ve Švédsku nebo v Maďarsku, vše vyústilo v založení dceřiných společností, které jsou považovány za domácí subjekt. V daném státě odvádějí daně, podílejí se na společenských, sportovních či jiných aktivitách a budují si tak veřejnou a institucionální podporu. Dceřiné společnosti jsou tedy specifickou formou působení v zahraničí, která nám i našim smluvním partnerům přináší na místních trzích řadu nezanedbatelných výhod.

Jaké jsou plány pro nejbližší budoucnost?

Na zahraničních trzích, kde jsme zavedeni, chceme setrvat a dále zde získávat určité objemy zakázek. Nechceme tříštit síly. Víme, že vstup na nový trh je vždy náročný a nákladný. Komplikovaný byl například rozjezd našich německých aktivit, a byť se nakonec povedl, obecně je jednodušší najít si spolehlivého místního partnera a využít jeho zkušeností a znalostí místního trhu.

Chtěli bychom ovšem zkonsolidovat způsob řízení zahraničních společností z Prahy. V současnosti hraje velkou roli individuální přístup, což má jistě své výhody, ale například v případě obměny personálu to může být problematické.

Jaké nároky kladé zahraničí na pracovníky?

V ideálním případě by se měly sejít tři faktory. Dotyčný musí být odborně zdatný, protože v zahraničí nebývá mnoho času na učení a alespoň jádro týmu musejí tvořit zkušení odborníci. Dále jde o jazykové vybavení, jen angličtina rozhodně vždy nestačí. Například v Německu je zapotřebí ovládat i němčinu, byť v podstatě všichni mluví anglicky. Třetím faktorem je ochota zvednout kotvy. Nikoliv na týdně, ale spíše na měsíce nebo roky. Samozřejmě existuje možnost se do dané země přestěhovat, i pro takový krok umíme vytvořit podmínky.

V některých případech tvoří velkou část pracovníků místní. Abych byl konkrétní, ve Švédsku zaměstnáváme přes dvě stě lidí, z nichž jen čtvrtina je z Česka, přesněji z bývalého Československa. Na maďarských projektech pracuje více než devadesát procent maďarských občanů. Naopak v Německu jsou prakticky všichni pracovníci z Česka nebo Slovenska. Tam ovšem také máme stálého partnera s jeho zaměstnanci, ale ani ti nejsou všichni z Německa.

Je těžké pracovní místa v zahraničí obsadit?

Ze všech zmíněných důvodů je výrazně náročnější najít vhodné pracovníky pro projekty v zahraničí než obsadit podobné pozice na stavbách v Česku nebo v příhraničních oblastech. A v současnosti je to také náš největší úkol. Doba nám příliš nenahrává, protože absolventů s vhodným vzděláním a touhou rozšířit si kvalifikaci a znalosti v zahraničí není mnoho. Zkušenost s prací a životem v cizím prostředí však za všechny komplikace stojí.

Instalace pro Masaryčku

Divize 4 od loňského září realizuje technická zařízení pro soubor multifunkčních budov na někdejších drážních pozemcích v sousedství pražského Masarykova nádraží.



Budovy dle návrhu Zaha Hadid Architects mají charakteristické dynamické tvary.

Projekt společnosti Prague CBD ze skupiny Penta přináší novou náplň pro rozlehlé pozemky mezi budovou Masarykova nádraží a ulicí Na Florenci.

Prestížní architektura

Plán zástavby a podobu některých budov navrhlo britské studio Zaha Hadid Architects. Projekt ob-



Divize 4 se podílí na většině mechanických profesí, například na vzduchotechnice.

sahuje úpravu veřejných prostranství a komunikací, nejzajímavějším prvkem bude zastřešení části kolejíště s parkovou úpravou.

Prvními a architektonicky nejvýraznějšími objekty jsou dvě budovy zvané Masaryčka s kancelářemi, obchodními prostory a společnými podzemní garážemi. Stavby splňují kritéria certifikace

LEED, spotřebovávají tedy méně energií a vody a také produkují menší množství odpadu.

Řada technologií

V současnosti je před dokončením hrubá stavba. Divize 4 realizuje či připravuje technologie několika profesí – vytápění, chlazení, zdravotně technické instalace, vzduchotechniku a rozvody plynu. Práce byly zahájeny v září loňského roku přípravnými činnostmi a transportem materiálu.

„Do budovy jsme v posledních týdnech stěhovali chladicí jednotky, začátkem února následují plynové kotle a v březnu lapol SN-2. Tento odlučovač tuků slouží k zachycení odpadů z restaurace o ploše 900 metrů čtverečních, která bude situována v přízemí,“ rekapituluje postup vedoucí projektu Václav Rataj. V lednu začala divize 4 rovněž realizovat odvodnění střechy, zakázku má dokončit letos v březnu.

Celý soubor má být hotov v roce 2025.

D4

Další etapa silnice M85 v provozu

Nový úsek rychlostní silnice M85 na severozápadě Maďarska byl otevřen 10. prosince. Na IV. etapě se stejně jako na dalších částech projektu podílela dceřiná společnost Subterra – Raab.

Rychlostní silnice M85 tvoří obchvat města Šoproň nedaleko rakouských hranic. V maďarském dopravním systému představuje důležitou spojnici mezi severozápadním cípem země a dálniční sítí, cestu do Budapešti zkracuje o půl hodiny.

Realizace celého 58kilometrového úseku je rozdělena do několika etap. Subterra – Raab stavěla více než 15kilometrový úsek III. etapy a poté šestikilometrový ze IV. etapy. Práce na silnici M85 byly zahájeny v roce 2018.

Dva dodatky a další etapa

K původnímu projektu IV. etapy přibyl dva dodatky, kvůli kterým se jeho realizace posunula. Po dohodě s investorem silnice již od prosince slouží běžnému provozu, stále se ještě provádějí především administrativní práce související s jejím předáním naplánovaným na 16. března.

Společnost Subterra – Raab se podílí také na probíhající stavbě V. etapy. Čtyřkilometrový úsek



Součástí IV. etapy je také dopravní uzel v obci Balf, který se nachází nedaleko Šoproně.

má být dokončen v roce 2024 a zahrnuje dvoutubusový tunel procházející vrchem Bécsi domb neboli Vídeňským kopcem. V současnosti společnost Dömpfer razí oba tubusy, jejichž délka dosáhne přibližně 800 metrů.

„Vzhledem ke geologickým podmínkám jsme v zájmu dodržení harmonogramu výrazně upravili



Oba tubusy tunelu Bécsi domb jsou nyní raženy zároveň.

plány. Ražba tubusů teď probíhá současně, nikoliv postupně,“ popisuje změnu postupu vedoucí projektu Gergely Bölcskei.

Díky tomu běží stavba dle předpokladů, prořázka tunelu je naplánovaná na letošní léto. Dokončení V. etapy přivede silnici M85 až na hranice s Rakouskem.

D3

LYŽAŘSKÉ ZÁVODY
SUBTERRA 2022

SLALOM SPECIÁL
Ž1

1. Jana Komárková
2. Jarmila Komsová
3. Martina Zapletalová

OBŘÍ SLALOM
Ž2

1. Iva Kebrtová
2. Hana Janoutová
3. Hana Němcová

M1

1. Vladislav Beneš
2. Jiří Čípa
3. Aleš Povolný

M2

1. Miroslav Rypáček
2. Petr Kajer
3. Jiří Krejčí

M3

1. Tomáš Hadáček
2. Radim Wrana
3. Martin Veselý

M4

1. Daniel Vorel
2. Radek Kvapil
3. David Lehovec

Nová kolektivní smlouva

Dne 16. prosince byla uzavřena kolektivní smlouva Subterra a.s. na další dva roky, s platností od 1. ledna 2022 do 31. prosince 2023. Dokument navazuje na generální dohodu a vzorovou kolektivní smlouvu zástupců statutárních orgánů společnosti Skupiny Metrostav.

GRATULACE

ÚNOR–BŘEZEN

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Ing. Barbora Bubeníková
Angelika Hoďurová

50 let
Ing. Jiří Lev
Ing. Miroslav Kadlec
Pavel Kožený

55 let
Jaroslav Mittelbach
Ing. Jaroslav Kočí
Jiří Hoskovec

60 let
Živko Buterin
Jozef Laško

65 let
Jiří Vašata

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let
Bc. Barbora Simeunovič

15 let
Marek Vaněk, DiS.
Ing. Pavel Gernat
Iva Kubátová
Jarmila Marhoulová, DiS.

25 let
Milan Hlavinka
Zbyněk Haňka
Petr Maďar

Lyžařské závody v Dolní Moravě

Po dvou letech se v areálu Větrný vrch opět konaly lyžařské závody pro zaměstnance společnosti Subterra. Do Dolní Moravy zamířila o předposledním lednovém víkendu necelá třicítka účastníků.

Letošní závody v obvyklém termínu byly po loňské vynucené přestávce již osmé, jež hostil areál Větrný vrch na úpatí Králického Sněžníku v severovýchodním cípu Pardubického kraje. Tradiční byl též program. Na pátek organizátoři postavili tratě pro obří slalom a slalom speciál. Na startu se představilo 29 závodníků rozdělených do šesti kategorií, dvou ženských a čtyř mužských. Všechny skupiny absolvovaly obě disciplíny dvoukolově. Podmínky pátečním závodům přály a slalomy proběhly za slunečného počasí a plného nasazení všech soutěžících. Sobota pak měla patřit běhu na lyžích klasickou technikou, v čerstvém sněhu ovšem nebylo možné připravit kvalitní stopu. Podobně jako před dvěma lety se tedy běžkaři vydali alespoň na společnou vyjížďku. Po výjezdu lanovou dráhou na Slaměnkou následovala téměř 15kilometrová cesta po vrstevnici a zpět do údolí řeky Moravy. Poděkování za přípravu letošních lyžařských závodů patří organizátorům, a to nejen pracovníkům areálu Větrný vrch, ale také Haně Janoutové a Lukáši Růžičkovi.

Jako každý rok předcházelo společné fotografování pátečním slalomům. Sobotní, běžecká část závodů se stejně jako před dvěma a čtyřmi lety nekonala.

Dvě ceny v soutěži Železniční stavba roku

Správa železnic v prosinci vyhlásila výsledky druhého ročníku soutěže Železniční stavba roku. Ve dvou kategoriích byly oceněny projekty s účastí divize 3.

Stejně jako v prvním ročníku se předání cen konalo na jednotlivých stavbách.

Nejlepší liniovou stavbou roku 2021 se stala modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna. Cenu na nádraží v Hustopečích 9. prosince převzali ředitel divize 3 Miroslav Kadlec a obchodní náměstek Josef Lorenc. Kompletní rekonstrukce téměř sedmikilometrového úseku přinesla zvýšení traťové rychlosti na 85 km/h a umožnila přímé spojení s Brnem, kam se dnes cestující z Hustopeč dostanou za 35 minut. V Šakvicích bylo upraveno kolejiště a vybudováno nástupiště. V Hustopečích vznikla dvě nástupiště, cestujícím slouží také nový informační systém.

Divize 3, jež projekt v letech 2019 až 2021 vedla, obnovovala koleje a čtyři přejezdy. Na stavbě se dále podílely OHLA ŽS, FIRESTA-Fišer a Elektrizace železnic Praha. Další cena byla udělena v kategorii Bezpečná železnice rekonstrukci železniční stanice Přerov, konkrétně zrušení přejezdu v Dluhonicích a vybudování nadjezdu a lávek pro pěší a cyklisty. Prvek zlepšuje bezpečnost a také dopravu v Přerově. Dodavatelskou společností tvoří EUROVIA CS, Subterra, STRABAG Rail a GJW Praha. Celá stavba má být dokončena letos v létě.

Tramvajový tunel Žabovřeská u konce

V Brně provádí divize 1 závěrečné práce na tramvajovém tunelu Žabovřeská, součásti Velkého městského okruhu. Technická rada tohoto projektu má za sebou poslední zasedání.

Prəsýpaná část tunelu na jižním portálu má délku pět metrů.

Tunel Žabovřeská představuje důležitou část brněnského Velkého městského okruhu. Rozšíření přibližně kilometrového úseku silnice v údolí Svatky si vyžádalo přeložku tramvajové trati do nového tunelu pod svahem Wilsonova lesa. Stavba byla zahájena v prosinci 2020. Přibližně 500metrový tunel se dvěma kolejiemi tvoří jeden tubus s přesýpanými portálovými úseky. Délka ražené části trasované do několika protisměrných oblouků činí 334 metrů. Šířka tramvajové trati je sedm metrů, šířka oboustranných nouzových chodníků v tunelu minimálně 1,43 metru. Světla výška profilu nad temenem kolejnice je

Prorážka 50metrové únikové štoly se uskutečnila 24. listopadu.

šest metrů. Tramvaje budou moci tunelem projíždět rychlostí až 60 km/h. Ve vzdálenosti 271 metrů od jižního provizorního portálu se z tunelu odpojuje úniková štola vedoucí do nouzového zálivu silniční galerie, její délka činí 50 metrů a šířka 2,6 metru. Právě úniková štola je jednou z posledních dokončovaných součástí výstavby. Prorážka se konala 24. listopadu, betonáže ve štole probíhaly do konce ledna. „Prakticky všechny práce v tunelu Žabovřeská mají být hotové do 19. února, pak už nás čeká pouze začišťování povrchů,“ doplňuje vedoucí projektu Andrej Korba.

Na prorážku, stejně jako na výstavbu celého tunelu dohlížela technická rada.

V únoru budou stavěny ještě protihlukové stěny. Jakmile povětrnostní podmínky dovolí, dojde také na dokončení izolace na portálech tunelu. Se závěrem zakázky ukončila činnost technická rada pro tunel Žabovřeská zřízená výrobně-technickým ředitelem společnosti Subterra. V odborné skupině, jež vedoucímu projektu pomáhala k bezpečné, kvalitní a efektivní realizaci, zasedali interní i externí specialisté na tunelové stavby – Andrej Korba, Pavel Kacíř, Jan Frantl, Jiří Barták, Václav Braun, Boris Šebesta a Jan Škrábek. Technická rada se naposledy sešla shodou okolností v den prorážky únikové štoly.

SUBTERRA

ZPRAVODAJ SUBTERRA 1/2022 | Ročník: XLVI | Redakční uzávěrka: 31. 1. 2022
Vydavatel: Subterra a.s., Koželužská 2246/5, 180 00 Praha 8 – Libeň | IČO: 45309612
Redakce a produkce: pipeform | Fotografie: archiv společnosti | Jazyková korektura: Markéta Teuchnerová | Tisk: Ottova tiskárna s.r.o.
Redakční rada: Jiří Nový (předseda), Vladislav Beneš, Jan Frantl, Ladislav Novák, Hana Janoutová, Zuzana Kypová, Iva Kebrtová, Martina Formánková, Vít Strejček, Vojtěch Kostiha
MK ČR E 14804 | Toto periodikum má výhradně informační a propagační charakter a je veřejně neprodejné.