



TRAMVAJOVÁ TRATĚ DĚDINSKÁ



RESTAURACE BOHEMIA

Výstavba trasy D pražského metra

Konsorcium pod vedením divize 5 pokračuje v ražbách a přípravě dalších částí prvního úseku metra Pankrác–Olbrachtova. Práce na trase v délce 1,2 kilometru probíhají na několika staveništích.



Práce na přístupové a vzduchotechnické štolě postupily až k rozrážce. Tunel vlevo směřuje ke strojovně vzduchotechniky, tunel vpravo k obrátovému kolejišti a demontážní komoře.

Stavba nové trasy metra, oficiálně zahájena v dubnu, se musí vypořádat se složitým geologickým prostředím, pro Prahu charakteristickým.

Ražby pod mostem

Ze staveniště vedle magistrály pokračuje ražba přístupové a vzduchotechnické štol. Probíhají trhavé práce, v polovině listopadu bylo vyraženo již 174 metrů. Práce pokračují ražbou odbočné větve ve směru ke strojovně vzduchotechniky, jež bude mít výrazně větší profil a bude realizována v příštím roce. Na hlavní vzduchotechnickou propojku naváže obrátový tunel.

Celo ražeb prošlo v posledních týdnech pod mostem v ulici 5. května, jenž i s přílehlými rampami musel být podepřen ocelovými prvky.

Při ražbě bylo třeba postupovat s maximální opatrností za použití chemických injektáží zvyšujících pevnost masivu. Díky tomuto postupu došlo u mostu jen k minimálnímu posunu, v řádu jednotek milimetrů, tedy v rámci tolerance stanovené statickým výpočtem.

V lokalitě před obchodním centrem Arkády Pankrác pokračují povrchové práce, například na přeložce kanalizace.

Ve fázi přípravy je komplikovaná přeložka horkovodu, která bude realizována příští léto. Pro tento objekt bude potřeba stavební komora mimořádných rozměrů, jejíž vybudování si vyžádá téměř pět měsíců.



Jedno ze stavenišť na Pankráci se nachází u sjezdové rampy z magistrály.

Proměnlivé horninové prostředí

Na staveništi u křižovatky ulic Na Strži a Budějovická byla dokončena první etapa zpevňujících chemických injektáží v místě napojení stanice Pankrác D na přestupní chodbu. K pracím sloužila kalota budoucí přestupní chodby vyražená při geologickém průzkumu.

Druhá etapa injektáží bude provedena z patní štol, která je, někdy i s použitím trhacích prací, ražena ze staveniště podél ulice Na Strži. V polovině listopadu bylo vyraženo 81 metrů.

„V průběhu prací se výrazně mění geologie,“ upozorňuje vedoucí útvaru koordinace stavby Petr Chamra. „Střídají se tam velmi měkké polohy, které se, s trochou nadsázky, rozpadají samy, s vrstvami lokálně vyžadujícími trhavé práce,“ dodává. Na základě analýzy zastižených poruch bude určen nový rozsah injektáží nezbytných pro ražbu celé stanice.

U partnerů

Stavební práce pokračovaly zdárně rovněž na úsecích dalších hlavních dodavatelů, jimiž jsou HOCHTIEF CZ a STRABAG. Například byly dokončeny ražby dvojkolejného tunelu ve směru Olbrachtova, následovat bude ražba levého a pravého jednokolejného tunelu včetně spojky C–D.

U křižovatky ulic Na Strži a Jeremenkova je připravováno otevření jámy pro jižní vestibul stanice Olbrachtova. Vzhledem k těsné blízkosti bytových domů byla nad budoucí těžní šachtou postavena ocelová protihluková hala. Hloubení bude zahájeno ještě letos v prosinci.



Most přes ulici Sdružení bylo třeba zajistit a při ražbě monitorovat.

Zkoušky na trati Maloměřice–Adamov

Rekonstrukce devítikilometrového úseku I. železničního koridoru mezi stanicemi Brno-Maloměřice a Adamov pod vedením divize 3 je dokončena. V říjnu se na různých místech trati konaly zátěžové a také hasičské zkoušky.



Díky parním a dalším historickým lokomotivám byla zátěžová zkouška zajímavou podívanou.

Stavba v údolí Svratky byla zahájena loni v srpnu, konec výluky byl stanoven na letošní 9. prosinec. Kromě kolejí a drážních objektů zahrnoval projekt čtyři Blanenské tunely opravené divizí 1.

Úpravy kolejí byly v listopadu dokončeny svařováním. „Poté jsme pracovali na nové trakci a zabezpečovacím a sdělovacím zařízení, následovaly



hasičské jednotky nacvičovaly například zásah při požáru vlaku v tunelu.

dokončovací práce, například terénní úpravy, dohláždění a podobně,“ popisuje vedoucí projektu Petr Mikulášek.

Historické lokomotivy

Již v říjnu se konala zkouška dvou nových obloukových mostů přes řeku Svitavu a silnici II/374.

K zatížení ocelových konstrukcí bylo zapotřebí minimálně 550 tun.

V Česku ovšem nebyla potřebná sestava lokomotiv k dispozici, proto ze slovenských Vrútek přijely parní lokomotivy Zelený Anton a Šlechtična a dva o pár desítek let mladší stroje, dieselový Sergej a elektrická Rakaňa.

Diagnostika nezaznamenala nežádoucí průhyby a obě díla zkouškou bez obtíží prošla.

Hasičská cvičení

Téměř dokončený úsek využil v říjnu pro několik cvičení také hasičský záchranný sbor. Jedinečná byla především možnost vyzkoušet záchranné práce v prostoru dosud neprovozovaných Blanenských tunelů.

Mezi simulovanými situacemi bylo vyprošťování osob v nepřístupném terénu, hašení vlaku v tunelu, likvidace uniklé nafty a také evakuace zraněných po nárazu vlaku do padlého stromu.

D5

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, vrátil jsem se k svému úvodníku z posledního loňského Zpravodaje. Byli v něm čerti namalováni na zeď, schování třeba do slova „inflation“; tehdy byla přes čtyři procenta, dnes je přes patnáct. Nebo do předpovědi „turbulentních časů před námi“; válka na Ukrajině začala dva měsíce nato a v dáblské kombinaci s následky covidu vyvolala energetickou krizi a prudké zdražování.

Za opisování se odebírají akademické tituly, ale loňské sdělení, že „v zahraničí jsme museli řešit otázky, které před námi dosud nikdy nestály“, teď opisují doslovně. Tyto otázky se týkají našeho podnikání ve Švédsku. Hned v prvním čtvrtletí byli oba švédští spoluvlastníci zbaveni svých pracovních pozic a vyloučení z vlastnické struktury, takže jsme plně převzali vedení dceřiné společnosti včetně obou velkých projektů. Tento proces pokračuje a všem, kteří se na něm podílejí, patří mé uznání. Nepěkné dědictví předchozích let se ale již úplně zvrátit nedá a musíme se s ním vyrovnat.

Lepší obraz nabízí naše letošní působení v Česku, na Slovensku, v Německu a v Maďarsku. V souhrnu těchto zemí směřujeme k mimořádně dobrým výsledkům. Zatímco u divizí 1, 2 a 4, tedy podzemního, pozemního stavitelství a TZB, půjde zřejmě o výrazný nadstandard, u divize 3 – železničního stavitelství – jsme si na „něco navíc“ už tak trochu zvykli. Nejmladší z divizí s číslem 5 – stavba metra – pracovala také dobře a plní očekávání. Výsledky jsou jen čísla, za nimi však stojí poctivě odvedená práce a konkrétní stavby. U divize 1 jsou jimi například nové tunely Milochova na Slovensku a Žabovřeská v Brně nebo rekonstruované tunely na trati z Brna do Adamova. U divize 2 dominuje rekonstrukce Clam-Gallasova paláce, oceněná titulem Stavba roku, a také zrekonstruovaná kladenská „Jágr Arena“. Významných železničních staveb divize 3 byla letos celá řada v Čechách, na Moravě i na Slovensku. U divize 4 je třeba ocenit množství práce na desítkách různých projektů; za všechny zmiňme alespoň instalace do nových budov Masaryčky a rekonstrukce technologií v tunelech pražského metra nebo vnějšího silničního okruhu. Divize 5 měla naopak pouze jednu stavbu; zato klíčovou, kterou je výstavba linky D pražského metra v úseku Pankrác–Olbrachtova. Žádná z divizí nezůstala letos pozadu a jejich práce si zasluhuje uznání.

Co nás čeká v budoucnosti: v té vzdálenější možná virtuální realita s metaverzem, v té blízké realita skutečná v podobě útlumu ekonomiky. Dopady do některých stavebních oborů, zejména do pozemního stavitelství, pocítujeme již nyní. Ve stavitelství dopravním je zpomalení zatím méně patrné a výhledy jsou lepší. Výše prostředků na investice na příští rok je nadějná a optimistický pohled do budoucna by měl nabídnout i vládní plán dopravní výstavby. V něm mají hrát důležitou roli železnice s modernizací koridorů, vysokorychlostními tratěmi, spojením na letištích, a dokonce i tunelem Praha–Beroun. Věřme, že plán se dočká naplnění a Subterra si v něm najde svůj podíl. Ostatně naděje a očekávání patří k adventnímu času, který nyní prožíváme.

Přeji Vám příjemné vánoční svátky a do nového roku hodně zdraví, štěstí a splněných přání.

Ing. Ondřej Fuchs

Rekonstrukce garáží v Praze

D2 V polovině listopadu převzala divize 2 stavenišť ve Vinohradské ulici, kde pro městskou část Praha 3 buduje garáže ve vnitrobloku.

Zakázka spočívá v demolici dvoupodlažního objektu, který je v havarijním stavu a již patnáct let neslouží svému účelu, a v jeho nahrazení garážemi dle současných požadavků včetně velikosti vozidel. Kapacita přesáhne sedmdesát míst.

Na staveništi zatím probíhají přípravné práce, rozsáhlejší demolice pak budou zahájeny v novém roce. Garáže mají být dostavěny v roce 2024. ■

Proměna domova pro seniory

D4 Domov pro seniory v Bojčenkově ulici na pražském sídlišti Černý Most bude rekonstruován a rozšířen. Vzhledem k celkovému demografickému vývoji potřebuje městská část Praha 14 posílit kapacity v péči o seniory, s opravou budovy je proto spojena nástava třetího patra.

Divize 4 bude dodávat vzduchotechniku, topení, chlazení, zdravotnětechnické instalace a elektrorozvody. Součástí zakázky je také zpracování projektové dokumentace, která má být připravena a schválena na jaře příštího roku. Dokončení stavby je plánováno rovněž na příští rok. ■

Železniční dopravní cesta 2022



D3 V termínu 14. až 16. listopadu se v olomouckém hotelu Clarion konala tradiční konference Železniční dopravní cesta, pořádaná Správou železnic.

K partnerům této odborné akce patří také Subterra, která se představila stánkem divize 3. S příspěvkem o strojním vybavení pro železniční stavby na konferenci vystoupil Radim Wrana. ■

Dům Opatov pro městské bydlení

D4 Bývalý hotel Opatov na pražském Jižním Městě prochází přestavbou na bytový dům. Pod názvem Dům Opatov se objekt stane součástí městského bytového fondu a bude obsahovat 275 jednotek určených pro učitele, zdravotníky a další podporované profese, seniory a také občany v nouzi. V domě budou společné prostory a služby, například prádelna nebo jídelna.

Na projektu se podílí divize 4, která instaluje topení, chlazení, vzduchotechniku, elektrorozvody a stabilní hasicí zařízení. Práce byly zahájeny v říjnu, stavba má být dokončena v roce 2024. ■

Elektrizace jihomoravské trati



D3 Elektrizace frekventované železniční trati mezi Střeliciemi a Zastávkou u Brna byla slavnostně zahájena 29. listopadu. Dodavatelskou společnost pod vedením divize 3 dále tvoří OHLA ŽS a Elektrizace železnic Praha. Společnost Subterra zastupoval na ceremonii obchodní ředitel Jiří Tesař.

Divize 3 bude realizovat jednu ze tří stavebních částí druhé etapy, úsek Střelice–Tetčice, jež součástí je i nová zastávka Tetčice. Kromě výstavby druhé koleje a trakčního vedení zahrnuje projekt, jenž má být dokončen v roce 2024, například rekonstrukci kolejí nebo budování protihlukových stěn. ■

Výstavba tramvajové trati Dědinská

V Praze pokračuje letos v červenci zahájená stavba tramvajového úseku Divoká Šárka – Dědinská. Divize 3 již na konci října položila první koleje.



Tramvajová trať spojí Evropskou se sídlištěm Na Dědině. Většina úseku povede ulicí Vlastina, částečně v profilu společném s automobilovou dopravou.

Prodloužení tramvajové trati z Evropské ulice, kde trasa dosud končila smyčkou na zastávce Divoká Šárka, až na sídliště Na Dědině společně realizují divize 3, 1 a 4.

Nový úsek přivádějící tramvaje do rozvíjející se rezidenční oblasti bude mít délku 2,3 kilometru a bude na něm pět párů zastávek.

Především příprava

Koleje byly položeny na křižovatce ulic Vlastina a U Silnice, kde stavba nejvíce postoupila. V ostatních částech probíhají přípravné práce.

„Stavbu se podařilo v nutném rozsahu zahájit po celé délce trasy s výjimkou Evropské. Udělali jsme hodně práce, možná ještě více, než investor

předpokládal, a máme velmi dobrý základ pro pokračování v příštím roce,“ přibližuje situaci hlavní stavbyvedoucí Petr Novák.

Na řadě míst již byly dokončeny přeložky kanalizace, vodovodu a plynu, což usnadní postup prací v příštím roce.

Nová měnirna

V místě budoucí smyčky v Drnovské ulici jsou již vidět obrysy měnirny, jež bude sloužit jak tramvajím, tak trolejbusům směřujícím na letiště.

V této lokalitě byla realizována i 150metrová přeložka vodovodního řadu o průměru 1 200 milimetrů. Pokračují zde také práce na zemním tělese pro tramvajovou trať, po kterém po uzavření Drnovské bude vedena provizorní komunikace.

Harmonogram počítá s dokončením trati na sklonku roku 2023. ■



Poblíž budoucí tramvajové smyčky v ulici Drnovská bude měnirna určená i trolejbusům.

Technologie silničních tunelů

Převážně v letošních letních měsících pracovala divize 4 na rekonstrukci osvětlení dvou silničních tunelů. Úspornější zdroje dostal Zlíchovský tunel v Praze a tunel Hřebeč na Svitavsku.



Nové osvětlení Zlíchovského tunelu snižuje spotřebu elektřiny na polovinu.

Od června do srpna byly realizovány úpravy Zlíchovského tunelu na pražském Městském okruhu.

Původní sodíková svítidla nahradily LED zdroje a obnovena byla také kabeláž, řídicí systém a napájecí transformátory. Osvětlení je akomodační,



Osvětlení tunelu Hřebeč dodávala divize 4 při jeho celkové rekonstrukci.

reguluje se automaticky dle venkovních podmínek a zrak řidičů se díky tomu po vjezdu do tunelu méně namáhá.

Zlíchovský tunel patří k nejvytíženějším komunikacím v Praze, práce tedy byly omezeny na noč-

ní směny. „Na stavbu jsme měli celkem 40 nocí, vždy od čtvrtka do pondělí mezi 23. a 5. hodinou,“ upřesňuje vedoucí projektu Michal Virt.

Kompletní rekonstrukce

Od srpna do září modernizovala divize 4 osvětlení rovněž v tunelu Hřebeč na silnici I/35 mezi Svítavami a Moravskou Třebovou.

Zakázka obsahovala výměnu vnitřního osvětlení včetně vodicích linií v chodnících za LED technologii a také nové venkovní osvětlení před portály 355metrového tunelu.

Instalace technologického vybavení tunelu byla součástí celkové rekonstrukce, proto byl průjezd po dobu stavby na osm měsíců uzavřen. Průjezd na trase, která je hlavní spojnicí mezi Pardubickým a Olomouckým krajem, byl obnoven týden před koncem října. ■

Instalace pro Dva domy

Divize 4 dodala technická zařízení pro rezidenční projekt v pražském Karlíně. Práce realizované od loňského dubna do letošního listopadu zahrnovaly vzduchotechniku, elektro, topení, sprinklery a zdravotnětechnické instalace.



Kromě balkonů a teras patří k bydlení v souboru Dva Domy i prostranství ve vnitrobloku.

Projekt společnosti Karlín Group se nachází v Křižkové ulici. Novostavbu sestávající ze dvou odlišně pojatých objektů navrhl renomovaný slovenský ateliér Bevk Perović architekti.

Soubor nabízí celkem 112 bytů, od jednopokojových až po prostorné duplexy a luxusní střešní nástavby.



Instalace jsou rozvedeny převážně pod stropem parkovacího suterénu.

Nadstandardní provedení

Charakteru domů odpovídají použité technologie, které spojují uživatelský komfort s úsporným provozem. „Byty mají například umělé přívod a odtah vzduchu, jehož cirkulaci zajišťují jednotky umístěné v suterénu,“ popisuje vybavení vedoucí projektu David Svoboda.



Součástí dodávky bylo rovněž stabilní hasicí zařízení.

V jednom případě bylo na přání klienta instalováno dokonce stropní chlazení.

Vzhledem k lokalitě je součástí zdravotně-technických instalací rovněž velká akumulační nádrž. V případě silnějších dešťů reguluje odtok vody do kanalizační sítě, aby nedošlo k překročení její omezené kapacity. ■

D1 D3 D4

D4

D4

Restaurace Bohemia po rekonstrukci

Divize 2 v listopadu dokončila celkovou obnovu památkově chráněného objektu na pražském Výstavišti. Restaurace Bohemia je po letech chátrání připravena na otevření.



Restaurace Bohemia se přiblížila svému původnímu vzhledu a po otevření bude sloužit nejen gastronomii, ale také společenským akcím.

Novorenesanční objekt na Výstavišti v Praze-Bubenči pochází z roku 1891 a byl postaven pro zemskou výstavu, původně jako provizorium. Petzoldova plzeňská restaurace svému účelu sloužila až do počátku 21. století, poté začala chátrat. Budovu, jež byla v havarijním, oproti předpokladům výrazně horším stavu, rekonstruovala divize 2 od poloviny roku 2020.

Složitá replika krovu
Rozsah poškození a současně diskuse s památkovým úřadem vedly ke změnám v projektu, které znamenaly také podstatné prodloužení doby realizace. Změněn byl například materiál pro střešní krytinu, nyní je jím břidlice. Nejzajímavější částí komplikované stavby byla výměna krovu nad hlavní částí budovy. „Vytvořili

jsme repliku smrkového krovu, ke kterému ovšem neexistovala žádná dokumentace. Vyráběli jsme tedy kopie prvků přímo na místě, podle původních vzorů,“ popisuje vedoucí projektu Michal Krenar. Po dobu devíti měsíců musela být střešní kupa pole podepřena dočasnou konstrukcí.

V novorenesanční kráse
Na fasádě a také v interiéru restaurace bylo třeba obnovit mnoho stavebních a dekorativních prvků, aby celek připomínal stav z konce 19. století. Soudobé využití budovy si zároveň vyžádalo instalaci moderních technických zařízení a vnitřního vybavení, zejména v prostorách kuchyně. Restaurace Bohemia má až do dokončení rekonstrukce sousedního Průmyslového paláce sloužit zejména jednorázovým akcím, poté obnoví také svoji původní náplň. Stavba byla zkolaudována 15. listopadu.



Nejpůsobivějším prostorem je hlavní sál s vysokými okny.

Oprava Ledebourského paláce

V polovině listopadu předala divize 2 Ledebourský palác na pražské Malé Straně po částečné rekonstrukci. Práce na barokní budově trvaly více než dva roky.



Součástí rekonstrukce bylo hlavní průčelí paláce na Valdštejském náměstí.

Ledebourský palác, který od roku 1990 slouží jako sídlo Národního památkového ústavu, se nachází na Valdštejském náměstí. Raně barokní budova z 2. poloviny 17. století vznikla postupným slučováním pěti středověkých domů, hlavně po požáru Malé Strany v roce 1541.



Stěny, stropy i podlahy barokních prostor mají bohatou uměleckou výzdobu.

Rekonstrukce paláce zahrnovala opravy fasády do Valdštejského náměstí, vnitřních okenních křídel a drobné stavební úpravy. V několika prostorách byly restaurovány malby. Budova dostala novou elektroinstalaci, na níž se podílela divize 4, vzduchotechniku a další technická zařízení.

Šetné vysoušení
Opravy probíhaly tak, aby nepřerušily provoz instituce a zaměstnanci mohli v některých prostorách stále pracovat. Divize 2 tedy postupovala po jednotlivých patrech, což významně ovlivnilo celkovou dobu realizace. Oproti původnímu projektu si stavba vyžádala některé další práce. „K vyřešení problému s nadbytečnou vlhkostí v přízemním podlaží jsme využili technologii elektroosmózy,“ uvádí jeden z příkladů vedoucí projektu Pavel Horák. Postup při vysoušení vlhkého zdiva, které se v historických objektech na Malé Straně vyskytuje velice často, je založen na elektrofyzikálním principu. Pomocí elektrod instalovaných ve stěnách je permanentně vytvářeno elektromagnetické pole, jež zabraňuje kapilárnímu vztlánání vody do konstrukcí. Vlhkost včetně rozpuštěných solí tak zůstává v podloží a vně objektu.

Střední průmyslová škola Dušní

Subterra uzavřela dlouhodobé partnerství s další institucí zaměřenou na technické vzdělávání, Vyšší odbornou školou stavební a Střední průmyslovou školou stavební Dušní v Praze.

Stavební škola v Dušní sídlí v současné budově, do které se přesunula po prvních čtyřech letech v Hloubětíně, již 62 let. Po celou dobu své existence poskytuje žákům vzdělání v oboru stavebnictví, v současnosti se zaměřením na architekturu a stavitelství, vodo-hospodářské a ekologické stavby, dopravní stavby a pozemní stavby a BIM projektování. Součástí výuky je rovněž kontakt s praxí a dalšími stupni vzdělávání, od roku 2015 je škola partnerskou institucí ČVUT.



Budova z roku 1924 původně sloužila jako sídlo Ministerstva unifikační a dalších úřadů.

ukázat, jak se praxe ve stavebnictví odlišuje od zažitých představ. Díky kontaktu s odborníky a konkrétními projekty mohou zájemci poznat moderní tvář oboru, jenž se stále více propojuje s informacemi i dalšími technologiemi.



V roce 2019 se škola účastnila závodu betonových kánoí v Maďarsku.

Prostřednictvím spolupráce se středními školami a různých aktivit, k nimž patří například florbalový turnaj Subterra Cup, se společnost pokouší žáky motivovat k dalšímu studiu a také k pracovnímu uplatnění ve stavebnictví.

D2

PĚT OTÁZEK

Jan Štoncner

hlavní stavbyvedoucí trasy D pražského metra



Po absolvování oboru konstrukce a dopravní stavby na ČVUT v Praze působil Jan Štoncner ve stavební společnosti Stafiso. Od roku 1993 pracoval pro Metrostav, kde se v posledních dvaceti letech jako hlavní stavbyvedoucí mimo jiné podílel na prodloužení tras C a A pražského metra. Od letošního roku řídí výstavbu nové trasy D, kterou realizuje konsorcium pod vedením divize 5 Subterra.

Jak vzpomínáte na práci na předcházejících úsecích metra?

Velice okrajově jsem na stavbě metra byl už v roce 1993, ale první velkou akcí se stalo až prodloužení metra C z Nádraží Holešovice do Ládví. Od roku 2000 jsem se podílel na zajímavé části projektu, vysouvání tunelech přes Vltavu. Šlo o unikátní řešení, první svého druhu u nás. Tunely jsme betonovali v suchém doku, kde bylo možno zaručit vysokou kvalitu provedení, a pak jsme je pomocí lan a hydraulických mechanismů dopravovali do rýhy vyhloubené ve dně Vltavy. Tento systém se velmi osvědčil, dodnes v tomto úseku nejsou žádné problémy. Zároveň nás při této stavbě v roce 2002 zasáhla povodeň, takže jsem následně pracoval také na nezbytné rekonstrukci trasy C.

Později jsem byl jako vedoucí projektu nasazen na prodloužení trasy A, konkrétně na stanici Petřiny, a dále na doplnění eskalátorů ve stanici Nádraží Veleslavin a modernizaci eskalátorů na Náměstí Republiky. Takže moje současná pozice na výstavbě nové trasy D je vlastně přirozeným pokračováním mé předchozí práce.

Čím se trasa D od těch dřívějších odlišuje?

Největší novinkou pro mě je, že pracujeme v těsné blízkosti provozované trasy metra. Poprvé jsem se zde také setkal s výhradně vertikální dopravou. Techniku, materiál i pracovníky je možno do podzemí dopravovat pouze jeřábem těžní šachtou, což je složitější a časově náročnější. Jednodušším řešením je doprava přístupovou štolou z úrovně terénu, což v hustě zastavěné oblasti není možné. Na řadě míst už nás překvapily zastižené inženýrské sítě a samozřejmě se musíme v této lokalitě potýkat s frekventovanou dopravou. Přes veškeré obtíže se nám dosud daří držet se harmonogramu.

Co dalšího s realizací na Pankráci souvisí?

Spoustu zajímavých úkolů máme nejen v podzemí, ale rovněž na povrchu. Musíme například přesunout obrovský billboard před obchodním centrem Arkády Pankrác nebo připravit vestibuly a propojení do tohoto objektu, do protější budovy Gemini a rovněž do provozované stanice Pankrác C. Velice důležité je rovněž podchycení mostu v ulici 5. května, který ovlivňujeme ražbou vzduchotechnické štoly, protože případné zastavení dopravy na magistrále by představovalo velký zásah do chodu celého města. Nyní pod mostem razíme, pohyby konstrukce neustále monitorujeme a měření dosud nepřekračuje limity.

Kolik lidí najednou na stavbě pracuje?

Na našem stavebním oddíle máme dvě čelby a povrchové objekty, na kterých je ve stejném okamžiku přibližně šedesát dělníků a dvacet techniků. Pracujeme přitom na dvě směny, takže celkem je zaměstnanců zhruba dvojnásobek. Potřeby stavby nyní zcela pokrýváme vlastními kapacitami.

Jak se vás dotýká inflace a související potíže?

Materiál nám dosud nechyběl, ale situace je samozřejmě komplikovaná. Ceny se dramaticky mění a smlouvy se uzavírají na omezený čas. Místo jednoho výběrového řízení a následného dlouhodobého odběru tak musíme neustále hledat nové dodavatele a snažit se nakupovat za momentálně nejvýhodnějších podmínek.

Trať Čelákovice–Mstětice



D3 V pátek 25. listopadu byla na nádraží v Mstětích slavnostně zahájena optimalizace železniční trati Čelákovice–Mstětice.

Na úpravách více než šestikilometrového úseku včetně dvou přeložek a stanice Mstětice se podílí divize 3, stavba má být dokončena v roce 2025. Ceremoniálu s tradičním poklepem na kolejnici se zúčastnil obchodní ředitel Jiří Tesař.

Den na železnici v Tišnově

D3 Na nádraží v Tišnově se o víkendu 8. až 9. října sešlo více než tisíc příznivců železnice. Díky podpoře společnosti Subterra jezdil v sobotu z Brna do Tišnova a zpět historický vlak s parní lokomotivou Skaličák, v neděli motorový vlak Krokodýl.

Kromě dalších historických vozidel byla na tišnovském nádraží vystavena například nová jednotka Moravia pro páteřní tratě Jihomoravského kraje a také mechanizace pro opravu a údržbu kolejí a trakčního vedení.

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

50 let

Ing. Jakub Knajfl
Petr Martinek
Vasyl Babyč

55 let

Jaromír Rziepěla
Andrej Olah
Vlastimír Preizler
Karel Gajer

60 let

Vladislav Kostka
Ladislav Hauzr
Vincent Šoták

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Daniel Schwarz
Ing. Tomáš Němeček
Martina Zapletalová
Ing. Martin Rychlý

15 let

Ing. Petr Mikulášek
Jan Brož
Ing. Michal Krenar
Ing. Jan Kaška
Eva Krausová

20 let

Michaela Petrová
Ing. Petr Smažík
Ing. Jaromír Čadek
Jan Bernard

25 let

Ing. Petr Novák
Petr Blažek

Třicet osobností a staveb k výročí ČKAIT

Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě v říjnu oslavila 30 let své existence. Stavovská organizace při této příležitosti ocenila třicítku vybraných osobností a také staveb.



Přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé stráně je unikátním technickým dílem.

Historie předchůdce dnešní komory sahá až do předminulého století. V roce 1860 vznikl nařízením rakousko-uherského ministerstva stav civilních inženýrů, o šest let později byla založena Inženýrská komora pro Království české. Organizace, jež poskytovala státu odbornou pomoc při technické přípravě stavebních děl, prokázala svůj význam a pod různými názvy fungovala až do roku 1951.

Svoji činnost pak obnovila prakticky okamžitě po listopadu 1989 jako Český svaz stavebních inženýrů. V roce 1992 byla přijata právní úprava a 26. října schválen autorizační řád. Poté již mohly být uděleny první autorizace, které jsou podmínkou pro výkon vybraných činností ve výstavbě. Dnes má ČKAIT více než 32 tisíc členů.

Ke své vlastní třicítce letos komora přidala ještě další dvě; ocenila 30 osobností českého stavebnictví a 30 významných staveb. Tyto třicítky představila ve dvou publikacích, z nichž obě nesou výraznou stopu společností Metrostav a Subterra.



Ejrovický tunel poblíž Plzně razil Metrostav, pevnou jízdní dráhu pokládala Subterra.

Mezi osobnostmi jsou jména Jiřího Bělohavy, profesora Jiřího Bartáka a profesora Jana Vítky.

Prvně jmenovaný ve společnosti Metrostav postupně prošel mnoha pracovními pozicemi a svoji profesní dráhu završil jako prezident Skupiny Metrostav. Tím byl do roku 2019. Jeho pracovním krédem je „Dělat věci správně“. Dnes je Jiří Bělohlav místopředsedou dozorčí rady Subterra.

Se společností Subterra spojil část svého pracovního života také profesor Jiří Barták, přední specialista na geotechniku a tunelové stavby. Více než padesát let pedagogicky působí na Fakultě stavební ČVUT v Praze a je hlavním garantem odborných článků časopisu Tunel.

Třetím oceněným je profesor Jan Vítek – expert na betonové konstrukce společnosti Metrostav. Pracoval na mnoha významných a rovněž mezinárodně uznávaných projektech, k nimž patří například vysouvané tunely pražského metra pod Vltavou, most přes Oparenské údolí na D8 a Trojský most v Praze.



Kolektor Hlávkův most v Praze prochází pod dnem Vltavy a ostrovem Štvanice.

Nemalá část oceněných staveb je spojena se jménem Metrostav. Nechybějí však díla, na nichž se výrazně podílela Subterra. Patří k nim především přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé stráně v Hrubém Jeseníku, která před časem vyhrála hlasování veřejnosti o největší technický div Česka. Oceněn byl rovněž kolektor Hlávkův most v Praze.

Své místo v publikaci našly také další stavby: Nové spojení pražských nádraží včetně tunelu pod Vítkovem, Ejrovický tunel na trati Rokycany–Plzeň, který je nejdelším železničním tunelem v Česku, a v neposlední řadě areál Dolní Vítkovice. Tato ostravská technická památka ikonického vzhledu byla přestavěna na vzdělávací, kulturní a společenské centrum.

V oceněných osobností i staveb byla tedy Skupina Metrostav vidět. Je to potěšitelné a zároveň zavazující. A jak napsal francouzský filozof Jean Paul Sartre – „závazek je čin, ne slovo“.

Vladislav Beneš

Čtyři ocenění v soutěži Stavba roku 2022

D2

Ve čtvrtek 13. října byly v Betlémské kapli v Praze vyhlášeny výsledky 30. ročníku soutěže Stavba roku. Oba nominované projekty, které v Praze realizovala divize 2, získaly po dvou oceněních.



Rekonstrukci Clam-Gallasova paláce udělila odborná porota titul Stavba roku 2022.

Rekonstrukce Clam-Gallasova paláce obdržela titul Stavba roku 2022 a zároveň vyhrála hlasování o Cenu veřejnosti CNN Prima News.



Přestavbu střední školy Českobrodská ocenil také pražský primátor.

Obnovu významné barokní budovy v centru Prahy realizovala divize 2 v letech 2018 až 2022. Stavba, při níž bylo třeba restaurovat mnoho umě-

leckých prvků, probíhala pod dohledem zástupců památkové péče a některé nálezy si vyžádaly úpravy projektu při realizaci. Clam-Gallasův palác se po desítkách let otevírá veřejnosti jako dějiště výstav a společenských akcí.

Druhou oceněnou realizací byla přestavba střední školy Českobrodská, která získala Cenu primátora hlavního města Prahy a Cenu hlavního mediálního partnera časopisu Stavebnictví.

Budova, pocházející ze 70. let minulého století, byla mezi roky 2019 až 2022 přestavěna na inteligentní, energeticky soběstačnou stavbu využívající udržitelné materiály a technologie. Na střeše a jižní fasádě je instalována výkonná fotovoltaická elektrárna. Škola dále využívá tepelná čerpadla, vzduchotechniku s rekuperací nebo samočinně ovládané LED osvětlení.

D1 D5

Školní exkurze na ražbě metra

Na staveništi prvního úseku trasy D pražského metra Pankrác–Olbrachtova se 27. října uskutečnila komentovaná prohlídka pro studenty Fakulty stavební ČVUT.

Exkurze se zúčastnilo 36 studentů oboru Konstrukce a dopravní stavby.

„Navštívili jsme prostory, ve kterých probíhaly ražby tunelů včetně patní štol do prostoru stanice Pankrác D,“ vysvětluje Linda Černá Vydrová z divize 1, která studenty v podzemí doprovázela a spolu s dalšími zaměstnanci jim poskytovala odborný výklad.

Studenti si mohli zblízka prohlédnout používanou techniku a také práce na primárním ostění u čelby tunelu. Na závěr exkurze proběhla krátká diskuse, která se týkala nejen samotné výstavby

metra D, ale také celkové problematiky podzemního stavitelství.

Subterra nabízí studentům návštěvy staveb dlouhodobě, aby budoucí profesionálové mohli svůj obor poznat ze všech stránek.

Ještě do konce roku 2022 se uskuteční prohlídka průzkumné štol v Praze, která se nachází v trase budoucích tunelů Radlické radiály. Dílo v komplikované lokalitě s výskytem krasových jevů razila divize 1 v letech 2014 až 2018. Za podpory Magistrátu hlavního města Prahy byla ve štolě instalována také výuková expozice.



Exkurze na ražbě metra pro budoucí stavbaře pořádá Subterra pravidelně.