



DOLNOLUČANSKÝ TUNEL

SUBTERRA



TECHNOLOGIE TUNELŮ NA D8

Modernizace železniční stanice Havířov

Divize 3, která vede kompletní přestavbu havířovského nádraží od října 2023, dokončila v závěru června hlavní práce v kolejišti a dle dodatečného požadavku investora pokračuje úpravou manipulačních kolejí.



Vedle nových kolejí a drážního technologického vybavení zahrnuje rekonstrukce stanice Havířov dvě ostrovní nástupiště s bezbariérovým přístupem.

Rozsáhlá modernizace stanice Havířov, plánovaná celkem na třicet měsíců, je ve fázi čtvrtého stavebního postupu. Na projektu se s divizí 3 podílejí OHLA ŽS, Elektrizace železnic Praha a AŽD Praha. Činnosti realizované divizí 3 měly být dle původního plánu dokončeny třetím stavebním postupem ve výluce od letošního února do června, pokračují ovšem vícepracemi na manipulačních kolejích.

Vyšší kapacita i komfort

Díky celkové přestavbě stanice získá Havířov nádraží s vyšší kapacitou, plynulejší organizací vlaků a komfortním zázemím pro cestující. Modernizovaný uzel zároveň uvolní kapacitu pro nákladní dopravu, která narůstá vzhledem k rozvoji průmyslových zón v regionu.

Stavba obsahuje kromě samotné stanice také navazující čtyřkilometrový úsek trati směrem k zastávce Havířov střed.

Hlavní součástí projektu, na které pracuje divize 3, je rekonstrukce železničního spodku a svršku v novém uspořádání kolejiště. Stavba zahrnuje i rekonstrukci trakčního vedení, zabezpečovací

ho zařízení, mostů a dalších objektů. Napájení je připraveno na přepnutí ze stejnosměrného na střídavé napětí, čímž trať získá výkonovou rezervu.

Pro cestující představují největší přínos dvě nová ostrovní nástupiště včetně zastřešení, osvětlení a informačního systému. Bezbariérový přístup zajistí výtahy. Podchod zároveň nádraží propojí s místní částí Šumbark, což tamním obyvatelům výrazně zkrátí cestu vedoucí původně podjezdem. „Prodloužený podchod bude pro veřejnost skuteč-



Mezi stroje využívané pro obnovu kolejí patřila i dvoucestná rýpadla.

nou změnou. Lidé se dostanou na nástupiště přímo a bez jakýchkoliv bariér. Obě části města se spojí,” potvrzuje stavbyvedoucí Ondřej Korkeš.

Přesně načasované výluky

Práce na třetím stavebním postupu byly na havířovském nádraží zahájeny letos na jaře. V závěru června byla zprovozněna první traťová kolej mezi stanicí Havířov a zastávkou Havířov střed, a to včetně důležitých mostů přes ulici Orlovská a říčku Sušanka.

Dále byla postavena staniční kolej č. 18 a kvůli zachování železničního provozu do přilehlého překladiště společnosti Metrans muselo být provizorně upraveno kolejiště.

Ve stavebně omezeném prostoru probíhají práce za plného provozu osobních i nákladních vlaků. S ohledem na přístup na přilehlé vlečky se jednotlivé činnosti etapizují do krátkých, přesně načasovaných výluk. „Koordinace vyžaduje zvýšené nároky na logistiku a bezpečnostní dohled, přesto se všechny klíčové milníky daří plnit podle plánu,” zdůrazňuje Ondřej Korkeš.

Divize 3 na stavbě využívá širokou škálu vlastní mechanizace: dvoucestná a kolová rýpadla, pokladač kolejových polí, automatickou strojní podbiječku, pluh pro úpravu kolejového lože, nové sklopné vozy na přepravu výhybek či jeřáb EDK.

Projekt pokračuje čtvrtým stavebním postupem zahrnujícím i rekonstrukci druhé traťové koleje, jenž skončí v závěru letošního listopadu.

V první polovině příštího roku bude nový úsek traktce postupně propojen s původní infrastrukturou a do června 2026 se zrekonstruovaná sudá skupina kolejí začlení do zbývajících částí stanice. ■



Nové uspořádání kolejí má také albrechtické zhlaví.

Stavba tramvajové trati Počernická

V úterý 5. srpna byla slavnostně zahájena výstavba tramvajové trati v Počernické ulici, kterou vede divize 1. Úsek se šesti zastávkami posílí veřejnou dopravu mezi centrem Prahy a Malešicemi.



Vrchol slavnostního zahájení bylo poklepání na tramvajovou kolejnici.

Ceremoniálu na křižovatce ulic Počernická a Dřevčická se zúčastnili představitelé metropole v čele s primátorem Bohuslavem Svobodou, Dopravního podniku hlavního města Prahy a také dodavatelů, jimiž jsou Subterra, OHLA ŽS a Pragis.



Jménem společnosti Subterra, která projekt vede, promluvil obchodní ředitel Jiří Tesař.

Společnost Subterra zastupoval obchodní ředitel Jiří Tesař a ředitel divize 1 David Cyroň.

Slavnostní zahájení se uskutečnilo v době, kdy je realizace již v plném proudu. Staveniště bylo převzato v polovině července.

Káranský přivaděč

Předpokladem pro výstavbu tramvajové trati je změna trasy vodovodního přivaděče, kterou realizuje Pragis za spolupráce divize 4.

„Jako první probíhaly přípravné práce na dopravních opatřeních, aby mohla začít přeložka káranského přivaděče,” říká obchodní náměstek divize 1 Ladislav Šabach.

Výstavba nové trasy v délce téměř 1,8 kilometru, s níž souvisí částečná uzavírka Počernické ulice od poloviny srpna, se rozběhne v polovině září. Práce mají trvat rok a půl, poté bude zahájena výstavba tramvajového tělesa.

Tramvajová trať v délce 2,4 kilometru se šesti páry zastávek povede ve středovém zeleném pásu Počernické ulice a do velké míry nahradí současné autobusové linky. Celková doba realizace byla naplánována na 36 měsíců. ■

D3

Ražba německého tunelu Holstein

D1 Úspěšně pokračuje stavba dvoutubusového tunelu Holstein na trase dálnice A44 v německé spolkové zemi Hesensko, jež realizuje divize 1 ve spolupráci se sesterskou společností BeMo Tunneling.

Ražba východní kaloty již dosáhla staničení 500 metrů a pohybuje se v geologicky poruchové zóně, kde postup probíhá bez trhacích prací. Čelbu je nutné otvírat postupně na šesti dílčích profilech s využitím čelbového klínu a se zvýšeným stupněm zajištění, což dočasně zpomalilo denní postup. Na začátku července byla proražena tunelová propojka číslo 6 a doprava materiálu pro realizaci kaloty byla přesměřována přes tuto propojku. Díky tomu mohli zaměstnanci divize 1 následně zahájit ražbu opěří a dna.

V západním tubusu jsou podmínky pro ražbu kaloty stabilní, její délka přesáhla 400 metrů.

Dokončení obou kalot se předpokládá na přelomu letošního a příštího roku. ■

Instalace pro budovu Pernerova

D4 Dodávku zdravotnětechnických instalací a rovněž vzduchotechniky v rámci základního vybavení administrativní budovy v ulici Pernerova v pražském Karlíně realizuje divize 4. Šestipatrový objekt, který se nachází u křižovatky s ulicí Šaldova, naproti centru Forum Karlín, bude splňovat požadavky ekologické certifikace LEED Gold.

Práce byly zahájeny letos na jaře a jejich dokončení je plánováno na září. ■

Modernizace pražské ÚČOV

D4 Na výstavbě nátokového labyrintu levého břehu v areálu Ústřední čistírny odpadních vod v Praze se bude podílet divize 4. Dalšími dodavateli jsou Čermák a Hrachovec a Energie Kladno.

Projekt řeší přepojení stok B a D do hlavní čerpací stanice ÚČOV, odkud jsou odpadní vody odváděny na obě vodní linky. Stavba má platné povolení a v současnosti probíhá projektová příprava. Realizace je odhadována na tři roky. ■

Prázdninová výzva Sportujem



Letošní letní výzva Sportujem, která probíhá od začátku července do konce srpna, je věnována Anetce Šámalové, dceři jednoho ze zaměstnanců společnosti Metrostav. Sbírka tentokrát poslouží na pořízení speciálního elektrického vozíku s ovladačem pro druhou osobu.

Anetce byla v jednom roce diagnostikována dětská mozková obrna. V sedmi letech podstoupila první ortopedickou operaci, následovaly roky rehabilitací, hospitalizací a později i další diagnóza, vrozená vývojová vada mozku. Ve 34 letech dnes potřebuje celodenní péči dospělé osoby.

Bodový cíl se podařilo splnit už měsíc před termínem, proto byl navýšen na dvojnásobek, 29 tisíc bodů, které přinesou i příspěvek na rehabilitace.

Letní výzva zahrnuje také minivýzvu s turistickými motivy. Účastníci mohou až do poloviny srpna nachodit nebo naběhat 30, 60 či 120 kilometrů a tím získat bonusové body. Více informací a registrace na www.sportujemveskupine.cz. ■

D1 D4

Mateřská škola v Králově Dvoře

D2 Od loňského léta staví divize 2 pavilon mateřské školy na Preislerově náměstí v Králově Dvoře.

Po dokončení hrubé stavby pokračují práce na fasádě včetně zateplování věnců a úpravy detailů před omítáním. V interiéru bylo instalováno podlahové vytápění a následuje lití podlah. Po dokončení dalších rozvodů TZB budou realizovány sádkartonové konstrukce.

Pavilon má být dostavěn v letošním roce. ■

Dokončení stoky na letišti

D1 Mikrotunelážní práce na posílení odvodňovací stoky pro letiště v Praze-Ruzyni završila divize 1.

Ražba v celkové délce 321 metrů probíhala pomocí středněprofilového štítu, a to ve třech úsecích. Zatímco první dva úseky vedly tvrdými opukami, třetí postupoval navážkou a sprašemi, které silně zanášely bentonitovou směs a vyžadovaly její časté výměny.

Zakázka realizovaná pro Metrostav DIZ byla předána 14. června, celé dílo převzalo Letiště Praha na konci července. ■

Certifikace pro slovenské stavby

Společnost Subterra získala na Slovensku certifikát systému managementu zhotovitele vyhrazených staveb (SMZVS), a to jako jedna z prvních stavebních společností na tamním trhu.

Podle nového stavebního zákona umožňuje certifikát, který na základě auditu vydává Svaz stavebních podnikatelů Slovenska, realizaci vybraných typů staveb. Subterra získala oprávnění pro tunely, kolejové stavby a rovněž pro protihlukové, opěrné a zárubní stěny a zemní zářezy a odřezy s výškou přesahující 10 metrů.

K udělení certifikátu bylo nutné doložit jednak referenční stavby uvedených kategorií realizované v uplynulých letech, jednak odbornost a minimálně dva roky trvající pracovní poměr zaměstnanců, kteří se na těchto projektech podíleli coby odpovědní stavbyvedoucí nebo přípraváři.

Certifikace, jejíž platnost je pět let, potvrzuje způsobilost i systémové řízení kvality společnosti Subterra a otevírá nové příležitosti na slovenském trhu, zejména v dopravní infrastruktuře. ■

Ocenění dvou pražských projektů

D1/D2/D3/D4 Dvě stavby realizované společností Subterra uspěly v soutěži Stavba roku hlavního města Prahy 2024. Vyhlášení se konalo 17. června ve Fantově sále na hlavním nádraží.

Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědina získala cenu za rozvoj dopravní infrastruktury. Úsek v délce 2,3 kilometru s pěti páry zastávek je prodloužením trasy z Evropské a výrazně zlepšil veřejnou dopravu v rozvíjející se rezidenční oblasti. Na projektu se podílely divize 1, 3 a 4.

Cenou veřejnosti se může chlubit nová pobočka Městské knihovny v Praze na Petřinách, jejíž stavbu vedla divize 2. Budova se čtyřmi nadzemními a jedním podzemním podlažím dle návrhu ateliéru monom nabízí nejen prostory pro samotnou knihovnu, ale i pro vzdělávací a kulturní akce. ■

Soutěž Česká dopravní stavba

D2/D3/D4 Dne 24. června byly ve Fantově sále hlavního nádraží v Praze slavnostně vyhlášeny výsledky soutěže Česká dopravní stavba.

Cenu časopisu Skypaper získala optimalizace trati Mstětice – Praha-Vysočany, realizovaná pod vedením divize 3 a s podílem divizí 2 a 4. Rekonstrukce 15kilometrového úseku na trase mezi Lysoou nad Labem a Prahou zahrnovala nejen úpravy kolejí a technologického vybavení, ale i novou podobu stanic a zastávek.

V rámci večera byly předány také ceny za nejlepší vysokoškolské závěrečné práce. Cenu společnosti Subterra převzal od obchodního ředitele Jiřího Tesaře Lukáš Zeisek z Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice. Diplomová práce řeší organizaci provozu na trase C pražského metra při přechodu ze současného systému na provoz automatizovaný. Autor navrhuje dvě varianty a podrobně porovnává jejich ekologické a materiálové aspekty. ■

Rekonstrukce Dolnolučanského tunelu

D1

Od letošního dubna pracuje divize 1 na rekonstrukci jednokolejného Dolnolučanského tunelu na trati Liberec–Tanvald. Stavba pocházející z 19. století bude mít větší profil i délku.



Na západním portálu Dolnolučanského tunelu je připraveno systémové bednění pro betonáž klenby sekundárního ostění, která sestává z devíti bloků.

Tunel v délce 82,5 metru v obci Lučany nad Nisou nevyhovoval současným požadavkům na bezpečnost a průjezdný profil, zároveň do něj zatékalo.

Správa železnic přistoupila k rekonstrukci, již divize 1 realizuje v pětiměsíční výluce.

Celková přestavba

Stěžejní součástí projektu je zvětšení profilu tubusu s využitím trhacích prací. Výrub s primárním

ostěním je již kompletní a divize 1 instaluje drenážní potrubí, pokládá hydroizolační vrstvy a betonuje armované základové pasy sekundárního ostění.

Tunel bude zároveň prodloužen na 90 metrů, a jeho portály budou posunuty tak, aby lépe zapadly do skalního zářezu a současně minimalizovaly riziko pádu uvolněných kamenů na trať.

Spolu s hydroizolací tubusu jsou rekonstruovány dva propustky pro odvod vody z pramenů vy-

věrajících nad železničním tělesem, jde o klíčové prvky pro dlouhodobé odvodnění celého úseku.

V sevřeném prostoru

Staveniště leží v úzkém skalním zářezu a vedou k němu nepevněné cesty, což komplikuje přístup mechanizace a dodávky materiálů. Před portály musí být zároveň zajištěna a monitorována stabilita skalních svahů.

Krátká doba určená na realizaci vyžaduje, aby divize 1 pracovala v nepřetržitém režimu. „Noční ražby vyžadovaly vedle technologické kázně také značnou dávku diplomacie při jednání s obcí a majiteli okolních objektů. Provádění hlučných prací v souladu s přísnými limity plánovala manažerka projektu Linda Černá Vydrová,“ říká Karel Flemr z vedení divize 1.

Po betonáži klenby bude tubus vybaven kabelovody a nouzovým osvětlením, následují práce na nových portálových zdech a kolejovém svršku. ■



Rekonstrukce je realizována v úzkém prostoru, v obtížně přístupné horské krajině.

Dokončení bytového domu Maroldka

D2

V pražských Nuslích završila divize 2 po dvou letech výstavbu bytového projektu Rezidence Maroldka. Pětipatrová budova byla v červenci zkolaudována a předána investorovi.



Rezidence Maroldka byla postavena ve východním cípu Nuslí, poblíž nádraží Vršovice.

Stavba společnosti PSN, která obsahuje celkem 38 jednotek a obchodní prostory v parteru, se nachází na úzké parcele v proluce. Omezené plochy proto vyžadovaly pečlivě plánovanou logistiku.

Hrubá stavba byla dokončena loni v červnu.



Schodišťová ramena včetně stupňů i výtahové šachty jsou z pohledového betonu.

Výrazná role pro beton

Nosnou konstrukci tvoří železobetonový skelet, od druhého nadzemního podlaží vyzdívaný.

Beton se ve společných prostorách uplatňuje rovněž pohledově, na schodišťových ramenech

a stěnách výtahových šachet. Po odbednění byly tyto prvky pouze ošetřeny průhledným nátěrem.

Šedý odstín betonu doplňuje zlatá barva ocelového zábradlí, která je použita také na ostění vstupního portálu a dalších detailech v parteru. Z pohledového betonu jsou rovněž desky balkonů. Přízemí objektu a ustoupené nejvyšší patro vizuálně propojuje šedá omítka s reliéfem vodorovného žlábkování.

Plochá střecha nabízí soukromé i společné terasy s výhledem na svah nad Botičem. V suterénu se nachází parkování připravené též na dobíjení elektromobilů.

„Jedná se o zajímavě řešený dům v proluce, který jsme i přes minimum prostoru pro zařízení staveniště dokázali realizovat bez odchylek od harmonogramu,“ shrnuje stavbu vedoucí projektu Petr Bican. ■

Rozšíření ZŠ Hostýnská v Praze

D2

Divize 2 se bude podílet na přístavbě základní školy v pražských Malešicích, která navýší kapacitu o tři sta míst. Projekt zahrnuje pavilon s učebnami a sportovní halu se společenským sálem.

Návrh nových objektů v areálu ZŠ Hostýnská zpracovala společnost AP Studio.

Čtyřpodlažní blok učeben s železobetonovou konstrukcí bude obsahovat i venkovní výukový prostor na střeše. Sportovní hala, zastropená dřevěnými lepenými vazníky, nabídne tribunu pro více než 250 sedících diváků. Společenský sál s částí hlediště na galerii a kapacitou přesahující 400 míst bude sloužit pro koncerty či divadelní představení.

Součástí projektu jsou rovněž úpravy stávajících prostor a venkovních ploch.

Stavba i dokumentace

Zakázka, na níž divize 2 spolupracuje se společností PKS stavby má formát „design and build“.

Dodavatelé společně s projektanty tedy musejí nejprve za sedm měsíců dopracovat studii do projektu pro stavební povolení a následně za stej-



Nový školní pavilon umožní využívat pro výuku také střechu se skleníkem.

nou dobu připravit rovněž dokumentaci pro realizaci stavby.

Samotná výstavba za plného provozu školy má poté trvat necelé dva roky, celkový harmonogram je však nejistý. „Doba pro získání stavebního po-



Sportovní hala se bude vyznačovat křivkou dřevěných vazníků a prosklenými stěnami.

volení může zakázku protáhnout třeba o celý rok,“ upozorňuje vedoucí projektu Michal Krenar.

V současnosti dodavatelé jednají s investorem, městskou částí Praha 10, a plánují optimální postup. ■

Technologie pro tunely na dálnici D8

Divize 4 se podílí na rekonstrukci technologického vybavení v tunelech Panenská a Libouchec na dálnici D8. Vedle elektrorozvodů zahrnuje zakázka také vzduchotechniku.

Rekonstrukci tunelů, které se nacházejí několik kilometrů od hranice s Německem, realizují od letošního dubna společnosti Metrostav a Spel.

Divize 4 zajišťuje jednak obnovu elektroinstalací včetně osvětlení, jednak nové proudové ventilátory, větrání únikových cest a klimatizaci pro provoznětechnické objekty.

Povolená rychlost v tunelech se díky rekonstrukci zvýší z 80 km/h na 100 km/h.

Po dvaceti letech

Tunely Panenská v délce 2 138 metrů a Libouchec v délce 480 metrů slouží od roku 2006 a technologické vybavení již nevyhovovalo současným bezpečnostním standardům. Elektronické systémy jsou navíc na konci životnosti a nelze je ani opravit, ani nahradit. Proto ŘSD přistoupilo ke kompletní rekonstrukci.

Stavba probíhá ve třech úplných uzavírkách. Tunely byly poprvé zcela uzavřeny v dubnu, podruhé počátkem července. Třetí a poslední uzavírka je naplánována na první říjnový týden.

„Levé tubusy jsme kompletně dokončili a poté v nich úspěšně proběhly jak komplexní, tak požární zkoušky,“ popisuje vedoucí projektu David Svoboda. Následně byly 15. července uzavřeny tubusy pravé, v nichž se pracuje v nepřetržitém režimu,



Pravý tubus tunelu Libouchec je o sto metrů delší než tubus levý a ukončuje jej galerie.



V běžném provozu i v havarijních situacích je pro bezpečnost dálničních tunelů vedle několika druhů osvětlení zásadní také větrání, které zajistí ventilátory španělské značky Zitron.

zatímco provoz je veden v protisměrných pruzích již rekonstruovanými tubusy.



Zaměstnanci divize 4 v tunelech instalují také LED osvětlení.

Technologie nové generace

Modernizace přináší výměnu kabeláže, hlavních jističů a záložního zdroje v podobě bateriové UPS. Pro instalaci osvětlení, které je nově v LED standardu, musela být nahrazena nosná konstrukce ve vjezdových a výjezdových pásmech. Nové je také osvětlení nouzové, vodící v hraně chodníků i naváděcí do tunelových propojek.

Důležitou součástí zakázky je obnova vzduchotechniky. Výkonné proudové ventilátory vyrábí společnost Zitron ze Španělska, kde se v květnu zástupci divize 4 a investora účastnili testů. První ventilátory na stavbu dorazily v červnu.

Po dokončení všech bezpečnostních systémů proběhnou závěrečné komplexní zkoušky. Rekonstrukce má skončit v listopadu.

Zahájení výstavby kolektoru v Brně

Poklepáním na hornickou výztuž byla 22. července slavnostně zahájena stavba kolektoru Česká–Středova v centru Brna. Významný a technicky náročný projekt vede divize 1.

Kolektor v délce 225 metrů výrazně zjednoduší správu a údržbu inženýrských sítí.

Investorem jsou Technické sítě Brno a statutární město Brno, dodavatelskou společnost s divizí 1 tvoří Firesta a Pohl.

V historickém jádru

Nový úsek o délce 225 metrů patří k sekundárním kolektorům, které v hloubce pěti až sedmi metrů přivádějí sítě k jednotlivým objektům.

Ražba NRTM bude mít profil hlavní trasy přes 17 metrů čtverečných, v místech technických komor až 30 metrů čtverečných. Na kolektor bude napojeno 18 nemovitostí, jeho součástí bude technologické vybavení včetně řídicího stanoviště.

Ražbě předchází přípravná fáze, která zahrnuje monitoring okolních domů a jejich zajištění po-



Ceremoniálu se účastnil i ředitel divize 1 David Cyroň a obchodní ředitel Jiří Tesař.

mocí speciálního zakládání. Zároveň je třeba přeložit rozvody tepla a vody.

„Čeká nás technicky náročná stavba, ke které jako společnost s největšími zkušenostmi v oblasti



David Cyroň následně odpovídal na mnoho otázek přítomných novinářů.

kolektorové výstavby u nás přistupujeme s respektem k prostředí i zadání,“ zdůrazňuje ředitel divize 1 David Cyroň.

Doba realizace byla stanovena na tři roky.

Partnerství se střední školou v Hořicích

Jednou z odborných škol, s nimiž Subterra spolupracuje, je Střední uměleckoprůmyslová škola sochařská a kamenická Hořice. Vedle denního studia nabízí instituce také další formy vzdělávání.



Kapacita hořické školy, přibližně dvě stě žáků, je v současnosti naplněna.

Hořická SUPŠSK tradičně propojuje technické a umělecké obory související především se zpracováním kamene. Vedle sochařství, restaurátorství a malby rozvíjí studijní program architektura a stavitelství, který je základem pro uplatnění v praxi nebo pro studium na vysoké škole.

Vysoká úroveň vybavení – od dronového skenování přes 3D tisk až po virtuální realitu – umožňuje žákům seznámení s novými technologiemi.

Podstatnou součástí vzdělávání představují rovněž pravidelné exkurze na stavbách, jež realizuje Subterra.

Geotechnická maturita

SUPŠSK je jedinečná tím, že jako poslední v Česku nabízí maturitní obor geotechnika.

Protože škola poskytuje i kombinované formy výuky, mohou zde zaměstnanci společnosti Subterra složit dílčí maturitní zkoušku požadovanou vyhláškou, případně absolvovat kompletní pětileté dálkové studium geotechniky.

Možnosti dalšího vzdělávání ve stavebních oborech se budou rozšiřovat. „Usilujeme o doplnění programu včetně akreditovaných rekvalifikačních pro báňské techniky,“ říká ředitel Petr Malý.

D4

PĚT OTÁZEK

Roman Krajča

bývalý hlavní stavbyvedoucí divize 3



Roman Krajča zasvětil profesní život železničním stavbám. Praxi zahájil v roce 1981 u železničního vojska. Po několika letech nastoupil na Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině, kde absolvoval obor železniční stavitelství. Pracoval pro společnost Stavební obnova železnic, jež se stala základem divize 3. Vedl práce na řadě projektů, posledním byla rekonstrukce železniční stanice Havířov. Od letošního července je na pracovním odpočinku.

Jaká byla stavba v Havířově?

Výjimečná. Tak náročnou a komplikovanou rekonstrukci staničních kolejí jsem nezažil. Přestavovali jsme celé nádraží a harmonogram jsme museli v závěru druhého stavebního postupu upravovat za pochodu. Využívali jsme hned tři technologie. Některé koleje jsme realizovali pokladačem, jiné pomocí portálového jeřábu Robel. Největší část kolejíště, kde nešlo rozvinout strojní pokládku, jsme montovali v ose.

Museli jsme improvizovat, abychom vše zvládli. Jsem rád, že se mi podíl divize 3 na železničním svršku v původně plánovaném rozsahu povedlo dotáhnout právě před odchodem do důchodu.

Co se v oboru za vaší kariéru změnilo?

Když jsem v 80. letech začínal, pracovní postupy se od těch dnešních pochopitelně velice lišily.

Rekonstrukce kolejí se tehdy prováděly v denních osmihodinových výlukách, během kterých jsme dokázali vyměnit zhruba 800 metrů koleje. V příznivých směrových poměrech i kilometr. Pracovali jsme ovšem pouze na železničním svršku na předem pročištěném šterkovém loži, bez zásahu do železničního spodku.

V podstatě až s výstavbou koridorových tratí přišly nové postupy s kompletní rekonstrukcí až na železniční pláň a úpravou konstrukčních vrstev. Dnes se dostáváme více než metr pod temeno kolejnice, to bylo v dobách mých začátků naprosto nepředstavitelné. Něco takového samozřejmě nelze provádět v denních výlukách, jsou zapotřebí výluky nepřetržité.

Jak se vyvíjela mechanizace?

Například před čtyřiceti lety se výšková úprava koleje při prvním podbití prováděla pomocí ručních heverů s měřením do dlaždičských křížů a podbíječek SP 62 bez přízvevu. Ideální tým pro výkon 300 m/h čítal až šestnáct lidí. Dnes stejné práce za pomoci automatické strojní podbíječky zvládnou tři nebo čtyři osoby. Zatím poslední fázi vývoje představuje dnes již výlučně používaná technologie absolutní polohy koleje, jejíž soulad s plánem lze s dostatečnou přesností přístrojově kontrolovat v reálném čase, již při realizaci.

Dodnes používané pokladače mají kořeny již v 80. letech, byly ovšem zásadně modernizovány.

Působil jste i v zahraničí?

V letech 2012 a 2013 jsme s technologií PKP 25/20 a Robel pracovali pro společnost Schwerbau v Polsku. Třeba na vlečce do chemického závodu Police či na úseku Gryfino – Štětín-Podjuchy.

Na které projekty rád vzpomínáte?

Pracovně jsem prošel celou republiku od západu k východu a od severu na jih. Hodně projektů se nacházelo v pohraničních oblastech. Třeba stavby od Mostů u Jablunkova po Český Těšín, kde jsem celkem strávil devět let. Na opačné straně, na trati spojující Karlovy Vary a německý Johannegeorgenstadt, jsme pro společnost Chládek a Tintěra montovali koleje na ocelové pražce ve tvaru Y a inventární kolejnice pro pokládku pokladačem KP ve velice náročných směrových podmínkách.

Rád vzpomínám na všechny projekty a na celou kariéru na železnici.

Poděkování Vladislavu Benešovi



Vladislav Beneš uzavřel v červnu svou pracovní kapitolu ve společnosti Subterra, kde působil od roku 2001.

Jeho předchozí profesní zaměření našlo zprvu uplatnění v obchodním úseku, velmi brzy se však stal vedoucím kanceláře generálního ředitele. Tuto pozici poctivě a s noblesou zastával více než dvě desetiletí. Od roku 2008 byl také hlasem firmy navenek jako tiskový mluvčí. Rovněž zasedal v redakční radě tohoto Zpravodaje. Jeho styl byl osobitý. V technickém světě stavební firmy působil jako jemný kontrast – kultivovaný, promyšlený, občas s poetickým nádechem. Výrazně přispěl k formování firemní kultury, jeho jméno si mnozí neodmyslitelně spojují s partnerstvím naší společnosti a festivalu Pražské jaro.

Děkujeme za jeho práci, slova i způsob, jakým je předával.

Jiří Nový

Kahan Cup 2025

Ve čtvrtek 18. září se na hřišti FSC Libuš v Praze koná 17. ročník fotbalového turnaje společnosti Subterra o tradiční hornickou trofej.

GRATULACE SRPEN–ZÁŘÍ

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Kateřina Konečná
Hana Korejsová
Jana Skalická
Ing. Alena Hasíková

50 let

David Schaniak
Ing. Pavel Jaroš
Petr Vincenty

55 let

Marek Paschke

60 let

Petr Skalický

65 let

Zdeněk Bažant

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Tomáš Habla
Jan Vinduška

15 let

Ing. Miroslav Rypáček
Rastislav Fiňo
Ing. Martina Zahradníková

20 let

Ing. Petra Kupková
Ing. Johana Bukovská

25 let

Milan Olešnaník
Peter Šafárik
Josef Syříště

30 let

JUDr. Zora Rábllová
Ing. Jana Cibochová
Martin Linhart

Letní sportovní hry Metrostavu

Deset týmů složených ze zástupců společností Skupiny Metrostav, mezi nimiž nechyběla ani Subterra, se opět setkala ve Sportovním centru Nymburk a soutěžilo v šesti disciplínách.



Jedno ze tří třetích míst obsadila Subterra ve volejbalovém turnaji.

Ve dnech 12. a 13. června hostil nymburský areál tradiční sportovní a zároveň společenskou akci určenou pro zaměstnance napříč celou Skupinou Metrostav. Letošního ročníku letních her se v deseti týmech zúčastnilo na 130 sportovkyň a sportovců.

Soutěžilo se v šesti zavedených disciplínách, které jsou velice různorodé a vyžadují všestrannost. Od týmových míčových sportů jako volejbal, nohejbal a smíšená tenisová čtyřhra přes atletické závody ve vrhu koulí a štafetovém běhu až po jízdu dračích lodí na Labi.



Bronzovou pozici dále skončila smíšená tenisová čtyřhra.

Reprezentace společnosti Subterra potvrdila výkonnost předvedenou již v loňském ročníku a vybojovala bronzovou příčku hned ve třech disciplínách, a to ve volejbalu, tenisu a dračích lodích. Díky těmto úspěchům a celkově vyrovnaným výkonům si žluto-černý tým v součtu všech sportů zajistil čtvrtou pozici, nejlepší umístění za deset posledních ročníků her.

Trofej za celkové vítězství převzalo při pátečním slavnostním zakončení družstvo složené ze zaměstnanců společností Metrostav divize 5, Metrostav TBR a Metrostav Norge.



Diplom za třetí místo vybojoval tým rovněž v závodu dračích lodí.



Ceny a diplomy nejlepším sportovcům předával generální ředitel Metrostavu DIZ Karel Volf.

Další vítězství na dračích lodích

Po loňském třetím místě dokázala posádka společnosti Subterra znovu vyhrát firemní závod dračích lodí v Praze na Vltavě. Putovní pohár má ve svém držení celkově padeváté.



Jednotný rytmus pádlování udržují posádky s pomocí bubeníka.



Společnost Subterra získala pohár pro vítěze opět po dvou letech.

Do závodu, který se uskutečnil 18. června na trati vedoucí od Veslařského ostrova k rozestavěnému Dvoreckému mostu, nastoupily čtyři týmy.

Osmnáctičlenné posádky s minimem šesti žen pod vedením kormidlujících a bubnujících profesionálů, musely zvládnout tradiční dvoustmetro- vou vzdálenost.

Subterra, která se firemní regaty dračích lodí účastnila popatnácté, si od začátku do konce vedla skvěle. Nejdříve vyhrála všechny tři rozjíždky a následně také finále, v němž o více než sekundu porazila společnost UP Events.

Metrostav handy cyklo maraton

V největším benefičním cyklistickém závodě v Česku, pořádaném spolkem Cesta za snem, reprezentovala společnost Subterra opět dvě družstva. Tým Subterra dokázal vyhrát, Subterra Cycling Team skončil sedmý.



Start maratonu zahrnoval i závod na trenažeru pro běžecké lyžování.

Již 13. ročník maratonu nabízel čtyř- a osmičlenným týmům trasy v délce 2 222 či 1 700 kilometrů po celém Česku, a to ve variantách handy, za účasti handbikera, nebo klasik. V úterý 29. července při startu u pražského Velkého mlýna podpořila závodníky také veřejnost jízdou v Pelotonu naděje.

Trasa bez pevného vytyčení vedla přes všech čtrnáct krajů. Letošními tématy byly cyklostezky a sportovní střediska.

Veteránem a zároveň favoritem maratonu byl tým Subterra s kapitánem Miroslavem Rypáčkem. Účastnil se padeváté, přičemž v roce 2023 zvítězil



Jedna z časovek se odehrávala na brněnském velodromu.

a loni i v roce 2022 skončil na druhé pozici. Počtvrté nastoupil Subterra Cycling Team s kapitánkou Lindou Černou Vydrovou, který si dosud připsal tři sedmá místa.

Letošní závod byl deštivý a chladný. Součástí bylo osm časovek spojených se sportovními středisky. Tým Subterra díky úspěchu v časovkách a 581 kilometrům ujetým handy cyklistou závod ovládl a po dvou letech se vrátil na stupeň nejvyšší: „Všichni si deště užili více než dost, ale nám počasí pro cyklistiku ne zcela vhodné vyhovovalo,“ říká kapitán vítězů Miroslav Rypáček.



Oba týmy společnosti Subterra měly v cíli důvody ke spokojenosti.

Závod úspěšně dokončil i Subterra Cycling Team, opět na sedmé pozici. „Pocasí bylo vlastně jedinou komplikací. Ukázalo se, že fungujeme jako sehraný tým,“ zdůrazňuje kapitánka Linda Černá Vydrová. Tým také přes své sociální síť dokázal vybrat téměř sto tisíc korun na pomoc Verunce, která trpí vývojovou vadou mozku a epilepsií.

Dojezd maratonu v sobotu 2. srpna na ostrově Štvanice nabídl festivalovou atmosféru s ceremoniálem, koncertem a občerstvením. Mnozí účastníci se znovu setkají na konci září, kdy se koná Subterra Open Weekend v Doksech.