



SLOVENSKÝ TUNEL MILOCHOV

SUBTERRA



MAĎARSKÁ SILNICE M85

Obytný soubor Malešický háj

Divize 2 jako generální dodavatel zahájila výstavbu bytových domů v Praze 10 pro společnost Metrostav Development. Pětice několikapatrových objektů nabídne bydlení v blízkosti lesa.



Všechny byty se díky předzahrádkám, balkonům nebo terasám propojí s okolím. Proměnlivá barevnost vegetace oživí neutrální odstíny samotných domů.

Soubor doplní bytovou zástavbu v přímém sousedství Malešického lesa, který inspiroval i název projektu. Atraktivní lokalita poskytuje též veškerou vybavenost a dostupnost veřejnou dopravou.

Malešický háj sestává z pětice domů propojených sokly do dvou celků. Soubor bude obsahovat celkem 107 bytů včetně nadstandardního bydlení v podobě střešních nástaveb.

Investorem je Metrostav Development, architektonický návrh zpracoval ateliér Loxia.

Rozmanité bydlení

Soubor je situován podél nové komunikace, která lemují západní a severní hranici pozemku. Objekt sestávající z domů A a B bude orientován severojižně, podél ulice Univerzitní, trojice domů C, D a E vytvoří mírný oblouk ve směru východ–západ.

Domy budou mít pět podlaží s byty, dům B pak o jedno více. Dvě spodní patra, zčásti zasazená do terénu, zaberou garáže a sklepy.

Byty doplněné předzahrádkami, balkony a terasami nabídnou různou dispozici, od 1+kk až po

5+kk. V nejvyšším, ustupujícím patře se budou nacházet byty rozšířené o prostorné střešní terasy, které spojí pocit soukromí s působivými výhledy na Prahu.

Elegantní architektura

Celková podoba souboru Malešický háj se vyznačuje moderním a jednoduchým stylem, jež určuje



Soubor se nachází v přímém sousedství Malešického lesa.

jak hmotové uspořádání, tak materiálové a barevné řešení.

Půdorysy budov vycházejí z obdélníků, prolínání fasád odpovídá umístění polozapuštěných balkonů. Průčelí člení rovněž střídání okenních formátů a dalších prvků.

Společné sokly a hlavní hmota nesou bílou omítku s šedými akcenty, šedá barva odlišuje také ustoupená patra. Zábradlí balkonů a teras má výplně z průsvitného skla, některá propojují s vyšším patrem svislé dřevěné lamely.

Stavby doplňuje parter s bohatou zelení. Jiho-východ pozemku zabere souvislá parková plocha s chodníčky a novou výsadbou kolem stávajícího stromu. Kromě laviček či stojanů na kola obohatí mobiliář například herní prvky.

Hrubá stavba do léta

Realizaci projektu zahájily zemní práce na začátku letošního dubna.

„Domy mají kombinovaný konstrukční systém, jež tvoří železobetonový skelet s keramickým zdivem. V létě zrealizujeme hrubou stavbu, tedy betonáže monolitu a následně vyzdívků,“ popisuje vedoucí projektu Petr Bican.

Vedle samotných staveb dodává divize 2 rovněž okolní plochy, tedy komunikace a veškeré sadové úpravy v celém souboru.

Na projektu se podílí také divize 4, která zajistí vzduchotechniku, ústřední topení a zdravotně-technické instalace.

Ukončení malešické výstavby je naplánováno na konec příštího roku.



Nejnižší podlaží, výškově odstupňovaná dle terénu, zabere parkování.

Villa Pod Menhirem



D2 V pražské části Dolní Chabry staví divize 2 coby generální dodavatel bytový dům nazvaný Villa Pod Menhirem.

Budova, kterou navrhl Pata & Frydecký architekti, bude mít čtyři nadzemní a jedno podzemní podlaží se 44 bytovými jednotkami různé velikosti. K bytům budou patřit terasy, balkony či předzahrádky a rovněž sklep a parkovací stání. Energetickou šetrnost objektu zajistí rekuperace na větrání všech místností, využití dešťové vody pro splachování WC, automatická závlaha zahrady nebo vegetační střecha. Bydlení nabídne jak dostupné služby a veřejnou dopravu, tak sportovní vyžití například díky nedalekému lesoparku nebo cyklotrasám.

Divize 2 stavbu zahájila ke konci dubna, dokončení je plánováno na září 2022.

TZB pro bytový dům v Karlíně

D4 V atraktivní lokalitě poblíž pražského Karlínského náměstí staví společnost Karlín Group rezidenci Dva Domy.

Dvojice propojených budov obsahuje 112 nadstandardních bytů nejrůznějších velikostí včetně dvoupatrových dispozic a střešních nástaveb, v parteru se budou nacházet obchodní prostory. Architektonické řešení je dílem slovinského ateliéru Bevk Perović Arhitekti, generálním dodavatelem je Průmstav.

Divize 4 zahájila svoji část realizace letos v květnu. Zakázku tvoří dodávka veškerých technických zařízení, tedy kompletní vzduchotechnika, elektro, topení, sprinklery nebo zdravotně-technické instalace. Vzduchotechnika řeší nejen větrání společných prostor a technologických místností, ale rovněž nucené větrání každého bytu.

Výzkum účinků trhacích prací



D1 V dubnu byl potvrzen grant, jímž Technologická agentura ČR podpořila projekt Monitorování parametrů odstřelů malého a velkého rozsahu optovláknovými senzory.

Divize 1 se na třiletém výzkumu a vývoji technologií monitoringu trhacích prací bude podílet se společností Safibra a dvěma vysokými školami, Českým vysokým učením technickým v Praze a Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava.

Grantový projekt se zaměřuje na unikátní inovativní techniky monitoringu ražeb s využitím vláknově optických technologií. Základním cílem je vývoj fázového optovláknového senzoru pro přesné sledování seizmických účinků, které přináší odstřely při cyklických ražbách silničních a železničních tunelů.

Rekonstrukce pražského metra

Divize 4 ve spolupráci se společností Batistav pokračuje v obnově technologií v pražském metru. Celkově se práce dotýkají dvanácti stanic.



Technologické zázemí stanic metra je v poměrně stísněných prostorách.

Předmětem rekonstrukce jsou vzduchotechnická zařízení a elektroinstalace v zázemí stanic, v technických místnostech, strojovnách a velínech. Dodavatelem projektu je Metrostav.

Práce na všech třech trasách byly zahájeny v září 2019 a jsou realizovány vždy ve třech stanicích současně.



Pracovníky divize 4 mohou cestující zahlédnout například na Můstku, na trase A.

Úpravy dle současných norem

Divize 4 obnovuje kompletní vzduchotechnické rozvody, jednotky, ventilátory a všechna další zařízení, která jsou dnes nezbytná.

Instalace je samozřejmě třeba upravit dle současných standardů, normy se od doby původního řešení značně proměnily.

Technologické vybavení je nahrazováno za provozu metra, na každou trojici stanic je vyhrazeno přibližně devět měsíců.

Komplikovaná doprava materiálů

Dokončeny již byly stanice Dejvická, Muzeum, Náměstí Republiky, Budějovická a Staroměstská. Nyní divize 4 pracuje na Můstku, Hlavním nádraží a Smíchovském nádraží.

„Největším problémem celé realizace je omezený vnitřní prostor a složité navážení materiálu do podzemí. Transport a také některé montážní práce musíme provádět pouze v noci, v době uzavírky metra,“ přibližuje zvláštnosti zakázky vedoucí provozu vzduchotechniky David Svoboda.

Rekonstrukce bude pokračovat ještě ve čtyřech zbývajících stanicích – Malostranská, Pancrác, Jinonice a Karlovo náměstí.

Zakázka by měla být dokončena na podzim příštího roku.

D4

Elektrický ohřev výhybek v Chebu

D4 Po úspěšném dokončení ložské zakázky, dodávky elektroinstalace v železniční stanici Prosenice, divize 4 na spolupráci se společností SWIE-TELSKY Rail CZ navazuje.

Podobný objem prací realizuje provoz elektro v železniční stanici Cheb, která minulý rok prošla rozsáhlou modernizací. Od letošního května do září provádí výkopové práce a pokládku kabelů pro napájení elektrického ohřevu výhybek, celkem se jedná o 86 kusů. ■

Dokončení shybky v Obříství



D1 Práce divize 1 na shybce pod korytem Labe se uzavřely prorážkou druhé chráničky.

Shybka Obříství zásobuje pitnou vodou obyvatele Kladenska a Mělnicka. Kvůli havarijnímu stavu a ohrožení dodávky vody pro celý region byla nezbytná rekonstrukce, na které pracovala společnost PRAGIS s pomocí divize 1. Pro řízený protlak ve 100metrové délce a průměru 1,3 metru byla využita metoda mikrotunelování.

Divize 1 v květnu dokončila dotěsnění obou chrániček ve startovací a v cílové jámě, středisko geodetických prací následně zaměřilo skutečné provedení. V polovině měsíce bylo dílo předáno. ■

SHZ v budově Bubenská 1

D4 V objektu Bubenská 1 dokončuje instalace středisko stabilních hasicích zařízení divize 4. Památkově chráněná budova v pražských Holešovicích, která dříve sloužila Elektrickým podnikům, po rekonstrukci obsahuje kanceláře.

Středisko SHZ zahájilo práce v květnu 2019, montovalo sprinklery včetně elektročerpadla a vybavení nádrže ve strojovně, elektroinstalace a glykolové soustavy. Nyní upravuje hasicí zařízení v prostorách kanceláří do podoby, kterou si po dokončení celkové rekonstrukce interiéru vyžádal investor. Některá řešení se musela změnit, například bezpodhledový způsob jištění je nahrazován podhledy.

Úpravy v kancelářích začaly v únoru a skončí v červnu, poté bude středisko SHZ pracovat v dalších, dosud nerekonstruovaných prostorách. ■

Betonáž tunelu Skärholmen



D1 Od poloviny dubna realizuje divize 1 pro dceřinou společnost SBT Sverige sekundární ostění dálničního tunelu Skärholmen v úseku pod stockholmským jezerem Mälaren.

Projektový tým se musí vypořádat s řadou technických výzev, především s odladěním receptury samozhutnitelného provzdušněného vysokohodnotného betonu C35/45 s polypropylenovými mikrovlákný. V některých místech dosahuje silně vyztužené ostění dokonce čtyřmetrové tloušťky, což klade vysoké nároky nejen na únosnost bednicí formy, ale i na následné prochlazování konstrukce. Již jsou dokončeny první čtyři bloky betonáže stěn, současně s montáží formy pokračují také železářské a přípravné práce pro betonáž klenby, jejíž první část má být realizována na začátku června.

Konec stavebních prací je plánován na přelom letošního a příštího roku. ■

Závěrečné práce na tunelu Milochov

Divize 1 brzy ukončí výstavbu dvoukolejného tunelu na slovenské železniční trati Púchov – Považská Teplá. Vedle betonáže sekundárního ostění jsou realizovány konečné terénní úpravy obou portálů.



Betonáž sekundárního ostění se blíží ke konci, spolu se základovými konstrukcemi a horní klenbou realizuje divize 1 také spádové vrstvy, chodníky a multikanály.

Jednotubusový tunel Milochov s délkou 1861 metrů je součástí modernizované železniční trati mezi Púchovem a Považskou Teplou.

Dodavatelem je Združenie Nimnica, na realizaci a koordinaci zakázky se podílejí divize 1, 3 a 4.



Samotné betonáži předchází osazení fóliové hydroizolace a ocelové výztuže.

Dokončení tunelu i únikové štoly
Ražby pod vrchem Stavná začaly v květnu 2017, kvůli zastiženému geologickému prostředí a úpravám projektu se doba výstavby tunelu prodloužila. Nakonec byl proražen v září 2020.



Namísto podél řeky Váhu povede železniční trať kolem opěrné zdi do východního portálu.

Betonáž hlavního tubusu začala v říjnu 2020, plánované dokončení je v srpnu letošního roku. V souběhu jsou betonovány základové konstrukce, horní klenby, spádové vrstvy a chodníky včetně multikanálů v celé délce.

Dále divize 1 dokončuje práce na 266metrové únikové štolě, jejíž komplikovaná betonáž byla zahájena v březnu letošního roku. Ve štolě zbývá zhotovit příčky a finální pochozí vrstvy a následně ještě osadit dveře.

Závěrečné úpravy terénu

Na východní straně, v sousedství zástavby vesnice Horný Milochov, byl vybetonován portál, probíhají zpětné zásypy 71metrového hloubeného úseku a výstavba boční opěrné zdi.

„Po dokončení těchto prací vybudují partneři ze Združenie Nimnica propojení cesty z centra Považské Bystrice do místních částí Horný a Dolný Milochov přes východní portál,“ doplňuje hlavní stavbyvedoucí Petr Velička.

Na západním portálu byly v květnu dokončeny terénní úpravy zahrnující gabionový obklad a zakrytí 20metrové hloubené části a stříkaných svahů drátokamennou konstrukcí.

Práce na tunelu Milochov dokončí divize 1 letos v srpnu, další dodavatelé budou pokračovat jeho vystrojením. Spolu s tunelem Díel a mostem přes vodní nádrž Nosice jde o nejsložitější součást modernizované trati. ■



V oblasti západního portálu bylo třeba zářez do svahu vrchu Stavná rozsáhle stabilizovat.

Modernizace železničního uzlu Žilina

Přestavba slovenského nádraží a navazující infrastruktury je v plném proudu. Na projektu zahrnujícím čtyři stanice a šestnáct kilometrů trati se podílí divize 3.

Modernizace důležitého železničního uzlu navazuje na úpravy trati mezi Bratislavou a Žilinou.

Práce zasáhnou více než šestnáctikilometrový úsek, kde se mimo jiné zvýší rychlost a sníží vliv dopravy na okolí. Stavba spočívá především v obnově kolejí a vylepšení technické vybavenosti.

Na projektu, který má být dokončen za necelé čtyři roky, se s divizí 3 podílejí i další české společnosti – Strabag, Eurovia CS a AŽD Praha.

Rozsáhlá stavba

Součástí modernizace jsou čtyři nádraží, vedle osobní a seřazovací stanice Žilina rovněž stanice Žilina-Teplička a Varín. Vybudována bude také zástávka Žilina-předměstí.

Velký objem prací se dělí do devíti ucelených částí, které umožňují stavbu realizovat při zachování provozu. Celkově projekt zahrnuje 180 provozních souborů a 506 stavebních objektů.

Smlouva byla podepsána loni v listopadu, staveniště převzato v prosinci. V současnosti dodá-



Divize 3 demontuje rozsáhlé kolejíště bývalého seřazovacího nádraží.



Na proměně žilinského železničního uzlu se divize 3 podílí především rekonstrukcí železničního spodku a svršku a také výstavbou protihlukových stěn.

vatelé pracují už na 68 objektech a osmi souborech, tedy pěti částech.

Snášení kolejí

AŽD Praha nyní demontuje podpěry trakčního vedení a buduje dočasné zabezpečovací zařízení.

„Následně vkládáme výhybky a na rozsáhlé ploše bývalého seřazovacího nádraží snášíme železniční svršek včetně odstranění kolejového lože,“ popisuje aktuální činnost divize 3 vedoucí

stavby Milan Tonhauser. Zároveň jsou překládány inženýrské sítě a budovány kabelové šachty.

V žilinské části Strážov staví divize 3 protihlukové stěny, v současnosti osazuje soklové panely.

Ostatní společnosti například ukončily výstavbu opěrné zdi nebo práce na vázání výztuže a betonáži první části podchodu pro chodce a cyklisty, jenž zvýší prostupnost městského centra.

První projekt svého druhu na Slovensku zatím pokračuje dle harmonogramu. ■

D1 D3 D4

D3

Další etapa maďarské rychlostní silnice

Dceřiná společnost Subterra – Raab dokončila další úsek rychlostní komunikace M85 na severozápadě Maďarska. Nyní pracuje mimo jiné i na odklonu dopravy do města Šoproň.



Nejkomplikovanější částí IV. etapy je dopravní uzel v obci Balf, nejfrekventovanější místo poblíž města Šoproň. Stavební práce bylo třeba koordinovat s provozem.

Silnice M85 spojí města Ráb a Šoproň s rakouskými hranicemi. Subterra – Raab stavěla více než 15kilometrový úsek z III. etapy, poté 6kilometrový ze IV. a nyní se podílí rovněž na etapě V.

Náročný převoz materiálů

Práce na IV. etapě byly zahájeny v druhé polovině roku 2018. Silnice se přiblížila městu Šoproň a staveniště křížilo nespočet místních komunikací.

„Ke konci navíc stavba protínala zahrádkářskou kolonii, která byla z větší části využívána k trvalému bydlení. Nakonec odkup pozemků dopadl dobře i díky veřejným prezentacím, které jsme organizovali ve spolupráci s investorem,“ říká vedoucí stavby Gergely Bölcskei.

Zvětšila se také vzdálenost staveniště od zemníků. Přesun zhruba 500000 metrů krychlových zeminy tedy kladlo mimořádné nároky na přepravu. Celý úsek měl navíc nedostatečně únosné podloží, proto bylo třeba využít vápennou a místy vápeno-cementovou stabilizaci.

Větší objem prací

K původnímu projektu rovněž přibýly dva dodatky, které se IV. etapou souvisejí.

Na sklonku loňského roku bylo schváleno vybudování protihlukové stěny u dopravního uzlu Balf, již Subterra – Raab dokončila v půlce května.

Druhý dodatek pak řeší výslednou dopravní situaci po předání celého úseku do provozu. Dopravu z vysokorychlostní silnice je třeba odklonit do města Šoproň, proto zakázka zahrnuje posílení silnice číslo 8527 od dopravního uzlu Fertőrákos a vybudování silnice Mély út, jež bezpečně zavede automobily do centra.

Termín oficiálního dokončení IV. etapy silnice M85 se s ohledem na rozšíření zakázky posouvá na jaro příštího roku.

D3

PĚT OTÁZEK

Petr Bican

vedoucí projektu divize 2



Po stavební průmyslové škole v Českých Budějovicích studoval Petr Bican na Vysoké škole báňské – Technické univerzitě Ostrava. Do společnosti Subterra nastoupil roku 2003 jako přípravař.

Jak byste popsal aktuální projekt Malešický háj?

Rezidenční bydlení v Praze 10 nabídne atraktivní prostředí, zelený parter se propojí s blízkým lesem. Některé bytové jednotky budou mít garážová stání s nabíjením elektromobilů, projekt zahrnuje i nadstandardní byty v nejvyšších, ustoupených patrech. Jde o ideální místo pro rodiny s dětmi. Na hodnocení samotné stavby je ještě brzy, ale zatím vše běží podle plánu.

Co bývá při výstavbě bytových domů náročné?

Kromě dodržení technologie dle projektu a požadavků investora musíme zapracovat často velice specifické klientské změny. Budoucí obyvatelé chtějí vše mít podle svých představ, což je pocho-pitelné, i vzhledem k dnešním vysokým cenám bytů. Všechny práce proto musíme dobře koordinovat, abychom dodrželi termíny. Pokud se navíc staví na více etap a část domů je již obydlená, lidé si často stěžují na hluk či prach. Někdy bývá složité takovým stížnostem čelit.

Přes to všechno mám ovšem i řadu pozitivních zkušeností, třeba výstavba bytového domu ve Vo-káčově ulici v Praze 4 probíhala bez problémů.

Na jakých dalších projektech teď pracujete?

Úspěšně jsme dokončili výstavbu provozní budovy na nádraží Praha-Vysočany, jež je součástí optimalizace 15kilometrového úseku železniční trati Mstětice – Praha-Vysočany vedené divizí 3. Dále pracujeme na dostavbě radnice v Brandýse nad Labem a také na rekonstrukci drážní budovy v Pro-tivíně. Další projekty právě připravujeme.

Vzhledem k velkému objemu práce, náročnosti některých staveb a krátkému času na jejich realizaci se teď soustředíme rovněž na nábor dalších kolegů. Chceme tým posílit jak o stavbyvedoucí, tak o dělnické profese.

Jak se pracovníci vypořádali s pandemií?

Hlavním problémem byly výpadky těch, kteří museli zůstat doma v karanténě nebo proto, aby se postarali o děti. Přes všechny komplikace a nepohodlí související s testováním a dalšími opatřeními se však výstavba našich projektů nezastavila, všude jsme v práci pokračovali.

Největší problémy jsme zažili na stavbě pro Klub veslování Kondor v Brandýse nad Labem, kde jsme realizovali nové zázemí v podobě loděnice, garáže a studny. Vypadly dvě skupiny montážníků fasádního pláště, situaci jsme ale vyřešili a projekt zvládli v termínu.

Nálada v mém týmu i celé divizi je dobrá a zakázky stále máme, takže věřím, že už brzy bude vše zase normální.

Na které stavby nejvíce vzpomínáte?

První velký projekt, na němž jsem pracoval, byla protipovodňová opatření ve Zbraslavi.

Mezi nejzajímavější pak určitě patří stanice metra Nádraží Veleslavin, již jsme stavěli v letech 2010 až 2015. Trojložní stanici v délce 100 metrů jako první v Česku razila divize 1 NRTM a vzhledem k technologiím, délce výstavby i umístění v podzemí šlo o projekt, na který se nezapomíná.

Technicky zajímavá byla také rekonstrukce bastionu U Božích muk stojícího na základech gotického opevnění nad Nuselským údolím v Praze. Například jsme museli vytvořit originální recepturu zdicí malty.

Za pouhý rok jsme postavili zimní halu Škoda Icerink v pražských Strašnicích, která získala titul v soutěži Stavba roku 2018.

Dokončování tunelu Spitzenberg

Výstavba 600metrového dálničního tunelu v Německu, na níž se více než tři roky podílí divize 1 a BeMo Tunnelling, se blíží k závěru. V dubnu byla dokončena betonáž sekundárního ostění.

Ke kvalitě ostění v obou tubusech i propojkách přispěla mobilní betonárka u severního portálu.

V současnosti jsou betonovány portálové věnce z probarvené směsi na východním tubusu. V tubusu západním je již hotova kanalizace a požární suchovod, společnost Stutz pracuje na vozovce.

Technologie frézování

Ve východním tubusu jsou dokončovány multikanály, štěrbinové žlaby, suchovod a kanalizace.

Rýha pro trubní vedení byla ve dně tunelu provedena zemní drážkovací frézou. Tato technologie přináší výhody v podobě významné časové úspory a téměř stoprocentního omezení nadvýlomů. „Zásadní je také úspora nákladů oproti konvenčnímu mechanickému rozpojování za použití rýpadla s impaktorem, jež by bylo při takovéto pevnosti horniny nezbytné,“ zdůrazňuje hlavní stavbyvedoucí Pavel Farský.

Na hloubených úsecích tunelu nyní probíhá betonáž dělicí stěny mezi oběma tubusy. Následovat budou zásypy portálů, úprava svahů a odtěžení terénu na požadovanou úroveň.

Tunel má být zprovozněn v příštím roce.



U východního tubusu na jižním portálu tunelu Spitzenberg již byl realizován věnec z probarveného betonu. Stavební část projektu je v závěrečné fázi.

Střední průmyslová škola Kladno

Letos v únoru podepsala Subterra smlouvu o spolupráci se Střední průmyslovou školou a Vyšší odbornou školou Kladno. Žákům se nabízí rozšíření znalostí a kontakt s praxí v oboru elektro.



Kladenská průmyslovka má 140letou tradici. Škola dodnes sídlí v budově z roku 1916.

Škola nabízí vzdělávání v řadě soudobých oblastí a připravuje žáky pro žádané profese.

Absolventi oborů strojírenství, automatizační technika a elektrotechnika mají široké uplatnění



V soudobém technickém vzdělání nemohou chybět CNC obráběcí stroje.

v konstrukčních a projekčních firmách. Absolventi oborů elektronické počítačové systémy a informační technologie pak nacházejí práci v oblasti návrhu a realizace hardwaru i softwaru, správy

aplikací, programování nebo navrhování, realizace a administrace sítí.

Podstatnou součást vzdělávání představují exkurze a odborné praxe.

Špičkové vybavení

Škola má moderně zařízené laboratoře automatizace a regulace, kontroly a měření, elektroniky a elektrotechniky a řadu počítačových a multimediálních učeben.

Své technické vybavení instituce průběžně obnovuje a rozšiřuje. Naposled zakoupila dva CNC obráběcí stroje, soustružnické a frézovací centrum, na nichž žáci již opět mohou pracovat.

Součástí areálu je rozsáhlý komplex dílen, moderní tělocvična s posilovnou a přilehlé multifunkční hřiště.

Online veletrh iKariéra.cz



Tradiční veletrh pracovních příležitostí iKariéra.cz, který pořádá nezisková organizace IAESTE Czech Republic, letos musel být s ohledem na koronavirovou pandemii přenesen do online prostředí. Akce zahrnující obvykle šest vysokých škol se konala jediný den, 14. dubna.

Zúčastněné společnosti byly rozděleny podle oborů, zájemce přivítalo šest virtuálních fakult – elektrotechnická, strojní, informačních technologií, ekonomická, stavební a chemická a ostatní. Kromě představení 163 společností prostřednictvím stánků nabídl veletrh rovněž panelové diskuse a další doprovodný program. O svoji budoucí práci se zajímalo bezmála 1500 studentů.

Ve virtuálním stánku Subterra se návštěvníci mohli se společnostmi blíže seznámit například díky videoprofilům zaměstnanců a na možné pracovní uplatnění měli příležitost se zeptat na chatu. ■

GRATULACE ČERVEN–ČERVENEC

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Monika Čermáková
Alena Weinzettlová

50 let
Petr Kublent

55 let
Milan Macháček
Ladislav Baborák
František Kotek

60 let
Ing. Petr Milostný

65 let
Ing. Miroslav Pluhař
Pavel Šuták

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let
Ing. Barbora Krejčí, Ph.D.
Jan Buk
Ing. Iva Kebrtová

15 let
Ing. Michal Přenosil
Lukáš Špaček
Michal Robek, DiS.
Jiří Vašata
Petr Wech

20 let
JUDr. Vladislav Beneš
Jiří Otčenášek
Libor Damborský

25 let
Jiří Lipenský
Dušan Hollý
Antonín Kremser

45 let
Jitka Vondrková

První odpal na tunelu Žabovřeská

D1

V pondělí 3. května se v Brně uskutečnil první ostrý odpal na portálu pro ražbu tramvajového tunelu Žabovřeská, kterou realizuje divize 1. Neoficiálně tím byly zahájeny práce na ražené části stavby.



Ražba tramvajového tunelu pomocí trhavin byla zahájena na severním portálu.

Plošný odpal skály, kterou povede tramvajový tunel, byl proveden za přítomnosti zástupců města Brna, ŘSD, dodavatelů a médií. Půlkilometrový autobus pod svahem Wilsonova lesa bude součástí přeložky tramvajové trati na dalším úseku Velkého městského okruhu, ražená část tunelu bude mít délku 335 metrů.

Divize 1 zahájila ražbu na severním portálu, ve směru od Králova Pole. Na ploše sto metrů čtverečních pracovníci celý den připravovali trhací práce. Navečer se ozvala siréna upozorňující na výbuch. Část skalního masivu byla přikryta spe-



Aby se hornina při výbuchu nerozletěla do okolí, byla skála přikryta gumovými rohožemi.

ciálními gumovými rohožemi chránícími okolí stavby proti rozletu kusů horniny. Původně měly být odstřelny zahájeny v březnu. Ukončení výstavby tunelu se předpokládá letos v prosinci.

Ve středu 5. května se na stavbě konalo malé shromáždění, jehož se zúčastnil předseda Obvodního báňského úřadu Jan Brothánek, báňský projektant Jan Rožek, ředitel divize 1 David Cyroň a také razičská osádka spolu s techniky stavby pod vedením závodního Václava Dohnálka. Dílu požehnal farář Církve československé husitské Vratislav Jan Maršala. ■



Brno zastupovala primátorka Markéta Vaňková, divizi 1 Václav Dohnálek.



O dva dny později požehnal ražbě husitský farář Vratislav Jan Maršala.

Pražské jaro 2021

Také letošní ročník mezinárodního hudebního festivalu, který Subterra podpořila po třicáté, ovlivnila pandemie. Partnerský koncert se uskutečnil v podobě online přenosu.



Symfonický orchestr hl. m. Prahy FOK s houslistou Daliborem Karvayem řídil Ion Marin.

Před rokem vyslovená naděje, že Mezinárodní hudební festival Pražské jaro se letos vrátí do normálních kolejí, se bohužel nenaplnila. Třetí dekádu naší nepřetržité spolupráce jsme sice tentokrát partnerským koncertem 20. května završili, ovšem ne v podobě, na jakou jsme byli po dlouhá léta zvyklí.



Večer ve Smetanově síni Obecního domu moderoval Jan Cina.

Co naplat, že sólistou večera byl světoznámý slovenský houslista Dalibor Karvay, který na hradu Windsor koncertoval i pro prince Charlese nebo při jiné příležitosti pro papeže Jana Pavla II.? Co naplat, že jsme si v komentářích po koncertě mohli na webu přečíst slova jako „bravo, splendid, fantastic“, když nebylo možné být u toho naživo? Kon-

cert se vzletným přídomkem Na křídlech tance se konal online, moderátor nám na jeho začátku jednou větou poděkoval a Subterra byla na závěr přenosu uvedena v titulcích.

Loni se však partnerský koncert neuskutečnil vůbec. Máme být tedy spokojeni, že letos to bylo přece jen o trochu lepší?

Na jedné straně se nelze divit upřímné snaze pořadatelů, aby tradiční festival pandemií překonal, když už od roku 1946 přežil mnohé, včetně dvou politických převratů. Patří jim za to poděkování a uznání.

Na straně druhé zůstává otázkou, co všechno jsou lidé ještě ochotni přijímat virtuálně a jaké jim to přináší uspokojení. Odpovíme si každý sám. Subterra letos odpověděla tak, že časy se sice mění, ale její podpora festivalu a hudební kultuře i v těžké době zůstává.

Vladislav Beneš

Sportování s Cestou za snem

Aktivita spolku Cesta za snem, jež už několik let podporuje Subterra, se nezastavily ani po dobu pandemie. Pokračuje unikátní reality show Lvice 2021 a chystají se sportovní akce.

Druhý ročník reality show Lvice, při které handicapované ženy z celého Česka čelí mnoha různým výzvám, je v plném proudu. „Chceme všem dát na jevo, že žena s postižením nemusí sedět v koutě. Naopak, může být motivací pro společnost,“ říká autor projektu Tomáš Pchálek.

Reality show je vysílána živě na internetu, jednou týdně po celý den. Každá ze Lvice je navíc patronkou lvíčete, handicapovaného dítěte, jemuž se projekt snaží pomoci. Na podporu dětí byl založen transparentní sbírkový účet, na nějž lze přispět libovolnou částkou.

Po vynucené dlouhé pauze v pořádání sportovních akcí se Cesta za snem vrací dvěma závody v jeden den a na jednom místě. Jedná se o odložený ČEZ handy biatlon a letní verzi ČEZ handy kvadrantlonu.



Kateřina Müllerová i další Lvice se představují také ve vysílání České televize.

Závodníci se sejdou na pražském koupališti Džbán v sobotu 19. června. Biatlon přechází do letní varianty, běžky budou nahrazeny trenažéry. Kvadrantlon lze absolvovat buď ve dvojici, nebo



Natálie Lehmanová se projela v kajaku s moderátorkou Barborou Černoškovou.

jako štafetu. Začíná se plaváním, následují kánoe, střelba a běh. Závody jsou přizpůsobeny zdravým i handicapovaným, každý pohyb bude převeden na finanční pomoc neziskovým organizacím. ■