



BETONÁŽ POD JEZEREM MĀLAREN

SUBTERRA



SLOVENSKÝ TUNEL MILOCHOV

Poliklinika Malešice po rekonstrukci

Koncem července dokončila divize 2 celkovou obnovu pražské Polikliniky Malešice, na níž pracovala od závěru roku 2018. V září se zdravotnické zařízení slavnostně otevřelo veřejnosti.

Dlouhodobě plánovaná rekonstrukce budovy, postavené v druhé polovině 70. let, představovala pro Prahu 10 důležitou investici.

Divize 2 jako generální dodavatel musela projekt realizovat při částečném zachování provozu, práce se tedy dělily do dvou etap a probíhaly vždy v jedné polovině polikliniky. Tento postup byl náročný kvůli oddělení stavby a dostupnosti potřebných komunikací i zázemí.

Nová zvenku i zevnitř

Rekonstrukce se týkala celé budovy. Moderními materiály byl obnoven jak obvodový plášť včetně střechy, tak povrchy v interiéru.

Původní fasádu tvořily dobově charakteristické boletické panely obsahující azbest, jež nahradily ocelové šablony a kompozitní desky. Poliklinika má dnes bílou barvu s modrými akcenty.

Interiéry dostaly nové podlahy, podhledy a výmalby. Součástí zakázky byly i rozvody vzduchotechniky, elektro a zdravotnětechnických instalací nebo montáž dvou výtahů.

Brzy po převzetí stavby v prosinci 2018 se objevily problémy narušující původní harmonogram. Průzkumy především odhalily přítomnost azbestu také uvnitř budovy, jeho likvidace pozdržela práce o celé měsíce. Další komplikací se stal havarijní stav elektroinstalací a čekání na úpravu příslušného projektu.

Tyto skutečnosti ovlivnily průběh stavebních prací, a to hlavně v jejich úvodní fázi. „V první etapě rekonstrukce malešické polikliniky proto došlo ke zdržení, předávali jsme ji loni v červnu. Ale nabyté zkušenosti jsme mohli využít v eta-



Podoba Polikliniky Malešice se výrazně proměnila. Fasádu ze skleněných boletických panelů nahradil kompozitní obklad nesoucí zdravotnické symboly.

pě druhé, kterou jsme naopak zvládli velmi svižně,” popisuje postup vedoucí projektu Jan Herda.

Originální výtvarné umění

Zajímavostí stavby byla přítomnost dvou čtyřicet let starých skleněných mozaik, jež byly coby zdiřilá díla své doby začleněny do nového interiéru.

Horizontální abstraktní kompozice Růst – příroda akademické malířky Magdalény Cubrové

byla v objektu přenesena a stala se výrazným prvkem vestibulu. Překvapením ovšem bylo odhalení menší, vertikální mozaiky Příroda a hygiena, práce akademického malíře Dalibora Řihánka, která se desítky let skrývala v prostoru lékárny.

Obě pestrobarevné mozaiky i další součásti kompletně rekonstruovaného zdravotnického zařízení mohla veřejnost poprvé obdivovat po přestřižení pásy ve čtvrtek 23. září.



Jedna z původních skleněných mozaik se stala výraznou součástí lékárny.



Divizi 2 při slavnostním otevření polikliniky zastupoval ředitel Petr Kajer.



Po necelých třech letech opět slouží pacientům a lékařům celá budova.

Instalace pro Zelené město

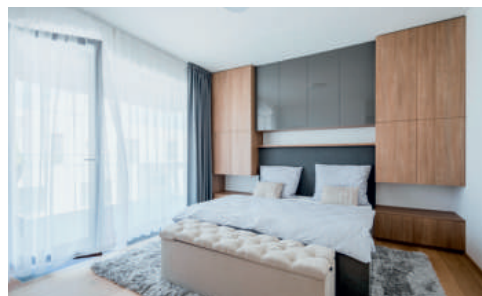
Na další etapě bytového projektu Zelené město se dodávkou technologií podílela divize 4. Soubor v Praze-Hrdlořežích pro společnost Daramis realizoval Metrostav.



Třetí etapu projektu Zelené město tvoří trojice různých vysokých bytových domů.

V létě přibýlo na pražský realitní trh 63 bytů v projektu Zelené město 3. Soubor tří domů je další etapou výstavby situované poblíž křižovatky Spojevací, Koněvovy a Českobrodské.

V předcházejících dvou etapách nabídla společnost Daramis již téměř osm set bytů. Úspěšnost



Přírodní materiály se uplatňují jak v exteriéru, tak v interiéru vzorových bytů.

projektu souvisí především s umístěním v atraktivním prostředí.

Blízko centra i parků

Soubor oslovuje zejména klienty vyžadující dobrou dostupnost do centra Prahy, ale zároveň klidné

prostředí v blízkosti přírody. Přímé sousedství dvou parků doplňuje kompletní občanská vybavenost včetně městské dopravy. Zelené je rovněž podstatnou součástí prostranství mezi jednotlivými budovami.

Elegantně navržené domy mají členité střešní nástavby v pátém nebo sedmém nadzemním podlaží, kde se nacházejí největší byty. Dva objekty jsou propojené pozemními garážemi.

Byty nabízejí různé dispozice, od 2+kk až po 5+kk, výměry se pohybují od 60 až po 270 metrů čtverečných.

Divize 4 do souboru Zelené město 3 dodávala některé části technických zařízení – zdravotně-technické instalace a topení.

„Jak to v případě výstavby v rezidenčních oblastech bývá, při pracích jsme museli postupovat ohleduplně, po dohodě s okolními obyvateli,” říká vedoucí projektu Václav Rataj.

D2 Radnice v Brandýse nad Labem



D2 Koncem září se konala slavnostní kolaudace přístavby radnice v Brandýse nad Labem, na níž pracovala divize 2 od loňského května.

Objekt se třemi nadzemními podlažími a plochou střechou navrhli Ehl & Koumar architekti. Budova navazuje na měřítko původního domu, který byl zdemolován, a obsahuje kanceláře včetně zasedací místnosti. Součástí přístavby je průchod do vnitrobloku, na radniční dvorek, a rovněž bezbariérový přístup po rampě. V suterénu jsou zachovány historicky cenné stěny a klenby z cihel a kamene, které se po doplnění prvky z pohledového betonu staly součástí interiéru.

Kolaudace se vedle zástupců investora účastnil také vedoucí projektu Petr Bican a ředitel divize 2 Petr Kajer.

Oprava nábrežní zdi na Kampě

D2 Novou zakázku v samém centru Prahy získala v srpnu divize 2. Přibližně rok bude opravovat nábrežní zeď nedaleko Karlova mostu.

Opěrná stěna délky 120 metrů se nachází na levém břehu Vltavy v parku Kampa, mezi Sovovými mlýny a Lichtenštejnským palácem. Vzhled konstrukce, která je dlouhodobě v havarijním stavu, zůstane po rekonstrukci zachován. Některé části zdi budou rozebrány a vyměněny, dále bude zpevněno podloží. Práce musejí brát ohled na stromy, jež se staly součástí stěny.

Stavba byla převzata v srpnu, od září probíhaly administrativní a další přípravy. Rekonstrukce má skončit v září příštího roku.

Další kanalizace v Suchdole

D4 V září získala divize 4 další zakázku na rekonstrukci kanalizace v pražském Suchdole.

Téměř 350 metrů potrubí bude realizováno otevřeným výkopem, přibližně 60 metrů pak bezvýkopově. Součástí stavby je rovněž přepojení dešťové kanalizace z odlehčovací komory do jednotné kanalizace a vybudování dvanácti revizních šachet i dalších stavebních objektů. Projekt má být dokončen za 25 týdnů od předání staveniště.

Divize 4 pracuje na kanalizaci v Suchdole dlouhodobě. V září dokončila stoku v délce zhruba 550 metrů, napojenou na Ústřední čistírnu odpadních vod. Při výstavbě byla využita také bezvýkopová metoda, potrubí bylo raženo v hloubce přesahující sedm metrů.

Technologie pro FZS UJEP

D4 Od letošního léta se divize 4 podílí na nové budově Fakulty zdravotnických studií Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem.

Pro objekt nacházející se v areálu někdejší Masarykovy nemocnice, který realizuje Metrostav a OHLA ŽS, dodává provoz elektro kompletní silnoproudé instalace. Zakázka obsahuje přípojku vysokého napětí ze stávající trafostanice, kabeláž včetně rozvaděčů, hromosvod a uzemnění, svítidla a také záložní zdroje energie.

Kompletní instalace pro stavbu, která má být dokončena na podzim 2022, dodává rovněž provoz vzduchotechniky.

Instalace pro Masaryčku



D4 Na kancelářských budovách v sousedství Masarykova nádraží v Praze pracuje divize 4 a společnost HTK.

Objekty nazvané Masaryčka, které staví společnost Prague CBD ze skupiny Penta Real Estate, jsou prvními ze souboru na bývalých drážních pozemcích. V budovách podle návrhu Zaha Hadid Architects budou i obchodní prostory a garáže.

Výstavba započala v letos v únoru, dokončení je plánováno na polovinu roku 2023. Divize 4, která bude realizovat vytápění, chlazení, zdravotně-technické instalace a rozvody plynu, v září zahájila přípravné práce a transport materiálu. ■

Požární bezpečnost tunelů 2021

D4 Další ročník má za sebou mezinárodní konference Požární bezpečnost tunelů, jejímž partnerem je také Subterra. Setkání se znovu konalo v Rožnově pod Radhoštěm, a to 22. a 23. září.

Prezentace tuzemských a zahraničních odborníků se jako obvykle věnovaly současným i připravovaným projektům nebo inovacím pro silniční i železniční tunely. Mezi diskutovaná aktuální témata patřila problematika požárů elektromobilů, nová řešení technologického vybavení tunelových staveb nebo jejich kybernetická bezpečnost. ■

Letní škola TZB

D4 V Českém Šternberku se v druhém zářijovém týdnu uskutečnil 19. ročník Letní školy TZB. Dvoudenní akci pořádanou ČVUT podporuje Subterra jako generální partner.

Letošní ročník nesl titul TZB pro zdravé vnitřní prostředí v budovách s nízkou spotřebou energie. Kromě technických zařízení se účastníci mohli seznámit se základy psychologie týmové práce a také konzultovat s odborníky z univerzit v Praze, Brně, Ostravě, Bratislavě a Košicích.

Mezi zástupci profesionálů z praxe nechyběli ani zaměstnanci divize 4. ■

Subterra jako Bezpečný podnik

Subterra se zařadila mezi české společnosti s titulem Bezpečný podnik. Ocenění má být slavnostně předáno 26. října.

Program Bezpečný podnik existuje v Česku od roku 1996, přísné podmínky dnes plní necelých osmdesát společností. Titul udělovaný Státním úřadem inspekce práce potvrzuje, že jeho držitelé věnují bezpečnosti a ochraně zdraví zaměstnanců náležitou pozornost a stále je zlepšují.

Náročný proces započatý žádostí v březnu 2020 měl dvě fáze. Po úvodní kontrole sídel, středisek a staveb následovaly v období dubna až května 2021 podrobné prohlídky vybraných staveb.

Osvědčení platí tři roky a musí se obhajovat. Jednou ročně probíhá dohledový audit, intenzivní jsou rovněž kontroly bezpečnosti práce. ■

Valné shromáždění CzTA

D1 V září se v Praze konalo shromáždění České tunelářské asociace, národního člena ITA-AITES.

Vedle zprávy o činnosti včetně pracovních skupin a schválení hospodaření i rozpočtu bylo na programu předání pamětních medailí za dlouholeté působení v oblasti podzemních staveb. Vyznamenan byl Václav Soukup, pracovník společnosti Metrostav a člen předsednictva CzTA, a Jan Vintera, jenž letos po 41 letech ukončil působení ve společnosti Subterra. Oceněny byly i nejlepší diplomové práce ve studentské soutěži za rok 2020.

Předsednictvo dále oznámilo, že mezinárodní konference Podzemní stavby Praha se oproti zvyklostem uskuteční o rok později, v květnu 2023. ■

Betonáž pod jezerem Mälaren

Dceřiná společnost SBT Sverige pokračuje ve výstavbě tunelu Skärholmen na dálničním obchvatu Stockholmu. Na betonáži sekundárního ostění v komplikovaném úseku pod jezerem Mälaren pracuje od dubna divize 1.



Pro tunely ražené skandinávskou metodou není monolitické sekundární ostění charakteristické, náročné geologické podmínky si ovšem toto řešení ve 40metrovém úseku vyžádaly.

Čtyřkilometrový, dvoutubusový tunel Skärholmen se nachází v jihozápadní části švédského hlavního města a SBT Sverige jej buduje od roku 2017.

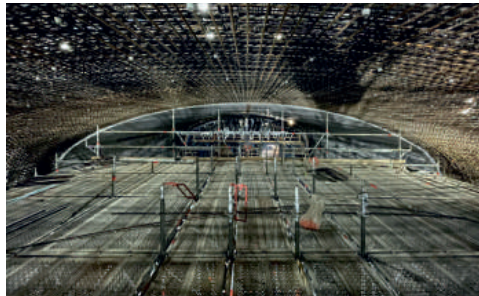
Nejsložitější úsek tunelu prochází pod jezerem Mälaren a vyžaduje speciální technická řešení.

Změna projektu

Přestože v 240metrové pasáži pod jezerem, která představuje nehlouběji umístěnou část celého projektu, původní průzkum nepříznivé geologické podmínky pro oba tubusy předpokládal, následně



Ostění dosahuje v některých místech až čtyřmetrové tloušťky.



Vyztužení těchto masivních železobetonových konstrukcí je nadstandardní.

jádrové vrty odhalily poruchová pásma ve výrazně větším rozsahu.

Projektovou dokumentaci k samotné ražbě i k provedení sekundárního ostění proto bylo třeba pro tento problematický úsek přepracovat.

Při realizaci tunelů skandinávskou metodou se sekundární ostění obvykle skládá z membrány a stříkaného betonu, resp. ze zavěšených prefabrikovaných elementů. „V místě poruchové zóny byl ovšem zvolen jiný způsob zajištění výrubu – masivní monolitické sekundární tunelové ostění,“ popisuje řešení vedoucí projektu Jan Faltýnek.

Masivní konstrukce

Dva tubusy v délce 40 metrů představují náročnou monolitickou konstrukci ze samozhutitelného betonu s polypropylenovými mikrovlákný. Kromě samotného složení směsi a logistiky betonáže bylo třeba vyřešit mnoho detailů a také požadavků investora.

Objem jednoho taktu klenby s rozpětím 15 metrů činí přibližně 450 metrů krychlových betonu. V některých místech dosahuje silně vyztužené ostění tloušťky až čtyř metrů, což vyžaduje jak dostatečně únosnou bednicí formu, tak následné prochlazování celé konstrukce.

První tubus v místě poruchového pásma byl již dokončen, práce se přesunuly do druhého. Předpokládáné dokončení celého úseku pod jezerem Mälaren je v březnu 2022. ■



Při betonáži kleneb ostění musely být použity neobvyklé postupy.

Modernizovaná trať Uničov–Olomouc

Po dvou letech od zahájení byla stavebně dokončena elektrizace a zkapacitnění téměř 30kilometrové moravské regionální trati. Významný projekt realizuje společnost UNIOLO RAIL pod vedením divize 3.

Přestavba jednokolejné regionální trati, která je první součástí trasy z Olomouce do Šumperka, přináší elektrizaci a celkovou modernizaci.

Divize 3, jež dodavatelskou společnost vede, pracovala v několika úsecích trati zejména na rekonstrukci kolejí, přejezdů nebo nástupišť. Na projektu se dále podílí OHLA ŽS, Eurovia CS a Elektrizace železnic Praha.

Rychleji a pohodlněji

Stavba umožňuje zvýšit rychlost vlaků mezi Olomoucí a Uničovem až na 160 km/h, což je hodnota jinak dosahovaná pouze na koridorových tratích. Díky tomu se jízdní doba osobních vlaků mezi oběma městy zkracuje přibližně o 14 minut. Úpravy rovněž zmírňují dopady železniční přepravy na životní prostředí.

Součástí zakázky byla rekonstrukce železničního spodku a svršku, trakčního vedení a technologií, a to včetně evropského zabezpečovacího systému ETCS. Stanice a zastávky pak dostaly nová



Stavba zahrnovala úpravu několika přejezdů, největší změnou je ale elektrizace trati.



Na závěrečné úpravě rekonstruovaných kolejí pracovaly v tandemu stroje Plasser & Theurer, automatická podbíječka 09-4x4/4S Dynamic a pluh pro úpravu kolejového lože USP 2000-C2.

nástupišť a vybavení, obnoveny byly taktéž některé nádražní budovy.

Plné nasazení mechanizace

Stavba předloni v srpnu, ještě před oficiálním zahájením, začala rekonstrukcí kolejí a výhybek ve stanici Uničov, naopak k závěrečným pracím patřilo podbíjení kolejí a také broušení kolejnic.

Divize 3 využila řadu vlastních železničních strojů. K snášení kolejových polí sloužily poklada-

če PKP 25/20i, ke kladení pražců a kolejí pak portálové jeřáby Robel PA 1-20 ES. Na stavbě se dále uplatnila dvoucestná rýpadla Liebherr 922 Rail a také oba stroje Plasser & Theurer, automatická podbíječka 09-4x4/4S Dynamic a pluh pro úpravu kolejového lože USP 2000-C2.

Modernizaci se podařilo realizovat bez větších obtíží. „Celá stavba proběhla přesně podle stanoveného harmonogramu,“ uzavírá vedoucí projektu Tomáš Kotek. ■

Slovenský železniční tunel Milochov

Divize 1 dokončila svoji část prací na modernizaci železniční trati mezi Púchovem a Považskou Teplou, tunel Milochov. Na složité stavbě v údolí Váhu se podílejí rovněž divize 3 a 4.



Jednotubusový tunel Milochov prochází pod vrchem Stavná ve dvou navazujících pravých obloucích. Sekundární ostění tvoří železobetonový monolit s deštníkovou hydroizolací.

Dvoukolejný tunel Milochov s délkou 1861 metrů je s tunelem Diel a mostem přes vodní nádrž Nosiče nejsložitější součástí modernizované trati, která představuje největší investici v historii samostatných slovenských železnic.

Dodavatelem je Združenie Nimnica, které tvoří Doprastav, Subterra, TSS Grade a Elektrizace železnic Praha.

Dokončení betonáže

Práce na tunelu byly zahájeny v květnu 2017, samotné ražby pak v lednu 2018.

Zastižené geologické prostředí ovšem vedlo k úpravám projektu a dočasnému přesunu prací na západní portál. Realizace tunelu NRTM se tak výrazně prodloužila. Slavnostní prorážka se uskutečnila počátkem loňského září.

Kromě rozsáhlých terénních úprav obou portálů je součástí tunelu rovněž úniková štola, jež dosahuje délky 266 metrů.



Východní portál nese název tunelu spolu s rokem jeho dokončení.

Nyní je náročná stavba pro divizi 1 u konce. „Na závěr jsme prováděli betonáže sekundárních konstrukcí tunelu a únikové štoly, zejména horní klenby, což je klasická železobetonová konstrukce s deštníkovou hydroizolací, protikleneb, chodníků s kabelovody a bočními drenážemi, středové drenáže a také spádových vrstev pod železniční svršek,“ vypočítává vedoucí projektu Pavel Kacíř.

Stavební část tunelu zahrnovala rovněž chodníková madla, bezpečnostní značení tunelu nebo protipožární dveře v únikové štole.

Na obou portálech a vyústění štoly se taktéž uskutečnily závěrečné terénní práce, včetně zpětných zásypů, gabionových obkladů a dalších pohledových konstrukcí.

Spolupráce tří divizí

Modernizace 19kilometrové trati se účastní hned tři divize, přičemž činnost divizí 3 a 4 na tunelu Milochov stále pokračuje.

Divize 3 zajišťuje koordinaci zakázky a podílí se rovněž na realizaci technologických objektů po celé stavbě.

Divize 4 pak pracuje na vystrojení tunelu. Dodávka technologického vybavení zahrnuje vzduchotechniku v únikové chodbě a také osvětlení, jehož instalace se již blíží ke konci.

Tunel má být zprovozněn ještě letos.



Svah v okolí západního portálu je stabilizován pomocí drátokamenné konstrukce.

Proměna nádraží Praha-Vysočany

Od poloviny loňského roku probíhá optimalizace 15kilometrové železniční trati Mstětice – Praha-Vysočany. V současnosti se nejvíce stavebních prací odehrává ve vysočanské stanici.



Po přesunu výpravčích do provozního objektu realizovaného divizí 2 byla v Praze-Vysočanech zbourána původní nádražní budova a zahájena stavba nové.

Dodavatelská společnost, pod vedením divize 3, do níž dále patří OHLA ŽS, Eurovia CS a Elektrizace železnic Praha pracuje na úpravách železniční trati na trase mezi Lysou nad Labem a Prahou. Na rozsáhlé stavbě mají podíl rovněž divize 2 a 4.

Kompletní rekonstrukce

Optimalizace zahrnuje především rekonstrukci železničního spodku a svršku, trakčního vedení a instalaci nového zabezpečovacího zařízení s přípravou pro systém ETCS L2. Opravovány jsou i přejezdy, mosty a další objekty.

Traťový úsek je z větší části dvoukolejný, díky modernizaci dostane parametry koridorové trati s rychlostí až 160 km/h. Z odbočky Skály se stane výhybna a v Praze tak vznikne tříkolejný úsek. Součástí rozsáhlé stavby je rovněž obnova jednokolejné trati z Prahy do Turnova.

V létě již byla v úseku mezi Zelenčí a Mstěticemi přesunuta výluka z jedné traťové koleje na druhou.

Divize 4 pro společnost Elektrizace železnic Praha dodává silnoproudé provozní soubory a stavební objekty, nejvíce prací připadá na příští rok.

Praha-Vysočany na jiné úrovni

Modernější podobu trati ocení i cestující, projekt se dotýká několika stanic a zastávek. Nově budována je zastávka Praha-Rajská zahrada v blízkosti stejnojmenné stanice metra na trase B. Rekonstruována jsou také nástupiště a další prvky i vybavení ve stanicích Praha-Horní Počernice a rovněž v zastávce Zeleneč.

Největší proměnou prochází stanice Praha-Vysočany, kde vzniká moderní nádraží se dvěma ostrovními a jedním vnějším nástupištěm. Odbavovací hala bude bezbariérovou novostavbou, zcela zapuštěnou do terénu. Stanice tedy bude přímo přístupná rozšířeným podchodem na úrovni Paříkovy ulice a lépe se tak propojí s okolím.

Divize 2 v březnu dostavěla nový provozní objekt, do kterého se přesunuli výpravčí. Původní nádražní budova byla pak v dubnu zdemolována.

„Především ve Vysočanech v současnosti působí také náš tým z divize 3. Pracujeme na výměně železničního spodku a svršku,“ říká vedoucí projektu Pavel Zelina.

Modernizace má být dokončena v roce 2024.



Hlavní prostory nádraží budou skryty pod úrovní kolejíště.

PĚT OTÁZEK

Jan Herda

vedoucí projektu divize 2



Jan Herda, který pochází z Prahy, začal ve stavebnictví pracovat po dálkovém studiu na Technické fakultě ČZU. Kariéru ve společnosti Subterra zahájil roku 2008 jako přípravař, pak se stal stavbyvedoucím a od roku 2018 je vedoucím projektu.

Jaká byla rekonstrukce Polikliniky Malešice?

Byla to moje první stavba v pozici vedoucího projektu a velice brzy se začala komplikovat.

Předpoklady zachycené v dokumentaci se v tomto případě výrazně lišily od skutečnosti, projektanti nemohli podrobný stav konstrukcí znát. Tato zkušenost byla v mnoha ohledech velice cenná, dobře ilustruje třeba důležitost stavebně-technického průzkumu. Ale naštěstí se ukázalo také to, že se podobná nenadálá potřeba změn dá řešit.

Co je v obdobných případech nejdůležitější?

Základem je dobrá spolupráce mezi všemi zainteresovanými stranami, v tomto případě tedy investorem, projektanty a námi.

Městská část Praha 10 byla velice pragmatická a k nečekané situaci se stavěla s pochopením. Také projekční společnost byla připravena problémy rychle řešit. Výrazně pomohla pečlivá práce paní Karoliny Borské, která se přitom k dokumentaci rekonstrukce dostala až právě ve fázi její celkové revize.

Jak změny zvládli pracovníci na stavbě?

Na projektu se projevilo, jak zásadní je dobrý tým.

Mimořádně důležitou postavou byl stavbyvedoucí Robert Vávra, což je fachman s dlouholetými zkušenostmi. Velmi si vážím i práce kolegy Jana Rašky na pozici přípravaře, jenž v oboru naopak začal pracovat nedávno. To jsou základy, na kterých pak vznikla kvalitní a stabilizovaná pracovní skupina. Lze říct, že za ty tři roky jsme postavili jak polikliniku v nové podobě, tak tým.

Při rekonstrukci navíc bylo třeba udržet budovu v částečném provozu, proto práce probíhaly ve dvou etapách.

Bylo toto rozdělení v praxi hodně složité?

Stavba na první pohled sestává ze dvou symetrických polovin, které ovšem nejsou zcela soběstačné. Například z hlediska požární ochrany neplní ani jedna část předpisy bez využití únikových cest přes tu druhou. Navíc pouze v jedné polovině budovy fungovaly výtahy, podobná situace byla také se záchody.

S provozovatelem jsme museli najít způsob, jak otevření části polikliniky zajistit i za těchto podmínek. A jak se postarat například o to, aby se pacienti nemohli dostat do kontaktu s relativně nebezpečným prostředím stavby, ale přitom mohli částečně využívat prostory v právě rekonstruované polovině objektu. Pomohlo nám také dočasné přemístění některých ordinací do budov v docházkové vzdálenosti. To bylo samozřejmě pouze dílčí řešení, specializovaná pracoviště se nikam přestěhovat nemohla.

A kam se z Malešic poté přestěhoval váš tým?

Již souběžně jsme začali pracovat na rekonstrukci zimního stadionu v Kladně.

Jak se vzápětí ukázalo, nebylo to ani za pět minut dvanáct, ale ve dvanáct. Stavební zásah byl skutečně nutný. V jak špatném stavu se celé sportoviště nachází, se odhalilo až po demontáži střechy. I v tomto případě se tedy musely udělat určité změny v projektu, například zesílení některých částí nosné konstrukce.

Je to sice velice nepříjemná situace pro hokejový klub a jeho fanoušky i pro celé město Kladno, ale zároveň se jedná o další důkaz toho, že celková rekonstrukce střechy a fasády stadionu již byla nezbytná.

Úspěch týmu Rouvy na MČR



Medailovými úspěchy skončilo pro tým Rouvy Specialized, jež podporuje také Subterra, srpnové mistrovství republiky horských kol v Harrachově.

Titul v kategorii U23 vybojoval po strhujícím dojezdu Jan Sáska, v celkovém pořadí mužů dojel na čtvrtém místě. Jeho kolega Samuel Jirouš bral bronz. Stříbro v ženské kategorii U23 získala Zuzana Šafářová, celkově došla pátá. V juniorském závodě obsadila Nela Viktorová čtvrtou příčku, Matyáš Vondráček byl devátý. V shorttracku skončili Matyáš Vondráček a Zuzana Šafářová na pátých místech, Jan Sáska připojil ještě šesté místo.

Formu z domácího šampionátu Jan Sáska potvrdil také dobrými výsledky na ME a MS. ■

Benefiční závod 7 statečných

V sobotu 11. září se na pražské Ladronce konala soutěž 7 statečných. Akce spolku Cesta za snem přivedla 49 zdravých i handicapovaných k unikátní výzvě. Během následujících sedmi hodin účastníci tvořící sedm týmů vytěžovali sedm trenažérů simulujících parabolické lyžování.

„Neměli jsme sice ambice vyhrát, ale celý závod byl zdravě vyhecovaný,“ říká Jana Komárková, která nastoupila v týmu Skupina Metrostav. Celkem se podařilo najet 632 virtuálních kilometrů, jež partneři projektu poté proměnili v 80 tisíc Kč určených na pomoc handicapovaným dětem. ■

GRATULACE ŘÍJEN–LISTOPAD

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Veronika Dvořáková
Petra Johann

50 let

Jaromír Hlávka
Rastislav Fiřo

55 let

Martin Růžička

60 let

Vladimír Petrik

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Martin Janček

15 let

Ing. Jakub Mazal

20 let

Milan Nátr
Ing. Jaroslav Kočí
Ing. Kateřina Steinerová

25 let

Petr Kublent

35 let

Ing. Pavel Matoušek
Jiří Čípa

Prorážka tunelu Žabovřeská

Výstavba tramvajového tunelu Žabovřeská v Brně dospěla ve čtvrtek 19. srpna k slavnostní prorážce. Shromáždění se konalo před jižním portálem, u kaple sv. Antonína Paduánského.



Akci zahájila společná prohlídka severního portálu, kde již probíhají betonáže.

Na ceremoniálu se sešli statutární zástupci města Brna, ŘSD a divize 1, která tunel ve svahu Wilsonova lesa razila od počátku letošního května.

Přítomní včetně zástupců médií nejprve viděli betonáže na severním portálu, poté se přemístili k portálu jižnímu. Po prorážce z tunelu vystoupily razičské osádky.

Tramvajový tunel tvoří jeden tubus. Délka úseku raženého NRTM je přibližně 330 metrů, dalších 170 metrů je přesýpaných, především u severního portálu. Součástí stavby je 50metrová úniková štola. Na ražbu bylo použito zhruba 13 tun trhaviny.



Součástí samotné prorážky bylo představení razičských osádek.

Realizaci provázely horší geologické podmínky, než jaké předpokládal průzkum. Harmonogram se přesto podařilo dodržet.

Přeložení tramvajové trati do tunelu umožní rozšířit dvoupruhovou silnici podél řeky Svratky na směrově rozdělenou čtyřpruhovou komunikaci.

Tramvajová výluka začala v polovině letošního ledna a potrvá ještě rok a půl. Poté budou moci tramvaje projíždět tunelem rychlostí až 60 km/h.

Stavba tunelu Žabovřeská má být dokončena v únoru 2022, celá etapa Velkého městského okruhu pak v roce 2024. ■



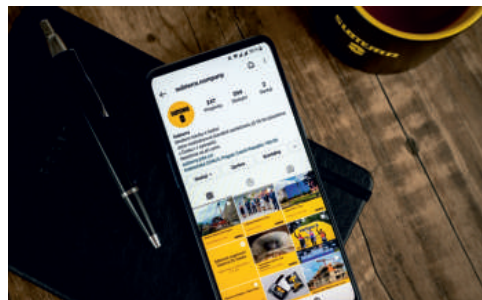
Ceremoniálu se účastnila rovněž brněnská primátorka a zástupci ŘSD.



Vedle investorů a dodavatelů přilákala důležitá stavba také zástupce médií. ■

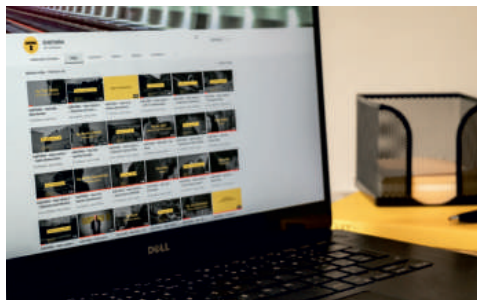
Subterra na sociálních sítích

Závěrem loňského roku Subterra výrazně posílila komunikaci na webu a sociálních sítích, což je dnes pro celkové povědomí o její činnosti nezbytné.



Na Instagramu i dalších platformách zveřejňuje Subterra zajímavý obsah téměř každý den.

Subterra rozšířila prezentaci také s ohledem na nábor zaměstnanců – jak studentů a absolventů, tak zkušených pracovníků. Kromě konkrétních pozic přibližují materiály celou společnost.



Kanál YouTube nabízí rozsáhlý videoarchiv včetně seriálů Naši lidé a Naše stavby.

Pravidelně publikované příspěvky představují například důležité reference, příběhy vybraných zaměstnanců, novinky z probíhajících staveb, projekty z historie nebo sportovní a kulturní akce, kte-

ré Subterra podporuje. Vedle stovek fotografií bylo pořízeno i několik desítek videí.

Subterra do své komunikace zahrnuje nejdůležitější platformy – Facebook, Instagram, LinkedIn a YouTube. Soustavná prezentace již přináší hmatatelné výsledky.

„Na sociálních sítích jsme nejaktivnější stavební společnosti v Česku. Počet našich příznivců díky kampani výrazně narostl. Třeba na Instagramu máme pětikrát více sledujících než v polovině roku 2020,“ říká o splnění jednoho z cílů vedoucí odboru obchodní politiky Jiří Nový. Vliv sítí potvrzují rovněž samotní uchazeči o zaměstnání.

Pro web a sociální síť se připravuje také další obsah a způsoby komunikace, vše doplňují prezentace na partnerských středních a vysokých školách a ostatní aktivity. ■

Subterra Open Weekend opět v Doksech

Po loňském náhradním programu se oblíbená akce, již jako generální partner podporuje Subterra, mohla znovu konat v areálu Poslova mlýna u Máchova jezera. Víkend opět přinesl řadu zajímavých setkání a zážitků.



V pestré nabídce letošních aktivit bylo například spojení vybíjení a virtuální reality.

Několik stovek účastníků se na obvyklé místo sjelo v dřívějším termínu, již první zářijový víkend. Program i tentokrát přinesl některé novinky.

Zdraví i handicapovaní byli v pátek rozděleni do osmi týmů, které si na osmi tematických stánovištích mohly vyzkoušet sportovní i další aktivity a také se naučit novým věcem.



Mezi tradičnější disciplíny patřil biatlon na trenažérech.

Jednou z letošních novinek bylo například spojení tradičního a elektronického sportu v japonském konceptu HADO. Jde v podstatě o variaci běžné vybíjení pro dva tříčlenné týmy, která je přenesena do virtuální reality.

Účastníci si také mohli prověřit připravenost na pobyt v divočině při kurzu přežití. Nechyběla



K vydařenému Subterra Open Weekendu výrazně přispělo také pěkné počasí.

ani voda, téma letošního Metrostav handy cyklo maratónu, a jízda na různých plavidlech. Řada aktivit byla určena pro děti. V nabídce byly rovněž workshopy, soutěže a další atrakce.

Páteční i sobotní večer završila zábava s živou kapelou. Subterra Open Weekend pak uzavřel tradiční ceremoniál v neděli odpoledne. ■