



TRAMVAJOVÁ TRAŤ DĚDINSKÁ

SUBTERRA



METRO PANKRÁC–OLBRACHTOVA

Tramvajový tunel Žabovřeská v Brně

V jihomoravské metropoli vrcholí práce na tramvajovém tunelu, který je součástí Velkého městského okruhu. Tunel v celkové délce 500 metrů realizovala divize 1, divize 4 dodává technologické vybavení.

Tramvajový tunel v Žabovřeské ulici představuje důležitý objekt na nyní budovaném úseku městského silničního okruhu.

Komunikace procházela úzkým koridorem mezi řekou Svratkou a skalním masivem Wilsonova lesa, proto měla omezenou kapacitu. Převedení tramvajové trati do tunelu umožní dva druhy dopravy v tomto „úzkém hrdle“ oddělit a silnici rozšířit na čtyři pruhy.

Rozsáhlou stavbu, jejíž součástí je také silniční galerie s propojením biokoridoru, dále realizují společnosti EUROVIA CS a HOCHTIEF CZ.

Komplikované ražby

Tunel v celkové délce 500 metrů s jedním tubusem pro dvě koleje je ražený s přesýpanými portálovými úseky. Jižní přesýpaná část měří pět metrů, ražená 333 metrů a severní přesýpaná 162 metrů. Vzhledem k rozsahu díla a poměru mezi hloubenými a raženými úseky byly všechny práce realizovány zároveň.

Ražbu zajišťovala divize 1, která se musela vypořádat s horšími geologickými podmínkami, než jaké předpokládal projekt. Pracovníci na stavbu nastoupili v únoru 2021, razit začali v květnu, kdy se uskutečnil první ostrý odpal.

„Práce na ražbách jsme zahájili s asi měsíčním zpožděním, protože svahy musely být zpevněny více, než se očekávalo,“ popisuje vedoucí projektu za divizi 1 Andrej Korba. Prodlení se ovšem podařilo dohnat a již 19. srpna 2021 se tak v prostoru jižního portálu mohla uskutečnit slavnostní prořezka tunelu.



K hlavním částem stavby patří padesátimetrová úniková štola ústící do silniční galerie.



Tunel včetně technologického vybavení a bezpečnostních prvků je téměř připraven na zahájení provozu. V portálových úsecích má sekundární ostění akustický obklad.

Betonáž sekundárního ostění v tubusu byla hotova v prosinci. V únoru roku 2022 divize 1 dokončila betonáž únikové štoly a další drobné práce, poté již mohla staveniště opustit.

Prověřené instalace

Poté do tunelu a jeho technologického objektu nastoupili pracovníci divize 4. Dodávka realizovaná



Oba portály mají obdélníkový profil, který zvýrazňuje modrý nátěr.

se společností AŽD má velký rozsah. „Naše divize montuje osvětlení, silové rozvody, kamerový systém, uzemnění, rádiové volání a také vzduchotechniku a požární vodovod,“ vypočítává vedoucí projektu Michal Virt.

Práce na technologickém vybavení byly zahájeny na podzim loňského roku, letos v březnu již bylo stavebně vše dokončeno a následovaly nezbytné zkoušky. „Pro nás je to stavba zajímavá a vlastně výjimečná, protože tramvajových tunelů existuje jen málo a my jsme dosud na žádném nepracovali,“ vysvětluje Michal Virt.

Zprovoznění tunelu se blíží. Na začátku dubna byly na řadě například požární zkoušky, pak následují přejímky a další nezbytné postupy. Na konci dubna projede tunelem první tramvaj, v běžném provozu má být již od počátku května.

Celá výstavba této části Velkého městského okruhu bude pokračovat dalšími pracemi na silnici včetně galerie a také budováním potřebných komunikací pro pěší a cyklisty. Projekt má být dokončen v příštím roce.

D1 D4

SLOVO EKONOMICKÉHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, máme za sebou další rok a pro naši společnost to byl rok velice úspěšný. Subterra dosáhla, poprvé v historii, tržeb více než 8 mld. Kč a na výsledku se podílely všechny divize.

Divize 1 dosáhla zisku 192 mil. Kč. Významně jí k tomu dopomohlo dostavění tunelu Spitzenberg v Německu. Ale divizi se dařilo i v tuzemsku, kde dokončila ražbu tunelu Žabovřeská v Brně a také sanovala tunely na železniční trati Brno-Maloměřice – Adamov.

Divize 2 rovněž přeplnila plánované parametry. Druhý rok po sobě dosáhla výkonů 1,1 mld. Kč a rok uzavřela se ziskem 35 mil. Kč. Dokončeny byly rekonstrukce Clam-Gallasova paláce v Praze a zimního stadionu v Kladně, výstavba haly Novavax v Jevanech a další zajímavé zakázky.

Nejllepší výsledky měla na železnici divize 3. Tržby přesáhly hranici 4 mld. Kč a zisk 200 mil. Kč. Není zde dostatek prostoru na vyjmenování všech zakázek, které divize 3 realizovala v Česku, ale připomenout lze dlouhodobé působení na Slovensku a aktuální přestavbu železničního uzlu Žilina. Po dlouhé době pracuje divize 3 i na výstavbě tramvajové trati v Praze, na projektu Divoká Šárka – Dědinská se podílejí také divize 1 a 4.

Právě divize 4 naplnila plán jak výkonů, tak zisku. Kromě technologií v nových administrativních a obytných budovách je úspěšná i v jiných segmentech – modernizace osvětlení v dálničních tunelech či výměna instalací v pražském metru.

Divize 5 vzniklá v roce 2021, staví první část trasy D metra Pankrác–Olbrachtova. Loni podala nabídku na další etapu, pokračování do stanice Nové Dvory. Na vyhodnocení tendru čekáme.

Dohromady má pětice divizí výkony 7,9 mld. Kč a zisk 444 mil. Kč, což jsou vynikající hodnoty.

Rovněž dceřiná společnost Subterra – Raab v Maďarsku splnila očekávání, pokračuje ve výstavbě V. etapy rychlostní silnice M85 u města Šoproň, jež zahrnuje i tunel.

Bohužel ne vše bylo vynikající. Poslední dobou se nedaří dceřiné společnosti ve Švédsku, která loni bohužel opět skončila ztrátou. Její neúspěch ovlivnil i celkový výsledek společnosti.

A co nás čeká v roce letošním? Budoucnost se předvídá těžko. Počátkem roku 2020 se v Evropě objevil nový smrtící virus, který změnil naše životy. Když to v roce 2021 vypadalo, že nad pandemií zvítězíme, začaly v pololetí dramaticky narůstat ceny stavebního materiálu a některých komodit byl nedostatek. Také inflace strmě stoupala. A vše, co celosvětově způsobuje již rok trvající válka na Ukrajině, vnímáme každodenně. Takže se vůbec neodvážuji předvídat, co nám přinese rok 2023. Ale jsem si naopak zcela jistý tím, že vše společnost Subterra překoná.

Zvládli jsme těžké výzvy let minulých a budeme úspěšní i v budoucnu. Vykročeno k tomu máme velmi dobře, zásobník práce je naplněný jak na železnici, tak na pozemních stavbách. Ovšem potřebujeme rozšířit výrobní program na stavbách tunelových, a to nejen v Německu, ale především zde v Česku, případně na Slovensku. Věřím, že i toto se nám podaří a že také za letošní rok dosáhnou všechny naše divize podobně vynikajících výsledků jako v roce minulém.

Ing. Pavel Zykán

Razicí štít pro obchvat Jaroměře

Ve čtvrtek 2. března byl v Dolanech pokřtěn razicí štít, jenž dostal jméno Jaromír.

Divize 1 využívá stroj na stavbě silničního obchvatu Jaroměře při budování kanalizace.

Obchvat na silnici I/33 mezi Hradcem Králové a Náchodem v celkové délce přesahující 6,5 kilometru realizuje Metrostav Infrastructure.

Část kanalizace pro odvádění dešťových vod je vedena v takové hloubce, že pro její uložení byla zvolena bezvýkopová technologie. Divize 1 na zakázce spolupracuje se společností Hydrotechnik.

Dva postupy

„Pro zhruba 650metrový úsek jsme podle parametrů geologického prostředí zvolili dvě technologie,“ říká vedoucí projektu Michal Přenosil. Jde o mikrotunelování a o protlačování s pilotním vrtem.

Mikrotunelování, které bude použito v tvrdších horninách, spočívá v protlačování plně mechanizovaného plnoprofilového štítu a kanalizačních trub, určených speciálně pro tuto technologii, ze startovací do cílové šachty vzdálené 50 metrů.

Horninu rozpojuje řezná hlava, rubaninu pak hydraulický systém dopravuje na povrch, kde je



Mikrotunelovací stroj Jaromír byl pojmenován podle knížete z rodu Přemyslovců.

separována. Za řeznou hlavou se postupně přidává a zatlačuje železobetonové kanalizační potrubí o průměru 600 milimetrů.

Druhá technologie, protlačování s pilotním vrtem, se uplatňuje především v zeminách. Nejprve je ze startovací do cílové šachty proveden řízený pilotní vrt, který je v následujících krocích



Štít je nasazen na ražbu kanalizace, která se nachází v hloubce až devíti metrů.

rozšiřován za využití ocelových pažnic se šnekovými dopravníky. Po vytvoření potřebného průměru a dosažení cílové šachty jsou ocelové pažnice postupně vytlačovány a opět nahrazovány kanalizačními troubami.

Kanalizace na jaroměřském obchvatu má být dokončena za šest až sedm měsíců.

D1

Podzemní stavby Praha 2023

D1/D5 V termínu 29. až 31. května se ve vysočanském kongresovém hotelu Clarion koná již pátý ročník mezinárodní konference Podzemní stavby Praha. Akce, k jejíž platinovému partnerům znova patří také Subterra, se uskuteční za podpory mezinárodních oborových organizací ITA-AITES, ISRM a ISSMGE. ■

Konference Železnice 2023

D3 Ve čtvrtek 30. března hostilo pražské centrum O₂ Universum již 26. ročník Konference Železnice. Odborné setkání s výměnou poznatků a zkušeností mezi investory, projektanty, staviteli a správci železniční infrastruktury tradičně podpořila jako jeden z hlavních partnerů i Subterra. ■

Kabelovody pro TNS Balabenka

D1 Na zvýšení výkonu trakční napájecí stanice Balabenka v Praze, jež realizuje Metrostav, se podílí divize 1. Nová TNS bude v oblasti Krejčárku.

Pro realizaci ocelových kabelovodů pod provozovanou železniční tratí bude poprvé v Česku využita technologie finské společnosti Geonex spočívající v horizontálním přiklepovém vrtání s ponorným vzduchovým kladivem, která dosahuje vysokých výkonů v pevných horninách.

Divize 1 zahájí práce v polovině letošního dubna, skončit má do poloviny června. ■

Bytový projekt Zelené město



D4 V Praze-Hrdlořezích se divize 4 od loňského listopadu instalací technických zařízení podílí na další části bytového projektu Zelené město, kterou pro společnost Daramis realizuje Metrostav.

Čtvrtá etapa úspěšně rezidenční výstavby nabízí celkem 233 bytů ve dvou desetipodlažních budovách. Divize 4 realizuje topení, zdravotně-technické instalace a rovněž vzduchotechniku. V současnosti probíhá například montáž podlahového topení.

Dokončení výstavby je naplánováno na první měsíce příštího roku. ■

Servis tunelů na D8

D4 Na ústecké dálnici D8 pracuje divize 4 od podzimu 2022 na údržbě a servisu technologického vybavení čtyř tunelů.

V tunelech Prackovice, Radejčín, Libouchec a Panenská provádějí pracovníci kompletní servis silových rozvodů, osvětlení, vzduchotechniky a požárního vodovodu. Běžná údržba probíhá ve čtvrtletních intervalech a rozsáhlejší servis, například mytí všech svítidel, vždy po půl roce. Smlouva zahrnuje rovněž nepřetržitou pohotovost s povinností zasáhnout do jedné hodiny od ohlášení poruchy či jiné události.

Zakázka pro SPEL a Metrostav TBR potrvá tři roky, divize 4 zajišťuje servis již od roku 2007. ■

Protihluková stěna v Čebíně

D3 Na obchvatu jihomoravské obce Čebín bude divize 3 realizovat dvojici protihlukových stěn.

Stěny budou založeny na železobetonových pilotách s vetknutými ocelovými sloupy profilů HEB a vyplní z protihlukových odrazivých panelů v hliníkovém provedení. Konstrukce obsahují celkem 291 sloupů s průměrným odstupem šesti metrů, celková délka tedy přesahuje 1,5 kilometru. Na dvou mostech, jež jsou součástí obchvatu, budou osazeny panely transparentní.

Práce pro Metrostav Infrastructure budou zahájeny v květnu, dokončeny mají být v srpnu. ■

Tramvajová trať Dědinská

Práce na prodloužení tramvajové trati až na sídliště Na Dědině se rozšířily na ulici Evropská, jednu z nejdůležitějších komunikací v hlavním městě.



Napojení nového úseku na tramvajovou smyčku Divoká Šárka, kterou trať dosud končila, je rozděleno do čtyř etap a vyžaduje dopravní omezení v Evropské ulici.

Zhruba 2,3kilometrová, od loňského července budovaná trať mezi dosavadním obratištěm Divoká Šárka a zastávkou Dědinská výrazně vylepší dostupnost rezidenční oblasti.

Následuje výstavba samotné trati v Evropské ulici včetně napojení na smyčku Divoká Šárka. První etapa končí v polovině dubna.

Práce na Evropské

První práce se odehrávaly zejména ve Vlastině ulici a podél Drnovské, šlo o přeložky inženýrských sítí, terénní úpravy pro těleso trati a první úseky kolejí. Zahájena byla i výstavba měnirny u budoucí smyčky Dědinská. V únoru se stavba posunula do další fáze, první ze čtyř etap v ulici Evropská.

Výkopové práce na přeložkách přinášejí řadu překvapení. „Objevuje se mnoho kolizí, protože přesná poloha, nebo alespoň přítomnost inženýrských sítí není v dostupných záznamech uvedena,“ říká vedoucí projektu za divizi 1 Jiří Pups.



V úseku ulice Vlastina jsou tramvajové koleje součástí vozovky.

Přeložky pro parkovací dům

V ulici Vlastina je tramvajová trať v různých fázích rozpracovanosti. „V části stále pokračují zemní práce, jinde už pokládáme pražce a kolejnice,“ upřesňuje stav projektu hlavní stavbyvedoucí Petr Novák z divize 3.

V tomto úseku také probíhá stavba 700metrové opěrné stěny s prefabrikovaným železobetonovým plotem, který od ulice odděluje areál kasáren. Právě v těchto místech byl v březnu nalezen podezřelý předmět připomínající dělostřelecký granát. Až přivolaný pyrotechnik konstatoval, že naštěstí šlo o planý poplach.

S novou tramvajovou tratí souvisí ještě další zakázka, kterou na sídlišti Na Dědině realizují pracovníci divize 4. Přeložky inženýrských sítí v prostoru současného parkoviště mezi ulicemi Ciolkovského, Vlastina a Drnovská umožní výstavbu parkovacího domu.

Zatím probíhají sondáže a další přípravné práce, s hloubením začne divize 4 v polovině května. Už nyní je ovšem jasné, že nepůjde o jednoduchý úkol, jak potvrzuje vedoucí projektu Martin Vlk: „Sítě jsou uloženy ve značné hloubce, kolem osmi metrů, a náš harmonogram je daný, aby mohla pokračovat stavba tramvajové trati.“

Tramvaje by v novém úseku měly jezdit již od října letošního roku. ■



Areál ruzyňských kasáren od ulice odděluje nový prefabrikovaný plot.

Mechanizace pro železniční stavby

Strojní vybavení společnosti Subterra bylo koncem března doplněno o dvě nová dvoucestná rýpadla. Základnou pro železniční mechanizaci se stává areál v Brodku u Přerova.



Dvoucestná rýpadla jsou nezbytným pomocníkem při realizaci kolejových staveb. Díky adaptéřům zvládnou i speciální úkoly, například výměnu pražců nebo zemetání šterku.

Převzetím dvou dvoucestných rýpadel Liebherr A 922 Rail se celkový počet těchto strojů rozrostl již na dvanáct. „Pro všechny stávající máme využití a na stavbách okamžitě nasadíme i tyto nové,“ potvrzuje uplatnění techniky vedoucí provozu železniční mechanizace Radim Wrana.

Rozsáhlé vlastní vybavení

Investice potvrzuje trend z posledních let, kdy Subterra vybavení pro železniční stavby rozšiřuje. Hlavní loňskou novinkou bylo pořízení diesellové lokomotivy CZ LOKO EffiShunter 1000.

Důvod nákupů je většinou shodný: zvýšení kapacity, flexibility a ekonomické efektivity.

„Hlavním úkolem lokomotivy i následně pořízených výsypných vagonů je doprava základních materiálů na stavbu, tedy především pražců, kolejnic, výhybek a kameniva. Když probíhá v naší režii, nemusíme platit cizím dopravcům a můžeme provoz optimalizovat pro všechny probíhající stavby,“ vysvětluje Radim Wrana.

Zároveň se železniční stavitelství neustále vyvíjí a investor vyžaduje uplatnění nových postupů a technologií. Využití nejmodernější mechanizace

tedy v některých případech představuje podmínku pro získání zakázky.

Provoz železniční mechanizace rovněž stále častěji pronajímá techniku jiným společnostem, což přináší další vítané příjmy.

Základna v Brodku u Přerova

Rostoucí strojní park je třeba nejen někam odstavovat, ale důležité je také zázemí pro pravidelnou údržbu a nezbytné opravy. Využívat služby opraven železničních vozidel lze dnes ovšem pouze omezeně, především kvůli zániku některých historických provozů, resp. nedostatečné kapacitě stávajících.

Subterra proto buduje vlastní kompletní zázemí pro železniční mechanizaci včetně servisní haly a kanceláří v Brodku u Přerova.

V současnosti již začaly první práce na zprovoznění areálu. „Probíhá jak příprava projektové dokumentace pro halu, tak první svépomocné stavební práce, například úpravy kolejiště, realizace buňkoviště a také stanové haly,“ popisuje vznik nového sídla provozu Radim Wrana. ■



V areálu v Brodku u Přerova již probíhají první stavební úpravy.

Výstavba metra Pankrác–Olbrachtova

V dubnu uplyne rok od oficiálního zahájení stavby prvního úseku nové trasy D pražského metra. Práce v okolí Pankráce zdárně pokračují v podzemí i na povrchu.



Od rozrážky přístupové a vzduchotechnické štoly výrazně postoupily ražby vlevo vedoucí strojovny vzduchotechniky a technologického tunelu.

První úsek modře značené trasy D buduje mezinárodní konsorcium pod vedením divize 5, která pracuje především na stanici Pankrác.

Dalšími dodavateli jsou HOCHTIEF CZ, který v současnosti razí levý a pravý jednokolejný traťový tunel a realizuje trojici hloubených šachet pro injektáže v ulici Na Strži, a STRABAG, jenž hloubí šachtu pro výstavbu stanice Olbrachtova.

Celková délka prvního úseku je 1,2 kilometru.

Dokončená patní štola

Patní štola, jejíž část vznikla při předcházejícím geologickém průzkumu, je nyní vyražena v celé délce stanice Pankrác, měří 130 metrů. „Profil štoly činí 15 procent celkového výrubu stanice,“ popisuje dimenze díla vedoucí útvaru koordinace stavby Petr Chamra.

Z vyraženého profilu patní štoly v současnosti divize 5 realizuje nezbytné zpevňování horninové-

ho prostředí, které se vyznačuje četnými poruchami. „Připravujeme podmínky pro ražbu samotné stanice Pankrác, proto intenzivně provádíme injektáže prakticky po celé délce patní štoly,“ vysvětluje Petr Chamra.

Přeložka horkovodu

Ze staveniště v sousedství magistraly pokračuje ražba přístupové a vzduchotechnické štoly, která již loni zdárně prošla kritickým místem pod mostem na ulici 5. května. Vějíř injektází, jež zabránily odvodnění horninového prostředí, zajistil minimální deformaci mostní konstrukce. Divize 5 aktuálně razí technologický blok sever.

Před obchodním centrem Arkády je dokončena většina přeložek inženýrských sítí. Než bude moci být otevřena stavební jáma pro přestupní tunel mezi trasou C a D, musí být přeložen ještě páteří horkovod. Realizace komplikovaného úkonu si vyžádá několik měsíců.



Práce pokračují i v ostatních částech stavby, například v rozpletu dvojkolejného tunelu.

Nová knihovna na Petřinách

Koncem roku byla na Petřinách pod vedením divize 2 dokončena hrubá stavba pobočky Městské knihovny v Praze. Práce na budově pokračují vnitřními konstrukcemi a technickým zařízením.



Na stavbě s železobetonovou monolitickou konstrukcí již byla osazena okna.

Moderní třípatrová budova v sousedství Gymnázia Nad Alejí, kterou navrhl ateliér monom, nahradila dlouho nevyhovující jednopodlažní objekt pocházející z 50. let. Na stavbě, slavnostně zahájené loni v červnu, se podílí i společnost Chládek & Tintěra Pardubice.



Prostoru určenému čtenářům dominuje ocelové točité schodiště.

„Na knihovně jsme začali pracovat v březnu 2022, závěrem roku jsme dokončili hrubou stavbu. V současnosti realizujeme betonové podlahy, dokončujeme sádkartonové konstrukce a instalujeme technická zařízení,“ popisuje postup vedoucí projektu Michal Krenar.

Od letošního března pokračuje stavba pracemi na fasádě či venkovních komunikacích. Projekt se také v některých ohledech při stavbě měnil, šlo ovšem pouze o detaily. Harmonogram počítá s dokončením v létě tohoto roku.

Více než knihovna

Knihovna bude sídlit v prvním a druhém nadzemním podlaží, která propojuje točité schodiště. Ve dvou nejvyšších patrech bude zázemí včetně kanceláří, prostoru pro expedici a dílen. V suterénu vzniká multifunkční sál pro šedesát diváků vybavený technikou a výsuvným pódium.

Mezi novinkami, které budova přinese, budou také menší studovny, využitelné pro setkávání místních spolků či výuku v menších kolektivech. Knihovna bude obklopena zahradou, díky terase propojenou s interiérem, nabízející prostor ke čtení i relaxaci.

Žilinská univerzita v Žilině

Subterra navázala partnerství s další technickou vysokou školou, tentokrát na Slovensku, když v březnu uzavřela smlouvu s univerzitou v Žilině.

Cílem spolupráce je navázat kontakt se studenty Stavební fakulty a přiblížit jim společnost jako budoucího zaměstnavatele.

Již počátkem února měla Subterra stánek při dni otevřených dveří a prezentovala vybrané stavby divizí 1 a 3. Studenti měli značný zájem, kontaktů bylo více než dvacet.

Zaměřeno na dopravu

Historicky určovalo směřování Stavební fakulty dopravní stavitelství, původně železniční. Stejně je to i v roce 2023, kdy škola slaví 70. výročí založení. Orientace na inženýrské a dopravní stavby je klíčová nejen v oblasti samotného vzdělávání, ale také ve výzkumné činnosti.

Studijní programy a obory sledují trendy ve stavebnictví jako BIM, automatizace nebo snižo-



Stavební fakulta, jedna z celkových sedmi, je součástí moderního kampusu.

vání uhlíkové stopy. Posluchači se mohou zaměřit na inženýrské stavby, pozemní stavitelství, geodézii či management. Studium je propojeno s praxí, například prostřednictvím závěrečných prací.



Letos v únoru se při kariérním dni Žilinské univerzity představily divize 1 a 3.

Žilinská univerzita má v regionu výjimečné postavení, o čemž svědčí i řada přeshraničních projektů nebo spolupráce se státními organizacemi a soukromými společnostmi.

D5

PĚT OTÁZEK

Andrej Korba

vedoucí projektu na ražbách tunelu Žabovřeská



Specialista na tunely Andrej Korba studoval na Technické univerzitě v Košicích. V oblasti podzemních staveb působí již více než dvacet let, nejdéle pracoval pro Metrostav. Zaměstnancem společnosti Subterra je od roku 2021.

Žabovřeská je vaší první stavbou v divizi 1?

Ano. Nabídku pracovat na brněnském tramvajovém tunelu jsem rád přijal, protože podzemním stavbám se věnuji celou svoji kariéru a zalíbily se mi už v době studia.

Původně jsem se sice chtěl zaměřit na ekologii, ale jakmile jsem poznal báňské obory, měl jsem o své budoucnosti jasno. Byli jsme jen malá skupina, protože zvládnout některé předměty vyžadovalo víc úsilí. Studenti se obávali například zkoušky z trhacích prací, ovšem mě zrovna tato oblast zajímala.

Naplnila vaše očekávání také praxe?

Práce mě těší tak, jak jsem doufal. V tunelu se horninové prostředí někdy mění z metru na metr, člověk musí rychle reagovat. A v složité geologii to platí obzvláště. Neustále musíte hledat optimální řešení, což mě baví. Dostal jsem už i nabídku jít pracovat na TBM, ale to pro mě není ono, jednou jsem si to zkusil. U razicího štítu si na čelbu nemůžete sáhnout, je to převážně strojová práce a s ní související logistika.

Velkou změnou je mokré stříkání betonových směsí, v době mých začátků se používala suchá směs z ruky. Velmi rychle se vyvíjí rovněž chemické složení betonu.

Ovšem pořád je to velmi pestrá práce, u které musíte přemýšlet, aby se dílo povedlo.

Jak se povedl tramvajový tunel Žabovřeská?

Projekt byl zajímavý. Původně byly pro tunel navrženy tři technologické třídy výrubu. Odlišují se maximální délkou záběru a způsobem jištění.

Podle původního plánu jsme měli v každé technologické třídě razit zhruba jednu třetinu délky tunelu, tedy kolem 110 metrů. Ve skutečnosti se však ukázalo, že prakticky celý tubus musíme realizovat ve třetí, těžké třídě. Pouze 27 metrů jsme razili ve druhé třídě.

Práci se nám podařilo zvládnout rychle a mohli jsme tak mimo jiné uvolnit dílo pro kolegy z divize 4, kteří v tunelu instalovali technologie. Ostatně pro investora není nejdůležitější, kdy je tunel vyražený, ale kdy jím skutečně začnou jezdit tramvaje. K tomu dojde již brzy. Slavnostní otevření se má konat 28. dubna, běžný provoz je naplánován od 1. května.

Jak přesně práce ovlivnilo horninové prostředí?

Ve třetí technologické třídě byla maximální délka záběru pouze jeden a půl metru, ve druhé dva metry a ve třetí tři až čtyři metry. Celý masiv byl však tektonicky porušen, takže jsme nemohli postupovat s dlouhým záběrem. Museli jsme kvůli tomu s dozorem řešit také množství nadvylomu.

Stav horniny dobře ilustruje i postup trhacích prací. Používali jsme emulzní výbušniny s maximální náloží na jeden odpal sto kilogramů. To se stalo ale pouze čtyřikrát, jindy šlo právě s ohledem na poruchy jen o padesáti- až sedmdesátikilogramové nálože.

Kam jste se ze Žabovřeské přesunul?

Naše práce na tunelu skončily již před časem, dílo pokračovalo zmíněným technologickým vybavením a závěrečnými pracemi včetně přípravy na předání investorovi.

Také s následujícím projektem jsem však zůstal v jihomoravském regionu. Pro divizi 3 jsme rekonstruovali čtyři Blanenské tunely na železniční trati Brno-Maloměřice – Adamov.

ZAMĚSTNANCI ROKU 2022

Dělník roku 2022

Martin Linhart	D1
Patrik Mikula	D3
Pavel Čermák	D4
Jakub Jelínek	D5

Mistr roku 2022

Dušan Morav	D1
Bc. Jan Řezáč, DiS.	D2
Pavel Snášel	D3
René Krehan	D4

Zaměstnanec roku 2022

Ing. Vít Pastrňák	D1
Ihor Hryskov	D2
Mgr. Pavel Komrska, LL.M.	D3
Ing. Martin Smrčka	D5
Ing. Luděk Melzer	C

Přípravář roku 2022

Ing. Linda Černá Vydrová, Ph.D.	D1
Tomáš Vlasák	D2
Martin Jančík	D3
Ing. Václav Šuser	D4
Ing. Jaromír Čadek	D5

Stavbyvedoucí roku 2022

Ing. Michal Přenosil	D1
Ing. Pavel Růžička	D2
Bc. Štěpán Budík	D3
Marián Lonek	D4
Václav Anděl	D5

Vedoucí projektu roku 2022

Pavel Horák	D2
-------------	----

Sportovní aplikace SportujeM

V květnu bude spuštěna aplikace SportujeM, jde o platformu Skupiny Metrostav, kde se v různých disciplínách mohou utkat společnosti, divize i jiné týmy. Více na webu sportujemeveskupine.cz. ■

GRATULACE DUBEN–KVĚTEN

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 Černá
Bc. Marie Chylíková
Marie Houdová

50 let

Jiří Lipenský
Roman Koláček
Ing. Michal Krenar

55 let

Michal Roupec
Ing. Petr Smažík
Martin Vlček
Jiří Hořava

60 let

Ing. Anton Mišík
Karel Šebek
Ing. Tibor Trnovský

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Erik Rubeš

15 let

Ing. Martin Hradecký
Alexandr Nikolajevič Afanasyev
Mgr. Pavel Komrska, LL.M.

20 let

Josef Fojtík
Bc. Jarmila Komsová
Ing. Jiří Nový
Martin Válek
Jana Skalická

25 let

Jan Mleziva

35 let

Jiří Burian

Dvě výroční konference

V rozmezí dvou týdnů se v Praze konaly dvě tradiční akce. Po březnové strategické konferenci Skupiny Metrostav následovala v dubnu programová konference společnosti Subterra.



Na strategické konferenci vystoupil také Aleš Gothard, ředitel společnosti Metrostav Norge.

Stejně jako loni obě setkání managementu a zaměstnanců hostilo centrum DOX+ v Holešovicích.

Strategická konference

Ve čtvrtek 23. března zahájil strategickou konferenci prezident Skupiny Metrostav.

František Kočí v dopoledním bloku zhodnotil růst skupiny za uplynulé tři dekády, výsledky hospodaření jednotlivých společností, zmínil ruskou invazi na Ukrajinu, vysokou míru inflace a úrokových sazeb, silnou korunu vůči euru a v neposlední řadě i zákaz účasti ve veřejných zakázkách pro Metrostav a Metrostav Infrastructure.

Na něj plynule navázal compliance officer společnosti Metrostav Ivan Hrdina s prezentací na téma tretněprávní prevence a Compliance Management System (CMS).

Poté vystoupil výrobně-technický ředitel Filip Křestan a představil ESG – European Green Deal včetně cílů udržitelného rozvoje. Vysvětlil také kroky, které Metrostav a jeho dceřiné společnosti



Konferenci společností Subterra otevřela prezentace generálního ředitele Ondřeje Fuchse.

budou muset učinit pro vydání prvního certifikovaného nefinančního reportu v roce 2026.

Odpolední blok konference tvořily odborné příspěvky. Prezentována byla stavba bezpečnostního přelivu vodního díla Orlík, tři projekty ze severovýchodních zemí, tunel v Anglii poblíž Stonehenge a společnost M4 Road Design.

Programová konference

V úterý 4. dubna se ve stejném sále sešli účastníci programové konference společnosti Subterra.

Úvodní slovo jako obvykle pronesl generální ředitel Ondřej Fuchs a vyzdvihl způsob, jakým si Subterra s mimořádně složitým minulým rokem poradila.

Druhá prezentace, se kterou vystoupil ekonomický ředitel Pavel Zykán, podrobně rozebrala hospodářské výsledky jednotlivých divízi i dceřiných společností.

V odpoledním bloku následovaly prezentace zajímavých staveb, tentokrát čtyři. ■



Obvyklou součástí programu bylo také ocenění nejlepších zaměstnanců za minulý rok.

Ředitel divize 4 Jiří Lev představil její podíl na několika projektech v Kladně, včetně rekonstrukce ČEZ zimního stadionu.

Pavel Horák z divize 2 poté prezentoval rekonstrukci Clam-Gallasova paláce v Praze oceněnou titulem Stavba roku. Komplexní projekt zahrnoval opravu historických konstrukcí, střechy i fasády včetně restaurování stavebních a uměleckých prvků rozsáhlé barokní památky.

Tomáš Macháček z divize 3 přiblížil projekt elektrizace a zkapacitnění trati Uničov–Olomouc. Celková přestavba jednokolejného úseku umožnila zvýšit rychlost vlaků až na 160 km/h, hodnotu dosud typickou pouze pro koridorové trati.

Odborný blok pak uzavřel Michal Krenar z divize 2 a popsal oceňovanou rekonstrukci střední školy Českobrodská v Praze. Objekt ze 70. let byl přeměněn na inteligentní, udržitelnou a energeticky soběstačnou budovu.

V závěrečné části konference generální ředitel ocenil nejlepší zaměstnance za rok 2022. ■

Ukončení rekonstrukce v Přerově

D3

V pátek 3. března byla v Přerově oficiálně ukončena druhá etapa rekonstrukce tamní železniční stanice a souvisejících úseků na důležitém křížení II. a III. tranzitního koridoru. Na projektu se podílela divize 3.



V úvodu akce promluvil generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Za společnost Subterra se ceremoniálu účastnil obchodní ředitel Jiří Tesař, který s ostatními přestříhl pásku, a rovněž zástupci vedení divize 3. Ne-



Za společnost Subterra pásku přestříhl obchodní ředitel Jiří Tesař.

chyběli ani představitelé zbývajících tří dodavatelů, jimiž byly společnosti EUROVIA CS, STRABAG Rail a GJW Praha. ■

Rekonstrukce přerovského železničního uzlu byla zahájena v roce 2019 a stavebně dokončena v srpnu loňského roku.

Stavba navazovala na první etapu, již byla samotná stanice Přerov, a zahrnovala mezistaniční úseky včetně tzv. trianglu o celkové délce 13 kilometrů, dále 27 výhybek včetně jejich elektrických ohřevů, jeden železniční most, dva silniční nadjezdy, 3,5 kilometru protihlukových stěn a zrušení dvou přejezdů. Kromě kolejí dostala trať nové trakční vedení, osvětlení a další drážní technologie. Těžiště prací bylo ve výhybně Dluhonice.

Rekonstrukce vytvořila podmínky pro mimoúrovňové křížení vlaků, jehož řešení bude předmětem třetí etapy úprav přerovského uzlu. Soutěž na tuto stavbu dosud nebyla vyhlášena. ■

Firemní štafeta na Jizerské 50

I letos vyrazila do firemního závodu štafet na Jizerské 50 čtveřice ve žluto-černých kombinézách. Tentokrát se Subterra do první desítky nedostala, přesto si vedla velice dobře.

V pátek 10. února se na tratích v Bedřichově jel závod T-Mobile Jizerská firemní štafeta. Subterra se závodu účastnila již poosmé.

Loni se týmu dařilo nejlépe v historii, do cíle dojel na devátém místě. Letos štafeta ve složení David Svoboda, Miroslav Rypáček, Miroslav Zobaník a Václav Šuser na první desítku jen těsně nedosáhla, na trati tvořené čtyřmi tříkilometrovými okruhy obsadila dvanáctou pozici.

Kapitán týmu Miroslav Rypáček bere mírný meziroční pokles sportovně: „Konkurence byla ještě lepší než loni. Jednak startovalo více štafet,

místo padesáti šedesát, jednak přibýlo týmů s bývalými reprezentanty či dalšími profesionály.“

Letošnímu závodu přálo počasí. „Sněhu bylo dost a povrch byl tvrdý, takže se jelo opravdu výborně,“ pochvaluje si Miroslav Rypáček. T-Mobile Jizerská firemní štafeta se netradičně jela už v pátek, tedy dva dny před hlavním víkendovým závodem. Zatímco profesionálové a další účastníci Jizerské 50 se museli potýkat s následky víkendové oblevy, v pátek byly tratě ještě v pořádku.

Hlavní cíl závodu, tedy spojení pohybu, soutěžení a setkávání, se i tentokrát naplnil. ■



Závodníci přijeli do Bedřichova podpořit také generálního ředitele Ondřeje Fuchse.