

TRAMVAJOVÁ TRAŤ DĚDINSKÁ



ŽELEZNIČNÍ MOST BYSTRÁ

Dokončení betonáží v tunelu Kramer

Divize 1 a sesterská společnost BeMo Tunnelling pokračují ve stavbě silničního tunelu u města Garmisch-Partenkirchen v německých Alpách. V létě byla završena základní etapa betonáže sekundárního ostění hlavního tubusu.

Jednotubusový tunel Kramer pod stejnojmenným vrcholem pohoří Wetterstein má délku 3609 metrů a je součástí severozápadního obchvatu města na silnici B23.

Stavba v náročném geologickém prostředí včetně sesuvného pásma byla zahájena v závěru roku 2019. Slavnostní prorážka hlavního tunelu se konala v říjnu 2021, ražby se pak podařilo dokončit v září minulého roku.

Betonáž včetně kaverny

Souběžně s ražbami postupovala od poloviny roku 2021 na několika místech betonáž sekundárního ostění hlavního tubusu. Práce byly dokončeny letos v červenci, a to včetně všech nouzových zálivů a hloubených úseků.

„Nejdříve jsme betonovali opěří na jedné straně, pak na straně druhé a nakonec klenbu,“ popisuje práce hlavní stavbyvedoucí Pavel Farský. K betonáži byly nasazeny dvě sestavy, každá tvořená izolačním vozem, armovacím vozem, bednicí formou a třemi ošetřovacími vozy.

V květnu až červenci probíhala rovněž betonáž vzduchotechnické kaverny, která sestávala ze čtyř bloků přímo v tomto objektu a dvou dalších bloků v jejím napojení do hlavního tunelu. „Tato část byla nejkomplikovanější, zejména s ohledem na celkové rozměry, tedy velké rozpětí a výšku klenby,“ upozorňuje Pavel Farský.

Složité bylo nejen betonáž do atypického bednění, ale i montáž armatury, kterou bylo právě kvůli velkému rozpětí třeba zavěsit na speciální kotvy přes hydroizolaci tunelu.



Profil tubusu snižuje zavěšený mezistrop, který odděluje větrací prostor.



V místě spojení hlavního tubusu a vzduchotechnické kaverny je profil tunelu největší, betonáž sekundárního ostění proto vyžadovala atypické bednění.

Propojky i větrací šachta

Prakticky hotové jsou rovněž propojky mezi hlavním tubusem a únikovou štolou, kterých je celkem třináct, šest průjezdných a sedm průchozích. Na přelomu července a srpna zbývalo dokončit klenby posledních dvou průjezdných propojek.

Po celé délce bylo zhotoveno také dno únikové štoly. Betonáž klenby je za polovinou, včetně

rozšíření u každé propojky. Rovněž v této části projektu jsou nasazeny dvě betonážní sestavy.

Ostění unikátní větrací šachty byla dokončeno na konci minulého roku včetně 30 metrů vysokého nadzemního objektu. Uplatněna byla metoda kontinuální betonáže, kdy bylo bednění soustavně vysouváno rychlostí přibližně půl metru za hodinu a zároveň s tím probíhala montáž a přebírka armatury ze speciální pracovní plošiny. Izolace byla v celé výšce šachty realizována předem.

Závěrečné práce

K dokončování tunelu Kramer náleží rovněž řada dalších činností, například pokládka štěrbinových žlabů a multikanálů a jejich zalévání betonem, usazování šachet, pokládka tunelové drenáže nebo definitivní úprava výšky počvy v úsecích bez protiklenby.

Realizace betonové vozovky v hlavním tubusu i v souběžné únikové štolě bude následovat na začátku příštího roku, v jehož druhé polovině má být stavebně dokončeno celé dílo.

Prezident na stavbě pražského metra

Prezident republiky Petr Pavel poprvé oficiálně navštívil hlavní město. Součástí programu byla ve středu 28. června také prohlídka stavby nové trasy D pražského metra, kterou vede divize 5.

Exkurze do tunelů budoucího metra, které realizuje konsorcium společností Subterra, HOCHTIEF CZ a STRABAG, byla součástí druhého dne prezidentské návštěvy. Hlavu státu doprovázeli představitelé investora, tedy hlavního města a jeho dopravního podniku.

Prezident si spolu s ostatními stavbu prohlédl a stavbyvedoucí obou navštívených částí mu podrobněji představili podobu trasy D.

Petr Pavel tak mohl vidět, o jak složitý projekt se jedná. „Stavba metra D je náročná činnost, provádí se v hustě zastavěné oblasti. Je dobré se přesvědčit, proč je to tak časově a finančně náročné,“ uvedl po návštěvě pro novináře.

Novým metrem v roce 2029

Modře označená trasa D metra v Praze je zatím navržena z Náměstí Míru do Písnice. První etapa obsahuje stanice Pankrác, Olbrachtova, Nádraží Krč, Nemocnice Krč a Nové Dvory.



Spolu s prezidentem navštívili podzemní prostory zástupci Prahy a dopravního podniku.

Práce na úvodním, 1,2kilometrovém úseku Pankrác–Olbrachtova byly po dlouhých letech příprav a podrobném geologickém průzkumu zahájeny v dubnu roku 2022. Stavba zahrnuje prostorově komplikovanou stanici Pankrác s přestupem ze současné trasy C. Ražby NRTM probíhají v geologicky složitých podmínkách tzv. pankrácké terasy.



Petr Pavel se mohl seznámit s celým projektem a postupem jeho výstavby.

Vedle řízení celé zakázky pracuje divize 5 na několika lokalitách v okolí Pankráce. Kromě stanice a traťového tunelu razí prostory pro dopravní a technologické zázemí metra. K dalším aktuálním činnostem patří přeložky inženýrských sítí.

Stavba prvního úseku i celé etapy je naplánována do roku 2029.

D1

Rezidence Maroldka v Praze



D2 Bytový dům v nuselské ulici Maroldova postaví pro společnost PSN divize 2.

Pětipatrový objekt bude mít celkem 38 bytových nebo ubytovacích jednotek, čtyři obchodní prostory v parteru a parkování v suterénu. Ustoupené patro nabídne bytové terasy, plochá střecha bude přístupná jako společné prostranství sloužící všem obyvatelům.

Dům bude mít železobetonovou monolitickou konstrukci, od prvního patra zděnou s betonovými stropy. Součástí projektu jsou rovněž přeložky inženýrských sítí a úpravy povrchů přilehlých komunikací.

Energocentrum v metru

D4 Na obnovení energocentra v základním technickém centru č. 1 ochranného systému pražského metra se bude podílet divize 4.

Cílem projektu je mimo jiné zajistit provozuschopnost záložních zdrojů, které mají zásobovat metro elektrickou energií i v případě masivního výpadku, tedy například celkového blackoutu. Záložními zdroji elektřiny budou čtyři dieselové agregáty o výkonu 2,5 MVA.

Divize 4 bude při úpravách energocentra instalovat vzduchotechniku, chlazení a rovněž odvod kouře z agregátů.

Vzduchotechnika pro THÚ Zvolen



D4 V slovenské železniční stanici Zvolen dokončuje divize 4 dodávku vzduchotechnických zařízení pro středisko technicko-hygienické údržby. Dvě haly s ocelovou konstrukcí budou sloužit k mytí a čištění vlakových souprav.

Zakázka obsahuje veškeré vzduchotechnické instalace včetně pomocného materiálu a revizních zpráv. Větší hala je již kompletní, termín pro dokončení té menší je srpen.

Nové přístřešky MHD v Praze

D1 V červnu uzavřela divize 1 rámcovou dohodu na zajištění stavebních prací při obnově městského mobiliáře na území hlavního města. Tato smlouva zajistí dvěma vybraným dodavatelům podíl na výměně přibližně 150 přístřešků na zastávkách městské hromadné dopravy v Praze, a to v následujícím kalendářním roce.

Investorem a zároveň dodavatelem modernizovaných přístřešků i souvisejících prvků mobiliáře je společnost Technologie hlavního města Prahy. Zakázka je součástí dlouhodobé snahy o sjednocení podoby zastávek a zvýšení komfortu cestujících na území celé metropole.

D5

Operační středisko Malovanka

D4 Na technickém zařízení operačního střediska Malovanka, které se nachází nad ústím Strahovského tunelu v Praze, se podílí divize 4. Pro objekt s několika dispečerskými pracovišti byly dodány mimo jiné hlavní rozvaděče, osvětlení, části kabelových tras a rozvody v garážích.

Multifunkční operační středisko Malovanka bude integrovaným centrem pro řízení veřejné dopravy a vybavenosti komunikací, do nějž bude přestěhováno i pracoviště z ulice Na Bojišti. ■

Hala společnosti Datart

D4 V červenci byla v logistickém parku P3 Prague Horní Počernice zkolaďována rekonstruovaná hala společnosti Datart. Divize 4 se na stavbě podílela dodávkami několika typů technologií včetně osvětlení, elektrorozvodů, zdravotnětechnických instalací, topení a stabilního hasicího zařízení.

V jednom z úseků haly byl nahrazen suchý protipožární systém. Zatímco konvenční technologie oheň ve skladovacích prostorech pouze omezuji, velkopřítokové sprinklerové hlavice ESFR jej mají zcela uhasit. ■

Dokončené kabelovody v Praze



D1 Pracovníci divize 1 v Praze dokončili práci na výstavbě trakční napájecí stanice Balabenka.

Pod čtyřkolejnou železniční trať bylo realizováno osm ocelových kabelovodů v celkové délce 240 metrů. Pro vrty v břidlicovém masivu byla poprvé v Česku využita finská technologie Geonex, horizontální vrtání vzduchovým ponorným kládívem. Práce proběhly od dubna do června. ■

Sprinklery pro budovu Red Court

D4 Od srpna pracuje divize 4 na instalaci stabilního hasicího zařízení v administrativní budově Red Court, součásti někdejšího průmyslového areálu Rustonka v pražském Karlíně.

Divize 4 montovala sprinklery již ve společných částech, tentokrát se jedná o prostory pro jednotlivé nájemce. Celé zařízení bude v jednotném standardu. Zakázka obsahuje i požadavek na změnu barvy rozvodů, místo obvyklé červené mají být šedé. Zahájení prací tedy muselo být odloženo, dokud se nepodařilo zajistit komponenty vhodné barvy v dostatečném objemu. ■

Dvě školní exkurze na metru D



D5 Stavba nové trasy D pražského metra v úseku Pankrác–Olbrachtova, realizovaná pod vedením divize 5, je cílem pravidelných exkurzí pro střední a vysoké školy.

Ve středu 7. června staveniště navštívili žáci druhého a třetího ročníku Střední uměleckoprůmyslové školy sochařské a kamenické Hořice, zaměřené na obor geotechnika.

Ve čtvrtek 27. června si prostory budoucího metra prohlédli žáci a pedagogové z nedaleké Střední průmyslové školy stavební Josefa Gočára. První skupina navštívila pracoviště ražeb obrátových kolejí, druhá stanici Pankrác a tunely ke stanici Olbrachtova. ■

Tramvajová trať Dědinská

Výstavba pražské tramvajové trati prodlužující trasu na sídliště Na Dědině v létě postoupila do další etapy. Práce pokračují na několika úsecích současně, včetně napojení kolejí v ulici Evropská.



K nejsložitějším úsekům stavby patří napojení kolejí v ulici Evropská, kde se pracovníci musejí vypořádat s omezeným prostorem a intenzivní dopravou.

Práce na 2,3kilometrové tramvajové trati Divoká Šárka – Dědinská byly zahájeny loni na začátku července, na projektu se podílejí divize 1, 3 a 4.

Odbočka z Evropské

Nová trať navazuje na tu stávající za smyčkou Divoká Šárka v Evropské ulici a za novou zastávkou odbočuje do ulice Vlastina. Právě přestavba křižovatky vyžaduje pečlivou koordinaci dopravy a pojí se s ní rovněž přeložky i výstavba inženýrských sítí včetně následné obnovy chodníků.

Ve Vlastině ulici od Evropské po křižovatku s ulicí U Silnice pokračují práce na novém uličním profilu. Tramvajová trať je zde kvůli nedostatku prostoru sdružena se silniční dopravou. V současnosti jsou položeny obě koleje a byl dokončen kryt tratě z litého asfaltu. Postupují také práce na obou chodnících.

Za křížením ulic U Silnice a Vlastina se podoba komunikace výrazně mění. V novém uspořádání zaujímá střed ulice zachované stromořadí a směrem k okrajům postupně přiléhá zatravněná trať,

jízdní pruhy pro automobily a na jižní straně také parkovací stání. „Realizujeme tramvajový spodek a svršek v obou kolejích a dokončili jsme uliční pás ve směru do centra, s výjimkou obrusné vrstvy asfaltového krytu. Probíhá i pokládka kabelových tras,“ říká vedoucí projektu za divizi 1 Jiří Pups.

Tramvají až na Dědinu

Kabelové trasy jsou pokládány také u křižovatky ulic Vlastina, Ciolkovského a Drnovská. Zde jako samostatná zakázka divize 4 pokračují i práce na inženýrských sítích pro parkovací dům, jehož stavba je podmínkou pro dokončení tramvajové trati.

V závěrečném úseku trati v ulici Drnovská již byla dokončena rekonstrukce komunikace. Zároveň postupuje výstavba nové trakční měnirny a také sociálního zařízení pro řidiče. Hotová je rovněž přeložka kabelu 22 kV v prostoru budoucí smyčky Dědinská, kde tedy mohly být zahájeny hrubé terénní úpravy.

Výstavba tramvajové trati má být dokončena na sklonku letošního roku. ■



Tramvajová trať, zčásti vedená v zatravněném pásu, výrazně promění ulici Vlastina.

Protihlukové stěny pro železnice i silnice

Někdy opomíjenou, ale nezbytnou součástí moderních dopravních staveb jsou protihlukové stěny. Divize 3 v současnosti realizuje nebo nedávno dokončila několik projektů.



Stejně jako v Poříčanech bývá součástí projektů PHS jejich barevné řešení.

Protihlukové stěny (PHS), zásadní prvek pro omezování negativního vlivu železniční i silniční dopravy na okolní prostředí, bývají součástí větších projektů i samostatnými zakázkami.

Deset kilometrů podél trati

K menším realizacím patřila dostavba 200metrové PHS ve stanici Poříčany, kde divize 3 necelé dva kilometry stěn rovněž rekonstruovala.



První část PHS podél obchvatu Jihlavy má být dokončena v srpnu.

Naopak značnou délku mají PHS při přestavbě slovenského železničního uzlu Žilina, celkově se jedná o 10,7 kilometru. „V takovém rozsahu pochopitelně dojde na stěny různých konstrukcí a na různé materiály výplňových panelů,“ říká hlavní stavbyvedoucí Kamil Broda.

Nyní divize 3 realizuje PHS ve stanici Teplička nad Váhom. Konstrukce je založena na vrtaných pilotách o průměru 700 milimetrů, stěnu tvoří oce-

lové sloupy s železobetonovým soklem a pohltivými hliníkovými panely. Místy je použita výplň transparentní. V celé, téměř dvoukilometrové délce má být stěna postavena letos v říjnu.

Na silničních obchvatech

Divize 3 nebuduje PHS pouze pro stavby železniční, ale rovněž pro silniční a dálniční.

Již na konci srpna má být předána PHS na obchvatu jihomoravské obce Čebín. I v tomto případě sestává více než 1,5kilometrová stěna z hliníkových absorpčních panelů a panelů průhledných, osazených na mostech. Zatížení PHS větrem bývá mimořádné, 600milimetrové vrtané piloty, do nichž jsou kotveny ocelové profily, zde proto dosahují hloubky šesti nebo osmi metrů.

Nemálo práce má divize 3 i na výstavbě PHS na obchvatu Jihlavy, zakázce rozdělené do dvou objektů. První z nich je realizován od letošního června do srpna, druhý následuje až příští rok. Pohltivost panelů zajišťuje dřevocementová směs lisovaná do vlnitého reliéfu. ■

Uložení radioaktivního odpadu

Divize 1 v červnu dokončila neobvyklou zakázku pro Správu úložišť radioaktivních odpadů. V prostorách úložiště Richard v Litoměřicích plnila dvě komory betonovou směsí.

Úložiště Richard, které je v provozu téměř šedesát let, se nachází na okraji Litoměřic, v bývalém podzemním vápencovém lomu a pozdější nacistické továrně.

Mimořádná opatření

V zařízení je ukládán materiál s nízkou radioaktivitou, tzv. institucionální odpad – například ze zdravotnictví, výzkumu a vývoje nebo průmyslu. V současnosti je kapacita zaplněna asi z 80 procent.

Divize 1 nejprve dvě komory s odpadem v kontejnerech zazdila dutými tvarovkami a poté je zapl-

nila přečerpávanou směsí. Betonáž, která byla dokončena 15. června, si vyžádala unikátní technologii, celková délka potrubí s kaskádou čerpadel dosahovala půl kilometru.

Zakázka v litoměřickém úložišti byla zajímavá nejen technicky, ale i z pohledu přípravy. Pro činnosti v prostorách s radioaktivními materiály bylo třeba vyhovět mnoha bezpečnostním a administrativním nárokům. „Práce v radiačním pásmu vyžadovala od všech mimo jiné speciální vyšetření a potvrzení od lékaře,“ upřesňuje vedoucí projektu Andrej Korba. ■



Komory s odpadem byly zazděny a zabetonovány samozhutnitelnou směsí.

D1 D3 D4

D3

D1

Nový železniční most v Praze

V pražských Horních Počernicích se divize 1 podílí na výstavbě železničního mostu na trati Praha-Vysočany – Mstětice, která je v současnosti optimalizována. Zakázky v Bystré ulici se účastní také divize 4.



První část mostovky, jež má nezvykle vysoký stupeň vyztužení, byla začátkem července zabetonována. Bednění desky bylo uloženo přímo na terénu.

Nový most převede koridorovou železniční trať do Lysé nad Labem přes ulici Bystrou a nahradí nevyhovující úroňový přejezd.

Projekt zahájený přípravnými pracemi letos v březnu je ve spolupráci se společností FIRESTA realizován způsobem „design and build“, stavba

probíhající od května musí být pečlivě koordinována s výlukami.

Integrovaný most

Přemostění bylo navrženo jako železobetonová rámová konstrukce založená na pilotách.

Nejprve byly provedeny práce na výkopech a šestnácti pilotách, poté byl realizován podkladní beton pro skruže nosné konstrukce. Po odbourání hlav pilot byla přeměřena jejich integrita.

Poté proběhla montáž podskržení mostovky z hranolů o rozměrech 100 × 80 × 4000 milimetrů, vázání výztuže nosné konstrukce, které muselo být použito mimořádně velké množství, a také příprava bednění.

„Dokončili jsme betonáž první části mostovky a římsy, v současnosti pracujeme na hydroizolacích,“ přibližuje postup prací vedoucí projektu za divizi 1 Jiří Pups.

Technologické vybavení

Všechny práce na nosné konstrukci mostu postupují dle harmonogramu a termín dokončení v rámci výluky na frekventované železniční trati proto není ohrožen.

Součástí výstavby podjezdu jsou nejen rozsáhlé zemní práce, ale rovněž instalace mnoha technologií. Musí být upraven systém odvodnění včetně retence a napojen na stávající dešťovou kanalizaci, dále bude doplněno veřejné osvětlení a provedeny přeložky kabelových vedení, vodu a plynovodu. Dodávku technologického vybavení zajišťuje divize 4.

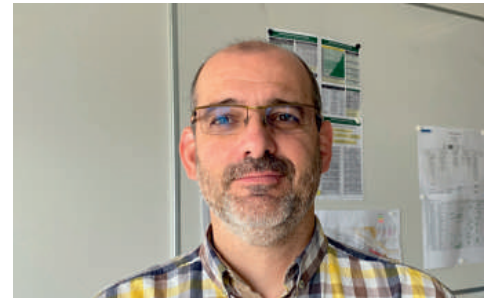
Stavební práce na podjezdu Bystrá mají probíhat až do roku 2025. Stávající omezení pro automobilovou dopravu jsou naplánována do konce července příštího roku.

D1 D4

PĚT OTÁZEK

Vít Pastrňák

technický náměstek divize 1



Po absolvování ČVUT v Praze začal Vít Pastrňák pracovat jako projektant. Po několika letech praxe se poprvé stal zaměstnancem společnosti Subterra, věnoval se podzemním stavbám. V tomto oboru již zůstal, byť zaměstnavatele ještě několikrát změnil. V roce 2021 se do společnosti Subterra vrátil, technickým náměstkem divize 1 je od loňska.

Jak se stavba tunelů za vaší praxe proměnila?

Objevila se technická vylepšení při ražbě NRTM, byť její základní systém zůstal prakticky shodný. Stroje jsou rychlejší, přesnější, výkonnější a ekologičtější. Zároveň narostly zkušenosti projektantů, které vyústily ve schopnost a odvahu navrhovat velká podzemní díla i ve velice komplikovaných geotechnických podmínkách. Příkladem toho byla řešení pro některé části trasy D pražského metra.

Jak hodnotíte situaci na trhu podzemních staveb?

Český trh se v současnosti bohužel potýká s velkými výkyvy v objemu zakázek. Teoreticky zde máme výhledy na značný počet tunelových staveb, ale zároveň je minimum aktuálně realizovaných zakázek. Proto není lehké najít využití pro stroje a především vůbec pro ražby tunelů udržet personál.

Výsledkem těchto i dalších faktorů byl postupný, ale masivní přesun našich tunelářských kapacit do zahraničí, do Německa a Švédska.

Co dalšího lze za těchto okolností dělat?

Zkrátka musíme pro naše zaměstnance hledat práci, a to nejen prostřednictvím infrastrukturních projektů ve zmíněných dalších zemích.

Divize 1 chce nejen být u všech tunelových staveb v Česku, ale zároveň se snaží etablovat na trhu středních povrchových zakázek v širším regionu Prahy a uplatnit zde nevyužité tunelové kapacity. K příkladům patří realizace tramvajové trati Divoká Šárka – Dědinská nebo železničního mostu v ulici Bystrá. Vracíme se rovněž do segmentu strojních mikrotunelářů, a to s českými nebo skandinávskými partnery.

Pochopitelně hledáme i nové trhy související s prací v podzemí. Příkladem je právě dokončená zakázka v úložišti radioaktivních odpadů v litoměřickém dole Richard.

Můžete jmenovat i jiné dlouhodobé výzvy?

Tou hlavní podle mého budou, a vlastně už jsou, personální otázky. Dochází k postupné generační výměně na postech dělnických i technických. Situaci komplikuje nízká popularita stavebnictví zejména mezi mladými lidmi a jejich rodiči, kteří se společně rozhodují o zaměření po základní škole. Zachovat si schopnost stavět tunely i za dalších deset let proto nebude snadné.

Pro zlepšení povědomí o našem oboru spolupracujeme s vysokými školami a pořádáme exkurze i přednášky. A tuto činnost rozšiřujeme také na školy střední.

Jaké konkrétní úkoly před vámi nyní stojí?

Část techniků odešla ke konkurenci, aktuální prioritou je proto náš tunelový projektový tým konsolidovat a začlenit do něj uvolněné pracovníky vracující se ze Švédska.

Druhým úkolem je těsnější propojení realizačního týmu s obchodním tak, aby kalkulace a zpětná vazba byly průběžné a přinášely přesnější a také rychlejší predikce hospodářského výsledku rozpracovaných zakázek.

Třetím úkolem, který se zatím daří plnit nejlépe, je využívat všechny možnosti smluv. To znamená nebát se a hlavně umět si říct o zaplacení nezbytných víceprací. Týmy tedy musíme naučit nejen stavbu realizovat, ale také si uvědomit, co je ještě v ceně, a co je naopak třeba dodatečně řešit s investorem.

Technologie pro projekt Masaryčka

Divize 4 dokončuje práce na technických zařízeních pro dvě součásti výstavby v sousedství Masarykova nádraží v Praze, polyfunkční budovy Masaryčka a hotel Motel One.

Na rozsáhlém souboru Masaryčka, jež realizuje Penta Real Estate, se divize 4 a společnost HTK podílejí od roku 2021. Výstavba přináší nové využití pro někdejší drážní pozemky.

Polyfunkční budovy Masaryčka

Symbolem celého projektu je dvojice stejnojmenných budov v ulici Na Florenci, jež obsahují kanceláře a obchody a jsou propojeny suterénem.

Charakteristickou podobu staveb s dynamickou fasádou ze zlatých lamel navrhlo londýnské studio Zaha Hadid Architects. Objekty splňují parametry pro environmentální certifikaci LEED.

Divize 4 od předložského září realizuje mechanická technická zařízení několika profesí – vytápění, chlazení, zdravotnětechnické instalace a také plyn. Montáže technologicky nejnáročnějších částí, například společné kotelny a strojoven, jsou již kompletní. „Hlavní rozvody v budovách byly zkolaudovány, postupně budeme dokončovat vybavení prostor pro jednotlivé nájemce,“ dodává vedoucí projektu Václav Rataj.



Dynamická fasáda budov Masaryčka již má téměř konečnou podobu.

Motel One

K závěru se blíží i práce na budově Motelu One v Hyberské ulici, navrhované studiem Schindler Seko architekti. Divize 4 zde dodává vytápění, chlazení, zdravotnětechnické instalace, vzduchotechniku a stabilní hasicí zařízení.

Zejména v případě objemné vzduchotechniky bylo třeba překonat prostorová omezení. Na střeše jsou jednotlivé systémy umístěny nad sebou.



Za atikou Motelu One se ukrývají rozsáhlé vzduchotechnické instalace.

Pro úsporu místa bylo připraveno také několik kanálů pro páteřní trasy v podlaze suterénu. „Instalace rozvodů ale byla velice komplikovaná, a proto jsme navrhli nestandardní řešení. Díky materiálu Climaver lze vzduchové potrubí vyrobit v dlouhých úsecích a poté vkládat do kanálů,“ popisuje vedoucí projektu David Svoboda.

Technologie pro Motel One mají být dokončeny závěrem letošního roku.

D4

Ocenění dvou dopravních staveb

V sále Městské knihovny v Praze se 8. června konal galavečer soutěže Česká dopravní stavba, technologie a inovace roku 2022. Ve dvou kategoriích získaly ceny také projekty, na kterých pracovala Subterra.



Ceny převzal ředitel divize 4 Jiří Lev a obchodní ředitel Jiří Tesař.

Do jubilejního 20. ročníku soutěže opět mohly být přihlášeny stavby nebo technologie realizované za účasti českých společností v předcházejících dvou letech.

Od roku 2009 jsou oceňováni rovněž studenti technických univerzit za nejlepší ročníkové a absolventské práce z oblasti dopravy či dopravního stavitelství.

Společnost Subterra v soutěži zaznamenala úspěch – titul získaly dvě přihlášené stavby.

Kladenské křižovatky

V kategorii dálničních a silničních staveb s náklady do 150 mil. Kč odborná porota ocenila výstavbu okružních křižovatek v Kladně, kterou loni v létě realizovala divize 4.

Přestavba tří komplikovaných křižovatek v kladenské části Kročehlavy, jež zahrnuje také neobvyklé spojení dvou kruhových objezdů do prvku přezdívaného „piškot“, přináší bezpečnější a plynulejší provoz. Kromě koordinace s jinými staveb-

ními pracemi byl pro projekt podstatný rovněž krátký termín. Křižovatky musely být dokončeny za tři letní měsíce, v období klidnější dopravy.

Slovenský železniční tunel

Nejlepší dopravní stavbou realizovanou v zahraničí se stal železniční tunel Miločov na slovenské trati Púchov–Žilina, na jehož výstavbě se v letech 2016 až 2022 podílely divize 1, 3 a 4.

Dvoukolejný tunel v délce 1861 metrů, který prochází vrchem Stavná s velice komplikovaným horninovým prostředím, navazuje na tunel Diel a most přes vodní nádrž Nosice na Váhu. Tunel je součástí modernizace úseku Púchov – Považská Teplá, nejnákladnější stavby v historii samostatných slovenských železnic, jež umožňuje zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h.

D1 D3 D4

Pozvánka na Kahan Cup 2023

Letošní, 15. ročník fotbalového turnaje společnosti Subterra se koná ve čtvrtek 21. září na hřišti FSC Libuš v Praze. Oficiální zahájení je plánováno na 13.50.

Letní sportovní hry Metrostavu



V termínu 15. a 16. června se ve Sportovním centru Nymburk konaly další Letní sportovní hry Metrostavu, letošní ročník byl již jednadvacátý.

Soutěží se opět účastnilo deset týmů ze zaměstnanců společnosti Metrostav a Skupiny Metrostav, které se poprvé utkaly v šesti disciplínách. Tradiční volejbal, nohejbal, tenis, vrh koulí a štafetový běh letos doplnil závod dračích lodí.

Subterra se medailovým přičkám nejvíce přiblížila čtvrtým místem v běhu, v celkovém hodnocení obsadila osmou pozici.

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

Andrea Boháčová
Eva Krausová

50 let

Jaroslav Hroza
Pavel Dušek
Václav Rataj
Ing. Martin Plíva

55 let

Libor Damborský
František Kott
Martin Fiala
Jaroslav Mikeška

60 let

Rostislav Witala
Jan Vojík
Karel Skuhrovec

65 let

Josef Kaňka

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Ing. Miroslav Pluhař
Angelika Hoďurová
Jiří Jindra
Patrik Mikula
Tibor Tutka

15 let

David Sedláček
Mgr. Marek Hladík, LL.M.

20 let

Ing. Pavel Farský
Ing. Štefan Ivor
Ing. Vladimír Gregůrek
Ing. Pavel Zykán

25 let

Martin Holas
Vladimír Hájek
Jaroslav Cempírek

30 let

Ing. Jan Štoncner

40 let

Ing. Jan Škrábek

Závody dračích lodí opět vítězně

Další firemní regata dračích lodí se 21. června uskutečnila na Vltavě v Praze-Podolí. Třináctý start byl pro společnost Subterra šťastný, tým znovu získal putovní pohár.

Oblíbený závod dračích lodí určený pro zaměstnance různých společností si připsal devatenáctý ročník. Tentokrát se do závodu konaného jako obvykle u Botelu Racek přihlásilo šest družstev, která na dvousetmetrové trati svedla v součtu devět duelů.

Kromě profesionálního bubeníka a kormidelníka tvořilo každou posádku šestnáct lidí. Celkově mohlo v týmu být až osmnáct členů, z toho alespoň šest žen.

Subterra se po několika letech pokoušela potvrdit své historické úspěchy, když předcházejících dvanáct účastí proměnila v sedm vítězství, včetně rekordní šňůry z let 2011 až 2014. Naposledy žluto-černý tým vyhrál v roce 2018. O rok později podlehl ve finále, loni skončil třetí.

Letos se rytmus pádlování znovu podařilo sladit a na minulé úspěchy navázat. Posádka nejprve dvěma výhrami ovládla svoji základní skupinu a následně ve finále nejtěsnějším rozdílem, o pouhé dvě desetiny sekundy, předčila loď společnosti Trigema.

Subterra tedy naplnila své loni vyřčené ambice a u Vltavy oslavila osmé vítězství.



Složení posádek se v průběhu let proměňuje, z poháru pro vítěze ve firemních závodech dračích lodí se ovšem Subterra raduje pravidelně.

Subterra Golf Cup 2023

Po loňské premiéře se 8. června konal druhý ročník golfového turnaje společnosti Subterra. Tentokrát se hráči sešli na hřišti v Cihelnách, okrajové části Karlových Varů.



Ředitel divize 2 Petr Kajer se do turnaje opět zapojil rovněž jako hráč.



Hřiště Cihelny Golf & Wellness Resort se nachází ve Slavkovském lese.

Pozvání do areálu Cihelny Golf & Wellness Resort přijala necelá padesátka účastníků z řad obchodních partnerů i zaměstnanců.

Hráči byli rozděleni do dvou výkonnostních kategorií podle svých golfových handicapů. Právě individuální dovednosti určují v systému stableford počet ran pro jednotlivé jamky.

Ocenění nejúspěšnějším golfistům na závěr předával ředitel divize 2 Petr Kajer.

Subterra Golf Cup nenabídl pouze sportovní zážitky, ale i příjemné prostředí pro společenská a také pracovní setkání.

Metrostav handy cyklo maraton

Tým Subterra dokázal ještě vylepšit loňské druhé místo a v benefičním závodě spolku Cesta za snem letos zvítězil. Subterra Cycling Team navázal na loňskou premiéru a obhájil sedmou pozici.



Start maratónu se opět odehrál u Löwitova mlýna na pražské Palmovce.

Na trať 11. ročníku cyklistického maratónu vyrazilo v úterý 25. července 16 osmičlenných týmů.

Tématem závodu letos byly osobnosti české historie i současnosti spojené s jednotlivými regiony a městy. Cyklisté ve všech čtrnácti krajích museli projet 70 pevně daných bodů, sedm úseků a také zvládnout tři časovky.

Jelikož si týmy trasu mezi body mohly volit samy, délka závodu nebyla pro všechny totožná. Přesný počet ujetých kilometrů závisel na šikovnosti navigátorů a na zvolené taktice. „Na přípravě trati se dalo hodně vydělat. V určitých místech se vyplatila delší a kopcovitější trasa, třeba pokud



Náročný závod vyžaduje spolupráci cyklistů, handbikerů i osádek doprovodných vozidel.

měla cesta lepší povrch,“ vysvětluje vedoucí týmu Subterra Miroslav Rypáček.

Právě tým Subterra, startující již posedmé, si s maratónem nakonec poradil nejlépe a zvítězil v celkovém čase 72 hodin a 5 minut. Faktorů, které k úspěchu přispěly, byla podle Miroslava Rypáčka řada: „Měli jsme zkušenosti z předchozích ročníků, dokonalou podporu od řidičů i navigátorů i fyzické nasazení. Nepotkala nás porucha ani jsme nebloudili.“

Subterra Cycling Team patří k nováčkům, závodů se účastnil podruhé. Přesto skončil v první polovině výsledkové listiny, opět byl sedmý.



V cíli na Štvanici se z letošních výsledků těšili členové obou týmů.

„Rozhodně chceme všichni pogratulovat vítězným kolegům, jejich výkon jsme na dálku sledovali a moc jsme jim fandili,“ říká za tým jeho vedoucí Linda Černá Vydrová. Především je však hrdá na obětavé nasazení vlastního družstva: „Počasí nebylo nejlepší, často přšelo a foukal nepříjemný vítr, přesto to byl silný a skvělý zážitek. Na tom jsme se po dojezdu všichni shodli.“

Mnozí z účastníků Metrostav handy cyklo maratónu se brzy znovu setkají na další velké akci pořádané spolkem Cesta za snem. Oblíbený Subterra Open Weekend se v areálu Poslova mlýna v Doksech koná 22. až 24. září.