



TRAŤ MSTĚTICE-VYSOČANY

SUBTERRA



NĚMECKÝ TUNEL SPITZENBERG

Otevření pražské tramvajové trati

D1 D3 D4

Od 22. října mohou cestující v Praze využít nové tramvajové spojení, zprovozněna byla trať z Divoké Šárky na sídliště Na Dědině. Na stavbě zahájené loni v červenci se podílejí tři divize společnosti Subterra.

Otevřením úseku Divoká Šárka – Dědina byla výrazně posílena veřejná doprava v rozvíjející se rezidenční oblasti na západním okraji metropole. Trať měřící 2,3 kilometru představuje nejdelší rozšíření pražské tramvajové sítě od roku 2004, kdy byla dokončena trať na sídliště Barrandov.

Na ceremoniálu zastupoval společnost Subterra obchodní ředitel Jiří Tesař. Veřejnost si novou trať mohla projet nejen v soudobých, ale také v historických tramvajích.

Pět párů zastávek

Trať začíná zastávkou Divoká Šárka v ose Evropské ulice, pak odbočuje vlevo do Vlastiny ulice. Až po ulici U Silnice jsou koleje vybudovány jako pevná jízdní dráha s upevněním W-tram. Deska pojízdná automobily a autobusy je uložena ve speciální antivibrační konstrukci s asfaltovým zakrytím.

Těsně před křižovatkou s ulicí U Silnice se nachází zastávka Vlastina, řešená jako chodníkové mysy. Následuje Vlastina ulice, která byla rozšířena o 8,5 metru a směrově rozdělena. Trať je v tomto úseku, v němž se nachází zastávka Sídliště Na Dědině, zatravněna a mezi kolejemi stojí stromořadí, které muselo při stavbě být pečlivě chráněno.

Přes zastávku Ciolkovského trať pokračuje na křižovátku Vlastiny a Drnovské ulice, na níž je provoz nově řízen světelnou signalizací. Tramvaj se zde oddělí od úrovně silnice a po náspu pokračuje až do zastávky a koncové smyčky Dědina.

V oblasti smyčky byl vybudován technologický objekt trakční měnirny pro tramvaje i plánované



Se zahájením provozu na dlouho očekávané tramvajové trati se pojila i neobvyklá podívaná. Vedle současných vozů byly nasazeny rovněž historické soupravy.

trolejbusy a rovněž nezbytné zázemí pro řidiče dopravního podniku.

Víc než jen koleje

Projekt pod vedením divize 3 zahrnoval řadu stavebních objektů. Při rozsáhlých zemních pracích bylo vytěženo téměř 100 tisíc tun zeminy, položeno

bylo více než 3,5 kilometrů vodovodních a kanalizačních potrubí, přes 10 kilometrů silových elektrických kabelů a více než 15 kilometrů sdělovacích a optických kabelů.

„Jedná se o velmi komplexní stavbu spojenou s přeložkami sítí i budováním živičných vozovek a chodníků, vše s maximálními ohledy na život obyvatel hustě osídlené lokality,“ říká vedoucí projektu za divizi 1 Jiří Pups. Pro hladký průběh zakázky byla zásadní efektivní spolupráce zástupců všech tří zúčastněných divizí.

Kvůli změně etapizace celé stavby však nemohlo být k datu zahájení zkušebního provozu dokončeno celé dílo. Spolu s kolejemi a trolejemi jsou kompletní hlavně samotné zastávky včetně bezpečných přístupů, přechody pro chodce i přilehlé komunikace.

Naopak se stále ještě pracuje na betonových dlažbách na chodnicích, jejichž plochy v průběhu stavby investor navýšil. Provádějí se rovněž opravy některých dotčených vozovek.



Na koncové zastávce Dědina se nachází trakční měnirna a rovněž zázemí pro řidiče.



Slavnostní otevření trati přilákalo veřejnost i mnoho novinářů.

Přeložky pro parkovací dům Dědina

D4

Současně se stavbou tramvajové trati realizovala divize 4 na pražském sídlišti Na Dědině organizačně a technicky náročné přeložky inženýrských sítí pro stavbu parkovacího domu.

Parkovací dům pro sídliště Na Dědině bude postaven na pozemku vymezeném ulicemi Vlastina, Drnovská a Ciolkovského, na místě bývalého oplocené-ho parkoviště.

Budova má nahradit automobilová stání, jejichž zrušení si vyžádala úprava ulice Vlastina při stavbě tramvajové trati. V místě ubylo asi 130 parkovacích míst, kapacita dvoupatrového objektu s průběžnými rampami má být 290 míst.

Realizace železobetonového objektu dle návrhu architekta Ivana Kroupy nebyla zahájena, vítěz soutěže na dodavatele dosud není znám, ovšem již při budování přiléhající tramvajové trati prováděla divize 4 pro PVS nezbytné přípravné práce.

Parkovací dům potřebuje přípojku vodovodu a splaškové i dešťové kanalizace a rovněž přeložky těchto inženýrských sítí.

Hluboké uložení

„Stavba byla poměrně komplikovaná, a to hned ze dvou důvodů. Jednak byly sítě uloženy v značné



Zakázka obsahovala přeložky sítí včetně přípojek pro budoucí parkovací dům.

hloubce až 8,3 metru, jednak jsme museli postup pečlivě koordinovat se stavbou tramvajové trati, která měla prioritu,“ vysvětluje náročnost přeložek vedoucí projektu Martin Vlk.

Délka překládaných úseků byla v případě dešťové i splaškové kanalizace přibližně sto metrů. Kvůli organizačním omezením na stavbě nebylo možné provádět práce postupně, divize 4 tak mu-



Potrubí bylo protlačováno v hloubce přesahující osm metrů.

sela pracovat po nenavazujících úsecích. „S kolegy na stavbě tramvajové trati jsme si však dokázali vyjít vstříc, byť to rozhodně nebyl jednoduchý úkol,“ dodává Martin Vlk.

Komplikovanou zakázku se pracovníkům divize 4 podařilo stihnout za dvanáct týdnů. Stavenišť bylo předáno počátkem letošního srpna, přejímka díla se konala v listopadu.

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, ztenčující se špalíček lístků na našem firemním kalendáři znamená blížící se konec roku. Pro ohlédnutí za tím letošním by se ve zkratce hodila tři hesla: činnost výrobních divizí, zahraniční podnikání a metro. Co k nim dodat?

Předně to, že všechny naše divize odvedly v letošním roce skvělou práci, za kterou si zaslouží uznání. Díky nim počítáme letos u společnosti Subterra s obratem přibližně 6,7 mld. Kč, což je velice dobrý výsledek, a přidáme-li dceřiné společnosti, dostáváme se na částku více než 8 mld. Kč. Také výhled na příští rok mají naše divize velice dobrý, jen pro podzemní stavitelství není takto jednoznačně pozitivní vyjádření zatím namístě. Úzce to souvisí s podnikáním v zahraničí, resp. jeho výrazným útlumem v letošním roce. Ten se tunelařiny dotkl nejvíce. Je faktem, že naše rozkročení v zahraničí bylo v minulosti až příliš široké, ani ne co do počtu zemí, jako co do objemu stavebních prací, který se pohyboval přibližně na stejné úrovni jako v tuzemsku.

Letos se ovšem, s výjimkou Slovenska, situace změnila. Částečně řízeně, částečně mimo naši vůli. V důsledku značného poklesu investic do infrastruktury se nám uzavírají dveře v Maďarsku, v Německu čekáme již delší dobu na novou zakázku a ve Švédsku se již nebudou opakovat megaprojekty jako tunel Skärholmen. Tato unikátní stavba, jež co do velikosti a náročnosti nemá v historii značky Subterra obdoby a již naše dceřiná společnost letos dokončí, nám přinese nemálo radosti z výjimečného díla, ale současně i strasti. Projekt směřuje k červeným číslům, s kterými se musíme vypořádat.

Rovněž nová trasa D pražského metra má dvě stránky. Tou první, veskrze pozitivní, je úspěšně probíhající výstavba prvního úseku prováděná konsorciem, v jehož čele stojí Subterra. Chceme-li se vyhnout samochvále, není k tomu co dodat. Tou druhou, veskrze negativní, jsou události spojené s výběrovým řízením na druhý úsek. Poté, kdy dodavatelská společnost pod naším vedením byla vyhodnocena jako vítězná, podnikli neúspěšní uchazeči kroky daleko přesahující rámec i toho nejostřejšího konkurenčního boje. Šířením zavádějících informací je v tom navíc některá média vydatně podpořila a nadále podporují. Bez povšimnutí to samozřejmě nenecháváme.

Obraťme však raději pozornost k pozitivnějším věcem, k nimž patří například titul Zahraniční stavba roku 2023 pro železniční tunel Milochove na slovenské trati Púchov–Žilina. Obraťme ji také k roku příštímu, v němž si Subterra připomene 60 let své existence. Rok 2024 bude spojen nejen s naším výročím, ale i s oslavou 200 let od narození génia české hudby Bedřicha Smetany. I když okolní prostředí v současné době mnoho důvodů k velké radosti nenabízí, slova „proč bychom se netěšili“ jsou povzbuzující.

Do nového roku vám tedy přeji mnoho potěšení, k nimž připomínka Prodané nevěsty vybízí. Naším zaměstnancům současně děkuji za dobrou práci odvedenou v roce letošním. A na závěr přání, které sice již běžně nepoužíváme, stále má však hluboký smysl: „Krásné Vánoce všem lidem dobré vůle.“

Ing. Ondřej Fuchs

Nový obchodní náměstek divize 1

D1 Od 1. listopadu je vedení divize 1 posíleno o obchodního náměstka. Na místo nastoupil Ladislav Šabach, který dříve pracoval ve společnosti Metrostav.

S cílem doplnit výrobní program divize 1 se Ladislav Šabach bude věnovat nejen podzemním stavbám, ale i inženýrským stavbám obecně. ■

Obnova královopolského nádraží



D3 Ve středu 6. prosince byla slavnostně zahájena modernizace železniční stanice v brněnské části Královo Pole.

Dodavatelská společnost, kterou spolu s divizí 3 tvoří OHLA ŽS, FIRESTA-Fišer a TRAMO RAIL, bude realizovat celkovou proměnu stanice zahrnující novou nádražní budovu a přestavbu kolejí včetně nástupišť a technologií.

Projekt má být dokončen v roce 2025. ■

Myčka vlaků ve Zvolenu

D4 Na Slovensku dokončila divize 4 vzduchotechniku pro středisko technicko-hygienické údržby ve stanici Zvolen.

Zařízení sestává ze dvou hal. Větší, víceúčelová slouží pro provozní ošetření vozidel, menší obsahuje stabilní umývač. Realizace novostavby na nádraží Zvolen přinesla výrazná prostorová omezení, například jednotky vzduchotechniky byly na střešku haly dopravovány vrtulníkem.

Divize 4 na zakázce pracovala od srpna 2022. Loni v lednu byly dokončeny instalace ve větší hale a postupně se přecházelo na stabilní umývač. Oba objekty byly předány 10. listopadu a do provozu jdou současně. ■

Sídlo společnosti Hospimed



D2 V pátek 10. listopadu podepsala divize 2 se společností Hospimed smlouvu o přístavbě administrativní budovy v Praze na Žižkově.

Čtyřpodlažní objekt v ulici Malešická bude provozně i architektonicky napojen na stávající sídlo společnosti a vedle kanceláří bude obsahovat také prostory pro servis zdravotnické techniky. Návrh budovy s nápadně tvarovaným fasádním obkladem zpracoval pražský ATELIER 6. ■

Studentský Hod cihlou v Ostravě

D1 Společnost Subterra se 24. října účastnila akademické akce Hod cihlou 2023, která byla již pátým přivítáním studentů prvního ročníku Fakulty stavební VŠB – TUO.

Dopolední program letos připravily společnosti z oblasti stavebnictví spolupracující s fakultou. Subterra a další subjekty ze Skupiny Metrostav studentům nabídly brigády, stáže i stálé zaměstnání včetně práce v zahraničí. Svoji činnost a možné profesní uplatnění zájemcům představilo rovněž Kariérní centrum VŠB – TUO.

Odpolední dění zahájila pořádatelka Studentská komora akademického senátu spolu s děkankou a dalšími zástupci vedení fakulty. Kromě samotného hodu cihlou nabídla tradiční akce i další soutěže na několika stanovištích. ■

Trať Mstětice – Praha-Vysočany

Stavební část optimalizace 15kilometrového úseku koridorové železniční trati, již od roku 2020 vede divize 3, je téměř dokončena. V příštím roce zbývají závěrečné práce a dokumentace projektu.



Pro cestující je nejviditelnější součástí optimalizované trati nová podoba stanice Praha-Vysočany, která dostala bezbariérový přístup, nový informační systém a další prvky.

Optimalizace frekventované trati Mstětice – Praha-Vysočany, zahájená roku 2020, je stavebně dokončena. Projekt realizovala dodavatelská společnost vedená divizí 3, kterou dále tvoří OHLA ŽS, Eurovia CZ a Elektrizace železnic Praha.

Stavba obsahovala úpravy železničního spodku a svršku, trakčního vedení a instalaci zabezpečovacího zařízení s přípravou na instalaci ETCS.

Součástí projektu je i nová zastávka Rajská zahrada a hlavně přestavba stanice Praha-Vysočany.

Nová dispozice nádraží

Vedle divize 3 se na přestavbě vysočanského nádraží, stejně jako na celé stavbě, dodávkou elek-



Vysočanské nádraží má nové uspořádání se dvěma ostrovními a jedním bočním nástupištěm.



Nádražní hala se po přestavbě nachází pod kolejíštěm, na úrovni okolních ulic.

troinstalací podílela divize 4. Divize 2 stavěla nový provozní objekt pro řízení železničního provozu.

Ve stanici jsou tři hlavní a tři předjízdny koleje, které doplňuje účelová kolej Správy železnic. Nástupiště jsou nově tři, a to dvě ostrovní s délkou 300 metrů a jedno vnější s délkou 220 metrů. Cestující ocení i nové zastřešení včetně osvětlení.

Bývalou výpravní budovu, nevhodně umístěnou ve středu kolejíště, nahradila odbavovací hala v úrovni podchodu z Paříkovy ulice. Nástupiště propojil rozšířený podchod v nové poloze, zároveň přibyl druhý podchod.

Urychlená stavba

Stavební práce jsou prakticky hotové. Do 9. prosince trvala na území Prahy výluka mezi odbočkou Skály a stanicí Horní Počernice, na většině trati už v listopadu probíhaly hlavně dokončovací práce.

„Přes Vánoce bude stavba přerušena, v lednu a únoru následují dokončovací práce na svršku, na němž po půlroční stabilizaci provedeme třetí podbití, úpravu geometrických parametrů kolejí, dosyp šterku a další drobné činnosti,“ vypočítává vedoucí projektu Pavel Zelina.

Stavebně bude optimalizace ukončena v závěru února, předání je plánováno v srpnu 2024. „Projekt byl rozvržen až do roku 2025, my jsme jej ovšem přeorganizováním přípravných prací dokázali zkrátit o celých devět měsíců,“ zdůrazňuje Pavel Zelina.

Divize 3 se v současnosti podílí také na nava-
zujícím úseku Čelákovice–Mstětice. ■



Ve čtvrtek 7. prosince se ve Vysočanech konalo slavnostní ukončení stavby.

Instalace pro soubor Masaryčka

Společnost Penta Real Estate realizuje rozsáhlou výstavbu v sousedství Masarykova nádraží v Praze. Na technických zařízeních budov Masaryčka a Motel One se od roku 2021 podílí divize 4.

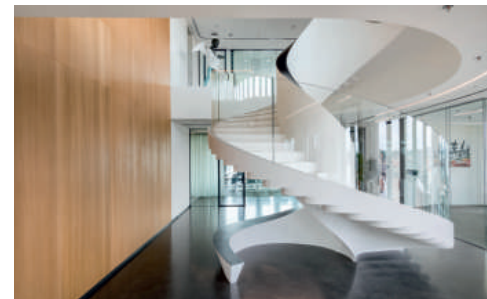
Současná první fáze projektu na bývalých drážních pozemcích zahrnuje polyfunkční budovu Masaryčka, jež je zároveň symbolem souboru, a rovněž objekt Motel One.

Pro budovu Masaryčka, navrženou studiem Zaha Hadid Architects, dodávají divize 4 a společnost HTK vytápění, chlazení, vzduchotechniku, rozvody plynu a zdravotnětechnické instalace. K zakázce patří i odvodnění střechy.

Dodávka pro objekt Motel One, práci ateliéru Schindler Seko Architects, pak vedle vytápění, chlazení, vzduchotechniky a zdravotnětechnických instalací zahrnuje stabilní hasicí zařízení.

Špičková architektura i parametry

Budova Masaryčka v ulici Na Florenci, již tvoří dva převážně administrativní objekty propojené parkovacím suterénem, nabízí nejen výjimečnou podobu exteriéru a interiéru, ale rovněž nejvyšší tech-



Dynamické tvary stavby ukrývají neméně působivé prvky v interiérech.



Obě části budovy Masaryčka propojuje suterén, který kromě parkování obsahuje také kotelnu a strojovny dalších systémů technických zařízení.

nický standard odpovídající certifikaci udržitelnosti LEED Platinum.

Extravagantní tvar stavby s charakteristickou dynamickou fasádou z lamel zlaté barvy ovlivnil i práci technologických profesí. Například vyosení budovy vyžadovalo nevykykle řešené odvodnění. Oba systémy, gravitační i podtlakový, jsou svedeny do dvou nádrží, přičemž jedna slouží pro spla-

chování a závlahu, zatímco druhá pro protipovodňovou ochranu.

„V současnosti už je základní budova předána a pokračují práce pro nájemce, které jsou hoto-
vé asi z poloviny,“ říká vedoucí projektu Václav Rataj. Objekt Masaryčka už je částečně užíván, což samozřejmě výrazně určuje postup a rozsah probíhajících prací. ■

D4

Dokončení tunelu Spitzenberg

Divize 1 v říjnu předala investorovi tunel na německé dálnici A44 ve spolkové zemi Hesensko. Stavbu zahájenou v roce 2017 provázely komplikované geologické podmínky.



Tunel Spitzenberg tvoří dva dvoupruhové tubusy téměř 600metrové délky, dvě propojky a také přibližně půlkilometrový navazující úsek dálnice A44.

Dvoutubusový tunel Spitzenberg o délce přibližně 600 metrů, jež realizovala divize 1 a BeMo Tunneling, byl investorovi předán 18. října. Stavba na trase Eisenach–Kassel se oproti původním plánům opozdila.

„Z naší strany byl harmonogram dodržen, k posunu však došlo kvůli výrazně odlišným geologickým podmínkám, než jaké předpokládal projekt,“ shrnuje okolnosti výstavby ředitel oblasti Německo divize 1 Jiří Patzák.

Vynucené změny

Tubusy procházejí vrchem Spitzenberg s maximálním nadložím 40 metrů. Někdejší tektonická činnost v lokalitě vedla ke vzniku paralelních i křížících se poruchových zón a lokálnímu narušení geologických vrstev.

Ražby metodou NRTM byly zahájeny pravým tubusem ze severního portálu v květnu 2017. Již po 30 metrech bylo třeba postup změnit a použít dešt-



Tunel prochází pod zalesněným západním úpatím hory Spitzenberg v obci Wehretal.

ník z patnáctimetrových ocelových mikropilot vyplněných cementovou suspenzí. Díky tomu mohla pokračovat ražba s přesným rozdělením čelby.

Nejprve byla vyražena boční štola na délku zhruba 10 metrů, včetně rozšíření u kaloty, poté druhá boční štola a nakonec jádro. Části čelby zajišťovaly 12metrové samozávrtné kotvy a stříkaný beton. Po dokončení kaloty provizorní protiklenbou bylo provedeno opěří a dno. Vyraženy byly i dvě 10metrové propojky.

Pečlivý postup

Důležité bylo průběžné vyhodnocování geologických podmínek a konvergenčních měření na každých 10 metrech. Ražby byly dokončeny v červenci 2020. O rok později bylo zrealizováno sekundární ostění a začátkem letošního roku pak byly dokončeny i zbývající konstrukce.

Projekt zahrnoval i vystrojení tunelu včetně uzemnění, odvodnění, kabelových šachet a tras, vozovky a chodníků.

Jedním ze stavebních objektů byla stabilizace až 35 metrů vysokého odřezu svahu Lerchenberg u severního portálu, při níž byl využit trojrozměrný síťový systém Krismer. Prudký sklon terénu v úhlu 60° minimalizoval šířku odřezu, čímž byl zajištěn co možná nejšetrnější zásah do přiléhající chráněné přírodní oblasti.



V oblasti severního portálu se nachází další součást stavby, odřez svahu Lerchenberg.

Rekonstrukce obchodního domu Máj

Divize 4 dokončuje svůj díl práce na technických zařízeních při komplexní rekonstrukci obchodního domu Máj, jedné z nejvýraznějších památek architektury 70. let minulého století v Praze.



Nejzajímavější část obchodního domu Máj představuje prostorná hala s eskalátory, která byla před výstavbou sousedního souboru Quadrio zcela prosklená.

Od července 2022 pracují společnosti Metrostav a Bau-Stav na rekonstrukci obchodního domu Máj v centru metropole. Projekt obsahuje dispoziční úpravy a výměnu fasádního pláště a všech instalací při zachování charakteru stavby.

Divize 4 realizuje topení, chlazení, zdravotně-technické instalace, vzduchotechniku a stabilní hasičí zařízení.

Moderní památka

Obchodní dům Máj, původně Prior 02, na rohu Národní třídy a Spálené ulice byl dokončen v roce

1975 dle soutěžního návrhu trojice architektů z libereckého ateliéru SIAL – Johna Eislera, Miroslava Masáka a Martina Rajniše.

Budova je výrazným příkladem moderní architektury předznamenávající styl high-tech. Vedle lehkého obvodového pláště s rozsáhlými prosklenými plochami v pásech a volné dispozice prodejních ploch se objekt vyznačuje estetickým využitím technologických prvků. Příkladem jsou eskalátory v boční komunikační hale nebo pohledová a barevná natěření zvýrazňující potrubí vzduchotechniky.

Od roku 2007 je obchodní dům Máj na seznamu kulturních památek.

Práce v centru

Divize 4 se na rekonstrukci podílí od letošního jara a instalace ve společných prostorách již z převážné části dokončila. Jako poslední realizuje strojovny a vnější i vnitřní stoupačky a předává napojovací body pro nájemce.

Zajímavým úkolem byla montáž vzduchotechnické stoupačky umístěné na vnějšku fasády. „Potrubí nemůže být kotveno přímo do obvodového pláště a musejí je nést masivní ocelové nosníky před fasádou. To rozhodně není standardní řešení,“ popisuje specifika zakázky vedoucí provozu vzduchotechniky divize 4 David Svoboda.

Organizaci stavby omezovala poloha obchodního domu v centru hlavního města. Navážení materiálu podléhalo přesné koordinaci s podrobným harmonogramem.

Kromě základní budovy dodává divize 4 technologie rovněž pro nájemní prostory a již uzavřela samostatnou smlouvu pro nájemce Tesco.



Rozsáhlé prodejní plochy vyžadují dostatečně dimenzovanou vzduchotechniku.

D1

PĚT OTÁZEK

Petr Novák

stavbyvedoucí divize 3



Po absolvování gymnázia a základní vojenské služby nastoupil Petr Novák na Fakultu dopravní ČVUT v Praze. Od ukončení studia již téměř dvacet let pracuje v oboru, ve společnosti Subterra působí dva roky.

Jak hodnotíte práci na nedávno otevřené tramvajové trati na Dědinu?

Bylo to velice náročné, ale tramvaje se nakonec rozjely v plánovaném termínu. A to i přes mnoho komplikací, se kterými se všechny tři zúčastněné divize musely vypořádat.

Ohrožovaly takové komplikace pevně ohraničený harmonogram?

Plnění závazků je pro mě obecně velice důležité, byť v tomto případě šlo o objektivní důvody na straně investora. Na začátku stavby jsme zvažovali, zda jsme schopni smluvní termín dodržet, nebo jestli máme uplatnit nezpochybnitelný nárok na jeho posun. Když jsem dospěl k závěru, že můžeme trať zprovoznit v původním termínu, rozhodl jsem se vést stavbu tímto směrem.

Názor některých kolegů, že jsme harmonogram měli smluvně prodloužit, беру jako zcela relevantní, ovšem o správnosti takového kroku jsem nebyl přesvědčen. Čas jsou nejen peníze, ale i vázané kapacity, které pak neumožňují jít do nových projektů.

Jaké problémy se objevily?

Byly různého druhu a souvisely především s lokalitou a tím, že stavba musela proběhnout v krátkém termínu. Ulice Evropská je důležitou výpadovkou a součástí páteční trasy na letiště Václava Havla, není možné ji jednoduše uzavřít. Navíc realizace probíhala při českém předsednictví v Radě EU, což znamenalo vyšší počet diplomatických konvojů jezdících přes stavbu. To bylo rovněž třeba vzít v potaz při plánování.

Jaká další poučení si z projektu odnášíte?

Nejcennější byla zkušenost s prací s lidmi. Udržet pohromadě směsici tolika osob s rozdílnými názory, zvyklostmi a potřebami – pracovníky naší společnosti, subdodavatelů, investora, projektanta, různých úřadů a organizací nebo občany z okolí stavby – to vyžaduje mnoho energie a každodenní řešení konfliktů. Podle mého názoru by stálo za to nabízet podporu rozvoje komunikačních dovedností, minimálně lidem na klíkových postech. Aby podobné role mohli zaměstnanci zvládat dlouhodobě i přes napětí a stres, které k nim patří.

Dosud jsem převážně pracoval na železničních stavbách v délkách řádově desítek kilometrů. Stavba 2,3kilometrové tramvajové trati tedy mohla vypadat jako jednoduchá záležitost, opak byl však pravdou. Ve městě, navíc v podmínkách novostavby, připadá na každý metr trati podstatně více kolizí a méně prostoru.

Zkušenost jsme udělali rovněž s projektovou dokumentací. Zadávací podklady neobsahovaly potřebné detaily, proto bylo součástí zakázky dopracování realizační dokumentace. Projekt rostl spolu se stavbou do poslední chvíle. Velmi intenzivní byla také jednání s investorem, který stavbě věnoval a stále věnuje velkou pozornost.

Může úspěšná realizace tramvajové trati přinést divizi 3 další zakázky?

Myslím, že v blízké budoucnosti lze očekávat další rozvoj tramvajové dopravy, a tedy i více výběrových řízení na jejich výstavbu.

K úspěchu v soutěžích i při realizaci jsou vedle referencí nezbytné i konkrétní zkušenosti, jichž prodloužení trati na Dědinu poskytl řadu. Už nyní vím, že kdybych měl na začátku stavby dnešní zkušenosti, řešil bych některé věci jinak.

Úspěšná aplikace SportujeM

Během října a listopadu proběhla poslední letošní výzva v zaměstnanecké aplikaci SportujeM Skupiny Metrostav. Cíl byl naplněn na 111 %.

Podzimní výzva byla věnována oddělení dětské neurologie Thomayerovy nemocnice v Praze, které nasbíranou částku využije na nákup pěti speciálních rozkládacích křesel pro rodiče hospitalizovaných dětí.

Společnost Subterra se v počtu nasbíraných bodů umístila na třetím místě, ze zaměstnanců se do první desítky dostali Marie Frantlová a Kamil Broda. Poděkování ovšem patří všem, kteří se do aktivit v aplikaci SportujeM zapojili. Další výzvy se chystají na příští rok.

Více o aplikaci včetně registrace pod pracovním e-mailem a propojení účtu s aplikací Strava najdete na www.sportujemveskupine.cz.

Ocenění pro tunel Milocho



D1/D3/D4 V pátek 24. listopadu vyhlásila Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství v pražském Rudolfinu letošní výsledky soutěže Stavba roku.

V kategorii Zahraniční stavba roku 2023 ocenila porota slovenský železniční tunel Milocho, na jehož realizaci se v letech 2017 až 2021 podílely divize 1, 3 a 4. Jednotubusový dvoukolejný tunel na trati Púchov–Žilina, který byl ražen v komplikovaných geologických podmínkách, dosahuje délky 1861 metrů a jeho součástí je i úniková štolka.

GRATULACE PROSINEC–LEDEN

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Miroslava Táborská

50 let

Peter Stránský
Ing. Jiří Patzák

55 let

Stanislav Brandys
Radek Křižan
Tomáš Meduna
Ing. Jaroslav Čížinský

60 let

Pavol Troják

65 let

Ing. Pavel Ctibor

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Bc. Martin Veselý

15 let

Ing. David Svoboda
Andrea Boháčková
Petra Fialová
Ing. Jakub Knajfl
Jarmila Drahotušská

20 let

Ing. Jan Březina
Jaroslav Mikeška

25 let

Jaroslav Krampera

30 let

Ing. Josef Paulíček

35 let

Vladimír Slimáček

Knihovna na Petřinách v provozu

Ve středu 1. listopadu 2023 se veřejnosti slavnostně otevřela nová pobočka Městské knihovny v Praze, jejíž výstavbu řídila divize 2 od loňského jara.



Pražské Petřiny dostaly moderní budovu, která je knihovnou i místním kulturním centrem.

Po několika desetiletích se jedná o první knihovnu v metropoli, která byla ke svému účelu od počátku navržena. Stavbu, jejíž základní kámen byl položen v červnu 2022, realizovala divize 2 se společností Chládek & Tintěra Pardubice.

Elegantní budova dle projektu ateliéru monom se čtyřmi nadzemními a jedním podzemním podlažím nabízí nejen prostory pro samotnou knihovnu, ale také pro vzdělávací a kulturní akce.



Stavbě dominuje prostor s točitým schodištěm propojujícím čtenářská podlaží.

Čtenářská část se nachází v prvním a druhém nadzemním podlaží s centrálním schodištěm. Dvě nejvyšší patra obsahují zázemí pro knihovníky včetně kanceláří, expedice a dílen. V suterénu je umístěn multifunkční sál pro šedesát návštěvníků. Několik různě velkých kluboven bude sloužit výuce, tvůrčím dílnám či setkáváním spolků.

Podstatnou součástí stavby tvoří rovněž zahrada s terasou pro čtení i relaxaci.



Otevření nové knihovny přilákalo mnoho hostů, pásku stříhal i ředitel divize 2 Petr Kajer.

Knihovna stojí na místě původní, nevyhovující budovy z 50. let minulého století, tzv. školičky. Dodavatelé na objektu pracovali od března 2022, v závěru roku byla dokončena hrubá stavba s konstrukcí z monolitického železobetonu.

I přes omezenou velikost staveniště a požadavky na změny před dokončením se realizace obešla bez problémů, a to i díky dobré spolupráci s investorem a projektanty.

Modernizace havířovského nádraží

V pátek 13. října byla oficiálně zahájena modernizace slezské železniční stanice Havířov. Projekt realizuje dodavatelská společnost pod vedením divize 3.



Slavnostní zahájení stavby se konalo před architektonicky významnou nádražní budovou.

Havířovské nádraží proslulo budovou ze 60. let minulého století v tzv. bruselském stylu, které hrozila demolice. Objekt, jenž byl přestavěn na sportovní halu, se stal kulisou slavnostního zahájení.



Společnost Subterra na ceremonii zastupoval obchodní ředitel Jiří Tesaf.

Dodavatelskou společnost pod vedením divize 3 dále tvoří OHLA ŽS, Elektrizace železnic Praha a AŽD Praha. Za společnost Subterra promluvil a na kolejnici poklepal obchodní ředitel Jiří Tesaf.

Náplní stavby je celková obnova kolejiště, rekonstrukce dvou ostrovních nástupišť a také podchodu, který bude doplněn o výtahy a prodloužen na druhou stranu nádraží do městské části Šumbark. Havířov je poslední větší stanicí v Moravskoslezském kraji, v níž dosud není možný bezbariérový přístup k vlakům.

Modernizací projde rovněž čtyřkilometrový traťový úsek ve směru k zastávce Havířov střed, která cestujícím slouží od října 2017. Projekt zahrnuje rekonstrukci železničního spodku a svršku, mostů a propustků i nové zabezpečovací a sdělovací zařízení.

Součástí stavby, jež má být dokončena v roce 2026, je rovněž kompletní obnova trakčního vedení umožňující výhledovou změnu napájení ze stejnosměrného na střídavé napětí.

Dvě prorážky na stavbě metra D

Více než půldruhý rok od zahájení dospěla výstavba trasy D pražského metra Pankrác–Olbrachtova, realizovaná mezinárodním konsorciem pod vedením divize 5, k důležitým prorážkám.



Dimenze budoucích prostor metra jsou na mnoha místech stavby již viditelné.

První úsek trasy D pražského metra v délce 1,2 kilometru, zahrnující přestup z trasy C, je v geologicky komplikované oblasti ražen z několika stavenišť. Některé části díla již byly propojeny.

Ve čtvrtek 30. listopadu se konala prorážka pravého dílčího výrubu stanice Pankrác směrem k obrotovému tunelu, tedy v úseku realizovaném divizí 5. Propojily se ražby ze staveniště v sousedství magistrály a staveniště na křižovatce ulic Budějovická a Na Strži.



V listopadu se ve stanici Pankrác setkaly dvě části díla realizované divizí 5.

Na staveništi před obchodním centrem Arkády Pankrác byla dokončena přeložka páteřního horkovodu, což umožňuje plné zahájení práce na zajištění stavební jámy pro výstavbu přestupových chodeb mezi trasami C a D.

V pátek 1. prosince byli hosté a zástupci médií svědky oficiální prorážky do prostoru budoucího levého staničního tunelu stanice Olbrachtova, již realizuje STRABAG, z traťového úseku, který buduje HOCHTIEF CZ.



V prosinci ve stanici Olbrachtova propojily své úseky společnosti STRABAG a HOCHTIEF CZ.

Ražba v tomto místě probíhá v nepříznivých podmínkách bohdaleckých břidlic, které neumožnily navrhnout a následně zrealizovat velkorozměrové výrubu pro obvyklý jednolodní nebo trojlodní profil stanice.

Olbrachtova tak bude atypickou dvoulodní stanicí s malým objemem prostoru pro cestující, alespoň v porovnání s ostatními částmi pražského metra. Jedná se o první raženou stanicí tohoto typu v hlavním městě.