



V PLZNI VRCHOLÍ STAVBA
CENTRA PLAZA

SUBTERRA



SCULPTURE GRANDE PRAGUE 2007
SKONČILO

SUBTERRA A.S., ČLEN DDM GROUP

Chorvatská zakázka divize 1 se stala předmětem rubriky **Rozhovor na aktuální téma**. Povídali jsme si s Radkem Blaškem – str. 2

Prodloužení trasy metra C se chýlí ke konci. Čtěte **Metro IV. C2 krůček před dokončením** – str. 2

Nová vodohospodářská zakázka divize 2 obnáší **Kilometry řadů v Dolní Liboci** – str. 3

Stali jsme se generálními partnery **Konference o bezvýkopových technologiích** – str. 3

Průběh slavnostního **Zahájení stavby „Prodloužení kolektoru Koliště a šachta Teplárna“** přinášíme ve fotoreportáži – str. 4

AKTUALITY

KEJŘŮV MLÝN ZNOVU OŽIJE

V hloubětínském lesoparku začaly přípravné práce před zahájením stavby bytového komplexu Kejřův mlýn. Investorem tohoto pozoruhodného bydlení je společnost Star Group, se kterou divize 2 spolupracuje na výstavbě souboru budov River Lofts.



NA TOPOLCE KONČÍME

V polovině září dokončil tým divize 2, vedený Václavem Cílkem, svým způsobem náročný projekt, který zahrnoval rekonstrukci vodovodního a kanalizačního řadu podél budovy Jedličkova ústavu.



RIVER LOFTS VYROSTLY DO PATER

Při pohledu na dnešní stav obytného komplexu River Lofts je zřejmé, že jde o skutečnou holešovickou dominantu. V závěru září dokončili stavbaři divize 2 bez problémů hrubou stavbu. River Lofts mají být kompletně hotovy v únoru 2008.



RAŽBY BRNĚNSKÝCH TUNELŮ ZAČALY

V pondělí 17. září nabylo právní moci stavební povolení na ražby dvou paralelních tunelů pod ulicí Dobrovského v Brně. Stavbu realizujeme ve sdružení s Metrostavem a OHL ŽS.



PRODLOUŽÍME BRNĚNSKÉ KOLEKTORY

„Chceme, aby Brno mělo moderní a funkční infrastrukturu, k níž kolektory samozřejmě nenahraditelně patří. Kolektor Koliště je tak dalším příspěvkem k vybudování Brna budoucnosti, kde už nebude nutné při sebemenší opravě inženýrských sítí rozkopávat celé ulice,“ prohlásil v kolištském parku brněnský primátor Roman Onderka chvíli předtím, než začal opat Lukáš Evžen Martinec křtít sošku sv. Barbory.

Tímto aktem byla oficiálně zahájena stavba „Prodloužení kolektoru Koliště a šachta Teplárna“, kterou pro objednatele statutární město Brno realizuje sdružení firem OHL ŽS a.s. a Subterra a.s. Cílem stavby je rozšířit stávající síť primárních neboli hlubinných kolektorů v Brně, jež slouží k uložení zejména tranzitních inženýrských sítí. Za naši společnost se stavby účastní divize 1. Práce realizuje kolektiv, který má s brněnským podzemím velmi dobré zkušenosti, neboť to není tak dávno, co dokončil referenční stavbu „Stoková síť města Brna“.

Rozsahem menší část stavby je umístěna v areálu Tepláren Brno při ulici

Špitálka. Nejzajímavějším objektem této části je realizace nové přístupové šachty, která je budována technologií tzv. spouštěné studny a umožní napojení na stávající kolektor Radlas. Jedná se o kruhovou šachtu s průměrem 4,2 metru a hloubky kolem 17 metrů. Druhým cílem je kolektor Koliště, který je situován v parku podél ulice Koliště v prostoru přibližně 100 metrů od Domu umění po lávku k IBC. Nově vybudovaný kolektor propojí stávající kolektory Malinovského náměstí a Příkop mezi šachtami Š15 a UŠ2. Připomeňme si, že tyto stavby realizovala v první polovině 90. let právě naše společnost. Hlavním stavebním objektem je podzemní tunel o profilu cca 24 m² a délky 188 metrů. Umístění kolektoru bude 35 metrů pod terénem. Ražba kolektoru se bude provádět podle zásad Nové rakouské tunelovací metody, a to v nepřetržitém 24hodinovém provozu. Na základě poznatků místní geologie se předpokládá, že k rozpojování horniny na čelbě bude stačit minibagr. Doprava materiálu bude probíhat standardním způsobem, tedy vodorov-

nou strojní kolejovou dopravou v podzemí a svislou dopravou těžní šachtou na povrch pomocí zdvihacího zařízení. Primární obezdívka bude z výztužných příhradových rámců typu ANKRA, dvou vrstev KARI sítě a stříkaného betonu. V jedné směně pracuje 5 razičů s plánovaným postupem 0,75–1 metr za den, podle geologické situace. Jedinou omezující překážkou je podmínka realizovat dílo ze stávající, již provozované šachty Š15, která umožňuje zřízení prostoru pro těžbu a spuštění mechanizace o rozměrech maximálně 1,6 x 2,7 metru. Součástí dodávky je rovněž provedení sekundární obezdívky, drobné nadzemní objekty, vybavení provozní technologií a příprava pro uložení budoucích inženýrských sítí. Způsob provádění díla je organizován tak, aby byly minimalizovány zábery veřejných ploch a stavba co nejméně omezovala a rušila okolní život a nepoškozovala životní prostředí.

Stavba o finančním objemu 92,5 mil. korun bez DPH bude podle časového harmonogramu dokončena v desátém měsíci příštího roku. Š. Sedláček

DIVIZE 3 ÚSPĚŠNĚ ROZŠÍŘUJE PORTFOLIO

Po úspěšně získané zakázce „Výstavba protihlukové stěny Starý Lískovec“ na dálnici D1 v Brně-Starém Lískovci, která se v těchto dnech dokončuje, získala divize 3 také železniční zakázku na jihu Čech. V rámci provádění 1. etapy stavby „Elektrizace trati České Velenice–České Budějovice“ buduje protihlukovou stěnu v Nové Vsi u Českých Budějovic.

Divize 3 se na elektrizaci této jihočeské trati podílí na několika stavebních objektech. Mezi svým rozsahem největší a časově nejnáročnější patří výstavba protihlukové stěny z železobetonových

sloupků půdorysného tvaru písmene H zabetonovaných do vrtaných monolitických železobetonových pažených pilot. Protihluková stěna z pilot o průměru 72 cm a panelů z porobetonového pohltivého materiálu je situována po obou stranách jednokolejné železnice v celkové délce 1650 metrů. Z toho 1200 bm na levé straně trati a 450 bm na pravé straně trati.

„Hlavní objem prací jsme provedli v nepřetržitě výluce koleje v období od 19. března do 31. května tohoto roku.

Pokračování na straně 2



SKUPINOVÉ PARTNERSTVÍ

NÁŠ SPOLUPRACOVNÍK NA OSMITISÍCOVCE

Kdybyste se v horolezeckých kruzích někoho zeptali na jméno Joska Nežerka, jistě by věděl, o koho jde. Bezpochyby patří k našim nejlepším horolezcům a dobrému jménu se těší v celém horolezeckém světě. Vystoupil na několik šesti- a sedmitisícovek v Asii a Americe a s jeho jménem jsou spojeny i úspěchy na osmitisícovkách Mt. Everestu, Nanga Parbatu a Annapurně. Kdybyste se zeptali na Josefa Nežerku u nás ve společnosti, dozvíte se, že je již tři roky naším zaměstnancem. Přišel k nám ze společnosti Metrostav a je vedoucím odboru vnitřního auditu. S potěšením proto přinášíme zprávu o jeho nedávném sportovním výkonu v rámci Expedice Gasherbrum 2007, kdy k jeho úspěchům přibyla další osmitisícovka. Partnerem expedice byla navíc skupina DDM Group, již je Subterra součástí.

Cíle expedice

Gasherbrumy jsou typické velehorské špice v pákistánské části pokračování Himálaje zvané Karakorum. Tvoří nádherný uzavřený prstenec hor s bohatou lezeckou minulostí. Cílem expedice vedené Joskou Nežerkou bylo vystoupit na dva vrcholy během jedné expedice a současně, v alpském stylu, vystoupit na Gasherbrum III, na kterém ještě Češi nebyli.

Počasí naplnění cílů nepovolilo

V předsunutém základním táboře se expedice rozdělila. Joska Nežerka, spolu se Zdeňkem Němcem a Norem Olavem Ulvudem vyrazili za pokusem splnit první cíl. Navzdory nepříznivému počasí, kvůli kterému ztratili mnoho dní, nakonec zlezli „pouze“ 8068 metrů vysoký Gasherbrum I (GI).



Jak to vidí vedoucí expedice

„Kdybych měl udělat jakousi rekapitulaci, tak samozřejmě mi bylo líto, že se na vrcholy nedostali i ostatní. Celá expedice ale proběhla v pořádku a celkově byla úspěšná. Alespoň jeden vrchol. Většina ze 17 expedic odjela domů bez vrcholu. Nakonec jsem byl rád, že jsme se vrátili domů všichni a zdraví. A také díky za to, čemu jsem na začátku nevěřil. Za celou dobu jsme totiž neměli žádný vážnější konflikt, všichni jsme se vraceli jako přátelé,“ zhodnotil expedici Josef Nežerka.

Více na www.gasherbrum2007.wz.cz

Š. Sedláček

ROZHOVOR NA AKTUÁLNÍ TÉMA

CHORVATSKÁ ZAKÁZKA DIVIZE 1



V posledním čtvrtletí minulého roku se jméno naší společnosti po třech letech opět vrátilo na Balkánský poloostrov. Po tunelu Plasina, jehož generálním dodavatelem byla v letech 2002–2004 Subterra, zahájily v prosinci loňského roku razičské osádky divize 1 ražby dalšího dálničního tunelu, tentokrát na úseku mezi městy Rijeka a Záhřeb. Po slavnostním proražení 2134 metrů dlouhého tunelu jsme o rozhovor požádali manažera projektu Radka Blaška.

Začátek naší účasti při ražbě druhé tunelové trouby provázely průtahy s podepsáním smlouvy mezi naší společností a generálním dodavatelem ... Určitě je třeba vzpomenout na to, že se jednalo o komunikaci na dálku. V případě takovéhoto zahraniční zakázky bylo navíc potřeba překládat veškerou korespondenci i dokumentaci do úředních jazyků. Významný posun také způsobila dohoda o ceně. Celkově jsme ztratili přibližně dva a půl měsíce.

Vyplatilo se mobilizovat naše kapacity pro ražbu sotva kilometrového tunelu? Od začátku jsme vytvářeli projekt s maximální účastí našich strojů a technických kapacit. Naším cílem nebylo pouze dokázat schopnosti firmy Subterra vyražením 837 metrů tunelu se zajištěným primárním ostěním a souvisejících objektů, ale kontinuálně navázat na další možné zakázky v této oblasti. Od dob Plasiny se v Chorvatsku těšíme dobrému jménu a chceme zde nadále působit.

Je tedy možné, že po tunelu Tuhobić navázete na další zakázku? I to je možné. Společně s naším part-

nerem z DDM Group, firmou Doprastav, se účastníme soutěží na další tunelové a dopravní stavby tady v Chorvatsku. Kromě jiného nyní pracujeme na přípravě podání nabídky na realizaci 4115metrů dlouhého tunelu „Sveti Ilija – Biokovo“. Nechme se překvapit.

Jak byste zhodnotil rok práce v Chorvatsku? Byla spolupráce s domácími firmami korektní? Rozhodně jsem přesvědčen, že jsme odvedli pořádný kus práce, za který se nemusíme stydět. Mnohokrát jsme měli díky výborné organizaci práce výtečné postupy. V měsíci březnu jsme docílili dokonce maximálního výkonu, a to 153,5 tunel metrů v plném profilu. Ovšem vzhledem k tomu, že jsme byli například omezeni počtem odpalů – 3x za den mimo turistickou sezónu, 2x za den v sezóně – končili jsme často před hranicí 150 metrů za měsíc. I tak jsme sklízeli obdiv u konkurence. No a co se týče spolupráce s domácími firmami, vesměs byla velmi dobrá. Záměrně říkám vesměs, protože si musíme uvědomit, že pro místní tunelářské firmy jsme opravdu vážná konkurence. Mohu ale potvrdit, že jsme si během této stavby vytvořili hodně dobrých kontaktů na spolehlivé dodavatele.

Nebyla překážkou jazyková bariéra? Zprvu byla, to je pravda. Nakonec jsme se ale s dozorem stavby dohodli, že na každé směně bude náš technik, který ovládá chorvatštinu. Po pár měsících jsme si tento jazyk, alespoň co se týče technických výrazů, osvojili. Abych pravdu řekl, dnes ani sám nevím, jak některé technické výrazy říct česky.

Zastihly vás během toho roku nějaké anomálie z pohledu našich krajanů? O tom by vám nejlépe vyprávěl náš stavbyvedoucí Pavel Bělský. Během jeho směny se na stavbu přišel podívat hnědý medvěd. To se u nás doma často neděje. Škoda jen, že jej medvěd natolik zaskočil, že nemáme z tohoto setkání žádnou fotodokumentaci. Pro místní obyvatele to není nic neobvyklého, ale pro nás to byl zajímavý zážitek.

Děkuji za rozhovor. Štěpán Sedláček

DIVIZE 3 ÚSPĚŠNĚ ROZŠÍŘUJE PORTFOLIO



Pokračování ze strany 1 Jednalo se prakticky o osazení všech prvků PHS. Obsypy a terénní úpravy kolem stěny včetně přípravy pro provedení nátěrů a osazení zeleně jsme realizovali už za provozu železnice. V současné době dokončujeme nátěry a výsadbu zeleně. Stěna je tedy připravována ke konečné přejímce objednatelem,“ popisuje průběh stavby manažer projektu Emil Macháček z divize 3.

Další objekty, které spadají do kompetence naší společnosti, řeší přeložky potrubí struskovodu, vodovodu a plynovodu, ke kterým dochází z důvodů výstavby mostního objektu přes trať v Českých Budějovicích. Vlastní provedení přeložek proběhne ve dvou etapách. První začne v říjnu letošního roku, kdy budou potrubí uložena na provizorní most. Po dokončení mostu se potrubí definitivně uloží do jeho konstrukce.

Provádění protihlukových stěn je pro divizi 3 novým oborem činnosti, který rozšiřuje uplatnění našich prací při realizaci dopravních staveb.

Š. Sedláček ■



V PLZNI VRCHOLÍ STAVBA CENTRA PLAZA

Nákupní centrum Plzeň Plaza, které od poloviny loňského roku realizuje divize 2 naší společnosti ve sdružení s firmou Hochtief CZ, v těchto dnech prochází posledními fázemi výstavby. Otevření pro veřejnost je naplánováno během listopadu. Plzeňané tak stihnou vánoční nákupy v novém nákupním centru.

Projekt za zhruba 700 milionů korun, který se nachází v centru města Plzně, nedaleko hlavního náměstí Republiky, nabídne nejen možnost nákupů, ale i sportovní a relaxační zónu či kulturní zařízení. Suterén Centra nabídne převážně služby v rámci supermarketu a další obchody jako drogerie, lékárna, tabák, květinářství, cestovní agentury aj. Mezipatro, do kterého se bude vstupovat z přilehlého parkoviště, poskytne širokou škálu zábavy a aktivit jako například bowling, restaurace, knihkupectví, hračkářství, sportovní potřeby aj. První patro je vytvořeno tak, aby uspokojilo potřeby zákazníků ohledně nakupování módy, doplňků a stravování. Cinema City zde otevře 10 kinosálů a svou již druhou lokaci v ČR zde bude mít i Fantasy Park.

„V poslední fázi výstavby, která by měla být na konci října ukončena

kolaudací, dochází zejména k finálním úpravám pláště budovy ze závěsného keramického fasádního systému, dále k dokončování přístupových komunikací, rozvodům inženýrských sítí vně budovy, dostavbě ocelové konstrukce multikina s deseti kinosály a v neposlední řadě k předávání jednotlivých prostorů konečným nájemníkům, na nichž je finální úprava jednotek. Práce probíhají rovněž na budově tzv. „parking house“, kde musel být původní projekt zcela přepracován. V místě zakládání této budovy byly totiž objeveny zbytky starého židovského hřbitova. Investor se nakonec rozhodl, po konzultaci s židovskou obcí, změnit založení budovy tak, aby žádným způsobem nezasahovalo do místa nálezu,“ popisuje aktuální situaci na stavbě manažer projektu Miroslav Filip.

Plzeň Plaza zaujímá plochu o rozměru přibližně 95 000 m², z čehož nákupní a zábavní části připadá plocha cca 27 000 m². Skládá se ze tří pater nákupního a zábavního centra a přilehlé budovy, která bude poskytovat až 450 parkovacích míst. Obě budovy jsou pro snadný přístup propojeny podzemním tunelem. Š. Sedláček ■

METRO IV. C2 KRŮČEK PŘED DOKONČENÍM

Dnes by jen nezavševčený člověk poznal, že z konečné stanice metra Ládví pokračují tubusy směrem na Střížkov, Prosek až do Letňan. Za mohutnou stavbou, která vedla částečně raženými a částečně hloubenými tunely, zbyly většinou jen nové komunikace a čerstvá zeleň. Nedávné stavební práce by asi nakonec prozradila stanice Střížkov, která svým zvláštním tvarem „paryby“ – jak se jí začalo přezdívat – budí pozornost už z velké dálky. Sdružení metro IV. C2, ve kterém figurují společnosti Metrostav, Subterra a Skanska CZ, odvedlo svou práci dle předpokladů a k poslednímu listopadovému dni je připraveno zahájení přejímky jednotlivých technologických částí. V prvním čtvrtletí příštího roku pak budou podle harmonogramu zahájeny provozní zkoušky metra. První cestující by se prodlouženou trasou metra C měli svézt 1. května 2008.

Práce se soustředí v Letňanech Nejvíce napilno mají v těchto dnech stavaři s konečnou stanicí Letňany. Je to dáno především tím, že se jedná o jednu z největších stanic pražského metra. Poslední zastávka na trase udiví svou

záměrně velkou kapacitou ostrovního nástupiště. Pražské stanice metra mají obvykle nástupiště široké deset metrů, v Letňanech to bude dvojnásobek. Důvodů je hned několik. Jednak bude v těsné blízkosti vystavěn autobusový terminál příměstské hromadné dopravy a dále zachytne parkoviště až pro sedm set automobilů. Předpokládá se tedy, že stanici bude využívat nárazově velký počet lidí. Dalším důvodem, který hledí spíš do budoucna, je výstavba kamenného výstaviště a možnost pořádání olympijských her právě v Letňanech.

Divize 2 buduje zastřešení terminálů Vedle dokončovacích prací, které probíhají na všech stavebních objektech realizovaných divizí 2, získal pracovní tým metra IV. C2 další povrchovou zakázku ve stanici Letňany. Podél autobusových terminálů buduje přibližně dvě stě metrů dlouhé prosklené zastřešení z montovaných ocelových konstrukcí, které je nutné kotvit do železobetonových základů. Nejsložitější pasáží je přesné smontování nosníků obdařených výraznými architektonickými detaily. Š. Sedláček ■



PROJEKT ČLENA SKUPINY

SLOVENSKO ROZŠÍŘÍ DÁLNIČNÍ SÍŤ

Společnost Doprastav, lídr na slovenském stavebním trhu, ve sdružení s Váhostavem SK a Strabagem na konci listopadu dokončí a zprovozní významný dálniční úsek na Slovensku.

Právě budovaný úsek dálnice D3 Hričovské Podhradie–Kysucké Nové Mesto je součástí prioritního dálničního tahu D1 a D3 v trase Bratislava–Trenčín–Žilina–Skalité s napojením na Polsko a s odbočením na Českou republiku. Vzhledem k časovému harmonogramu výstavby jednotlivých úseků je tato část rozdělena na dvě samostatné stavby, a to: Hričovské Podhradie–Žilina–Strážov a Žilina–Strážov–Kysucké Nové Mesto. Doprastav, člen skupiny DDM, se podílí na prvním, přibližně 7,5 kilometru dlouhém úseku.



Parametry stavby Čtyřproudový úsek dálnice z Hričovského Podhradia do Žiliny–Strážova začíná ve Vážské kotlině v místě mimoúrovňové křižovatky dálnic D1 a D3 „Dolný Hričov“ napojením na dálniční úsek D1 Vrtížer–Hričovské Podhradie. Dále prochází nivou Váhu, podél železniční tratě. Trasa dálnice pokračuje kolem vodní nádrže Hričov, úpatím vrchu Háj a Dúbrava v Žilinskej Lehotě. Konec 1. úseku dálnice D3 je na mimoúrovňové křižovatce Žilina–Strážov, která zabezpečí napojení dálnice na další cestu. Na tomto sedmikilometrovém úseku bylo vybudováno neuvěřitelných 21 mostů, které by dohromady měřily bezmála 5 kilometrů. Výstavba celého úseku přijde přibližně na 5 miliard slovenských korun.

Kontrolní den s premiérem Význam budování dálniční sítě na Slovensku zdůraznil i premiér Robert Fico, který se osobně zúčastnil kontrolního dne generálních ředitelů v druhé polovině srpna. Připomněl, že urychlená výstavba dálnic na celém území Slovenska je jediným způsobem, jak zabezpečovat rovnoměrný rozvoj regionů. Nezapomněl kladně zhodnotit práci všech účastníků sdružení, kteří se podílí na výstavbě tohoto úseku, a poukázat na to, že úsek dálnice v okolí Žiliny je do budoucna spojený s výstavbou několika kilometrů dálničních tunelů.



Plný profil v létě Do konce listopadu se sice počítá s otevřením celého úseku dálnice, ale poslední kilometr ze Strážova do Žiliny bude dokončen jen v poloprofilu a čtyřproudová cesta bude otevřena až v létě 2008. I tak to bude pro motoristy velmi příjemná událost, která podstatně zpríjemní cestování. Š. Sedláček ■

POHLED ZA HRANICE

VÍDEŇ RAZÍ TUNELY

Za pár let se nejspíš dočkáme toho, že letecká doprava po starém kontinentu bude přežitkem. Čím dál více se totiž státy Unie snaží investovat nemalé finanční prostředky do železnice, která, s ohledem na nedávné zkoušky rychlovlaku ve Francii, dokáže konkurovat cestování vzduchem. Krátkým úvodem narážím na projekt rakouských železnic, které se pustily do velkolepé rychlotrati vedoucí z hlavního města Vídně tunelovým komplexem až do 42 kilometrů vzdáleného St. Pöltenu. Při prozkoumání důvodů proč stavbu realizovat a nakonec i návrhu řešení zjistíme, že se v mnohém podobá trati zamýšlené Českými drahami ze Smíchovského nádraží do Berouna. Rakušané stavbu zahájili nejsložitějším úsekem, který vede přibližně 13 kilometrů dlouhým tunelem, a to přímo z hlavního města a pod vídeňskými lesy. První tři kilometry směrem z města byly až do rozpletu raženy novou rakouskou tunelovací metodou jako dvoukolejný tunel. Z protilehlého portálu, za hranicí vídeňských lesů, začaly razit směrem k městu plnoprofilovací razicí stroje s průměrem razicího mechanismu 10,6 metru. Jelikož se počítá s tím, že vlaky by měly dosahovat rychlosti kolem 250 km/h, razí se oněch zbylých 10 kilometrů k rozpletu dva paralelní tunely. Zbytek trati do St. Pöltenu pak vede novou tratí s vyhovujícími sklonovými poměry a se šesti podstatně menšími tunele.

Zajímavou informací je to, že první nasazený razicí stroj vyrazil 10 kilometrů dlouhý tunel za necelé dva roky, přičemž v úsecích s dobrou geologií razily osádky i 900 metrů za měsíc. Celá železniční rychlotrať by měla být zprovozněna nejděle v roce 2012.

Š. Sedláček



ÚSEK SPRÁVNÍHO ŘEDITELE
Personální rezervy ve společnosti
V souvislosti s hodnocením zaměstnanců společnosti, které proběhlo poprvé na jaře 2006 a v tomto roce se uskuteční na podzim, se vytváří soubor našich zaměstnanců jednotlivých divizí a centrály společnosti s perspektivou jejich dalšího kvalifikačního rozvoje pro jejich uplatnění ve vyšších pracovních pozicích. S těmito zaměstnanci společnost uzavírá projekty osobního kvalifikačního rozvoje (POKR), ve kterých jsou uvedeny předpokládané nové pracovní pozice zaměstnance a jeho závazek dalšího vzdělávání. Na základě POKR následně OŘLZ společně s vedoucími zaměstnanci vytváří pro každého takového zaměstnance jeho kariérní program dalšího odborného růstu, zdokonalování v oblasti komunikačních dovedností a jazykových znalostí. Odborný růst je zaměřen na oblast získání autorizace ČKAIT, Manažera stavebního projektu nebo Manažera stavby. Komunikační dovednosti jsou zaměřeny na oblast vedení lidí pro mistry a vedoucí zaměstnance. Jazykové vzdělávání je zaměřeno na získání mezinárodních zkoušek cizího jazyka.

Ing. Pavel Pítra, vedoucí OŘLZ



KILOMETRY ŘADŮ V DOLNÍ LIBOCI

První písemná zmínka o Liboci se nachází ve falzu zakládací listiny břevnovského kláštera z roku 993. Do jejího katastru dnes patří stará část obce Dolní a Horní Liboc. K Velké Praze se obec připojila až roku 1922, kdy spadala pod Prahu XVIII. Další velká událost, která Dolní Liboc potkala, nastala o devět let později, tedy v roce 1931. Většina tamních domů poznala, co je to vodovod a kanalizace. Dnes se píše rok 2007 a tuto malou městskou část čeká rozsáhlá obnova kanalizační a vodovodní sítě, která je po téměř osmdesáti letech provozu v havarijním stavu.

Subterra ve sdružení se společností Skanska získala další významnou vodohospodářskou zakázku na obnovu zastaralé splaškové a dešťové kanalizace v Dolní Liboci. Součástí projektu je také obnova vodovodního řadu, který vykazuje značné úniky. Investorem stavby, která dosahuje částky 150 milionů korun, je Pražská vodohospodářská společnost. Nelehkého úkolu, který Dolní Liboc dopravně poznamená

minimálně na jeden rok, se ujal zkušený tým techniků z divize 2, vedený Václavem Čílkem. Ten se v podstatě stěhuje z úspěšně dokončovaného projektu rekonstrukce kanalizace a vodovodu v oblasti ulice Na Topolce. „Dolní Liboc opravdu zažije velkou stavbu. Vždyť budeme pokládat přes 4500 metrů nového kanalizačního potrubí, k čemuž je potřeba připočíst dalších 1500 metrů domovních přípojek. V přibližně tom samém rozsahu povedeme i nové rozvody pitné vody. Většina potrubí povede otevřeným výkopem, v trase staré sítě. Tu budeme zároveň likvidovat. Složitější to bude v dopravních křižovatkách. Není možné, abychom je úplně uzavřeli, proto pod nimi budeme muset částečně razit tunely a částečně použít protlak neboli mikrotunelování. Samozřejmě se budeme snažit, aby obyvatelé Dolní Liboce tato stavba zasáhla co nejméně a odstávky vody byly opravdu na dobu nezbytně nutnou,“ okomentoval začínající stavbu Václav Čílek.

Š. Sedláček

PÍSKOVCE PRODLOUŽILY VÝLUKU

Na začátku května zahájila divize 3 společnosti Subterra ve sdružení nazvaném „Západní expres“, které dále tvoří společnosti OHL ŽS, a.s. (vedoucí účastník sdružení), Skanska ŽS a.s. a Leonhard Weis GmbH&Co KG stavbu „Optimalizace trati Plzeň–Stříbro“.

Subterra na této stavbě realizuje sanaci železničního spodku a rekonstrukci železničního svršku ve stanici Kozolupy včetně nástupiště, sanaci železničního spodku v traťovém úseku Vranov u Stříbra–Stříbro, rekonstrukci devíti mostů a zřízení jednoho železničního nadjezdu.

První etapu, obsahující práce na liché skupině, zahájil pracovní tým divize 3 vedený manažerem projektu Miroslavem

Kadlecem 11. dubna výlukou, která byla ukončena 27. června. Výluka sudé kolejové skupiny začala hned následně s termínem ukončení 13. září letošního roku. Na stavbě však došlo k několika neočekávaným anomáliím, které výlukou o týden prodloužily. „Práce byly značně ztíženy zejména nečekaným výskytem pískovce, který se v rozporu s projektovou dokumentací nacházel nejenom během výkopových prací na odvodnění, ale dokonce místy i při těžení na zemní pláň. Kompletní rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku také doznala změn oproti projektové dokumentaci. Kvůli špatnému podloží jsme nakonec museli v našem úseku provést dodatečné vápenné stabilizace. Na prodloužení výluky se nakonec podepsala i realizace hloubkové kanalizace, která původně nebyla v plánu,“ vysvětluje důvody posunutí výluky Miroslav Kadlec.

V celém optimalizovaném úseku byla aplikována opatření proti vibracím ve formě antivibračních rohoží z recyklované pryže, což je na koridorech SŽDC novinkou. Zásadních změn se dočkala také stanice Kozolupy, kde bylo místo starého ostrovního nástupiště vybudováno nové s bezbariérovým přístupem a podchodem.

Cílem projektu je uvést trať do technického stavu odpovídajícího evropským parametrům a standardům. Úsek trati Plzeň–Stříbro, na kterém stavba probíhá, je dlouhý 30,06 km. Dokončení projektu „Optimalizace trati Plzeň–Stříbro“, částečně financovaného z fondů EU, je naplánováno na leden roku 2009.

Š. Sedláček



SETKÁNÍ S OSOBNOSTÍ

Nemysli si, že se budeš flákat dlouho doma. Od srpna ať někde děláš!“ Maminka Hany Nechvátalové, nynější ekonomky na stavbě metra, prý byla před pětaticeti lety vůči čerstvé maturantce nekompromisní. Jako absolventka střední ekonomické školy v Praze začala paní Nechvátalová shánět práci ve svém bydlišti na Zbraslavi. Cestou po zbraslavských společnostech s žádostí o práci zavítala i do tehdejších Podzemních inženýrských staveb, kde jí byla zprvu nabídnuta dělnická funkce ve skladu. Udělením a zvládnutím tvrdé lekce s přechodem na modernější systém evidence skladu následoval postup z dělnické funkce na pozici účetní materiálně-technické účtárny. Na pozici se dlouho neohrála, neboť ji na dalších dva a půl roku „zaměstnala“ rodina. S manželem, se kterým se potkali na pracovišti, čekali přírůstek. Na žádost podniku mateřskou dovolenou předčasně ukončila, aby vyhověla potřebám dopravně-mechanizačního provozu v Braníku, později dopravní divize na Zbraslavi. Z pozice účetní se během let vypracovala až na pozici hlavní plánovačky tehdy velmi dobře rozjetého a prosperujícího střediska. Zlomový okamžik nastal po roce 1989, kdy docházelo k restrukturalizacím podniků a divize dopravy ke konci roku 1990 zanikla. Podle slov paní Nechvátalové to bylo nejhorší období její pracovní kariéry. Roky strávené v dopravně-mechanizačním provozu považuje za velkou zkušenost a ráda vzpomíná na perfektně sehraný kolektiv. Po rozpadu dopravy přicházely nabídky i ze soukromých sektorů. Paní Nechvátalová zůstala společnosti věrna a přes nepříliš motivující období strávené v účtárně podnikového hotelu Barbora přišla nabídka do účtárny zahraničních zaká-



zek. „Bylo to pro mě zase něco nového. Musela jsem se učit změny v daních a řešit zaměstnávání našich pracovníků v cizině. S novou dobou přišla i nová pravidla. Do našeho slovníku cizích slov přibýlo slovíčko audit,“ vzpomíná s úsměvem na etapu divize zahraničních zakázek Hana Nechvátalová. Díky perfektně odvedené práci povýšila na zástupkyni ředitele pro ekonomiku této divize. Reputaci velmi dobře kvalifikované pracovnice hájila také na prestižních stavbách, jako byla rekonstrukce Slovanského domu, Hergetovy cihelny nebo tramvajové trati Hlubočepy–Barrandov, kde působila jako ekonomka. „Pamatuji si, že to bylo poprvé, co jsem se setkala s ekonomikou stavby, vedenou v rámci sdružení, kde Subterra byla navíc lídrem. Zkušenosti jsme tehdy čerpali od kolegů z Brna.“ Dnes je paní Nechvátalová hlavní ekonomkou stavby metra IV. C2, a jak říká, pořád se má co učit.

Životní radost čerpá především ze svého zatím jediného vnuka. Vedle „babičkovství“ se ráda věnuje své zahrádce a chatě, kam s manželem dojíždějí pravidelně téměř pětaticet let, od dob, kdy se potkali v závodě podniku PIS.

Š. Sedláček

KONFERENCE O BEZVÝKOPOVÝCH TECHNOLOGIÍCH

Ve dnech 25. a 26. září se konala v Praze v hotelu Olšanka 12. národní konference o bezvýkopových technologiích nazvaná NO DIG 2007. Konferenci pořádala Česká společnost pro bezvýkopové technologie (CzSTT) společně s nadnárodní vodárenskou společností VEOLIA. Subterra, která je jedním ze zakládajících členů CzSTT, se významným způsobem podílela na pořádání této konference a byla, společně s firmou Čermák a Hrachovec, generálním partnerem.

Není to náhoda, že se konference konala po dvanácti letech znovu v Praze. Podtitul totiž zněl „Bezvýkopové technologie v centru historických měst“. Záštitu nad touto konferencí převzal primátor Prahy Pavel Bém, který dobře ví, jakým přínosem jsou podzemní stavby a bezvýkopové technologie pro budování a rekonstrukce inženýrských sítí v historickém jádru Prahy. Právě na těchto stavbách se významnou měrou podílela i Subterra, ať už šlo o ražené kolektory, kanalizační sběrače či jiné podzemní stavby.

To vše připomenul ve svém slavnostním proslovu i generální ředitel naší společnosti Petr Kuchár, který

se zúčastnil otevíracího ceremoniálu společně se zástupci pořadatelů a hlavních partnerů konference. Na slavnostním ceremoniálu byly připomenuty i úspěchy českých firem z oboru bezvýkopových technologií na mezinárodním poli. Do nejužšího finále se loni v Brisbane probojoval i projekt Kolektor Centrum Ostrava, který realizovala společnost Subterra.

V odborné části konference zazněla celá řada zajímavých příspěvků a neztratili se zde ani zástupci naší společnosti, protože Karel Franczyk pojednával o nestandardních aplikacích mikrotunelování a Jiří Dušek připravil referát o končící stavbě kolektoru Vodičkova, který sklidil velkou pozornost a obdiv účastníků.

V rámci konference uspořádala společnost Kolektory Praha exkurze do stávajících kolektorů v centru města. O tyto exkurze byl mezi účastníky enormní zájem. I tady nás mohlo těšit uznání a obdiv návštěvníků, protože tyto kolektory vybudovala v centru Prahy naše společnost. Zvláště potěší uznání a respekt ze strany odborníků z praxe a kolegů z příbuzných branží.

Karel Franczyk



FOTOREPORTÁŽE: PRORÁŽKA TUNELU TUHOBIĆ



O prorážku chorvatského tunelu Tuhoći se zajímala místní média. Skupinky hostů se scházely u portálu tunelu dlouho před odpalem



Na poslední odpal si v bezpečí počkala početná skupinka pozvaných, která se posléze vypravila podívat do tunelu



Ředitel divize 1 Jan Vintera si po úspěšné prorážce potřásl rukou s technickým ředitelem Hidroelektry-Niskogradnje Nikolou Salopekem



Manažer projektu Radek Blaško poskytl krátce po prorážce interview televizi RTL

ZAHÁJENÍ STAVBY „PRODLOUŽENÍ KOLEKTORU KOLIŠTĚ A ŠACHTA TEPLÁRNA“



Před aktem se na slovíčko sešli: zleva Milan Pátek z divize 1, náš obchodní ředitel Vladimír Starý a Jaromír Ticháček z OHL ŽS



Brněnský primátor Roman Onderka ve svém proslovu připoměl význam kolektorů v centru velkých měst



Krátce po vysvěcení byla soška svatě Barbory uložena do ústí šachty, kde bude bdít nad bezproblémovým průběhem stavby



V závěru slavnostního ceremoniálu měli hosté možnost navštívit rozrážku budoucího kolektoru a dostat odborný výklad

SCULPTURE GRANDE PRAGUE 2007 SKONČILO

Spolu s ukončením letošního festivalu velkorozměrových soch Sculpture Grande, jehož jsme pravidelně generálním partnerem, proběhlo vyhlášení vítěze soutěže Generation Next. Tato soutěž je novinkou letošního, 5. ročníku. Na základě hlasů poroty složené z meziná-

rodně uznávaných odborníků a kurátorů se prvním vítězem stal Čech Jan Kadlec. Ocenění prag.art award, ceny určené mladým umělcům do 35 let, vystavujícím v rámci tohoto festivalu, a s ní i šek na 5000 eur převzal z rukou předsedkyně poroty dr. Ariane Grigoteit, ředitel-

ky Deutsche Bank Art, kurátorky Olgy Dvořákové, Gisely Winkelhofer a primátora hl. města Prahy Pavla Béma. Jan Kadlec získal cenu za dílo „Prase“, ztvárňující skokanský můstek a na něm bezradně a váhavě stojící na první pohled živé prase. Š. Sedláček



Jan Kadlec přebírá cenu od předsedkyně poroty prag.art award dr. Ariane Grigoteit



Slavnostního předání ceny prag.art award se zúčastnil také pražský primátor Pavel Bém



Vítězná plastika stála na náměstí Republiky, před Obecním domem

ZABODOVALI JSME NA METROSTAV GOLF CHALLENGE 2007

Vybraní zástupci naší společnosti se v sobotu 15. září zúčastnili letošního pátého golfového turnaje série Metrostav Golf Challenge 2007. Tentokrát se

pořadatelem stala půda golfového resortu Konopiště. Náš čtyřčlenný flight ve složení Tereza Tučková, Pavel Stoulil, Jan Müller a Milan Štrup se utkal s vel-

mi silnou konkurencí ostatních hráčů. Začátek oznámil v jedenáct dopoledne tzv. „cannon start“. Náš flight startoval na jamce číslo 11. V silné konkurenci se z našeho týmu nejlépe umístil vedoucí útvaru divize 2 Milan Štrup, který v kategorii HCP 26,1–36 obsadil krásné třetí místo. V rámci turnaje se vyhlášoval také nejlepší ženský výkon, kterého dosáhla Tereza Tučková z oddělení PR.

Pro nehrající hosty, kteří se s golfovou hrou teprve seznamovali, byl po celý den připraven zajímavý doprovodný program.

Průběh akce našťastí doprovázelo krásné počasí babího léta. Na adresu organizátorů je třeba poslat chválu za velmi dobrou organizaci, která ruku v ruce s pěkným počasím navodila příjemnou atmosféru. Š. Sedláček



Tereza Tučková, nejlepší ženský výkon



Milan Štrup, 3. místo v kategorii HCP 26,1–36

GRATULUJEME

kolegům, kteří slavili, slaví nebo v nejbližší době budou slavit životní či pracovní výročí. Přejeme jim mnoho zdraví, štěstí, spokojenosti a pracovních úspěchů a děkujeme za obětavou práci pro naši společnost.

ŽIVOTNÍ JUBILEA

50 let		60 let	
Ramiš Pavel	2. 10.	Hrodek Jiří	12. 10.
Mašík Josef	5. 10.	Kublent Petr	25. 10.
Chyba Miroslav	8. 10.	Beránek Miloslav	2. 11.
Leifer František	9. 10.	Procházka Karel	2. 11.
Tesař Václav	5. 11.	Vodvářka Eduard	21. 11.
Zandt Rudolf	10. 11.		

Stehlík Josef	23. 11.	Životní jubilea oslavily nebo oslaví tyto dámy:	
Mesiarkin Milan, Ing.	25. 11.	Boháčková Emilie	
Foubík Karel	29. 11.	Limonová Jaroslava	
		Procházková Květa	
		Chmelařová Hana	
		Tesaříková Marie	

55 let	
Minařík Pavel	11. 10.
Kuchár Petr, Ing.	17. 10.
Kolíček Pavel	21. 10.
Zajíček Jaroslav	27. 10.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let			
Kubeš Jiří	1. 10.	Zeman Lubomír	1. 10.
Šedinová Helena, Ing.	1. 10.	Hlavinka Milan	14. 10.
Koláček Roman	12. 10.	Suk Jan	1. 11.
Melíchar František	3. 11.	Eisenhammerová Eva	2. 11.
Nováková Anna	3. 11.	Šimek René	16. 11.
Votruba Miroslav	11. 11.		
Štaubr Luděk	17. 11.	25 let	
Černý Zdeněk, Ing.	20. 11.	Malý Pavel	30. 11.
15 let		35 let	
Hrodek Jiří	1. 10.	Doubek Petr, Ing.	3. 10.
Jechout Jiří	1. 10.	Cílek Václav, Ing.	1. 11.