



NA Kladensku vyroste
Nový logistický park

SUBTERRA



Západní expres v Plzni
finišuje

SUBTERRA A.S., ČLEN DDM GROUP

Centrála je připravena: specialista na podzemní stavby Radek Blaško se stal zástupcem výrobně-technického ředitele – str. 2

Divize 2 připravuje výstavbu kilometr dlouhých protipovodňových opatření, do budoucna **Zbraslav odolá velké vodě** – str. 3

Rozšířili jsme produktové portfolio o další divizi; počínaje 1. listopadem vznikla divize 4, zaměřená na řemesla technických zařízení budov – str. 4

Do středočeské obce Kosova Hora autem bez rizika, protože specializovaná skupina divize 1 **Opravila další most** – str. 5

Na zbraslavských kurtech byl slovem i obrazem stručně zachycen průběh dalšího ročníku **Subterra Open 2008** – str. 6

AKTUALITY

V KARVINĚ SE TRHAJÍ REKORDY

Dovezení dalších komponentů mikro-tunelovacího zařízení přispělo k celkovému zrychlení na stavbě „Kanalizace Karviná“. V září i říjnu se povedlo vyrazit přes 300 metrů kanalizačního sběrače měsíčně.



PRŮJEZD BRANDÝSEM BEZ OMEZENÍ

Od 16. listopadu mohou řidiči bez problému projet Brandýsem nad Labem. Divize 1 totiž dokončila opravu mostu a uvedla jej do provozu. Až do 8. prosince však bude probíhat předávání stavby investorovi.



Z BRNA HLÁSÍ PŘES 300 METRŮ

Ražby královopolských tunelů v Brně pokračují dle harmonogramu. Divizi 1 se ke konci listopadu povedlo vyrazit přes 330 metrů, na řídicí čelbě to bylo téměř 360 metrů. Do konce roku se razičí přiblíží k hranici 400 metrů.



PODPORUJEME VÁNOČNÍ TRHY

Subterra se i letos stala generálním partnerem vánočních trhů, které začaly 29. listopadu na Staroměstském a Václavském náměstí. Trhy potrvají až do 1. ledna příštího roku.



MODERNIZACE TRATI NA MORAVĚ HOTOVA

Vlakové nádraží v Mohelnici zažilo 29. října slavnostní ukončení jedné významné železniční stavby na severu Moravy. Naše společnost, vystupující jako člen sdružení, které stavbu „Modernizace traťového úseku Červenka-Zábřeh na Moravě“ realizovalo, byla při tom.

Modernizace dvoukolejné elektrizované trati v délce 24,4 km včetně železničních stanic Červenka, Moravičany, Mohelnice a Lukavice na Moravě byla zahájena v srpnu roku 2005. Tato železniční koridorová stavba je poslední z pěti staveb na tzv. spojovacím rameni Přerov-Česká Třebová, mezi I. a II. tranzitním železničním koridorem v ČR. Sdružení „Koridor Červenka-Zábřeh“, tvořené společnostmi Skanska DS, a.s. (lídr), Subterra a.s. a Leonhard Weiss GmbH & Co. KG, mělo za úkol zmodernizovat úsek tak, aby bylo možné na odbočné větvi koridoru zrychlit dopravu až na 160 km/h pro osobní a 120 km/h pro nákladní vlaky. Modernizace úseku měla navýšit kapacitu trati ze 116 párů vlaků na 150 za 24 hodin.

Slavnostního uvedení trati do provozu se na vlakovém nádraží v Mohel-

nici zúčastnila řada hostů – stavbařů, zástupců veřejného života a médií. Na hlavním pódiu přivítali vedle hlavního hosta, starosty Mohelnice Zdeňka Jiráského, generálního ředitele Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC) Jana Komárka, ředitele Regionálního centra řízení provozu a organizování drážní dopravy Ostrava (RCP, ČD, a.s.) Petra Nováka a za Sdružení Červenka-Zábřeh generálního ředitele Skanska DS Josefa Hájka, ředitele divize 3 Subterra Antonína Formánka a zástupce společnosti Leonhard Weiss Martina Verneru. Ve svém vystoupení poděkoval generální ředitel SŽDC Jan Komárek všem členům sdružení za úspěšné dokončení posledního úseku na tzv. spojovacím rameni mezi I. a II. železničním koridorem. Z toho měl radost také starosta Mohelnice Zdeněk Jirásko, který si od moderní trati slibuje přínos pro region. Význam stavby pro dopravu potvrdil a vyzdvihl i ředitel RCP Ostrava Petr Novák. Za stavbaře se závěrečného slova ujal generální ředitel Skanska DS Josef Hájek. „Stavební práce byly pečlivě navrženy a realizovány s ohledem na

chráněnou krajinnou oblast Litovelské Pomoraví, kterou prochází jedna třetina modernizovaného úseku. Použili jsme speciální technologie a materiály maximálně šetrné k okolí,“ zdůraznil v projevu Josef Hájek.

Rekonstrukcí železničního spodku se dosáhlo předepsané únosnosti železničního tělesa a funkčního odvodnění. Modernizace zahrnovala opravu 22 mostů včetně největšího, zvaného Moravní, přes řeku Moravu v délce 110 metrů a šesti propustků. Všechny mostní objekty jsou opatřeny průběžným štrkovým ložem, které neomezuje stanovenou traťovou rychlost a je tak dosaženo traťové třídy zatížení D 4 UIC.

V rámci úprav železničního svršku se docílilo prostorové průchodnosti i pro jízdu vozidel s překročenou ložnou mírou UIC-GC. Směrové a sklonové poměry i tvar železničního svršku jsou navrženy tak, aby bylo dosaženo maximální rychlosti a dynamiky jízdy vlaků. Byly položeny nové koleje a výhybky s pružným upevněním kolejnic k pražcům, které snižuje vibrace a hluknost.

Pokračování na straně 3

V TUNELECH NA PRAŽSKÉM OKRUHU SE JIŽ BETONUJE

Od proražení dvoupruhového tunelu, který zčásti realizuje divize 1 v rámci výstavby úseku 513 Pražského silničního okruhu, uplynuly tři měsíce a tým divize 1 pod vedením manažera projektu Jiřího Krajčického již zahájil betonáže definitivního ostění do pojízdné betonovací formy. Tomu předcházela profilace celého dvoupruhového tunelu a realizace technologických výklenků a dalších objektů, jako je například příprava pro odvodnění vozovek apod. „Tato část dává tunelu konečný vzhled

a mnohdy je pro celý realizační tým náročnější než samotná ražba,“ říká k zahájení betonáží Jiří Krajčický.

Pro společnost Subterra není současná ražba tunelu v těchto místech ničím cizím. V roce 2005 zde totiž stejný pracovní tým dokončil průzkumnou štolu nazvanou podle označení úseku 513. Vyražením této štolu, dosahující délky přibližně 1750 metrů a průměru přes 10 metrů, byly získány cenné informace pro další postup při navrhování optimálního řešení ražby

dvou samostatných tunelových rour. Subterra se tedy na stavbu vrátila po dvou a půl letech, aby vyrazila část třípruhového tunelu (o délce 1677 m) a část dvoupruhového (o délce 1674 m). Oficiálně byla ražba zahájena 7. listopadu 2007, kdy generální dodavatel osadil do portálu jednoho z tunelů, označeného jako 603, sošku svaté Barbory, patronky všech hornických pracovníků. Ke slavnostnímu proražení třípruhového tunelu došlo 18. března 2008.

Pokračování na straně 2

INFORMACE Z CENTRÁLY

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE

Vážení spolupracovníci, v minulém Zpravodaji jsem hovořil o organizačně-personálním auditu a závěrech, které z něj vyplynuly. Na ta slova bych rád navázal informací o provedených a připravovaných organizačních změnách. Souvislost a návaznost mezi oběma kroky je zřejmá. Rád bych předal, že mým cílem bylo uskutečnit potřebné změny nejpozději k 1. lednu 2009, abychom začali nový rok ve stabilizované organizační struktuře a dopřáli sobě i společnosti období, v němž budeme ověřovat, zda změny proběhly podle představ a přinesly očekávané výsledky.

Zásadní opatření, které vyplynulo z výše zmíněného auditu, se týká personální práce. K 1. prosinci 2008 byl na centrále zřízen úsek personálního ředitele, v jehož čele stojí Mgr. Karel Vašta, jenž byl vybrán v důkladném výběrovém řízení z mnoha uchazečů. Mgr. Karel Vašta pracoval ve společnosti Metrostav jako specialista vzdělávání. Jeho více než 10 let trvající praxe na různých pozicích v oboru personalistiky a vzdělávání dává předpoklad k úspěšnému vykonávání funkce personálního ředitele. K tomu mu popřejme hodně zdaru.

Významné organizační změny se týkají i divizi. K 1. listopadu 2008 vznikla u naší společnosti nová divize, jejímž základem je Provoz TZB, který byl dříve začleněn do divize 9 Metrostav. Rozhodnutí o převodu přijala představenstva obou společností. Divize 4 se bude zabývat slaboproudými a silnoproudými instalacemi, vzduchotechnikou, tepelnou technikou a zdravotně technickými instalacemi. Dále se bude orientovat na náročné a specializované projekty nad rámec běžných technických zařízení budov. Ředitelem byl ustanoven Martin Skořepa.

K 1. lednu 2009 se připravuje další organizační změna, a to transformace stávajících Provozů služeb na divizi 12. Bude se zabývat správou majetku a službami. Při této změně se klade důraz na růst externího obrátu a dosažení požadované rentability. Služby, které bude divize poskytovat, sestávají z půjčovny strojů, provozu nákladní dopravy, provozu dílenské výroby, provozu geodézie, měření a metrologie a provozu správy objektů. Vedení divize převezme dosavadní vedoucí pracovníci Provozů služeb.

Vážení spolupracovníci, to je stručný výčet organizačních změn roku 2008. Roku, který se už pomalu chýlí ke svému závěru. Rád bych Vám proto všem poděkoval za odvedenou práci, za Vaši přzeň, kterou projevujete společnosti Subterra, i důvěru v její budoucnost, kterou společně sdílíme. Přeji Vám šťastné prožití svátečních dnů spojené se zaslouženým odpočinkem. Těším se, že v příštím roce se ve zdraví sejdeme ke společnému dlu.

Ing. Ondřej Fuchs
generální ředitel

ROZHOVOR NA AKTUÁLNÍ TÉMA

CENTRÁLA JE PŘIPRAVENA



(tunnel boring machine). Rýsuje se tady řada projektů, jako je třeba prodloužení trasy metra z Dejvic do Ruzyně nebo železniční tunel mezi Prahou a Berounem, které se bez této technologie jen stěží obejdou. Pro nás, jakožto pro společnost, která má hluboké kořeny v budování náročných podzemních děl, je to výzva k tomu, abychom se na tuto skutečnost řádně připravili. A je to i výzva pro mě, abych se na zavedení nových vnitropodnikových technologií podílel.

Vznikne tady v blízké době speciální tým na TBM?

To je v zásadě naším cílem. Konkurence nikdy nesplí a my musíme využít našeho tradičního oboru a kvalitního personálního potenciálu k tomu, abychom byli napřed. Tohle je naše budoucnost.

Nezůstanou tak ostatní divize ve stínu podzemních děl?

V nové struktuře, která se připravuje, chceme od 1. ledna 2009 změnit organizační složení úseku výrobně-technického ředitele, a to tak, abych se stal garantem pro technologie a technické přípravy v podzemí a současný ředitel výrobně-technického úseku si ponechal hlavní dozor nad pozemním stavitelstvím. To souvisí i s jeho předchozím působením a zkušenostmi získanými u Metrostavu a dále pak na divizi 2 v roli dočasného ředitele. Stranou nemůže a nesmí zůstat ani divize 3, která je ve svém oboru působení pro další rozvoj společnosti klíčová. Tady se dobře prolínají jak zkušenosti z podzemí, tak z povrchových staveb.

Chystají se s nástupem nové garnitury nějaké další změny ve společnosti?

V současné době intenzivně pracujeme na změně, nebo chcete-li aktualizaci organizačně-řídící dokumentace, která se začínala stávat skutečně nepřehlednou. To je teď prvotním cílem vedení společnosti Subterra a vychází i z obdobných změn, které probíhají ve společnosti Metrostav.

Co bude pro úsek výrobně-technického ředitele důležité v roce 2009?

Především bude potřeba dokončit započatou práci, která začala s příchodem nového vedení, a to nejen na centrále, ale i na divizích. Jak jsem naznačil, prvním cílem je dokončit změnu organizačně-řídící dokumentace. Dále vytvořit podmínky pro další fungování a rozšiřování nových nosných technologií. Společně s odborem řízení lidských zdrojů a s úsekem ekonomického ředitele zajistit výchovu a zapracování personálu zajišťujícího úkoly vnitropodnikových nosných technologií tak, abychom byli připraveni včas zareagovat na výzvu investorů.

Děkuji za rozhovor.

Štěpán Sedláček



NA Kladensku VYROSTE LOGISTICKÝ PARK

Novým projektem, který získala do svého portfolia divize 2, je výstavba první etapy logistického parku v Kladně-Dříně. Soubor tří nájemních skladových hal vyroste v areálu bývalé Poldi Kladno, na místě zdemolovaných objektů oceláren. Logic Business Park Kladno-Dřín, jak se projekt jmenuje, bude součástí plánované průmyslové zóny v prostoru mezi obcemi Kladno-Dřín a Buštěhrad.

Využití hal, jejichž celková plocha dá v součtu více než 32 000 m², je koncipováno k univerzálnímu skladování zboží, případně také pro lehkou výrobu. „S investorem, který patří do skupiny CEE Property Development Portfolio, máme uzavřenou smlouvu na kompletní dodávku první etapy. Ta zahrnuje výstavbu tří různých velikých montovaných hal, včetně kancelářského a sociálního zázemí, přivedení inženýrských sítí a vybudování okolní infrastruktury. Součástí smlouvy je i opční právo na druhou etapu, která počítá s dostavbou ještě jedné haly,“ říká ke stavbě manažer projektu Petr Lipš z divize 2.

Skladové haly budou založeny na železobetonových pilotách, pod každým nosným sloupem. Obvod haly je

navržen ze železobetonových panelů s dodatečným opláštěním. Střechy hal jsou dle standardu s ohledem na průmyslové využití ploché. Vzhledem k předpokládané únosnosti asi 5 t/m² je nutné, aby podlaha byla železobetonová, neboli průmyslová drátkobetonová. „V první fázi nás budou čekat hrubé terénní úpravy a zhutnění pláně. Velkou neznámou jsou zatím i původní založení objektů, které zde byly a nyní jsou z větší části zdemolovány. Předpokládáme, že některé patky budeme moci využít i pro nové základy,“ dodává Petr Lipš.

Areál je snadno dostupný jak ze silnice R6, vedoucí z Prahy (20 km) do Karlových Varů a dále na Frankfurt nad Mohanem, tak ze silnice R7 z Prahy na Slaný a dále ve směru na Chomutov, Berlín či Hamburk. Nespornou výhodou je možnost plynulé přepravy nákladů bez dopravních komplikací na mezinárodní letiště Ruzyně, vzdálené pouhých 10 km od logistického centra. Všechny tyto faktory dávají předpoklad k tomu, že se Logic Business Park Kladno-Dřín stane strategickým logistickým místem, a tím také prestižní stavbou pro společnost Subterra.

Š. Sedláček ■

TECHNOLOGICKOU HALU STAVÍ DIVIZE 2

Na začátku října zahájil nový pracovní tým divize 2 zcela mimořádnou stavbu technologického objektu ke zkušební hale v areálu resortu SUJB (Státní ústav jaderné bezpečnosti) – na pracovišti SUJCHBO (Státního ústavu jaderné, chemické a biologické ochrany) v Kamenné u Příbramí. Divize 2 má za úkol postavit hrubou stavbu objektu, jenž bude sloužit jako technologické a sociální zázemí pro multifunkční zkušební halu. Nový objekt je s halou propojen tak, aby bylo možné bezpečně vcházet do haly, kde může být například simulován únik nebezpečných látek, a z haly opět vystoupit přes různé přestupní a dekontaminační komory zpět do civilního prostředí. Stručně řečeno se jedná o systém propojený s tzv. hygienickou smyčkou. Zajímavostí se tak stávají především některé nároky na perfektně provedené izolace nejvíce zatížených prostor. „Oproti běžné stavbě, například rodinného domu, tady provádíme dva okruhy kanalizace. Jeden je na standardní splaškovou vodu a druhý by se dal nazvat jako speciální kanalizace. Tou bude odtékat biologicky zatížený či jinak kontaminovaný odpad do speciálních čističek. Dalšími anomáliemi jsou například plynotěsné dveře nejvyšší možné kvality tvořící samostatný uzavřený okruh celého zázemí laboratoří. Nadstandardní požadavky jsou v některých částech na povrchové úpravy. V praxi to znamená, že dekontaminační místnosti nesmí na povrchu obsahovat jedinou spáru apod.,“ říká ke stavbě manažer projektu Jan Povejšil z divize 2.

Subterra uzavřela s investorem projektu smlouvu na výstavbu tohoto objektu, který je však pouze I. etapou. V další

fázi bude dostavěn podobný objekt, prostorově však menší.

Příprava I. etapy stavby začala demolicí stávající, již nefunkční přístavby, na místě zamýšlené novostavby. Stávající přístavba byla prostorově i stavebně technickým řešením zcela nevyhovující pro účely požadovaného využití. Část stavby budované v první etapě je provedena jako zděná stavba. Založena je zčásti na původní železobetonové desce stávajícího objektu a zčásti na nových betonových pasech v rostlém terénu. V části nad zachovalou základovou deskou je stavba dvojpodlažní, v ostatní části jednopodlažní. Strop nad dvojpodlažní částí je navržen jako železobetonová monolitická deska na ocelových nosnících. Střecha nad zbylými částmi bude pultová s vloženou tepelnou izolací.

Vzhledem k tomu, že se jedná o zakázku v areálu s určitým stupněm utajení, nelze na přání investora publikovat obsáhlejší materiál s přesnými rozměry apod.

Divize 2 dokončí hrubou stavbu, která je vyčíslena na 5 milionů korun, podle časového harmonogramu v druhé polovině prosince tohoto roku. Š. Sedláček ■



PROJEKT ČLENA SKUPINY

NÁROČNOU ESTAKÁDU STAVÍ DOPRASTAV

Slovenští kolegové z Doprastavu zahájili v polovině prázdnin důležitou stavbu tamní dálnice D1 Sverepec–Vrtižer, I. úsek v km 0,000–4,900, který jako poslední chyběl při spojení dálnice Bratislava–Žilina. Nejzajímavějším a zároveň nejsložitějším stavebním objektem celého úseku je výstavba asi kilometrové mostní estakády o jedenácti pilířích, která překlene nejkritičtější část úseku v zastavěné části Považské Bystrice. Že se jedná o skutečně monstrózní dílo, dokazuje nejen počet pilířů, ale i rozpětí mostních polí 122 metrů. Výška nad terénem je asi 22–28 metrů. Základové patky pak mají v půdorysu 16x16 metrů.



Estakádu staví středisko 4 závodu Mlynské nivy firmy Doprastav spolu s dalším členem sdružení, společností Skanska. Práce jsou rozděleny tak, že každá z firem začne stavět na jedné straně s tím, že se setkají přímo nad městem, mezi pilíři číslo 7 a 8. Nejnáročnější je podle Petra Ďuriše z Doprastavu založení pilířů 10 a 11, protože jsou situovány v inundačním území Váhu a hladina spodní vody je v základové jámě vysoká až 2,5 metru. Výška spodní vody závisí na úrovni hladiny v řece.

Ačkoliv Doprastav zahájil stavbu teprve v červenci, na všech pěti pilířích již rozvinul práce naplno. „Začátky nebyly vůbec jednoduché, v zátopovém pásmu Váhu se totiž vegetaci mimořádně daří a odlesnění si vyžádalo hodně úsilí. Abychom zajistili příjezd k opěře pilíře číslo 10, museli jsme zpevnit přístupovou komunikaci i hrubým lomovým kamenem,“ vzpomíná Peter Ďuriš. V těchto dnech již pracovníci Doprastavu budují samotné pilíře, od již hotového čísla 11 vysokého 11,8 metru až po číslo 8.



„V tomto roce je záměrem (ale i povinností) kolektivitu našeho střediska kompletně dokončit spodní stavbu pilířů i s hlavicemi. Chtěli bychom vybudovat alespoň jeden zárodek, ze kterého budeme moci začít počátkem roku 2009 – když to počasí dovolí – letnou betonáž nosné konstrukce,“ plánuje Peter Ďuriš.

Letmá betonáž nosné konstrukce bude probíhat systémem jednorázové betonáže celé šířky příčného řezu dálnice (asi 30 metrů). Je to unikátní způsob, protože běžně se betonuje nejprve jeden směrový pruh a potom druhý. Vzhledem ke krátkému termínu zhotovení estakády budou nasazeny 4 páry betonovacích forem naráz. Estakáda by měla být zprovozněna 30. dubna 2010.

Š. Sedláček a Vojtech Gossányi, Doprastav ■

V TUNELECH SE JIŽ BETONUJE

Dokončení ze strany 1

Druhý, dvoupruhový tunel byl proražen 7. srpna tohoto roku. Maximální ražené profily dosahovaly u třípruhového tunelu 141 m² a u dvoupruhového 130 m². Subterra předvedla při ražbě účtyhodné výkony také díky tomu, že použila nejmodernější stroje svého parku.

Prostup horninou byl prováděn podle zásad nové rakouské tunelovací metody s nepřetržitým geomonitoringem skalního masivu.

V srpnu příštího roku by měla začít pokládka cementobetonové vozovky, následně začne probíhat zkušební provoz technologických zařízení tak, aby se pro řidiče celý úsek otevřel v dubnu 2010.

Š. Sedláček ■



UDÁLOST MĚSÍCE

TEMATICKÝ SEMINÁŘ
SUBTERRA

Ve středu 22. října 2008 se v Konferenčním centru City na pražské Pančákovi konal historicky první tematický seminář Subterra na téma „Správa majetku a služby“. Letošního semináře se v hojném počtu zúčastnili zástupci vedení jednotlivých divizí, manažeři projektů, zástupci stavbyvedoucích, přípravníků, mistrů, ale také všichni odborní ředitelé centrály společnosti Subterra.

Celou akci zahájil úvodním slovem generální ředitel Ondřej Fuchs, dále krátce vystoupil i výrobně-technický ředitel Jaroslav Čížinský. V rámci celodenního programu přednášeli vedoucí jednotlivých provozů služeb v čele s Františkem Berkou. Seznámili účastníky s nabídkou jednotlivých provozů a s ekonomickými principy, na základě kterých své služby poskytují. V rámci programu také Soňa Pokorná, vedoucí oddělení PR, seznámila přítomné s novým Grafickým manuálem Subterra, předvedla správné označení staveb Subterra a také informovala o základních pravidlech pro práci s naším logem. V odpoledním bloku pak Pavel Čtíbor, vedoucí odboru nakupování na centrále společnosti Subterra, shrnul pro účastníky základní pravidla pro nakupování.

Jako zajímavé hodnotili účastníci v závěrečném hodnotícím formuláři vystoupení Václava Kalendy z personálně poradenské společnosti Image Lab, který si pro nás připravil opravdu pozoruhodnou přednášku na téma „osobní hodnocení zaměstnanců“. Od moderátorky celého dne Jany Škarkové se přítomní dozvěděli o plánovaných přípravách změn v oblasti osobního hodnocení zaměstnanců Subterra. Do konce roku vyjde příkaz generálního ředitele k oblasti osobního hodnocení v naší společnosti, které projde některými změnami.

Jednotlivé prezentace ze semináře jsou k dispozici na intranetových stránkách Subterra.

V této formě setkání vybraných skupin zaměstnanců naší společnosti plánujeme pokračovat i v budoucnu. V průběhu příštího roku by měly být připraveny asi 4 semináře na aktuální témata naší práce.

Děkuji tímto všem organizátorům i jednotlivým vystupujícím a pevně věřím, že letošní nastartování tematických seminářů přispěje k lepší informovanosti, odbornému rozvoji, vzájemné spolupráci, možnosti výměny zkušeností a hlavně k další prosperitě společnosti Subterra.

Jana Škarková ■



ZBRASLAV ODOLÁ VELKÉ VODĚ

Divize 2 se stala na sklonku léta generálním dodavatelem přibližně kilometr dlouhého protipovodňového opatření na ochranu historické části Zbraslavi. Vlastní příprava stavby, jejíž finanční náklady dosahují 150 milionů korun, začala na konci října s tím, že hlavní práce budou zahájeny po Novém roce.

Protipovodňová opatření, která budou z převážné části spočívat v prefabrikované betonové stěně, začnou v prostorách mostu Závodu míru a povedou kolem tenisových kurtů až ke zbraslavskému zámku.

Konstrukčně se jedná o stabilní protipovodňové opatření v podobě návrhu betonové ochranné stěny doplněné navíc podzemní betonovou stěnou proti průniku vody šterkopískovými terasami propustného podloží. Vlastní stěna se tedy skládá z podzemní a nadzemní části. Z větší části bude provedena z prefabrikovaných panelů o celkové délce kolem 10 metrů (z toho podzemní část tvoří asi 7 metrů, zbylá nadzemní část 3 metry). Linie křížení městských komunikací a navýšení betonových stěn v určených částech řeší mobilní hrzení v podobě hliníkové konstrukce, tak jak je známe z protipovodňových opatření na Kampě. To před dvěma lety rovněž dokončila divize 2. S výstavbou betonových stěn budou spojeny četné přeložky inženýrských sítí a opatření na kanalizační síti. „Stavba protipovodňových opatření, kterou provádíme, patří do

Etapy 0006 Zbraslav a Radotín – je však pouze jednou z jejích částí. Kilometrový úsek mezi mostem Závodu míru a zbraslavským zámkem je evidován jako část 13 Zbraslav-sever,“ vysvětluje naši účast manažer projektu Mirek Filip z divize 2.

Protipovodňová opatření na ochranu hlavního města Prahy jsou rozdělena do osmi základních etap. Etapa 0001 Staré Město a Josefov byla dokončena již v roce 2000. Před rokem 2006 byla zrealizována Etapa 0002 Malá Strana a Kampa (generálním zhotovitelem byla Subterra), Etapa 0003 Karlín a Libeň, Etapa 0004 Holešovice, Stromovka, Etapa 0005 Výtoň, Podolí a Smíchov a Etapa 0008 Protipovodňová ochrana Modřan. Letos je zahájena zbývajících Etapa 0006 Zbraslav a Radotín a Etapa 0007 Troja.

Etapa 0006, jejíž část bude realizovat divize 2 naší společnosti, řeší ochranu tří městských částí – Zbraslavi, Radotína a Velké Chuchle, které leží na okraji rozsáhlého záplavového území při soutoku Vltavy s Berounkou. Oproti ostatním úsekům protipovodňové ochrany je zde podstatným problémem, který se promítá do technického řešení i do značné výše nezbytných investičních nákladů, ochrana před průsakem vody do ochráněného území velmi propustným podlozím. Geologické složení a průsaky podloží byly ověřovány geologickým průzkumem a výpočty v matematických modelech.

Š. Sedláček ■

MODERNIZACE TRATI NA MORAVĚ HOTOVA

Pokračování ze strany 1

Kompletně bylo zrekonstruováno trakční vedení provozované stejnosměrné proudové soustavy 3 kV pro rychlost 160 km/h. Nové osvětlení železničních stanic je na trakčních stožárech. Při rekonstrukci silnoproudých zařízení byly instalovány i rozvody nízkého napětí, měniče k napájení elektrických ohřevů výhybek, trafostanice 22/0,4 kV, statické měniče 3 kV pro napájení zabezpečovacího a technologických zařízení. Trať má nové elektronické zabezpečovací zařízení, nové zabezpečení mají i dva úrovňové železniční přejezdy. V rámci modernizace sdělovací sítě byl také instalován nový kapacitní traťový optický kabel, traťový a místní rádiový systém, integrované telekomunikační zařízení, rozhlasový a informační systém pro cestující, elektrická požární signalizace a elektronický zabezpečovací systém. Rekonstruovány byly i vnitřní prostory budov určených pro zabezpečovací techniku.

V každé železniční stanici je vybudováno jedno ostrovní nástupiště s podchodem a výtahy. Samozřejmostí jsou bezbariérové přístupy, umožňující cestujícím snadný pohyb v prostorách stanic a bezpečný přístup na nástupiště.

Na ostrovních nástupišťích jsou nové přístřešky pro cestující a zastřešené jsou i vstupy do podchodů.

Podél železniční trati vyrostly téměř 4 kilometry protihlukových stěn. V určených lokalitách byla u 38 objektů nahrazena původní okna za protihluková v souladu s příslušným nařízením. Stavba prochází CHKO Litovelské Pomoraví a byla realizována v souladu se závěry EIA – posouzení vlivu stavby na životní prostředí – a byly splněny podmínky ve vztahu k projektu „Natura 2000“.

Š. Sedláček ■

Investor: SŽDC, s.o., Stavební správa Olomouc
Generální projektant: Sdružení projekčních firem IKP Consulting Engineers, s.r.o., SUDOP Brno, spol. s r.o.
Zhotovitel: Sdružení „Koridor Červenka-Zábřeh“ (Skanska DS, a.s., Subterra a.s., Leonhard Weiss GmbH & Co.KG.
Termín výstavby: 08/2005–10/2008
Celkové investiční náklady: 4 586 286 000 Kč.
Pomoc z Fondu soudržnosti Evropského společenství: 100 148 250 eur.

DOKONČENÉ PROJEKTY DIVIZE 3

VÝSYPKA SILVESTR KONEČNĚ OŽÍVÁ

Projektový tým divize 3 vedený specialistou na likvidaci ekologických zátěží Tomášem Krytinářem dokončil svůj podíl na ekologické zakázce, která spočívá v oživení části území zdevastovaného báňskou činností. Stavba „Rekultivace výsypky Silvestr II.A“ spadá do biologické a lesnické rekultivace na území severozápadních Čech.

Rekultivace lokality vychází z projektu „Využití výsypky Silvestr“ a výsledkem má být začlenění rekultivované plochy do biologického systému oblasti s tím, že bude využita i pro vzdělávací, rekreační a sportovní aktivity. Projekt navrhuje mimo jiné ve střední části výsypky zřízení lesoparku se sítí pěších tras a cyklostezek. Předpokládá vytvoření podmínek pro vybudování celé řady sportovišť včetně golfového hřiště. Dále řeší obnovení územních struktur a funkcí krajiny o celkové výměře 96,66 hektarů. „Navržený způsob rekultivací odpovídá

současným potřebám obyvatelstva okolních měst a obcí a respektuje požadavky na ochranu přírody a jednoznačně přispěje ke zlepšení životního prostředí. Subterra zde zodpovědně odvedla svůj kus práce. Ta spočívala především v úpravách terénu do nivelit požadovaných projektem. Vrátit krajině určitý reliéf po důlní činnosti pro nás představovalo převozit velké množství zeminy. Svůj podíl na stavbě jsme završili biologickou rekultivací, čímž jsme začali krajině vracet původní vzhled,“ vzpomíná na průběh stavby Tomáš Krytinář.

Subterra na stavbě vystupuje jako člen „Sdružení Silvestr II.A“ a z celkové hodnoty zakázky 124,1 milionů korun jí připadá podíl 40%. Divize 3 na této stavbě provedla práce do výše zasmělného podílu. K dokončení stavby, která bude probíhat ještě několik let, přispějí ostatní členové sdružení.

Š. Sedláček ■



V SYNTHESII SKONČILY HLAVNÍ PRÁCE

V pardubickém areálu odštěpného závodu Synthesia, akciové společnosti ALIACHEM, kde divize 3 prováděla téměř čtyři roky sanaci staré ekologické zátěže, byl dokončen průzkum podloží pod odtěženými železitými kaly (fe-kaly). Výsledkem je zjištění, že podložní zemina již není kontaminována a tím jsou splněny sanační limity. Pro naši společnost tak hlavní práce skončily a postupně budou lokality předávány nabyvateli.

Práce spočívaly v likvidaci zhruba 48 000 tun nebezpečného odpadu, který se zde nashromáždil za několik desítek let. Vymístění obsahu skládek bylo realizováno postupným odtěhováním železitých kalů zemním strojem z prostoru jednotlivých sekci v závislosti na možnostech jejich předávání konečnému odběrateli, a to za průběžného monitorování kvality železitých kalů. Odtěžené kaly převážely nákladní automobily na zabezpečené shromaž-

ďovací místo. Následně a zcela ekologické využití odtěžených kalů spočívalo v jejich vytřídění a upravení na výrobek pro železitou korekci cementových směsí. Z části kalů byly dále vyseparovány cizí příměsi a ty se pak distribuovaly k využití jako vytříděný odpad.

„I když byla stavba oficiálně zahájena v září roku 2004, hlavní části prací, tedy odtěžbě železitých kalů a kontaminované zeminy předcházela řada přípravných činností. Museli jsme provést například doprůzkum daných lokalit pro zpracování prováděcího projektu sanace, vypracovat a projednat prováděcí projekt, vybudovat shromažďovací místo pro úpravu fe-kalů a pak připravit návrh na zneškodnění kontaminované zeminy,“ říká ke stavbě Tomáš Krytinář.

„Sanace sice bude úspěšně dokončena, přesto bude ještě několik let probíhat postsanační monitoring,“ dodává Tomáš Krytinář.

Š. Sedláček ■



PERSONÁLNÍ INFORMACE

PERSONALISTIKA V DDM GROUP FUNGUJE

Na základě spolupráce mezi personalisty jednotlivých společností v rámci skupiny DDM Group dochází často ke koordinovaným přestupům zaměstnanců v rámci skupiny.

Příchod mnoha kmenových zaměstnanců společnosti Metrostav je dnes zřejmý nejen na divizi 2, ale i na centrále Subterra. Na druhou stranu začíná docházet také k odchodům našich kmenových zaměstnanců. Je proto dobré zmínit odchod Luboše Svátka,

který pracoval u společnosti Subterra na pozici samostatný odborný technický pracovník jakosti centrály. Luboš Svátek odchází 1. 12. 2008 na divizi 2 Metrostavu. Do společnosti Subterra nastoupil v roce 1998 jako analytický chemik v laboratoři. Postupně se stal, mimo jiné díky odbornému rozvoji a účasti na řadě školení, interním auditorem EMS. Lubošovi přejeme v Metrostavu hodně úspěchů.

Jana Škarková ■

KOLEKTIVNÍ VYJEDNÁVÁNÍ NA ROK 2009

Protože končí platnost stávající Kolektivní smlouvy ke konci roku 2008, bylo zahájeno kolektivní vyjednávání mezi vedením společnosti Subterra a zástupci odborářů. Vedení společnosti se s odboráři dohodlo, že dojde k uzavření pouze dodatku k platné Kolektivní smlouvě, který prodlouží její platnost do konce roku 2009. K této dohodě dochází proto, že je třeba nastavit spo-

lečné podmínky v rámci skupiny DDM Group, které budou shrnuty v rámcové Kolektivní smlouvě pro celou skupinu od roku 2010.

Rámcová Kolektivní smlouva bude vypracována v průběhu roku 2009 tak, aby mohly jednotlivé společnosti v rámci skupiny uzavřít svoje nové Kolektivní smlouvy do konce příštího roku.

Josef Mařík, Jana Škarková ■

ÚSPĚŠNÁ OBHAJOBA MANAŽERŮ

Na půdě Fakulty stavební Českého vysokého učení technického v Praze 6 získali 9. října naši dva zaměstnanci osvědčení za úspěšné ukončení kurzu a obhajoby písemné práce ČŽV Manažer stavebního projektu a Manažer stavby. Stavbyvedoucí divize 1 Miroslav Chyba (foto vlevo) a manažer projektu divize 3 Miroslav Kadlec (foto vpravo) převzali osvědčení z rukou proděkana

FSv ČVUT Josefa Jettmara. Kurz ČŽV Manažer stavebního projektu a Manažer stavby jako součást celoživotního vzdělávání (ČŽV) ve smyslu zákona o vysokých školách připravila FSV ČVUT a její katedra ekonomiky a řízení pro zaměstnance stavebních firem. Subterra se tohoto kurzu zúčastnila s firmami Skanska, Hochtief a Energie již počtvrté.

Š. Sedláček ■



VOLBY DO DOZORČÍ RADY

V průběhu ledna proběhnou volby dvou členů dozorčí rady za zaměstnance naší společnosti.

Volby budou součástí dne, který je určen pro školení BOZP a environmentu všech zaměstnanců společnosti Subterra.

Přesné informace budou součástí příkazu generálního ředitele, který vyjde v průběhu prosince 2008.

Společnost po dohodě s P00 OS připravila kandidátní listinu s kandidáty Josefem Maříkem a Antonínem Formánkem.

Jana Škarková ■

SILNIČNÍ SPOLEČNOST UDĚLILA MEDAILI

Silniční konference, která se konala 21. a 22. října 2008 v Hradci Králové, měla pro našeho dlouholetého spolupracovníka Jiřího Smolíka zcela výjimečný význam. Na návrh předsednictva České silniční společnosti (ČSS) schválila Rada ČSS ocenění přínosu Jiřího Smolíka pro tuto společnost a udělila mu „Pamětní medaili prof. Špůrka za zásluhy pro Českou silniční společnost“. Slavnostní předání medaile se uskutečnilo před

zraký stovky odborníků v závěru úvodního jednání konference.

Š. Sedláček ■



SUBTERRA PARTNEREM KONFERENCE ŽELEZNICE

Subterra a.s. se stala opět partnerem konference Železnice, která se letos konala již potřinácté. Mezinárodní setkání investorů, projektantů, stavitelů a správců, jakkoli spjatých s železnicemi, se uskutečnilo 18.–19. listopadu v hotelu Olšanka. Své odborníky měla na konferenci také naše společnost, která patří mezi přední dodavatele železničních staveb na území ČR.

Program konference se opíral o několik probíhajících staveb, na nichž se podílí i společnost Subterra, ale

také o stavby blízké budoucnosti, a to nejen doma, ale i u našich rakouských sousedů. Mezi nejzajímavější pasáže konference patřila přednáška náměstka ministra dopravy ČR Petra Šlegra na téma „Vysokorychlostní železnice pro ČR – čas rozhodnout“. Z pohledu dodavatelů staveb mělo velký význam vystoupení generálního ředitele SŽDC, s.o., Jana Komárka, který představil strategii přípravy a realizace investic v rozpočtovém období EU 2007–2013.

Š. Sedláček ■



ZÁVAL TUNELU V MOSTECH U JABLUNKOVA ODSTRANĚN

Divize 1 naší společnosti přestruje od dubna tohoto roku v rámci železniční stavby „Optimalizace trati státní hranice SR–Mosty u Jablunkova–Bystřice nad Olší“, kde je lídr sdružení SRB divize 3, jednokolejný tunel č. 2 na tunel ražený dvoukolejný o délce 564 metrů. Postup ražby tunelu zkomplikovala 4. května 2008 v nočních hodinách mimořádná událost. Při provádění razicích a vyztužovacích prací na rozšiřování tunelové trouby č. 2 došlo k havárii. Jejím důsledkem byl zával v tunelu v délce asi 8 až 10 metrů a vytvoření závalového kráteru až k povrchu území o průměru 8–10 metrů. Ihned následovalo zajištění kaloty střikáním betonem a podepření přístropí kaloty dřevěnými stojkami.

„Na základě vyjádření projektanta a po projednání v TPK byl stanoven způsob sanace závalu a závalového trychtýře na povrchu. S použitím mikropilotového deštníku, který jsme provedli po celém obvodu raženého profilu (kromě počvy) v délce 12 metrů a následně ražby prováděné v dílčích poru-

bech členěné kaloty, byl zával sanován a touto technologií se pokračovalo v ražbě i za závalem. Protože však konvergenční měření prováděná za závalem zjistila větší nárůst deformací, než byly povolené tolerance, museli jsme k zajištění jejich eliminací rozhodnout o uzavření profilu kaloty protiklenbou. Opatření bylo úspěšné a další ražba nám již nepřinesla žádná mimořádná překvapení,“ říká k nastalé události manažer projektu Emil Macháček z divize 3.

Dne 2. srpna se na základě vyhodnocení měření KVG profilů přešlo z ražby kaloty členěným výrubem na ražbu plným profilem s protiklenbou. Práce pokračují podle aktualizovaného harmonogramu, tedy s termínem prorážky 1. května 2009.

Znalecké vyjádření k otázkám příčiny havárie tunelu, zpracované prof. Josefem Aldorfem, stanoví jako příčinu havárie a závalu pouze faktory, které souvisí s náhlou změnou přírodních geotechnických podmínek v místě havárie.

Š. Sedláček ■

ROZŠÍŘILI JSME PRODUKTOVÉ PORTFOLIO O DALŠÍ DIVIZI

Naše společnost pokračuje ve svém rozvoji na stavebním trhu a k 1. listopadu 2008 vytvořila divizi zaměřenou na řemesla technických zařízení budov, neboli TZB.

Technologická divize byla do společnosti Subterra organizačně vyčleněna z Provozu TZB mateřské společnosti Metrostav, a to převodem činnosti, přičemž veškeré personální, technické a technologické kapacity vycházejí ze zájmů tohoto střediska.

Nová divize číslo 4 se bude zabývat slaboproudými a silnoproudými elektroinstalacemi, vzduchotechnikou, tepelnou technikou a zdravotně technickými instalacemi. Technologickými

Historie společnosti Subterra se začala psát v září roku 1964, kdy byl proveden první odpal na pokusné ražbě štolového přiváděče pitné vody ze Želivky do Prahy. To byl začátek vývoje podniku, který se od samostatného útvaru Uranových dolů Příbram přes odštěpný závod Želivka, národní podnik Podzemní inženýrské stavby, koncernový podnik Výstavba dolů uranového průmyslu, státní podnik Subterra, přeměnil na základě privatizačního projektu 1. dubna 1992 až na dnešní akciovou společnost Subterra.

Vývoj situace na stavebním trhu v 90. letech si vynutil značnou diverzifikaci výrobního programu společnosti. Subterra začala postupně rozšiřovat své aktivity do všech oblastí podzemního i pozemního stavitelství. V současnosti nabízí inženýrské, dopravní, vodo-hospodářské, ekologické, průmyslové, občanské a bytové stavby. Nesporně vysoká kvalifikace a odborná zkušenost pracovníků společnosti je pro investory jasnou zárukou při výběru dodavatele těch nejsložitějších staveb všech oborů.

„Jistotou zárukou pro investory je i to, že se Subterra stala členem skupiny DDM Group – jednoho z největších stavebních uskupení operujících nejen v Čechách a na Slovensku, ale i v některých koutech Evropy,“ demonstruje silnou pozici společnosti Subterra na stavebním trhu její generální ředitel Ondřej Fuchs.

Š. Sedláček ■

NOVINKY VE SKUPINĚ

ROZVOJ SKUPINY METROSTAV

Nárůst aktivit, výkonnosti i kapitálových účastí Metrostavu a jeho dceřiných společností vyvolal nutnost změny v organizaci a systému řízení celé skupiny Metrostav. Pracovníci z úseků generálního ředitele a finančního ředitele, doplnění o další stávající zaměstnance centrály, proto vytvoří řídicí útvar celé skupiny Metrostav v čele s novým prezidentem. Počínaje 1. lednem 2009 se Divize Development navíc vyčlení do samostatné firmy. Metrostav se tak bude moci lépe soustředit na stavební činnost a celý systém jeho řízení i řízení skupiny bude jednodušší a efektivnější.

Skupina Metrostav v současné době zahrnuje naše stoprocentní dceřiné firmy, jako jsou Subterra, Metrostav SK, METROS a SQZ. Tuto řadu rozšíří akciová společnost Metrostav Development, která od Nového roku přebere práci i zaměstnance stávající Divize development a bude také řídit činnost současných developerských společností typu Metrostav Krutec, Metrostav Vackov apod.

Metrostav má také podíl na základním kapitálu několika dalších podniků, z nichž pro skupinu Metrostav jsou nejvýznamnější TBG METROSTAV, CCE Praha a Pražské betonpumpy a doprava. I na jejich řízení se podílí, v poměru podle svého vlastnictví.

Současná situace ve stavebnictví i konkurence ukázaly, že je nutné systém řízení celé skupiny upravit, aby byl podrobnější, komplexnější a koordinovanější. Nový řídicí útvar skupiny Metrostav proto bude řešit strategické a finanční otázky celé skupiny s důrazem na synergický rozvoj a zisky všech jejích členů. Vedení Metrostavu se nebude zabývat rozhodováním o dceřiných společnostech a developerských aktivitách a bude se moci soustředit na stavební činnost – jak vyhledat nové zakázky, získat je, kvalitně a včas postavit a dosáhnout zisk.

Metrostav a.s. proto od 1. ledna příštího roku povede nový generální ředitel, kterému budou podléhat čtyři ředitelské úseky – obchodní, ekonomický, výrobně-technický a personální. Na systému řízení a činnosti divizí se nic nezmění.

Rozdělení řízení logicky odpovídá situaci a postavení Metrostavu jako druhé největší stavební společnosti v ČR. Zjednoduší a zpřehlední systém vedení, lépe vymezí odpovědnost a zvýší efektivitu. Reorganizace stávající centrály Metrostavu na dvě samostatné složky proběhne bez zvýšení počtu zaměstnanců a bude představovat první krok na cestě ke společnému řízení v rámci celého nadnárodního společenství DDM Group.

Jiří Bělohav,
generální ředitel Metrostavu

PF
2009



Přejeme příjemné prožití
vánočních svátků a svěží
vstup do nového roku

SUBTERRA

KNOW-HOW DIVIZE 3

PŘESNÉ USAZOVÁNÍ SVISLÝCH NOSNÍKŮ

Divize 3 naší společnosti úspěšně realizovala několik zakázek na výstavbu protihlukových stěn. Tou nejvýznamnější byla výstavba jedné z nejvyšších protihlukových stěn u nás, konkrétně v Brně-Starém Lískovci. Jejím cílem je ochrana městské části Brno-Starý Lískovec proti hluku z přilehlé dálnice D1. Protihluková stěna je založena převážně na vrtaných pilotách, na které byly s vysokou přesností usazovány svislé nosníky. Na této stavbě byla realizována protihluková opatření, která tvoří dva samostatné díly dlouhé 150 a 893 metrů. Vzhledem k výšce stěn, která dosahuje až osmi metrů, a krátkému termínu jejich realizace, vznikl z iniciativy Františka Klouby z divize 3 zlepšovací návrh na rychlé a přesné usazování svislých nosníků. V současné době je zapsaný na Úřadu průmyslového vlastnictví jako užitný vzor pod názvem „Zařízení k přesnému usazování svislých nosníků“.

Oblast použití

Technické řešení zařízení k přesnému usazování svislých nosníků je vhodné pro stavbu například protihlukových stěn, kdy nosníky musí být usazeny v přesné svislé poloze rovnoběžně a v přesném zákrytu. Toto zařízení je však možno stejně dobře využít pro usazování jakýchkoli svislých nosníků pro různé účely.

Dosavadní techniky

Dosud se nosníky usazovaly pomocí vzpěr, které se opíraly do objímky připravené na nosník a na druhé straně do terénu. Jiný způsob ukotvení nosníků spočíval v tom, že se nosník pomocí přípravků a klínů centroval o bednění hlavy piloty. Přípravky byly pracné a časově náročné a výsledek usazení nosníků byl nepřesný. Tyto systémy byly použitelné do maximální výšky nosníku 4 metry. Při větších výškách nosníků bylo uvedené kotvení nebezpečné a hrozil nekontrolovatelný pád s možností způsobit vysoké škody, popřípadě ztráty na životech. Při kotvení muselo asistovat několik pracovníků a samotné kotvení trvalo značnou dobu, čímž se celý proces prodražoval.

Podstata řešení patentu

Uvedené nedostatky odstraňuje zařízení k přesnému usazování svislých nosníků. Jeho podstata spočívá v tom, že sestává z klece, jejímž středem prochází kotevní sloupek opatřený hlavici s oky. Hlavice s oky je opatřena axiálním ložiskem a zajišťovacím šroubem. Podstatou druhé části zařízení je centrovací trn, který se přivaří ke svislému nosníku a zůstává jeho trvalou součástí.

Zařízení k přesnému usazování svislých nosníků podle tohoto technického řešení má výhodu vysoké přesnosti montáže nosníků, zvládnou ji pouze dva pracovníci. Další výhodou je vysoký stupeň bezpečnosti a značná časová úspora při montáži nosníků. Š. Sedláček ■



DIVIZE 1 OPRAVILA DALŠÍ MOST

Divize 1 navázala na opravu mostu v Brandýse nad Labem další zakázkou podobného rázu, tentokrát ve středočeské obci Kosova Hora. Specializovaný tým divize 1 zde provedl od začátku září do konce listopadu rekonstrukci mostu na silnici I/18 přes místní komunikaci.

Při rekonstrukci mostu zůstala spodní stavba mostu, kterou tvoří stávající opěry a křídla z kamenných kvádrů, pouze byla provedena jejich celková sanace. Zcela nově byla postavena nosná konstrukce z monolitického železobetonu a instalováno mostní vybavení. Součástí opravy tohoto více než 6 metrů dlouhého mostu byla také úprava nivelety a rekonstrukce obrusných vrstev vozovky v délce asi 700 metrů. Dále pak úpravy inženýrských sítí a sanace přespaného mostu v patě tělesa.

„Rekonstrukci jsme zahájili úplnou uzavírkou silnice a následnou instalací ochrany vzdušného vedení. Následovaly demontáže mostního vybavení, odfrézování živícího krytu a demolice říms a nosné konstrukce. Času nebylo nazbyt, protože po dohodě s místním zastupitelstvem bylo v zájmu snížení dopadů na místní obyvatelstvo zaháje-

ní rekonstrukce posunuto o měsíc. Na konci srpna se totiž v Kosově Hoře koná tradiční pouť,“ říká k začátku stavby Vít Lášek z divize 1. „Sice jsme se tímto rozhodnutím dostali do velkého časového stresu a vystavili jsme se i riziku nesplnění termínu, ale ani v dnešní době nesmíme hledět pouze na ekonomické ukazatele – je potřeba projevit trochu dobré vůle a vstřícnosti. To nám může být do budoucna tou nejlepší reklamou,“ doplňuje Vít Láška stavbyvedoucí Lukáš Kučera z divize 1.

Práce na rekonstrukci mostu pokračovaly odbouráním opěry a nadbetonováním nových úložných prahů. Na tyto prahy byla vybudována nová nosná konstrukce. Po dokončení hydroizolací a říms byla na nosné konstrukci položena nová skladebná vrstva vozovky a opraven obrus. Nakonec se instalovalo mostní vybavení a udělal nástřik nového vodorovného dopravního značení. „Současně s hlavními pracemi jsme realizovali činnosti na předpolích mostu a upravovali území pod mostem včetně sanace opěr a přespaného mostu v patě zemního tělesa mostu,“ doplňuje Vít Lášek. Š. Sedláček ■

ZÁPADNÍ EXPRES V PLZNI FINIŠUJE

Stavba „Optimalizace trati Plzeň–Stříbro“, kterou realizuje sdružení Západní expres, jehož členem je i Subterra, se po třech letech blíží ke konci.

Začátek stavby byl situován v km 351,425 v úrovni vjezdového návěstidla ve stanici Plzeň-Jižní předměstí. Práce pokračovaly na úseku dlouhém 30,06 km až po km 381,485 do úrovně vjezdového návěstidla stanice Stříbro. Optimalizace trati si vyžádala sanaci železničního spodku v rozsahu bezmála 210 000 m², a to jen v mezistaničních úsecích a dalších téměř 88 000 m² ve stanicích. Při obnově železničního svršku bylo položeno kolem 57 000 metrů nových kolejí (UIC 60) a přes 7000 metrů užitých kolejí (S49,R65). Práce se dotkly také úpravy nástupišť v souhrnné délce 2000 metrů ve stanicích a 1500 metrů v zastávkách. Dále bylo nutné položit celkem 52 nových výhybek.

Subterra zahájila stavbu nejprve realizací železniční stanice Kozolupy, kde prováděla jak sanaci železničního spodku, tak i svršku. Největší jádro prací spočívalo především ve zdvoukolejnění trati, což si vyžádalo vybudování mnoha násypů. Následovaly práce na odvodnění a sanaci spodku, které zkomplikoval nečekaný výskyt pískovce. Dále byl vybudován podchod a ostrovní nástupišť.

V další etapě Subterra prováděla sanaci spodku v úseku Vranov–Stříbro. Zahájení prací bylo především ve znamení budování přístupů. Následně se zrealizovalo odvodnění, které buď zcela

chybělo, nebo bylo v žalostném stavu. Dále se rekonstruovaly nebo budovaly zcela nové umělé objekty. Třešničkou na dortu byla nutnost sanovat značně poddolované území, které bylo pozůstatkem intenzivního historického dobývání železných rud. Výsledkem naší práce, ale i ostatních zhotovitelských firem, je koridor s prvky moderní dopravy. Traťová rychlost byla zvýšena z 90 km/h na současných 110 km/h pro klasické soupravy a 140 km/h pro soupravy vybavené naklápěcí technikou. Všechny stanice a zastávky jsou nyní bezbariérové, vybavené novým informačním zařízením. Zcela nové a moderní je také zabezpečovací zařízení. Pamatovalo se i na eliminování hluku a došlo k vybudování protihlukových stěn.

V závěru bych rád poděkoval všem, se kterými jsme se zde potkávali a kteří přiložili ruku k dílu. Věřím, že logo naší firmy bude možné v Plzeňském kraji spatřit i do budoucna, vždyť za nás mluví dobře odvedená práce.

Petr Mikulášek, stavbyvedoucí ■



SETKÁNÍ S OSOBNOSTÍ

Od doby, kdy se začala psát na želivském vodovodním přivaděči historie dnešní společnosti Subterra, je tu člověk, kterého dnes zná ať už přímo či nepřímo každý pracovník společnosti. Svými téměř čtyřiceti odpracovanými lety u této firmy patří spolu s malou hrstkou jeho vrstevníků mezi žijící legendy. Dlouholetý odborový předák Josef Mařík oslavil na konci listopadu kulaté životní jubileum 60 let.

Do státního podniku Uranové doly Příbram přivedla Josefa Maříka v roce 1969 ukončená průmyslová škola strojní v Písku a též konec vojenské základní služby. Přibližně rok měl na to, aby se jako důlní zámečník rozkoukal, získal první pracovní zkušenosti v tvrdém a drsném prostředí uranových dolů. Své první zkušenosti získával na šachtě 16 a Bytíz v hloubce 1000 metrů pod zemí. Byly to tvrdé začátky, ale nikdy této volby nelitoval. V roce 1970 začaly montáže betonovacích souprav na již vyraženém, 52 km dlouhém vodovodním přivaděči Želivka, kam byl převelen. Po jejich dokončení byl přeřazen do ústředních dílen na úseku Blanice, odkud stále zajišťoval ve funkci mistra s pracovníky dílen dokončovací práce na přivaděči. Úctyhodně čtyři roky strávené na jedné z nejnáročnějších staveb v historii podzemních děl mu daly takové školy, že pokračoval v této funkci i v roce 1974, kdy přešel se zbývajících pracovníky dílen do Prahy (v té době to již byly Podzemní inženýrské stavby – PIS). V roce 1976, kdy se datuje vznik koncernového podniku Výstavba dolů uranového průmyslu (VDUP), přechází jako mistr oprav do Provozu dílenské a montážní výroby se sídlem v Praze. Nezpochybnitelné organizační schopnosti a chuť vytvářet mimopracovní aktivity pro své podřízené jej chtě nechtě pasovaly do pozice předsedy odborů v rámci dílen, kde bylo kolem 150 lidí. Až do roku 1981 tak zvládal dělat svou hlavní pracovní činnost, tedy mistra v dílnách, a dále, jako předseda odborů, organizovat akce pro zaměstnance. Zlom nastal právě v roce 1981, po odstoupení předsedy odborů závodu 1 Praha VDUP. Na apel odstupujícího předsedy a přání ostatních zaměstnanců byl zvolen do funkce předsedy odborů závodního výboru. Jelikož organizace tehdy měla více než tisíc členů, jednalo se o funkci tzv. uvolněnou, což znamenalo, že se musel rozloučit s prací mistra v dílnách.

Revoluční rok 1989 a roky následně byly pro Josefa Maříka ve znamení mnoha otazníků. Vedoucí pozice v podniku byly po vzoru nastalých změn prověřovány a nikdo si nemohl být jistý svým místem. „Počítal jsem s tím, že budu z pozice předsedy odborů závodního výboru odvolán a že se vrátím do dílen, ke své původní profesi,“ vzpomíná Josef Mařík na porevoluční léta. Ovšem to se nestalo. Jeho dosavadní práce byla i přes různé restrukturalizace nakonec vnímána pozitivně a zaměstnanci firmy byl požádán o další setrvání ve funkci. Jak sám říká, smířen s tím, že bude v důsledku zatížení svou minulostí odvolán, přijímal i jiné nabídky. Ve chvíli, kdy byl požádán o setrvání a nebylo jiného nástupce, rozhodl se v zájmu ostatních zaměstnanců – členů odborů – pokračovat ve své práci.

V letech 1995–1998 absolvoval distanční bakalářské studium na Filozofické fakultě UK v Praze, které ukončil závěrečnou zkouškou s titulem Bc. se zaměřením v oborech vzdělávání dospělých a personální řízení ve firmách.

K dnešnímu dni má Subterra tři základní odborové organizace – region Čechy, region Morava a ZO Stavební obnova železnic (současná divize 3). Josef Mařík nejenže je předsedou odborové organizace pro region Čechy, ale v rámci kolektivního vyjednávání, kdy vedení společnosti vyjednává pouze s jedním subjektem, je také předsedou podnikového výboru, který zastřešuje všechny tři organizace. V roce 2004, kdy došlo ke změně majitele společnosti (stal se jím Metrostav a.s.), byl zvolen zaměstnanci do dozorčí rady akciové společnosti.

Josefu Maříkovi zbývají do nároku na důchod něco přes dva roky. Rád by však nějaký čas přesluhoval, a to i z důvodu hledání svého nástupce. Dlouholetá práce s lidmi jej v dobrém slova smyslu poznamenala natolik, že si již teď těžko dovede představit svůj odchod na odpočinek. Š. Sedláček ■



vány a nikdo si nemohl být jistý svým místem. „Počítal jsem s tím, že budu z pozice předsedy odborů závodního výboru odvolán a že se vrátím do dílen, ke své původní profesi,“ vzpomíná Josef Mařík na porevoluční léta. Ovšem to se nestalo. Jeho dosavadní práce byla i přes různé restrukturalizace nakonec vnímána pozitivně a zaměstnanci firmy byl požádán o další setrvání ve funkci. Jak sám říká, smířen s tím, že bude v důsledku zatížení svou minulostí odvolán, přijímal i jiné nabídky. Ve chvíli, kdy byl požádán o setrvání a nebylo jiného nástupce, rozhodl se v zájmu ostatních zaměstnanců – členů odborů – pokračovat ve své práci.

V letech 1995–1998 absolvoval distanční bakalářské studium na Filozofické fakultě UK v Praze, které ukončil závěrečnou zkouškou s titulem Bc. se zaměřením v oborech vzdělávání dospělých a personální řízení ve firmách.

K dnešnímu dni má Subterra tři základní odborové organizace – region Čechy, region Morava a ZO Stavební obnova železnic (současná divize 3). Josef Mařík nejenže je předsedou odborové organizace pro region Čechy, ale v rámci kolektivního vyjednávání, kdy vedení společnosti vyjednává pouze s jedním subjektem, je také předsedou podnikového výboru, který zastřešuje všechny tři organizace. V roce 2004, kdy došlo ke změně majitele společnosti (stal se jím Metrostav a.s.), byl zvolen zaměstnanci do dozorčí rady akciové společnosti.

Josefu Maříkovi zbývají do nároku na důchod něco přes dva roky. Rád by však nějaký čas přesluhoval, a to i z důvodu hledání svého nástupce. Dlouholetá práce s lidmi jej v dobrém slova smyslu poznamenala natolik, že si již teď těžko dovede představit svůj odchod na odpočinek. Š. Sedláček ■

SUBTERRA 2009
LYŽAŘSKÉ ZÁVODY

Akce se koná 9.–10. ledna 2008
Zúčastnit se může každý zaměstnanec Subterra a.s.!

Místo konání: Vysoké nad Jizerou

Soutěžní disciplíny: slalom speciál, obří slalom, běh – klasický styl, ženy – cca 3 km; muži – cca 5 km

Pro účastníky závodů je zajištěna:

- sjezdová a běžecká trať
- permanentka v den konání sjezdových disciplín
- ubytování se snídaní přednostně pro účastníky běžeckého závodu

Uzávěrka přihlášek je 19. 12. 2008!

Více informací získáte u Kateřiny Helebrantové
e-mail: khelebrantova@subterra.cz nebo telefon 244 062 583
Každý účastník obdrží detailní propozice akce.



STAVBY S ÚČASTÍ DIVIZE 4

Technologická divize 4 byla organizačně vyčleněna do společnosti Subterra z Provozu TZB mateřské společnosti Metrostav, kde realizovala řadu prestižních staveb...



Dálnice D5 – tunel Valík



Dálnice D8 – tunel Panenská



Mandarin Oriental



Polyfunkční dům Sluneční náměstí



Metro IV.C2



AC Palmovka-Park

FOTOREPORTÁŽ

SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY ČERVENKA–ZÁBŘEH, 29. 10. 2008



Generální ředitel SŽDC Jan Komárek zmínil, že je právě zprovozněna poslední z pěti staveb na spojovacím rameni Přerov–Česká Třebová



Starosta Mohelnice Zdeněk Jirásko se netajil tím, že si od moderní trati slibuje přínos pro region



Za naší společnost na pódium vystupil ředitel divize 3 Antonín Formánek, stojící napravo od hovořícího ředitele RCP, ČD a.s., Ostrava, Petra Nováka



Symbolickým přestřižením pásky byla oficiálně zprovozněna zmodernizovaná železniční trať v úseku Červenka–Zábřeh na Moravě

KLÁNÍ DRAČÍCH LODÍ

Ve čtvrtek 2. října 2008 se reprezentační tým divize 1 zúčastnil již tradičního souboje Dračích lodí. Obhájit loňské druhé místo se v tvrdé konkurenci týmů Trigemy a obhájců titulu z CK S.E.N. borcům z divize 1 bohužel nepodařilo. Bronzový stupínek je přesto velkým úspěchem a hodnotný sportovní výkon příslibem do dalších ročníků. Závěrem nezbyvá než sportovně pogratulovat vítězům, poděkovat ostatním posádkám za přátelskou atmosféru, divákům za podporu a pořadatelům za bezchybnou organizaci.

Š. Sedláček ■



SUBTERRA OPEN 2008

Letošní ročník tenisových klání navázal po roční odmlce na mnohaletou tradici turnajů Subterra Open. Však také při jejich počítání bylo třeba pořádně zavzpomínat, aby nakonec k tomu letošnímu bylo přiřazeno číslo třináct.

Místo konání – areál LTC Zbraslav – bylo osvědčené a zcela tradiční. Zato termín – 18. října – znamenal poněkud odvážnou změnu. Turnaj na zahájení halové sezóny však nebyl špatnou volbou. Bohatá účast osmi párů hostů, mezi nimiž nechyběla ani dvojice slavných fotbalových internacionálů Dobiáš–Panenka, to jen potvrdila. Druhou polovinu startovního pole pak tvořilo osm párů domácích.

Po přivítání generálním ředitelem, který nepojal svoji účast jen společensky, ale jak se sluší sportovně, začalo na čtyřech kurtech ve dvou halách velké celodenní tenisové klání. Účastníci při něm předváděli pestrou škálu svého tenisového umu, od technicky vytříbených liftů a čopů až po základní míče z kategorie „nepředvídatelných“. V každém případě všichni podali mimořádné sportovní výkony. Vítězství si nakonec odnesli naši milí hosté, dvojice Sklenář–Valenta. Druhé místo patřilo zkušenému a sehranému páru Barták–Prošek. Pan profesor Barták názorně předvedl, jaký je významový rozdíl mezi slovesy „naučit“ a „vyučit“. On bezpochyby zvládá obojí, prvé za kated-

GRATULUJEME

kolegům, kteří slavili, slaví nebo v nejbližší době budou slavít 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	
Kunovský Rostislav	8. 12.
Mikulec Klement	20. 12.
Klasna Alois	7. 1.
Ctibor Pavel, Ing.	9. 1.
Šimůnek Miroslav	31. 1.
55 let	
Sasarák Jozef	3. 12.
Solomon Ivo	7. 12.
Kopřiva Jiří	8. 12.
Buriánek Josef	15. 12.
Linhart Rudolf	2. 1.
60 let	
Šustr Václav	1. 12.
Novák Karel	12. 12.
65 let	
Šustr Václav	1. 12.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let	
Klasna Alois	2. 12.
Ševčík Jan	25. 12.
Přeffler Tomáš	4. 1.
Krampera Jaroslav	5. 1.
Maceček Tomáš	15. 1.
Zifčák Štefan	30. 1.
15 let	
Smejtek Roman	19. 12.
Paulíček Josef, Ing.	1. 1.
Ressler Jaroslav, Ing.	1. 1.
Mařík Petr	14. 1.
Procházková Květa	26. 1.
20 let	
Nekvasil Jiří	13. 12.
Procházka Bedřich	21. 12.
Buřič Bohumil	1. 1.
Kubiček Eduard	1. 1.
Rafaj Evžen	4. 1.
Šlímáček Vladimír	18. 1.
Truhlář Milan	30. 1.
30 let	
Berka Josef	2. 1.
Kublent Petr	2. 1.
Kachtík Alois	17. 1.
45 let	
Vodvářka Zdeněk	22. 1.



Generální ředitel Ondřej Fuchs se jen tak nějakým míčkem překvapit nenechal



Internacional Antonín Panenka dokazoval, že má srdce sportovce



Společné foto vítězů tenisového turnaje

Vladislav Beneš ■