



KOLEKTOR KOLIŠTĚ
PŘED DOKONČENÍM



TÁBOR MÁ MODERNÍ NÁDRAŽÍ

SUBTERRA A.S., ČLEN DDM GROUP

Nový impuls pro divizi 2 přichází s jejím novým ředitelem Petrem Kajerem; více v rozhovoru na aktuální téma – str. 2

Zahájili jsme další ekologickou zakázku týkající se obnovení zdevastované krajiny; divize 3 **Rekultivuje lom Ležáky** – str. 2

Geodezie jako pilíř velké stavby – na tradiční obor naší společnosti pohlížíme očima zkušeného geodeta – str. 3

V Českém středohoří mohou klidně razit dálniční tunel pod vrchem Debus, protože **Svatá Barbora bdí nad ražbou tunelů** – str. 3

Ve fotoreportážích je zachycen průběh **Zahájení ražeb prackovického tunelu a Druhá prorážka na úseku 513** – str. 4

AKTUALITY

DIVIZE 1 ZAČALA S OPRAVOU MOSTU
Na začátku září zahájil specializovaný pracovní tým divize 1 opravu mostu ve středočeské obci Kosova Hora. Součástí opravy tohoto více než šest metrů dlouhého mostu bude také rekonstrukce povrchu vozovky.



NOVÉ SPOJENÍ ZAHÁJILO PROVOZ
V pondělí 1. září časně ráno byl zahájen zkušební provoz na pražském Novém spojení mezi pražskými nádražími. Zprovoznování začalo postupně, zkušební provoz byl rozšiřován v průběhu prvních zářijových dní.



ZBRASLAV ODOLÁ VELKÉ VODĚ
Divize 2 se stala generálním dodavatelem přibližně kilometrového protipovodňového opatření historické části Zbraslavi. Zakázka bude realizována od podzimu tohoto roku do poloviny příštího.



KOLEKTOR VODIČKOVA ZÍSKAL CENU
Ve středu 10. září 2008 získal Kolektor Vodičkova na „Nominačním večeru“ v Nadaci pro rozvoj architektury a stavitelství na Václavském náměstí cenu ABF, což je ocenění Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství.



SDRUŽENÍ „SRB“ STAVÍ SILNICI V HRÁDKU

Před rokem byla v rámci mezinárodní konference Transport 2007 zahájena stavba „Optimalizace železniční trati státní hranice SR–Mosty u Jablunkova–Bystřice nad Olší, jejímž zhotovitelem je Sdružení „SRB“ složené z firem Subterra a.s. (vedoucí člen sdružení), OHL ŽS, a.s., a TCHAS, spol. s r.o. Správa železniční dopravní cesty, s.o., na straně investora, využila opčního práva a zahrnula do zhotovení této železniční stavby i zhotovení kompletní rekonstrukce „Silnice I/11 Hrádek – průtah“ v délce 3300 metrů. Sdružení „SRB“ tak 8. srpna zahájilo silniční stavbu, jež je nedílnou součástí optimalizace trati u Jablunkova.

Vlastní stavba je vyvolána modernizací těsně přiléhající železniční trati, která zasahuje do stávajících komunikací. Rekonstrukce silnice spočívá v nahrazení stávající dvoupruhové komunikace komunikací novou, rovněž dvoupruhovou, navrženou v kategorii S 11,5/80, která ovšem je navrhována tak, aby v budoucnu mohla být dobudována na čtyřpruhovou komunikaci

v kategorii S 22,5/100. Stavba je vedena převážně v obci Hrádek, kde navazuje na stávající obchvat Bystřice nad Olší a v prostoru Hrádek–Návsí na dokončovaný úsek obchvat Jablunkova.

„Stavbu silnice Hrádek – průtah budeme realizovat v časovém souběhu s optimalizací traťového úseku Jablunkov–Bystřice nad Olší. V katastrálním území Hrádek totiž dochází v rámci prací na železniční trati k posunu osy koleje 1 a 2 přibližně o 12 metrů vpravo. Právě to vyžaduje specifické řešení technologie postupů výstavby nejen hlavní trasy silnice, ale i úrovnových křižovatek, úprav stávajících komunikací, zastávek a chodníků, přístupových komunikací k přilehlým objektům, mostních objektů a propustků. Upravit musíme i vodoteče včetně zajištění vlastního odvodnění jednotlivých stavebních objektů. Stavba vyvolá i řadu přeložek inženýrských sítí a demolice stávajících zastávek ČSAD,“ popisuje stavbu manažer projektu za divizi 3 naší společnosti Emil Macháček. „Do realizace této stavby však nespádá

například ochrana území přiléhajícího k trase proti hluku. Protihlukové stěny realizujeme v rámci optimalizace přilehlé trati,“ dodává stavbyvedoucí projektu Rudolf Prudil.

Celá výstavba silničních komunikací je plánována s ohledem na dodržení provozu jak na železnici – se zachováním provozu vždy alespoň po jedné koleji, tak na silnici – se zachováním silničního provozu na stávající silnici I/11 bez řešení velké objížďky.

„U stavby Silnice I/11 Hrádek – průtah budeme v průběhu výstavby řešit silniční dopravu v rámci provizorních stavů tak, aby byl zachováván během stavebních prací silniční provoz na stávající silnici I/11 pro oba směry,“ uklidňuje řidiče Emil Macháček.

Dle finančního harmonogramu stavby Hrádek – průtah je uvažováno, že v roce 2008 bude prostavěno 62,1 milionů korun bez DPH z celkových 729,6 milionů korun bez DPH. Stavba bude podle časového harmonogramu uvedena do provozu v listopadu roku 2011.

Š. Sedláček ■

ÚCTYHODNÉ VÝKONY V BRNĚNSKÝCH TUNELECH

Desetiměsíční maraton, který při ražbě Královopolských tunelů v Brně zažívá pracovní tým divize 1, přináší úctyhodné výsledky. Na konci září bylo v tunelu, který realizuje Subterra, vyraženo přibližně 270 bm z celkových 1060 metrů. Tunel, jenž zčásti razí brněnská společnost OHL ŽS, dosáhl na hranici asi 130 bm z celkových 1053 metrů. Nutno připomenout, že ražby jsou prováděny v místě, kde na povrchu stojí hustá domovní zástavba. Z tohoto důvodu je pracovní tým divize 1, vedený manažerem projektu Josefem Bačou, vystaven

různým omezením, zejména co se týče hluku, prašnosti a práce v noci.

Ražby obou tunelových rour probíhají pouze jedním směrem, a sice z královopolského portálu. „Organizace výstavby nám neumožnila protiražbu ze žabovřeského portálu, což je při takto náročné stavbě – tím nemám na mysli pouze tunelové části, ale celou část městského okruhu – zcela pochopitelné. Přesto na žabovřeské straně budeme realizovat v koordinaci s výstavbou hloubených částí z provizorních portálů dvě osmimetrové zarážky

na jednotlivých tunelových tubusech,“ vysvětluje jednosměrný postup ražeb Josef Bača.

Určitou výhodou při ražbě je horninové složení, které tvoří neogenní jíly. K rozpojování horniny postačí tunelbagr. I přesto se stavba potýká s velkým rizikem ohrožení domovní zástavby. „Investor a projektant, vědom si skutečnosti, že jím zadáný způsob výstavby tunelů bude mít negativní dopad na povrchovou zástavbu, řešil a řeší minimalizování těchto dopadů.

Pokračování na straně 2

INFORMACE Z CENTRÁLY

SLOVO
GENERÁLNÍHO ŘEDITELE

Vážení spolupracovníci,

v srpnu letošního roku byl v naší společnosti ukončen organizačně-personální audit. Ten sestával nejprve z anonymního průzkumu názorů zaměstnanců zaměřeného na aktuální stav jejich spokojenosti u firmy a na související klíčové otázky řízení společnosti. Jak jsem vás již informoval v předchozím Zpravodaji, prvotní zjištění o vaší reakci na tento nový prvek komunikace bylo velmi pozitivní, návratnost dotazníků oproti zkušenostem z jiných firem byla nadstandardní. Rád bych všem zúčastněným za takový přístup znovu poděkoval.

Druhou součástí tohoto auditu byla série setkání a rozhovorů, které jsem vedl s vybranými skupinami zaměstnanců. Těchto setkání proběhlo celkem devět. Posloužila jednak k mému představení a vzájemnému seznámení s reprezentativní částí našeho personálu, jednak mi umožnila prezentovat strategické cíle společnosti pro nejbližší období a blíže poznat vaše názory. I v tomto případě děkuji za vaši otevřenost a upřímnost.

První důležité zjištění je, že závěry z obou částí auditu byly kompatibilní, že jedna část nepopírala druhou, takže se z nich mohou odvodit silné i slabé stránky naší firmy.

K silným stránkám nepochybně patří úroveň vztahů uvnitř jednotlivých pracovních kolektivů. Nejsou zásadní výhrady k odborné úrovni přímých nadřízených, k jejich schopnosti dávat jasné a konkrétní úkoly. Rezervy jsou spatřovány v motivaci a hodnocení výkonů. Celkově převládala chuť nadále u společnosti pracovat, ctít tradici firmy a přispět k naplnění hesla „Subterra – stavební společnost první volby“. Tohoto zjištění si velice vážím, protože všichni víme, že na úrovni pracovních kolektivů se tvoří výsledky celé společnosti.

Mezi slabé stránky patří komunikace uvnitř společnosti a oblast personální práce. Nedostatečná nebo chybějící komunikace mezi centrálou a divizemi a mezi vedením divize a jednotlivými projekty (stavbami) je předmětem vážné kritiky ze všech stran. To vede v krajním případě k izolaci některých rádbý řídicích činností i jejich nositelů a k neúčelnému hraní si na vlastním písku. Prvním závěrem je tedy úkol zlepšit komunikaci uvnitř společnosti.

Pokud jde o personální práci, zde převládá nespokojenost s úrovní a způsobem řízení lidských zdrojů v minulosti. Z toho vyplývá druhý úkol – zlepšit úroveň personální práce.

Co se tedy chystá?
Pro zlepšení komunikace uvnitř společnosti to budou v první fázi tato opatření: – Tematické semináře organizované na vybraná témata s co nejširší účastí. První proběhne 22. 10. 2008 a bude věnován činnosti Provozů služeb.

Pokračování na straně 3

ROZHOVOR NA AKTUÁLNÍ TÉMA

NOVÝ IMPULS PRO DIVIZI 2



Po několika měsících, během kterých se divize 2 ocitla bez svého ředitele a dočasným řízením byl pověřen management centrály, byl 1. srpna do funkce ředitele divize jmenován Petr Kajer. Po necelých dvou měsících ve funkci jsme jej požádali o rozhovor, abychom zjistili, jaké jsou jeho plány na pozvednutí divize.

Není jistě žádným tajemstvím, že jste na divizi 2 přišel z divize Development společnosti Metrostav... Jak jste tam působil dlouho a co vás přimělo změnit pracoviště?

U Metrostavu jsem začal na divizi 9, to bylo v roce 1997, ještě v době studií. Do Developmentu jsem přešel až v roce 2007, tedy po deseti letech. Z toho lze odvodit, že funkci technického náměstka divize Development jsem vykonával, pokud dobře počítám, sedm měsíců. Mám-li zodpovědět druhou část otázky, tak hlavní motivací pro mě byla velká výzva. Svou úlohu v rozhodování sehrál také fakt, že ve vedoucích funkcích společnosti Subterra jsou nyní také lidé, které dobře znám z Metrostavu.

Kdo vám funkci nabídl?

Nabídka přišla přímo od generálního ředitele Metrostavu.

Myslíte, že to bylo díky vaší dlouholeté pracovní zkušenosti na divizi 9 a pak Development?

Já myslím, že určitě. Divize 9 je zaměřena na pozemní stavitelství, stejně jako divize 2 tady. A deset let v tomto oboru je dobrá zkušenost. Divize Development, to byla obrovská zkušenost, protože jsem stačil poznat stavářinu také z té druhé strany – z pohledu investora.

Kolik času jste měl na rozmyšlenou a co jste do té doby o společnosti Subterra věděl?

Tuším, že to byly čtyři dny. Snažil jsem se o společnosti Subterra – hlavně o divizi 2 – za těch pár dnů získat informace, kde to jen šlo.

Kam vedly vaše první kroky v nové funkci?

Prvně za všemi, kteří na divizi 2 zůstali. Chtěl jsem znát jejich názory a začít s nimi komunikovat, protože právě komunikace bylo to, co tady podle mě vážlo. Zároveň jsem jim přednesl své vize a vysvětlil změny, které nastanou.

O jakých změnách byla řeč?

Mým požadavkem před nástupem do funkce ředitele této divize bylo to, že si přivedu bývalý tým, se kterým jsem pracoval na divizi 9. Zejména bylo potřeba kvalitně obsadit pozici obchodního náměstka divize, která byla neobsazena. To se mi podařilo.

Je tedy v tuto chvíli divize plně provozuschopná?

Z pohledu současných zakázek ano. Ale pokud chceme nastartovat expanzi do pozemního stavitelství, jako že chceme, bude nutné rozšířit obchodní tým. V tuto chvíli potřebujeme zejména odborné přípraváře staveb. Několikaměsíční útlum této divize se samozřejmě podepsal na odlivu pracovníků. My na jejich pozice musíme získat nové, což je hlavní a při současném stavebním boomu vůbec ne jednoduchý cíl.

Divize 2 se dlouhodobě potýkala s nedostatkem zakázek a vlastně i některé stávající projekty nebyly rentabilní. Co s tím uděláte?

Musíme dořešit staré projekty, které řeší částečně i centrála. Naším hlavním cílem je nastartování divize, počít se z chyb a zaměřit se na získání nových zakázek. Spolu s lidmi, kteří tu zůstali, a s lidmi, se kterými jsme dokázali úspěšně realizovat na divizi 9 Metrostavu řadu úspěšných projektů, na to určitě máme.

Jaké metody to jsou?

Především systém obchodních informací (SOL). Pak to jsou i osobní vazby, které vycházejí z praxe.

Cítíte podporu jak stávajících lidí na divizi 2, tak z vedení společnosti?

Kdyby tomu tak nebylo, nebyl bych tu.

Děkuji za rozhovor. Štěpán Sedláček



TÁBOR MÁ MODERNÍ NÁDRAŽÍ

Hlavním úkolem divize 3 naší společnosti v rámci „Sdružení Doubí–Tábor“, které již druhým rokem realizuje železniční stavbu „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí–Tábor, 1. část, úsek Doubí u Tábora–Tábor“, je v roce 2008 výstavba sudé kolejové skupiny v železniční stanici Tábor. Výluka této dílčí části probíhala ve dnech 17. 5.–15. 8. 2008. Po nově vybudované koleji číslo 2 a také kompletně zrekonstruované stávající koleji číslo 1 v úseku Planá nad Lužnicí–Doubí u Tábora je to pro divizi další dokončený úsek z celé stavby.

„Přípravné práce a vlastní provádění stavby byly výraznou měrou ovlivněny dodatečným požadavkem města Tábor na prodloužení podchodu z ostrovního nástupiště na druhou stranu stanice Tábor. Důvod byl zřejmý. Městu šlo o lepší propojení s městskou částí Čekanice. Avšak nebyla to pro nás jediná změna v projektové dokumentaci. Další požadavek směřoval na stavbu nového přemostění nad stanicí Tábor, což ovlivnilo naše práce na hlavním stavebním objektu,“ vzpomíná na začátek stavby manažer projektu Miroslav Kadlec z divize 3.

Časový harmonogram byl sice od začátku nastaven velmi těsně pro zřízení železničního svršku, ale dobrou organizací prací byl splněn bez prodloužení výlukových časů a prodlou-

žení podchodu bylo dokonce na žádost města Tábor předáno v předstihu proti harmonogramu. „Sudá skupina v železniční stanici Tábor byla v oblasti železničního svršku jednou z nejnáročnějších prací naší divize za poslední roky. V rámci prací na železničním svršku bylo položeno úctyhodných 17 výhybkových jednotek a opraveno nebo zřízeno 9 staničních kolejí,“ uznale dodává Miroslav Kadlec.

Kromě výstavby samotného železničního svršku byl v rámci sudé kolejové skupiny vybudován objekt kabelovodu. Osazení prefabrikovaných betonových šachet za velmi stísňených a obtížných podmínek bylo u tohoto objektu zvlášť náročné. „Zodpovídali jsme také za vybudování ostrovního nástupiště II, kde jsme kvůli napnutému harmonogramu řešili složitou organizační záležitost. V jednu chvíli zde probíhaly dvě stavby, a sice umístění trasy kabelovodu v nástupišti a práce na zastřešení nástupiště. Nedovedete si představit ten stavební mumraj, jaký zde byl,“ říká s úsměvem František Mahdal z pracovního týmu divize 3.

Technicko-bezpečnostní zkouška, která proběhla 15. srpna, prokázala kvalitní práci divize a všech subdodavatelů. Objekty byly dány do zkušebního provozu bez větších vad a nedodělků.

Š. Sedláček

KOLEKTOR KOLIŠTĚ PŘED DOKONČENÍM

Přibližně třináct měsíců trvalo pracovníkům divize 1 naší společnosti a brněnské stavební firmy OHL ŽS vybudovat v moravské metropoli hlubinný kolektor o profilu přibližně 24 m² a o délce 188 metrů. Spolu s tím ještě navíc přístupovou kruhovou šachtu raženého průměru 4,2 metru a hloubky kolem 17 metrů, která umožňuje napojení na stávající kolektor Radlas. Šachta se nachází v areálu Tepláren Brno při ulici Špitálka. Odtud pramení také její pojmenování „šachta Teplárna“.

Kolektor, který nese název Koliště, je situován v parku podél ulice Koliště v prostoru přibližně 100 metrů od Domu umění po lávku k IBC. Nově vybudovaný kolektor propojuje stávající kolektory Malinovského náměstí a Příkop mezi šachtami Š15 a UŠ2. Obě stavby realizovala v první polovině 90. let společnost Subterra.

Jelikož se jedná o hlubinný neboli primární kolektor, jeho uložení je přibližně 35 metrů pod terénem. „V průběhu září, kdy byl kolektor stavebně hotov, byly finální práce ve vysokém stupni rozpracovanosti. Dokončovali jsme montáž ocelových konstrukcí a provozních souborů, zároveň jsme finišovali se zakrýváním kompozitových roštů a montovali osvětlení, zásuvkový rozvod a uzemnění. V závěru nás čeká instalace vzduchotechniky, měření a regulace, automatizovaný systém řízení a spojovací systém. Vše bychom měli stihnout do konce října a nic nenásvedčuje tomu, že by

se tak nestalo,“ hájí dobře odvedenou práci manažer projektu Milan Hellinger z divize 1.

S pracemi vně kolektoru souvisely také stavební objekty na povrchu. „Na povrchu jsme dokončili objekt armaturní komory, která bude v budoucnu sloužit pro napojení sekundárního kolektoru. Vstupní objekt do kolektoru jsme ještě rozšířili pro možnost větrání dalšího kolektoru. V šachtě UŠ2 ještě vyzdíme na zabudované povaly z ocelových válcovaných profilů přičky pro vytvoření chráněné únikové cesty. Nakonec nás čeká zlikvidovat v jámě Š15 provizorní průvodnice, zaklopit ji a uvést do původního stavu stejně jako park Koliště,“ popisuje práce mimo kolektor Milan Hellinger. Stavba bude dokončena podle časového harmonogramu, tedy 30. října tohoto roku.

Š. Sedláček



při bourání provizorních konstrukcí, provozu technologické dopravy apod. Obyvatelé tyto negativní projevy cítí, ale objektivní měření nepotvrzují překročení hygienických norem. I tak se snažíme předcházet negativům omezováním nejhlučnějších prací v nočních hodinách. Tento problém je nyní aktuální zejména na tunelu I, který podchází pod ulici Dobrovského,“ popisuje balíček opatření Josef Bača.

Po provedení kompenzačních opatření je plánovaný měsíční postup kolem 40–45 metrů za měsíc. Předpokládané proražení tunelů na portálu Žabovřesky je ve čtvrtém, respektive pátém měsíci 2010.

Kromě prací na vlastních tunelech probíhá na stavbě celá řada dalších činností souvisejících s výstavbou nových komunikací, mostních objektů, technologického centra a ochranou zástavby před účinky důlních prací. Jedná se zejména o postupné přeložky všech inženýrských sítí dotčených zemními pracemi v oblasti Žabovřesek a v ulici Dobrovského.

Š. Sedláček

Ekologie

REKULTIVUJEME LOM LEŽÁKY

Divize 3 naší společnosti, jejíž další nosnou technologií je vedle železničních a dopravních staveb také likvidace ekologických zátěží, zahájila práce na projektu „Rekultivace lomu Ležáky – severní svahy. Stavba, jež se rozkládá na ploše téměř 49 hektarů, počítá s kompletním začleněním zdevastované krajiny po důlní činnosti zpět do přírodní scenérie.

Dotčené území tvoří zčásti skryvkové řezy lomu a zčásti těleso bývalé výsypky v Konobřžském laloku. Dotčené území vymezuje na severu plánovaná silnice Most–Mariánské Radčice a navazující rekultivovaná plocha severozápadních svahů (dodavatelem i této stavby bude společnost Subterra, divize 3). Směrem od jihozápadu k jihovýchodu tvoří hranici území obvodová komunikace na břehu budoucího jezera, prostor kamenolomu a navazující provozní cesta. Na východní straně se stavba potkává s rozpracovanými a ukončenými rekultivacemi Konobřžského a Pařidelského laloku a pařidelské výsypky. Rekultivace území spočívá v kombinaci zalesněných a volných zatrávněných ploch. Zalesněny budou všechny svažité plochy v severní, střední a jižní části lokality. Jedná se o šest dílčích ploch o celkové rozloze přibližně 19 hektarů. Jako ostatní veřejná zeleň budou rekultivovány rovinné plochy ve střední a východní části a podél budoucího jezera Most v jižní části lokality. Manažerem projektu je za divizi 3 Tomáš Krytinář, který má s podobnými biologickými rekultivacemi bohaté zkušenosti. Příkladem může být rekultivace lomu Silvestr, který je v pokročilém stadiu realizace. „Oproti rekultivacím v lomu Silvestru zde budeme provádět ryze biologickou rekultivaci včetně budování komunikací. Krajina má být začleněna do přírody a nepočítá se tu s žádným dalším využitím, jako tomu je v případě Silvestru. Tam se budují parky, obory a také golfové hřiště,“ říká k projektu Tomáš Krytinář.



Práce na rekultivaci byly zahájeny v červenci tohoto roku přípravnými pracemi, jako je zaměření lokality, vytyčení komunikace apod., a pokračují přibližně až do roku 2014. „Dnes již pracujeme na budování základů místní komunikace a zahájili jsme přesuny hmot spojené s terénními úpravami. Horizont roku 2014 není vůbec nadnesený, protože musíme investorovi předat uchycenou rekultivovanou plochu. Znamená to, že po dokončení hrubých prací, se kterým počítáme do konce příštího roku, budeme dále „pečovat“ o zasazené stromy a ostatní zeleň,“ vysvětluje Tomáš Krytinář.

Subterra by měla v této lokalitě pokračovat sousední stavbou severovýchodních svahů, která bude probíhat obdobným postupem.

Š. Sedláček



TRADICE FIRMY

GEODEZIE JAKO PILÍŘ VELKÉ STAVBY

Geodeti se v bohaté historii firmy Subterra podíleli na všech významných podzemních stavbách. Začalo to ražbou tunelu z Želivky do Prahy, pokračovalo výstavbou pražské kmenové stoky K, Brněnského oblastního vodovodu, přečerpávací vodní elektrárny Dlouhé stráně, budování kolektorových sítí v Praze, Brně v Ostravě až po současná velkoprofilová díla silničního i železničního charakteru. Geodetický provoz se během více než 40leté činnosti vyprofiloval ve špičkové důlně-měřické pracoviště.

Měřické metody používané při budování podzemních staveb jsou vesměs předmětem chráněného a neustále rozvíjeného know-how naší firmy a tvoří nezbytnou součást nosných technologií společnosti. Při nasazení unikátního razicího stroje Eickhof 380L na ražbě tunelů Mrázovka byl ke geodetickému vedení jeho rozpojovacího orgánu (frézy) využit poprvé v České republice plně automatizovaný systém řízení Dywidag. Při provádění ražeb Novou rakouskou tunelovací metodou je dnes již neodmyslitelnou součástí automatizovaný geodetický řídicí systém CATS, pomocí něhož jsou vytvářeny všechny nezbytné geodetické body pro ražbu tunelu.

Důlně-měřická činnost patří v oborech geodézie k jednomu z nejnáročnějších. Promítají se zde negativní vlivy prostředí podzemí (konvergence bodového pole, špatná viditelnost atd.). Zároveň však měření vyžadují používání geodetických metod nejvyšší přesnosti. Špičkové vybavení geodetů totálními stanicemi LEICA, speciálně vyráběnými pro důlně-měřické práce, dává záruky kvalitního měření a zpracování výsledků, akceptovaných investory. Pracovníci geodetického provozu jsou vybaveni znalostmi a zkušenostmi pro potřeby realizace veškerých tunelářských prací doma i v zahraničí. Proto dnes téměř nikoho nepřekvapí, že naši geodeti dosahují při prorážkách několikakilometrového tunelu standardně odchylky maximálně do dvou centimetrů.

Moderní geoinformační technologie však umožňují sběr dat a využívání těchto údajů v širším spektru, čímž se prostor činnosti geodetů na počátku 21. století značně rozšiřuje. Tento trend se nám podařilo zachytit a dostát tak například požadavku investora (ŘSD Brno) zpracovat kompletní dokumentaci skutečného provedení stavby tunelů Klimkovice (včetně veškerých instalovaných technologií), ve 3D. Je to první realizace trojrozměrné dokumentace skutečného provedení tunelu dálničního typu v České republice.

U naší firmy je důvěra a společenské uznání povolání geodeta tradicí. Projektant, stavbyvedoucí a geodet tvoří základní pilíře kvalitní realizace projektu. Tým geodetů dnes představuje skupinu zaměstnanců, kteří svoji odborností, bezchybnou prací a poctivým jednáním důstojně reprezentují nejen svoji profesi, ale především firmu Subterra.

Vilém Středa



SVATÁ BARBORA BDÍ NAD RAŽBOU TUNELU

V úterý 9. září byla v místě takzvaného Pražského portálu tunelu Prackovice, který vyrazí divize 1 naší společnosti, posvěcena páterem Davidkem soška svaté Barbory. Symbolickým osazením patronky všech horníků a důlních pracovníků byly oficiálně zahájeny ražby dvou přibližně 150 metrů dlouhých tunelových rour pod vrchem Debus. O tom, že šlo o významnou akci, svědčí také fakt, že se jí zúčastnil například generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic Alfred Brunclík, který ve svém projevu připomněl důležitost dokončení dálnice D8 v úseku Lovosice–Řehlovice, již je tunel Prackovice součástí.

Ražbu provádí zkušený pracovní tým divize 1 vedený Oldřichem Čejkou. Jedná se o stejný tým, který zde před třemi lety razil průzkumnou štolu, ze které pak byly čerpány informace pro realizaci budoucích dálničních tunelů. „Ražbu vedeme směrem od Labe z tzv.

Pražského portálu, který leží v bývalém lomu. Je to i jediná možnost, protože na druhé straně kopce tunel vyústí nad údolím Uhelné strouhy a přístup je tam prakticky nemožný. Odtud poté povede mostní objekt do tunelu Radejčín,“ vysvětluje postup prací Oldřich Čejka.

Tunel je ražen podle zásad Nové rakouské tunelovací metody se zajištěným primárním ostěním. K rozpojování horniny jsou kvůli velmi složité geologii používány vedle skalního bagru také trhací práce. Obě tunelové roury jsou raženy ze stejného místa s mírným časovým odstupem, který upřesňuje stálý geomonitoring celého skalního masivu. Výrubní profil 10,78x14,14 metru odpovídá dvoupruhové dálniční komunikaci v každém směru. Subterra tunely vyrazí během 13 měsíců pro sdružení, jejímž vedoucím účastníkem je SSŽ a členem Metrostav.

Š. Sedláček

NOVÁ DVOUCESTNÁ RYPADLA

V minulých číslech Zpravodaje byly v rámci rubriky „Nová technika na stavbách společnosti Subterra“ představeny některé nové přírůstky ve strojním parku společnosti. Jednalo se o vrtací vůz Atlas Copco Boomer E2C a skalní bagr Liebherr 944. Oba tyto stroje jsou svým technickým řešením určeny především pro provádění specifických operací při budování podzemních liniových děl hornickým způsobem a jsou součástí garnitur strojů pro provádění staveb tzv. „Novou rakouskou tunelovací metodou“.

V tomto vydání stručně představíme techniku, kterou využívá především divize 3 naší společnosti při realizaci zakázek spojených s modernizací železničních koridorů. Řeč je o dvou dvoucestných hydraulických rypadlech Liebherr A900C ZW – poslední typ modelové řady v této kategorii strojů. Tyto stroje jsou určeny díky konstrukci svého podvozku k provozu po silnici i po kolejích. Stroj dokáže plnit úkoly jak z hlediska klasického rypadla s podkopením, tak rovněž realizuje zemní práce s drapákovými lžicemi a v neposlední řadě plní funkci zvedacího a manipulačního zařízení. Oproti předcházejícímu typu rypadla se inovační kroky výrobce zaměřily do jednotlivých konstrukčních skupin stroje. Především je nutno zmínit novou pohonnou jednotku. Pod pomyslnou kapotou stroje je čtyřválcový přeplňovaný vznětový motor Liebherr D934S s chladičem vzduchu a vstřikovacím systémem „čerpadlo–potrubí–tryska“. Výkon motoru je 105 kW již při 1800 ot./min⁻¹, při plnění emisních limitů stupně IIIA/TierIII.

Srdcem hydraulických obvodů je regulační paralelní čerpadlo Liebherr se dvěma nezávisle regulovanými obvody,

které je možno v případě potřeby řídit společně. Výkon tohoto agregátu umožňuje vysoký výkon všech funkcí stroje, včetně rozsáhlého příslušenství. Jízdní vlastnosti stroje na kolejích příznivě ovlivňuje funkce automatické polohy nakolejovacího podvozku, popřípadě pro zvýšení trakce lze využít systém Novotronic.

Možnosti pracovního nářadí jsou dány konstrukcí a kinematikou výložníku a násad o různých délkách. Unikátní konstrukcí hydraulicky přestavitelného výložníku, v kombinaci s vhodnou násadou, je optimalizováno rozložení hmotnosti celého rypadla. Tímto krokem bylo dosaženo vysoké nosnosti, při maximálním vyložení. Hmotnost rypadla se pohybuje v rozmezí od 19,1 do 23,4t, dle příslušenství.

Pro komfort obsluhy byla také inovována kabina stroje. Ke zvýšení bezpečnosti provozu jsou na strojích kromě běžných prvků instalovány kamery, jež dokáží monitorovat oblast bezprostředně za zádi rypadla.

O tom, že pořízení těchto inovovaných strojů bude přínosem pro realizaci zakázek na modernizaci železniční sítě, se brzy přesvědčí pracovníci divize 3 naší společnosti a potvrdí, že investice do této techniky byla správným krokem.

Vladimír Toman



SETKÁNÍ S OSOBNOSTÍ

Pamatuje dobu, kdy dnešní společnost Subterra vystupovala ještě pod názvem VDUP (Výstavba dolů uranového průmyslu), pamatuje dobu, kdy tehdejší závod v Ostrově nad Ohří dokázal stavět díla tehdy přinejmenším obdivuhodná, pamatuje lidi, kteří jsou u společnosti desítky let, neboť on sám zde pracuje 28 let. Není tedy divu, když dnes prohlašuje o společnosti Subterra, že je pro něj mateřským podnikem. Celou svou dosavadní kariéru zasvětil číslům, prognózám, výpočtům, rozborům a kalkulacím. Pokud jste neuhodli, řeč je o nynějším ekonomickém náměstkovi divize 1 Klementu Mikulcovi, který v závěru roku oslaví kulaté životní jubileum 50 let.

Do VDUPu vstoupil poprvé v roce 1980, hned po ukončení základní vojenské služby. V divizi 3 tehdejšího závodu v Ostrově nad Ohří se nejprve seznámil s firmou tak, že pracoval na povrchových stavbách. Za sebou měl absolvování střední ekonomické školy a tak není divu, že byl po pár měsících převelen do Liberce. Tady zahájil kariéru jako pomocný ekonom již na podzemních dílech, jako byla odvodňovací štola a posléze proslulá jámy v oblasti Hamru. Až do roku 1983 sbíral zkušenosti po různých stavbách v oblasti severních Čech. V tomto roce nastala změna, když přešel do tehdy zvaného Úseku severní Čechy, sídlícího v Perštejně. Dosavadní zkušenosti jej předurčily pro pozici ekonoma střediska, které tehdy v počtu deseti lidí řídilo deset staveb s 250 zaměstnanci.

Dalším milníkem v kariéře byl rok 1992, který s sebou přinesl řadu změn ve společnosti – třeba i změnu VDUP na Subterra. V kurzu bylo také slovní spojení svoboda podnikání, což Klementa Mikulce na čas zlákalo. Na čas krátký, protože mimo společnost Subterra byl pouhé čtyři měsíce. Vrátil se zpět na tehdejší divizi 3 do Ostrova nad Ohří. V té době měla divize monopol na razicí stroje, proto jej čekalo plánování velice zajímavých zakázek včetně staveb mimo naše území, konkrétně ve Španělsku. Na závěr činnosti v divizi Ostrov dostal šanci seznámit se s novou technologií mikrotunelování



pomocí stroje ISEKI, který byl poprvé nasazen v Ústí nad Labem. Druhá polovina devadesátých let minulého století byla pro společnost Subterra ve znamení reorganizací. V jejich důsledku se v roce 1997 dostal do divize Praha. Následovaly krátké anabáze mezi divizí Praha, centrálou firmy v úseku výrobně-technického ředitele a nakonec přechod do nově vzniklé divize 1, kde je v současné době na pozici ekonomického náměstka.

Za svou kariéru se musel vypořádat, co se ekonomického sledování a plánování staveb a divize týká, s mnohými změnami a pracovními postupy – od způsobu financování staveb ve státním podniku až po analýzu rentability v dnešní tržní ekonomice. Jak sám dodává, díky dnešnímu pokroku v informačních technologiích je mnohem přesnější projekty předem propočítat a následně i finančně uhlídat. Je velkým sympatizantem systému One World, který byl ve společnosti implementován v průběhu posledních dvou let a jehož cílem je efektivnější způsob využívání a především hlídání nákladů sledovaných staveb.

Sportovní postava dává tušit, že Klement Mikulec je nadšený sportovec, i když, jak sám říká, v poslední době to dost zanedbává, ale od podzimu se zase chce vrátit do tělocvičny na volejbal s kolegy z divize. I proto podporuje mladý kolektiv, který se v divizi 1 utvořil, třeba formou finanční pomoci při účasti na závodech dračích lodí.

Š. Sedláček

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE

Dokončení ze strany 1

– Technické konference podle osvědčených modelů známých v minulosti i u naší společnosti. První se již připravuje.

– Jednotný systém pracovních porad na všech řídicích úrovních pro šíření a zrychlení informací shora dolů.

– Zjednodušení organizačně-řídicí dokumentace nejprve v části Odměňování a Vybrané části manuálu řízení průběhu standardní zakázky. Na systémovém zjednodušení v rámci celé skupiny Metrostav se již rovněž pracuje.

Pro zlepšení úrovně personální práce bude zřízena od 1. 1. 2009 u naší společnosti funkce personálního ředitele. Na obsazení této nové pozice proběhne výběrové řízení.

Vážení spolupracovníci, věřím, že vaše i moje snaha nebude promarněna a že listy z kapitoly „Slabé stránky“ z naší firemní kroniky postupně společně odstraníme. Těším se, že v příštím Zpravodaji již budu moci první úspěchy na této cestě potvrdit.

Ing. Ondřej Fuchs
generální ředitel Subterra a.s.

BENEFIT PRO ZAMĚSTNANCE

Ve spolupráci s naším partnerem Hewlett Packard je pro zaměstnance společnosti Subterra připraven nový zaměstnanecký benefit. Ten spočívá ve formě možnosti zvýhodněného nákupu produktů výpočetní techniky HP, a to ze všech oblastí. Vlastní program je realizován formou speciálních slev na internetovém personalizovaném obchodě pro společnost Subterra. V nabídce tohoto zaměstnaneckého programu je široké portfolio HP produktů vhodných pro domácí použití a dostupných v ČR. Nabídka je průběžně aktualizována a doplňována o nové produkty. Společnost Hewlett Packard připravuje měsíčně Newsletter, do kterého zařazuje vždy nejzajímavější nabídky na dané období. Tento Newsletter je pravidelně k dispozici na intranetu.

Celý systém je velmi jednoduchý a v rámci programu můžete libovolně vybírat a nakupovat. Pro dotazy zaměstnanců Subterra funguje zákaznická linka na čísle 261 108 108, kde je možné získat informace o možnostech využití nabídky, produktech a zároveň také objednávat po telefonu. Vstup do internetového obchodu najdete na <http://direct.hpmarket.cz/subterra>

FOTOREPORTÁŽ: ZAHÁJENÍ RAŽEB PRACKOVICKÉHO TUNELU, 9. 9. 2008



Všem zúčastněným bylo hned jasné, kdo bude prackovické tunely razit



Zájem o oficiální zahájení ražeb byl poměrně veliký



U mikrofonu se sešli zleva: ředitel divize 1 Subterra Jan Vintera, generální ředitel ŘSD Alfred Brunclík, ředitel divize 5 Metrostav Václav Soukup



Na zahájení ražeb přišel také generální ředitel Ondřej Fuchs, obchodní ředitel Vladimír Starý a bývalý generální ředitel Petr Kuchár



Soška svaté Barbory v Prackovicích je přesnou replikou kutnohorské Barbory



Páter Davídek pronesl motlitbu a sošku posvětil



Manažer stavby Oldřich Čejka poté vynesl sošku ke kapličce



Ještě před uložením sošky do kapličky u portálu tunelu ji páter Davídek ukázal přítomným hostům

DRUHÁ PRORÁŽKA NA ÚSEKU 513

Divizi 1 naší společnosti a firmě Skanska BS se podařilo 7. srpna prorazit i druhý, dvoupruhový, 1674 metrů dlouhý tunel mezi Lahovicemi a Vestcem. Stalo se tak pouhých pět měsíců poté, co zde stejné razičské osádky prorazily sousední tunelovou troubu o délce 1677 metrů. K významu této slavnostní akce, které se zúčastnila asi stovka hostů, přispěla také návštěva generálního ředitele Ředitelství silnic a dálnic Alfreda Brunclíka, který ve svém proslovu připomenul důležitost nejen uvedených tunelů, ale celého okruhu kolem Prahy. Ražba těchto silničních tunelů totiž probíhá v rámci stavby úseku 513 Silničního okruhu kolem Prahy. Proražením dvoupruhového tunelu, označovaného

jako 602, stavební práce zdaleka nekončí. Pro samotné stavbaře nemá prorážka zdaleka takový význam. „Pro nás byla prorážka tunelu pouze symbolickou záležitostí a signálem k tomu, že nás čeká další, neméně náročná část prací. V podstatě ještě před prorážkou jsme zahájili práce na profilaci celého tunelu. Pak nás čekají realizace technologických výklenků a dalších objektů, jako je například příprava pro odvodnění vozovek apod. Vyvrcholením stavebních činností pak bude práce na definitivním ostění do pojízdné betonovací formy. Tato část dává tunelu konečný vzhled a mnohdy je náročnější než samotná ražba,“ nechal se krátce po prorážce slyšet manažer projektu Jiří Krajiček

z divize 1 naší společnosti. Přesně za rok, v srpnu 2009, by měla začít pokládka cementobetonové vozovky, následně začne probíhat zkušební provoz technologických zařízení tak, aby se pro řidiče celý úsek otevřel v dubnu 2010.

Je třeba připomenout, že Jiří Krajiček zná prostředí stavby tunelů velmi dobře. V prvním čtvrtletí roku 2005 zde totiž právě jeho pracovní tým dokončil průzkumnou štolu. Vyražením této štol, dosahující délky přibližně 1750 metrů a vnitřního poloměru asi 5,8 metru, byly získány cenné informace pro další postup při navrhování optimálního řešení ražby dvou samostatných tunelových rour. S. Sedláček ■



Razičské osádky Subterra a Skanska se po prorážce pozdravily



Generální ředitel ŘSD Alfred Brunclík zodpovídal otázky týkající se zejména dokončení okruhu kolem Prahy



Jiří Krajiček měl díky dobře odvedené práci a úspěšné prorážce důvod k úsměvu

ODBORY SE SEŠLY NA LODI

Závodní výbor odborů Subterra Praha navázal na dřívější tradiční pořádání společenských akcí, které se dříve konaly u příležitosti oslav Dne horníků a byly mezi zaměstnanci firmy velmi oblíbené. Po více než 17 let dlouhé pauze se závodní výbor vrátil k této myšlence uspořádat pro zaměstnance společnosti a jejich rodinné příslušníky společenský večer, který se uskutečnil poprvé v minulém roce dne 24. září 2007 a v letošním roce též 24. září na výletní a restaurační lodi CZECHIE. I když nám letos nepřálo krásné letní počasí jako v minulém roce, je možné hodnotit tuto akci jako vydařenou. Účastníci si vychutnávali krásy večerní osvětlené Prahy a jejího okolí směrem na Zbraslav. Restaurace a zařízení lodi nabízelo dostatečné a kvalitní občerstvení, takže si na své přišli i opravdoví labužníci. Ve spodní části paluby se nacházel taneční parket, kde k tanci a poslechu hrála hudební skupina Quarto. Protože vymezený čas proběhl velmi rychle

(18–22 hodin), došlo k dohodě mezi pořadateli a posádkou lodi, že provoz byl ještě prodloužen o další hodinu po přistání. Akce se zúčastnili i duchodci, bývalí zaměstnanci firmy. Díky jednomu z nich byl z tohoto večera natočen asi třicetiminutový snímek, za což mu náleží poděkování od odborové organizace. Kdo má zájem, může si zapůjčit DVD na závodním výboru.

Odbory kladně hodnotí skutečnost, že pozvání na tuto akci přijali i členové vedení společnosti a vedení divizí, kteří byli ochotni pobavit se a podiskutovat s ostatními zaměstnanci našich staveb a projektů. Tato i jiné podobné akce, které pořádá odborová organizace, dávají možnost odreagovat se od každodenních osobních a pracovních starostí pracovníků společnosti. Josef Mařík ■

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

Černoch František

24. 11.

55 let

Pešek Jiří

30. 10.

Břicháček Josef

14. 11.

Skácel Milan

14. 11.

60 let

Lukeš Jaroslav

6. 11.

Potužák Miroslav

11. 11.

Peterka Antonín, Ing.

18. 11.

Panica Vladislav

24. 11.

Josef Mařík, Bc

26. 11.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Bačík Ján, Ing.

13. 10.

15 let

Benda Jiří, Ing.

16. 11.

20 let

Maša Milan

1. 11.

30 let

Pešek Jiří

25. 10.

Kotýza Zdeněk

6. 11.

35 let

Peterka Antonín, Ing.

16. 10.

Dvořáková Marcela

1. 11.

Bína Miroslav

7. 11.

40 let

Jiráček Karel

24. 10.