



ZBRASLAV ZAŽÍVÁ VELKOU STAVBU



TZB 24 – DIVIZE 4 PŘICHÁZÍ S NOVOU SLUŽBOU

SUBTERRA A.S., ČLEN DDM GROUP

Nové vize divize 2 v rozhovoru na aktuální téma v krátkosti představil Miroslav Kašpar, **Obchodní náměstek divize 2** – str. 2

Subterra a.s. podepsala smlouvu na výstavbu bytového komplexu Rezidence Melicharka, čtete **Stavba povolena a divize 2 začíná** – str. 3

Velké stěhování provozu divize 12 do Vestce u Prahy úspěšně dokončeno, dnes už je **Půjčovna strojů na nové adrese** – str. 3

V Plzni se naposledy sešli zástupci sdružení Západní expres, aby slavnostně sdělili, že je **Trať Plzeň–Stříbro otevřena** – str. 5

Fotoreportáž **Čistá Jizera slavnostně zahájena** mapuje historický akt, který se na konci dubna udál v Lomnici nad Popelkou – str. 6

AKTUALITY

POSLEDNÍ METRY DO PRORÁŽKY

Posledních asi 15 běžných metrů chybělo na konci května do proražení tunelu, který v bývalém prackovickém lomu razí divize 1 v rámci prodloužení dálnice D8. Slavnostní prorážka je naplánována na 18. června.



DIVIZE 3 STAVÍ DALŠÍ STĚNU

V dubnu začala divize 3 ve sdružení s firmou FIRESTA výstavbu 1395 metrů dlouhé protihlukové stěny na dálnici D1 u Velkého Meziříčí vpravo od 145,53 km. Výška stěny bude 3,5–4 metry.



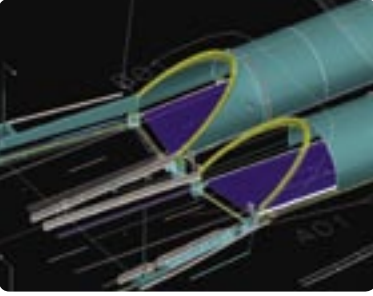
V BRNĚ SE ZAČALO BETONOVAT

V tunelu Dobrovského již byla zahájena betonáž sekundárního ostění protiklenby. Razičské osádky na konci května navíc uzavřely 600 metrů vyraženého tunelu, v kalotě se dostaly až na hranici 620 metrů.



TECHNICKÉ DÍLO ROKU 2008

Geodetické oddělení naší společnosti přihlásilo 3D grafické zpracování tunelu Klimkovice do prestižní soutěže Technické dílo roku 2008. Výsledky budou vyhlášeny na konferenci Setkání geodetů 2009 v Bystřici nad Pernštejnem.



NA ÚSEKU 513 KONČÍ BETONÁŽE TUNELŮ

Divize 1 naší společnosti, která na úseku 513 Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) zčásti vyrazila a nyní betonuje dvoupruhový, 1921 metrů dlouhý tunel mezi Lahovicemi a Cholupicemi, postupuje podle harmonogramu. V těchto dnech finišuje poslední sekundární obezdívky v tunelových zálivech. Pojízdné betonovací formy jsou vidět také v cholupickém předportáli, kde pracovní tým Radana Bohmana provádí betonáže hloubených částí jak dvoupruhového, tak sousedního třípruhového (stoupacího) tunelu. Že času není nazbyt dokazuje harmonogram stavby, který udává zprovoznění úseku 513 v dubnu příštího roku, a to spolu se sousedními úseky 512 a 514. Jde o důležité stavby, které propojí dálnici D1 s dálnicí D5, čímž vytvoří první ucelený soubor SOKP, odvádějící tranzitní dopravu zejména z okolí Barrandovského mostu.

„Časový harmonogram stavby plníme, a to proto, že jsme na betonáž sekundárního ostění dvoupruhového tunelu nasadili dvě pojízdné betonovací formy.

Tempo se tak zdvojnásobilo. Nyní pracujeme dokonce se třemi betonovacími formami. Jedna zůstala uvnitř tunelu, kde se dokončují betonáže zálivů. To je rozšíření tunelu v délce 60 metrů, sloužící pro případné bezpečné odstavení porouchaného vozidla. Zbýlé dvě formy máme v cholupickém předportáli obou tunelů, kde provádíme betonáž hloubených částí obou tunelů. Na dvoupruhovém tunelu je nasazena klasická ocelová, na třípruhovém, v rámci urychlení prací, forma sestavená ze systémového bednění PERI,“ říká k probíhajícímu betónázím Radan Bohman.

Betonování těchto hloubených částí je složitější, protože je nutné použít kontrabednění z vnější strany. Z architektonického hlediska jsou navíc tyto portály zkosené, na vrchu opatřené římsou.

„Z hloubených částí nám k dnešnímu dni (15. 5.) zbývá dobetonovat 36 metrů ze 72 metrů u dvoupruhového tunelu a 24 metrů z 84 metrů u třípruhového tunelu. Co se týče zálivů, máme jeden hotový kompletně a druhý se dokon-

čuje. Jde o poměrně náročné betonáže, protože se musí rozšiřovat bednicí forma,“ dodává manažer projektu.

Subterra se na stavbě podílela od samého začátku ražením části jak dvoupruhového tunelu, označovaného také jako SO 602, tak třípruhového tunelu, označovaného jako SO 603. Betonáže definitivního ostění tunelů si pak rozdělily obě firmy, které se na ražbě podílely, tedy Skanska BS (betonáž třípruhového) a Subterra (betonáž dvoupruhového). Subterra navíc převzala betonování hloubené části třípruhového tunelu v Cholupicích. Maximální ražené profily dosahovaly u třípruhového tunelu 136 m², u dvoupruhového 107 m² a u zálivu 143 m². Ražba se prováděla podle zásad nové rakouské tunelovací metody s neustálým geomonitoringem.

Po dokončení betonáží, které by měly skončit v polovině tohoto roku, čeká divizi 1 dokončit v tunelu 602 ještě kabelovody, středovou tunelovou kanalizaci, požární vodovod a nátěry definitivního ostění.

dokončení na straně 2

DIVIZE 3 ZAHÁJÍ TŘI VELKÉ STAVBY

Úsilí divize 3 v získávání nových zakázek, zejména na železnici, vyústilo v průběhu jarních měsíců k získání tří významných železničních staveb v různých částech republiky. Jedná se o velké projekty, které jsou standardně soutěženy v rámci různých sdružení velkých společností, jež jsou společně schopny poskytnout investorovi potřebné a dostatečné záruky projekt zrealizovat. Nejinak tomu bylo v případě staveb „Modernizace trati Votice–Benešov u Prahy“, „Optimalizace trati Bystřice nad Olší–Český Těšín“ a „Optimalizace trati Zbiroh–Rokycany“.

Zakázku „**Modernizace trati Votice–Benešov u Prahy**“ získala Subterra jako člen „Sdružení VoBen“. Stavba je součástí IV. tranzitního železničního koridoru a jejím předmětem je modernizace asi 18,3 km dlouhého traťového úseku mezi Voticemi a Benešovem u Prahy (vč. stanic Votice, Olbramovice a Bystřice u Benešova a výhybna Tomice).

Stavba řeší především zdvojkolejnění celého úseku trati spolu s úpravou geometrické polohy hlavních kolejí. Dále čítá soubor činností, jejichž výsledkem bude zvýšení výkonnosti, životnosti a pohodlí nové dvojkolejné

trati spolu se zvýšením bezpečnosti železničního provozu. Rozhodujícím přínosem bude dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC, ložné míry UIC – GC, zajištění požadované propustnosti a zvýšení traťové rychlosti až do hodnoty 160 km/h. Dosažení těchto parametrů není možné v podstatné délce docílit na stávající železniční trase, proto budou hlavními stavebními objekty směrové přeložky trati. V rámci těchto přeložek bude především realizováno 5 nových dvojkolejných železničních tunelů.

dokončení na straně 5

INFORMACE Z CENTRÁLY

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE

Vážení spolupracovníci, chtěl bych připomenout jednu událost, která proběhla u naší společnosti bez velké publicity, ale svým významem se řadí mezi důležité chvíle v životě firmy.

Na začátku tohoto roku uplynulo 10 let od okamžiku, kdy se Stavební obnova železnic a.s. stala dceřinou společností Subterra a.s. Toto výročí jsme si připomněli v úzkém kruhu dnešního vedení transformované SOŽ a.s., zástupců jejího klíčového partnera Správy železniční dopravní cesty, s.o., současného vedení naší společnosti i divize 3 a několika pamětníků. Bezpečnostní ředitel společnosti Subterra a.s. Josef Paulíček, který stál u počátku celé události, zhodnotil její význam a další průběh úzké spolupráce obou našich firem, jež vyústila v transformaci SOŽ a.s. do dnešní podoby. Její mostní divize se stala součástí Metrostavu, drážní divize přešla do naší společnosti a současná SOŽ a.s. pracuje v oblasti řešení krizových stavů v dopravní infrastruktuře pro Ministerstvo dopravy ČR a Státní správu hmotných rezerv.

Deset let tedy působí Subterra a.s. v železničním stavitelství jako subjekt, jehož role stále narůstá. SOŽ a.s. přinesla důležité reference potřebné ke vstupu do tohoto odvětví a také zkušenosti, odborníky a vztahy v železniční sféře. Jak se potvrzuje, dokázala naše společnost tohoto vkladu náležitě využít.

Nikoliv náhodou právě před deseti lety se začala naplňovat nová koncepce železniční sítě v ČR, a to projektováním a výstavbou rychlostních železničních koridorů. Na této výstavbě má naše společnost svůj podíl. Divize 3 již za předchozího vedení dokázala velmi účinně spolupracovat s drážními partnery na Moravě a v tom pokračuje, a to již v celorepublikovém měřítku, i za dnešního ředitele Antonína Formánka. V této činnosti dosahuje po stránce obchodní, technické i ekonomické vynikajících výsledků. Podrobněji o jednotlivých železničních zakázkách se můžete dočíst v našem Zpravodaji.

Jistým dosavadním vrcholem v tomto vývoji je vítězství ve veřejné soutěži na stavbu úseku Votice–Benešov 4. železničního koridoru, které vyústilo v uzavření smlouvy na zhotovení díla mezi investorem a sdružením dodavatelů, jehož je Subterra a.s. členem.

Tato zakázka dokládá správnost naší dlouhodobé koncepce, která je postavena na klíčových oborech výrobního programu, jimiž jsou podzemní stavby a dopravní stavby. K železnici patří také tunely a moderní parametry rychlostních koridorů jejich podíl ještě zvyšují.

Na závěr bych rád poděkoval všem bývalým i současným pracovníkům SOŽ a.s. za jejich přínos k rozvoji společnosti Subterra i lidem z naší divize 3 za jejich dosažené úspěchy.

Ing. Ondřej Fuchs
generální ředitel

ROZHOVOR NA AKTUÁLNÍ TÉMA

OBCHODNÍ NÁMĚSTEK DIVIZE 2



Metrostavu, většina z divize 9, kde jsem působil.

Po více než půl roce, co jste tady v divizi, lze jistě odpovědět na to, jestli bylo na co navazovat...

Bohužel se ukázalo, že ještě před realizací našich představ o budoucnosti divize je nutné řešit a věnovat energii problémům z minulosti, které divizi neúměrně zatěžovaly.

O jaké problémy šlo?

Tak především to byly problematické zakázky, které měly potíže s rentabilitou a plněním smluvních podmínek. U dokončených staveb chybělo jejich předání investorovi, pak to byly problémy v realizaci probíhajících staveb a podobně. Byla toho celá řada, co se muselo rychle řešit.

Co je tedy teď náplní práce obchodního náměstka?

Obchodní činnost, zajištění předvýrobní přípravy, marketing a kontrola nákupu na projektech. Hlavním cílem je zajištění stanoveného obrátu a zisku. Zavedení řídicích procesů v divizi tak, aby byla jasná osobní odpovědnost všech členů řetězce od marketingu k dokončení a předání díla. Myslím, že jsme dostatečně poučení z chyb, které se staly v minulosti, a rozhodně je nebudeme opakovat.

Nebojte se, že v době, kdy je všude přítomná hospodářská recese, může být ještě hůř?

Jsem přesvědčen, že hůř nebude. Krizi jsme sice pocítili jako jedni z prvních, na začátku roku byla zrušena nasmilovaná zakázka za téměř 1 miliardu Kč, ale celkově si myslím, že divize se zvedá nahoru a daří se podepisovat nové smlouvy. Tím ale neříkám, že situace je jednoduchá, celkově stavebnictví má obrovské problémy a nejkritičtější rok 2010 nás ještě čeká.

Kde se tedy budete snažit zajistit dostatek staveb pro divizi?

Jak už jsem naznačil v úvodu, půjdeme cestou tradičních staveb, které zde mají dobré renomé (jako příklad můžu uvést protipovodňová opatření). Divize má sílu ve stavbách, které vyrůstají takřkajíc na zelené louce, a vůbec umíme dobře pracovat se železobetonem. To se osvědčilo třeba při rekonstrukci lodního výtahu na Orlíku. Moji specializací jsou rekonstrukce objektů, a to i historických, takže tady bych se rád uplatnil. Pilotní projekt již realizujeme při rekonstrukci historického objektu U Lva. Před pár dny jsme také podepsali smlouvu na výstavbu bytového komplexu v Brandýse nad Labem, kde začneme stavět na zelené louce.

Jaký je výhled do konce roku?

Rozhodně optimistický. Máme sjednáno hodně projektů a v příštích měsících bude rozhodnuto. Bohužel, jak jsem říkal, na začátku roku nám v poslední chvíli padly některé stavby, takže jsme začínali na nule. Nastala určitá prodleva, kterou jsme však stihli vyplnit, byť menšími stavbami. Situace se nyní stabilizovala.

Máte dostatečnou personální obsazenost v případě, že by vyšlo vše, o čem teď bojíte?

Jsmo plně připraveni. Máme postavený kvalitní tým.

**Děkuji za rozhovor.
Štěpán Sedláček**



ZBRASLAV ZAŽÍVÁ VELKOU STAVBU

Omezenému průjezdu podél Vltavy na Zbraslavi odpovídá rozsah stavby, kterou zde provádí divize 2 naší společnosti. Po vydání nezbytných dopravně-inženýrských rozhodnutí totiž naplno začala stavba protipovodňových opatření, které mají za úkol, v případě povodně, zabránit zatopení dolní části města Zbraslav. Systém opatření bude z převážné části tvořit prefabrikovaná betonová stěna, vysoká kolem tří metrů nad povrchem a hluboká až sedm metrů pod povrchem. Stěna začíná v prostorách mostu Závodu Míru a vede podél řeky, na hraně stávající silnice k tenisovým kurtům, kde se od silnice odchyľuje a pokračuje podél zástavby až k Zbraslavskému zámku. Délka této části protipovodňových opatření dosahuje přibližně jednoho kilometru.

Na projektu pracuje tým divize 2, pod vedením hlavního stavbyvedoucího Miroslava Filipa již od konce léta minulého roku, se stavbou se však naplno začalo na začátku dubna tohoto roku. „Stavbu sice máme převzatou od minulého roku, ovšem chyběla nám ještě celá řada povolení a doplňovala se také projektová dokumentace. Stavba vyvolala dopravní omezení, které jsme museli dlouho projednávat. Proto jsme mohli začít stavět až v dubnu, což je na druhou stranu pozitivní, protože nebudeme omezeni nepřízní počasí. Podařilo se nám také

dojednat dopravní omezení v podobě jednosměrné uzávěry pobřežní silnice, namísto původně plánovaného kyvadlového řešení. Doprava je tak o něco plynulejší, což určitě ocení řidiči. Pro nás je to pak přínosem v tom smyslu, že můžeme zahájit práce na větším úseku, než jsme předpokládali,“ vysvětluje zahájení stavby Miroslav Filip.

Stavba protipovodňových opatření začala u mostu Závodu Míru a směřuje podél silnice k zámku Zbraslav. Zakládání stavby probíhá nejprve vyhloubením asi metr široké rýhy pro usazení vodicích zídek. Rýha je pažená jílocementovou suspenzí, jejíž hladina se udržuje v úrovni železobetonových vodicích zídek. Skrz tuto zídku se provede vyhloubení spodní stavby až do zmíněné hloubky sedmi metrů. Následně se osadí prefabrikované panely, které jsou ještě zajištěny bočními mikropilotami proti případnému tlaku. „V současné době máme postaveno přibližně 170 bm metrů zdi. Stěna však ještě není hotová – musí se dokončit ucpávky montážních otvorů v prefabrikovaných panelech, injektáže zámků prefabrikované stěny a v neposlední řadě architektonické ztvárnění stěn. To představuje provést kamenné přízdivky, dřevěné obklady a zámečnické konstrukce pro popínavé rostliny,“ doplňuje hlavní stavbyvedoucí.

Š. Sedláček ■

NA ÚSEKU 513 KONČÍ BETONÁŽE TUNELŮ

dokončení ze strany 1

V srpnu 2009 by měly další firmy podílejí se na stavbě úseku 513 začít pokládat cementobetonové vozovky a finální povrchy. Následně začne probíhat zkušební provoz technologických zařízení tak, aby se pro řidiče celý úsek otevřel v dubnu 2010.

Je třeba připomenout, že pracovní tým divize 1 zná prostředí stavby tunelů velmi dobře. V prvním čtvrtletí roku 2005 zde totiž právě tento pracovní tým dokončil průzkumnou štolu. Vyražením této štol, dosahující délky 1909 metrů a průřezu 25 m², byly získány cenné informace pro další postup při navrhování optimálního řešení ražby dvou samostatných tunelových rour.



STALO SE

OHLÉDNUTÍ ZA STAVEBNÍMI VELETRHY

Ve dnech 21.–25. dubna se Subterra zúčastnila v rámci společného stánku 14. ročníku jednoho z největších stavebních veletrhů v Evropě – Stavebních veletrhů Brno. Stejně jako loni byla pojata vizualizace prostor, kde se prezentovaly společnosti skupiny DDM Group, skutečně stavařsky. Dominantu našeho stanoviště opět tvořily dvě stavební buňky – jedna žlutá s nápisem Subterra a jedna červená s nápisem Metrostav. Dalším symbolem toho, že zde vystavují stavební firmy, byla konstrukce z hliníkového lešení, která ve svém patře poskytla ideální prostor k jednání.

Účelem každého veletrhu je bezesporu setkávání se s významnými současnými i případnými budoucími partnery a prezentace jednotlivých firem. Účast na veletrhu rovněž znamená určitou prestiž. Společný stánek DDM Group všemu dostal a přidal i něco navíc. Naše mateřská společnost, sponzor řady významných sportovců, totiž uspořádala v průběhu veletrhu setkání a autogramiádu s rychlobruslařkou Martinou Sáblíkovou a olympijskou vítězkou z Pekingu, oštěpařkou Barborou Špotákovou. Naši nejlepší rychlobruslařku doprovodil její trenér Petr Novák, průvodcem autogramiády Barbory Špotákové byl odborník na slovo vzatý, sportovní komentátor Petr Vichnar. Obě akce se setkaly s velkým zájmem návštěvníků veletrhu.



Zajímavým doprovodným programem veletrhu bylo mezinárodní mistrovství České republiky mladých klempířů, pokrývačů a tesařů, kteří zde dostali před zraky velkých firem šanci ukázat své dovednosti.

Již tradiční společenské setkání bylo na programu ve středu 22. dubna v brněnské restauraci Borgo Agnese, kam přijala pozvání generálního ředitele Subterra Ondřeje Fuchse řada významných hostů.

Více ve fotoreportáži na straně 6.

Š. Sedláček ■

DIVIZE 12 SE PŘEDTSAVUJE

DÍLNY DIVIZE 12 MAJÍ TRADICI

Nepostradatelnou složkou společnosti Subterra je odněpaměti dílenská výroba. V současné době má dílenská výroba dvě střediska – v Praze a v Tišnově a jsou začleněna do divize 12. Svými předpoklady dokáže tento provoz pokrýt veškeré požadavky na nejnáročnější betonářské konstrukce, používané zejména při stavbě tunelů a kolektorů. Za poslední roky se výrobní portfolio dílen rozšířilo o další specifické zámečnické výrobky. Ročním obrátem kolem 200 milionů korun patří k významné složce společnosti Subterra.

Středisko dílny Praha

Středisko vzniklo jako nástupce dílen v Braníku s cílem stát se výrobní skupinou pro práce na stavbách společnosti Subterra. Postupem času se středisko sídlící na Zbraslavi rozrostlo tak, že dnes zaměstnává 54 stálých zaměstnanců. Stěžejním programem dílen Praha je výroba a montáž armovacích ocelí, zámečnických výrobků a konstrukcí. V posledních letech se složka dílny zaměřila také na specializované zámečnické výrobky, jako jsou silniční poklopy D 400, protipožární a plynotěsné dveře a jiné speciální výrobky, na které dílny získaly certifikát v členění ČSN EN ISO 9001:2001 a Velký průkaz způsobilosti pro výrobu ocelových konstrukcí, zámečnických výrobků a ocelových konstrukcí povrchových staveb, kolektorů a podzemních děl. Dílny Praha dodávají konstrukce, a to včetně montáže, po celém území ČR prostřednictvím své vlastní montážní kapacity, a také prostřednictvím smluvních partnerů. Počtem svých kmeno-

vých zaměstnanců dílny Praha spadají ještě do malých provozů, finančním objemem a povahou zakázek však spíše do středně velkých firem – v oblasti armování k těm výraznějším.

Středisko dílny Tišnov

V současné době je stěžejním programem střediska Tišnov výroba výztužných rámtů Hebrex pro projekt výstavby tunelu Dobrovského. Vedle této práce se středisko dílen Tišnov zabývá výrobou různých zámečnických výrobků. Dílny Tišnov disponují v současné době kapacitou 16 stálých kmenových zaměstnanců, což odpovídá výrobnímu programu.

Z hlediska vybavenosti patří provoz dílenské výroby do kategorie lepšího standardu, kdy disponuje obráběcími, tvářecími a dělicími stroji a širokým spektrem strojů pro svařování. Objem zakázek lze rozdělit na externí a interní. V loňském roce byl podíl přibližně 65 % pro externí firmy, zbylých asi 35 % pro vlastní stavby společnosti Subterra. V letošním roce, díky průběhu několika velkých tunelových staveb, které realizují divize společnosti Subterra, je podíl takřka opačný. Vzhledem k nárůstu zakázek a k dalšímu rozvoji dílen byla provedena modernizace armovny tak, aby mohla plnit nejnáročnější úkoly v moderním stavebnictví.

Zkušený tým pracovníků provozu dílenské výroby a struktura řemesel umožňují zajišťovat výrobu a montáž v řadě oborů. Realizovaná rekonstrukce lodního výtahu na Orlíku, kde byla Subterra generálním dodavatelem, je toho důkazem. Š. Sedláček ■



Poklopy D 400 s otvíráním pomocí pistu pocházejí ze zbraslavských dílen



Výztužné příhradové oblouky jsou součástí řady velkých tunelových staveb



V dílnách se vyrábělo i schodiště do atria domu s pečovatelskou službou na Hagiboru



Dílny divize 12 mají certifikát i na výrobu plynotěsných dveří

DIVIZE 4 ZÍSKALA ZAKÁZKU V BOHUMÍNĚ

V rámci realizace novostavby objektu šaten a kolárny firmy Bonatrans v Bohumíně zajišťuje divize 4 provedení kompletních technických zařízení budov. Objednatel prací je divize 1 společnosti Metrostav, která staví objekt jako generální dodavatel pro společnost Bonatrans Group a.s.

Projektový tým pod vedením manažera projektu Zdeňka Johna zajišťuje na této zakázce kompletní dodávku a montáž rozvodů ústředního vytápění včetně otopných těles, plynofikaci kotelny, vnitřní rozvody vody včetně armatur a zařízeníovacích předmětů, technologii zásoby vody, vnitřní kanalizaci a také vzduchotechnických zařízení. Součástí dodávky je i měření a regulace pro vytápění a vzdu-

chotechniku a utěsnění dodávaných technologií protipožárními ucpávkami.

Práce zahájila divize 4 počátkem letošního května a podle požadavku investora budou ukončeny k poslednímu červnovému dni tohoto roku. Celkový realizovaný objem činí 9,5 milionu korun. Aleš Trněčka ■



STAVBA POVOLENA A DIVIZE 2 ZAČÍNÁ

V pondělí 27. 4. podepsala Subterra smlouvu na výstavbu bytového komplexu Rezidence Melicharka v Brandýse nad Labem. Stalo se tak přibližně měsíc poté, co investor projektu (společnost Excon Development) získal od odboru stavebního úřadu Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav povolení ke stavbě. Rezidence Melicharka nabídne lukrativní a zajímavé bydlení v moderním uzavřeném komplexu čtyř bytových domů, jehož součástí bude rovněž historický park původně náležející k vile továrníka Melichara. A to vše téměř v centru města Brandýs nad Labem.

Prvním úkolem pracovního týmu divize 2 vedeným Petrem Lipšem bylo připravit staveniště – vykácet náletové dřeviny. Stavební pozemek se nachází v historickém parku, což znamená, že jsou zde i památné stromy, které musely být pečlivě ochráněny před vlivem stavby. „Stavbu jsme zahájili na konci dubna, tedy v čase, kdy je příhodné provést zemní práce a základy. Nehrozí nám žádné výrazné klimatické výkyvy, které by nás třeba na týden zastavily. Toho musíme využít a do zimy stihnout svislé konstrukce,“ hodnotí začínající stavbu Petr Lipš.

Soubor čtyř bytových domů (značených jako A, B, C, D) v sobě nese otisk historické vazby na původní zahradu, která náležela k vile továrníka Melichara. Dva podléhají objektu bytových domů se severojižní orientací jsou šikmo protaženy širokou osou, kterou je park vtažen dovnitř navrženého souboru a doveden až do sousedství Melicharovy vily. Toto protnutí má mírně rozbíhavý tvar. Rozvírá se směrem k vile s tím, že osa úhlu, který je jím vymezen, prochází dochovaným altánem.

Hmotová kompozice tedy pracuje se čtyřmi objemy, které mají nepravoúhlé tvarování právě z výše popsaných důvodů. Severní budovy (B a D) navíc půdorysným seříznutím severních fasád reflektují zalomenou trasu Polní ulice a přizpůsobují se jí. Objemově nejmenší budovy (A a D) tvoří hranoly bez výškového členění (barevného i hmotného), které v rozích fixují celou kompozici v prostoru. Objemnější hmoty (B a C) jsou po výšce rozděleny na sokl, střední pás s výrazně horizontálním charakterem a poslední ustupující podlaží. Toto rozčlenění budovy opticky odlehčuje barevné řešení, sleduje tektonickou logiku návrhu. Nejsytější červená je užita na pevné body (objekty A a D) a na přízemní – sokl, šedá je použita

na vnitřní fasády a uskakující podlaží a bílou jsou zdůrazněny vysazené horizontály – viz vizualizace.

S ohledem na geologické poměry a hladinu spodní vody budou všechny objekty založené na základové železobetonové desce se základovou spárou. Spodní stavbu budou tvořit železobetonové pilíře a stěny, po obvodu v tloušťce 240 mm, vnitřní stěny 200, respektive 240 mm, vnitřní sloupky 250x1000 mm se zaoblenými rohy. Horní stavba bude provedena stěnovým systémem. V úrovni 1. NP v železobetonovém provedení v tl. 200 mm, v úrovni 2. NP obvodovými stěnami z cihel Porotherm v tl. 300 mm, v úrovni 3.–4. NP obvodovými stěnami z cihel Porotherm v tl. 240 mm. Vnitřní nosné stěny 2.–4. NP budou z cihel Porotherm AKU v tl. 300 mm. Stěny kolem výtahových šachet jsou dle projektu železobetonové v tl. 200 mm a zajišťují tuhost objektu ve vodorovném směru. Vnitřní nenosné konstrukce, tedy příčky, budou postaveny z keramických cihel Porotherm v tl. 65 a 115 mm. Stropní deska nad 1. PP bude železobetonová, vetknutá do obvodových a vnitřních stěn a lokálně podepřená vnitřními sloupky. Stropní desky všech objektů nad 1. NP a 2. NP jsou navrženy jako monolitické železobetonové v tl. 200 mm, nad 3. NP v tl. 250 mm (zvýšená tloušťka z důvodů přenesení zatížení od stěn 4. NP) a střešní desky nad 4. NP v tl. 200 mm.

Finální úpravu všech objektů bude představovat vnější zateplovací systém s následným barevným nátěrem. Tepelně izolační, lepená kontaktní fasáda bude provedena celoplošně na podklad, který bude tvořit zděná nebo železobetonová stěna, případně železobetonový strop. Jako tepelná izolace budou použity desky z fasádního tvrdého samozhášivého expandovaného polystyrenu v tl. 100 mm nebo 140 mm.

Součástí většiny jednotek je i vnitřní garážové stání. K přízemním bytům náleží velmi oblíbené předzahrádky, bytové jednotky v patrech mají balkony či terasy. U všech bytů s dispozičním řešením 3+kk a 4+kk je oddělena soukromá zóna s vlastním hygienickým zázemím, u bytů s dispozičním řešením 2+kk bylo od tohoto řešení v některých případech upuštěno.

Nově zrekonstruovaný park včetně altánu a hřiště je rovněž součástí projektu. Nabídne tak rezidentům soukromí a zeleň téměř v historickém centru města. Termín výstavby je duben 2009 až září 2010 a náklady činí 86,5 milionu korun. Š. Sedláček ■



KOLEKTORY

BRNĚNSKÉ KOLEKTORY ODHALUJÍ PŘEKVAPENÍ

Od začátku letošního roku pokračuje divize 1 naší společnosti v rozšiřování sítě brněnských kolektorů v historickém jádru města. Stavba s dlouhým názvem „19. stavba kolektoru Veselá–Dominikánské náměstí“ představuje vybudování sekundárního kolektoru pod Dominikánským náměstím a Panenskou ulicí. Celková délka je přibližně 217 metrů, ražený profil kolektoru je 7,75 m², v místě rozšíření je ražený profil 9,66 m² až 13,88 m². Součástí kolektoru jsou dále odbočky, přípojky na veškeré inženýrské sítě, technická komora, vodovodní a kanalizační řad, pozemní objekty pro větrání a únik, přeložky inženýrských sítí, vystrojení kolektoru a sociální zařízení, a nakonec vybavení kolektoru provozními soubory. Podrobněji veškeré práce popsal v minulých Zpravodajích manažer projektu Milan Hellinger z divize 1, v polovině května jen doplnil některá fakta: „Na našem kolektoru SO 19 101 Zámečnická–Panská je k dnešnímu dni (12. 5., pozn. red.) vyraženo 62 bm kolektoru, to je asi 80 % z celkové délky kolektoru, který raží Subterra. Za sebou máme už 5 rozšíření pro kolektorové přípojky.“



Investorem celé stavby je Statutární město Brno a generálním dodavatelem společnost IMOS Brno, a.s. Na stavbu ze svého rozpočtu partneři vyčlenili částku 98 867 367 korun. „V současné době jsme v největším rozšíření pro kolektorovou přípojku na celé trase kolektoru. K naší spokojenosti probíhá ražba do dnešního dne bez větších komplikací, geologie na čelbě je příznivá. Pouze v několika případech jsme byli nuceni zkrátit krok TH výztuže, popřípadě provést zajeňlování nadloží kolektoru,“ popisuje dosavadní postup ražeb Milan Hellinger.

Stavba navazuje na kolektor Panská (4. stavba) a kolektor Zámečnická (11. stavba). V trase kolektoru je hustá síť inženýrských sítí, řada z nich však má překročenou životnost a vyžadují časté opravy. „Jak se dalo předpokládat, objevili jsme v průběhu ražeb i sklepní prostory, které vůbec nezapomenala projektová dokumentace. Tyto sklepní prostory jsme museli buď zcela, nebo jen zčásti zasypat. Námi objevené sklepy se musely nejprve zaměřit a po zhodnocení přístupných podkladů se objevené volné prostory sklepů vyplnily betonem,“ říká dále k nenadálým objevům Milan Hellinger.

Kolektor se skládá z několika částí, a to: kolektor Zámečnická–Panská (délka 91 metrů), kolektor Zámečnická–Panenská (délka 114 metrů), těžná jámy TŠ1, technické komory a odbočky Veselá. Šachta TŠ1 je jediným možným vstupem do kolektoru a slouží jako místo odtěžení. Kompletní odtěžení je v režii společnosti Subterra, která na tuto činnost nasadí svůj speciální jeřáb Valla (viz foto). Ražba obou kolektorů probíhá v navážkách a spráších. Ostění kolektoru se provádí ze stříkaného betonu, a to jak primární, tak i sekundární obezdívka. Projekt má být podle harmonogramu dokončen letos v srpnu. Š. Sedláček ■

NOVINKA Z OBORU

NOVÉ NORMY
PRO STŘÍKANÉ BETONY

Pojem „stříkaný beton“ je v současné době běžným výrazem používaným ve stavebnictví. Jeho využití na stavbách společnosti nás provází již řadu let a je rozsáhlé. Neškodí si tedy připomenout současný stav předpisů a zvyklostí v oboru stříkaného betonu.

Dá se říci, že nyní končí jedna etapa uplatňování stříkaného betonu reprezentovaná pravidly regulovanými původní národní ČSN 73 2430 „Provádění a kontrola konstrukcí ze stříkaného betonu“ zavedenou v roce 1989. Její náplň, rozsah a stupeň technického poznání odpovídá době vzniku normy a ve stavební praxi pro řadu aplikací v poslední době již nemohla být uspokojivě využívána. Pro tyto případy se u odborné veřejnosti začaly využívat i další zahraniční podklady s danou problematikou. Důležitým posunem v tomto smyslu byl vznik uceleného materiálu nazvaný „Zásady pro používání stříkaného betonu“ vydaný Pracovní skupinou Českého tunelářského komitétu pro stříkaný beton, který původní ČSN rozšířil o některé chybějící aspekty, zejména pro použití stříkaného betonu pro NRTM (sledovaný parametr náročnosti mladého betonu).

Do systému naší technické normalizace nyní tedy vstupuje skupina evropských norem pokrývající komplexně problematiku stříkaného betonu. Vydáním těchto norem je předpisově podchycen stříkaný beton v celém rozsahu, tedy od návrhu, specifikace, provádění, kontroly a podmínek shody. Nová řada zahrnuje ČSN EN 14487-1, ČSN EN 14487-2 (zákl. normy) a ČSN EN 14488-1 až ČSN EN 1488-7 (normy zkušební), které byly postupně vydávány od roku 2006–2007. Koncepte norem je založena na zásadě, že v částech platných obecně pro všechny i stříkaný beton (pevnostní třídy, klasifikace prostředí, kategorie staveb apod.) jsou činěny odkazy na ČSN EN 206-1 (Beton – část 1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda). Zvláštní požadavky jsou potom zahrnuty v konkrétních normách pro stříkaný beton.

Detailnější informace o jednotlivých normách lze najít na <http://csnonline-firmy.unmz.cz/login.aspx>. Upozornil bych pouze na jednu podstatnou změnu zaváděnou novými normami. Ta se týká metodiky prokazování shody, která je pro zhotovitele vždy důležitou součástí jeho zodávky. V tomto smyslu dříve používané nástroje, jako průkazní nebo kontrolní zkouška, již nebudou používány. Úlohu průkazních zkoušek budou nahrazovat tzv. „předběžná zkouška“ a „zkouška způsobilosti na stavbě“. Význam kontrolních zkoušek bude splňovat „kontrola výroby“. Rozsah požadovaných kontrolovaných a zkoušených vlastností a aspektů shody bude dán „kategorií kontroly/inspekce“, která bude určována projektantem nebo objednatelem. Významnou změnou od předchozích zvyklostí bude obecný nárůst požadavků na sledované vlastnosti, tedy kontroly/zkoušky. V řadě případů budeme nuceni zkoušet u stříkaného betonu např. „modul pružnosti, pevnost v tahu ohybem a další vlastnosti, které se zkoušely dosud pouze ve výjimečných případech. Určité komplikace a dohady může způsobit zařazování zhotovované konstrukce k typům uváděným v normách, které významně rozhoduje o rozsahu požadovaných zkoušek. Zde jsou uvedeny pouze tři typy „oprava a modernizace“, „volně stojící konstrukce“ a „zpevňování terénu“.

Na závěr je dobré zdůraznit, že v dané problematice je nezbytná dobrá orientace již ve fázi stanovení nabídkové ceny.

Václav Braun ■



PŮJČOVNA STROJŮ NA NOVÉ ADRESE

Od začátku nového roku docházelo v Provozu půjčovna strojů, spadajícího pod divizi 12, k velkému stěhování. Bývalý prostor v Braníku se stal z mnoha příčin nevyhovující, což vedlo k řešení najít prostor odpovídající současným potřebám. A to se povedlo.

Bývalý prostor v Braníku je velmi úzce spjat s historií naší společnosti. Zcela jistě se v každém oddělení naší společnosti najde člověk, který Mezi sklady pracoval. Dopravní závod Praha, MTZ, dílny oprav, výroba ocelokonstrukcí, obrobna, armovna, technický servis, pneuservis, půjčovna strojů, svářecí škola, čerpací stanice, ale i řada dalších činností patří do výčtu těch, které za více než pětadvacet let prošly areálem Mezi sklady. Svádí mne myšlenka psát o minulosti, její správné pochopení je stejně důležité jako udržení rovnováhy v současných podmínkách. Zpět k naší věci. Dne 11. února 2009 Zdeněk Kotyza jako poslední subterák předal a opustil areál v ulici Mezi sklady.

Když jsem v polovině roku 2007 přijel do areálu Safina a.s. na prohlídku prostor pro půjčovnu a servis (rozuměj podnikové kultivované smetiště), představivost a fantazie udělala své – po pěti minutách jsem měl jasno. Od tohoto okamžiku šlo vše již velmi rychle. V říjnu 2007 byla podepsána smlouva a společně se Safina a.s. jsme ji začali naplňovat. Bylo to období, slušně a kulantně řečeno, velmi hektické. O všem samozřejmě rozhodovali lidé. To co v průzkumu, který proběhl ve společnosti Subterra v loňském roce, bylo označeno za nejsilnější stránku naší společnosti, se v období přípravy areálu Vestec, stěhování půjčovny a technického servisu potvrdilo stoprocentně! Komunikace v kolektivech, které jsou na konci procesů jež řídíme, je dobrá. Statistika si tady s praxí ruku podala. Než se dostanu k současnosti, musím se zmínit o lidech, kteří u toho byli. Nezklamal nikdo. Při realizaci tohoto „kulového blesku“ odvedli mimořádný kus práce zaměstnanci Provozu půjčovna strojů a Provozu nákladní doprava. Velké penzum rozhodující technicko-administrativní práce odvedl výrobně technický náměstek divize 12, Michal Erhard. Vestec je na světě jako dlouho očekávané vytoužené dítě, domněle neplodných rodičů, pochopitelně s mnoha dětskými nemocemi – jak jinak. V současné době se snažíme ve Vestci v areálu, ve kterém jsou činnosti půjčovny strojů a technického servisu integrovány, o to, abychom splatili dluh

svým ambicím a především stavbám a provozům, pro které zajišťujeme veškeré stroje pro realizaci našich staveb. Pro to, aby se nám to dařilo máme k dispozici pozemek o celkové rozloze asi 4500 m². Areál má samostatný vjezd s uzávěrou, je oplocen, všechny plochy jsou zpevněny a je možno na nich skladovat veškerou naši techniku. Pro skladování drobné mechanizace, strojů a zařízení máme k dispozici halu 15 x 20 metrů. Kompletní zázemí je zajištěno v administrativně-sociálním objektu sestaveném z kontejnerů. Pro skladování ropných látek, nebezpečných odpadů, náhradních dílů k servisovaným strojům máme dostatečné množství skladových EKO kontejnerů. Třešnickou na pomyslném dortu našeho provozu je hala pro Technický servis. K tomuto bodu se upírá velká pozornost všech zainteresovaných zaměstnanců divize 12. Současně s těmito novými podmínkami a předpoklady se na nynějších základech rozšiřuje systém správy strojů především pro NRTM. Rozfázování a popsání celého procesu správy je v současnosti pilotním programem, nejen půjčovny strojů, ale zcela jistě i divize 12. Vše samozřejmě začíná revizí řídicích norem, akceptací a specifikací nových podmínek provozu. Následuje zpracování všech provozních řádů a předpisů nutných pro bezpečný a ekologický chod areálu. Samozřejmostí je postupné zpracování skladovacích standardů. Dominantní činností je v současné době práce technického servisu. Cílem našeho snažení je specializace na opravy strojů Meyco, Putzmeister a plošiny Atlas Copco. O strojů Meyco usilujeme v aktivní oboustranné spolupráci s dovozcem o to, abychom se stali autorizovanými opravci pro Českou republiku. S naším fortem se budeme snažit o to, aby se slovo kvalita stalo nejfrekventovanějším slovem našeho profesního slovníku. Jde nám především o důvěru našich stavbyvedoucích. Jsem přesvědčen, že jsme schopni a hodni se o tuto důvěru ucházet. Nadcházející období s přívlastkem krizové, nám dá odpověď na naše očekávání a ambice. Věřím, že nová adresa Provozu půjčovna strojů bude dobrou adresou nejen pro nás, kteří na této adrese pracujeme, ale i pro celou společnost.

Adresa: Subterra divize 12, Provoz půjčovna strojů, Vídeňská 104, 252 42 Vestec u Prahy (areál Safina a.s., vjezd z Průmyslové ulice). Další informace na intranetu Subterra.

kukuS ■



Z KANCELÁŘE PREZIDENTA SKUPINY

INTRANET SKUPINY METROSTAV

V rámci sjednocení a lepší komunikace mezi společnostmi skupiny Metrostav byl na adrese <http://skupina> nedávno spuštěn intranet Skupiny Metrostav. Kromě toho, že zastřešuje intranetové aplikace jejich společností, zaměstnanci na něm najdou všechny informace a dokumenty týkající se Skupiny a společné práce, aktivit i zájmů.

Skupinový portál je zaměřen na dva okruhy uživatelů. V prvním případě slouží k ukládání dokumentů, které jsou sdíleny mezi pracovníky prezidia. Jedná se například o průběžné hospodářské výsledky společností ve Skupině nebo dílčí materiály z řešení strategických skupinových úkolů. V této oblasti se například sdílí informace o projektu centralizace movitého majetku.

Za druhé slouží skupinový intranet ke zveřejňování řady dokumentů určených pro všechny zaměstnance Skupiny Metrostav. Mezi jejich nejdůležitější kategorie patří:

- **SOŘD – skupinová organizačně řídicí dokumentace**

V této sekci naleznete: Statut Skupiny Metrostav, skupinové organizačně řídicí normy a příkazy prezidenta skupiny. Základní vlastnosti těchto organizačně-řídicích dokumentů je jejich závaznost pro všechny společnosti Skupiny Metrostav, které jsou vymezeny v jejím statutu.

- **Strategie**

Složka mimo jiné obsahuje: projev prezidenta Skupiny Jiřího Bělohavy z Technicko-ekonomické konference.



- **Legislativa**

Zde najdete základní informace o společnostech Skupiny Metrostav.

- **Zprávy**

Aktuality a informace z Evropské unie a aktuální informace o Skupině Metrostav včetně jejich dalších aktivit i sportovních akcí.

Kromě těchto informací naleznete na novém intranetu také užitečné odkazy včetně propojení na intranetové aplikace hlavních společností ve Skupině.

Skupinový portál vznikl jako výsledek spolupráce pracovníků úseků prezidenta a viceprezidenta a podkladem pro něj se stala dobře fungující intranetová aplikace společnosti METROS.

V současné době připravujeme některá vylepšení skupinového intranetu, mezi která patří i zatraktivnění jeho grafického rozhraní v souladu se zásadami našeho vizuálního stylu. V této souvislosti žádáme všechny pracovníky, kteří mají připomínky nebo náměty na zlepšení intranetu Skupiny, aby je zaslali elektronickou poštou na adresu komarkova@metrostav.cz. P. Nebeský ■

ÚSEK PERSONÁLNÍHO ŘEDITELE

DEN PODZEMNÍCH STAVEB

Ve dnech 31. 3.–1. 4. 2009 proběhl v Tišnově druhý tematický seminář naší společnosti, tentokrát určený zaměstnancům divize 1, čemuž odpovídal i jeho název – Den podzemních staveb.

Kromě generálního ředitele a všech odborných ředitelů se akce zúčastnilo vedení divize 1, všichni manažeři projektů, stavbyvedoucí, vedoucí útvarů divize, přípraviči, ekonomové a další vybraní pracovníci společnosti. Vzácným hostem byl i profesor Jiří Barták, který přítomné zaujal poutavou přednáškou na téma využití metody TBM.

V průběhu dvou dnů se účastníci semináře seznámili s ekonomickými výsledky divize, s prognózami výrobního programu následujících let, vyslechli si poutavé přednášky s odborným technickým obsahem a dostali také příležitost řešit některé provozní otázky.

Program druhého dne vyplnily přednášky zástupců manažerů projektů, kteří přítomné seznámili s řešením nestandardních situací na jejich stavbách, což všichni účastníci přijali s povděkem.

Závěr dvoudenní akce proběhl na projektu Dobrovského v Brně, kde se zájemci z řad účastníků semináře zúčastnili exkurze do ražených tunelů. V závěrečné anketě účastníci ze škály 1 až 6 (1 = velmi spokojen, 6 = velmi nespokojen) ohodnotili akci průměrnou známkou 1,8 – což považujeme za velký úspěch.

ROČNÍ HODNOCENÍ ZAMĚSTNANCŮ

Na začátku dubna byl vyhodnocen proces ročního hodnocení zaměstnanců za rok 2008. V období 1. 1.–6. 2. 2009 se uskutečnily hodnotící pohovory zaměstnanců, které probíhaly poprvé dle nových pravidel. Zásadní změnou oproti předchozím roků bylo hodnocení všech zaměstnanců, tedy i zaměstnanců v THP a dělnických profesích.

Výsledky hovoří o kladném přístupu všech našich manažerů k práci s lidmi, neboť pohovory se uskutečnily s 90 % všech zaměstnanců. Za pozornost stojí výsledky divize 3, kde dosáhli provedení pohovorů se 100 % zaměstnanců.

Z výsledků hodnocení si bereme ponaučení pro nastavení pravidel pro příští rok. Zejména vyvstala nutnost zaměřit se více na přípravu hodnotitelů a jasnější nastavení pravidel. Analýza a statistika hodnocení jednotlivých divizí byly předány všem ředitelům divizí i odborným ředitelům centrály za jejich úseky.

**TEMATICKÝ SEMINÁŘ
JUNIOR MANAGEMENT**

V pořadí již 3. tematický seminář se konal 28. 5. 2009 v budově vedení naší společnosti v Braníku. Akce se zúčastnilo okolo 50 vybraných zaměstnanců ve věku do 30 let, kteří jsou zařazeni v profesích blízkých výrobě. Účastníci se seznámili s historií naší společnosti, jejím začleněním v rámci skupiny Metrostav, s výrobním programem či organizační strukturou. Nedílnou součástí semináře bylo také posílení právního a ekonomického povědomí účastníků prostřednictvím přednášek inter-ních lektorů z řad zástupců centrály.

KURZ CELOŽIVOTNÍHO VZDĚLÁVÁNÍ

V úterý 19. května proběhla obhajoba prací dvou pracovníků, kteří v rámci kurzu Manažer stavby, jenž je součástí celoživotního vzdělávání v rámci ČVUT, ukončují svoje studium. Jedná se o Milana Nátra, mistra divize 3, projektu Tábor–Doubí, a Petra Šebelu, také mistra z divize 3, tentokrát z projektu Bystřice nad Olší–Mosty u Jablunkova. Oběma kolegům gratulujeme k úspěšnému ukončení kurzu a věříme, že jeho absolvování bude přínosem pro jejich další práci. Jana Škarková, ÚPR ■

PSÁNO RUKOU PROFESORA

VÝVOJ PODZEMNÍHO STAVITELSTVÍ V ČR

3. část

V předchozích Zpravodajích jsme ve dvou dílech seriálu o Vývoji podzemního stavitelství v ČR představili slovy profesora Jiřího Bartáka, renomovaného specialisty na podzemní díla, historii prvních razicích strojů u nás a nastolení ražeb dle zásad Nové rakouské tunelovací metody (NRTM). V posledním, třetí díle, se profesor Barták zmiňuje o budoucnosti, která by se měla odehrávat pod taktovkou plnoprofilových razicích strojů.

Poněkud nelichotivý stav v našem podzemním stavitelství, spočívající ve zcela výhradním zaujetí Novou rakouskou tunelovací metodou, se v nejbližších letech nepochybně změní a k nasazení plnoprofilových tunelovacích strojů dojde. Vážnými adepty na jejich první nasazení jsou díky svým délkám traťové tunely na prodloužení linky „A“ pražského metra, železniční ejpovický tunel a podzemní stavba světových parametrů – železniční tunel mezi Prahou a Berounem.

Prodloužení linky „A“ pražského metra v úseku Dejvice–Motol:

– z celého 12700 metrů dlouhého prodloužení Dejvice–letiště Ruzyně se jedná o úsek V. A1 Dejvice–Petřiny, tvořený dvěma jednokolejnými tunely délky 4540 metrů. Odtěžování rubaniny i doprava železobetonových tubingů do podzemí se předpokládá z obslužné šachty na Petřinách.

Železniční ejpovický tunel na III. tranzitním koridoru:

– z celkové délky ejpovického tunelu 4170 metrů se předpokládá nasazení tunelovacího stroje na úsek pod kopcem Homolka, tvořený dvěma jednokolejnými tunely o délce 2800 metrů. Navazujícími úseky jsou hloubená jáma (dl. 150 m) a klasicky ražený tunel pod kopcem Chlum o délce 1220 metrů.

Železniční tunel Praha–Beroun na III. tranzitním koridoru:

– tunel dlouhý 24700 metrů bude v celé délce realizován pomocí plnoprofilových tunelovacích strojů, pouze rozpletové úseky na pražské straně budou raženy pomocí NRTM. Vybraná severní trasa tunelu se v maximální možné míře vyhýbá pro tunelování nevhodné oblasti Barrandienu, v níž je velmi pravděpodobný výskyt nebezpečných krasových jevů (závrty, kaverny).

Uvedené stavby, jejichž zahájení lze očekávat v dohledném časovém horizontu pět až deseti let, představují velkou výzvu pro renomované tunelářské firmy naše i zahraniční. Vytvoření a činnost společného pracovního týmu společností Metrostav a Subterra pověřeného přípravou možného nasazení plnoprofilových tunelovacích strojů v rámci zmíněných i jiných zakázek je důležitým krokem k zajištění naší schopnosti konkurovat i v této oblasti zkušeným zahraničním firmám.

Prof. Ing. Jiří Barták, DrSc. ■



TRAŤ PLZEŇ–STŘÍBRO OTEVŘENA

Stavba „Optimalizace trati Plzeň–Stříbro“ byla sice po stavební stránce dokončena na přelomu roku, oficiálního zprovoznění se však dočkala za účasti investora, regionálních zástupců měst a dodavatelských firem až 5. května v plzeňském hotelu Courtyard by Marriott.

Účastníky slavnostního otevření trati pozdravil v netradičních prostorách tiskový mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla a hned na úvod nabídl krátký filmový sestřih o tom, jak celá stavba probíhala od začátku do konce. Na něj pak navazovala slova řečníků. „Mezi Plzní a Střibrem teď máme zcela novou trať ve stávající stopě. Navíc mezi zastávkami Kozolupy a Pňovan vznikla dvoukolejná trať o délce 11 kilometrů, což výrazně zvýšilo kapacitu trati,“ řekl mimo jiné v úvodním vystoupení generální ředitel SŽDC Jan Komárek a dodal: „Koridor Praha–Cheb má nejvyšší prioritou ze železničních staveb v Česku“. Na jeho slova navázal náměstek ředitele Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) Jaroslav Krauter, který připomněl, že stavba je součástí III. tranzitního železničního koridoru, jenž má být mezi Chebem a Prahou zcela zrekonstruován v roce 2016. V současnosti se pracuje mezi Střibrem a Chebem a mezi Berounem a Zbirohem. Za firmy, které se na rekonstrukci trati mezi Plzní a Střibrem podílely, vystoupil místopředseda představenstva a marketingový a obchodní ředitel společnosti OHL ŽS František Ledabyl jako zástupce lídra sdružení Západní expres

(ostatní členové: Subterra a.s., Skanska DS a.s. a Leonhard Weis GmbH&Co KG). Ve svém projevu vyzdvihl dobrou spolupráci mezi všemi členy sdružení a v krátkosti zrekapituloval provedenou práci. Poté již nic nebránilo slavnostnímu přestřižení pásky – viz foto nahoře – a následnému setkání s novináři.

O významu akce pro společnost Subterra vypovídá fakt, že se jí zúčastnil jak generální ředitel Ondřej Fuchs, tak ředitel divize 3 Antonín Formánek a obchodní náměstek divize 3 Jiří Tesař.

Úsek dlouhý 31 kilometrů se začal opravovat v roce 2006, což poznali zejména pravidelní cestující na této trati, neboť docházelo k častým výlukám a s nimi spojeným zpožděním. Zrekonstruovaná trať je po úpravě oblouků především rychlejší, než byla dříve – klasické soupravy po ní mohou jezdit 110 kilometrů rychlostí, vlaky s naklápečí skříní ještě o 30 km/h rychleji. Do Pňovan byla během prací prodloužena druhá kolej, dále do Stříbra zůstala trať jednokolejná.

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 7 000 metrů užitých kolejí (S49, R65). Práce se dotkly také úpravy nástupišť v souhrnné délce 2 000 metrů ve stanicích a 1 500 metrů v zastávkách. Dále bylo nutné položit celkem 52 nových výhybek. Š. Sedláček ■

DIVIZE 3 ZAHÁJÍ TŘI VELKÉ STAVBY

dokončení ze strany 1

Za stanicí Votice je první Votický tunel délky 590 m a jako jediný bude proveden v otevřené hloubené jámě. Navazuje Olbramovický tunel délky 480 m z čehož 360 m bude ražených a 120 m hloubených. Další přeložka trati je za stanicí Olbramovice a její součástí je i nejdelší dvojkolejný 1044 m dlouhý Zahradnický tunel, kde ražený úsek bude dlouhý 936 m a hloubený 108 m. Za zastávkou Tomice pokračuje přeložka s 324 m dlouhým Tomickým tunelem, který bude mít ražený úsek dlouhý 216 m a hloubený 108 m. Následuje poslední přeložka trati, jež obsahuje poslední 252 m dlouhý tunel Tomice II., u kterého ražený úsek představuje 204 m a hloubený úsek 48 m.

Stavbu „Optimalizace trati Bystřice nad Olší–Český Těšín“ získala Subterra jako člen „Sdružení BYČT“. Traťový úsek je součástí III. tranzitního železničního koridoru Bohumín–Čadca/trať. úseku 2501 st. hranice SR–Dětmárovice.

Předmětem této 11,5 km dlouhé liniové stavby je modernizace uvedeného traťového úseku a stanic (žst. Třinec, zastávka Vendryně, Třinec Kinská a Ropice). Konečným cílem stavby je vytvořit technické podmínky pro zvýšení traťové rychlosti až na 140 km/h pro klasické skříně, pro vlaky s výkyvnými skříněmi v některých úsecích až na 160 km/h.

Stanice a zastávky budou vybaveny novým informačním zařízením. Pro zajištění bezpečného provozu budou rekonstruovány objekty mostní, pozemní, dále trakční vedení, vedení silnoproudá, zabezpečovací a sdělovací vedení. Ve stavbě jsou zahrnuta opatření na snížení hluku a pro bezbariérový přístup.

Stavba „Optimalizace trati Zbiroh–Rokycany“, kterou Subterra získala jako člen „Sdružení Skanska–SSŽ–Subterra“, je součástí III. tranzitního železničního koridoru na větví Praha–Plzeň.

Projekt řeší optimalizaci stávající trati v úseku Zbiroh (včetně)–Rokycany (včetně). Zde dojde k úpravě směrůvých a sklonových poměrů pro zvýšení rychlosti, výměně železničního svršku a sanaci železničního spodku. V rámci stavby dojde také k modernizaci sdělovacího a zabezpečovacího zařízení či k úpravě elektrifikace traťového úseku. Stavba zajistí prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC a třídu zatížení D 4.

Rozsah stavby je od km 66,820, kde navazuje na stavbu Beroun–Zbiroh, do km 88,063, kde začíná stavba Rokycany–Plzeň. Řešená část má délku přibližně 21,2 km a zahrnuje 4 železniční stanice: Zbiroh, Kařízek, Holoubkov, Rokycany a zastávky Mlýto a Svojkovice. Stanice Zbiroh se zruší a zřídí se zastávka Kaříz. Š. Sedláček ■

SETKÁNÍ S OSOBNOSTÍ

Během posledních dvaceti let, které zčásti zasvětil společnosti Subterra, dokázal takřka beze změny zůstat na stejné pozici, na stejném pracovišti. Dokázal tak, díky svému pracovnímu poslání, přežít všechny organizační změny, jichž za ta léta bylo nespočet. Přitom by se jeho práce dala v rámci výrobní náplně společnosti kvalifikovat jako vysoce důležitá. Raději než o důležitosti, významu a prestiži mluví o spolehlivosti, slušnosti a především důvěře. Ta je podle něj pro pozici vedoucího Provozu půjčovna strojů, na které je pod permanentním tlakem všech stavbyvedoucích, ze všeho nejdůležitější. Osobností tohoto Zpravodaje se stal luhačovický rodák Vladimír Kulkus, který kromě své dlouholeté práce u společnosti oslavil v květnu životní jubileum 55 let.

Svou profesní kariéru nastartoval v roce 1969 ve Zlíně, kde po skončení středního učiliště pracoval jako strojní zámečnický v závodě přesného strojírenství. Po roce jej čekala základní vojenská služba, odkud se vrátil zpět do tehdejšího Gottwaldova, ovšem k Okresní správě spojů, jako spojový montér. Zlomový okamžik, který jej přivedl blíž k Praze, byl rok 1976, kdy se přestěhoval do Benešova a nastoupil zde k místní Okresní správě spojů jako doručovatel, později jako řidič. V roce 1978 si začal rozšiřovat vědomosti na Střední ekonomické škole na pražských Vinohradech. Po úspěšném absolvování v roce 1983 přijal nabízenou pozici vedoucího dopravy na Okresní správě spojů v Benešově. Ambice lepšího vzdělání jej přivedly k dalšímu studiu – čtyři semestry si vyzkoušel na Vysoké škole ekonomické v Praze.

Nová profesní kapitola Vladimíra Kulkuse se začala psát v roce 1990, kdy dostal nabídku od tehdejší Výstavby dolů uranového průmyslu (dnes Subterra), aby se zde ujal pozice vedoucího střediska půjčovny strojů Praha. Jak již bylo v úvodu řečeno, na stejné pozici vydržel až do dnešního dne. Náplň jeho práce se však postupem času měnila a vyvíjela. „V jednu chvíli jsem měl na starost jen půjčovnu strojů v Praze, pak všechny půjčovny, respektive tři půjčovny, které jsme měli, a to v Praze, Tišnově a Ostrově nad Ohří, a nakonec zůstala jen ta v Praze,“ vzpomíná na devadesátá léta minulého století Vladimír Kulkus.



Půjčovna strojů sídlící svého času v Braníku však byla dlouho nevyhovující jak z hlediska neefektivního prostoru, tak z hlediska celého technického i civilního zázemí. Nutnost řešit tuto palčivou otázku přišla na řadu v roce 2007, kdy bylo zřejmé, že tento provoz zde nemůže z mnoha důvodů nadále setrvat. Úkol byl jasný. Co nejdříve vytipovat novou lokalitu. Vedle vedoucího provozu půjčovny strojů – vše samozřejmě za provozu. Na nové sídlo provozu půjčovny a přilehlý servis strojů je Vladimír Kulkus náležitě pyšný, a jak říká, „ušili jsme si to na míru“.

Život není jen práce a na Vladimírovi je to vidět. Vysoká sportovní postava dává tušit něco extrémního. Jeho vášní je silniční cyklistika. Zaujatě vzpomíná na účast na 540 km dlouhém jednoetapovém cyklomaratonu Trondheim–Oslo, který ujel, včetně krátkého spánku, za 30 hodin. Za nejtěžší a nejpravdivější sportovní disciplínu, srovnatelnou se životem, považuje maraton, který také absolvoval. O své zahradě, kterou založil a vytváří více než třicet let, vášnivě říká, že je v nejlepších letech. Má rád umění, hudbu, knihy a život – Van Gogh, Janáček a Dostojevskij jsou témata, se kterými na něj nechodte, máte-li na spěch! Na gratulace odpovídá: „Nekamenujte pro roky, kamenujte raději pro něco jiného.“

Vladimíru Kulkusovi blahopřejeme nejen k jeho kulatému životnímu jubileu a obdivuhodnému sportovnímu výkonu, ale také k úspěšně zprovozněnému sídlu půjčovny strojů ve Vestci. Š. Sedláček ■

TZB 24

DIVIZE 4 PŘÍCHÁZÍ S NOVOU SLUŽBOU

Divize 4 zahájila v květnu, po dvouměsíčním testování, provoz havarijní služby s názvem „TZB 24“. Nonstop havarijní služba je určena všem divizím společnosti Metrostav a Subterra, které na svých stavbách provádějí řemesla technických zařízení budov a kde lze tedy předpokládat, že může dojít k nepředvídatelné události nebo poruše na elektroinstalacích, vzduchotechnice, topení, chlazení a zdravotně technických instalacích.

V případě vzniku havarijní situace kontaktuje příslušný stavbyvedoucí či technik stavby havarijní linku divize 4 na čísle 725 058 222. Na tomto telefonním čísle je k zastižení službu konající technik, který situaci vyhodnotí, poskytne odbornou radu, popřípadě vyjede neprodleně na určené místo a odborně zasáhne s cílem zajistit bezpečný stav, a to buď vlastními silami, nebo v součinnosti se smluvně zajištěnými firmami. Divize 4 má pro tuto službu vyčleněných celkem 6 techniků ve všech profesích, kteří střídavě drží pohotovost mimo pracovní dobu.

Služba je paušálně zpoplatněna až v okamžik havarijního zásahu (výjezd technika) částkou 500 Kč za výjezd a dále na základě skutečných materiálových nákladů souvisejících se zásahem, plus hodinový tarif práce technika. Pro zásahy na území Prahy nejsou započítávány dopravní náklady, což je bonusem pro využívání ve skupině Metrostav.

Službu „TZB 24“ prozatím nabízíme v Praze a dopravně dostupném okolí. Po vyhodnocení frekvence a účinnosti zásahů bude zváženo její rozšíření nejen na další oblasti, ale i na externí subjekty mimo skupinu,“ řekl ředitel divize 4 Martin Skořepa. Aleš Trněčka ■



SUBTERRA MÁ SVŮJ HOKEJOVÝ TÝM

Stejně jako každý rok na jaře přivítalo město Mariánské Lázně mezinárodní hokejový turnaj hráčů nad 35 let – Budweiser Cup. Tento turnaj se uskutečnil již poctrnácté 16.–19. dubna 2009. Organizátory turnaje jsou české hokejové legendy František Kaberle a Eduard Novák. Tento rok se v Mariánských Lázních sešlo jedenáct týmů z České republiky, Německa, Švýcarska, Anglie, Švédska a Finska. Velmi silný tým sestavila i společnost Subterra, s oporami, jako například Jiří Veber – mistr světa z Vídně 1996 a trojnásobný mistr republiky – nebo Jan Kruliš, který odehrál 11 sezón v HC Kladno.

Team Subterra odehrál pět utkání v základní skupině, čtyři z nich vyhrál, jednou musel odejít s porážkou – mužstvo Ukkometsot z finského Jyväskylä totiž odehrálo velmi dobré utkání a porazilo náš tým 4:1. Porážka odsoudila Team Subterra ke hře o 3.–4. místo. Soupeřem se stal velice silný tým NH 90 Vets ze švédského Nyköpingu. Hosté se ujali vedení 2:0, ale Subterra se dostala zpět do hry vyrovnaním na 2:2. Tímto výsledkem zápas v základní hrací době skončil a musela rozhodovat trestná střílení. V této disciplíně se přiklonilo hokejové štěstíčko na stranu Švédů, kteří zvítězili v nájezdech 4:3, a tím si zajistili konečné 3. místo v turnaji. Team Subterra tedy obsadil 4. místo.

Finále turnaje sehrály týmy Ukkometsot a hvězdného týmu Budweiser. Tradičně je toto mužstvo postaveno na legendách českého hokeje a ani letos tomu nebylo jinak. Hráči jako Farda, Krupička, Volejniček, Benák, Válek, Svoboda, Richter, Tatiček, Zemlička, Neliba, mají na ledě stále co ukázat. Tentokrát ale nestačili na Finy a podlehl jim 2:4.

Náš tým prohrál v základní skupině pouze s mužstvem Ukkometsot – celkovým vítězem turnaje. Ihned po klání potvrdili svou účast v turnaji v roce 2010 všichni borci z Teamu Subterra a zájem zúčastnit se projeví také další posily se zvuknými jmény. Nebudeme zatím prozrazovat, o které hráče jde, přijďte se sami podívat v dubnu 2010 na zimní stadion v Mariánských Lázních a povzbudit náš tým k celkovému vítězství v turnaji!

Miroslav Novák, Izoglass



FOTOREPORTÁŽ

ČISTÁ JIZERA SLAVNOSTNĚ ZAHÁJENA



Ve čtvrtek 23. dubna, přibližně po dvou měsících od podpisu smlouvy o dílo mezi společností Subterra na straně dodavatele a Vodohospodářským sdružením Turnov na straně investora, byla v Lomnici nad Popelkou na Školním náměstí slavnostně zahájena stavební část akce Čistá Jizera. Pro Lomnici nad Popelkou to byla velká událost, která nezůstala bez povšimnutí, ačkoli se konala v dopoledních hodinách. Místní obyvatelé od projektu očekávají zejména zlepšení životního prostředí a z kvalitnější distribuce pitné vody, ale vědí, že v příštích měsících dojde paradoxně k částečnému zhoršení života v obci. Stavební práce totiž citelně naruší život v centru města i v okrajových částech. Ve svém projevu to zmínil ředitel divize 1 společnosti Subterra Jan Vintera (foto 1), který současně požádal místní občany o trpělivost a přislíbil případné problémy řešit okamžitě. Jeho slova pak potvrdil i manažer projektu Vladimír Drobík, který stavbu povede.

Vstřícnost zdejších lidí překvapila všechny pozvané hosty, kteří dostali od dětí ze zdejšího mládežnického parlamentu při Domu dětí a mládeže Sluníčko dárek v podobě papírové růže – symbolu čisté Lomnice (foto 2).

„Projekt Čistá Jizera v pěti městech okresu Semily je pro nás velkou výzvou. Pro představu je to nová kanalizace rovnající se přibližně vzdálenosti z Lomnice až do Prahy,“ charakterizoval stavbu předseda Rady sdružení VHS Turnov Milan Hejduk (foto 3). „Konkrétně v Lomnici nad Popelkou půjde o vybudování zhruba 13 km kanalizací a opravu čistírny odpadních vod (ČOV), což je na malé město nebývalý rozsah,“ dodal Hejduk.

„Je to největší investiční akce v dějinách města a jsem přesvědčen, že se v Lomnici už těžko bude něco v takovém objemu budovat,“ navázal na



slova Milana Hejduka starosta města Vladimír Mastník (foto 4). „Čistou Jizerou se Lomnice promění v moderní město, ale bude to stát hodně trpělivosti a pochopení občanů,“ pokračoval Mastník. Slavnostního zahájení se zúčastnil také provozní ředitel Severočeských vodovodů a kanalizací Jaroslav Živec, přítomni byli i další pozvaní hosté včetně starostů okolních obcí.

Obecně projekt Čistá Jizera řeší výstavbu nových a rekonstrukci stávajících kanalizačních řadů, výstavbu nové vodovodní sítě a generální opravu čistírny odpadních vod v Lomnici nad Popelkou. Vodohospodářské sdružení Turnov na akce Čistá Jizera I (Turnov, Semily, Jilemnice) a Čistá Jizera II (Rokytnice nad Jizerou, Lomnice nad Popelkou) získalo ze Státního fondu životního prostředí (SFŽP) celkem 540 milionů korun. Jde o největší sumu peněz, která kdy do Pojizeří jednou putovala. Po dohodě starostů a po doplnění stavebních úprav dalších komunikací do projektu je tu i nemalá spoluúčast ze strany jednotlivých měst, a sice v částce 255 milionů korun.

Na území okresu Semily projekt Čistá Jizera zahrnuje celkem 73 kilometrů nových kanalizací a zhruba 11 kilometrů vodovodů. Nově bude na kanalizaci napojeno 2500 nemovitostí. Časový rozsah prací je stejný – až na Jilemnici – ve všech městech: zahájení 14. dubna 2009, ukončení 30. září 2011 (v Jilemnici 30. září 2010).

V Lomnici nad Popelkou čeká pracovní tým divize 1 vybudovat novou kanalizaci DN80–500 v délce přes osm kilometrů, včetně 1568 metrů veřejných částí kanalizačních přípojek, v délce asi 5,5 km zrekonstruovat stávající kanalizaci DN150–1200, včetně 1825 metrů veřejných částí kanalizačních přípojek, a nakonec provést rekonstrukci čistírny odpadních vod.

S. Sedláček

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
Makajev Petr 24. 6.
Durna Milan 3. 7.
Velíšek Viktor 6. 7.
Váca Libor 23. 7.

55 let
Ježek Tomáš, Ing. 21. 7.
Bernovský Jaromír 23. 7.

60 let
Spálenka Jan 15. 6.
Sedmík Jaromír 16. 6.
Havlík Pavel 22. 6.
Kozubík Miloslav 31. 7.

Životní jubilea oslavily nebo oslaví tyto dámy:
Terebesiová Zdenka
Ochotná Alena
Švambergová Eva
Korcová Naděžda
Dvořáková Marcela

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let
Veselý Jaroslav 15. 6.
Katzová Dana 1. 7.
Rozprým Alan 1. 7.

15 let
Sofronová Helena 1. 6.
Hruška Michal 24. 6.
Kotek František 1. 7.
Pečený Václav 11. 7.

20 let
Rolínková Jaroslava 1. 6.
Slouka Ivo 1. 6.
Klímas Rudolf 18. 6.
Krobot Alois 1. 7.
Meluš Ján 4. 7.
Machač Pavel 30. 7.

25 let
Horsák Miroslav 1. 7.
Holzbach Petr 24. 7.

30 let
Blažek Rudolf 22. 6.
Gál Jiří 1. 7.
Soukupová Jitka 1. 7.

35 let
Pavlíček Alois 3. 6.
Burian Josef 1. 7.
Hnídek František 14. 7.

STAVEBNÍ VELETRHY BRNO: 21.–25. DUBNA 2009



Společný stánek společností Subterra a Metrostav byl opět originální a nepřehlédnutelný



V patře nad společným stánkem vzniklo místo k setkávání s partnery



Generální ředitel Metrostavu Pavel Pilát a generální ředitel Subterra Ondřej Fuchs využili veletrh k pracovnímu setkání



Hosty společenského setkání v restauraci Borgo Agnese přivítal generální ředitel Subterra



Zpravodaj Subterra, vydává Subterra a.s., Bezová 1658, Praha 4-Braník, IČ: 45309612. Redakční rada: Soňa Pokorná (předsedkyně), Štěpán Sedláček, Vladislav Beneš (v z. Miroslav Uhlík), Pavel Ctibor, Pavel Pitra, František Polák, Tereza Křížková, Martina Formánková, Josef Mařík, Michal Erhard, Ladislav Novák, Veronika Antoňová, Aleš Trnečka, Karel Franczyk. Redakce AIMON s.r.o. (Štěpán Sedláček, Martin Škvára), tel. 775 708 338, e-mail: ssedlacek@subterra.cz. Číslo 3/2009 vyšlo 1. 6. 2009. Fotografie: Štěpán Sedláček, Jiří Skupien, Aleš Trnečka, Michal Erhard, Eduard Vodvářka, Milan Hellinger, Josef Bača, Jiří Svoboda a archiv Subterra a.s. a Metrostav a.s. Grafické zpracování: ERPET DESIGN s.r.o., Strakonická 2860, Praha 5. Tisk: AIMON s.r.o. ROČNÍK XXXIII, 3/2009. Registrace periodika MK ČR E 14804. Toto periodikum slouží jen a výhradně pro obchodní propagaci firmy Subterra a.s. a je veřejně neprodejné.