



HISTORICKÉ FASÁDY
OBNOVÍ DIVIZE 2



SOKOLOV MÁ
MODERNÍ NÁDRAŽÍ

SUBTERRA A.S., ČLEN DDM GROUP

Startujeme nový intranet – změny ve vnitropodnikové komunikaci vysvětluje vedoucí informačních a komunikačních technologií Dušan Pokorný – str. 2

Divize 2 zahájila na Praze 3 dvě významné pozemní stavby, o kterých se více dočtete v rubrice **Nové stavby divize 2** – str. 3

V Lomnici nad Popelkou zdárně pokračuje rozsáhlá vodohospodářská stavba a divize 1 vzkazuje, že **Čistá Jizera je v první třetině** – str. 4

Pokrušnohorská výsypka mění tvář aneb další ekologická stavba divize 3, jejímž cílem je zahradit území po důlní činnosti – str. 5

Fotoreportáže – z řady vydařených akcí jsme vybrali: Den otevřených dveří v Brně, Střihání pásky v Táboře a tradiční Subterra Open – str. 6

AKTUALITY

PRAHA MÁ DALŠÍ METRY KOLEKTORŮ
Dvě kolektorové trasy, které vznikají po pravé a levé straně dolní části Václavského náměstí, spějí k uvedení do provozu. Na obou trasách se podílí také společnost Subterra.



NA TYRŠOVĚ VRCHU SE JIŽ ZAČALO
Na začátku července byly zahájeny první stavební práce na projektu Pod Tyršovým vrchem, a sice realizací podmíněné investice. S hrubými stavebními pracemi začala divize 2 v polovině září.



V TUNELECH SE ZAČÍNÁ BETONOVAT
Na stavbě tunelů Dobrovského v Brně se během října začne naplno betonovat definitivní obezdívka do pojízdné betonovací formy. Souběžně tak budou v přibližně kilometrovém tunelu prováděny ražby, betonáže protiklenby i betonáže klenby a mezistropu.



SPOLEČENSKÁ AKCE ODBORŮ
Odborový svaz Subterra uspořádal letos již třetí společenskou akci pro zaměstnance a jejich rodinné příslušníky. Akce se uskutečnila 23. září na výletní a restaurační lodi CZECHIA, kde bylo mimo jiné „objednáno“ i krásné počasí.



NÁVŠTĚVA NA KRÁLOVOPOLSKÉM TUNELU



V sobotu 12. září se na stavbě tunelů pod ulicí Dobrovského v Brně uskutečnil „Den otevřených dveří“, na jehož přípravě se podíleli jak investor projektu Ředitelství silnic a dálnic ČR, tak realizační subjekty – Subterra a.s., OHL ŽS a.s. a Metrostav a.s. Zahájení akce bylo avizováno v 9 hodin ráno, dav netrpělivých návštěvníků však dorazil více než s půlhodinovým předstihem. Více na straně 6.

NÁVRAT NA PLZEŇSKOU ŽELEZNICI

Nedlouho po slavnostním otevření stavby „Optimalizace trati Plzeň–Stříbro“ se můžeme s logem naší firmy opět setkat na další koridorové stavbě v Plzeňském kraji. Jedná se o stavbu „Optimalizace trati Zbiroh–Rokycany“, kterou od začátku letošního června realizuje „Sdružení Skanska–Eurovia–Subterra“. Investorem stavby, jejíž náklady dosáhnou 4 530 079 000 Kč, je Správa železniční dopravní cesty, s.o. První cestující si budou užívat všech výhod dokončeného úseku koncem října 2012.

Optimalizovaný úsek se nachází na III. vnitrostátním tranzitním koridoru Praha–Plzeň, trati Praha–Smíchov–Rokycany. Rozsah stavby je od km 66,820, kde plynule 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, Kařezek, Holoubkov, Rokycany a zastávky Mýto a Svojkovice. Stanice Zbiroh se zruší a zřídí se zastávka Kařez.

Optimalizací směrůvých a výškových poměrů dojde ke zvýšení traťové rychlosti na 120 km/h pro klasické soupravy a 160 km/h pro soupravy vybavené naklápěcím systémem. Dále bude umožněna prostorová průchodnost UIC GC

a třída zatížení D4. Stavba se svým rozsahem dotkne železničního spodu včetně realizace nového, funkčního a dobře udržitelného systému odvodnění zaručujícího dlouhou životnost. Rekonstrukce se bude týkat také 18 mostů a 25 propustků, nově vznikne jeden propustek. Železniční svršek se vymění – bude tvořen v hlavních kolejích kolejnicemi UIC 60 s pružným upevněním Vossloh. Pro zvýšení komfortu, snížení hluku a nákladů na údržbu je kolej navržena jako bezстыková.

Nový stav tedy počítá se zrušením stanice Zbiroh, protože je situována v oblouku s nepříznivým poloměrem. Jejím zrušením vznikne prostor pro směrové a výškové úpravy, tedy zvětšení poloměru nevyhovujícího oblouku a převýšení. Náhradou za zrušenou stanicí bude zcela nová zastávka v Kařezu. Samozřejmostí je vybudování mimoúrovňových nástupišť a podchodů pro zvýšení bezpečnosti a pohodlí cestujících. Nástupišť budou vybavena přístřešky, novými informačními systémy a bezbariérovými přístupy. Frekventovanější stanice budou vybaveny i výtahy. Proti snížení hluku vyroste celkem 15 100 metrů protihlukových

stěn. I zde přiloží Subterra ruku k dílu a vybuduje jich téměř 3500 metrů ve stanici Holoubkov. Projekt řeší také nové, moderní zabezpečovací zařízení a trakční vedení.

V současné době probíhá výluka liché skupiny v Rokycanech, kde provádí práce společnost Skanska. Na tuto výluku navázala 28. září výluka sudé skupiny, která již bude ve firemních barvách Subterra. Rokycanské nádraží se novou, moderní tvář bude moci pochlubit již 4. prosince tohoto roku. Příští rok bude především ve znamení stavebních prací na traťovém úseku Rokycany–Holoubkov a v železniční stanici Holoubkov, na nichž se naše firma bude také podílet.

Miroslav Kadlec



SUBTERRA 45 LET

SLOVO
GENERÁLNÍHO ŘEDITELE

Vážení spolupracovníci, rád bych si vzal tentokrát slovo na odlišné téma, než je krize a její dopady. Téma je to opravdu výjimečné, protože jde o 45. výročí vzniku naší společnosti. Připomínáme si je pravidelně každých 5 let, takže mnozí z vás jsou s její historií obeznámeni. To však není na překážku tomu, abych ji v hlavních bodech zopakoval. Sám prožiji s vámi toto výročí poprvé a věřte, že mi na tom velmi záleží.

Září roku 1964 je datem spojeným s prvními kroky party razičů a jejich technických vedoucích, z níž postupně vznikla naše firma, jedna z nejuznávanějších českých stavebních společností zabývajících se podzemními inženýrskými stavbami. Výsledky pokusné ražby na stavbě 50 km dlouhého podzemního přivaděče pitné vody ze Želivky do Prahy přinesly přesvědčivé podklady pro tento unikátní projekt. Pokus v terénu byl nutný, protože dlouhé období před rokem 1964 se u nás žádné podzemní stavby nerealizovaly, a plán organizace výstavby vyžadoval aktuální časové, cenové a technologické údaje. Některé technologie známé ze zahraničí, jako je například stříkaný beton, nebyly do té doby u nás použity vůbec. Z těchto důvodů se k projektu Vodního díla Želivka stále vracíme. Navíc někteří pamětníci těchto časů jsou stále mezi námi.

Další vývoj pak potvrdil jednak sílu kolektivu, který se zformoval na počátku, jednak akutní potřebu nových podzemních staveb pro českou ekonomiku, zejména vodárenství, dopravu a městskou infrastrukturu. Naše společnost byla u většiny těchto projektů, takže v době svého největšího personálního rozvoje zaměstnávala přes 3000 zaměstnanců. To už nesla název Výstavba dolů uranového průmyslu podle organizačního modelu svého zřizovatele. Paradoxně byl Československý uranový průmysl již na ústupu a rok 1990 byl počátkem jeho zániku. Subterra se od něho včas oddělila a prošla samostatně privatizačním procesem, který byl ukončen v roce 1992. Od té doby působí jako akciová společnost.

Po ukončení první vlny kupónové privatizace měla Subterra a.s. zhruba 1100 akcionářů. Mezi nimi dominovaly banky ČSOB, Česká spořitelna a privatizační fond Czech Coupon Invest. Ten získal postupně majoritu a pod názvem EPIC dosáhl kontroly nad společností. Po roce 2000 dochází k velkým strukturálním změnám mezi českými společnostmi a ty se nemohly vyhnout ani nám. Na český stavební trh vstoupily nadnárodní firmy. Obstát v jejich konkurenci mohl jen ten, kdo se jim velikostí a potenciálem přiblížil. Došlo k vyhledávání strategického partnerství a v tomto procesu se stala naším jediným akcionářem společnost Metrostav a.s.

pokračování na straně 2

ROZHOVOR NA AKTUÁLNÍ TÉMA

STARTUJEME NOVÝ INTRANET



Hlavním předpokladem dobrého fungování každé velké společnosti je dnes především rychlá, přehledná a dostupná komunikace mezi jednotlivými složkami. Toho je možné docílit pomocí různých technologií, které navíc dokáží ušetřit nejen čas, ale i náklady. Společnost Subterra si je toho dobře vědoma, proto nezůstává pozadu a cíleně investuje do rozvoje svého technologického rozhraní. Od 1. října bude uveden do zkušebního provozu nový intranetový systém Microsoft Office Sharepoint Server (MOSS), který bude v následujících měsících implementován do celé společnosti. Na podrobnosti jsme se zeptali vedoucího odboru informačních a komunikačních technologií Dušana Pokorného.

Myslím, že řadu zaměstnanců společnosti Subterra bude nejprve zajímat, jakým způsobem se jich Sharepoint dotkne, než budou zjišťovat, oč se jedná...
V podstatě se dotkne téměř každého zaměstnance. Minimálně všech, kteří přijdou během své práce do styku, jednoduše řečeno, s počítačem.

Dobře, co tedy bude Sharepoint umět?
Hlavním přínosem MOSS je sjednocení a integrace všech dostupných dat a dokumentů, které společnost běžně generuje. Jinými slovy dojde ke značnému omezení papírové dokumentace, což má vliv na řadu procesů, které tím budou podstatně zkráceny, zjednodušeny, zefektivněny a neustále aktuálně přítomny kdykoli, odkudkoli prostřednictvím internetu.

Můžete uvést jeden příklad?
Dnes je naprosto běžné, že se schválení nějaké smlouvy stává dlouhodobým procesem, kdy se smlouvy přeposílají e-mailovou korespondencí, pak se čeká v určitém stupni na parafování smlouvy patřičnou osobou. V Sharepointu bude smlouva umístěna na intranetu a oprávněné osoby ji budou odsouhlasovat či připomínkovat apod. Navíc je možné smlouvu neustále sledovat v reálném čase. Zavedením workflow

nad formuláři nebo dokumenty bude automaticky probíhat předem definovaný proces. Vzhledem k velkému množství OŘN neznají všichni uživatelé všechny texty, ale pokud vyplní příslušný formulář, proces zajistí sám doručení ke schválení či připomínkám daným uživatelům. Obdobně obdrží zaměstnanec požadavek na schválení či připomínkování. Po provedení úkonu proces pokračuje bez dalšího zdržování zaměstnance – vykoná pouze jemu určený úkon, bez jakékoli starosti komu a kam poslat příslušné vyjádření. Ale to je opravdu jen ten nejjednodušší obecný příklad. Sharepoint je propracovaný administrativní systém s téměř neomezenou škálou možností a využití.

Říkal jste, že se do Sharepointu bude možné připojit odkudkoli, jak to funguje?
Je to internetová aplikace. Myslím, že řada zaměstnanců má již dnes zkušenosti například s poštovní službou Microsoft Office Outlook Web Access. Je to na stejné bázi. Každému uživateli bude stačit připojení k internetu a přihlašovací hesla. Není nutné být na místní síti, tedy připojit se třeba v budově centrály apod.

Co vše by tedy měl Sharepoint obsahovat?
Technologická struktura je uzpůsobena skupinovému nasazení a podle toho jej dělíme do šesti částí: Portály divizí a úseků centrály, Týmové weby, Osobní weby, Portály staveb, Vyhledávací weby a Aplikační weby. Rozepisovat všechny tyto části by vydalo na mnoho místa, proto pokud bude mít někdo zájem o podrobnosti, nechť se obrátí na náš odbor informačních a komunikačních technologií, kde rádi poskytneme ucelené informace.

Pro mnohé zaměstnance to bude něco úplně nového, jak je budete se Sharepointem seznamovat?
Jsme si toho vědomi, proto připravujeme školení pro všechny zaměstnance, kde se budeme snažit jednoduchou formou představit fungování Sharepointu. Nicméně je to z dílny společnosti Microsoft, a proto vzhledově i funkčně totožné s řadou programů, které lidi již znají.

Budete po spuštění Sharpointu zajišťovat technickou podporu?
To je samozřejmé. Víme, že ze začátku bude potřeba lidem pomoci, i když teď jasně říkám, že klademe velký důraz na zmíněné školení. Věřím, že se Sharepoint velmi rychle zapracuje a všichni zaměstnanci v něm najdou velkého pomocníka místo toho, aby se stal jejich nepřítelem.

Děkuji za rozhovor.
Štěpán Sedláček

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



dokončení ze strany 1
Během posledních let prokazovala Subterra stále vysokou technickou úroveň a schopnost odevzdat své zakázky včas a kvalitně. Svůj výrobní program si v době stavební konjunktury rozšířila o pozemní stavby a zejména zaujala významné postavení v železničním

stavitelství. Obstála také v zahraničí, hlavně ve Španělsku. Věřím, že si tuto tvář udrží i nadále.
Pětačtyřicet let souvislé činnosti v jednom odvětví je tradice, kterou se může pochlubit málokterá firma u nás. Zvláště proto, že v tomto období prošla česká ekonomika a politika tolika zásadními změnami, že udržet kontinuitu se mohlo podařit jen silným, zdravým a společensky prospěšným firmám. Mezi ně Subterra a.s. bezpochyby patří.
Ing. Ondřej Fuchs
generální ředitel



HISTORICKÉ FASÁDY OBNOVÍ DIVIZE 2

Magistrát hl. m. Prahy, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu, posoudil žádost vlastníka nemovitosti – hlavního města Prahy, zastoupeného Magistrátem hl. m. Prahy, odborem hospodářské správy, a vydal závazné stanovisko, že obnova fasád šesti historických domů na Staroměstském náměstí je přípustná. Jinými slovy to znamená, že blok šesti domů Staroměstské radnice projde během následujících měsíců rekonstrukcí, při které budou opraveny jejich fasády. Do výběrového řízení se přihlásila také divize 2 naší společnosti, která zakázku, jejíž cena nesmí přesáhnout 18 milionů korun, nakonec získala. Subterra tak bude pracovat na další prestižní zakázce mimo rámec tradičního podzemního stavitelství.

Obnova jižních fasád, sestávajících ze čtyř, respektive pěti průčelí a fasády východní, kterou tvoří průčelí věže s kaplí a torzo novogotické stavby, proběhne ve dvou etapách. Ze šesti domů – Wölflinův dům, Nový trakt, dům Mikše kožešníka, dům U kohouta, Sprengerovo novogotické křídlo a dům U minuty (označených A, B, C, D, E, F) se rekonstrukce ještě letos dotkne domů C a D, tedy domu Mikše kožešníka a domu U kohouta. „Projekt jsme záměrně rozdělili do dvou etap, a to vzhledem k termínu jeho zahájení. Domy C a D jsme vybrali do první etapy proto, že jejich fasády nejsou zdaleka tak bohaté na architektonické prvky. Počítáme s tím, že fasády těchto domů stihneme zrenovovat ještě do zimy. Pak nastane nevynucená pauza do doby, kdy nám počasí opět dovolí pokračovat,“ vysvětluje harmonogram oprav Jan Povejšil z divize 2, který opravy povede.

Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi významné historické budovy v centru Prahy, jsou nároky na opravu jejich fasád navrženy především studií historických pramenů. Obnova fasád tedy bude představovat opravu architektonických a umělecko-řemeslných prvků restaurátorskými metodami, průzkum barevnosti fasády postupným snímáním vrstev v sondách, kompletní mechanické odstranění fasádních nátěrů, sanaci trhlin v nosném zdivu, opravy omítaných částí a povrchové úpravy omítaných ploch, opatření všech nasákových

materiálů na fasádě bezbarvou hydrofobizací a repasi výplní otvorů.
Že se nejedná o běžné opravy fasád, ale o skutečně jedinečný projekt, dokazuje fakt, že před zahájením jakékoli práce musí být nejprve předložen návrh řešení odboru památkové péče i pověřeným zástupcům NPÚ. Podmínkou investora je také doklad o tom, že restaurátorské průzkumy všech prvků souvisejících s obnovou i jejich následné opravy provedou restaurátoři s příslušným povolením Ministerstva kultury ČR. Zvláště objekty A a B mají mimořádně hodnotnou výzdobu a pohledově jsou v bezprostředním kontaktu s objektem věže a unikátním pražským orlojem.

„Jsme si vědomi náročnosti tohoto projektu i historické hodnoty budov a vlastně celého místa. Ke spolupráci jsme proto přizvali renomované restaurátorské dílny, které dokáží budovám vrátit jejich původní vzhled. Například u jednoho z domů je řada erbů, které byly kdysi naprosto laicky opraveny. My se z rozličných historických pramenů původní heraldiky pokusíme erby renovovat zpět do jejich správné podoby. Fasády domů, které budeme repasovat zpět k původnímu vzhledu, byly již několikrát upravovány a poměrně silně poškozeny v závěru 2. světové války. Bude jistě obtížné pro kameníky rozlišit a rozpoznat, které kamenné segmenty zdobných prvků fasád chybí kvůli poškození střelami z kulometů a ty pak pietně zakonzervovat, a které bude třeba naopak doplnit, jelikož jejich degradaci způsobilo přirozené stárnutí materiálu, vzdušné exhalace apod.“ říká s povzdechem Jan Povejšil. Vzápětí nadšeně dodává: „Věřím, že repasované fasády nakonec dají vyniknout stále zachovaným, velmi cenným architektonickým a umělecko-řemeslným artefaktům, které při neodborných opravách v osmdesátých letech minulého století ztratily svůj historický půvab a hravost. Výsledek jistě bude pro mnohé Pražany i znalce památek překvapující, barevnost domů se oproti dnešku posune.“

Předpoklad dokončení oprav fasád všech šesti domů je na sklonku jara příštího roku, nicméně přesný čas stanoví až restaurátorský průzkum jednotlivých objektů.

Š. Sedláček ■



PROJEKT ČLENA SKUPINY

METROSTAV SK V SOUTĚŽI O STAVBU ROKU 2009

„Nové bývanie Hliny VIII“, tak se jmenuje komplex čtyř pěti až sedmipodlažních bytových domů, který během dvaceti měsíců postavila společnost Metrostav SK v centru Žiliny. Investorem projektu je společnost I.F.I. Development, která si dila cení natolik, že jej přihlásila do celoslovenské soutěže Stavba roku 2009. Nové bývanie Hliny VIII se ve finále utká s dalšími osmadvaceti projekty.

„Dvacetíměsíční úsilí stojí za pozornost odborné poroty,“ prohlásil při pohledu na dokončený soubor budov jednatel investorské společnosti Martin Gordík a dodal: „Členové poroty, v čele s jejím předsedou, architektem Pavlem Šrubařem z České komory architektů, si už byli Hliny VIII prohlédnout i osobně.“

Odborníky z různých oblastí stavebnictví a architektury zajímal kromě jiného i výběr materiálů, použité technologie i spokojenost klientů, kteří se již nastěhovali. Otázky se dotkly i celkového prodeje dvou- až čtyřpokojových bytů, kterých se tu nachází celkem 141 na zastavěné ploše více než 6635 m².

Obytný soubor Hliny VIII v hodnotě přes 330 milionů Sk (11,20 mil. Eur) vyrostl v centrální části Žiliny. A právě to dělá z obytného souboru atraktivní a pohodlný prostor k bydlení. O bydlení v tiché lokalitě mají zájem lidé, kteří oceňují zejména pohodlí prostorných moderních bytů a okolí plné zeleně, stejně tak i blízkost centra města, které je vzdálené 7 minut chůze.



Každý z objektů tvoří jeden realizačně dilatační celek se dvěma schodišťovými jádry a dvěma výtahovými šachtami, s možností bezbariérového přístupu. Ke všem bytovým jednotkám patří jeden i dva balkóny nebo lodžie, ovšem součástí některých bytů je i nadstandardní terasa. V blocích A a C se nacházejí společná podzemní parkovací stání, v bloku B i samostatné garáže. Dohromady je to 113 parkovacích míst v podzemním podlaží, dalších 60 parkovacích stání je v okolí domů na povrchu. V 1. NP bloku C je umístěno 10 nebytových prostorů.

V dané lokalitě nepřehlédnutelný obytný soubor spojil v jeden celek vzhled, barevnost i výběr stavebních materiálů podle návrhu architekta Josefa Panny. Fasády jsou z akrylátové omítky v příjemně barevných kombinacích bílé, šedé, modré a oranžové. Celkový vzhled fasády je doplněn skleněným fasádním obkladem s vodorovným pásem v horní úrovni 1. NP.

V diskusi se zástupci zhotovitele a investora porota ocenila vzájemnou snahu zrealizovat dílo, které se stalo, i zásluhou odvážnějšího architektonického řešení, jednou z dominant města. Zainteresovaní přihlašovatelé a realizátoři už dnes netrpělivě vyčkávají na výsledky rozhodnutí poroty, které budou zveřejněny 1. října 2009 na slavnostním galavečeru Stavby roku 2009.

Nehledě na výsledky soutěže je už dnes možné říci, že obytný soubor Nové bývanie Hliny VIII je projekt vyznačující se spoluprací a konstruktivním dialogem mezi Metrostavem SK a investorem, pro kterého byl jeho úspěšnou stavební premiérou.

Emília Paldiová, Metrostav SK ■

NOVÉ STAVBY DIVIZE 2

REKONSTRUKCE MATEŘSKÉ ŠKOLY

Pro několik desítek žáčků mateřské školy v ulici U Zásobní zahrady v Praze 3 zůstaly tento rok dveře zavřené. Důvodem je její rekonstrukce, kterou si tento zastaralý objekt v nevyhovujícím stavu vyžádal. Investorem je městská část Praha 3, jež si ve výběrovém řízení vybrala jako dodavatele společnost Subterra. Areál mateřské školy tvoří dva objekty a zahrada s hřišti. Divize 2 začala s rekonstrukcí 7. července tohoto roku, ukončení stavby je naplánováno na květen příštího roku. „Rekonstrukce je natolik rozsáhlá, že nepřipadalo v úvahu provádět ji jakkoli za provozu,“ popisuje rozsah stavby manažer projektu Jaroslav Hovorka z divize 2.

Předmětem rekonstrukce je v první etapě hlavní objekt A, kam budou přestěhovány i technologie z menšího objektu B, který tvořil hospodářský pavilon. „Nároky na prostor pro technologie potřebné k provozu školky jsou dnes mnohem menší, než tomu bylo kdysi, proto je možné využít suterén nejen jako kotelnu, ale též pro provoz kuchyně a prádelny. Dosud byl celý suterén vesměs využit jen jako kotelná,“ vysvětluje nové využití objektu Jaroslav Hovorka. Jednopatrový objekt B zůstane v této etapě beze změn.

Objekt A, jehož půdorysné rozměry jsou v nadzemní části přibližně 15x40 metrů a v suterénu 7x29 metrů, má dvě nadzemní a jedno podzemní podlaží. Suterénní podlaží je díky terénnímu rozdílu mezi ulicemi U Zásobní zahrady a Malešická z jihovýchodní strany přístupné z úrovně terénu, čímž je také vytvořen bezbariérový přístup.

Nosnou konstrukci nadzemních částí objektu tvoří ocelový skelet a železo-

betonové prefabrikované stropní desky s betonovou zálivkou. Strop nad suterénem je železobetonový. Střecha objektu je plochá.

Vzhledem k použitým materiálům, které mimo jiné obsahují i nepřípustné množství zdraví škodlivého azbestu, a vůbec k havarijnímu stavu mnoha částí objektu, je zřejmé, že po ukončení bouracích a demoličních prací zůstanou z objektu jen betonové stropy, ocelové sloupy a monolitický suterén. Vše ostatní se postaví nově. Také vnitřní dispozice školky budou sladěny s maximálním důrazem na účelnost. Stavební zásahy uvnitř dispozice vycházejí z požadavků na zlepšení využití jednotlivých prostor, dispoziční úprava se týká všech podlaží. „Oproti jiným stavbám podobného charakteru je zde samozřejmě kladen zvýšený důraz na bezpečnost dětí. To se týká především oken a dveří. Vzhledem k tomu, že jde o rekonstrukci mateřské školy, musíme brát v potaz i mnoho dalších aspektů a dívat se na stavbu tak trochu minimalisticky,“ dokresluje svým způsobem atypický projekt Jaroslav Hovorka.

Objekt A mateřské školy tedy projde úplnou rekonstrukcí včetně nových rozvodů vody, kanalizace, vzduchotechniky, elektřiky či vytápění. V nově vybudované železobetonové šachtě v místě stávajícího pomocného schodiště pro personál bude navíc instalován malý nákladní výtah pro dopravu jídel mezi kuchyní a učebnami. Dosavadní objekt, který školku připomínal jen zdánlivě, si předškoláci jistě hned oblíbí. V dalším školním roce je totiž přivítá zrekonstruovaná budova, která na první pohled prozradí, že jde o školkou. „Vnější fasáda bude zhotovena opravdu ke svému účelu. Budou na ní probíhat různé barevné více či méně vystoupilé křivky, které dají budově veselý nádech. V rámci rekonstrukce provedeme také revitalizaci přilehlého okolí budovy. Děti tak najdou nový park s mnoha atrakcemi,“ říká s citem pro věc Jaroslav Hovorka.

Dle jeho slov bude hrubá stavba dokončena na sklonku tohoto roku, tedy tak, aby bylo možné pokračovat v užívání objektu. Náklady na stavbu jsou přibližně 36 milionů korun. Š. Sedláček



SOKOLOV MÁ MODERNÍ NÁDRAŽÍ

V pátek 11. září 2009 proběhlo na Sokolovském nádraží slavnostní ukončení stavby „Modernizace žst. Sokolov“, kterou pro investora, Správu železniční dopravní cesty, s.o., realizovalo „Sdružení sokolovské nádraží“, zastoupené akciovými společnostmi Viamont DSP a Subterra.

„Původní stav železniční infrastruktury ve stanici Sokolov neodpovídal významu tohoto frekventovaného dopravního centra na trati Chomutov–Cheb. Během stavby byla zrušena řada výhybek pro zjednodušení kolejového řešení. Náročnou rekonstrukcí prošel také železniční most přes Svatau (foto 1),“ řekl v úvodním proslovu náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Miroslav Konečný. Ke slovu se poté dostali hejtman Karlovarského kraje Josef Novotný a starosta Sokolova Karel Jakoubec, kteří svorně ukazovali na přínos zmodernizovaného nádraží. Vyvrcholením slavnostního aktu bylo symbolické přestřžení pásky (foto 2) a následné odhalení pamětní desky. Ze

zástupců zhotovitele se akce zúčastnil generální ředitel společnosti Subterra Ondřej Fuchs a předseda představenstva společnosti Viamont DSP Ondřej Novák.

Hlavním cílem stavby bylo zmodernizovat osobní nádraží Sokolov. Stěžejní záležitostí pro osobní dopravu je nové zastřešené ostrovní nástupiště a podchod, který nyní vede od výpravní budovy k ostrovnímu nástupišti a dál až do městské části Šenvert. Pro modernizaci byly také zásadní práce na železničním spodku a železničním svršku. Modernizací nádraží došlo dále ke zvýšení propustnosti stanice, a tím i celé železniční trati. To znamenalo dosáhnout rychlosti 80 km/h, v oblasti kolejových spojek 50 km/h. Koleje nyní vykazují prostorovou průchodnost UIC-GC a traťovou třídu zatížení D4 UIC.

Stavba byla financována prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Město Sokolov přispělo částkou 9 milionů korun. Celkové investiční náklady činí 533 milionů korun. Š. Sedláček



U LVA JIŽ DOKONČILI HRUBOU STAVBU

Viditelné známky pokračující stavby jsou vidět při průjezdu Plzeňskou ulicí v místech, kde se nachází historický objekt známý jako dům U Lva. Divize 2, která zde provádí rekonstrukci domu, stihla během léta dokončit hrubou stavbu. Rekonstrukce je samozřejmě patrná především z vnitřního pohledu objektu, ovšem nástavba dvou pater nad původní objekt je zřejmá i z ulice.

„Podařilo se nám podle plánu dokončit hrubou stavbu, to znamená, že za sebou máme hotové nosné svíslé konstrukce i vodorovné konstrukce a vzděné příčky v jednotlivých bytech. Stihli jsme již také připravit vzorový byt, kde mají potenciální zájemci o koupi možnost vidět třeba sádrové omítky, kterými budou opatřeny všechny jednotky. Nyní však soustředíme práce především na zakrytí objektu. Dokončili jsme krovy i pobití střechy a teď přijdou na řadu klempířské prvky a samotné pokrytí střechy taškami a zčásti ple-

chem,“ bilancuje současný stav rekonstrukce projektový manažer Radovan Koutek. A dodává: „Jak jsem již jednou zmínil, nejtvrďším oříškem u takovéhoto rekonstrukcí jsou rozdíly mezi předpokládaným projektovaným a skutečným stavem objektu. To se přesně ukázalo i v případě základů, které jsme museli dodatečně podchytit.“

Na stavbě se v těchto dnech potkává celá řada řemesel, protože času není nazbyt. Rekonstrukce se provádí ve vyšším standardu a má být kompletně dokončena v květnu 2010. „Kromě střechy se v celém objektu budují také rozvody inženýrských sítí. V září bychom chtěli objekt stavbě uzavřít, tedy osadit okna a dveře. Během zimy pak můžeme dokončit omítky, podlahy a ostatní komplety. Na závěr přijde třešnička na dortu, a tou bude venkovní fasáda, která dá objektu nepřehlédnutelný ráz,“ upřesňuje harmonogram prací Radovan Koutek. Š. Sedláček



PROJEKT DIVIZE 4

DIVIZE 4 SE PODÍLÍ NA VÝSTAVĚ GALERIE HARFA

Divize 4 naší společnosti získala další významnou zakázku. Jedná se o dodávku silnoproudé elektroinstalace v celkovém objemu 69,6 milionu korun, a to v nově vznikajícím víceúčelovém obchodním a administrativním centru Galerie Harfa, které přiléhá k vysočanské O₂ Aréně. Generálním dodavatelem stavby je sdružení firem Metrostav a.s., divize 3, a PORR (Česko) a.s.

Tři nadzemní podlaží budou sloužit pro umístění obchodních jednotek, gastroprovozů a sportovně-relaxačních zařízení, z nichž některá jsou umístěna na zelené střechě. V samostatném bloku na podnoží víceúčelového centra vystupuje dvojice administrativních budov spojených vertikálním komunikačním jádrem. Dvě podzemní podlaží jsou z převážné části určena k parkování.

Zakázka zahrnuje vypracování realizačního projektu a součástí dodávky je například instalace 22 000 metrů kabelových tras, 323 000 metrů kabelů, 13 700 metrů topných kabelů, 10 000 ks svítidel, 92 ks NN rozvaděčů.

Vlastní práce budou zahájeny 10. listopadu 2009 a dle harmonogramu mají být ukončeny 15. prosince 2010, přičemž čistá doba realizace je stanovena na 150 dnů. Před manažerem projektu Karlem Šebkem tak stojí náročný úkol po stránce termínové, organizační a technické, o čemž svědčí i již zmíněné výměry. Aleš Trněčka



ELEKTRONICKÁ VRÁTNICE



Vysoké požadavky na celkovou efektivitu prováděných staveb jsou v dnešní době zcela klíčové pro všechny stavební firmy. S praktickým řešením proto přišla na konci minulého roku divize 4 společnosti Subterra, která představila speciální produkt elektronického zabezpečení staveb, tzv. elektronickou vrátnici. Řešení je založeno na použití standardizovaného kontejneru RAN (stavební buňka) ve vizuálním stylu společnosti Subterra i Metrostav. Kontejner obsahuje jak vstupní prostor, tak prostor pro ostrahu. Tady jeho funkce však zdaleka nekončí. Součástí elektronické vrátnice je také vybavení přístupovým kartovým systémem, obousměrnými turnikety s čtečkami pro vstup a výstup pracovníků stavby, elektricky ovládanou závorou, kamerovým systémem, napojovacími body pro síťové napájení, datové síť a jednotlivá externí zařízení.

Bližší informace poskytnete vedoucí střediska slaboproudých elektroinstalací Michal Virt – tel.: 602 559 924, e-mail: MVirt@Subterra.cz

STAVÍME NOVÉ GARÁŽE NA ŽIŽKOVĚ

Nedostatek parkovacích stání je pro pražskou městskou část Žižkov dlouholetý problém. Dlážděné úzké uličky s jednosměrným provozem, kdy auta stojí všude, kde se dá, jsou dnes typickým obrázkem jedné z nejstarších čtvrtí Prahy. Jednou z priorit této městské části proto je vybudovat dostatek parkovacích míst, zejména pro rezidenty. Že se tato vize naplňuje, jasně dokládá rozsáhlé staveniště zajištěné žlutě černým oplocením mezi Prokopovou, Rokycanovou a Lupáčovou ulicí. Divize 2 naší společnosti zde totiž zahájila v rámci projektu „Revitalizace Lupáčova“ novostavbu hromadných podzemních garáží. Dvoupatrové garáže vyrůstající na zastavěné ploše přes 1700 m² poskytnou 96 parkovacích stání. „Výstavbu garáží realizujeme pro městskou část

Praha 3. Jedná se vlastně o 1. etapu projektu „Revitalizace Lupáčova“. Ve 2. etapě dojde k regeneraci objektu Lupáčova 18-20. Garáže budou sloužit pro uspokojení potřeb dopravy a k řešení současného deficitu parkovacích stání v této lokalitě,“ představuje v krátkosti stavbu Jaroslav Hovorka, pro kterého je to na Žižkově již druhá stavba, již má v současnosti na starost.

„Garáže vlastně vznikají v místě bývalého nepříteli udržovaného parku. Ten byl zlikvidován a nyní zde zakládáme stavbu. Garáže budou dvoupatrové a skryté pod terénem. Že by se odsud park nadobro ztratil, se nemusí nikdo obávat. Jeho obnova proběhne v rámci finálních etap revitalizace území, garáže tak bude prezentovat pouze vjezdní a výjezdní rampa,“ uklidňuje Jaroslav Hovorka.

Při pohledu na staveniště je zřejmé, že se stavba nachází v pokročilém stádiu. Hrubé terénní úpravy již byly dokončeny a nyní zde pracují vrtací stroje na zakládání pilot. Celá stavební jáma bude jištěna záporovou stěnou. Vzhledem k tomu, že se stavba nachází ve svažitém terénu, hloubka jámy pro dvoupatrové garáže nepřesáhne čtyři metry.

Stavba, jejíž náklady jsou 79 milionů korun, byla zahájena 1. srpna 2009 a má být hotova 28. června 2010. Š. Sedláček



EKOLOGIE

PODKRUŠNOHORSKÁ
VÝSYPKA MĚNÍ TVAŘ

Po roce bude divize 3 opět pokračovat v rekultivacích území dotčených těžbou hnědého uhlí na lokalitě těžební společnosti Sokolovská uhelná a.s. Navazuje tak na úspěšnou stavbu „Rekultivace výsypky Silvestr II.A“, která byla dokončena v minulém roce.

Tentokrát se jedná o pokračování zahrazení důlní činnosti části Podkrušnohorské výsypky na ploše 116,8 ha. Rekultivace je rozdělena do pěti stavebních objektů, v jejichž rámci bude předmětná lokalita terénně upravena, povrchově odvodněna pomocí systému otevřených zachytňných a cestních příkopů, odvodňovacích kanálů, pramenících jímek, odvodňovacích stabilizačních žeber a doplněna mokřady. Povrchové vody budou svedeny do stávajících odvodňovacích zařízení a recipientu v prostoru výsypky. Následně bude lokalita zpřístupněna pomocí systému hospodárně navazujících na stávající cestní síť. Na závěr se provede biologická rekultivace spočívající v zalesnění pozemků s ohledem na cílové hospodářské dřeviny.

Subterra vyhrála soutěž ve sdružení se společnostmi Stanislav Slavíček, Less & Forest a.s. a EUROVIA CS a.s., přičemž Subterra je vedoucím účastníkem sdružení s podílem přibližně 90 milionů Kč. Celkové náklady stavby činí 231,95 milionů Kč. Plánované dokončení stavby je v roce 2020. Za divizi 3 bude zakázku realizovat zkušený tým Milana Mesiarkina.

Jiří Tesář



ČISTÁ JIZERA JE V PRVNÍ TŘETINĚ

„Čistou Jizerou se Lomnice nad Popelkou promění v moderní město, ale bude to stát hodně trpělivosti a pochopení občanů,“ prohlásil 23. dubna tohoto roku na slavnostním zahájení rozsáhlé vodohospodářské stavby starosta města Vladimír Mastník. Do té doby klidné městečko žilo svým vlastním životem. To se však pár dní po slavnostním aktu změnilo. Naše společnost zde totiž zahájila plánovanou výstavbu nových a rekonstrukci stávajících kanalizačních řadů, výstavbu nové vodovodní sítě a generální opravu čistírny odpadních vod.

„Hned na jaře jsme podle harmonogramu zahájili práce na Školním náměstí, v uličce Pod Školou, ve spodní části ulice Antala Staška, v postranní uličce od Komerční banky k restauraci Babylon a dále ve spodním úseku Smetanovy ulice, mezi ulicemi Poděbradova a Bezručova a v horním úseku Smetanovy ulice mezi ulicemi Šlechtova a Rváčovská. Tady už práce pomalu dobíhají. Na Školním náměstí jsme již dokonce předali konečnou úpravu (viz foto). Ta spočívá v zatláždění pozemku z žulových kostek a ve vybudování nového chodníku. Na ostatních stavebních objektech jsou dokončeny hrubé práce,“ hodnotí uplynulých 5 měsíců v Lomnici Vladimír Drobík.

Podle harmonogramu na tento rok divize 1 postupně zahájila práce také na dalších pracovištích ve městě, a sice v Seifertově, Přímě a Poděbradově ulici. Stavba, která je rozdělena do období let 2009–2011, se nyní nachází ve své první třetině. „Z celkového počtu 3370 metrů všech tras, které je letos nutno vybudovat, máme hotovo 2079 metrů. K větší části nové kanalizace jsme již dokončili domovní přípojky, na přeložkách vody pak vodovodní přípojky a postupně osazujeme uliční vpusti s napojením na kanalizaci. V letošním roce budeme ještě realizovat konečné povrchy v Seiferto-

vě, Hálkově, Poděbradově, v horní a dolní bezejmenné ulici a v ulici Pod Školou. Na Smetanově ulici musíme navíc zajistit povrch vozovky tak, aby vyhovoval podmínkám provádění zimní údržby,“ ukazuje Vladimír Drobík prstem na mapě Lomnice vše, co se zde nyní děje. Rekonstrukce čistírny odpadních vod je samostatným objektem, který chod města v podstatě nijak nenarušuje. Práce začaly již v dubnu a nyní se nacházejí zhruba v polovině.

Se stavbou jsou ve městě spojena četná omezení. Řidiči i chodci se musejí vyrovnávat s objíždkami, nerovnými povrchy či provizorními přechody a přejezdy. To je bohužel nevyhnutelný negativní dopad takto velké stavby. Cílem celého realizačního týmu je občany včas informovat a maximálně jim vycházet vstříc. „Jako snad v každé části naší republiky jsou lidé, kteří vnímají stavební práce s porozuměním a s tím, že je to pro zlepšení jejich životních podmínek. Jenže jsou i lidé, kteří si na stavební činnost, a s ní způsobené těžkosti, zvykají hůře a někdy si i stěžují. My takové stížnosti vyřizujeme ihned – máme zájem na tom, abychom se domluvili se stěžovateli na co nejoptimálnější řešení. To jsme deklarovali na začátku a daří se nám tomu dostát,“ podotýká Vladimír Drobík.

Vzhledem k napnutému harmonogramu stavby práce téměř nestojí. Se stavebníky se zde lidé setkávají prakticky neustále, pracuje se o sobotách a nedělích a navíc v prodloužených směnách. „Je to něco za něco. Sice by se dalo říci, že ve městě není chvíle klidu, ovšem lidé dobře vědí, že musí být trpěliví, aby byla stavba co nejdříve dokončena. Obyvatelé si na současný pracovní režim zatím nestěžují a naopak jim vadí, že se třeba na nějakém pracovišti odpoledne nic neděje,“ usmívá se Vladimír Drobík.

Š. Sedláček

PROTIPOVODŇOVÁ STĚNA NA ZBRASLAVI

Od mostu Závodu míru až k tenisovým kurtům lemuje říční tok Vltavy a dále stávající zástavbu až po zbraslavský zámek nová protipovodňová stěna, kterou zde během pěti měsíců postavila divize 2 naší společnosti. Prefabrikovaná betonová stěna vysoká 3 metry nad povrchem dosahuje přibližně kilometrové délky. Dlouhou zeď na několika místech rozbíjí pouze otvory pro vstupy, které budou v případě hrozby velké vody uzavřeny mobilním hrazením, osazovaným do připravených bočních vedení.

„Hrubou stavbu máme téměř hotovou. Znamená to tedy, že jsme postavili stěnu v celé délce. V nejbližších dnech dokončíme také ony prostupy, kde ještě musíme připravit usazení pro mobilní hrazení. Pak nás čekají poměrně náročné architektonické úpravy, aby betonový monolit splynul s okolím. Z pohledu od řeky obkládáme monolit žulovými haklíky. Ze vzduš-

né strany pak přijdou na řadu ve zvlášť exponovaných místech dřevěné obklady a zámečnické konstrukce pro popínavé rostliny. Okolo stěny bude nakonec provedena náhradní výsadba a sadové úpravy. Se stěnou jako takovou bychom měli být úplně hotovi během listopadu, již zmíněné sadové úpravy však mohou být z důvodu nevhodných klimatických podmínek dokončeny až na jaře,“ shrnuje současný stav manažer projektu Miroslav Filip.

Š. Sedláček



REPORTÁŽ Z KORIDORU

ŽELEZNIČNÍ KORIDOR V MOSTECH
U JABLUNKOVA SE RYCHLE MĚNÍ

Téměř dvacetikilometrový úsek železnice na III. tranzitním koridoru mezi Bystřicí nad Olší a státní hranicí se Slovenskem, který prochází od konce roku 2007 rozsáhlou rekonstrukcí, dosáhl mnoha viditelných změn. Svůj podíl na tom má také divize 3 naší společnosti, jež je vedoucím členem zhotovitelského sdružení „SRB“.

Třicetiprocentní podíl společnosti Subterra, která je vedoucím členem sdružení, představuje počáteční úsek stavby státní hranice SR–Mosty u Jablunkova a úsek Jablunkov–Návsí–Bystřice nad Olší. „Kromě již několikrát popisované přestavby jednokolejného tunelu na dvoukolejný, jeho ražby a prorážky, jsme na této stavbě dosáhli mnoha dalších významných milníků. Již v minulém roce jsme provedli kompletní rekonstrukci železničního spodku a svršku obou hlavních kolejí na dvou částech úseku Jablunkov–Návsí–Bystřice nad Olší. Během dvou celkem 190denních výluk byly na dvoukolejných úsecích, dlouhých téměř 1350 metrů (kolej číslo 2), respektive 1125 metrů (kolej číslo 1), v rámci prací na železničním spodku vybudovány také nové propustky a gabionové zdi,“ rekapituluje uplynulé období na stavbě manažer projektu Tomáš Kotek z divize 3 a pokračuje o tom, co jeho pracovní tým nyní čeká. „V letošním roce budeme v podzimní 68denní výluce dokončovat poslední část rekonstrukce koleje číslo 2 v tomto úseku. Již od jara se však pracuje na výstavbě nového tělesa železničního spodku, a to z důvodu zásadní změny směrových poměrů. Stávající směrové poměry byly nevyhovující pro dnešní evropské standardy koridorových tratí s rychlostí 160 km/h a větší. V létě jsme také začali s výstavbou přibližně dvoukilometrové protihlukové stěny, a to v blízkosti zastávky Hrádek ve Slezsku. Zatím provádíme vrtání pilot o průměru 750 a 550 mm v délkách 3,5 až 6,5 metru do nově zřízeného náspu tělesa železničního spodku a zčásti do původních vrs-

tev stávající komunikace. Ještě bych podotkl, že právě zde máme možnost odzkoušet novou vrtací soupravu, kterou Subterra pořídila k novým dvoucestným bagrům Liebherr.“

Do úseku Jablunkov–Návsí–Bystřice nad Olší spadá také rekonstrukce „Silnice I/11 Hrádek – průtah“ v délce 3300 metrů. Ta je nezbytná, protože v rámci prací na trati dochází k projektovanému posunu osy koleje 1 a 2 přibližně o 12 metrů vpravo. Právě to vyžaduje specifické řešení nejen hlavní trasy silnice, ale i úrovnňových křížovatek, úprav stávajících komunikací, zastávek a chodníků, přístupových komunikací k přilehlým objektům, mostních objektů a propustků. Upravovány jsou i vodoteče včetně zajištění vlastního odvodnění jednotlivých stavebních objektů.

Na úseku státní hranice SR–Mosty u Jablunkova vybuďoval pracovní tým Tomáše Kotka opěrnou stěnu pro zajištění paty svahu náspu tělesa železničního spodku o délce 440 metrů. Úspěchem je skutečnost, že zde všechny železářské a betonářské práce provedla divize 3 vlastními silami. Nyní probíhají přípravné práce pro izolaci a kotvení opěrné stěny. Izolace, kotvení a částečné záspy budou realizovány do konce letošního roku. Samotná aktivace kotev bude probíhat až za traťové výluky koleje číslo 2 státní hranice SR–Mosty u Jablunkova v roce 2010.

Plánované celkové náklady na stavbu „Optimalizace trati státní hranice SR–Mosty u Jablunkova–Bystřice n. Olší“ činí přibližně 5 mld. korun, přičemž podíl divize 3 odpovídá 30 %.

Š. Sedláček



TEMATICKÉ SEMINÁŘE – PODZIM 2009

Vedení společnosti schválilo další tematické semináře pro naše pracovníky, které mají za cíl sjednotit znalosti a dovednosti v oblasti personalistiky a řídicí činnosti. Během října a listopadu zajistí Úsek personálního ředitele v součinnosti s dalšími pracovníky společnosti školení k následujícím tématům.

V říjnu 2009 proběhne seminář na téma: „Práce s lidmi“, kde se mimo jiné účastníci seznámí s procesy společnosti Subterra v oblasti řízení lidských zdrojů, budou zrekapitulovány základy pracovního práva včetně upozornění na nejčastější problémy v této oblasti.

V listopadu 2009 se uskuteční seminář na téma „Průběh a řízení standardní stavební zakázky“. Cílem tohoto semináře je seznámení účastníků s průběhem a řízením standardní stavební zakázky, sjednocení chápání průběhu zakázky v celých funkčních úrovních a návaznosti etap zakázky. Lektoři by také měli upozornit na nejčastější problémy zakázky.

Uvedené tematické semináře se budou konat v Praze a Brně.



KONFERENCE
O BEZVÝKOPOVÝCH
TECHNOLOGIÍCH

Ve dnech 22. až 24. září se konala v severomoravských Malenovicích 14. konference o bezvýkopových technologiích, již tradičně s aktivní účastí společnosti Subterra, která letos prezentovala dva příspěvky: Dalibor Čenčík z divize 1 přednášel spolu s Jaroslavem Kuncem z firmy Hobas o využití sklolaminátových trub DN 1400 mm pro mikrotunelování v Karvině a specialista TBM a mikrotunelingu Karel Franczyk z divize 1 měl přednášku o předcházení kolizí s inženýrskými sítěmi – viz foto. To vše bylo navíc podpořeno i prezentací na samostatném stánku, kde jsme se mohli pochlubit hned několika nedávnými oceněními našich staveb v regionu Moravskoslezského kraje (tunel Klimkovice, Kolektor Centrum). Celkem se na konferenci sjelo přes 180 účastníků včetně několika zahraničních.

Š. Sedláček



DOKONČENO

NÁROČNÁ SANAČNÍ
OPATŘENÍ VE VYSOČANECH

Divizi 2 se povedlo ve zkráceném termínu provést nezbytné stavební práce v rámci sanačních opatření v areálu bývalé tiskárny v Praze-Vysočanech. Budova, kterou dnes vlastní společnost AF BKK, s.r.o., byla nedávno nově zrekonstruována na administrativní objekt s možností dalšího provozu tiskárny v suterénu. Nejprve však muselo dojít k likvidaci ekologické zátěže pod přízemím budovy, která byla způsobena provozem bývalých tiskařských strojů.

Vybudování dvou čtyři metry hlubokých sanačních jam o rozměrech přibližně 8x4 metry se provádělo v poměrně úzkém a nízkém prostoru interiéru, kde nebylo možné použít těžkou techniku. S respektem se muselo přistupovat také k tomu, že je budova krátce po rekonstrukci. „Bylo opravdu těžké hledat řešení, jak dvě jámy uprostřed haly vykopat a trvale zajistit. Museli jsme brát v potaz také to, že hloubka obou jam šla ještě zhruba dva metry pod patky svislé části skeletové nosné konstrukce. A v případě vykopání zeminy mezi obvodovými základy jsme měli obavu z možného posunu skeletové konstrukce, ke kterému mohlo dojít vlivem narušení vlastností konsolidovaného základového prostředí stavby. Sanační jáma sice byla dle projektu pažená, nicméně tak, že bez jeřábu a další těžké techniky nebylo možné projekt v těchto omezených prostorových podmínkách dodržet. Ve spolupráci se statikem jsme nakonec našli nově řešení, které vyhovovalo tamním stísněným podmínkám,“ vzpomíná na přípravu stavby, jejíž realizace nakonec trvala místo tří měsíců jen dva, manažer projektu Jan Povejšil z divize 2.

Pažení jamy nakonec bylo provedeno šroubovanými ocelovými vodorovnými trámy z kratších segmentů válcovaných profilů IPE 220, respektive IPE 240 u horního nosného ohlubňového rámu. Profily byly zavěšovány po jednom metru pomocí ocelových závitových tyčí a rozpěrných trubek. Podélné nosníky jsou uprostřed rozpětí rozepřeny distančními trubkami. Za vodorovnými rámy je zasunuto pažení z dubových plošek a prostor mezi nimi je zasypan a zhutněn pěchováním, respektive zalit hubeným betonem. Nosníky vodorovných rámu jsou uprostřed vyztuženy plechy na obou pásnicích. „Podstatnou změnou bylo to, že rámy byly montovány přímo na stavbě z upravených kratších dílců. Umožnilo nám to ručně manipulovat s těžkými nosníky. Svým způsobem se jednalo o skládačku. Od zámečníků jsme měli všechny profily očíslovány, aby byly usazeny přesně tam, kam patří,“ říká Jan Povejšil.

Výkop samotných jam probíhal částečně pomocí malého rypadla a částečně ručně. Během výkopů průběžně docházelo ke geodetickému sledování z obav, jak se bude chovat založení, respektive nadzemní část objektu. Divizi 2 se takto podařilo odtěžit kontaminovanou zeminu bez jakéhokoli narušení statiky budovy, což ocenil jak generální dodavatel sanačních zásahů společnost KHSanace s.r.o., tak vlastník stavby, společnost AF BKK, s.r.o. Po dodatečném sanování obou jam byly zakonzervovány.

Š. Sedláček



V BRANDÝSE ROSTE NOVÁ REZIDENCE

Při samotném průjezdu Brandýsem nad Labem je patrné, že toto městečko nedaleko Prahy prochází velkou rekonstrukcí. Svým způsobem se na nové tváři města podílí také naše společnost, která staví na pozemku nedaleko centra uzavřený bytový komplex čtyř domů. Název Residence Melicharka vychází z historie, protože vyrůstá v parku, který kdysi patřil k vile továrníka Melichara.

Divize 2 zde začala s přípravnými pracemi teprve na konci dubna tohoto roku, přesto už nyní zvidaví kolemjdoucí pozorují skrz oplocení nesoucí loga společnosti Subterra, jak bude residence vypadat. Obavy z vykácení památných stromů se rozplynuly v momentě, kdy pracovní tým Petra Lipše stromy pečlivě ochránil tak, aby nedošlo vlivem stavby k jejich nenávratnému poškození. Také historický altán, který se ukrývá pod mohutnými stromy, zde nadále zůstane, jen projde patřičnou rekonstrukcí.

Čtyři bytové domy vyrůstají v zadní části parku, směrem od hlavní ulice. Jejich rozloha je již patrná, protože na všech objektech jsou založena patra. „Základové desky jsme dokončili na začátku června. Ty se dělaly pouze pod třemi objekty, a sice A, B a C. Poslední objekt, značený jako D, je totiž nepodsklepený a založený jen na základových pasech. Právě na základových deskách jsme ze začátku nabrali mírný sklon, protože nám časté večerní bouřky vyplavovaly zhutněnou základovou spáru. Každé ráno tak nezbyvalo nic jiného, než vrchní vrstvu strhnout a hutnit znovu. Díky snaze celého realizačního týmu jsme se však nakonec dostali harmonogramu,“ popisuje začátek stavby Petr Lipš a dodává: „Při hloubení základů nás také překvapila místní geologie. Oproti předpokladům statika jsme narazili na mnohem únosnější žíly podloží, přes které

hrozilo, že by se základová deska láma-la. Museli jsme proto místy podloží navíc odtěžit a nahradit stlačitelnějším materiálem“.

Suterény objektů A, B a C budou navzájem propojeny chodbou, která umožní snadný přístup ke garážovému stáním. Až do prvního nadzemního podlaží (1. NP) tvoří stavbu železobetonové pilíře a stěny, po obvodu v tlušťce 240 mm, vnitřní stěny 200, respektive 240 mm, vnitřní sloupy 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. U objektu D, který nemá suterén, začíná cihlový systém již v 1. NP. Vnitřní nenosné konstrukce, tedy příčky, budou postaveny z keramických cihel Porotherm. Stropní deska nad 1. PP bude železobetonová, vetknutá do obvodových a vnitřních stěn a lokálně podepřená vnitřními sloupy. Stropní desky všech objektů od 1. NP jsou monolitické železobetonové.

„Zatím vše nasvědčuje tomu, že hrubou stavbu, která předpokládá také vrchní jednoduché zakrytí objektu, stihneme v termínu, tedy do konce listopadu tohoto roku. U objektu C zřejmě i dříve, protože zde jsme dokončili základovou desku jako první a začali hned stavět. Naším cílem je samozřejmě objekty co nejdříve stavebně uzavřít, aby mohly bez problémů následovat práce uvnitř i během zimy,“ pokračuje Petr Lipš.

Součástí celého projektu, který má být hotov v září roku 2010, je také rekonstrukce zbylého parku a již zmíněného dochovaného altánu.

Š. Sedláček

BRNO ROZŠÍŘILO SYSTÉM KOLEKTORŮ

Divize 1 naší společnosti realizuje od začátku tohoto roku část stavby „19. stavba kolektoru Veselá–Dominikánské náměstí“. Jedná se o další rozšiřování kolektorových tras v samotném srdci Brna. Cílem stavby je napojit přilehlou domovní zástavbu na inženýrské síť tak, aby do budoucna nedocházelo k výkopovým pracím.

„Na části kolektoru, který razíme my, tedy část Zámečnická–Panská, jsou k dnešnímu dni provedeny všechny ražby. To znamená, že máme vyraženo nasmlouvaných téměř 80 metrů. Zdárně jsme také dokončili kanalizace a kanalizační přípojky objektů, které jsou v nadloží svedeny do kolektoru. Chybí nám pouze propojit několik dešťových svodů a uličních vpustí,“ vzkazuje z Brna Milan Hellinger, který práce na projektu „19. stavba kolektoru Veselá–Dominikánské náměstí“ za divizi 1 naší společnosti řídí. Pracovní tým Milana Hellingera již také dokončil definitivní obezdívky všech kolektorových přípojek, v samotném kolektoru je hotovo téměř

50 metrů sekundárního ostění. „Z nejdůležitějších prací, které nás teď před dokončením čekají, je příprava počvy pro definitivní betonáže podlahy kolektoru,“ dodává Milan Hellinger. Termín dokončení této části kolektoru je 30. září 2009 a vše nasvědčuje tomu, že divize 1 svým závazkům dostojí.

Stavba tohoto kolektoru se skládá z několika částí, a to: kolektor Zámečnická–Panská – délka celkem 91 metrů (dodavatel Subterra), kolektor Zámečnická–Panenská – délka 114 metrů, těžní jámy TŠ1, technické komory a odbočky Veselá (dodavatel OHL ŽS).

Š. Sedláček



SETKÁNÍ S OSOBNOSTÍ

Geodezie má u naší společnosti dlouhou a silnou tradici. Úspěchy této složky byly výrazné už při budování pražských kolektorů, kabelových tunelů, uranových dolů, silničních i železničních tunelů. Naposledy na sebe naši geodeti upozornili nedávno, když získali prestižní ocenění v soutěži „Technické dílo roku 2008 v oboru geodezie a kartografie“ za 3D zpracování skutečného provedení tunelu Klimkovice. Dali tak najevo, že svému řemeslu rozumí a umí jej dále zdokonalovat. Jsme proto rádi, že se osobností tohoto Zpravodaje stal patriot geodezie společnosti Subterra, pan Vilém Středa, který 3. září oslavil životní jubileum 60 let.

„Ke společnosti Subterra, dříve státní podnik VDUP (Výstavba dolů uranového průmyslu), mě ihned po vysoké škole technické v roce 1972 přivedla jedna prozaická skutečnost... Nechtělo se mi na vojnu,“ usmívá se na úvod rozhovoru Vilém Středa. „VDUP tehdy tuto možnost nabízela v případě, že se člověk zavázal pracovat zde minimálně do 30 let,“ vysvětluje dále. Ke státnímu podniku byl přijat do nově vznikajícího geodetického oddělení závodu Praha, které se stalo nástupcem této činnosti po dostavbě vodovodního přivaděče Želivka. Končí obří pražská vodohospodářská stavba, tzv. Stoka K (kde mimochodem dokončoval projekt skutečného provedení), a začínající pražská kolektORIZACE se pro Viléma Středu staly dobrým začátkem, kde mohl získávat řadu zkušeností. „Geodezie mně učarovala také z toho důvodu, že nerad sedím na jednom místě. Původně jsem si myslel, že jako geodet budu hodně cestovat po republice a poznám mnoho nových míst. Ale vzhledem k tomu, že VDUP i nástupnické organizace byly založeny především na podzemním stavitelství, strávil jsem tak většinu času v podzemí,“ dodává s úsměvem pan Středa.

Časovým milníkem se v jeho kariéře stal rok 1994, kdy došlo k centralizaci geodetické složky. Z původních tří středisek (závody Tišnov, Horní Žďár a Praha) zůstal pouze závod Praha, který převzal také všechny stavby z rušených závodů. Vilém Středa se stal díky nepřehlédnutelnému zájmu a nadání po právu vedoucím toho oddělení. Později byla geodetická činnost s celofiremní působností převedena na centrálu, do úseku výrobně-technického ředitele. Rozhodující vliv na vývoj geodetické činnosti přispívá Vilém Středa jedné z nejsložitějších staveb, projektu tunelu Mrázovka, na kterém se Subterra od roku 1998 významnou měrou podílela, a to i svou geodetickou činností. „Do té doby byla práce geodeta na stavbě snad více o fyzice. Zdatnost geodeta prostě nahrazovala techniku. Vzpomínám si například na hloubení 300 metrů hlubokých jam v uranových dolech, kde geodet musel v rámci zaměření slézt několikrát za den



dolů a zase nahoru,“ vysvětluje práci geodetů Vilém Středa.

Z geodetického hlediska byla účast společnosti Subterra na stavbě tunelu Mrázovka obrovským skokem. Jednalo se o náročnou stavbu, která si žádala moderní technologie. „Subterra se zde dostala do první ligy nejen po stavařské stránce, ale i co se týká geodetických prací. Tam jsme všichni objevili, tím myslím i ostatní firmy ve sdružení, jak vypadá automatizace geodetických prací při ražbě tunelu. Jako Subterra jsme poprvé do České republiky přivezli poloautomatický systém na řízení razicí frézy,“ vzpomíná dále Vilém Středa.

Poloautomatické řízení při ražení velkých tunelů pomocí systému Cats, kdy se díky nastavení laserového paprsku geodetem pracovníkům na čelbě osvítil profil, který mají razit, našlo následně uplatnění na všech velkých stavbách. Příkladem lze uvést Krasíkovské tunely, Nové spojení, tunel Klimkovice. A nutno podotknout, že svůj lví podíl na tom má právě geodetické oddělení naší společnosti v čele s Vilémem Středou.

Ovšem ani zde možnosti neskončily, ba naopak. Neustálý pokrok v technologiích není pro Viléma Středu ničím, čemu by vzdoroval. Důkazem toho je nejnovější úspěch, a sice dokumentace skutečného provedení tunelu Klimkovice ve 3D zobrazení. „Jde skutečně o unikátní záležitost, se kterou se ale postupem času budeme setkávat stále častěji. Jsem rád, že my to už dnes umíme,“ uzavírá rozhovor Vilém Středa.

Pan Středa ovšem není pouze nadšený geodet, který by znal jen svou práci. I když se to těžko vyvrací, vezme-li v potaz, že také členem vedení Společnosti důlních měřičů a geologů, která pořádá konference a odborné semináře na geodetická a geologická témata. Nicméně ve svém volném čase velice rád cestuje a sportuje. Mnozí jej možná znají jako asistenta i kytaristu na zimních kempch pro děti zaměstnanců naší společnosti. Svě ženě navíc pomáhá jako dobrovolník při realizaci her speciálních olympiád (Subterra je partnerem) a akcí s tím spojených. Jeho velkým snem je nyní procestovat Austrálii a Nový Zéland.

Za redakci přejeme, aby se mu sen splnil, a také vše nejlepší k životnímu jubileu.

Š. Sedláček

LETNÍ ŠKOLA TZB 2009

Sedmý ročník Letní školy TZB, letos pořádané v podhradí hradu Český Šternberk, byl věnován tématu systému TZB v historických budovách. Vzdělávací akce byla určena především pro studenty posledního ročníku magisterských studijních programů a doktorandy. Kromě technických problémů se účastníci mohli seznámit i se základy psychologie týmové práce a využít možnosti konzultací s přítomnými odborníky z technických univerzit v Praze, Brně, Bratislavě a Košicích a špičkovými odborníky z praxe. Výuka probíhala formou přednášek, diskusí a workshopu účastníků v českém a slovenském jazyce a vyvrcholila prezentacemi studentů konkrétních případových studií.

Společnost Subterra jako generální sponzor celé akce přispěla k organizaci a hladkému průběhu Letní školy TZB. Na přípravě se jako odborný garant technologie TZB tradičně podílel také ředitel divize 4 Martin Škořepa. Účastníci se přesvědčili, že technologie TZB poskytovaná divizí 4 patří do kategorie vnitropodnikových nosných technologií skupiny Metrostav a že je běžnou dodávkou na převážně většinu staveb. Těšilo se, až někteří ze studentů rozšíří řady odborných pracovníků divize 4.

Aleš Trněčka

SUBTERRA OPEN 2009

I když chybí důvěryhodná kronika a pamětníci prořídli, pořadatelé po úvaze přiřadili k letošnímu ročníku číslo 16. Tak tedy 16. ročník tenisového turnaje ve čtyřhře Subterra Open 2009 se konal v sobotu 5. 9. 2009 na kurtech LTC Zbraslav. Koncepte turnaje má charakter prezentační události, takže i letos tvořili naši hosté většinu z dvanácti dvojic, které se v turnaji utkaly.

Babí léto si vybralo na tento termín neplánované volno, zhoršené povětrnostní podmínky však neještě nikoho neodradily, ale neubraly ani na jejich výkonech či dobré náladě. O tu se mimo jiné staral přizvaný moderátor Petr Salava a šlo mu to náramně. Líbilo se i krátké vystoupení temperamentního italského zpěváka, kterého jako dárek turnaji přivedl s sebou jeden z účastníků.

Hrál se krásný tenis. Pohár za vítězství si odnesl pár Klega–Sazima, stříbro vybojovali pánové Frič–Brotan, bronz domácí pár Kajer–Ctibor. Jak už je na Zbraslavi zvykem, rolníckami zacinkal při předávání putovního poháru za poslední místo i Zbraslavský kašpárek – tentokrát pro domácí. Vysokou úroveň sportovního nadšení však předvedli bez výjimky všichni.

Poděkování generálního ředitele po skončení turnaje patřilo všem hráčům za účast, předvedené výkony i LTC Zbraslav za spolupráci.

Na závěr se účastníci sešli k přátelskému posezení; a ani zde dobrá nálada nikoho neopustila. To, že by se všichni rádi zase za rok sešli, bylo pro pořadatele tím nejlepším vysvědčením. Ať tedy žije „Subterra Open 2010“!

Vladislav Beneš



Společné foto účastníků turnaje, které od tenisu neodradilo ani rozmarné počasí



Ekonomický ředitel společnosti Zakládání staveb Ladislav Brož podává ruku vítěznému páru Klega–Sazima



Generální ředitel naší společnosti Ondřej Fuchs gratuluje vítězné dvojici Pavel Klega–Richard Sazima



Úspěšná dvojice Ondřej Fuchs–Miroslav Novák s prezidentkou klubu LTC Zbraslav Naďou Vanišovou

FOTOREPORTÁŽ

DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ: 12. 9. 2009



U informačního stánku byl před vstupem do tunelů obrovský zájem o prospekty stavby



Počasí se na Den otevřených dveří opravdu vydařilo, což přivedlo skoro sedm tisíc návštěvníků všech generací



Realizační tým divize 1 v čele s Josefem Bačou (osvětluje tunel) ochotně popisoval návštěvníkům ražbu tunelů



Prohlédnout si tunel v celé délce představovalo ujit přibližně 1600 metrů (tam a zpět)

Uderem deváté se konečně otevřela vstupní brána na stavenišť budovcího Královopolského tunelu a první desítky nedomčavých návštevníků začaly mřít k informačnímu stánku zhotovitelských společností, kde našli přehledné prospekty a drobné dárkové předměty. Tak vypadal začátek prvního Dne otevřených dveří na této stavbě.

Stejně jako na jiných podobných akcích, i zde společnost Subterra zabodovala u malých dětí, které si s nesmírnou radostí vzaly na cestu tunelem žluté balonky s logem naší společnosti. Návštevníky před vstupem do tunelů vítaly velké nafukovací poutače, které představovaly vstupní bránu. Zájmu a obdivu se dočkaly názvy ulic napsané na stěnách tunelu. Návštevníci tak měli z nitra tunelu přehled, pod kterou ulicí se vlastně nacházejí. Doplnující otázky jim ochotně zodpovídali členové realizačního týmu naší společnosti.

Prohlídka jednoho tubusu tunelu měřila přibližně 1600 metrů. S upřimnou spokojeností se setkávali pracovníci na informačním stánku, kam se návštěvníci plní dojmů po prohlídce vraceli. „Chtěl bych ocenit vstřícnost vaší společnosti nejen k obyvatelům okolních domů, kteří jsou stavbou nejvíc zasaženi, ale také k nám ostatním Brňanům. Je zajímavé vidět, jak taková stavba ve skutečnosti probíhá,“ děkoval mladý pár, který s sebou vzal na prohlídku malého předškoláka. „Je opravdu potěšující, když se široká veřejnost, od seniorů po mladé páry s dětmi, zajímá o výstavbu a o to, kdy budou tunely dokončeny,“ neskrýval nadšení z provedené akce Josef Bača, který stavbu za společnost Subterra řídí. Žluté balonky s logem Subterra přivolaly sluňičko a nekonečný had zájemců stále přicházel.

Před opuštěním staveniště se lidé ještě zastavovali před velkým schématem, aby si znovu připomněli, co konkrétně dnes viděli. „Spokojenost více než 6800 návštěvníků, kteří přišli, svědčí tom, že Brňané chtějí znát řešení dopravní infrastruktury v této moravské metropoli. Všechny nás opravdu potěšilo, že přišlo tolik zájemců, kteří chtěli vidět tuto mimořádnou stavbu,“ dodává Josef Bača.

Je na místě poděkovat všem našim kolegům na Moravě, kteří tímto dále rozšířili dobré jméno naší firmy. Fotoreportáž jen dokumentuje atmosféru příjemné akce.

Miroslav Kadlec, ORLZ

stupci investora i zástupci zhotovitelských firem. V úvodním proslovu zdůraznil význam této železniční stavby vedoucí oddělení infrastruktury železnic na Ministerstvu dopravy Jan Černohorský. Na jeho slova pak navázali zástupci SŽDC Miroslav Konečný, náměstek GŘ pro modernizaci dráhy, a Vladimír Filip, náměstek GŘ pro ekonomiku. Samotný průběh stavebních prací popsali přítomným hostům ředitel sekce železnice závodu Dopravní stavby OHL ŽS Josef Rezek a ředitel divize 3 naší společnosti Antonín Formánek.

V TÁBOŘE SE STRÍHALA PÁSKA: 15. 9. 2009

V úterý 15. září byla na tábořském nádraží slavnostně ukončena modernizace první části železniční trati Veselí nad Lužnicí–Tábor, a sice úsek Doubí u Tábora–Tábor. Investorem stavby byla Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), jejím zhotovitelem se stalo „Sdružení Doubí–Tábor“ (OHL ŽS, a.s. – lídr, Subterra a.s. a Viamont DSP a.s.). Celkové náklady na stavbu činily 2 776 683 000 Kč.

Jedná se o téměř 12 km dlouhý úsek, který je součástí IV. národního tranzitního železničního koridoru. Cílem stavby „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí–Tábor, 1. část, úsek Doubí u Tábora–Tábor“ bylo dosáhnout traťové třídy zatížení D4 UIC a prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC s důrazem na výrazné zkvalitnění služeb v osobní i nákladní dopravě. A zdvojkolejněním zvýšit přepravní výkonnost. Důležitým faktorem modernizace bylo také zlepšení dostupnosti pasažérů k vlakům ve stanicích a zastávkách. Zkvalitnění technických parametrů tratě bylo umožněno díky zvýšení rychlosti na 110 km/h, respektive 160 km/h.

Slavnostního přestřižení pásky se zúčastnili zástupci investora i zástupci zhotovitelských firem. V úvodním proslovu zdůraznil význam této železniční stavby vedoucí oddělení infrastruktury železnic na Ministerstvu dopravy Jan Černohorský. Na jeho slova pak navázali zástupci SŽDC Miroslav Konečný, náměstek GŘ pro modernizaci dráhy, a Vladimír Filip, náměstek GŘ pro ekonomiku. Samotný průběh stavebních prací popsali přítomným hostům ředitel sekce železnice závodu Dopravní stavby OHL ŽS Josef Rezek a ředitel divize 3 naší společnosti Antonín Formánek.

stupci investora i zástupci zhotovitelských firem. V úvodním proslovu zdůraznil význam této železniční stavby vedoucí oddělení infrastruktury železnic na Ministerstvu dopravy Jan Černohorský. Na jeho slova pak navázali zástupci SŽDC Miroslav Konečný, náměstek GŘ pro modernizaci dráhy, a Vladimír Filip, náměstek GŘ pro ekonomiku. Samotný průběh stavebních prací popsali přítomným hostům ředitel sekce železnice závodu Dopravní stavby OHL ŽS Josef Rezek a ředitel divize 3 naší společnosti Antonín Formánek.

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 Garšic Vladimír Čenčík Dalibor, Ing.	8. 10. 29. 11.
55 let Dvořák Zdeněk Fenuško Vladimír Beneš Vladislav, JUDr.	4. 10. 28. 10. 25. 11.
60 let Coufal Květoslav Rychlík Jaroslav Střelka Jan Středula Petr, Ing.	13. 10. 15. 10. 30. 10. 11. 11.

Životní jubilea oslavily nebo oslaví tato dáma:
Malinová Dana

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let Čeřovský Daniel Jaroměřský Milan Bula Roman Černá Monika Papala David Papala Jiří	1. 10. 19. 10. 24. 10. 25. 10. 25. 10. 8. 11.
15 let Malík Lubomír Žáček Michal Kikuš Miroslav Meduna Tomáš Šorna Jiří Čokris Alex Heveroch Jaroslav	1. 10. 17. 10. 19. 10. 19. 10. 19. 10. 1. 11. 1. 11.
20 let Vajgl Zdeněk Rousek Josef	1. 10. 5. 10.
25 let Ramiš Pavel	17. 10.
30 let Limonová Jaroslava Trázník Jiří Mucek Jan Němec Jiří	1. 10. 10. 10. 1. 11. 1. 11.
35 let Tománek Jan	11. 11.
40 let Mařík Josef, Bc.	10. 10.



Největší podíl prací připadl na železniční stanici Tábor, která tím dosáhla evropských standardů