



**PŘEDŠKOLÁKY ČEKÁ OPRAVENÁ
MATEŘSKÁ ŠKOLA**

SUBTERRA

SUBTERRA A.S., ČLEN DDM GROUP



**POKRAČUJEME V REVITALIZACI
LUPÁČOVY ULICE**

Pět otázek pro... Miroslava Kadlece z divize 3, který je manažerem v současné době největší koridorové stavby na našem území – str. 2

Divize 4 zahajuje dvě významné zakázky na dodávku technických zařízení budov. Více v rubrice **Projekty divize 4** – str. 2

Subterra ve sdružení s Metrostavem získala vodo-hospodářskou stavbu, společně realizují **Desítky kilometrů kanalizace na Pardubicku** – str. 3

Fotoreportáže – Zahájení optimalizace trati v Třinci, Subterra partnerem Pražského jara, Burza vzájemné pomoci v provozu – str. 4

AKTUALITY

TITUL ČESKÁ DOPRAVNÍ STAVBA ROKU 2009

V úterý 25. května získala Modernizace trati Veselí nad Lužnicí–Tábor, 1. část Doubí u Tábora–Tábor titul Česká dopravní stavba roku 2009. Na stavbě se podílela Subterra, jako člen Sdružení Doubí–Tábor. Titul převzal generální ředitel Subterra Ondřej Fuchs.



OLBRAMOVICKÝ TUNEL PRORAŽEN

V úterý 18. května se podařilo pracovnímu týmu divize 1 pod vedením Jakuba Němečka prorazit 360 metrů dlouhý Olbramovický tunel na stavbě Modernizace trati Votice–Benešov u Prahy.



SÍDLO DIVIZE 2 PROŠLO REKONSTRUKCÍ

Od poloviny listopadu loňského roku do poloviny května letošního roku procházelo sídlo divize 2 na Zbraslavi kompletní rekonstrukci. Stávající objekt, který sloužil zčásti jako sklady, kanceláře divize a archiv společnosti, zcela změnil své dispozice.



SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ V BOJKOVICÍCH

Na čtvrtek 17. června je naplánováno slavnostní zahájení stavby Rekonstrukce železniční stanice Bojkovice, kde je společností Subterra lídrem Sdružení SBT + SIGNALBAU – žst. Bojkovice.



PRIMÁTOR KONTROLOVAL TUNEL



Pražský primátor Pavel Bém se zúčastnil v pondělí 24. května kontrolního dne v právě revitalizovaném žižkovském tunelu, který se po dokončení stane součástí cyklostezky pod vrchem Vítkov.

V rámci kontrolního dne uspořádala pražská radnice ve spolupráci s divizí 1 Subterra, která původní železniční tunel sanuje, sportovní odpoledne věnované především cyklistům. V předportálu tunelu směrem ke Krejčárku vzniklo několik sportovních stanišť, kde mohli návštěvníci akce ukázat svůj um na kolech či koloběžkách. Stěžejní soutěží bylo zdolání překážek na horském kole v co nejlepším čase. Hlavní cenou pro vítěze bylo nové kolo, které předal sám primátor.

Sportovní odpoledne sice poznamenalo proměnlivé počasí, kdy průtrže mračen střídalo sluníčko, přesto se akce zúčastnily desítky lidí. Téměř dokončený tunel si s primátorem poprvé projelo asi dvacet cyklistů, které Subterra vybavila ochrannými pomůckami.

Uvedením do provozu nově vybudované železniční trati Nové spojení 1. září 2008 byla zrušena stávající Vítkovská trať, která vedla 300 metrů dlouhým jednokolejným žižkovským tunelem. Záměrem Magistrátu hl. města Prahy bylo vysloužilý tunel opravit a sanovat tak, aby dále sloužil jako cyklostezka a stezka pro pěší. Tím bude propojena již zrealizovaná cyklostezka vedoucí od Krejčárku (dále do Libně) na křižovatku „Bulhar“ (dále do centra). Tato cyklostezka vede v místech bývalé Vítkovské tratě, která byla v předstihu zru-

šena a přebudována na parametry stezky pro pěší a cyklisty.

Stavebně technický stav žižkovského tunelu odpovídal před jeho revitalizací provozu elektrifikované železniční tratě. Z hlediska posouzení stavu, při kterém byl tento podzemní objekt volně přístupný veřejnosti, bylo nutné konstrukci obehodit sanovat. Především se jednalo o styky tunelových pasů, přes které pronikala podzemní voda. Žižkovský tunel, postavený v roce 1872 původně pro dvoukolejný provoz, byl sanován poprvé v roce 1947. V roce 1972 byl rekonstruován pro elektrický provoz s novou betonovou klenbou. Od té doby byl tunel využíván pouze pro jednokolejný železniční provoz.

Stěžejním bodem sanace bylo zamezení prosakování spodní vody skrz styčné spáry tunelových spojů. To znamenalo ve všech šedesáti stycích zabudovat do konstrukce tunelu svodnice, které jsou v patkách opěr napojeny na stávající odvodňovací systém.

Pochozí plocha tunelu byla opatřena asfaltovým kobercem a bude opatřena značením pro cyklostezku a stezku pro pěší.

Závěrečnou technologií sanace betonových konstrukcí stávajících tunelových obehodů byl sjednocující nátěr v celém rozsahu klenby, opěr i obou portálů.

V rámci sanace tunelu byly opraveny také portály včetně křídel, na kterých byly patrné známky zvětrání.

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE

Vážení spolupracovníci, valné hromady akciových společností udělaly tečku za rozbořem jejich hospodaření v předcházejícím kalendářním roce. Podobně i náš jediný akcionář – Metrostav a.s., při výkonu působnosti řádné valné hromady společnosti Subterra a.s., se rozhodl na jednání svého představenstva dne 27. dubna 2010 schválit její účetní závěrku i návrh na rozdělení zisku za rok 2009. Platí, že naše celkové výkony za rok 2009 dosáhly 4 116 mil. Kč a výsledek hospodaření před zdaněním činil 56 mil. Kč.

Tyto údaje opakovaně uvádím proto, abych je mohl porovnat s dosavadním vývojem hospodaření za první čtyři měsíce letošního roku. Do něho jsme vstoupili s odhodláním zlepšit svoje hospodářské výsledky, což se nám zatím daří. Roční plán výkonů i zisku plníme od prvního měsíce rovnoměrně, růst těchto ukazatelů, zejména dosaženého hospodářského výsledku, oproti stejnému období loňského roku, je výrazný.

Začali jsme tedy dobře. Nemůžeme však přehlédnout, že stále panuje hospodářská recese a její dopady do stavebnictví se teprve nyní projevují v plné síle. Investice v soukromém sektoru jsou prakticky na mrtvém bodě. Mnohé stavební firmy na českém trhu pociťují nedostatek práce, o každou zakázku se svádí tvrdý konkurenční boj. Nastartování hospodářského růstu v evropském měřítku dosud nenastalo; ve stavebnictví se pak projeví až se zpožděním. Od naší nové vlády, která vznikne po právě proběhlých volbách, lze očekávat spíše úsporný program. Po optimistickém začátku svého příspěvku uvádím tyto okolnosti jako námět k zamyšlení nad vnější situací, v níž se naše firma v současné době pohybuje i jako výzvu k hledáním cest a východisek k jejímu řešení.

V soutěži s ostatními konkurenčními firmami nám pomáhá každé ocenění, které se dostane stavbě, na níž se naše společnost podílí. Naposledy se tak stalo v květnu tohoto roku, kdy se rozdělovaly tituly Česká dopravní stavba roku 2009. Tento titul získala stavba Modernizace trati Veselí nad Lužnicí–Tábor, 1. část Doubí–Tábor, kde je Subterra a.s. členem sdružení dodavatelů. Za tento úspěch patří uznání naší divizi 3, která si v loňském roce vedla z našich divizí nejlépe.

Vážení spolupracovníci, posuzujeme-li aktuální obraz českého stavebnictví, nevychází z toho naše společnost špatně. Važme si proto dosažené pozice i dosavadních výsledků a udělejme společně vše pro to, abychom stejně pozitivně mohli hodnotit i celý rok 2010.

*Ing. Ondřej Fuchs,
generální ředitel*

PEVNÁ ŽULA PROVĚŘUJE LIDI I STROJE

Od zahájení ražeb Zahradnického tunelu, který v rámci železniční stavby „Modernizace trati Votice–Benešov u Prahy“ razí divize 1 naší společnosti jako vnitrofiremní zakázku pro divizi 3, uplynulo v květnu pět měsíců. Za tu dobu se pracovní tým podzemní divize vedený Radimem Šponarem dostal v ražbách přes hranici 400 metrů v kalotě. Dvokolejný Zahradnický tunel je nejdelší z pěti tunelů na trase. Měří 1044 metrů, ražený úsek je dlouhý 936 metrů a hloubený 108 metrů. Plošně má ražený tunel přibližně 100 m², z toho 65 m² je kalota a zbylých 35 metrů jádro a dno. „Po několika

úvodních metrech narušené horniny jsme narazili na velmi kompaktní žulový masiv. Jen pro představu, metr krychlový této horniny v rostlém stavu váží asi 2600 kilogramů. To s sebou samozřejmě nese mnohem větší nároky jak na přepravu, tak na množství použité emulzní trhaviny. Také navrtávání otvorů pro ukládání trhaviny obnáší větší spotřebu vrtací techniky,“ popisuje nebývalou kompaktnost horniny Radim Šponar. Těžká hornina má vliv i na nasazenou nakládací a přepravní techniku. Stroje jsou mnohem více opotřebovávány než u standardních ražeb.

dokončení na straně 3



PĚT OTÁZEK PRO...

MIROSLAVA KADLECE,
manažera projektu
Modernizace trati Votice–Benešov


Miroslav Kadlec z divize 3 je manažerem v současné době největší koridorové stavby na území České republiky. Společnost Subterra stavbu realizuje ve „Sdružení VoBen“, které je dále zastoupeno společnostmi Eurovia CS (lídr sdružení) a Viamont DSP. Miroslav Kadlec byl letos také oceněn jako manažer roku 2009.

Jednou z nejnáročnějších částí této zhruba 18 km dlouhé stavby jsou čtyři ražené tunely. Jaké další objekty spadají pod správu divize 3?

Pokud budeme mluvit v procentech, tak z 51 %, které nám v rámci sdružení přísluší, představují tunely přibližně polovinu tohoto objemu. Zbytek připadá na objekty, které pro nás realizují nasmlouvaní subdodavatelé. Divize 3 zde nevyužívá kapacit své nosné technologie, tedy železničního spodku a svršku. Přesto je nesmírně náročné na tak velké železniční stavbě koordinovat ostatní stavební objekty v prostředí sice někdy omezené, ale neustále probíhající drážní dopravy. Pro vaši představu se jedná celkem o 295 stavebních objektů a provozních souborů. Náš podíl na stavbě zajišťuje za Subterru divize 3, tunely pro ni realizuje divize 1.

Jaké jsou podle vás vztahy mezi jednotlivými členy sdružení?

S radostí musím konstatovat, že velmi dobré. Kolektiv pracovníků z firmy Viamont DSP přešel, stejně jako já, z nedávno dokončené stavby koridoru Tábor–Dobruška. Již tam jsme navázali v průběhu stavby velmi dobrou spolupráci. S pracovním týmem společnosti Eurovia CS jsem se setkal poprvé, přesto naše spolupráce výborně funguje. Jde o profesionály.

Je celý, téměř šestimiliardový projekt finančně pokrytý?

Byli jsme investorem, Správou železniční dopravní cesty, ujištění, že ano. V letošním roce máme k dispozici na prostavení dvě miliardy. To je dle mého názoru velká výzva pro celé sdružení. Investor kladně reaguje na rozsah prací, který se nám podařilo a nadále daří provádět. Nejsme tak omezeni žádnými limity, což je pro postup stavby dobré.

Co je podle vás nejnáročnější částí stavby koridoru?

Výjimečností této stavby je pět tunelů, z toho čtyři ražené. Samotná realizace je z pohledu kompaktní horniny u Zahradnického tunelu velmi náročná. A neméně náročný je i následný přesun rubaniny. Investor a projektant navrhli, aby se přebytek, kterého je opravdu hodně, odvázel téměř třicet kilometrů daleko, kde se z něho buduje základ zemního tělesa budoucí stavby Votice–Sudoměřice. Denně tak po místních cestách pendlují stovky těžce naložených nákladních aut. A ty cesty místy přestávají být sjízdné. Se zástupci místních samospráv stále hledáme vhodné varianty – žádná však nikdy nebude pro všechny zcela ideální.

Dokážete popsat, o jak velkou stavbu se jedná, a vyjádřit, v jaké fázi se nyní nachází?

Finanční objem stavby činí téměř 6 mld. korun. Od začátku stavby bylo vyfakturováno 811 milionů. Poslední fakturace za měsíc duben činila 192 milionů, což odpovídá již zmíněným 2 mld. korun pro letošní rok.


OPTIMALIZACE ŽELEZNICE ZAČALA V TŘINCI

Symbolickým poklepáním kladívek na kolejnici byla ve středu 12. května na třineckém nádraží slavnostně zahájena železniční stavba Optimalizace trati Bystřice nad Olší–Český Těšín, kterou realizuje Sdružení „BYČT“, zastoupené společnostmi OHL ŽS, a.s., Subterra a.s. a Eiffage Construction Česká republika, s.r.o. Práce na železničním koridoru v tomto úseku začaly již v létě loňského roku. Předpokládá se, že stavba skončí v březnu 2012.

Jedná se o klasickou liniovou stavbu, která téměř v celém rozsahu probíhá na existujícím železničním tělese. Nově bude trasa vedena v zastávce Ropice. Původní trasa pak bude reaktivována. Zvýší se bezpečnost železničního i silničního provozu. V rámci stavby se vybudují čtyři nové podjezdy, které nahradí současná úrovňová křížení s pozemními komunikacemi. Zbývajících šest přejezdů bude zabezpečeno nejmodernější technologií a plnými závorami.

Stavba začíná v kilometru 305,807 v železniční stanici Bystřice nad Olší, kde navazuje na probíhající optimalizaci koridoru v úseku Bystřice nad Olší–Mosty u Jablunkova–státní hranice se Slovenskem (jedním ze zhotovitelů je také Subterra), a končí v kilometru 317,296 na vjezdu do železniční stanice Český Těšín. Zahrnuje dva mezistaniční úseky, modernizaci železniční stanice Třinec a přestavbu železničních zastávek Vendryně, Třinec-Konská a Ropice. Součástí stavby je i rekonstrukce trakční

napájecí stanice Třinec. Celková délka optimalizovaného úseku je 11 489 metrů. Stavba obsahuje 166 stavebních objektů a 59 provozních souborů.

Optimalizace zahrnuje rekonstrukci železničního spodku a svršku, rekonstrukci nástupišť, včetně výstavby mimoúrovňových přístupů na ostrovní nástupiště, sanaci nestabilního podloží železničního spodku a výstavbu pozemních objektů pro umístění technologických zařízení. V celém úseku bude vybudováno nové trakční a kabelové vedení, sdělovací a zabezpečovací zařízení a osvětlení.

V zastávce Ropice vyroste na přelozce trati nový most, celkem bude rekonstruováno dalších 18 železničních mostů a 6 propustků. Nové podchody pro cestující v zastávce Vendryně a Třinec-Konská budou vybaveny výtahy pro bezbariérový přístup na nástupiště. V zastávce Vendryně bude postavena nová ocelová lávka pro pěší, v železniční stanici bude lávka opravena. Stavební práce probíhají bez přerušení provozu vždy v jedné koleji podle schváleného plánu výluk.

Investorem této stavby, jejíž celkové náklady dosáhnou téměř 2,9 mld. korun bez DPH, je Správa železniční dopravní cesty, s.o. Finanční prostředky poskytl Státní fond dopravní infrastruktury a současně bylo požádáno o spolufinancování projektu Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava, kdy plánovaný příspěvek z Fondu soudržnosti přesáhne 1,38 mld. korun.

PŘEDŠKOLÁKY ČEKÁ OPRAVENÁ MATEŘSKÁ ŠKOLA

Po deseti měsících od zahájení rekonstrukce mateřské školy v ulici U Zásobní zahrady v Praze 3 získal původní zastaralý objekt, díky divizi 2 naší společnosti, novou tvář. Předškoláci nastoupí v příštím školním roce do kompletně zrekonstruovaného objektu.

Ze stávajícího objektu školky zůstal během rekonstrukce jen ocelový skelet, který byl zcela nově vyplněn tepelně izolačními prefabrikáty. Původní jsou také ocelobetonové stropy a některé příčky. „Před nástupem zimy se nám podařilo provést přibližně polovinu zateplení fasády, dokončit střešní plášť a osadit většinu oken. Pomocí alternativního vytápění jsme tak mohli pokračovat s pracemi uvnitř objektu i během mrazivého počasí,“ popisuje průběh rekonstrukce manažer projektu Jaroslav Hovorka z divize 2.

Díky tomu jeho pracovní tým již v březnu dokončil veškeré rozvody inženýrských sítí, včetně vytápění. Bez ohledu na počasí se podařilo na začátku jara namontovat také sádrokartonové konstrukce, položit obklady a dlažby. Následně se objekt vymaloval, provedla se kompletace rozvodů a stěrky pod

povlakové krytiny. Dokončovací práce na fasádě byly opět zahájeny na konci března a definitivně získala budova nový kabát v dubnu.

Podstatných změn se dočkal suterén budovy, který původně sloužil jako technické zázemí pro kotelnu, vzduchotechniku a dílnu údržby. „Do těchto prostor se nám podařilo navíc vměstnat také školní kuchyň, která splňuje všechna kritéria gastronomického provozu. Je to dáno tím, že nároky na moderní kotelnu i elektrorozvodnu jsou dnes o poznání menší,“ vysvětluje Jaroslav Hovorka.

„V květnu jsme dokončili okolí školky. Postavili jsme nové dětské hřiště a oplocení celého areálu. Před tím, než předáme objekt investorovi (Městské části Praha 3), provedeme výsadbu zeleně a úklid po stavbě,“ říká Jaroslav Hovorka.

Nově zrekonstruovaná mateřská škola bude splňovat nejprísnější kritéria pro daný účel. Předškoláci však určitě navíc ocení jednak vnější veselý vzhled budovy, který je barevně i tvarově pestrý, tak i revitalizované hřiště v okolí budovy. Také nové vnitřní dispozice budou pro předškoláky mnohem lépe řešené, než tomu bylo doposud.



PROJEKTY DIVIZE 4

REKONSTRUKCE ČOV

Divize 4 uspěla ve výběrovém řízení na generální dodávku rekonstrukce čistírny odpadních vod (ČOV) v Klánovicích. Projektový tým pod vedením Zdeňka Johna zahájil přípravné práce na začátku května tohoto roku, dokončení rekonstrukce ČOV je podle harmonogramu plánováno v září 2011. Součástí dodávky je také zhotovení realizační projektové dokumentace.



Stavba zahrnuje rekonstrukci stávajícího hruběho předčištění, tedy úpravu vírového lapáku písku na lapák šterku, výměnu česlí a obnovu původního nevyužívaného lapáku písku. Stávající čistírenská linka bude přebudována na systém s předřazenou denitrifikací a nitrifikací s pneumatickou aerací a dosazovací nádrže. Nově bude vybudována dmýchárna a provozní část s velínem, rozvodnou a sociálním zařízením. Divize 4 provede také úpravy v kalovém a chemickém hospodářství pro srážení fosforu. Součástí stavby je realizace automatizovaného systému řízení a přenosu dat.

Investorem akce je Pražská vodohospodářská společnost. Celkový objem zakázky činí 53 milionů korun.

Aleš Trněčka ■

**ÚČAST NA VÝSTAVBĚ
KLATOVSKÉ NEMOCNICE**

Divize 4 zvítězila v tendru na realizaci vzduchotechniky, vytápění a chlazení při výstavbě klatovské nemocnice. Zakázka za 51 mil. korun provede divize 4 pro generálního dodavatele Metrostav a.s., divizi 1. Montážní práce byly zahájeny v polovině dubna tohoto roku a podle harmonogramu mají být dokončeny 15. června 2011.



Úkolem vzduchotechnického zařízení je vytvořit pásmo pohody a hygienicky nezávadného prostředí. Zdrojem tepla pro vytápění, teplovzdušné větrání a ohřev vody je výměňiková stanice „pára-voda“ v 1. PP objektu. Z výměňikové stanice bude topná voda vedena do rozdělovače a sběrače. Z rozdělovače je topná voda rozdělena na jednotlivé okruhy se samostatnou regulací.

Zdrojem chladu jsou chladicí jednotky s odděleným kondenzátorem. Napojení chladicí jednotky na rozvody chladicí vody je provedeno potrubím přes gumové kompenzátory a uzavírací armatury do rozdělovače a sběrače. Z rozdělovače je pak chladicí voda rozdělena na jednotlivé okruhy.

Před vedoucím projektu Karlem Kopeckým stojí náročný úkol – pružně reagovat na požadavky stavby a splnit termíny dané časovým harmonogramem stavby.

Aleš Trněčka ■

**SUBTERRA SPLNILA
NOVÉ NAŘÍZENÍ**

V dubnu roku 2010 splnila Subterra, jako první firma v České republice, veškeré požadavky nového nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1221/2009 ze dne 25. listopadu 2009 o dobrovolné účasti organizací v systému environmentálního řízení podniků a auditu (EMAS). Environmentální prohlášení za rok 2009, podle požadavků nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1221/2009, je uloženo na www.subterra.cz.

Luděk Melzer ■

NOVÁ TECHNIKA

PRACOVNÍ PLOŠINA
NORMET HIMEC 9905 BT

Subterra na začátku roku rozšířila svůj strojový park o dvouramennou pracovní plošinu Normet Himec 9905 BT. Po sérii strojů pro vrtání a rozpojování horniny se jedná o další neméně důležitý článek ze sestavy strojů pro technologii nové rakouské tunelovací metody – NRTM.

Dvouramenná pracovní plošina Normet Himec 9905 BT umožňuje bezpečnou práci ve výškách. Doposud se mohli naši pracovníci na stavbách setkávat se stroji této kategorie z produkce švédské společnosti Atlas Copco. Nyní jsme rozšířili portfolio dodavatelů o další renomovanou severskou společnost – finského výrobce důlních strojů – společnost NORMET. Jak je všeobecně známo, stroje výrobců ze Skandinávie vynikají, kromě pokrokového technického řešení, velmi dobrým dílenským zpracováním, vysokými užitnými vlastnostmi, také spolehlivostí. Samozřejmě tento přístup výrobce k produkci se projevuje jak na postavení na trhu v daném segmentu techniky, tak i v ceně strojů. Pořád platí, že za kvalitu je nutno vynaložit odpovídající finanční prostředky.

Pro zajištění bezpečné práce ve výškách při budování železničních tunelů v rámci modernizace železniční trati Votice–Benešov bylo po vyhodnocení požadavků na technické parametry zařízení rozhodnuto, že do garnitury strojů naší společnosti budou zařazeny stroje výše uvedené výrobců – dvouramenné pracovní plošiny Normet Himec 9905 BT.

Tyto, téměř dvacetitunové stroje, jsou řešeny klasickým způsobem – na terénním kloubovém kolovém podvozku jsou osazena dvě teleskopická ramena, každé s pracovní plochou (košem), která svými rozměry a nosností 500 kg umožňují pohodlnou práci, spojenou především s osazováním provizorní výztuže. Dvouramenná koncepce dovoluje obsáhnout z jednoho postavení stroje profil důlního díla o šířce 16 metrů a výšce 11 metrů. Tento pracovní rozsah značně zkracuje časy nutné pro osazení výztuže, protože odpadá přestavování jednoramenného stroje do nové pracovní polohy. Ve svém důsledku by nasazení strojů této koncepce mělo přinést zvýšení produktivity celého procesu ražby metodou NRTM.

Získání zkušeností s touto technikou a prověření její spolehlivosti leží teď na dělnících a technících divize 1. Již první kladné ohlasy však napovídají, že pořízení strojů tohoto typu bylo krokem správným směrem.

Vladimír Toman ■

PEVNÁ ŽULA PROVĚŘUJE LIDI
I STROJE

dokončení ze strany 1

Divize 1 uvedla do praxe také novou technologii řízeného vrtání stroji Boomer řady L2C a E2C vybavené systémem ABC Regular/Total, který je na této stavbě pilotní. „Od uvedení stroje do praxe uběhlo několik týdnů a již máme pozitivní zprávy. Postup ražeb je i přes složitost horninového prostředí rychlejší, a hlavně přesnější, což vede k minimalizaci nadvýmětů. Nově také používáme k rozpojování horniny zmíněné emulzní trhavinu,“ dodává Radim Šponar. Podle něj by mělo dojít k vyražení zbylých asi 530 metrů na přelomu října a listopadu.

V rámci realizace Zahradnického tunelu kolektorový tým Karla Kratochvíla z divize 1 již kompletně vyhloubil asi 29 metrů hlubokou únikovou šachtu, kterou nyní betonuje a izoluje. Vyhloubená šachta se v nejbližších dnech propojí s postupující ražbou Zahradnického tunelu. ■



POKRAČUJEME V REVITALIZACI LUPÁČOVY ULICE

Subterra se stala pro Městskou část Praha 3 generálním dodavatelem také třetí etapy projektu Revitalizace Lupáčova. První etapu zahájila již v dubnu tohoto roku. Druhou etapu provádí společnost Energie stavební a báňská, která se jako člen sdružení podílí i na třetí etapě revitalizace.

Revitalizace spodní části Lupáčovy ulice je rozdělena do tří etap. V první etapě jsou realizovány nové podzemní garáže, ve druhé etapě dochází k rekonstrukci domů č.p. 18 a 20. Poslední etapa představuje opravu zbylých čtyř panelových domů (č.p. 10, 12, 14, 16). Třetí etapa také zahrnuje terénní a sadové úpravy, zejména zásyp nad garážemi.

Hloubit podzemní garáže začala divize 2 v srpnu 2009. Dvoupatrové garáže představují zastavěnou plochu přes 1700 m² a poskytnou 96 parkovacích stání. 1. PP a 2. PP jsou propojena vnitřní kruhovou rampou, dvěma schodišti a výtahem, který ve formě prosklené transparentní hmoty vystupuje až nad střechu garáží.

„Garáže vlastně vznikají v místě bývalého, nepřeliš udržovaného parku. Ten byl zlikvidován a nyní zde stojí nový, zčásti i nadzemní objekt. Že by se odsud park nadobro ztratil, se nemusí nikdo obávat. Jeho obnova proběhne v rámci poslední etapy revitalizace území. Garáže tak bude prezentovat pouze vjezdová a výjezdová rampa,“ uklidňuje manažer projektu Jaroslav Hovorka z divize 2, který má na starost realizaci první i třetí etapy.

Podzemní garáže budou předány investorovi 30. června. „Během května a června provedeme dokončovací práce, jako je montáž osobního výtahu, rampy pro vozidla, izolace střechy a okolní zástupy. Střecha garáží je navržena s vegetačním souvrstvím, které je řešeno v poslední etapě,“ doplňuje průběh první etapy Jaroslav Hovorka.

Cílem druhé a třetí etapy, tedy generální opravy starých panelových domů, je především zvýšit kva-

litu bydlení. Tomu napomohou nové fasády a zateplení, výměna všech oken za lépe těsnící i vypařující, oprava lodžii, výtahů a jednotlivých vchodů. Dojde rovněž k rekonstrukci starých bytových jader a výměně nevyhovujících instalací. Zásadní přestavby se dočká i nejvyšší podlaží. Stávající špatně provedená nástavba, která sloužila jako nebytové prostory, bude demontována a nahrazena technologicky vyspělejšími konstrukcemi. Následně bude sloužit jako byty a ateliéry s terasami.

Regenerace se dotkne také společných a nebytových prostor. Stávající výtah bude demontován a nahrazen novým. Nově budou rozvedeny také veškeré inženýrské sítě.

„V rámci regenerace všech šesti objektů dojde ke kompletní přeměně prvního nadzemního patra. Vznikne tam nová služebna městské policie. Asi největším oříškem bude vyhloubit v prvním podzemním podlaží metr a půl hluboký kolektor pro uložení sítí městské policie, který budeme muset jistit mikropiloty. To půjde v tak stísněných podmínkách obtížné,“ říká s povzděchem Jaroslav Hovorka.

Třetí etapa, a tedy i celý projekt žižkovské radnice Revitalizace Lupáčova, má být hotov na konci dubna roku 2012. ■



DESÍTKY KILOMETRŮ KANALIZACE NA PARDUBICKU

Subterra ve sdružení s Metrostavem zahájila v průběhu dubna rozsáhlý projekt odkanalizování čtyř obcí na Pardubicku. Ještě během letošního roku provedou pracovní týmy obou společností pokládku asi 35 kilometrů kanalizačního potrubí v obcích Litětín, Horní Roveň, Dolní Roveň a Komárov. Na okraji poslední zmíněné obce navíc vyroste nová čistírna odpadních vod (ČOV). „Jedná se o tlakovou splaškovou kanalizaci, na kterou bude připojeno celkem 570 domovních čerpacích šachet. Kromě výkopů a pokládky kanalizačních potrubí v průměru od 32 mm (přípojky) do 63 mm, respektive 160 mm (pátevní síť), budeme realizovat také všechny čerpací šachty,“ říká manažer projektu za společnost Subterra Jiří Kopp z divize 2.

Pátevní síť tlakové kanalizace povede obcemi až k ČOV ve dvou trasách tak, aby byly pohodlně napojeny všechny objekty. Spolu s položením kanalizačního potrubí povede ke každé čerpací šachtě také signalizace a silnoproudé vedení potřebné k provozu tlakových čerpadel. „V současné době řešíme ještě různá majetkoprávní vypořádání. Lidé v obcích sice kanalizaci vítají, ovšem někteří nechťejí připustit její vedení přes svoje pozemky,“ dodává Jiří Kopp.

Stavba, která je financována zčásti obcí Dolní Roveň a zčásti z dotací Evropské unie a Fondu životního prostředí, bude dokončena ještě letos. „Termín dokončení včetně ČOV máme v říjnu toho-

to roku. Celý rok 2011 pak bude probíhat zkušební provoz. Sladit 570 čerpadel totiž nebude jednoduché. Lidé se budou muset naučit, že do splaškové kanalizace nepatří hadry apod.,“ vysvětluje dále Jiří Kopp.

V souvislosti se zahájením této stavby proběhlo v Horní Rovni ve dnech 30. a 31. března informační setkání s místními občany. Jejich hojná účast po oba dny konání byla důkazem, že tato aktivita týmů naší divize 2 a divize 9 společnosti Metrostav byla úspěšná. ■



SETKÁNÍ S OSOBNOSTÍ

Ve stavební společnosti, jako je Subterra, bývá zastoupení žen vůči mužům podstatně menší. Využíváme proto každé příležitosti, kdy můžeme náš pravidelný seriál věnovat dámě, která si zaslouží být nazývána osobností.



Marie Kučerová letos v listopadu oslaví úctyhodných třicet let práce pro naši společnost. Mimo to slavila letos v dubnu kulaté životní jubileum. Marie Kučerová je bezesporu osobností tohoto dílu.

Ke společnosti Subterra (tehdy Výstavba dolů uranového průmyslu – VDÚP) nastoupila v roce 1980. Nejprve do skladu ve Studeném, o rok později jako samostatná účetní do Provozu dopravně-mechanizačního, který také sídlil ve Studeném.

Marie Kučerová je jihočeská rodačka. Vystudovala textilní průmyslovou školu. Danému oboru se věnovala krátce, protože se přestěhovala za manželem do Prahy. Její první kroky v metropoli vedly právě k naší společnosti, kde odstartovala svou novou profesní kariéru. Vzdělání v odvětví nebylo překážkou, coby absolventka průmyslové školy splňovala požadavky na pozici účetní. Postupným sebezdokonalováním se vypracovala na dnešní vedoucí mzdové účtárny.

V Provozu dopravně-mechanizačním pracovala paní Kučerová od roku 1981 do roku 1985, kdy odešla na mateřskou dovolenou. Zpět se vracela o tři roky později. Byla jí nabídnuta pozice samostatné mzdové účetní v dnešní centrále společnosti Subterra v Braníku.

Během následujících devíti let se paní Kučerová vypracovala ze samostatné mzdové účetní na vedoucí mzdové účtárny. Tuto pozici tedy zastává od roku 1997 dodnes.

Technický pokrok není pro Marii Kučerovou žádnou překážkou. S nostalgií vzpomíná na osmdesátá léta, kdy neexistovala výpočetní technika a vše se propisovalo ručně. „Pamatuji si na ty haldy papírů a mozoly na prstech. Byla to těžká práce, ale zdaleka ne tak složitá jako dnes,“ vzpomíná. Dnešní práci jí výpočetní technika značně ulehčuje, na druhou stranu je velice náročné sledovat často se měnící legislativu. „Dříve to bylo v tomto směru mnohem jednodušší. Byly nastaveny nějaké parametry a léta se to neměnilo. „Dnes je účetní a daňová legislativa měněna několikrát do roka a mnohdy nepřehledně, nekonceptně s retrospektivními účinky, a to vyžaduje neustálé studium a účast na školeních. Náročné je to zejména v tom, že mzdy zkrátka musí jednou měsíčně správně odejít a už nikoho nezajímá, že zákony jsou nejasné nebo není třeba změna implementována včas v informačním systému,“ vysvětluje dále Marie Kučerová.

Po třiceti letech u naší společnosti nepřemýšlí nad změnou povolání. Netají se tím, že ji práce účetní baví. „Kolikrát se stane, že si myšlenky na práci odnáším i domů. Musím zaklepat, že jsem za celou svou profesní kariéru neudělala žádný přešlap,“ usmívá se paní Kučerová.

„Výbornou dlouhodobou vizitkou v této náročné pozici je zejména to, že mzdy byly vždy včas, správně a bez jakýchkoliv penalizací ze strany státních autorit,“ doplňuje její nadřízený Ladislav Novák.

Coby rodačka z jihu Čech se domů pravidelně vrací za svou maminkou. Říká, že okolní příroda jí pomáhá relaxovat. Zbytek volného času vyplňuje sportem a babykovskými povinnostmi.

Paní Kučerové tímto dodatečně blahopřejeme k významným „kulatinám“ a přejeme další úspěšné roky vynikající práce u společnosti. ■

PRAŽSKÉ JARO 2010

Před závěrem Mezinárodního hudebního festivalu Pražské jaro dostala příležitost naše společnost, aby se představila jako partner koncertu Symfonického orchestru hl. m. Prahy FOK pod vedením dirigenta Jiřího Kouta. Stalo se tak 31. května ve Smetanově síni Obecního domu. Na programu byla 9. symfonie d-moll Ludwiga van Beethovena, již na úvod předcházely písňový cyklus Almy Mahlerové. Spoluúčinkovali Pražský filharmonický sbor a sólisté ze Slovenska, Německa a Prahy.

Úžasná atmosféra koncertu ovládla zcela zaplněnou koncertní síň a zvláště skvělé provedení Beethovenovy hudby vyvolalo nadšené ovace.

Sólisté Petra Lang, Adriana Kohútiová, Aleš Brísečin a Štefan Kocán, dirigent Jiří Kout, sbormistr Lukáš Vasilek a zástupci sboru i orchestru byli zahrnuti květinovými dary, mezi nimiž převládala naše žlutá barva.

Po koncertu pozval generální ředitel Ondřej Fuchs hosty do reprezentačních sálů Obecního domu, kde slavnostní nálada pokračovala.

Měl jsem možnost mluvit s přítomnými umělci, kteří neskrývali nadšení z přístupu naší společnosti k podpoře kultury. Tlumochím jejich poděkování celé společnosti Subterra. Slovy uznání nešetřili ani ostatní hosté; bylo jich téměř čtyři sta.

V uvítací zdravici generální ředitel naznačil, že by si přál, aby tato tradice pokračovala. Pomalu už se blíží její dvacáté výročí.

Miroslav Uhlík



Dirigent Jiří Kout skvěle nastudoval 9. symfonii d-moll Ludwiga van Beethovena



Umělci byli zahrnuti květinovými dary, mezi nimiž převládala naše žlutá barva



Mezi hosty nechyběli ani vrcholní představitelé skupiny Metrostav

FOTOREPORTÁŽ

ZAHÁJENÍ OPTIMALIZACE TRATI V TŘINCI: 12. 5.



Symbolickým poklepáním kladívky na kolejnici zahájil investor spolu se zhotoviteli a zástupci samosprávy stavbu



Třinecká starostka Věra Palkovská připomněla, že v rámci stavby vznikne na nádraží Třinec i důležitý podchod

Slavnostního zahájení železniční stavby „Optimalizace trati Bystřice nad Olší–Český Těšín“ se na nádraží v Třinci zúčastnilo několik desítek pozvaných hostů. Stavba byla zahájena už vloni, slavnostního poklepání na kolejnici se dočkala více než po půl roce. „Jsme toho názoru, že přece jen železniční stavba za více než dvě a půl miliardy korun, která se realizuje v době ekonomické krize, stojí za to, abychom se tady sešli a alespoň ji symbolicky zahájili, byť s určitým zpožděním,“ řekl přítomným generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Jan Komárek.



Generální ředitel SŽDC Jan Komárek, zástupce investora, zdůraznil význam stavby i jejího slavnostního zahájení



Zahájení se zúčastnil generální ředitel Subterra Ondřej Fusch (nalevo) a generální ředitel OHL ŽS Michal Štefl (napravo)

„V Třinci proběhne v souvislosti s koridorem řada významných akcí. Patří mezi ně podchod na Žižkově ulici, po kterém už dlouho volá velká část občanů, částečně se zmodernizuje i stávající železniční stanice. Chystá se realizace železničního mostu a v centru města zároveň vznikne podjezd Via Lyžbice. Ten je důležitý proto, že v současnosti trať a řeka Olše rozdělují město na dvě části,“ řekla ve svém proslovu třinecká starostka Věra Palkovská. Za zhotovitele se slova ujal generální ředitel OHL ŽS Michal Štefl, který představil rozsah stavby a připomněl její význam pro region.

BURZA VZÁJEMNÉ POMOCI V PROVOZU OD 15. 4.

Ve čtvrtek 15. dubna Nadační fond Veselý senior, ve spolupráci s pražským magistrátem a Městskou částí Praha 2, slavnostně zahájil provoz „Burzy vzájemné pomoci.“ Prostor „Burzy“ se nachází v Trojické ulici číslo 1 v Praze 2. Divize 2 naší společnosti zde zrekonstruovala během jednoho měsíce v rámci charitativního příspěvku sklepní prostory činžovního domu. Ty budou dále sloužit k setkávání seniorů potřebujících a hledajících společenský kontakt, ale i uplatnění pro své schopnosti.



Slavnostního přestřižení pásky se zúčastnila patronka nadačního fondu Veselý senior a zároveň moderátorka akce Tereza Kostková, moderátor Karel Šíp a starostka Prahy 2 Jana Černochová. (foto nalevo). O hudební doprovod slavnostní akce se postaral Jaroslav Svěcený a zpěvačka Dita Hořínová (foto napravo).

Ačkoliv se nejednalo o referenční stavbu, Subterra zde ukázala, že umí být spolehlivým partnerem i při charitativních akcích.



SETKÁNÍ S OBCHODNÍMI PARTNERY: 13. 4.

V rámci veletrhu IBF, který se uskutečnil ve dnech 13.–17. dubna v Brně, uspořádaly 13. dubna společnosti Subterra a Metrostav společenské setkání se svými obchodními partnery. Podruhé se místem konání stala brněnská restaurace Borgo Agnese. Pozvání na setkání přijali téměř dvě stovky hostů, které na úvod pozdravil generální ředitel společnosti Subterra Ondřej Fuchs (foto nalevo). Vděčnou hudební kulisu zajišťovala jazzová kapela Quartet

Jakuba Šafra a Petra Erneyi. Vokálně je střídala slovenská skupina Fragile. V průběhu večera se hosté mohli zabavit v instalovaném kasinu, kde se hrálo s bankovkami Subterra a Metrostav. K doprovodnému programu patřila také degustace vína Markuzzi a značkových rumů a whisky. Svými triky bavil například generálního ředitele Metrostavu Pavla Piláta kouzelník Robert Fox (foto napravo).



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

55 let

Schovánek Viktor	8. 6.
Kačírek Josef	23. 6.
Nágel Dušan	23. 6.
Míka Karel	26. 6.
Vrabec František, Ing.	14. 7.
Horníš Stanislav	15. 7.
Feyrer Jiří	30. 7.

60 let

Homola František	2. 6.
Dzura Vladimír	15. 6.
Černok Ladislav	9. 7.

Životní jubileum oslaví tyto dámy:

Ráblová Zora, JUDr.	1. 7.
Šedinová Helena, Ing.	14. 7.
Petríková Mária	15. 6.
Pohanková Marie	28. 7.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Štoček Petr	3. 6.
Polášek Antonín	7. 6.
Dvořák Petr	19. 6.
Tremel Jiří	1. 7.

15 let

Černok Ladislav	12. 6.
Kůžel Luboš	10. 7.
Sekereš František	10. 7.
Petrík Vladimír	13. 7.

20 let

Husák Ladislav	10. 7.
----------------	--------

25 let

Schiller Karel	1. 6.
Šimůnek Miroslav	1. 6.
Lichovník Josef	3. 6.
Boček Bohumil	1. 7.
Hořánková Jana	1. 7.

30 let

Dronski Jaromír, Ing.	2. 6.
-----------------------	-------

35 let

Hořánek Petr	31. 7.
--------------	--------

40 let

Palašty Lubomír	28. 7.
-----------------	--------