



V KRÁLOVOPOLSKÝCH TUNELECH SE BETONUJE



SUBTERRA A.S., ČLEN DDM GROUP



REVITALIZACE SÍDLIŠTĚ KROČEHLAVY

Pět otázek pro... Na činnost odboru řízení zakázek úseku obchodního ředitele jsme se zeptali nové vedoucí Daniely Filipové – str. 2

Divize 3 a partneři ve sdružení se v rámci ekologické stavby zasloužili o to, že je **Podkrušnohorská výsypka opět krajinou** – str. 2

Modernizace budovy výzkumu MEOPTA – divize 2 zahájila rekonstrukci objektu v areálu přerovské továrny na optické přístroje – str. 3

Fotoreportáže – Letní sportovní hry Metrostavu, Kahan Cup 2010, Zahájení rekonstrukce železniční stanice Bojkovice – str. 4

AKTUALITY

TYRŠŮV VRCH SE RÝSUJE

Dva bytové domy, které staví divize 2 pro Metrostav Development v Nuslích, dosáhly hrubé stavby. Nyní dochází k instalacím oken a vnitřních rozvodů inženýrských sítí. Projekt má být dokončen na začátku příštího roku.



RAŽBA ZAHRADNICKÉHO TUNELU

Na konci července zbývalo vyrazit posledních přibližně 250 z celkových 936 metrů Zahradnického tunelu. I přes složitou geologii tvořenou pevnou žulou nenabírá tým Radima Šponara z divize 1 skluz. K prorážce by mělo dojít na konci září.



NOVÉ VEDENÍ DIVIZE 4

Divize 4 má od začátku července nové vedení. Stávající ředitel Martin Skořepa přešel do úseku generálního ředitele Subterra jako specialista TZB. Na jeho pozici nastoupil Jiří Lev, bývalý obchodní ředitel společnosti Metrostav SK.



NOVÉ PODZEMNÍ GARÁŽE JSOU ZKOLAUDOVÁNY

V úterý 22. června byla provedena kolaudace nových dvoupatrových podzemních garáží, které za přibližně devět měsíců postavila divize 2 v Lu-páčově ulici na Žižkově.



DÁLKOVÉ ŘÍZENÍ NA ŽELEZNICI



Ve čtvrtek 17. června byla v hotelu Hvězda v Bojkovicích oficiálně zahájena rekonstrukce stávajícího kolejiště v žst. Bojkovice včetně návazné rekonstrukce zabezpečovacího zařízení. Stanice Bojkovice leží v úseku mezi Starým Městem u Uherského Hradiště a Vlárským průsmekem na hranici se SR ve Zlínském kraji. Symbolického poklepání na kolejnici se zúčastnili zástupci města, investora, projektanta a zhotovitele.

V malém moravském městečku čítajícím 4628 obyvatel se v současné chvíli jedná o druhou velkou dopravní stavbu. Vedle rekonstrukce železniční stanice zde probíhá též rekonstrukce hlavní silnice. Bojkovice se tak staly jedním velkým staveništěm. „Jsme velice rádi, že se právě zde v Bojkovicích uskutečnilo takovéto slavnostní zahájení. Rekonstrukce železniční stanice má pro naše město obrovský význam z hlediska kvality dopravní obslužnosti. Za obyvatele Bojkovic můžu slíbit, že se budeme snažit respektovat zhoršené životní podmínky vyvolané stavbou,“ řekla ve svém úvodním proslovu místostarostka Bojkovic Květoslava Ogrodníková. Stavbařům také nabídla možnost informovat místními obyvatele prostřednictvím veřejného rozhlasu.

Stavba zahrnuje rekonstrukci železničního svršku a spodku na slavičinském zhlaví stanice, včetně podstatné části staničních kolejí. Rekonstrukce železničního spodku a svršku řeší přemístění dosud směrově nevhodně umístěného slavičinského zhlaví směrem k výpravní budově, čímž dojde i

k přesunutí úrovněového přejezdu ze stávající polohy do záhlaví stanice. Všechna instalovaná technologická zařízení budou připravena pro možnost jejich následného dálkového ovládání v některé z navazujících staveb. „Rekonstrukce železniční stanice Bojkovice sice patří z našeho pohledu mezi menší investiční akce, přesto bych chtěl podotknout, že má velký význam. Správa železniční dopravní cesty touto stavbou začíná připravovat dálkové řízení i na tzv. boční trasy. Rekonstrukce v Bojkovicích je tady na Moravě pomyslnou první vlaštovkou. V blízké budoucnosti dojde k tomu, že chod této boční větve budeme dálkově řídit z centrálního dispečinku, který nyní budujeme v Přerově. A to bude obrovský skok v technice,“ vysvětlil investiční záměr Jiří Mlynář, ředitel Stavební správy Olomouc SŽDC, s.o.

V rámci prací dále dojde ke zřízení ostrovního nástupiště mezi kolejemi číslo 1 a 3 a vybudování jednostranného nástupiště u koleje číslo 5. Součástí stavební části je i realizace nového objektu pro technologická zařízení a dopravní kanceláře. Z technologického hlediska stavba obsahuje modernizaci stávajícího staničního, traťového a přejezdového zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a dále nezbytné úpravy v oblasti silnoproudu, včetně zřízení nové elektrické přípojky a trafostanice. Všechna instalovaná technologická zařízení budou připravena pro možnost jejich následného dálkového ovládání v některé z navazujících staveb.

dokončení na straně 3

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE

Vážení spolupracovníci, v těchto dnech probíhá intenzivní příprava na zahájení výstavby trasy metra A z Dejvic do Motola. Na této stavbě budou poprvé v České republice nasazeny moderní tunelovací stroje nové generace typu EPB. Dochází tedy k podobnému procesu jako ve většině vyspělých zemí světa, kde využití těchto sofistikovaných systémů razantně stoupá a výrazně konkuruje klasickým tunelářským technologiím. Proto je dobře, že jsme zachytili tento trend a že se Subterra na nasazení těchto strojů bude podílet stejně, jako se podílela i na celé přípravě.

Výstavba podzemních objektů tzv. hornickým způsobem je složitý proces, který více než v jiných oborech vyžaduje respektování přírodních podmínek. Ty často zůstávají očím projektantů i stavitelů do značné míry skryty až do okamžiku realizace. Proto je třeba vycházet ze zkušeností vlastních i všech zúčastněných odborných orgánů a organizací a důsledně se řídit pravidly bezpečnosti práce. Na tom ve většině případů závisí zdraví i životy zaměstnanců, nemluvě o majetkových škodách.

V této souvislosti bych se rád vrátil k mimořádné události, k níž došlo na stavbě tunelu Jablunkov loni v listopadu. V červenci uzavřel Báňský úřad šetření. Z jeho závěrů vyplynulo, že příčinou závažné provozní nehody byla nepředvídatelná a náhlá změna horninového masivu, v jehož důsledku došlo k porušení výztuže a následnému zvaluvu. Báňský úřad však současně shledal porušení ustanovení některých bezpečnostních předpisů, i když konstatoval, že tato porušení neměla na vznik provozní nehody přímý vliv. Za to byla uložena naší firmě sankce ve formě pokuty. Bude-li další vývoj probíhat bez překážek, lze očekávat, že s pracemi na zmáhání zvaluvu se započne ještě letos.

Z této události si musíme vzít důkladné poučení. Na všech tunelových stavbách je třeba důsledně prověřit správnost technologických postupů, soulad provozní a projektové dokumentace a soulad těchto dokumentací s platnou legislativou z hlediska možných rizik při realizaci díla. Takto prověřenou dokumentaci a závazné předpisy musí vedoucí pracovníci důsledně dodržovat a jejich aplikaci v praxi pravidelně kontrolovat. Proti neočekávaným událostem v podzemí není nikdo imunní. Dokázat minimalizovat jejich dopad je znakem skutečné odbornosti dodavatelské firmy.

Moderní technologie, které jsem zmínil v úvodu, s sebou přinášejí i vyšší míru bezpečnosti ražby tunelů ve složitějších podmínkách. Ve zvládnutí těchto technologií je možno spatřovat výzvu pro nastupující generaci techniků na tunelových stavbách. Aby se jim to podařilo alespoň tak, jako těm před nimi.

Ing. Ondřej Fuchs,
generální ředitel

DVA PRŮMYSLOVÉ CELKY PRO SLOVNAFT

Divize 2 naší společnosti získala novou zakázku na Slovensku. Pracovní tým Radovana Koutka má za úkol vypracovat ucelenou část realizační projektové dokumentace v návaznosti na zapracování stavební připravenosti pro technologickou část a dále provést kompletní realizaci stavební části dvou provozních celků v areálu Slovnaftu.

Subterra se totiž stala subdodavatelem slovenské firmy SES Tlmače (Slovenské energetické strojárne), která pro bratislavský Slovnaft realizuje dva nové provozní celky. Subterra provede komplexní výstavbu dvou přístaveb.

„V první fázi připravujeme realizační projekt stavebních částí, včetně navazujících technologických částí, které zajišťuje právě firma SES Tlmače. Ve chvíli, kdy budeme mít platné stavební povolení, čeká nás v Bratislavě výstavba dvou provozních celků, značených jako PC 2 (strojovna a mezistrojovna) a PC 3 (teplárna) s půdorysními rozměry přibližně 25 x 30 metrů u hlavních objektů. A dále výstavba navazujících stavebních a inženýrských objektů. Výška hal je kolem třiceti metrů,“ charakterizuje stavbu manažer projektu Radovan Koutek.

dokončení na straně 3



PĚT OTÁZEK PRO...

DANIELU FILIPOVOU,
vedoucí odboru řízení zakázek
a zástupce obchodního ředitele

Daniela Filipová se v červnu vrátila do funkce vedoucí odboru řízení zakázek v úseku obchodního ředitele. Zeptali jsme se na činnost odboru a na první týdny ve staronové funkci.



Přešla jste z odboru obchodní politiky do odboru řízení zakázek. Je mezi nimi rozdíl?

V rámci úseku obchodního ředitele jde o dva odbory, které řeší na první pohled rozdílnou problematiku, ale ve skutečnosti spolu poměrně úzce souvisí a vzájemně se doplňují. Pokud mám zjednodušeně definovat problematiku jednotlivých odborů, tak OOP vytváří obchodní strategii společnosti a zabývá se marketingovou činností, tedy předstoutěžní fází potenciálních stavebních zakázek a ORŽ je zaměřen na problematiku nabídkové činnosti se všemi souvislostmi jak v oblasti legislativní, zejména z pohledu zákona o veřejných zakázkách, tak z pohledu dodržování zavedeného systému řízení.

Co všechno tedy zajišťuje odbor řízení zakázek?

První pracovní oblastí odboru řízení zakázek je podpora divizím, ať už v oblasti nabídkové činnosti jako takové, tak i servis vzhledem k prokazování kvalifikace uchazeče – zajištění potřebných dokladů a osvědčení z pohledu zákona o veřejných zakázkách, aktualizace dokumentů související s nabídkami společnosti. S tím také souvisí další činnost odboru řízení zakázek a tou je kontrolní činnost obchodních úseků divizí. Druhou oblastí je zajištění a příprava podkladů pro koordinaci zahraničních aktivit jednotlivých společností skupiny DDM včetně Slovenska. Náplní odboru je i koordinace zahraniční obchodní činnosti uvnitř společnosti vyjma Maďarska.

V úseku obchodního ředitele došlo k personálním změnám. Jsou již všechny pozice naplněny?

K základním personálním změnám došlo už na přelomu roku, kdy byly k 1. 1. 2010 zrušeny v úseku OR tři pracovní pozice. V průběhu prvního pololetí odešli další dva pracovníci. Krátce po provedeném doplnění nastoupili dva kolegové z odboru OP od 1. července do vedení divize 4, a tak se situace uvnitř úseku zatím příliš nezlepšila. Vzhledem k provázanosti odborů obchodní politiky a řízení zakázek se snažíme zajistit všechny potřebné činnosti, domnívám se ale, že tento stav nelze udržet dlouho.

Kromě koordinace zahraniční činnosti je vaším základním posláním poskytovat servis divizím...

Přesně tak. Divize se mohou spolehnout, že při přípravě nabídek podáváných v rámci zadávacích řízení vypisovaných jak veřejnými, tak soukromými zadavateli, nedojde například k tomu, že bychom neměli patřičné dokumenty. Tím mám na mysli platnosti všech potřebných dokumentů, certifikátů a oprávnění. Vzhledem ke skutečnosti, že naše divize nemají právní subjektivitu, je převážná většina dokladů vydávána pouze na společnost Subterra a.s.

Je podle vás šance získat dnes zahraniční zakázku?

Ano, ta šance tu je, ale rozhodně ji nechci přeceňovat. Většina evropských zemí, chrání více či méně svůj stavební trh před zahraniční konkurencí. Například v Chorvatsku, kde jsme ještě před několika lety stavěli, došlo v roce 2008 ke změně legislativy a tím k jistému znevýhodnění zahraničních firem v nabídkových řízeních. Nejdále jsme ve snaze o uplatnění v zahraničí s Maďarskem, kde máme již několik let pobočku, známe velice dobře tamní legislativu, opakovaně soutěžíme, ale ani tady jsme zatím žádnou zakázku doposud nezískali.



V KRÁLOVOPOLSKÝCH TUNELECH SE BETONUJE

Obě tunelové roury pod Dobrovského ulicí v Brně, včetně tunelových spojek, jsou již proraženy a veškeré práce se nyní soustřeďují na betonáž definitivního ostění. Betonáž je rozdělena na tři technologické etapy – protiklenba, klenba, mezistrop.

„V polovině července jsme měli na tunelovém tubusu T2, který provádí naše firma, zabetonováno 950 metrů protiklenby. Zbývajících 110 metrů předpokládáme dokončit do 7. srpna,“ upřesňuje postup prací vedoucí projektu Milan Pátek z divize 1.

Klenby je podle Milana Pátka zabetonováno 730 metrů. Dokončení této technologické etapy je naplánováno na 16. září. Před tímto termínem musí pracovní tým divize 1 demontovat konstrukce profiláčního, izolačního a armovacího vozu. „Mezistropu máme zabetonováno přibližně 180 metrů. Dokončení včetně demontáže hlavní formy plánujeme 30. listopadu,“ dodává Milan Pátek.

Sekundární ostění protiklenby bylo navrženo ve dvou variantách. První varianta počítala s dělenou protiklenbou, druhá s nedělenou protiklenbou. Společnost Subterra, jako zhotovitel, si vyžádal variantu, z níž byla vypuštěna pracovní spára s ozubem ve středu protiklenby, a tím i speciální výztužné pruty se spojkami HALFEN HBS. Toto řešení vyžaduje pro zajištění staveništní dopravy na čelbu raženého tunelu použít mostního provizoria (ženižní mostní konstrukce). Uvedené provizorium je know-how zhotovitele.

Konstrukce klenby má oproti dokumentaci pro zadání stavby mírně upravenou geometrii líce sekundárního ostění. To se týká vytvoření rezervy pro deformace primárního ostění v opěři a tvaru

ozubu, což je konzola, na níž bude uložen mezistrop. Jinak je vzdušný líc klenby dán tvarem bednicí formy a vychází ze šířkového uspořádání silnice.

Mezistrop je v tunelu navržen z důvodu odvětrávání dopravního prostoru přes technologické centrum. Pro tunel s údolnicovým obloukem je tento typ větrání lepší než průchozí větrání. Dopravní prostor bude odvětráván přes otvory v mezistropu, osazené vzduchotechnickými klápkami.

Konstrukce mezistropu je v příčném řezu v normálním profilu. Ze spodní i horní strany je zaklenutá, a na horním lici navíc s mírnými náběhy u podpor, aby voda nezatékala do spáry mezi klenbu a mezistrop. Tloušťka desky mezistropu je v příčném řezu proměnná s minimem uprostřed rozpětí 250 mm. V profilu tunelu v nouzovém zálivu je horní líc rovný s minimální tloušťkou desky 200 mm a mezistrop je zavěšen na táhlech.

„Určitou organizační komplikací je pro nás nutnost zahájit další stavební práce v předportáli královopolské strany. To omezí, respektive úplně zastaví, příjezd mechanismů na naše pracoviště z tohoto portálu. Současně s betonážemi zde bude probíhat jak výstavba chodníků a ukládání podkladních betonů vozovek v tunelech, tak i ošetřování dilatačních spár a injektáže vrchlíku klenby,“ říká dále Milan Pátek.

Mimořádná kumulace prací provází stavbu po celou dobu výstavby. Vše se podřizuje tomu, aby termín zprovoznění stavby 31. prosince 2011 byl dodržen, i když zahájení tunelových částí stavby bylo vlivem soudních sporů o neplatnost stavebního povolení pozděno o osmnáct měsíců.

PODKRUŠNOHORSKÁ VÝSYPKA OPĚT KRAJINOU

Divize 3 naší společnosti realizuje od poloviny loňského roku ve „Sdružení SBT+SSR+LF+SSŽ–Podkrušnohorská XII“ další etapu rekultivace území dotčených těžbou hnědého uhlí na lokalitě těžební společnosti Sokolovská uhelná a.s. Jedná se o pokračování zahazení důlní činnosti části Podkrušnohorské výsypky na ploše 116,8 ha.

Rekultivace je rozdělena do pěti stavebních objektů, v jejichž rámci je lokalita terénně upravována, povrchově odvodňována pomocí systému otevřených zachytých a cestních příkopů, odvodňovacích kanálů, pramenných jímek, odvodňovacích stabilizačních žeber a doplňována mokřady. Povrchové vody jsou sváděny do stávajících odvodňovacích zařízení a recipientu v prostoru výsypky. Následně bude lokalita zpřístupněna pomocí systému hospodárních (cest) navazujících na stávající cestní síť. Práce završí biologická rekultivace spočívající v zalesnění.

„Stavební objekt 01 (SO 01), což jsou terénní úpravy, již máme od dubna tohoto roku v rozhodujících objemech dokončený. Větší část jsme

stihli ještě v minulém roce. Systém odvodnění rekultivované lokality (SO 02) probíhá kontinuálně s výstavbou mokřadů (SO 04) a hospodárních (SO 03). Právě s hospodárními jsme byli nuceni začít až v květnu. Nepříznivé klimatické podmínky na konci loňského roku a začátku letošního totiž zapříčinily, že na rozbahněné pláň nebylo možné nasadit těžkou techniku. Výstavbu mokřadů se nám podařilo ukončit v červnu a převážnou část lesnické rekultivace (SO 05) již v květnu. Zbýlou část dokončíme vzhledem k vegetačnímu klidu na podzim. V dalších letech však ještě bude nutné provádět dosadbu uhynulých stromů včetně ostatní péstební činnosti,“ popisuje průběh rekultivace manažer projektu Milan Mesiarkin z divize 3.

Technická část projektu by měla být hotova podle smlouvy 30. září 2010. Péstební péči však bude zhotovitel zajišťovat ještě dalších devět let.

Účelem rekultivace na ploše asi 116 ha (rozloha odpovídá přibližně osmnácti strahovským stadionům) je navrácení přírodního rázu krajiny. Proto se v rámci projektu budují i mokřady.



DOKONČENÝ PROJEKT DIVIZE 3

NOVÉ PORTÁLY PROMĚNNÝCH
DOPRAVNÍCH INFORMACÍ

Od konce minulého roku do konce letošního června stavěla divize 3 na českých dálnicích nové portály dopravního značení a proměnných informací. Celkem bylo 30. června uvedeno v činnost osmadvacet poloportálů a dva celoportály nesoucí zařízení pro zobrazování proměnných dopravních informací a značek. Místně jsou portály na dálnicích D1, kde je pět nových portálů, dále na D2, kde je osm nových portálů a na D5, kde je sedmáct nových portálů.

Betonové patky nesoucí ocelovou konstrukci portálů se značkami byly zbudovány v geologicky různorodých materiálech. Jednalo se o založení v zeminách třídy 3–6. Se stavbou portálů souvisela také realizace přípojek elektrického napájení portálů a optických datových kabelů, v délkách od stovek metrů až po nejdelší 1200 metrů dlouhou trasu. Celková délka přípojek byla téměř čtrnáct kilometrů, vše kopané převážně ručně v těžko přístupných místech.

„Abychom byli schopni zrealizovat napájení portálů a datový přenos, museli jsme zhotovit celkem 1540 metrů chrániček umístěných ve dvaadvaceti protlacích pod dálnicemi v celé šířce. V jednom případě také pod potokem křižujícím trasu přípojky,“ bilancuje dokončený projekt Karel Minařík z divize 3, který výstavbu portálů řídil.



Během výstavby, která trvala osm měsíců (listopad až červen), musel jeho pracovní tým operativně řešit také změnu umístění jednoho portálu včetně projektu a související inženýrské činnosti. „Do výstavby velkým vlivem zasáhlo počasí, které nám příliš nepřálo. Přes všechna ztížení výstavby jsme dílo odevzdali k užívání v náležitě kvalitě a ke spokojenosti investora,“ dodává Karel Minařík.

Každý informační portál je složen ze samotného portálu, ZPI (Zařízení pro provozní informace), PDZ (Proměnná dopravní značka) a rozvaděče Mx, kde je umístěna řídicí jednotka každého informačního portálu. Odtud lze dálniční návštěvi rovněž lokálně ovládat.

SUBTERRA PARTNEREM JÍZDY
PARNÍCH VLAKŮ

O prvním prodloužení červencovém víkendu se v Nedvědicích v Jihomoravském kraji konaly tradiční Slavnosti Pernštejnského panství. Návštěvníky na akci vezly historické parní vlaky, jež speciálně na tyto slavnosti vypravily z Brna a Havlíčkova Brodu České dráhy. Společnost Subterra, jakožto významný zhotovitel řady železničních staveb, se stala partnerem jízdy parních vlaků. Naše hostesky během krásných letních dní rozdávaly cestujícím materiály naší společnosti včetně nafukovacích balónků a bonbónů, o které byl zájem především mezi nejmladšími účastníky slavností.

TECHNOLOGIE BETONÁŽÍ

OLBRAMOVICKÝ TUNEL – DEFINITIVNÍ OSTĚNÍ

Postup výstavby Olbramovického tunelu se nyní dostává do etapy realizace konstrukcí definitivního ostění. Tento tunel na trati Votice–Olbramovice, který je součástí skupiny tunelů navržených v rámci stavby Modernizace trati Votice–Benešov u Prahy, je zajišťován pracovníky divize 1 pod vedením Jakuba Němečka. Od prorážky kaloty 18. května 2010 se hlavní pozornost pracovníků projektu přesunula na přípravu a vlastní betonáže definitivního ostění tunelu.

V přípravě betonáží zhotovitel běžně řeší technologické podmínky, kdy na zadané kvalitativní parametry betonů konstrukcí v projektu reaguje návrhem vlastností čerstvých betonů, které budou pro jednotlivé betonované prvky použity. Na konkretizaci uvažovaných receptur pro betonáže je potřeba mít dostatek času. Ještě téměř nikdy jsme se nesetkali s případem, kdy by výrobce betonu měl okamžitě k dispozici všechny potřebné betony s projektem určenými parametry. Situace v dané oblasti byla dále výrazně časově komplikována zejména dalšími dvěma okolnostmi.

Jednak vstupy, tedy navrženými parametry betonu kleneb definitivního ostění, které nebyly zadávacími projekty stanoveny jednotně pro navrhované tunely této části koridoru. Těž předepsaný parametr odolnosti proti vlivu prostředí XF2 byl nadsazen nevhodně k místním podmínkám díla. Druhou komplikací je existence současného nesouladu dvou rozhodujících předpisů pro realizace železničních tunelů. Resortní „Technické a kvalitativní podmínky staveb českých drah“ (známé TKP ČD) v kapitole č. 17 Tunely nejsou v současné době plně aktualizované k základní technické normě ČSN EN 206-1 Beton.

Postupnými kroky se podařilo uvedené nesrovnalosti projednat se všemi partnery výstavby tak, aby mohla být dokončena řídicí dokumentace stavby (RDS) se sjednoceným zadáním pro provádění konstrukcí definitivního ostění včetně pravidel pro hodnocení dosažené kvality.

K dnešnímu dni jsou plně rozvinuty betonáže spodních částí ostění tunelu, tj. základových pasů, případně pasů včetně protikleneb. Proudová výstavba probíhá po blocích délky 12 metrů od výjezdového portálu (Olbramovický) směrem k Votickému. Současně se uskutečňuje závěrečná fáze kompletace bednicí formy bloku č. 35, který se stane startovacím blokem postupných betonáží klenbových částí tunelu.

Václav Braun ■



DÁLKOVÉ ŘÍZENÍ NA ŽELEZNICI

dokončení ze strany 1

Zhotovitelem je „Sdružení SBT + SIGNALBAU – žst. Bojkovice“, jehož členy jsou Subterra a.s. (vedoucí účastník sdružení) a SIGNALBAU a.s. Projektantem stavby je firma MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

„Společnost Subterra se touto stavbou vrací do oblasti působnosti Správy dopravní cesty Zlín, kde dříve realizovala mimořádně velké koridorové stavby. Jsem proto rád, že se po letech opět můžeme podílet na modernizaci další části moravské železnice,“ řekl Antonín Formánek, ředitel divize 3 společnosti Subterra, která stavbu řídí.

Stavba „Rekonstrukce žst. Bojkovice včetně rekonstrukce zabezpečovacího zařízení“ je schválena na spolufinancování Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava. Celkové náklady na rekonstrukci stanice jsou plánovány na 224 387 305 Kč bez DPH. Příspěvek z Fondu soudržnosti může být maximálně 188 809 650 Kč, což činí 85 % výdajů projektu. Zbývající část je spolufinancována z národních zdrojů prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.



REVITALIZACE SÍDLIŠTĚ KROČEHLAVY

V úterý 8. června předal kladenský primátor Dan Jiránek řediteli divize 2 naší společnosti Petru Kajerovi stavbu Revitalizace veřejných prostranství na největším kladenském sídlišti Kročehlav. Jedná se o část revitalizace sídliště, během které budou nově realizovány či rekonstruovány chodníky, osvětlení, parkovací stání či zastávky MHD. Součástí projektu jsou i závěrečné sadové úpravy.

„Revitalizace sídliště Kročehlav je rozsáhlý projekt, který v sobě zahrnuje několik samostatných staveb. Jednou z nich je právě úprava veřejných prostranství, což se příznivě dotkne všech místních obyvatel. Vznikne zde centrální pěší zóna, která umožní pohodlný pohyb po sídlišti ať už pěšky, s kočárkem, na bruslích nebo na kole. Bude to místo, kde se lidé mohou scházet, posedět ve stínu nově vysazené zeleně a kde si děti budou hrát na nově postavených hřištích,“ řekl krátce po poklepání na základní kámen stavby kladenský primátor Dan Jiránek.

Stavba je rozdělena na tři etapy tak, aby bylo možné provádět stavební práce za částečného provozu. „Začali jsme nejprve s realizací druhé a třetí etapy současně. Sídliště má obdélníkový tvar a etapy tvoří vždy jednu třetinu sídliště, přičemž první etapa se nachází uprostřed. Takže v současné chvíli se stavební práce odehrávají na obou koncích sídliště,“ vysvětluje postup prací manažer projektu Milan Terich z divize 2.

Kromě zmíněných dvou etap bude divize 2 kompletně rekonstruovat a dostavovat veřejně přístupné dětské hřiště, kde vznikne například nová U-rampa či stoly pro stolní tenis.

Revitalizace, za kterou město zaplatí přibližně 130 mil. korun, bude kompletně dokončena v listopadu roku 2011. Dílčí předávání jednotlivých částí však probíhá postupně. Statutární město Kladno spolufinancuje Revitalizaci sídliště Kročehlav také s pomocí evropských fondů.

Sídliště Kročehlav bylo postaveno v dobách socialistického rozvoje, což je patrné nejen na pohled, ale také pod povrchem. „Dnes a denně se setkáváme s tím, že během výkopů narazíme na inženýrské sítě, které v daném místě vůbec neměly být. Doposud největší problém nám způsobil horkovod, který nevede v předepsané hloubce. Aby nedošlo k jeho poškození, musíme jej, ať už trvale nebo provizorně, chránit dodatečnými železobetonovými přejezdy. Snad nás uvnitř sídliště nepotká něco horšího,“ doufá Milan Terich.

MODERNIZACE BUDOVY VÝZKUMU MEOPTA

Divize 2 naší společnosti ve sdružení se společností EP Rožnov (sdružení MEOPTA) zahájila koncem května tohoto roku rekonstrukci objektu v areálu největší pferovské továrny na optické přístroje MEOPTA. Cílem projektu je změnit propozice a celkově zmodernizovat třípodlažní objekt se suterénem tak, aby dále sloužil jako kanceláře a vývojové a výzkumné centrum společnosti. Stavební část projektu má být dokončena letos 8. prosince.

„Rekonstrukce se dotkne všech částí objektu, který byl laicky postaven v padesátých letech minulého století. To znamená, že postupně od posledního patra vybouráváme stávající podlahy, částečně okna a většinu přiček. Střecha bude odkryta až na krov, nově přelaťována, zateplena a zakryta. Zcela nově budou rozvedeny všechny inženýrské sítě, včetně rozvodů stlačeného vzduchu a datových rozvodů,“ popisuje stavbu vedoucí projektu Rudolf Frlička z divize 2.

Kolem celé budovy, jejíž půdorys je ve tvaru písmene T, bude realizován asi 220 metrů dlouhý a 2,5 metru hluboký výkop pro aplikaci hydroizolace.

„Budova je od prvního až do posledního podlaží vyklizená, takže rekonstrukce probíhá bez problémů. Podmínkou stavby však bylo, že v suterénu budou po celou dobu v provozu laboratoře. Rekonstrukce tam probíhá za provozu, což vyžaduje dobrou koordinaci prováděných prací mezi zhotovitelem a pracovníky laboratoře,“ říká o nejnáročnější části rekonstrukce Rudolf Frlička.

V rámci modernizace zastaralé budovy dojde k zateplení celého objektu. „Vnitřní propozice a vybavení tak bude odpovídat zvyklostem administrativní a vývojové budovy jednadvacátého století,“ dodává Rudolf Frlička.



DVA PRŮMYSLOVÉ CELKY PRO SLOVNAFT

dokončení ze strany 1

Hlavní objekty provozních souborů budou založeny na pilotách o průměru 630–1230 mm. Hloubka těchto pilot bude až osmáct metrů. Spolu se železobetonovou monolitickou základovou deskou zajistí rovnoměrné sedání od statických a zejména od dynamických účinků vrchní stavby. Spodní stavba je dispozičně členěna na více výškových úrovních pod rovinou terénu a bude tvořena železobetonovou monolitickou konstrukcí. Vrchní stavba je projektována v kombinaci ocelového a železobetonového skeletového systému. Zastřešení objektů bude ocelovými příhradovými vazníky. Opláštění obou budov zajistí sendvičové panely.

Pro pracovní tým Radovana Koutka půjde o novou zkušenost. V celém areálu Slovnaftu Bratislava platí mimořádné bezpečnostní podmínky a speciální interní řád s ohledem na charakter výrobního procesu továrny, tedy vysoce hořlavé a výbušné prostředí. „Kromě toho se budeme muset vypořádat také s velice stísněnými podmínkami pro manipulaci s materiálem, omezenými přístupovými koridory a všudypřítomným provozem. Celý areál je navíc doslova prošípován funkčním trubkovým a kabelovým vedením,“ dodává Radovan Koutek.

Stavební část provozních celků má být dokončena společně s technologickou částí a připravena pro zahájení zkušebního provozu v červnu 2012.

INFORMACE ZE SKUPINY

PŘEHLEDNĚJŠÍ SPRÁVA NEMOVITÉHO MAJETKU

Skupina Metrostav, jejímž členem Subterra je, se v únoru letošního roku zařadila mezi přibližně tři desítky středně velkých českých firem, které začaly spravovat svůj majetek prostřednictvím tzv. uzavřených investičních fondů kvalifikovaných investorů. Hlavní předností tohoto fondu je centralizace, zhodnocení a přehlednější správa nemovitého majetku. Akciová společnost Metrostav Nemovitostní, uzavřený investiční fond, vznikla 18. února 2010. Část svého nemovitého majetku do fondu vložily společnosti Subterra a Metrostav.

Expanze stavební skupiny Metrostav s sebou totiž nese i nárůst nemovitého majetku. Pro lepší výnosnost a využití synergických efektů skupiny Metrostav bylo rozhodnuto o centrálním obhospodařování tohoto majetku. Skupina Metrostav se rozhodla vytvořit uzavřený investiční fond v souladu s novelou zákona o kolektivním investování.



„Důvodem pro změnu dosavadního způsobu podnikání skupiny Metrostav je především optimalizace řízení a správy vytvořeného nemovitostního portfolia a možnost jeho dalšího rozšiřování a zkvalitňování. Výhody očekáváme na straně úspor nákladů i ve zlepšení služeb klientům, tedy nájemníkům jednotlivých nemovitostí fondu,“ vysvětluje důvody vzniku uzavřeného investičního fondu jeho předseda představenstva Lubomír Prosek.

Vedle zmíněných výhod v centralizaci nemovitého majetku a jeho přehlednější správě je zde také daňové zvýhodnění poskytované státem. Ve světě se jedná o zcela běžný směr podnikání, v České republice jde o novou věc. „Nárůst firem, které se ubírají novým směrem podnikání ve formě uzavřených investičních fondů, je dán tím, že v minulém roce došlo k novelizaci zákona, která proces zakládání a správy fondu podstatně zjednodušila. Povolení k činnosti investičního fondu uděluje Česká národní banka,“ podotýká Lubomír Prosek.

Akciová společnost Metrostav Nemovitostní byla založena s původním minimálním vkladem ve výši 2 mil. Kč. Na konci června bylo základní jmění fondu navýšeno o 1,167 miliardy Kč na základě znaleckého posudku nepeněžitým vkladem. Převážnou část nemovitého majetku (přes 90 %) vložila společnost Metrostav, zbylou část Subterra. „Naším cílem je postupně oslovit a přivést do fondu další firmy skupiny Metrostav, a tím zvětšit portfolio obhospodařovaného nemovitého majetku,“ popisuje další vývoj fondu Lubomír Prosek.

MODERNÍ SÍDLO DIVIZE 2

Do poloviny května letošního roku procházelo sídlo divize 2 na Zbraslavi kompletní rekonstrukcí. Stávající objekt, který sloužil zčásti jako ubytovna, kanceláře divize a archiv společnosti, zcela změnil dispozice. Kolaudace zrekonstruovaného sídla divize 2 se uskutečnila 14. května tohoto roku. K slavnostnímu otevření nového sídla došlo za účasti prezidenta skupiny Metrostav Jiřího Bělohavy, generálního ředitele Subterra Ondřeje Fuchse a architekta přestavby Jiřího Javůrky 1. července.



KAHAN CUP 2010

Divize 2 na letošním 4. ročníku firemního fotbalového turnaje Kahan Cup, který se konal pod záštitou generálního ředitele, potvrdila roli favorita a počtvrté vystoupala na stupeň vítězů. Tradiční fotbalové klání složek společnosti Subterra se uskutečnilo ve čtvrtek 18. června na fotbalovém hřišti FSC Libuš v Meteorologické ulici v Praze 4. Na turnaj se přihlásilo stejně jako loni šest družstev: centrála, divize 1, divize 2, divize 3, divize 4 a divize 12.

Přířezka rozhodčího zahájila první zápas krátce po třinácté hodině. Obávaným soupeřem se pro ostatní týmy stala divize 2, která v seriálu turnajů ještě neklopýtla. I tentokrát dokázala svou aktivní hrou předčít soupeře. O úspěchu může hovořit také tým divize 1, který z loňského posledního místa postoupil na místo čtvrté. Druhá skončila stejně jako v minulém roce divize 4, třetí místo obhájila divize 12. Tým centrály obsadil páté místo a turnajové pořadí uzavřela divize 3.

Turnaj ukázal vzestup kvality všech zúčastněných týmů. Hrál se fair play a všem bylo jasné, že není tolik důležité umístění, jako neformální setkání kolegů, kteří se během roku málokdy potkají.

Jiří Procházka



Někteří borci se do míče uměli opravdu opřít, brankáři však často byli proti zakončení...



Mexické vlny se na stadionu sice nekonal, přesto měly některé týmy slušnou fanouškovskou základnu



Generální ředitel Ondřej Fuchs předává pohár pro vítěze kapitánu divize 2



Vítězný tým divize 2, který je pro ostatní družstva již čtyři roky neporazitelným

FOTOREPORTÁŽ

LETNÍ SPORTOVNÍ HRY METROSTAVU: 10.–11. 6.



Subterra byla letos již po šesté pozvána na Letní sportovní hry společnosti Metrostav. Jubilejní, 10. ročník se tradičně konal ve sportovním areálu Nymburk 10. a 11. června. Pro naši společnost byly sportovní hry mimořádně úspěšné. Subterra si tentokrát stoupla na stupeň vítězů. Celkové třetí místo si naši sportovci po skvělých výkonech právem zasloužili. Absolutním vítězem Letních sportovních her se stala divize 6 společnosti Metrostav.

Sportovci společnosti Subterra, Doprastav a všech divizí Metrostavu se opět utkali v pěti disciplínách, které nejednou prověřily týmový duch všech dvanácti družstev. V letním parnu, kdy po oba dny teploty ve stínu dosahovaly 34° C, byl pobyt na volejbalových, nohejbalových či tenisových kurtech vysilující. Přesto se podařilo našim tenistům Martině Kropáčkové a Radku Blaškovi (foto 1) postoupit až do finále. Ostatní zástupci naší společnosti si také nevedli špatně.

Volejbalisté (foto 2), ve složení Petr Lipš (kapitán), Jiří Krejčí, Eva Koppová, Helena Tomková,



Jan Březina a Lukáš Fučík skončili na krásném pátém místě. Nohejbalisté (foto 3) Petr Novák a Alan Rozprým na dobrém šestém místě.

Štafetový běh (foto 4) na 8x200 metrů a vrh koulí byly na programu v podvečer prvního dne her, jako jejich zlatý hřeb. Z dvanáctičlenných družstev se na trať vydalo osm nejrychlejších. Po horkém slunném dni a na zrádné dvoustovce to byl úkol nelehký. Přesto všichni účastníci bojovali ze všech sil a mnohdy se o pořadí štafet rozhodlo až na posledních metrech trati. Družstvo Subterra ve složení Petr Novák, Petr Lipš, Eva Limonová, Jiří Krejčí, Helena Tomková, Alan Rozprým a Jan Březina si doběhlo pro zasloužené 4. místo. Koulaři (foto 5) Blaško, Rozprým, Krejčí a Tomková dohodili na osmé místo.

Druhý den byl tradičně dnem finálových bojů. Tenisté ve vyčerpávajícím finále získali nádherné druhé místo a pomohli naší společnosti k nečekanému úspěchu. Věříme, že další rok bude pro sportovce společnosti Subterra (foto 6) ještě úspěšnější.

Helena Tomková

ZAHÁJENÍ REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ STANICE BOJKOVICE: 17. 6.



Mistostarostka Bojkovic Květoslava Ogrůdníková řekla, že stavba má pro město značný význam z hlediska obslužnosti



Ředitel stavební správy Olomouc SŽDC Jiří Mlynář připomněl dálkové řízení stanice z centrálního dispečinku



Ředitel divize 3 naší společnosti Antonín Formánek poděkoval za důvěru a přislíbil kvalitně provedené dílo

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	
Bažant Zdeněk	14. 9.
55 let	
Daniel František	11. 8.
Dejčák Stanislav	21. 8.
Hejna Miloš	18. 9.
60 let	
Mánek František	3. 8.
Valiska Juraj	15. 8.
Ott Jan	25. 8.
Hanudeř Pavol	3. 9.
Ůchrymčuk Ivan	6. 9.
Tremel Jiří	17. 9.
Chytráček Jiří	18. 9.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let	
Brezina Peter	1. 9.
Kovačík Štefan	1. 9.
Olešnaník Milan	1. 9.
Šafářík Peter	1. 9.
Syříš Josef	4. 9.
Merta Vojtěch	13. 9.
Resner Josef	18. 9.
15 let	
Skořepa Martin, Ing., MBA	1. 8.
Rábllová Zora, JUDr.	27. 8.
Cikánek Jaroslav	6. 9.
Linhart Martin	18. 9.
Holler Pavel	25. 9.
Kříž Josef	25. 9.
20 let	
Šedina Jindřich	3. 9.
25 let	
Kopřiva Libor	9. 9.
30 let	
Böhm Jaroslav	4. 8.
Krejčí Jaroslav	4. 9.
35 let	
Toman Vladimír, Ing.	1. 8.
Štědula Petr, Ing.	4. 8.
Opřil Ivan, Ing.	11. 8.
Štolba Miloš	18. 8.
Črha Antonín	1. 9.
Beránek Miloslav	18. 9.