



PRČICKÉ NÁMĚSTÍ
S NOVÝM POVRCHEM



SUBTERRA A.S., ČLEN DDM GROUP



PŘÍPRAVY PŘED RAŽBOU
STANICE VELESLAVÍN

Pět otázek pro... marketingového specialistu na zahraničí Miroslava Rypáčka, jenž se zúčastnil tunelářského kongresu v Helsinkách – str. 2

Divize 3 společnosti Subterra spolu s partnery ze „Sdružení SRB“ uvedla 16. května do provozu **Silnici I/11 v Hrádku** – str. 2

Na programové konferenci byl vyhlášen osobností uplynulého roku Josef Caletka. Více v rubrice **Setkání s osobností** – str. 3

Fotoreportáže – Pražské jaro 2011, ISEKI razilo v Pardubicích, Kahan Cup 2011, Veletřní setkání s obchodními partnery – str. 4

AKTUALITY

DRUHÝ TOMICKÝ TUNEL DOSTÁVÁ TVAR
Poslední ražený tunel na trati Votice–Benešov byl proražen v kalotě již 7. dubna a nyní se pracovní tým Jakuba Němečka z divize 1 soustředí na dobírání jádra. Razičům trvalo vyrazit horninový masiv necelé dva měsíce.



TECHNICKÁ REKULTIVACE SKONČILA
V dubnu dokončila divize 3 se svými partnery ve sdružení technickou část rekultivace XII. etapy Podkrušnohorské výsypky. Jedná se o území dotčené těžbou hnědého uhlí v lokalitě společnosti Sokolovská uhelná a.s.



DALŠÍCH PĚTADVACET MÍST PRO PŘEDŠKOLÁKY
Divize 2 dokončila v polovině května rekonstrukci druhého objektu mateřské školy v ulici U Zásobní zahrady v Praze 3. Od nového školního roku tak ve školce přibude dalších pětadvacet míst.



REKONSTRUKCE SÍDLA STŘEDOČESKÉ GALERIE
Divize 4 zahájila na konci dubna technicky náročnou zakázku v úzkých uličkách staré Prahy. V rámci rekonstrukce historického objektu patřícímu Středočeské galerii provede kompletní rozvody ústředního topení a vzduchotechniky.



OPRAVA MAĎARSKÉHO KORIDORU



Subterra uspěla jako člen sdružení „DSE Konzorcium“ ve výběrovém řízení na rekonstrukci trati Budapešť-Kelenföld–Tárnok. Stavba zahrnuje kompletní rekonstrukci přibližně dvaadvaceti kilometrů železniční trati poblíž Budapešti.

DSE Konzorcium (složené z firem Doprastav a.s. – vedoucí účastník sdružení, Subterra a.s. a EuroAszfalt Építő és Szolgálató Kft.) podepsalo s investorem Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő smlouvu o dílo 11. dubna 2011. Celková hodnota zakázky je bezmála 31 miliard forintů (asi 2,75 miliardy korun).

Předmětem rekonstrukce je část pátého trans-evropského koridoru mezi stanicemi Budapešť-Kelenföld a Tárnok včetně. Koridor dále pokračuje přes Székesfehérvár a Gyékényes až do Záhřebu.

Rekonstrukce trati Budapešť–Székesfehérvár se bude skládat ze tří částí: Přestavba tratě Budapešť-Kelenföld–Tárnok, Přestavba tratě Tárnok–Székesfehérvár (předpokládané ukončení koncem roku 2012) a Kompletní rekonstrukce zabezpečovacího zařízení na celé trati Budapešť-Kelenföld–Székesfehérvár (nyní v realizaci, předpokládané ukončení je koncem roku 2013).

Zadavatele stavby Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő, jehož stoprocentním vlastníkem je

maďarský stát, spravuje ministerstvo rozvoje. Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő působí v Maďarsku jako investor projektů rozvoje infrastruktury (dálnice, silnice a železnice) spolufinancované Evropskou unií. Zakázka bude spolufinancována z prostředků Evropské unie (85 % EU, 15 % MR). Realizace a podmínky smlouvy se budou řídit červenou knihou FIDIC.

V rámci rekonstrukce dvaadvaceti kilometrů železniční trati bude na devatenácti kilometrech provedeno tzv. zdvoukolejnění. Zakázka dále zahrnuje výstavbu a rekonstrukci zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, trakčního vedení, třinácti mostů, dvanácti podchodů pro pěší, přibližně dvou kilometrů gabionových zdí a sedmnácti kilometrů protihlukových stěn. Na železničním spodku bude v délce 2,64 km použita sanační technologie bez snesení kolejového svršku. Vlastní stavební práce zahájí 5. září tohoto roku rekonstrukce výhybek v železniční stanici Budapešť-Kelenföld a přípravné práce v železniční stanici Tárnok. Dokončení stavby je plánováno na konec roku 2013. **pokračování na straně 3**

CENTRUM TECHNICKÉHO VZDĚLÁVÁNÍ SE OTEVÍRÁ

Na konci května bylo v Ostrově na Karlovarsku otevřeno zčásti zrekonstruované a zčásti nově dostavěné Centrum technického vzdělávání – CTV. Stavbu, jejímž investorem je Karlovarský kraj a jež je spolufinancována z prostředků Evropské unie, realizovalo sdružení firem Metrostav, Baustav a Tima KV. Na výstavbě se také podílela společnost Subterra, jejíž divize 4 tam provedla kompletní elektrotechnické instalace.

„Při přípravě projektu jsme byli překvapeni, jaké moderní technologie jsou v něm navrženy. Protože se jedná o školu s technickým zaměřením, byl kladen důraz právě na to, aby se žáci setkali s tím nejlepším, co je v dnešní době k mání,“ popisuje Petr Smažík, vedoucí projektu z divize 4.

Součástí dodávky divize 4 byly moderní slaboproudé technologie – elektrický požární systém (EPZ), elektrický zabezpečovací systém (EZS) a přístupový a kamerový systém s možností ovládání z jakéhokoli místa na světě přes internetové rozhraní.

„Nejzajímavější součástí naší dodávky ale byly silnoproudé rozvody. Oproti klasickým rozvodům jsme použili systém inteligentní elektroinstalace Inels, který umožňuje téměř jakýkoli koncový prvek napájený elektrinou ovládat z jednoho místa pomocí počítače. Na chodbě tak třeba vůbec nenajdete vypínače apod.“ vysvětluje použití moderních technologií ve škole pro 700 žáků Petr Smažík. ■



SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE

Vážení spolupracovníci, jsem si vědom, že k připomínání různých výročí je třeba přistupovat – vzhledem k nedávné minulosti naší země – velmi citlivě. Přesto bych se rád o jednom zmínil. Je jím dnes už dvacetiletá spolupráce s mezinárodním hudebním festivalem Pražské jaro – v neděli 22. května jsme ji tradičně potvrdili partnerským koncertem. Při této příležitosti se vždy mluví o tradici. Napadá mě však i jiný úhel pohledu. Pohledu obsahujícího odpověď na otázku, co má stavební firma společného s hudebním festivalem. Za společného jmenovatele můžeme považovat například skutečnost, že se podobně jako činitelé festivalu a jimi pozvaní umělci snažíme svou činností vytvářet podmínky pro harmonický život, byť na opačném pólu jeho potřeb. Kultivované prostředí totiž napomáhá lidem, kteří se v něm pohybují, lépe uspořádat svůj vnější život, stejně jako hudba napomáhá uspořádání toho vnitřního. A právě v tom je možno vidět paralelu mezi koncerty, které přináší festival, a stavbami kultivujícími vnější prostředí, které vytváří Subterra.

Takovými stavbami v pravém slova smyslu jsou např. rekonstrukce industriálních památek. Můžeme být právem spokojeni s tím, že takovéto projekty jsou již také součástí naší činnosti. Naše divize 2 před krátkou dobou zahájila rekonstrukci památkově chráněné vysoké pece v areálu Vítkovických železáren; povede po ní naučná stezka zaměřená na popis výroby železa. Tato vysoká pec s titulem Evropské kulturní dědictví je symbolem industriálních památek Ostravy. Do konceptu Nové Vítkovice patří i objekt VI. energetické ústředny, který byl používán k zásobování pecí ohřátým vzduchem. Stávající budovu přemění naše společnost na „Svět techniky“, který bude návštěvníkům sloužit jako muzeum. Zrestaurovaná historická dmychadla zde budou hlavním exponátem.

Ve Vítkovicích ožívujeme jednu z dominant města, v Pardubicích naopak pracujeme pod městským povrchem. Jsem rád, že Subterra zde může znovu osvědčit své dovednosti v řízeném mikrotunelování se strojem ISEKI. Jde o opravu kanalizace, při níž nebylo možné vytiženou ulici rozkopat a provést opravu v otevřeném výkopu. I v tomto případě se odkaz na kultivovanost vnějšího prostředí přímo nabízí.

K myšlence lepšího uspořádání vnějšího života z úvodu se teď vrátím v souvislosti s železničními koridory. Jednu takovouto velkou stavbu máme před sebou, druhou dokončujeme.

Ta první je v zahraničí; úspěchu jsme se po víceleté snaze dočkali v Maďarsku, kde DSE Konzorcium, jehož je Subterra členem, získalo zakázku na rekonstrukci traťového úseku Budapešť-Kelenföld–Tárnok. Stavba bude zahájena v září a její dokončení je plánováno na konec roku 2013.

Ta druhá, kde jsme naopak v závěrečné fázi, je rekonstrukce traťového úseku Votice–Benešov. Význam má pro nás hlavně čtyři tunely, jichž je Subterra zhotovitelem.

Tuto stavbu jsem v půli května osobně navštívil. Bylo zřejmé, že se stavěním si naši pracovníci poradili velmi dobře a zaslouží si po této stránce uznání. Přál bych si jen, abychom si uměli stejně dobře počínat i při nákladovém plánování a zahráli pak na našich stavbách – podobně jako festivaloví interpreti – virtuózní party.

Ing. Ondřej Fuchs,
generální ředitel

PĚT OTÁZEK PRO...

MIROSLAVA RYPÁČKA,
marketingového specialistu
na zahraničí

Miroslav Rypáček nastoupil ke společnosti Subterra v srpnu loňského roku. Nejprve působil v divizi 1, kde měl za úkol dokončit stavbu SOKP 513, tunel Cholupice–Komořany. Vzhledem ke svým zahraničním zkušenostem a jazykové vybavenosti přešel brzy do úseku obchodního ředitele v centrále společnosti. Dnes koordinuje zahraniční aktivity ve společnosti Subterra a komunikuje i s partnery ve Skupině Metrostav. Byl také vybrán do týmu, který se zúčastnil mezinárodního tunelářského kongresu v Helsinkách – WTC 2011.

V čem spočívá práce marketingového specialisty pro zahraničí?

Především jde o získávání informací ze zahraničních trhů. Mým hlavním úkolem je pečlivě sledovat vybrané oblasti v dosahu naší možné působnosti a vyhledávat informace o pracovních příležitostech pro naši firmu. V současné době hledáme zejména zakázky v podzemí pro divizi 1 a na železnici pro divizi 3 a zároveň se podílíme na přípravě zahraniční strategie v rámci Skupiny Metrostav.

Na konci května jste se zúčastnil tunelářského kongresu v Helsinkách... Co bylo vaším cílem?

Naším prvořadým cílem bylo zjistit, jaké technologie a v jakém rozsahu se dnes používají ve světě při realizaci podzemních děl. Do Helsinek byla vyslána skupina pracovníků společnosti Subterra, Metrostav a Doprastav. Celkově se konference zúčastnilo přibližně 1200 hostů, přičemž největší zastoupení měla Čína a Rusko. Právě tam nyní nastává obrovský rozvoj podzemního stavitelství, zvláště používání technologie razících štítů TBM (tunnel boring machine).

Co bylo podle vás nejzajímavější částí kongresu?

Pokud budeme hovořit v souvislosti s možnostmi domácího trhu, tak to byla úložiště jaderného odpadu. Česká republika je v této otázce zatím velmi pozadu, i když podle směrnic Evropské unie budeme muset v blízké budoucnosti ukládat vyhořelý jaderný odpad na našem území. Stejně tak, jako to již dělají nebo budou muset dělat všechny členské státy EU. Velkým přínosem pro nás byly příspěvky Švédů a Finů, kteří s výstavbou úložiště mají obrovské zkušenosti a od roku 2018 by je již měli začít používat. Chceme být, a teď hovořím jménem celé Skupiny, připraveni nabídnout státu pomoc při řešení této problematické otázky.

A pokud nebudeme hovořit v souvislosti s možnostmi domácího trhu?

Myslím, že za pozornost stály především bloky o ražbách TBM. V porovnání s novým pražským štítem TBM o průměru 6,5 metru si jen těžko někdo dovede představit, že například v Číně se dnes používají razicí štíty o průměru až 15,4 metru. Mě osobně dále hodně zaujaly pasáže, kdy inženýři řešili, co dělat s výbušnými a jedovatými plyny, velkými přítoky vody anebo jak zamezit nadměrné lepivosti zeminy na hlavě razicího štítu. Zrovna to je problém, se kterým se v tuto chvíli potýkají stavbaři při ražbách prodloužení trasy A pražského metra. **Součástí každého tunelářského kongresu je exkurze do podzemí v daném státě. Zúčastnili jste se?**

Samozřejmě! A zvláště proto, že jsme byli pozváni na stavbu helsinského metra, kterou zčásti staví Metrostav. Vzhledem k obrovské pevnosti a obrusnosti horniny, která se nachází napříč celou Skandinávií, bylo zajímavé porovnat české a finské zkušenosti. Nejen co se týče metody ražeb, ale i využívání hydroizolací, časových postupů a nasazení pracovníků. Právě vzhledem k vysoké pevnosti finské žuly je preferována metoda tzv. Drill & Blast (vrtej a střilej) a stroje TBM se téměř nepoužívají. ■



PRČICKÉ NÁMĚSTÍ S NOVÝM POVRCHEM

Slavný pochod Praha–Prčice, kterého se účastní až 15 000 chodců, byl letos završen na nově zrekonstruovaném Vítkově náměstí v Prčici. Divize 2 stihla podle plánu dokončit první etapu, jejímž cílem bylo do zahájení pochodu opravit povrchy celé východní části Vítkova náměstí, včetně původní dlažby s fragmentem historické cesty.

„Dokončenou první etapu jsme předali městu Sedlec-Prčice v polovině května, což bylo o měsíc později, než jsme počítali. Zhruba měsíční skluz nastal kvůli rozsáhlému archeologickému průzkumu, který probíhal na většině náměstí po dobu osmi týdnů. I přesto se nám podařilo dokončit dílo včas, tedy před pochodem, který se letos uskutečnil 21. května,“ konstatuje s úlevou vedoucí projektu Tomáš Hadáček z divize 2.

Nejnáročnější částí projektu bylo prvotní rozvržení výšek a sklonů jednotlivých ploch, protože náměstí je zasazeno do svažitého terénu.



Převážná část povrchů je navíc složena z velkoformátových žulových desek kladených do roviny, případně jednosměrného svahu. „Nebylo úplně jednoduché tento požadavek vyřešit a stálo nás to hodně úsilí. Ale soudě podle reakcí místních občanů spolu se starostkou města Sedlec-Prčice Miroslavou Jeřábkovou, se nám podařilo naplnit očekávání,“ říká Tomáš Hadáček.

Veškeré práce na opravě historického Vítkova náměstí byly pod dozorem jak městského úřadu, tak odboru památkové péče. Investor nakonec uvítal i spolupráci se společností Subterra při dotváření finální podoby náměstí. Ta spočívala především v návrhu kamenné mozaiky a členění deskových ploch. „V Prčici jsme si udělali velmi dobrou pověst, proto se účastníme výběrového řízení i na II. etapu, během které bude zrekonstruována západní část Vítkova náměstí,“ dodává Tomáš Hadáček. ■



SILNICE I/11 V HRÁDKU JE V PROVOZU

V pondělí 16. května 2011 byla uvedena do provozu silnice I/11 Hrádek-průtah, na jejíž výstavbě se podílela divize 3 společnosti Subterra v rámci sdružení SRB (Subterra a.s. – vedoucí účastník, OHL ŽS, a.s., a Eiffage Construction Česká republika, s.r.o.).

Realizace stavby průtahu Hrádkem, jehož délka je 2817 metrů, byla zahájena v roce 2008 v koordinaci se stavbou „Optimalizace trati st. hr. SR–Bystřice nad Olší“. Obě stavby jsou součástí důležitých dopravních tras, a proto byly připraveny a realizovány ve společném termínu.

V první etapě byla v rámci stavby průtahu Hrádkem přeložena Obslužná komunikace východ, která zajišťuje základní dopravní obslužnost přilehlých objektů. Po jejím přeložení byla v rámci stavby „Optimalizace trati st. hr. SR–Bystřice nad Olší“ dokončena přeložka koleje číslo 1 a 2 koridorové trati. Posun kolejí umožnil na původním železničním tělese vybudovat novou komunikaci I/11 v návrhových parametrech šířky 11,5 metru.



Součástí optimalizace trati bylo i vybudování dvou protihlukových stěn v celkové délce přibližně 6000 metrů. Protihlukové stěny „sevřely“ novou trať i komunikaci do společného koridoru a ochrání tak obyvatele obce Hrádek od hluku z železniční i silniční dopravy. Oddělení těchto dvou druhů dopravy zajišťuje v celé délce souběhu silnice a železnice souvislé betonové svodidlo. Pro bezproblémový přístup místních obyvatel na obě strany dopravní tepny byly vybudovány dva podchody a dva podjezdy. Součástí obou staveb je také osm propustků a tři mostní objekty.

Po převedení provozu na novou komunikaci bude stávající silnice I/11 kompletně přebudována na Obslužnou komunikaci západ. Ta zajistí lepší přístup občanů ke svým nemovitostem a zároveň lepší přístupnost k zastávkám hromadné dopravy.

Stavba silnice I/11 průtah Hrádkem, bude dokončena včetně všech souvisejících objektů v listopadu tohoto roku. Radim Wrana ■



DOKONČENÉ PROJEKTY

BUDOVA URC JOSEF
PROŠLA REKONSTRUKCÍ

Stavební fakulta ČVUT otevřela v polovině roku 2007 nové podzemní výukové středisko Josef (UEF Josef) v bezprostřední blízkosti Slapské přehrady poblíž obce Čelina. Hlavním objektem pracoviště je průzkumná štolá Josef, kde mohou studenti zkoumat horninové prostředí. Vedle štolý náleží k areálu i původní administrativní objekt (URC Josef), který divize 2 ve velmi krátkém termínu zrekonstruovala v moderní objekt s kanceláři, laboratoři a zkušebnami.

„S rekonstrukcí jsme začali v září loňského roku s tím, že hlavním požadavkem investora bylo dokončit dílo během následujících osmi měsíců. Jednalo se o zcela vysloužilý objekt, který jsme nejprve museli co nejrychleji uzavřít před příchodem zimy,“ vzpomíná na zahájení prací vedoucí projektu Tomáš Hadáček z divize 2.

Objekt se skládá z přízemního zděného patra a ze dvou nadzemních pater sestavených z panelů DP-68, ve kterých jakýkoliv dispoziční zásah znamenal složitou statickou stabilizaci. Ocelové nosníky, které tvoří stropní konstrukci, navíc museli stavbaři kvůli postupující korozi nejprve kompletně opískovat, což znamenalo, že dílčí termín dokončení střešního pláště a oken byl velice napnutý. Pracovnímu týmu Tomáše Hadáčka se podařilo budovu uzavřít včas. Během zimy proto mohli pokračovat v režimu „nonstop“ s navazujícími pracemi. Zrekonstruovaná budova byla nakonec předána ve smluveném termínu investorovi.

Další stavební práce spočívaly jak v samotné vnější i vnitřní rekonstrukci třípodlažní budovy URC Josef, tak v jejím napojení na inženýrské sítě. Součástí projektu bylo také vybudování veřejného osvětlení podél příjezdové komunikace a oplocení celého areálu až k portálům štolý Josef.

„Rekonstrukce se dotkla od střechy dolů úplně všeho. Jednalo se o objekt, který byl totálně zdevastovaný a desítky let chátral. Původní zůstala jen nosná konstrukce,“ stručně popisuje rekonstrukci Tomáš Hadáček. ■

KARLOVARSKÁ KV ARENA
OPĚT POD PROUDEM

KV Arena je od roku 2009 kulturní a sportovní pýchou Karlových Varů. První velké představení se v KV Areně uskutečnilo v září loňského roku, kdy hostila MS v basketbale žen. Této významné sportovní akci však předcházela požár v garážích pod tréninkovou halou, který vyřadil z provozu elektrické napájení většiny technologií. Protože dodavatelem TZB celé KV Areny byla divize 4 Subterra, byla pověřena problém co nejrychleji vyřešit. „Požár zcela poničil hlavní napájecí přívody, a to jen pár dní před začátkem mistrovství světa v basketbale žen. V tu chvíli rozhodně nebyl čas na to, abychom mohli provést generální opravu. Měli jsme vlastně jen pár hodin, abychom vymysleli a sestavili náhradní napájení. Nakonec nikdo nepoznal, že budova funguje na provizorní přívod energie,“ chválí svůj pracovní tým vedoucí projektu Petr Smažík.

Více než měsíc trvající generální oprava vyhořelé kabeláže nakonec byla zahájena až na začátku března tohoto roku, kdy karlovarský hokejový tým ukončil sezónu. ■

ŘÍZENÉ MIKROTUNELOVÁNÍ

ISEKI RAZILO V PARDUBICÍCH

Subterra slavnostně zahájila v pondělí 18. dubna za účasti pardubických zastupitelů a zástupců společnosti Vodovody a kanalizace Pardubice na straně investora opravu kanalizace řízeným mikrotunelováním strojem ISEKI.

Pracovní tým divize 1 vedený Karlem Kratochvílem měl za úkol nahradit téměř 150 metrů dlouhý kanalizační řad pod ulicí Kapitána Bartoše. Metoda mikrotunelování, se kterou má Subterra bohaté zkušenosti, byla zvolena s ohledem na rychlost a bezpečnost realizace a zejména minimalizaci jejího vlivu na povrchu. Na vytížené ulici nebylo možné provést opravu v otevřeném výkopu. Pomocí řízeného mikrotunelování, prováděného 4–4,5 metru pod úrovní terénu, bylo uloženo kameninové potrubí průměru 1000 milimetrů.

„Hned od začátku jsme zavedli nepřetržitě směny. Protože každý nový rozjezd znamená vysokou zátěž razicího štítu, chtěli jsme docílit kontinuálního průběhu protlačování a samozřejmě také podstatného zkrácení termínu potřebného k proražení trasy,“ říká k průběhu stavby Karel Kratochvíl.

Ražbu tým divize 1 prováděl v místech, kde hrozila dvě hlavní rizika. Jednak se stavba nachází poblíž areálu chemičky Paramo, která byla během druhé světové války častým cílem bombardování. Proto byl ještě před zahájením výkopových prací na startovací a cílové šachtě proveden podrobný pyrotechnický průzkum. Projektanti měli důvod se domnívat, že se v kanalizační trase může nacházet nevybuchlá munice. „To se naštěstí doplňujícím průzkumem nepotvrdilo a ražba mohla být zahájena v termínu,“ ujišťuje Karel Kratochvíl.

Druhý problém, který raziče znepokojoval od samého začátku, byl prostor bývalé terénní nerovnosti, jež byla v době občanské výstavby zavezena. Navážku totiž tvořily nesourodé materiály. „Narazili jsme na železo, kameny i dřevo. Právě dřevo představuje kvůli jeho pružnosti velký problém, protože stroj jej nerozdrtí, ale tlačí před sebou,“ vysvětluje vedoucí projektu.

Nakonec to vypadalo, že mikrotunelovací stroj zastaví posledních patnáct metrů před cílem obří balvan. „Byli jsme již v podstatě připraveni zahájit ruční protíražbu a stroj vyprostit. Poslední pokus o překonání překážky ale byl úspěšný a kámen se nám podařilo vytlačit do strany,“ dodává Karel Kratochvíl.

Do cílové šachty se nakonec díky úsilí celého realizačního týmu podařilo protlačit stroj ISEKI již za deset dní, což lze podle vedoucího projektu v podmínkách této stavby považovat za úspěch.



AUTOLÉKÁRNIČKY PRO CHARITU

Subterra podpořila dobrou věc.

Autolékařničky, které bylo nutné k 1. 1. 2011

vyměnit za nové, byly roztříděny, tak aby zdravotnický materiál mohl být nabídnut organizaci NADĚJE v Praze 2. Tam jej využije praktický lékař ordinace pro bezdomovce MUDr. Setijart Mangoenkoesem. Nůžky Subterra nabídla Mateřské školce Trojlístek v Bezové ulici v Praze 4, kde je rádi přijali.

Lenka Kobiánová



PŘÍPRAVY PŘED RAŽBOU STANICE VELESLAVÍN

Výstavba prodloužení metra A z Dejvic do Motola je v plném proudu. Kromě toho, že již byly nasazeny plnoprofilové razicí stroje, které vyrazí samotné traťové tunely metra, naplno začaly také přípravy všech stanic na trase. Divize 2 společnosti Subterra je pro mateřskou společnost Metrostav dodavatelem ražené trojlodní stanice Veleslavin.

Stanice Veleslavin patří mezi nejnáročnější z pohledu příprav. Před započítáním vlastních prací hloubení příjezdové rampy a jámy na úrovni portálu musely být nejprve složité přeloženy inženýrské sítě. „Stanice Veleslavin se nachází v místech, kde bylo třeba nejprve přeložit celé zásobní řady. Divize 1 pro nás musela například vyrazit hornickým způsobem asi 260 metrů kanalizačních štol. Podotýkám, že jsme velmi limitováni stísněným prostorem kvůli přilehlé zástavbě a frekventované Evropské ulici,“ vysvětluje přibližně půl roku trvající přípravné práce vedoucí projektu Petr Bican z divize 2.

Přeložky se podařilo dokončit na konci února. Se zajištěním sjezdové rampy a stavební jámy pomocí vrtaných pilot začal tým Petra Bicana už na konci minulého roku. „Zajištění po obvodu rampy a stavební jámy trvalo bezmála tři měsíce. Celkem jsme museli vyvrtat 136 pilot do hloubky skoro třiceti metrů a sedmasedmdesát zápor – to vše v celkové vrtné metráži 4100 metrů. S hloubením obou objektů jsme začali na začátku března,“ bilancuje vedoucí projektu.

Na začátku května již dostaly stavební jáma i rampa jasné obrysy, když se stavbařům podařilo

pokořit hranici patnácti vyhloubených metrů ve stavební jámě. Celkem se však musí v jámě vyhloubit šestadvacet metrů. Sjezdová rampa bude dlouhá přibližně 160 metrů. „Zemní práce plánujeme dokončit během července. Jáma i sjezdová rampa je poměrně náročná jak po stránce technické, tak po stránce vzájemné koordinace prací. Zajištění stěn je prováděno záporovým pažením s výdřevou a pilotami včetně stříkaných betonů. Kotvení provádíme nejen vrtanými lanovými kotvami, ale i rohovými rozpěrami v jámě a rozpěrami na celou šířku v rampě. Převážky mezi pilotami v jámě jsou z velké části řešeny jako monolitické, včetně až čtyři metry vysoké převážky nad východním portálem stanice. Abychom postup urychlili, nasadili jsme na odtěžení zeminy ze stavební jámy mobilní jeřáb, který bude na povrchu. Tím si nebudeme blokovat sjezdovou rampu nákladními vozy a můžeme tam pokračovat v jejím zajišťování nezávisle na hloubení stavební jámy,“ popisuje postup při hloubení Petr Bican.

V momentě, kdy stavbaři vyhloubí stavební jámu na úroveň šestadvaceti metrů, začnou s přípravou portálové stěny, odkud budou v srpnu zahájeny ražby trojlodní stanice podle zásad nové rakouské tunelovací metody. „Nejdříve se postupně vyrazí boční lodě stanice a po protažení tunelovacích strojů a dokončení definitivně proběhne ražba střední lodě. V podmínkách pražského metra jde o unikát. Doposud se na území hlavního města metrodou NRTM nerealizovala žádná trojlodní stanice,“ podotýká Petr Bican.

OPRAVA MAĎARSKÉHO KORIDORU

BALATON SI VYŽÁDÁ LETNÍ PAUZU

Dnešní traťová rychlost je převážně 120 km/h, avšak místy je kvůli špatnému stavu tratě snížena až na 40 km/h. Cílem je dosáhnout rychlosti 160 km/h a zatížení na jednu nápravu 22,5 tuny. Pro dosažení těchto parametrů provede Konzorcium DSE zdvoukolejnění a rekonstrukci železničního spodku a svršku stávající trati v úseku Kelenföld–Tárnok. Ve stanici Nagytétény a Tárnok zrekonstruuje kolejíště včetně železničního spodku a vybuduje podchody a nástupiště odpovídající současným normám. Dále budou modernizovány zastávky Budapešť–Albertfalva, Budafok–Belváros, Nagytétény–Érdliget a zcela nově bude vybudována zastávka Növény utca, včetně podchodu k vlakovým nástupišťům.

Součástí stavby bude i přestavba trakčního vedení s vybudováním sekčního dálkového ovládání a přestavba autobusových zastávek ve stanici Tárnok, Gárdony a u zastávky Velence. Ze

zadání investora vyplývá i několik speciálních požadavků, které bude muset sdružení dodržet. „Je to například zabezpečení archeologického průzkumu před zahájením prací nebo koordinace prací ve stanici Kelenföld s výstavbou trasy metra číslo 4,“ podotýká vedoucí projektu Gergely Bölcskei z divize 3 společnosti Subterra.

Vzhledem k tomu, že rekonstruovaná trať spojuje Budapešť s Balatonem, přeruší rekonstrukci nejen zimní technologická přestávka, ale i letní „turistická“. „I kvůli těmto aspektům bude velmi důležité dodržet plánovaný harmonogram stavby,“ upozorňuje na vyvolané přestávky v průběhu stavby vedoucí projektu.

Přesto, že se divize 3 v prostředí maďarských železnic a zdejšího trhu už několik let pohybuje, realizace takového projektu je pro ni i celou společností výzva. Přejme si proto úspěšné vzkročení na nový trh a další dobré reference v oblasti výstavby železnic.



SETKÁNÍ S OSOBNOSTÍ



Při příležitosti letošní programové konference společnosti Subterra ocenil generální ředitel Ondřej Fusch osobnost uplynulého roku. Tou se stal specialista útvaru technické přípravy Josef Caletka z divize 1.

Josef Caletka absolvoval v letech 1963 až 1967 Střední průmyslovou školu hornickou v Příbrami, odkud rovnou nastoupil k výkonu základní vojenské služby. Po jejím ukončení v září 1969 začal pracovat v Uranových dolech Příbram, nejprve v dole 1-Lešetice. „Stejně jako každý mladý nováček, tak i já jsem se nejdříve zaučoval v pomocném provozu. Po krátkém zapracování jsem přešel rovnou jako lamač na ražbu překopu na 22. patře,“ vzpomíná na své pracovní začátky Josef Caletka.

Netrvalo dlouho a z pozice lamače byl přeřazen do funkce důlního dozorce. Na této pozici setrval až do roku 1975, kdy byl převelen do Uranových dolů Západní Čechy, do dolu Okrouhlá Radouň u Jindřichova Hradce. „Byl to pro mě významný posun v kariéře. V Okrouhlé Radouni jsem začal jako mistr a s postupující praxí jsem byl přezobován do řídicích funkcí na úrovni důlního úseku, což tehdy znamenalo úsekového ekonoma, inženýra úseku a naposledy naddůlního – vedoucího úseku,“ poukazuje na vzestup své kariéry osobnost roku 2010. Současně s funkcí „naddůlního“ řídil jako vedoucí i závodní báňský záchranný sbor šachty Radouň.

Na dole Okrouhlá Radouň strávil devět let. V roce 1984 přijal nabídku v Praze a nastoupil do státního podniku VDUP – předchůdce současné společnosti Subterra. Nejprve začal na pozici mistra stavby hrdlořezské štol. „Mistroval jsem tam vlastně jen necelé dva měsíce a pak jsem byl jmenován stavbyvedoucím na stavbě Kanalizace Vyšehradská. Stávající stavbyvedoucí totiž emigroval a já byl zrovna po ruce,“ líčí dnes úsměvnou historku Josef Caletka.

Ale ani na této stavbě nesetřval dlouho. Již počátkem roku 1985 byl na krátký čas ustanoven do funkce hlavního stavbyvedoucího střediska 113, který zahrnoval stavby jako Hloubení šachet 6 a 7 pro UD Hamr na Jezeře, stavby v Praze – Kanalizační sběrač JZM II či Kanalizace Zbraslav.

V polovině roku 1986 byl jmenován inženýrem úseku 112, zabývající se výstavbou pražských kolektorových chodeb.

Významný milník v kariéře nastal krátce po revoluci. Josef Caletka se spolu se svým pracovním týmem mohl podívat také do zahraničí. Na začátku devadesátých let minulého století působil v blízkosti španělského města La Coruña, kde realizoval odvodňovací štolu z povrchového dolu. „Ze Španělska jsem se vrátil v roce 1992 rovnou na stavbu kanalizace ve Strašnicích, kde jsem vykonával funkci mistra, a to až do června 1993. Právě tehdy jsem na žádost výrobního náměstka Františka Čížka přešel pracovat do výrobního útvaru závodu Praha jako výrobní inspektor. Tuto funkci jsem vykonával až do konce roku 2004,“ vypráví Josef Caletka o svém přesunu ze stavby do kanceláře.

Řídící funkci si Josef Caletka vyzkoušel v průběhu celého roku 2005, když byl pověřen jako výrobní náměstek řízením výrobního úseku divize 1.

Od roku 2006 působí v útvaru technické přípravy, jejímž úkolem je vypracovávat podklady pro výběrová řízení a současně spolupracovat se stavbami při realizaci. „Útvar spolupracuje zejména v oblasti vypracovávání provozní dokumentace, havarijních plánů, dopravních řádů atp. Současně provádíme kontrolní činnost na stavbách divize 1,“ dodává Josef Caletka k současné náplni své práce.

Josef Caletka má čtyři dcery, přesto ještě není ve svých třiašedesáti letech dědečkem. Ve svém volném čase se věnuje hlavně turistice – miluje Jeseniky a Šumavu.

PRAŽSKÉ JARO 2011

Neděle 22. května přinesla do života naší firmy kulturní a společenskou událost, která se každým rokem touto dobou pravidelně opakuje. Byl jí partnerský koncert na mezinárodním hudebním festivalu Pražské jaro, jehož jsme dlouholetým podporovatelem. V provedení Symfonického orchestru hlavního města Prahy FOK na něm pod taktovkou britského dirigenta Paula Watkinse zazněla díla tří světových autorů: Edwarda Elgara, Dmitrije Šostakoviče a Johanna Brahmsa. Sólistkou večera v Šostakovičově houslovém koncertu byla laureátka loňské soutěže Pražského jara Marianna Vasiljeva.

Zařazením Šostakovičova koncertu mezi virtuózní a ironickou hudbu Elgarovy předešly Cockaigne (skladba oslavuje Londýn jako „země hojnosti“, počesku bychom řekli „moře piva“) a Brahmsovu přísnou a přitom vášnivou symfonii se program večera stal jedním z nejnáročnějších v letošním festivalovém ročníku. Ruský (sovětský) skladatel do něho vtělil svůj tragický životní pocit a tím ho učinil mimořádně obtížným jak po hráčské stránce, tak po obsahové – proto se tak málo hraje a proto jsme ho poslouchali jako vzácnost. Tím spíše, že ho mladá ruská sólistka provedla opravdu dokonale a strhla tím k mimořádnému výkonu i spoluhráčící orchestr – o nadšení publika nemluví. Jsme rádi, že jsme mohli svým přátelům i ostatnímu mnoha jazyky promlouvajícímu obecnstvu nabídnout právě tento ne-li vrcholný, pak tedy určitě jeden ze špičkových zážitků letošního festivalu. Výkon sólistky i orchestru odměnila zaplněná koncertní síň dlouhotrvajícím potleskem.

Po skončení koncertu večer pokračoval v reprezentačních sálech Obecního domu, kde naše hosty přivítal obchodní ředitel Vladimír Starý. Jeho slova doplnil i ředitel Pražského jara Roman Bělou. Jedinečná atmosféra těchto secesních prostor odpovídala slavnostní náladě večera. Naši hosté se dobře bavili a odcházeli spokojeni.

Vladislav Beneš ■



Solistka večera Marianna Vasiljeva a dirigent Paul Watkins



Smetanova síň Obecního domu



Obchodní ředitel Subterra Vladimír Starý a ředitel Pražského jara Roman Bělou vítají naše hosty

FOTOREPORTÁŽ

ISEKI RAZILO V PARDUBICÍCH: 18. 4. 2011



Slavnostního zahájení ražeb se zúčastnili zleva Jaroslav Menšík, starosta městského obvodu Pardubice I, Martin Plíva, ředitel divize 1, Josef Fedák, ředitel Vodovodů a kanalizací Pardubice, a Pavel Jeništa, ředitel subdodavatelské firmy Kvis



Starosta prvního pardubického obvodu Jaroslav Menšík symbolicky pokřtí stroj ISEKI



Spouštění mikrotunelovacího stroje ISEKI o průměru 1300 milimetrů do startovací jámy



Stavbyvedoucí firmy KVIS Jan Tomášek (vpravo) vysvětluje Pavlu Jeništovi, odkud bude stroj razit



Pracovní tým divize 1 usazuje stroj do připravené rozrážky, odkud bude vyraženo téměř 150 metrů

KAHAN CUP: 31. 5. 2011

Jubilejní, 5. ročník firemního fotbalového turnaje, jenž se koná pod záštitou generálního ředitele, se uskutečnil poslední květnový den, opět na fotbalovém hřišti FSC Libuš v Praze 4. Svou neporazitelnost potvrdila divize 2. K pátému vítězství jí však pomohlo i trochu štěstí, když o jejím prvenství rozhodl při rovnosti bodů až lepší vzájemný zápas s druhým v pořadí.

Fotbalovému odpolední vládlo tropické počasí, což bylo pro hráče mimořádně náročné. Turnaje se zúčastnilo stejně jako loni šest družstev: centrála, divize 1, divize 2, divize 3, divize 4 a divize 12.



Před zahájením turnaje se divákům představily týmy všech jeho účastníků

„Skokanem“ tohoto ročníku byl tým centrály, který se z loňského pátého místa vyhoupl až na druhou příčku. Divize 12 potvrdila standardní výkon a opět brala třetí místo. Také divize 1 si nepolepšila ani nepohoršila, protože obhájila loňské čtvrté místo. Naopak neúspěchem skončil turnaj pro divizi 4. Poslední dva ročníky dýchala na pátý vítěz, letos se musela spokojit s pátým místem. Pořadí turnaje uzavřela divize 3.

Hrálo se v duchu fair play. Kromě sportovních výkonů všichni ocenili především možnost neformálního setkání kolegů z celé firmy.



Na úvod se odehrálo utkání, které nakonec rozhodlo o pořadí na prvních dvou místech v celém turnaji

GRATULUJEME

kolegům, kteří slavili, slaví nebo v nejbližší době budou slavit 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	
Franczyk Karel, Ing., Ph.D.	28.6.
Hečko Jan	13.7.
55 let	
Slouka Ivo	5.6.
Šuták Pavel	30.6.
60 let	
Polivčák Vasil	5.6.
Kulhánek Ludvík	20.6.
65 let	
Čejka Oldřich	2.6.
Životní jubileum oslaví tato dáma:	
Katřincová Alena	21.7.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let	
Beneš Vladislav, JUDr.	1.6.
Pokorná Soňa	1.6.
Otčenášek Jiří	11.6.
Zákravský Luděk, Ing.	18.6.
Šponar Radim, Ing.	1.7.
Korbelář Kamil	2.7.
15 let	
Lipenský Jiří	11.6.
Kačírek Josef	13.6.
Hollý Dušan	1.7.
Srníček Milan	1.7.
Kremser Antonín	10.7.
20 let	
Vrzal Miloš, Ing.	1.6.
Hejna Miloš	4.6.
Králíček Petr	4.6.
Zdražil Pavel	4.6.
25 let	
Horných Josef	2.7.
Brunhofer Luboš	9.7.
Zeman Zdeněk	25.7.
35 let	
Limon Jaroslav	1.6.
Vondrková Jitka	1.7.
40 let	
Lačňáková Anna	6.7.
45 let	
Marcín Rudolf	1.7.

VELETRŽNÍ SETKÁNÍ
S OBCHODNÍMI PARTNERY

V rámci veletrhu IBF, který se uskutečnil ve dnech 12.–16. dubna v Brně, uspořádaly společnosti Subterra a Metrostav opět společenské setkání se svými obchodními partnery. Potřetí v řadě se místem konání stala brněnská restaurace Borgo Agnese a pozvání opět přijaly téměř dvě stovky hostů, působících především ve stavebnictví.

Na úvod večerního programu pozdravili přítomné hosty generální ředitel společnosti Subterra Ondřej Fuchs (napravo) a generální ředitel Metrostavu Pavel Pilát.

