



DOSTAVBA
KLATOVSKÉ NEMOCNICE



SUBTERRA A.S., ČLEN DDM GROUP



BILANCE PRACÍ NA TRATI
ZBIROH–ROKYCANY

Pět otázek pro... směnového inženýra Petra Jakeše, který se účastní ražeb prodloužené trasy metra A pomocí strojů TBM – str. 2

Třetí etapa **Regenerace Lupáčovy ulice** vrcholí, pozemní divize 2 kromě rekonstrukce budov razí také kolektor – str. 2

Dolní oblast Vítkovice ožívá, Subterra se ve sdružení podílí na úpravě bývalé VI. energetické ústředny – str. 3

Fotoreportáže – Subterra letošním vítězem závodu dračích lodí, Úspěch na Letních sportovních hrách Metrostavu – str. 4

AKTUALITY

STŘELENSKÝ TUNEL ČEKÁ REKONSTRUKCE

Subterra bude rekonstruovat Střelenský tunel a 7,5 km koleje č. 1 a 1,5 km koleje č. 2 na trati Horní Lideč–státní hranice SR. Součástí nové zakázky divize 3 jsou také rekonstrukce dalších souvisejících objektů.



GENERÁLNÍ OPRAVA ZÁMKU V ROZTOKÁCH

Divize 2 se stala dodavatelem generální rekonstrukce zámku v Roztokách u Prahy, který byl značně poškozen během povodní v roce 2002. Opravou bude zajištěna především stabilita objektu.



ZŠ POŠEPNÉHO V PRAZE 4 MÁ NOVÝ KABÁT

Divize 2 dokončuje zateplení obvodového pláště, částečnou rekonstrukci střechy a výměnu dveří a oken v základní škole Pošepného. Fasáda září barvami, ve kterých jsou kolem dokola zasazena písmena abecedy a číslice od jedné do desíti.



TZB PRO NOVOU ADMINISTRATIVNÍ BUDOVU

Divize 4 se stala dodavatelem technických zařízení budov (TZB) pro novou administrativně-provozní budovu společnosti Dynex Technologies v Buštěhradě nedaleko Kladna.



RAŽBA STANICE VELESLAVÍN



V pondělí 1. srpna byla slavnostně zahájena ražba trojlodní stanice Veleslavín na prodloužené trase metra A z Dejvic do Motola. Podle hornických zvyklostí byla před zahájením prací vysvěcena soška svaté Barbory, patronky všech horníků a tunelářských pracovníků. Do připravené kapličky vedle portálů budoucích tunelů ji pak umístil vedoucí projektu ražeb Jan Panuška z divize 1.

S časovým předstihem nejprve raziči provedli zajištění prvních metrů ražby mikropilotovým deštníkem z jámy, kterou divize 2 zajistila a vytěžila ve Veleslavíně, těsně vedle Evropské třídy, za posledních několik měsíců. „Zahájení ražeb předcházela dlouhá doba příprav. Jednalo se především o vypracování realizační projektové dokumentace, návrh koordinace a postupu prací, dále pak samozřejmě vybudování zařízení staveniště, doprava strojů a již zmíněné vyhloubení jámy a sjízdné rampy“, říká vedoucí projektu ražeb stanice Veleslavín Jan Panuška z divize 1, která je pro divizi 2 vnitropodnikovým dodavatelem raženého podzemního díla.

Výstavba stanic na prodloužené trase metra je úzce koordinována s postupem ražeb plno-profilových razičích strojů (TBM), které razí tra-

ťové tunely metra z Vypichu směrem do Dejvic. Jednoduše řečeno v momentě, kdy se stroje dostanou k budoucí stanici, měla by být již v takovém stavu, že stroje budou nástupištění částí stanice pouze protaženy a dále budou pokračovat v ražbě 75 metrů dlouhé technologické části stanice a traťových tunelů. „Čas je naším hlavním nepřítelem. Než k nám stroje dojedou, musíme vyrazit dva téměř stometrové tunely – boční profily staniční části. Podle původních plánů mělo být i těch 75 metrů technologické části raženo NRTM podle stejného principu jako veřejná část stanice. Vzhledem k rychlosti postupu strojů TBM se ale od této varianty ustoupilo a my vyrazíme pouze střední loď technologické části“, podotýká Jan Panuška.

dokončení na straně 2

ZREKONSTRUOVANÝ PAVILON V NEMOCNICI MOTOL

Dětská část Fakultní nemocnice v Motole se po více než dvou letech dočkala kompletně zrekonstruovaného pavilonu. Generální dodavatel stavby, společnost Metrostav, dokončila rekonstrukci na konci května tohoto roku.

Na modernizaci pavilonu se podílela také divize 4 naší společnosti, která pro generálního dodavatele provedla kompletní rekonstrukci výměníkové stanice, nově rozvedla potrubí pro ústřední topení a chlazení a zprovoznila regulaci systémů topení a chlazení. V případě ústředního topení bylo součástí projektu divize 4 také dodání a instalace koncových jednotek. „Rozvody ústředního topení byly kompletně v naší režii. Kromě toho jsme připojovali otopný systém i ke vzduchotechnickým jednotkám. Rozvodnou síť pro chlazení jsme také zajišťovali my, včetně připojení na koncové elementy a zdroj“, upřesňuje rozsah prací hlavní stavbyvedoucí Vladimír Pekár z divize 4.

Stávající výměníková stanice připojená na parovod byla zcela demontována a na její místo divize 4 instalovala moderní jednotku, jejíž hlavní předností byl optimální výkon a s tím související nižší spotřeba. „Stanice byla zastaralá a značně předimenzovaná. Nejnáročnější část její rekonstrukce spočí-

vala v tom, že jsme ji měnili za provozu. Nedodává totiž teplo a teplou vodou jen do zrekonstruovaného pavilonu, ale i do jiných částí nemocnice,“ vzpomíná hlavní stavbyvedoucí.

V rámci dohodnutých prací divize 4 nainstalovala 22 kilometrů ocelového potrubí a 15 kilometrů plastového potrubí pro rozvod topení. V zrekonstruovaném pavilonu bylo osazeno 1120 otopných těles a 150 regulačních a vyvažovacích ventilů. „Hodně času a trpělivosti si vyžádalo zprovoznění regulací systému topení a chlazení, díky kterému dochází k hospodárnosti během provozu,“ dodává Vladimír Pekár.



SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE

Vážení spolupracovníci,

letošní rok se překlopil do své druhé poloviny, je tedy čas na krátké ohlédnutí za tou první a zamyšlení, co nás čeká v té druhé.

Recese českého stavebnictví pokračuje. Patří se však začínat dobrou zprávou. Tou je skutečnost, že parametry plánu na první pololetí byly v hlavních ukazatelích splněny. Po dobrých zprávách většinou následuje větší či menší ALE; tím je v našem případě snižující se zásoba práce a rozdíly v plnění jednotlivých divizí. Plánovaného obratu nedosáhla především divize 1 a 4. Problémy se zajišťováním výrobního programu jsou vzhledem k zaměření obou divizí známy a snažíme se je řešit.

Na příkladu divize 3 se potvrdilo, že Subterra je schopna uspět i v soutěži v zahraničí. Usiluje o to i divize 1. V ostré konkurenci nabídek na výstavbu silničního tunelu v Německu jsme sice neuspěli, výsledky soutěže však schopnost naší konkurenceschopnosti nevyloučily. O úspěch na tomto trhu se tedy budeme snažit i nadále. A nejen zde; s našimi výrobními divizemi projednáváme strategii zahraničního podnikání s cílem určit si priority, jinak řečeno, co a kde bude předmětem našeho zájmu.

Smyslem úsilí o vstup na vybrané zahraniční trhy je vyvážování úbytku domácích příležitostí. Těžištěm našeho působení však zůstane nadále domácí trh, kde v marketingu a obchodní činnosti musíme vyhledávat a posuzovat každou možnou zakázku. V této souvislosti bych rád zmínil čerstvý úspěch v soutěži na rekonstrukci Střelenského tunelu. Jedná se o železniční stavbu, která bude zahrnovat nejen rekonstrukci samotného tunelu, v němž bude vybudována pevná jízdní dráha, ale i kolejí a souvisejících objektů, jako je nástupiště ve stanici Střelná, mosty, propustky a další. Úspěchu v této soutěži si ceníme.

V předchozím čísle Zpravodaje jsem se zmínil o své návštěvě stavby Votice–Benešov, odkud jsem odešel s pocitem, že realizace probíhá dobře. Nedávno jsem se v jednom deštivém dni zajel podívat na několik staveb divize 2. I přes nevlidné počasí byl můj dojem z této návštěvy příznivý. Ve srovnání s minulostí bylo zřejmě zlepšení zejména v organizaci práce a řízení staveb. Divize udělala v této oblasti velký krok dopředu.

Přál bych si, abychom si v druhém pololetí dobře počínali i na všech ostatních stavbách. K těm technicky nejnáročnějším bude patřit Jablunkovský tunel a Metro V.A – stanice Veleslavín, kde musíme dokonale osvědčit naše tunelářské dovednosti.

Vyzmáhání závalu v Jablunkově pokračuje prozatím úspěšně, v současné době zde probíhají ražby bočních štol. Výstavbu trojlodní stanice Veleslavín budeme provádět ve velmi nepříznivých geologických podmínkách a pod množstvím inženýrských sítí, zejména přímo pod tramvajovou tratí v ulici Evropská. Dle harmonogramu prací budou nejprve vyraženy oba traťové tunely včetně definitivní obezdívky, následně bude provedena ražba střední části stanice.

Pokračovat budeme i na koridorových stavbách divize 3, kde připravujeme i poměrně významnou investici do strojního vybavení.

Závěrem bych rád popřál hezké letní dny především těm, kdo čerpají v tomto období své dovolené. A všem samozřejmě hodně odhodlání a chuti do další práce.

*Ing. Ondřej Fuchs,
generální ředitel*

PĚT OTÁZEK PRO...

PETRA JAKEŠE, směnového inženýra na ražbě metra strojem TBM



Společnost Subterra se po dohodě se svou mateřskou společností Metrostav částečně podílí na ražbě prodloužené trasy metra A z Dejvic do Motola, která probíhá pomocí plnoprofilových razících strojů TBM. Subterra k tomuto projektu vyčlenila ze své podzemní divize dvě sedmadvacetičlenné osádky a dva směnové inženýry, kteří dohlížejí na oba stroje nasazené při ražbě metra. Na dosavadní zkušenosti s ražbou jsme se zeptali jednoho z nich, Petra Jakeše.

Jak jste získal pozici směnového inženýra?
Byl jsem nominován vedoucím celého projektu ražby metra Davidem Cyroněm ze společnosti Metrostav a Miroslavem Chybou, který řídí tým naší společnosti. S oběma se znám již z výstavby tunelů na Novém spojení. Hlavním kritériem byla také jazyková výbava, zejména moje znalost anglického jazyka. Většina jednání se zástupci dodavatele stroje společnosti Herrenknecht totiž probíhá v angličtině. Ve stejném jazyce jsou také všechny manuály ke stroji.
V českých poměrech nejsou zkušenosti s ražbou pomocí TBM velké. Musel jste předem projít nějakým školením?
Nejprve jsme dostali k nastudování elektronická data, která popisovala princip a chod stroje. Praktické školení vlastně probíhá v tuto chvíli, pod supervizí odborníků ze společnosti Herrenknecht. Prvních asi 500 metrů, což je délka ke stanici Petřiny, razíme v tzv. učicím módu. Odtamtud bychom již měli razit sami v plném provozu.

Jaké jsou vaše dosavadní postřehy?
První stroj Tonda začal razit v polovině dubna a do konce června vyrazil asi 350 metrů. Samozřejmě, že všichni, kdo se ražeb účastní, ať už to jsou v tuto chvíli naše dvě osádky nebo zbylé dvě osádky pracovníků Metrostavu, získávají zkušenosti každým vyraženým metrem. Ačkoliv se stroj zdá být monstrózní, je dost citlivý. Piloti musí získat cit, jak stroj tlačit, aby nedocházelo ke zbytečnému obrušování řezných nástrojů apod. Nicméně oproti doposud používané nové rakouské tunelovací metodě při ražbách musím uznat, že tady se jedná o bezpečnější, čistější a hlavně mnohem rychlejší práci. Myslím, že až bude uveden do provozu stroj Adéla, půjde již vše snadněji (v době přípravy rozhovoru se stroj Adéla teprve skládal, pozn. red.). Doposud se nám podařilo v učicím módu vyrazit nejvíc osmnáct metrů za den. V běžné praxi by to pak měl být denní průměr.

Kolik pracovníků obsluhuje jeden stroj a v jakých intervalech?
Nyní, když razí první stroj, jsou nasazeny čtyři plné osádky, které pracují ve dvanáctihodinových směnách šest dní po sobě. Pak máme šest dní volno. Čtyři osádky tak pokryjí nepřetržitý provoz stroje. Obsluhu stroje zajišťuje desetičlenný tým, ale v závěsu je ještě dalších několik pracovníků, bez kterých by postup stroje nebyl možný.

Co pro vás osobně znamená razit strojem TBM?
Obrovskou zkušenost. Nejenom profesní, ale také v doplnění jazykové vybavenosti o technickou část. Nechci se ale na tuto příležitost koukat jen z osobního pohledu. Věřím, že tímto projektem všichni, kdo se ho účastníme, získáme zkušenosti do budoucna. V ražbách pomocí TBM je budoucnost a my budeme mít vyškolené posádky, schopné okamžitě začít razit. ■



REGENERACE LUPÁČOVY ULICE

Nové podzemní garáže, rekonstrukce bloku šesti panelových domů a vznik parteru s parkem a dětským hřištěm. Tak by se daly ve stručnosti shrnout tři etapy rozsáhlého projektu městské části Praha 3 „Regenerace Lupáčovy ulice“. Subterra se stala dodavatelem první etapy, představující výstavbu podzemních garáží, a třetí etapy, během které dochází k rekonstrukci čtyř panelových domů včetně realizace nové služebny městské policie ve spodním patře celého bloku panelových domů. Do této etapy spadá také realizace parku vedle panelových domů. Regeneraci zbylých dvou panelových domů provádí v rámci druhé etapy společnost Energie – stavební a báňská a.s.

„První etapu projektu, což byla výstavba podzemních garáží, jsme investorovi předali již loni v červnu. Nyní se nacházíme v druhé polovině třetí etapy,“ říká vedoucí celého projektu Jaroslav Hovorka z divize 2, která stavbu realizuje.

V rámci právě probíhající třetí etapy se rekonstruuje panelové domy č. p. 10, 12, 14 a 16. Cílem generální opravy starých panelových domů je především zvýšit kvalitu bydlení. Tomu napomohou nové fasády a zateplení, výměna všech oken, oprava



RAŽBA STANICE VELESЛАVÍN

Ražba trojloďní stanice metra novou rakouskou tunelovací metodou (NRTM) je v pražském metru prozatím unikátní. Nejprve raziči začnou razit levý tubus a s odstupem přibližně dvaceti vyražených metrů, zajištěných primárním ostěním, zahájí ražby na pravém tubusu. Plocha jednotlivých výrubů těchto bočních loďí stanice je 65 m². V momentě, kdy bude tunel vyražen v potřebné délce a zajištěn primárním ostěním, budou protaženy stroje TBM a následně po technologické pauze zhotoví stavbaři definitivní obezdívku v profilech, na které se následně napojí střední staniční tunel s plochou výrubu 45 m². „Půjde o poměrně složitou část stavby, během níž napojíme primární obezdívku středního tunelu na primární obezdívku bočních tunelů, jejichž primární ostění bude v této fázi částečně ubouráváno. Následně provedeme napojení izolačního souvrství a definitivní obezdívky střední loďe. Tímto postupem vznikne tvar trojloďní stanice metra s celkovou plochou výrubu kolem 175 m². Náročné bude zhotovit definitivní obezdívku a uzavřený izolační systém v jiném než klasickém tunelovém profilu,“

va loďí, výtahů, schodišť a jednotlivých vchodů. Rekonstrukce se dotýká rovněž starých bytových jader a výměny nevyhovujících inženýrských sítí. Zásadní přestavbou prochází také nejvyšší podlaží. Stávající špatně provedené nástavby byly demonstrovány a nahrazeny se technologicky vyspělejšími konstrukcemi. Regenerace spočívá i v rekonstrukci společných a nebytových prostor. Stávající výtahy nahrazují nové.

„Svým rozsahem jde o skutečně velkou rekonstrukci za provozu. Všechny byty mají totiž nájemníky, kteří jsou stavbou více či méně dotčeni. Proto jsme nejprve provedli výměnu bytových jader, aby měli nejhorší brzy za sebou. V těchto dnech již provádíme činnosti mimo bytové jednotky. Nad dvěma objekty jsme dokončili nové nástavby a pokračujeme s rekonstrukcí fasád, což zahrnuje i výměnu oken a nové ložie. S tím bychom chtěli být hotovi na všech čtyřech domech do konce října tohoto roku. To tedy znamená také dokončit nástavby nad zbylými objekty. Do poloviny příštího roku, kdy má být stavba předána, budeme provádět dokončovací práce, kterých je bezpočet,“ popisuje průběh stavby vedoucí projektu.

Samostatnou kapitolou celé stavby je umístění obvodního ředitelství Městské policie Praha 3 ve spodním patře celého bloku. Kvůli tomu byl do projektu dodatečně navržen 80 metrů dlouhý technologický kolektor vedený pod základy domů. Ten má rozvádět především vzduchotechniku a vytápění policejní služebny. Kolektor bude využit také k rozvodu stoupaček do jednotlivých domů. „Vlastně je to ražené podzemní dílo, kvůli kterému jsme nejprve museli složité podchytit základy domů a dále kolektor pevně pažit. Výška kolektoru bude přes dva metry,“ popisuje netradiční práci divize 2 Jaroslav Hovorka.

Náročnost III. etapy se dá vyjádřit také v číslech. Dotýká se přibližně stovky bytových i nebytových prostor a městskou část Praha 3 vyjde na 363 milionů bez DPH. Projekt by měl být dokončen v dubnu příštího roku. ■

DOSTAVBA KLATOVSKÉ NEMOCNICE



Posledních pár týdnů zbývá do předání I. etapy dostavby nemocnice v Klatovech, kterou od března roku 2009 realizuje firma Metrostav. Stávající nemocniční komplex bude ve východní části areálu rozšířen o dva objekty. Dostavbou nemocnice přibude nové lůžkové oddělení a vyšetřovací a léčebný pavilon.

Generálním dodavatelem stavby je divize 1 společnosti Metrostav, která si vybrala jako partnera pro realizaci některých částí technických zařízení budov divizi 4 Subterra. S ročním odstupem od zahájení stavby začal pracovní tým Karla Kopeckého z divize 4 rozvádět v nových objektech vzduchotechniku, chlazení a topení. „Význam této zakázky pro nás spočíval v použitých materiálech a technickém provedení. Zejména v případě vzduchotechniky a chlazení se jedná o složité systémy, které musí splňovat nejnáročnější hygienické předpisy. Například přívod vzduchu na operační sál je řešen pomocí tzv. laminárních stropů, které dodávají sterilní vzduch přímo do operačního prostoru,“ vysvětluje Karel Kopecký.

V rámci instalace vzduchotechniky bylo namontováno přes 9000 metrů vzduchotechnického potrubí. Dále 1200 koncových elementů vzduchotechniky, 25 vzduchotechnických jednotek a 47 fancoilových chladicích jednotek (lokálních klimatizací). Zdrojem chladu pro centrální vzduchotechnické jednotky jsou dvě kompresorové chladicí jednotky. „Stručně by se dalo říci, že jsme instalovali jak centrální systémy, zejména na operačních sálech, které jsou řízené z velína, tak lokální klimatické jednotky umístěné například na pokojích,“ dodává vedoucí projektu.

Zdrojem tepla pro vytápění, teplovzdušné vytápění a ohřev teplé užitkové vody (TUV) je výměníková stanice pára–voda o tepelném výkonu 2700 kW. „Vzhledem k vysokým požadavkům na hygienický standard nemocnice je ohřev TUV řešen s tzv. termickou dezinfekcí, což znamená ochrana proti bakteriím Legionella pneumophylis,“ poukazuje na výjimečnost provedení Pavel Adamečko, který měl na starost systém vytápění a ohřevu.

Zdrojem tepla v jednotlivých místnostech jsou otopná tělesa. „Vzhledem k rozsahu stavby jsou rozvody provedeny v kombinacích ocel, měď, plast v závislosti na požadovaném průměru potrubí,“ dodává Pavel Adamečko. V nových objektech nemocnice je instalováno 19 kilometrů trubkových rozvodů tepla a chladu a 820 otopných těles.

Dostavba klatovské nemocnice bude pokračovat navazující druhou etapou, během které by měl být přistavěn další lůžkový objekt. ■

SPOLUPRÁCE S UČNI

Společnost Subterra spolupracuje od roku 2008 se Střední technickou školou v Praze 4 a od té doby uzavírá každým rokem smlouvy s několika uční z řemeslných oborů.

Spolupráce s žákem školy je navázána již v prvním ročníku. Učeň získává různé formy podpory až do konce jeho tříletého studia. Následně nastupuje na některou z dělnických pozic. Subterra poskytuje učňům během jejich studia i finanční podporu formou příspěvků na stravné, jízdné, učební pomůcky, pracovní náradí a oděv. Těm, co plní řádné školní povinnosti, poskytuje rovněž i stipendium. Ve druhém a třetím ročníku Subterra žákům zajišťuje cennou praxi přímo na svých stavbách pod vedením instruktora. Pro učně jsou také pořádány exkurze na projekty. Za účelem podpory dobrých studijních výsledků vyhlašuje Subterra každým rokem nejlepšího žáka.

V současné době Subterra podporuje osmnáct žáků z oborů elektrikář, instalatér a zámečnick. Systém spolupráce se středními školami a jeho další rozvoj je jednou z priorit personální činnosti i do budoucna. Jiří Dunda ■

SYSTÉM PROVOZNÍCH INFORMACÍ V OSTRÉM PROVOZU

Po ročním zkušebním provozu předala divize 3 Subterra společnosti Kapsch dvacet osm poloportálů a dva celoportály nesoucí zařízení pro zobrazování proměnných dopravních informací a značek. Pět nových portálů je na dálnici D1, osm na dálnici D2 a sedmáct na dálnici D5.

Součástí každého portálu jsou velkoplošné zobrazovací jednotky umožňující zobrazení textu a grafických symbolů. Přenos informací je řízen datovým kabelem, který byl spolu s přípojkami nízkého napětí takéž předmětem dodávky společnosti Subterra.

Každý informační portál je složen ze ZPI (zařízení pro provozní informace), PDZ (proměnná dopravní značka) a rozvaděče Mx, kde je umístěna řídicí jednotka. Odtud lze návštěvu lokálně ovládat.

„Během zkušebního provozu jsme se nesetkali s žádným vážným technickým problémem. Řešili jsme pouze drobné úpravy terénu a drobné opravy zatravnění míst, kudy vedou přípojky,“ říká vedoucí projektu Karel Minařík z divize 3.

Se stavbou portálů souvisela také realizace přípojek elektrického napájení a optických datových kabelů. Celková délka přípojek byla téměř čtrnáct kilometrů, vše kopané převážně ručně.

„Výstavba, včetně uvedení do zkušebního provozu, nám trvala jen osm měsíců, do 30. června 2010. Největší komplikací byly nevyřešené vlastnické vztahy pozemků u jednoho z portálů. My jsme operativně vyřešili změnu umístění tohoto portálu, včetně zajištění projektu a související inženýrské činnosti,“ dodává Karel Minařík.

Servisní práce na těchto portálech bude následně zajišťovat divize 4 společnosti Subterra, která se specializuje na technická zařízení budov. ■



NOVÝ TYP STAVENIŠTNÍHO KONTEJNERU

Ve spolupráci divize 12 a divize 4 byla v tomto roce rozšířena základna typových staveništních kontejnerů o víceúčelový kontejner. Subterra tak v tuto chvíli disponuje pěti standardizovanými staveništními buňkami, kterými jsou vodárna, výrobní hydraulických hadic, lampovna, dílenská zázemí pro mechanika stavby a právě nový víceúčelový kontejner.

Výhodou kontejneru je to, že svým vnitřním uspořádáním kombinuje funkci dvou až tří běžně používaných staveništních buněk. Víceúčelový kontejner je určen pro pět pracovníků a má dvě základní části. V první části je k dispozici šatna s minikuchyňkou, druhá část poskytuje pracovníkům sociální zázemí.

Nasazení a využívání této stavební buňky je vhodné zejména pro realizaci drobných zakázek, při přípravě zařízení staveniště nebo při realizaci zakázek, kde jsou stísněné prostory zařízení staveniště.

Závěrem bych rád poděkoval všem spoluvůdcům tohoto kontejneru za kreativní přístup při jeho řešení. Na obrázku je dílčí ukázka provedení nového kontejneru. ■

Martin Matuška



BILANCE PRACÍ NA TRATI ZBIROH–ROKYCANY

Subterra se jako člen Sdružení Skanska–Eurovia–Subterra podílí od poloviny roku 2009 na železniční stavbě „Optimalizace trati Zbiroh–Rokycany“. Cílem projektu je zlepšit železniční dopravu v síti TEN-T v daném úseku tak, aby se zvýšila zejména dopravní propustnost jak pro osobní, tak nákladní vlakové soupravy.

Optimalizovaný úsek trati mezi Zbirohem a Rokycany se nachází na třetím železničním koridoru trati Praha–Plzeň–Cheb–státní hranice, který je významným železničním spojením České republiky s Německem. Jedná se o dvoukolejný úsek v délce přibližně 21 km, který navazuje na dokončenou stavbu „Optimalizace trati Beroun–Zbiroh“. Sdružení zahájilo práce na optimalizaci v červnu roku 2009 důkladnou přestavbou železniční stanice Rokycany. Rekonstrukce stanice byla rozdělena do dvou etap, a to na části lichých a sudých skupin kolejí. Subterra se podílela na realizaci železničního spodku a svršku sudé části stanice.

První polovina roku 2010 byla ve znamení úpravy obou traťových kolejí z Rokycan do Holoubkova. Jednalo se o rozšíření stávajících železničních náspů a úpravy směrových poměrů, které umožní zvýšení traťové rychlosti. S tím souvisela i výstavba protihlukových stěn v okolí stanice Holoubkov, které postavila Subterra. V druhé polovině roku 2010 začala přestavba železniční stanice Holoubkov. Ta byla rozdělena do dvou etap. První blok prací v liché skupině realizovala Eurovia.

Po ukončení prací na liché části staničních kolejí v Holoubkově začala Subterra začátkem září loňského roku pracovat na úpravě sudé skupiny kolejí. Práce zahrnovaly redukci staničních

kolejí sudé části a komplexní sanaci železničního spodku, včetně vybudování zcela nového systému odvodnění pomocí trativodů a dešťové kanalizace. Důležitým stavebním objektem je v rámci úpravy sudé skupiny kolejí také výstavba dalších protihlukových stěn, která potrvá i během tohoto roku. Souběžně s budováním železničního spodku postavili stavbaři rovněž nové nástupiště ve stanici Holoubkov. „Práci na železničním spodku nám zkomplikovala silná vrstva škváry, na které byla založena téměř celá část sudé skupiny kolejí. Ta pochopitelně nedosahovala předepsaných parametrů únosnosti. Proto jsme museli v součinnosti s laboratoří naší firmy zvolit odpovídající typ sanace. Pro dosažení požadovaných parametrů únosnosti zemní pláně byla zvolena sanace hydraulickým pojivem,“ říká Petr Mikulášek.

V polovině října 2010 začala divize 3 pracovat na železničním svršku. Práci jim však komplikoval velký počet souběžně probíhajících výluk v okolních stanicích a traťových úsecích, což mělo vliv na celkovou propustnost tratě. Nově byly v rámci sudé skupiny položeny čtyři výhybky a celá druhá staniční kolej v délce přibližně 1100 metrů.

V letošním roce se pracovní tým divize 3 soustřeďuje na práce ve stanici Holoubkov. Pokračuje především v realizaci 3500 metrů dlouhé protihlukové stěny a na dokončení kanalizace. Mezi další stavební objekty, které musejí stavbaři dokončit v letošním roce, patří odvodnění rampy v Holoubkově a demolice nákladíšť ve stanici Zbiroh.

Příští rok zakončí Subterra svou dodavatelskou činnost na této stavbě pracemi na železničním svršku traťového úseku Kařízek–Zbiroh. ■

DOLNÍ OBLAST VÍTKOVICE OŽÍVÁ

Divize 2 rozšířila svou působnost v areálu bývalých Vítkovických železáren. Od začátku června tohoto roku se podílí ve sdružení s divizí 1 Metrostav na úpravě bývalé VI. energetické ústředny.

Subterra rekonstrukcí tohoto objektu navazuje na úpravu vysoké pece číslo 1, kde tým Bronislava Lungy pracuje od února tohoto roku. Oba objekty, které byly součástí rozsáhlého komplexu železáren, jsou od sebe vzdálené pouhých 300 metrů. Cílem rekonstrukcí těchto objektů, respektive celého projektu obnovy areálu, je jeho zpřístupnění veřejnosti a zachování této unikátní národní kulturní památky i pro další generace. Výroba surového železa byla v dolní oblasti Vítkovických železáren ukončena po 170 letech v roce 1998. Část této strategické lokality Vítkovických železáren byla spolu s hlubinným uhelným dolem Hlubina prohlášena v roce 2002 za národní kulturní památku a v roce 2008 se stala součástí Evropského kulturního dědictví. Postupnou proměnou areálu a objektů se z bývalé továrny stane vysokoškolské, vědecko-výzkumné a kulturní zázemí i zóna pro volný čas. „Objekt energetické ústředny dříve sloužil jako technologické zázemí pro dvě dmychadla, která hnala teplý vzduch právě do vysokých pecí, kde se tavila ruda a železný šrot,“ vysvětluje význam objektu Bronislav Lunga, který vede i tento projekt. Rekonstrukce objektu o půdorysných rozměrech 60 x 40 metrů spočívá v opravě hrázdného zdíva obvodového pláště, v opravě hydroizolace sedlové střechy a ve výměně zasklení původních oken.

K dispozičním změnám uvnitř dvoupodlažního objektu dojde především v prvním patře, kde vzniknou učebny a přednáškové sály. Celý prostor druhého patra bude sloužit jako výstavní hala, ve které se návštěvníci seznámí s provozem původních dmychadel. „Součástí naší práce je i kompletní dodávka silno- a slaboproudých instalací, vzduchotechniky, ústředního topení a zdravotně-technických instalací,“ dodává Bronislav Lunga. Sdružení Subterra a Metrostav zahájilo stavební práce 6. června a podle harmonogramu má být dílo předáno na začátku března příštího roku. „Mohlo by se to zdát jako dost dlouhý termín, ale musíme brát v úvahu, že se jedná o národní kulturní památku, kde musejí být všechny práce provedeny podle původních projektů, a to pod dozorem zástupců odboru památkové péče magistrátu města,“ upozorňuje závěrem vedoucí projektu. ■



SETKÁNÍ S OSOBNOSTÍ



Pětačtyřicet let práce ve společnosti Subterra, odborná způsobilost v řadě profesí týkajících se bezpečnosti práce a ochrany zdraví, medaile za zásluhy o české hornictví... To je jen slabý výčet toho, proč jsme osobností tohoto Zpravodaje zvolili Rudolfa Marcína, specialistu BOZP.

Rudolf Marcín v letech 1962–1966 vystudoval střední průmyslovou školu hornickou a geologickou v Příbrami. Ihned po absolvování nastoupil ke geologickému průzkumu uranového průmyslu v Hamru na Jezeře. O dva roky později, když dosáhl jednadvaceti let a splnil tak nařízený věkový limit, přešel do podzemí v uranových dolech Příbram. Nejprve jako podzemní lamač, aby si ověřil činnost, kterou bude později řídit a dozorovat. Následně zastával funkci střelmistra a nakonec technika.

V podzemí uranových dolů strávil maximálně možných jedenáct let, která byla povolena kvůli dávkám ionizujícího záření. Poté, v roce 1981, nastoupil k tehdejšímu koncernovému podniku Výstavba dolů uranového průmyslu (VDUP) jako bezpečnostní technik. A právě od této doby se začal postupně zapisovat do povědomí všech, kdo přicházeli do styku s novými normami a nařízeními týkajícími se bezpečnosti práce a ochrany zdraví. Náplní jeho práce byla bezpečnost a hygiena práce, ochrana zdraví při práci, životní prostředí a požární ochrana.

V letech 1984–1986 si na Institutu výchovy bezpečnosti práce v Brně doplnil vzdělání a začal jako akreditovaný specialista připravovat řídicí normy a sledovat jejich praktické dodržování na základě bezpečnostních limitů.

V následujících letech metodicky řídil všechny bezpečnostní techniky na podřízených závodech společnosti a přímo vedl dozimetrickou skupinu pracovníků, kteří měřili škodliviny a rizikové faktory na všech podzemních pracovištích. „A těch pracovišť nebylo málo. Ze všech významných staveb musím vyzdvihnout výstavbu přečerpávací vodní elektrárny Dlouhé stráně. Byla to ve své době unikátní stavba. Pro nás bezpečáky měla zvláštní význam v tom, že se jednalo o první podzemní stavbu, kde byla použita bezkolejová mechanizace. To s sebou samozřejmě neslo nové bezpečnostní předpisy,“ vzpomíná Rudolf Marcín. Velmi důležité bylo z pohledu bezpečnostního technika také sledování a zavádění mechanizovaných ražeb pomocí nově vyvinutého plnoprofilového razicího stroje RS 24-27, kdy součástí povolení provozu bylo i splnění bezpečnostních a hygienických podmínek.

Během své kariéry specialisty BOZP získal pět akreditačních certifikátů a čtyři osvědčení o odborné způsobilosti. Vše dodnes obhajuje. Zkušenosti Rudolfa Marcína dnes daleko přesahují hranice běžného specialisty BOZP. Často se na něj obracejí s prosbou o radu různé složky společnosti. Rudolf Marcín je autorem většiny stále platných organizačních řídicích norem a pracovních postupů vydaných výrobně-technickým ředitelem. Je také autorem podkladů pro získání certifikace společnosti v oblasti BOZP podle mezinárodních norem a systému povinné evidence „Nejvyšší přípustné koncentrace prachu“ u pracovníků pracujících v podzemí.

V roce 2007 se dočkal významného ocenění za celoživotní přínos pro české hornictví, když získal od Českého báňského úřadu a Ministerstva průmyslu ČR medaili Jiřího Agricoly.

Ve svých čtyřiašedesáti letech má Rudolf Marcín stále co nabídnout. Jeho bohaté zkušenosti i nadále najdou uplatnění. Od roku 2009 pracuje jako specialista BOZP celého sdružení firem realizujícího koridorovou stavbu mezi Voticemi a Benešovem.

Svůj volný čas věnuje především rodině. Má dvě děti a dvě vnoučata. Pokud mu zbude ještě trochu času, rád pečuje o zahrádku a dům v Příbrami, ve kterém bydlí od roku 1968. ■

SUBTERRA LETOŠNÍM VÍTEZEM ZÁVODU DRAČÍCH LODÍ

Osmnáctičlenný tým Subterra, složený ze zástupců divize 1, 2, 12 a centrály, se již počtvrté zúčastnil závodu dračích lodí. Ty se konaly ve čtvrtek 23. června v Praze na Vltavě u botelu Racek vedle Žlutých lázní. Letos se sešlo celkem pět týmů, mezi nimiž nechyběl ani tradiční vítěz předchozích ročníků – tým cestovní kanceláře S.E.N. Dalšími soupeři byly týmy stavebních společností Prominecon a Trigema a farmaceutické společnosti Abbott.

Jedná se o závod na krátkou, asi 200 metrů dlouhou trať, kterou týmy zdolávají s časem okolo jedné minuty. Lodě se dají nejlépe přirovnat k velké kanoi s deseti lavičkami, na kterých po obou stranách pádluje až dvacet lidí, s kormidelníkem vzadu a bubeníkem či bubenicí vpředu. Právě kvalita kormidelníka a především bubeníka má velký vliv na výkon posádky.

Tým Subterra si před první rozjíždkou instinktivně vybral správnou loď s nejlepší bubenicí. Následovala série vítězství, narůstající týmová euforie a postup do finále s favoritem – týmem CK S.E.N. Ve finále si Subterra opět pohládala jízdu na té správné lodi a při maximálním nabuzení týmu nic nepřekáželo cestě k celkovému vítězství, při kterém ze sebe každý člen posádky vymáčkl absolutní maximum (horní foto). CK S.E.N. tak byla sesazena z trůnu, na kterém bude celý rok vládnout Subterra!

Sylvie Rejřířová



PARNÍM VLAKEM NA SLAVNOSTI PERNŠTEJNSKÉHO PANSTVÍ

První červencový víkend se v Nedvědicích v Jiho-moravském kraji konaly tradiční Slavnosti Pernštejnského panství. Speciálně pro návštěvníky slavností České dráhy opět vypravily dva historické parní vlaky. První jel z Brna přes Tišnov, druhý z Havlíčkova Brodu přes Žďár nad Sázavou a Nové Město na Moravě.

Subterra, tradiční partner této jízdy parních vlaků, rozdávala ve stanicích balíčky a bonbóny. Jako obvykle o ně byl velký zájem především mezi nejmladšími účastníky oslav.



FOTOREPORTÁŽ

ÚSPĚCH NA LETNÍCH SPORTOVNÍCH HRÁCH METROSTAVU



V polovině června dostal tým našich sportovně založených kolegů opět příležitost reprezentovat společnost Subterra na jedenáctých Letních sportovních hrách Metrostavu. Ty se již tradičně konaly ve středočeském Sportovním centru Nymburk, které mimo jiné slouží jako zázemí pro přípravu sportovní reprezentace České republiky. Počasí se letos výjimečně vydařilo, slunce svítilo po celé dva dny a na rozdíl od několika předchozích ročníků panovaly i velmi příjemné teploty.

Tým Subterra, složený převážně ze zástupců divize 2, se utkal s celkem jedenácti týmy divizí Metrostavu a Doprastavu v klasických disciplínách těchto her, tedy v tenise, volejbale, nohejbale, vrhu koulí a štafetovém běhu na 8 x 200 metrů. Za zmínku

určitě stojí výkon našich tenistů Martiny Kropáčkové a Radka Blaška, kteří s přehledem bez ztráty jediného setu postoupili do finále. Z tuhého a vyrovnaného finálového boje bohužel odešli jako poražení, i tak ale pro tým uhráli krásné druhé místo. Úspěšní byli letos i naši nohejbalisté Petr Novák a Bronislav Lunga, kteří se ve své disciplíně umístili na čtvrtém místě a přinesli tak pro tým spoustu cenných bodů. Výkony našeho týmu v dalších disciplínách byly většinou na úrovni lepšího průměru, což nám v součtu všech získaných bodů vyneslo celkové druhé místo! Po loňském třetím místě má tým Subterra pro příští rok dobře našlápnuto do boje o celkové vítězství, od kterého jej už letos dělil pouhý jeden bod.

Sylvie Rejřířová

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	
Mahdal František	20. 8.
Amrich Zdeněk	4. 9.
Vavrečka Jan, Ing.	8. 9.
Švarc Václav, Ing.	18. 9.
55 let	
Svoboda Miroslav	2. 8.
Bém Petr	13. 9.
60 let	
Vogner Jiří, Ing.	4. 8.
Pfeffer Tomáš	16. 8.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let	
Lidák Patrik	1. 8.
Žáček Petr, Ing.	1. 8.
Šunka Jan, Ing., MBA	31. 8.
Trnovský Tibor, Ing.	31. 8.
Lacina Josef	3. 9.
Gaja Ivo, Ing.	10. 9.
Šoch Rostislav	10. 9.
15 let	
Růžička Jiří	1. 8.
Halva Emil	6. 8.
Fuchs Ondřej, Ing.	13. 8.
Bartoš Jan	26. 8.
Straka Zdeněk	26. 8.
Schüler Petr	1. 9.
Hlupík Jan	2. 9.
Pokorný Dušan, Ing.	2. 9.
Roubal Jiří	9. 9.
Polivčák Vasil	18. 9.
20 let	
Marek Tomáš, Ing.	2. 9.
Turek Alois	2. 9.
25 let	
Gabrle Aleš, Ing.	1. 9.
Hlaváček Jan, Ing.	1. 9.
Srbová Jaroslava	1. 9.
Bažant Zdeněk	12. 9.
Frantl Jan, Ing.	15. 9.
35 let	
Beránek Václav	2. 8.
Břicháček Josef	2. 8.
Synek František	1. 9.
40 let	
Potužák Miroslav	10. 8.
45 let	
Smolík Jiří, Ing.	1. 9.

CELKOVÉ POŘADÍ LETNÍCH SPORTOVNÍCH HER MTS

POŘADÍ	TÝM	BODY
1.	MTS divize 4	44
2.	Subterra	43
3.	MTS divize 8	39
4.	MTS divize 6	35
5.	MTS divize 9	34
6.	MTS divize 5	34
7.	MTS divize 1	32
8.	Doprastav I.	32
9.	Centrála + MD + MTS SK	31
10.	Divize 2 + 11 + CCE	24
11.	MTS divize 3	23
12.	Doprastav II.	21

