



ATRAKTIVNÍ SÍDLO
SPOLEČNOSTI SERVIND



SUBTERRA A.S., ČLEN DDM GROUP



TZB V POČERADSKÉ ELEKTRÁRNĚ
ZAJIŠŤUJE DIVIZE 4

Pět otázek pro... Radovana Koutka, vedoucího projektů divize 2 na Slovensku, který tam získal během dvou let bohaté zkušenosti – str. 2

Moravskoslezskou Orlovou odkanalizuje divize 2. Subterra podepsala smlouvu na odkanalizování přibližně 690 nemovitostí – str. 2

Provoz na trati mezi Púchovem a Hranicemi na Moravě se v dubnu zastaví. **Rekonstrukce Střelenského tunelu začne výlukou** – str. 3

Fotoreportáže – Zimní sportovní hry Subterra, Z Vysoké pece číslo 1 je naučná stezka, Programová konference 2012 – str. 4

AKTUALITY

Subterra má nového obchodního ředitele
1. dubna 2012 došlo ke změně na pozici obchodního ředitele společnosti Subterra. Dosavadního obchodního ředitele Vladimíra Starého vystřídal v jeho funkci Jiří Tesař. Ten působil dlouhá léta na pozici obchodního náměstka divize 3.



Výstavba Zahrady v Lysé nad Labem pokračuje
Divize 2 se od dubna vrací do Lysé nad Labem, kde bude pokračovat ve výstavbě první etapy velkolepého bytového projektu Zahrada. V první etapě Subterra postaví domy Jasmin a Modřín. V následující etapě, kde ještě není znám zhotovitel, vyrostou Pasáž Zahrada, Jasany, Dobromysl, Rozmarýna, Šalvěj a Hortenzie. V poslední etapě Zahradu doplní domy Klematis, Pod Břečtanem, U Tivolníků, Vistárie, Révový dům a Šporkův dům.



Nová služebna Městské policie
Stavebními úpravami a změnou dispozičních řešení vzniká v nebytových prostorách bytového domu v Lodecké ulici v Praze 1 nová polyfunkční služebna městské policie. Do konce tohoto roku by ji měla pro městskou část Praha 1 dokončit divize 2. Na stavební práce bude dohlížet také odbor památkové péče.

Část Prahy 5 čeká obnova vodovodního řadu
Na začátku dubna zahájí divize 4 rekonstrukci vodovodu v ulicích Nad Klamovkou a Pod Lipkami v pátém pražském obvodu. Celkem bude vyměněno téměř 1100 metrů řadu včetně přípojek. Důvodem je havarijní stav potrubí, které pochází z roku 1927. Dalším důvodem je položení jednoho řadu místo současných tří, které se v některých místech nacházejí. Investorem je Pražská vodohospodářská společnost a.s.

Oba Tomické tunely jsou těsně před dokončením
Stavbaři divize 1 v těchto dnech dokončují stavební části posledních dvou ražených tunelů na přeložce trati mezi Voticemi a Benešovem u Prahy. V nejbližší době začnou kolejáři ostatních členů zhotovitelského sdružení VoBen pokládat v tunelech koleje. V Zahradnickém tunelu, který také realizovala Subterra, již naplno běží jeho vstrojování. Další ze čtyř ražených tunelů, Olbramovický tunel, byl zprovozněn již na konci listopadu.

Dolní oblast Vítkovice ožívá



Symbolický novodobý odpich v Ocelovém městě! V den jarní rovnodennosti hned za rozbřesku byla slavnostně rozsvícena 14 let odstavená Vysoká pec číslo 1. Oprava pece byla první etapou rozsáhlé revitalizace kulturní památky Dolní oblast Vítkovice. Vysokou pec číslo 1 zrekonstruovala Subterra tak, aby sloužila jako naučná stezka zaměřená na popis výroby železa.

Vysoká pec číslo 1 je jedním ze tří nejdůležitějších objektů, které je potřeba zrekonstruovat, aby se z Dolní oblasti Vítkovice stal veřejnosti přístupný a turisticky atraktivní areál.
„Tak jako jsme loni pec přesně s první minutou jara zhasli, abychom upozornili na její startující revitalizaci, tak ji letos ve stejný čas zase rozsvěcíme. Chceme dát najevo, že proměna ‚Jedničky‘ je u konce a že jsou k nám všichni srdečně zváni,“ řekl ve svém slavnostním proslovu Petr Koudela, ředitel sdružení Dolní oblast Vítkovice. Významu slavnostního otevření vysoké pece dodala také účast předsedy představenstva a generálního ředitele Vítkovice Machinery Group Jana Světlíka, hejtmana Moravskoslezského kraje Jaroslava Palase či ostravského primátora Petra Kajnara.

Dříve fabrika, dnes zóna pro volný čas
Projekt obnovy areálu vznikl proto, aby tato unikátní národní kulturní památka zůstala zachována pro další generace a veřejnost se mohla seznamovat s historií výroby železa na Ostravsku. Surové železo se v Dolní oblasti Vítkovických železáren přestalo vyrábět po 170 letech, v roce 1998. Část této strategické lokality 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.

Na první pohled je pec původní
Vysokou pec číslo 1 opravila Subterra tak, že se její původní architektonický výraz nezměnil a stavba stále působí monumentálním industriálním dojmem. „Zvenčí je pořád stejná. Vnější úpravy, které jsme udělali, zajistí především bezpečnost a lepší komfort lidí, kteří pec obsluhují či kolem ní chodí. Stěžejní částí projektu je nový panoramatický šikmý skipový výtah s kabinou. Návštěvníky vyveze až na úroveň 37,5 metru, kde je u otvoru pro zavážení vysoké pece nově vložená plošina,“ přibližuje rozsah rekonstrukce vedoucí projektu Bronislav Lunga z divize 2.

Opravuje se také bývalý plynojem a VI. energetická ústředna. Na její rekonstrukci se podílí i Subterra, stejně tak jako na výstavbě moderního energocentra. Odtud bude pro zrenovované objekty v národní kulturní památce (NKP) Dolní oblast Vítkovice distribuováno teplo, chlazení a elektřina.

Naučná stezka
Výsledkem architektonických změn na historické vysoké peci číslo 1 je unikátní vyhlídková naučná trasa, na kterou návštěvníci nastupují z prostoru krytého na lanech zavěšenou střešou ve tvaru „roztažených křídel ptáka Fénixe“. Ten pec symbolicky zvedá znovu z popela a dává jí nový život. Doplněna byla i plátěná střecha nad prostorem před odlévací plošinou a vstup do těla vysoké pece.
Více ve fotoreportáži na straně 4

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení spolupracovníci,

po ukončení auditu hospodaření naší společnosti v roce 2011 bych se k dosaženým výsledkům rád několika slovy vrátil. Celkové výkony dosáhly 4358 mil. Kč, což znamená mírné překročení hodnoty stanovené plánem. Při pohledu na portfolio našich zakázek se dá říci, že se výrazně nezměnilo, s výjimkou staveb bytových, které zaznamenaly nárůst. Nejvýznamnějším segmentem činnosti naší společnosti zůstaly i nadále stavby dopravní, které se podílely na našich celkových výkonech přibližně 44%; jako jejich součást však do tohoto segmentu započítáváme i některé stavby podzemní, jako např. tunely na trase Votice–Benešov. Poměr státního a privátního sektoru 70:30 zůstal rovněž zachován, stejně jako náš podíl na celkovém objemu stavebních prací v České republice.

Plánovaný ukazatel byl splněn i u hospodářského výsledku. Rok 2011 byl tedy dalším úspěšným obdobím v historii naší společnosti. Za dosažený úspěch zde proto opakuji svoje poděkování všem, kteří se o něj zasloužili.

Ze statistických údajů uplynulého roku můžeme vyčíst trendy, které jsou pro nás důležitými signály pro další vývoj, trendy, kterým musíme přizpůsobit naši podnikatelskou strategii a obchodní politiku. Objem produkce českého stavebnictví zaznamenal oproti roku 2010 znovu pokles, sice jen o 3,1 %, ale ve srovnání s rokem 2008, posledním pro stavebnictví „bohatým“ rokem, je to již téměř 11 %. V ukazateli objemu vypsanych veřejných zakázek je však toto srovnání s rokem 2008 ještě daleko dramatičtější. Zakázek na trhu je tedy méně a tento stav se v nejbližším období zřejmě nezmění. Obecně klesá i jejich průměrná hodnota a naše zakázky v posledních dvou letech tento trend kopírují. Z uvedeného vyplývá, že musíme vyhledávat a posuzovat každou obchodní příležitost a snažit se o co nejširší segmentovou i regionální diverzifikaci. Samostatnou kapitolou je zahraničí. Zde považuji za klíčové úspěš v projektech, které v současné době realizujeme, a usilovat o to, abychom v zemích, kde již pracujeme a máme vybudováno zázemí, získali další zakázky.

Dokázat zajistit odpovídající výrobní program považuji za jeden z rozhodujících předpokladů úspěšné činnosti naší společnosti. Doposud se nám to dařilo a věřím, že v tomto počínání budeme úspěšní i nadále. Nebude to však lehké než doposud, spíše naopak. Na závěr si proto vypůjčím heslo z letošní strategické konference Skupiny Metrostav a vyslovím přesvědčení, že společně uspějeme.

Ing. Ondřej Fuchs,
generální ředitel

PĚT OTÁZEK PRO...

RADOVANA KOUTKA, vedoucího projektů divize 2 na Slovensku



Nespočet najetých kilometrů a pouze přechodný domov. Zato ale příležitost odvádět dobrou práci pro náročného zákazníka a získávat mimořádné zkušenosti. Tím vším je Slovensko už od druhé poloviny roku 2010 Radovanu Koutkovi z divize 2, který se v této zemi stal vedoucím projektů společnosti Subterra. První úkol na něj čekal v areálu bratislavského Slovnaftu, kde se svým týmem nejprve připravil projekt a pak začal s přístavbou paroplynové elektrárny. Poté, v polovině roku 2011, začal injektážemi opravovat a zpevňovat dolní nádrž přečerpávací vodní elektrárny Čierny Váh.

Uplynulé dva roky jste prožil na Slovensku. Poznamenalo vás to?

S nadsázkou musím říci, že si občas nevzpomenu, jak se nějaké slovo napíše gramaticky správně česky, a slovenštinu stále počeštuji. Ale teď vážně. Dva roky jsou dlouhá doba a cestování po dálnicích za prací je náročné. Můj měsíční rekord v najetých kilometrech bylo něco přes deset tisíc a k tomu nějaká ta pokuta. Získal jsem ale nové profesní zkušenosti, bohužel na úkor osobního života.

V čem spočívá zakázka ve Slovnaftu?

V areálu Slovnaftu jsme pro generálního dodavatele, kterým jsou Slovenské energetické strojárne (SES) Timače, nejprve vypracovali dvoustupňovou realizační projektovou dokumentaci. Poté jsme se pustili do realizace dvou provozních celků nové teplárny. Hlavní práce mají podle plánu skončit v červnu. Následně do konce roku musíme zajistit součinnost v rozsahu kompletní stavební části při zprovoznění technologických celků, aby bylo dosaženo plánovaných náběhových parametrů a mohlo proběhnout řádné předání funkčního díla. **Na Čierném Váhu jste ale především vrtali, že?**

Ano, injektáží jsme sanovali původní clonu spodní nádrže přečerpávací vodní elektrárny (PVE) Čierny Váh. Práci nám zadala firma Enel – Slovenské elektrárne a.s., závod Atómové elektrárne Mochovce. Začali jsme v červenci roku 2011. Byla to neobvyklá zakázka, celý rozsah prací byl vystaven velké pozornosti a bylo třeba dodržet pevně stanovený termín. Investor nám předal dokumentaci, podle níž jsme měli skalní injektáží zmenšit průsaky spodní nádrže PVE, dále staticky provázat základy hráze s podložím včetně realizace nového levobřežního provázání hráze se skalním masívem. Provrtali jsme dohromady asi sedm kilometrů skalního podloží při průměrné hloubce 40 metrů u jednoho vrtu. Stavbu jsme předali na konci minulého roku s tím, že v průběhu tohoto roku bude probíhat vyhodnocení účinnosti realizovaných opatření a porovnání s plánovanými parametry.

Co vás mile překvapilo a na co naopak chcete rychle zapomenout?

Na Čierném Váhu jsem se setkal s nezvykle metodickým a profesionálním přístupem investora a pracovanou organizací práce.

Naopak při práci ve Slovnaftu jsem se od samotného počátku střetával s operativním přístupem. Neustále se měnilo zadání či se rozšiřoval rozsah stavební části, což ovlivňovalo nejen práci na projektové dokumentaci, ale hlavně samotnou realizaci. Nezapomenu na nekonečné řešení kolizí, které si vynutil rozsah a typ výstavby, a také na náročnost koordinace dílčích subdodavatelů.

Jak vidíte vaše další pokračování na Slovensku? Za období, které tam působíme, jsme docílili viditelných výsledků, rozšířily portfolio životních a odborných zkušeností a získali dílčí přehled v místním prostředí. Do budoucna bychom chtěli na toto navázat a nabídnout své služby v rámci snahy o získání případných dalších zakázek na místním trhu, a to ať v rámci stávajících investorů či u nových, které se snažíme oslovit. ■



Atraktivní sídlo společnosti Servind

Pouhých sedm měsíců stačilo stavbařům divize 2, aby na zelené louce postavili administrativní, skladové a školicí centrum společnosti Servind. Na konci února začali stavbu předávat investorovi.

Nový areál vyrostl u Tuchoměřic, nedaleko Kladna. Zabírá plochu přibližně 4400 m² a tvoří jej jednopodlažní, dvoulodní skladová hala, jednopodlažní hala informačního centra a třípodlažní administrativní budova.



Skleněné plochy dominují

Výrazným prvkem celého areálu je právě administrativní objekt. Převážná část jeho fasády je vyplněná skleněnými plochami. „Vzhledem k výškovým rozdílům i různým barvám jednotlivých částí vypadá areál opravdu atraktivně,“ říká vedoucí projektu Tomáš Rys.

Až do konce dubna zaměstnají jeho tým dispoziční změny, které si investor areálu vyžádal dodatečně. Zároveň musí odstranit drobné vady a nedodělky. Následně Servind své nové sídlo slavnostně otevře. „Jakmile nám to počasí dovolí, dokončíme povrchy silnic a chodníků a úpravy sadů,“ plánuje v polovině března Tomáš Rys.

Unikátní lakovací kabiny

Společnost Servind je specializovaným dodavatelem autoopravárenských laků, práškových laků, nátěrových hmot pro průmyslové aplikace, komplexního vybavení lakoven, pomůcek pro lakovny a také servisní a garážové techniky. Lakovací kabiny uvnitř nového technologického centra jsou nejmodernější v oblasti. Jejich složitý systém odvětrání byl rovněž součástí dodávky divize 2. ■

Moravskoslezskou Orlovou odkanalizuje divize 2

V úterý 28. února byla v Orlově v Moravskoslezském kraji podepsána smlouva na zhotovení veřejné zakázky „Odkanalizování okrajových částí města Orlová“. Ve výběrovém řízení na zhotovitele zvítězila divize 2 společnosti Subterra.

Slavnostního podpisu smlouvy se zúčastnili zástupci divize 2 v čele s jejím ředitelem Petrem Kajerem a zástupci města Orlově. Smlouvu podepsal přímo starosta Jiří Michalík – viz foto.

Pozor na podzemní metan!

Zakázka zahrnuje kromě stavebních prací rovněž vypracování dokumentace pro provádění stavby, dokumentace skutečného provedení stavby a geodetické zaměření dokončeného díla. Stavbařimusejí odkanalizovat přibližně 690 nemovitostí a vyhloubit zhruba 22 kilometrů kanalizace. Odkanalizování se týká tří oblastí – Orlová-Poruba, Zimný Důl a Lazy a o lokalitu u nemocnice.

„Prakticky hned po podpisu smlouvy jsme začali řešit průběh stavby. Především je nutné zkoordinovat dopravní opatření, které stavba vyvolá. Kanalizace povede pod stávajícími komunikacemi. Předtím, než vůbec začneme hloubit páteřní řady, musíme provést metanové průzkumy. Oblast se totiž nachází v ostravsko-karvinské aglomeraci, kde kvůli rozsáhlé důlní činnosti hrozí výskyt vý-

bušného metanu,“ říká k zahájení stavby vedoucí projektu Tomáš Rys.

Obyvatelé se musejí připojit sami

Orlovou povedou dva páteřní řady, na které budou připojeny domovní odpady. Splašky skončí v čistírnách odpadních vod. „Oba řady sestavíme z žebrovaného plastového potrubí DN 250. Dále budeme připojky na hranice soukromých pozemků. Obyvatelé si pak sami musí zajistit připojení svých nemovitostí na přípojku,“ vysvětluje rozsah prací vedoucí projektu.

Hlavní řady i přípojky povedou pod zemí. Výkopy stavbaři zajistí buďto pažením nebo úrovňovým svahováním.

Dočasná pobočka divize 2

Pracovní tým Tomáše Rysa z divize 2 se do Moravskoslezského kraje nastěhuje na déle než dva roky. „Pronajali jsme si dva rodinné domy. V jednom budeme bydlet a ve druhém zřídíme dočasnou kancelář,“ popisuje své příští působení Tomáš Rys.

Práce na veřejné zakázce zahrnují také opravu silnic, které stavba nevyhnutelně poškodí. Rysův tým začne už na jaře a vše musí stihnout do poloviny roku 2014, což stanovují podmínky dotace z evropských fondů, o které Orlová požádala. ■



Protihluková ochrana Modřic



Nové bezpečnostní prvky a ochranná opatření dostane při rekonstrukci silnice I/52 v úseku Brno–Rajhrad. Divize 3 začne od dubna s výstavbou více než pět set metrů dlouhých protihlukových stěn v brněnské čtvrti Modřice.

Silnice I/52 spojuje Vídeň s Brnem a obzvláště v Modřicích je znát, jak ji stále více zatěžuje silná mezinárodní doprava. Projíždějících vozidel přibývá a lidé v okolní zástavbě trpí hlukem.

Odhluchit Modřice pomohou dvě nové protihlukové stěny – levá ve směru od Brna v délce 332 metrů, z toho 40 na mostě, pravá v délce 192 metrů, z toho 38 na mostě. „Části protihlukových stěn na mostě budou mít průhlednou výplň, mimo most jsou navrženy betonové panely s absorpčním materiálem. Stěny budou vysoké od 2,5 do 5 metrů. Tam, kde zástavbou navíc vede i místní komunikace, budou situovány oboustranně pohltné protihlukové panely. Stěny z ní pohltní hluk a nebudou jej naopak odrážet do zástavby,“ říká vedoucí projektu Karel Minařík z divize 3.

Protihlukové stěny budou založeny na pilotových základech, na mostě na betonovém svodidle. Divize 3 začne se stavbou na začátku dubna, termín dokončení je stanoven na konec května. ■

Plnění požadavků BOZP

Zajistit bezpečnost práce je nezbytné v každé moderní stavební společnosti. Je to nejen významná vizitka zaměstnavatele, ale také doklad, že společnost má vztah ke každému jednotlivému zaměstnanci. Společnost Subterra klade na dodržování bezpečnosti práce značný důraz, což se projeví ve výsledcích za loňský rok.

V roce 2011 se na stavbách společnosti přihodilo pouze šest úrazů lehkého charakteru, což je pro stavební firmu velikosti Subterra velmi dobrá vizitka. Je to dáno především tím, že pro rok 2011 stanovil výrobně-technický ředitel (VTR) náročné limity, jak vyhodnocovat pracovní úrazovost pro jednotlivé divize. A to včetně sankcí a postihů za případné závažné pracovní úrazy. Limity se všem divizím podařilo splnit. Překročilo je pouze procento pracovní neschopnosti u divize 1, což zavinila dlouhodobá pracovní neschopnost některých zaměstnanců divize, zvláště v případě úrazů z roku 2010.

Pro rok 2012 stanovil VTR shodné parametry jako v předchozím roce. Cílem je eliminovat počet dnů, kdy se zaměstnanci dostanou do pracovní neschopnosti vlivem úrazů.

V rámci systému dodržování BOZP byla každé divizi poskytnuta dotace pro ocenění nejlepších projektů, a to v částce 100 000 Kč.

Mojmír Cihlář, OdBOZP ■

Nová kolektivní smlouva

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

rád bych vás informoval, že 24. února 2012 podepsali zástupci odborových organizací s vedením společnosti Subterra novou kolektivní smlouvu na rok 2012. Platí od 1. března, a to jeden rok. Navazuje na mírně upravenou vzorovou kolektivní smlouvu Skupiny Metrostav. Smlouvu podepsali Josef Mařík za ZO OS Stavba Praha, Libor Reichel za ZO OS Stavba Tišnov, generální ředitel Subterra Ondřej Fuchs a její ekonomický ředitel Pavel Zykán. Každý zaměstnanec obdržel brožovanou kolektivní smlouvu společně s výtislem dodatku pracovního řádu. Ten si vyžádaly změny v zákoníku práce i v kolektivní smlouvě.

Karel Vašta, personální ředitel



TZB v počeradské elektrárně zajišťuje divize 4

Paroplýnový blok o výkonu 880 MW, který je prvním v České republice, začala stavět loni v dubnu divize 8 společnosti Metrostav v areálu elektrárny Počerady. Vzduchotechniku, vytápění a část silnoproudých instalací pro ni zajišťuje divize 4 Subterra.

Paroplýnové zdroje elektřiny jsou na Západoběžné. Ve srovnání s uhelnými elektrárnami téměř neznečišťují ovzduší oxidy síry a prachovými částicemi, emise oxidu uhličitého jsou nižší až o 70 procent a zplodiny oxidu dusíku dokonce desetinové. Provozní náklady jsou lacinější. Tento způsob výroby elektrické energie je tedy efektivnější a k životnímu prostředí o poznání šetrnější.

Protihlukové stěny i v elektrárně

Zakázka zahrnuje kompletní výstavbu provozního bloku včetně příslušných provozoven, jako jsou dozorny, strojovny, kompresorovny či trafostanice. Součástí stavby jsou i pokládky veškerých inženýrských sítí, instalace osvětlení, vybudování okolních komunikací a závěrečná úprava terénu. Z hlediska očekávaných nadměrných hladin hluku je nutné postavit také protihlukové až deset metrů vysoké stěny před trafostanicemi a chladicími věžemi.

Systém standardní, rozměry extrémní

Z pohledu vzduchotechniky je důležité zajistit, aby docházelo k větrání strojovny parní turbíny, strojovny spalovacích turbín, mezistrojovny

i technického zázemí. Vzduchotechnické jednotky jsou rozmístěny na střechách jednotlivých budov. „Technologicky vzato je to sice standardní systém, ale o extrémních rozměrech. Jen pro představu, pro rozvody vzduchu jsme instalovali potrubí o rozměrech 3x3 metry a jednotka pro větrání mezistrojovny váží úctyhodných 7 tun,“ popisuje stavbu z pohledu vzduchotechniky specialista Karel Kopecký z divize 4.

V podobném duchu mluví o vytápění a ohřevu vzduchu pro technologickou část stavbyvedoucí Vladimír Pekár ze stejné divize. „Srdce vytápění představuje parní výměňková stanice o vysokém výkonu 3,7 MW. Ta využívá odpadní teplo, které vzniká při výrobě. Odtud se pak teplo rozvádí jak pro ohřev vzduchu ve vzduchotechnice, tak do administrativních částí. Přestože to nezní nijak složitě, opak je pravdou. Přírodní pára do stanice má totiž velmi kolísavé parametry s nezvyklými tlaky a teplotami. Ty dosahují až 16 barů a 400 °C. Správné fungování systému proto musejí zajišťovat speciální regulační ventily,“ vysvětluje Vladimír Pekár.

Provozu elektro divize 4 se v rámci výběrového řízení podařilo získat zakázku na zajištění zhruba poloviny silnoproudé části, měření a regulace. „Ve spolupráci s jedním z účastníků sdružení (hlavních zhotovitelů, pozn. redakce) máme v rámci silnoproudu na starosti kompletní kabelové konstrukce pro osvětlení a kompletní dodávku svítidel. Dále spolu s dceřinou společností ČEZ dodáváme kabelové žebříky a žlaby, napájecí a ovládací kabely, různé měřicí a regulační jednotky a pohony pro řízení a regulaci vzduchotechniky a vytápění,“ popisuje stavbu vedoucí provozu elektro Michal Virt.

Elektřina do rozvodné sítě již za rok

První megawatty elektrické energie, pokud nenanou komplikace, se z tohoto bloku dostanou do rozvodné sítě v polovině roku 2013. Technologii vzduchotechniky a topení však začne divize 4 testovat už letos na jaře. ■

SETKÁNÍ S OSOBNOSTÍ



Všestranný a velmi zkušený strojař, který si dovede poradit s mnohými výzvami. Takovým odborníkem je Eduard Vodvářka, který pro společnost Subterra v různých pozicích a funkcích pracuje už 37 let a nyní se stal Osobností uplynulého roku. Působení dlouholetého vedoucího provozu zbraslavských a tišnovských dílen ocenil na letošní programové konferenci generální ředitel společnosti Ondřej Fuchs.

Málokdo se v naší společnosti může pochlubit tak pestrou a přitom úspěšnou pracovní minulostí. Charismatický pětadesátník Eduard Vodvářka nastoupil ke společnosti v roce 1975 po několikaletém působení v Českých drahách, kam přišel jako absolvent strojní průmyslové školy. V naší firmě prošel úctyhodným počtem profesí, které si v mnoha případech nejsou ani trochu podobné. Vždy na sebe poutal pozornost klíčovou životní dovedností – mimořádným strojařským nadáním a myšlením. Díky tomu se šlo, kdykoli se ve firmě hledal všeueměl, právě za panem Vodvářkou.

Zámečníkem byl jen půl směny

Ačkolí Eduard Vodvářka vystudoval strojní průmyslovku, ke společnosti Subterra nastoupil jako řadový zámečník na Kmenové stoce K. Za pouhé čtyři hodiny se však ukázalo, že jako zámečník by nemohl naplno využít svých dovedností a vzdělání. Ještě týž den se proto stal mechanikem úseku. První zvrát v jeho práci nastal v roce 1978, kdy bylo nutné okamžitě nahradit stávajícího vedoucího kotelen. „Tenkrát to byla opravdu naléhavá situace, která žádala okamžité řešení. Hledali někoho, kdo se dokáže rychle zorientovat,“ vzpomíná na tuto epizodu Eduard Vodvářka. A tak se na rok ujal pozice vrchního kotelníka.

Z kotelen k neoblíbeným injektážím

Po roce, který strávil v kotelnách, se stal vrchním mistrem oprav v dílnách ve Studeném. Ale zanedlouho se pan Vodvářka střetl s novou výzvou. Z provozu chemických injektáží náhle odešel dosavadní vedoucí. A opět se hledal někdo, kdo dokáže chybějící pozici operativně a zodpovědně převzít. Šlo se znovu za Edou Vodvářkou. Injektážní stroje neznal, proto se jim začal učit. „Byl to tehdy málo oblíbený obor, kam se nikomu moc nechtělo. Věděl jsem, o co jde, ale zkušeností jsem měl jen teoretické. Praxi jsem získával postupem času,“ pátá v minulosti Eduard Vodvářka.

Od ekologicky nepříliš populárních chemických injektáží se v roce 1989 začalo ustupovat. I tak se Eduard Vodvářka zúčastnil významných dílných akcí v Brně, Příbrami, Jablonci nad Nisou a pražských kolektorech. „Kromě stěžejních zakázek jsme také odstraňovali a napravovali havárie. Vzpomínám například na protřeznou hráz rybníka na Benešovsku, kterou jsme museli co nejrychleji utěsnit. Hráz drží dodnes,“ usmívá se Osobnost roku 2011.

Konečně zpátky doma – v dílnách

Ve své kariéře byl Eduard Vodvářka také stavbyvedoucím malých ražeb. Jednou z nich byla například přeložka Slatinského potoka na odstavném nádraží ve Vršovcích. Strojářina však byla hlavní předností pana Vodvářky, proto se v roce 1995 rád vrátil do zbraslavských dílen, které v té době potřebovaly kvůli velkému objemu interních i externích zakázek zkušeného vedoucího. Zbytek své pracovní kariéry tak strávil ve funkci, která jej, jak sám říká, baví.

Ve svém pracovním kolektivu je po všech stránkách oblíbený a on sám dnes s potěšením konstatuje, že udělal dobře, když odmítl porevoluční nabídky soukromníků. Že se stane Osobností roku, nečekal. „Hrozně mě to ocenění potěšilo. Uvědomil jsem si, že to, co jsem celý život pro firmu dělal, snad mělo nějaký smysl,“ skromně konstatuje Eduard Vodvářka. ■

Nová technika – pokladač kolejí

Portfolio mechanizačních prostředků v majetku společnosti Subterra v současné době rozšířily stroje renomovaného výrobce techniky pro výstavbu a rekonstrukci železničních tratí a tím je německá společnost Robel.



Mechanizační park společnosti Subterra nyní obohatilo portálové zařízení PA 1-20 ES, které dovede automaticky pokládat jednotlivé pražce a manipulátor pro pokládku kolejnic, který slouží k přemísťování dlouhých kolejových pasů. Jedná se o dva samostatné stroje, které popojíždějí po téže pomocné dráze. Ta je vytvořena z dlouhých kolejnicových pasů délky 75 až 120 metrů, které leží na štěrkovém loži v osově vzdálenosti 3,40 metru. Mezi ně, na urovnané a zhutněné štěrkové lože, jsou ukládány nové pražce. Konstrukční uspořádání manipulátoru umožňuje zvednout pracovní část a najet nad železniční vůz. Tam uchopí dvacet betonových nebo dřevěných pražců a přesune je do místa pokládky. Manipulační část se spustí nad štěrkové lože a ukládá pražce v požadované osově vzdálenosti. Poté manipulátor na ukládání kolejnic osadí dlouhé kolejnicové pasy na ložnou plochu pražců. Po takto vytvořené jízdní dráze pak vagony s pražci přejedou do čela pokládky, tedy na konec jízdní dráhy, a pracovní postup se opakuje.

Na fotografii představujeme zařízení poté, co jej výrobce předal, tedy zatím v částečně demontovaném stavu. Do práce se poprvé zapojí počátkem dubna při rekonstrukci železniční trati u Rokycan. První zkušenosti s touto technikou v ČR získají dělníci a technici divize 3. Prověří, jak jsou dodané stroje spolehlivé a zda skutečně zvládnou výkony, které výrobce slibuje.

Tibor Trnovský, Vladimír Toman ■

Rekonstrukce Střelenského tunelu začne výlukou

Provoz na železniční trati mezi Púchovem a Hranicemi na Moravě se v polovině dubna zastaví, a to v úseku od státní hranice se Slovenskem do stanice Horní Lideč. Subterra právě tehdy odstartuje hlavní etapu rekonstrukce Střelenského tunelu, který byl postaven v roce 1936. Při ní obnoví kolej č. 1 a opraví zastávku ve Střelné. Vylepšená trať zvýší komfort cestujících a ulehčí nákladní dopravě. Střelenský tunel je totiž součástí 9. nákladního koridoru.

Na samotné trati Subterra zrekonstruuje také několik mostů, propustků a zárubních zdí. Dále vymění trakční vedení a obnoví sdělovací a zabezpečovací zařízení, silnoproudou technologii a dálkové řízení trati. „Už loni jsme vybudovali základové patky pro nové stožáry trakčního vedení, které jsme poté postavili. Podařilo se nám také přeložit zabezpečovací kabely a položit nové kabely pro silnoproudé technologie. Do začátku výluky koleje číslo 1, kterou zahájíme 16. dubna, musíme vybudovat přístupové cesty k trati, abychom tam mohli dopravit mechanizaci,“ říká stavbyvedoucí Radim Wrana z divize 3.

Tunel s pevnou jízdní dráhou

V době výluky stavbaři vymění konstrukční vrstvy



kolejiště i samotnou kolej číslo 1 a vybudují nové odvodnění železniční trati. Budou také sanovat ostění tunelu a zárubní zdi. Zajímavou novinkou je to, že tunel dostane pevnou jízdní dráhu. „Je to teprve podruhé, kdy bude tato konstrukce v Česku použita, a vůbec poprvé, kdy pevnou jízdní dráhu uděláme z prefabrikovaných panelů. Speciální dráhu sestaví naši kmenoví pracovníci pod dohledem supervize rakouské firmy PORR. Právě ona toto technické řešení vymyslela. Při práci využijeme nový stroj od firmy ROBEL, který bude klást pražce i prefabrikované panely,“ upřesňuje technologii stavbyvedoucí.

Střelná dostane nástupiště s přístřešky

Stavbaři dále zrekonstruují trakční vedení v celé délce koleje číslo 1. Zabezpečovací zařízení upraví tak, aby vyhovovalo modernímu způsobu řízení drážní dopravy. Pro obyvatele Střelné bude nejdůležitější, že zastávka dostane nové nástupiště s přístřešky pro cestující. Výluka skončí podle harmonogramu 10. srpna tohoto roku.

Až stavbaři dokončí kolej číslo 1, začnou s kolejí číslo 2. Na té však budou pracovat pouze v tunelu a zastávce Střelná. Všechny práce skončí v červnu 2013.

Investorem celé stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Stavba je navržena ke spolufinancování z Fondu soudržnosti Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava za programové období 2007–2013. Tato podpora může dosáhnout až 81,98 % způsobilých výdajů. Zbývajících část financování zajistí Státní fond dopravní infrastruktury. ■

Název stavby: Rekonstrukce Střelenského tunelu, vč. kol. č.1 a 2 v km 22,480–23,610 a kol. č.1 v km 21,110–27,261 trati Horní Lideč–st. hr. SR
Investor: SŽDC, s.o.
Projektant: Moravia Consult Olomouc, a.s.
Zhotovitel: Subterra a.s., divize 3
Termín zahájení: září 2011
Termín dokončení: červen 2013
Délka tunelu: 298 m
Délka stavby: 6152 m
Mosty: 8 ks (rekonstrukce)
Protihlukové stěny: 1 ks (rekonstrukce)
Propustky: 6 ks (přestavba a rekonstrukce)

Programová konference 2012

V úterý 20. března se uskutečnila Programová konference 2012 společnosti Subterra. Historicky se jednalo o třetí v řadě.

V úvodu konference zazněly nejen hodnotící informace generálního ředitele Ondřeje Fuchse o výkonech a hospodářských výsledcích celé Skupiny Metrostav, ale i jeho nástin vývoje zakázek a stavebních prací v úzké vazbě na ekonomiku. Stěžejní však bylo seznámení se strategií společnosti Subterra v letech 2012–2015, kdy základním cílem pro následující období je zajištění optimálního výrobního programu v Česku a na Slovensku a uplatnění se na zahraničních trzích. Následovaly prezentace odborných ředitelů, kteří informovali o ekonomickém vývoji společnosti, o realizaci zakázek, o rozvoji obchodní činnosti i vývoji v personální oblasti. Ředitelé divizí shrnuli výsledky za rok 2011 a ve stručnosti prezentovali plány pro rok 2012.

Závěr konference patřil ocenění vybraných skupin zaměstnanců. Osobností roku 2011 se stal Eduard Vodvářka.

Jana Hlavenková ■



Jarní prázdniny na horách

Mrazivé, ale nádherně prosluněné počasí letos Krakonoš přichystal dětem zaměstnanců naší společnosti, které vyrazily na každoroční lyžařský výcvik. Ten pro ně ve Vysokém nad Jizerou vždy o jarních prázdninách pravidelně pořádá naše odborová organizace.

Autobus plný nedočkavých malých lyžařů vyrazil do hor v sobotu 4. února. Vedení výcviku se ujala sebraná sestava čtyř instruktorů. „Byla to nádherná pohádková zima. Sníh byl letos vynikající a děti se na něm opravdu vyřádily,“ radoval se z povedeného výcviku hlavní instruktor Petr Roček. Týden plný slunce a sněhových radovánek vyvrcholil závodem ve slalomu. Komu nestačilo lyžování, mohl si vyzkoušet jízdu na snowboardu. „O jeho výuku je stále větší zájem,“ podotkl Petr Roček.



FOTOREPORTÁŽ

Zimní sportovní hry Subterra 2012



Oblíbené lyžařské klání se konalo 17.–18. února ve Vysokém nad Jizerou a stejně jako v předchozích letech se soutěžilo jak v alpských disciplínách, konkrétně ve slalomu speciál a v obřím slalomu, tak i v severské disciplíně – běhu na lyžích klasickým stylem.

Sjezdové disciplíny ovládly staré známé tváře. Martina Horáková a Ivan Ochrymčuk (foto 1) zvítězili ve svých kategoriích v obou sjezdových disciplínách, Lenka Kobiánová a Pavel Farský ve slalomu speciál, Sylvie Rejřířová a Lukáš Fučík v obřím slalomu. Miroslav Rypáček se stal celkovým vítězem obou sjezdových závodů ve své kategorii (foto 2). Jeho časy však byly natolik

dobré, že nenašel přemožitele ani v jiných věkových kategoriích.

Naopak běžecké disciplíny byly letos v režii nových tvářů – v ženách dominovala Markéta Vlková (foto 3) z divize 12, v nejstarších mužích si dobřel pro první místo František Šimon, bývalý člen československé reprezentace a nyní reprezentant divize 2 (foto 4 uprostřed). Z ní pochází také vítěz kategorie nejmladší muži Marek Lachman. Jediným obhájcem loňského prvenství se tak stal Miroslav Rypáček, který dobřel stejně jako vloni v celkovém nejrychlejším čase.

Přestože ve Vysokém panovalo nepříznivé počasí, které negativně ovlivnilo kvalitu hlavně sjezdových tratí, závody se opět vydařily. Sylvie Rejřířová ■

Z Vysoké pece číslo 1 je naučná stezka



Pohled na monumentální Vysokou pec číslo 1



Přístup do nově zrekonstruované Vysoké pece číslo 1



Prosklený skipový výtah vyvezl první návštěvníky

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	
Slimáček Vladimír	5. 5.
55 let	
Berka František, Ing.	3. 4.
Krajč Jozef	8. 4.
Kalina Jiří	23. 4.
Balcárek Ladislav	13. 5.
60 let	
Bartál František	2. 4.
Hartman Jiří, Ing.	13. 4.
Kubíček Eduard	13. 4.
Lidák František	14. 4.
Halaš Stanislav	28. 4.
Kuchař Rostislav	1. 5.
Zárybnický Antonín	12. 5.
Cihlár Mojmir	24. 5.
65 let	
Paulíček Josef, Ing.	1. 5.

Životní jubileum také oslaví:	
Fikeisová Antonie	25. 4.
Kolářová Libuše	6. 5.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let	
Novák Petr	1. 4.
Šebek Karel	1. 4.
Kříž Josef	3. 4.
Růžička Martin	3. 4.
Koryfák Benedikt	4. 4.
Vejvančícký Tomáš, Ing.	15. 4.
Cihlár Mojmir	10. 5.
Dvořák Karel	13. 5.
Štrach Petr	13. 5.
15 let	
Kutílová Věra	1. 4.
Mrkvičková Lenka	1. 5.
Kaška Pavel	12. 5.
20 let	
Foubík Karel	1. 4.
Hoskovec Jiří	1. 4.
Lidák František	1. 4.
Menoušek Jiří, Bc.	4. 5.
Pavka Vojtěch	15. 5.
Křenek Pavel	26. 5.
25 let	
Toms Václav	15. 4.
Črlik Lubomír	7. 5.
35 let	
Horníš Stanislav	1. 4.
Bém Petr	5. 5.
Kuchta Milan	10. 5.
40 let	
Michalík Miroslav	21. 5.



15 let staví Subterra železniční koridory



U příležitosti půlkulatého výročí 15 let výstavby železničních koridorů firmou Subterra se nabízí prostor pro malé ohlédnutí.

Kdy, proč a jak došlo k tomu, že v roce 1997 se pustila sice multioborová, přesto však převážně tunelářská firma i do železničního stavitelství? Koncem roku 1996 všechny do té doby nosné stavby podzemního stavitelství prováděné firmou Subterra pomalu končily a příliš mnoho jich v dalším výhledu nebylo. A o ně jsme ještě museli tvrdě soutěžit s tehdy konkurenční firmou Metrostav. Proto se vedení firmy rozhodlo, zejména z důvodu zachování objemů stavební produkce, rozšířit portfolio firemních stavebních dovedností. Akciová společnost Subterra byla v té době firmou realizující převážně infrastrukturní zakázky pro veřejný sektor, a proto i další uplatnění hledala logicky na tomto poli. V té době se naplno rozjížděl ambiciózní program přestavby hlavních železničních tahů na rychlost 160 km/h. Jednalo se o dnes všeobecně známé železniční tranzitní koridory I–IV s velkým a perspektivním potenciálem možného dlouhodobého uplatnění. A tak volba padla na železniční stavitelství.

První zakázka

Začátky byly velmi složité. Ve firmě byli vybráni techničtí pracovníci, kteří byli původem pracovníky na dopravních stavbách nebo tento obor vystudovali. Ti společně s najatými externími odborníky připravovali nabídky do soutěží. Hned se ale nedařilo. Až začátkem roku 1997 byla vysána soutěž na modernizaci traťového úseku Hodonín–Moravský Písek na II. koridoru a tu Subterra vyhrála. A započala se psát kapitola účasti firmy při rekonstrukci železniční sítě v České republice, ale nejen tam. O tom se však zmíním až později.

Dvanáct velkých koridorových projektů

Subterra měla v té době dvoustupňový systém organizačního uspořádání. Centrálu a pružně vytvářené organizační jednotky (dále OJ). Pro uvedenou stavbu byla zřízena OJ 9, jejímž vedením byl pověřen Ivan Sedláček. Ten kolem sebe soustředil tým spolupracovníků, který ve velmi krátké době získal nezbytné zkušenosti a záhy si vydobyl potřebné renomé i u tak náročného odběratele, jakým v té době byla Divize dopravní cesty Českých drah.



Samozřejmě že dosažené výsledky nepovažujeme za konečné. Dále rozvíjíme odbornosti personálu, usilujeme o získání licence pro technologii pevné jízdní dráhy a doplňujeme i strojní park.



ně 130 pracovníků, z nichž je polovina techniků a polovina odborných dělnických pracovníků. Tomuto týmu se za dobu 15 let podařilo úspěšně dokončit dvanáct velkých koridorových projektů

ničním stavitelství. Jako první jsme ve velkém rozsahu použili v železniční stanici Kozolupy na stavbě Optimalizace trati Plzeň–Stříbro na III. tranzitním koridoru antivibrační pryžové rohože pro maximální snížení hlukové zátěže a vibrací na okolní zástavbu. Samozřejmě že dosažené výsledky nepovažujeme za konečné. Dále rozvíjíme odbornosti personálu, usilujeme o získání licence pro technologii pevné jízdní dráhy a doplňujeme i strojní park např. pořízením automatické strojní podbíječky ASP 08-275 a portálového pokladače pražců s manipulátorem pro pokládku kolejnic firmy Robel.

Antonín Formánek, ředitel divize 3 ■

OHLÉDNUTÍ

Z historie dokončených nebo firmou Subterra právě realizovaných staveb můžeme zdůraznit i několik „nej“:

První realizovaná koridorová stavba

ČD DDC, Modernizace traťového úseku Hodonín–Moravský Písek na II. tranzitním koridoru.

Objemově největší stavba

Modernizace traťového úseku Votice–Benešov na IV. tranzitním koridoru, rozestavěná stavba, smluvní cena 5,724 mld. Kč bez DPH.

Nejnáročnější stavba

Optimalizace trati st. hranice se Slovenskou republikou–Bystřice nad Olší, rozestavěná stavba na III. tranzitním koridoru, a to především pro mimořádně náročné geologické a geotechnické podmínky zásadně ovlivňující přestavbu tunelů v Jablunkovském sedle i výstavbu nových mostů zřizovaných zejména pro umožnění migrace velkých savců. V neposlední řadě rovněž pro extrémně náročné horské klimatické podmínky.

Oceněné stavby

• Optimalizace traťového úseku Krasíkov–Česká Třebová
Dopravní stavba roku 2005

• Optimalizace traťového úseku Zábřeh na Moravě–Krasíkov
Dopravní stavba roku 2006

• Modernizace trati Veselí nad Lužnicí–Tábor, 1. část, úsek Doubí u Tábora–Tábor (viz foto)
Dopravní stavba roku 2009



Postupně se ale ukazovalo, že inženýrský dodavatelský systém organizace výstavby, který jsme praktikovali, není to nejlepší řešení. Firma byla při realizačních pracích příliš závislá na poddavateli a konkurence tradičních „železničářských“ firem nelibě nesla, že výlučně dodavatelská firma brala jejich dělníkům a strojům práci. Řešením se v roce 2005 ukázalo sloučení divize 3, vzniklé transformací OJ 9 při dalších organizačních změnách ve společnosti Subterra, se stavební divizí firmy Stavební obnova železnic, kterou Subterra majetkově ovládla. Tím se doplnil tým technického personálu a získal dělnický personál spolu s potřebným parkem speciálních strojů pro výstavbu a údržbu železnic. Vznikl pracovní kolektiv, který měl a dodnes má přibliž-

na II., III. a IV. koridoru v České republice, některé samostatně, některé ve sdruženích s jinými stavebními firmami. V několika sdruženích jsme pracovali i jako vedoucí účastník sdružení. Úspěšně jsme dokončili rovněž řadu dalších projektů na nekoridorových nebo regionálních tratích. Také jsme se podíleli na výstavbě železničního koridoru Trnava–Žilina na Slovensku.

Inovativní přístup

V současné době Divize 3 Subterra a.s. realizuje ve sdruženích čtyři velké koridorové projekty v České republice, z toho jeden jako vedoucí účastník sdružení, a jeden koridorový projekt v Maďarské republice. Za zmínku stojí i podíl společnosti Subterra při zavádění inovací v želez-

Vlastní stroje Subterra a.s.	Označení stroje	Počet
Automatická strojní podbíječka výhybková	ASPV 08 - 275 UM	1
Pluh na úpravu šterkového lože	PUŠL 71	1
Pokladač kolejových polí	PKP 25/20i	2
Portálový pokladač pražců	Robel PA 1-20 ES	2
Manipulátor pro pokládku kolejnic	Robel 43.32	1
Dvoucestné rypadlo	Liebherr A 900 ZW	4
Traktorbagr	JCB 4CX	1
Kolový grejdr s laserovým naváděním	SHM 5	1
Železniční podvozky	Podvozky vz. 53	200

CO JSME POSTAVILI A CO STAVÍME

**1. Modernizace traťového úseku
Hodonín–Moravský Písek**

Zhotovitel: Subterra a.s.

Termín realizace: 1. září 1997–1. leden 1999

**2. Modernizace traťového úseku
Otrokovice–Přerov**

Zhotovitel: Sdružení firem Subterra a.s. a Dopravní stavby Holding a.s.

Termín realizace: 1. červen 2000–1. květen 2003

**3. Modernizace traťového úseku
Přerov–Hranice**

Zhotovitel: OHL ŽS, a.s.

Subdodavatel: Subterra a.s.

Termín realizace: 1. srpen 1999–1. srpen 2002

**4. Optimalizace traťového úseku
Krasíkov–Česká Třebová**

Zhotovitel: Sdružení Krasíkov (ŽS Brno, a.s.,

Subterra a.s., Skanska ŽS a.s.)

Termín realizace: 1. červenec 2002–30. listopad 2005

**5. Optimalizace traťového úseku
Zábřeh na Moravě–Krasíkov**

Zhotovitel: Sdružení firem Stavby silnic a železnic, a.s., Subterra a.s., Metrostav a.s.

Termín realizace: 1. duben 2004–30. listopad 2006

**6. Nové spojení Praha hl.n., Masarykovo n.–
Libeň, Vysočany, Holešovice**

Zhotovitel: Sdružení Pražské spojení (Skanska DS a.s., Subterra a.s., Stavby silnic a železnic, a.s., Metrostav a.s.)

Termín realizace: 1. červenec 2004–1. prosinec 2010

**7. Elektrizace traťového úseku
Ostrava-Svinov–Opava-východ**

Zhotovitel: Sdružení Elektrizace Svinov–Opava (TCHAS, spol. s r.o., Subterra a.s., ŽS Brno, a.s., TOMI-REMONT, a.s., FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s.)

Termín realizace: 1. září 2004–28. květen 2007

**8. Optimalizace traťového úseku
Břeclav–st. hranice ČR/SR**

Zhotovitel: Sdružení Břeclavské spojení (Subterra a.s. – vedoucí sdružení a OHL ŽS, a.s.)

Termín realizace: 1. prosinec 2004–31. květen 2007

**9. Modernizace traťového úseku
Červenka–Zábřeh na Moravě**

Zhotovitel: Sdružení Koridor Červenka–Zábřeh (Skanska ŽS a.s., Subterra a.s., Leonhard Weiss GmbH & Co.)

Termín realizace: 16. září 2005–31. prosinec 2008

**10. Rekonstrukce koleje 61,600–65,880
trati Valašské Meziříčí–Frýdek-Místek**

Zhotovitel: Sdružení VM-FM (Subterra a.s. – vedoucí sdružení a TOMI-REMONT a.s.)

Termín realizace: 24. říjen 2005–31. květen 2007

**11. ŽSR, Modernizácia železničnej trate
Piešťany–Nové Mesto n. V., ž. km 47,550–
100,500, pre traťovú rýchlosť do 160 km/h.**

Zhotovitel: Sdružení SK Nové Město (Doprastav, a.s., Subterra a.s., OHL ŽS, a.s., Alpine Slovakia, spol. s r.o.)

Termín realizace: 24. březen 2006–31. březen 2009

**12. Optimalizace trati
Plzeň–Stříbro**

Zhotovitel: Sdružení Západní expres (OHL ŽS, a.s., Skanska ŽS a.s. a Leonhard Weiss GmbH&Co KG, Subterra a.s.)

Termín realizace: 3. březen 2006–30. duben 2009

**13. Modernizace trati Veselí nad Lužnicí–Tábor,
1. část, úsek Doubí u Tábora–Tábor**

Zhotovitel: Sdružení Tábor–Doubí (OHL ŽS, a.s., Subterra a.s. a Viamont DSP a.s.)

Termín realizace: 1. prosinec 2006–21. srpen 2009

**14. Optimalizace trati státní hranice SR–
Mosty u Jablunkova–Bystrice nad Olší**

Zhotovitel: Sdružení SRB (Subterra a.s. – vedoucí sdružení, OHL ŽS, a.s. a TCHAS, spol. s r.o.)

Termín realizace: 22. říjen 2007–31. srpen 2013

**15. Modernizace
železniční stanice Sokolov**

Zhotovitel: Sdružení sokolovské nádraží (Subterra a.s. a Viamont DSP a.s.)

Termín realizace: 1. únor 2008–31. srpen 2009

**16. Optimalizace trati Beroun–Zdice,
odbočka Popovice**

Zhotovitel: Subterra a.s.

Termín realizace: 18. listopad–3. prosinec 2008

**17. Modernizace trati
Votice–Benešov u Prahy**

Zhotovitel: Sdružení VoBen (EUROVIA CS, a.s., Subterra a.s. a Viamont DSP a.s.)

Termín realizace: 30. duben 2009–31. květen 2013

**18. Optimalizace trati
Bystrice nad Olší–Český Těšín**

Zhotovitel: Sdružení BYČT (OLH ŽS, a.s., Subterra a.s. a Eiffage Construction Česká republika, s.r.o.)

Termín realizace: 27. květen 2009–30. září 2012

**19. Optimalizace trati
Zbiroh–Rokycany**

Zhotovitel: Sdružení SKANSKA–SSŽ–SUBTERRA (Skanska DS a.s., Stavby silnic a železnic, a.s., následně EUROVIA CS, a.s. a Subterra a.s.)

Termín realizace: 1. červen 2009–31. říjen 2012

**20. Rekonstrukce žst. Bojkovice včetně
rekonstrukce zabezpečovacího zařízení**

Zhotovitel: Sdružení SBT+SIGNALBAU–žst. Bojkovice (Subterra a.s. – vedoucí sdružení a SIGNALBAU, a.s.)

Termín realizace: 15. prosinec 2009–15. únor 2011

**21. Modernizace trati
Budapešť–Kelenföld–Tárnok**

Zhotovitel: Doprastav, a.s., Subterra a.s., EuroAszfalt

Termín realizace: 11. duben 2011–30. prosinec 2013

**22. Oprava kolejí a výhybek
v žst. Česká Třebová**

Zhotovitel: Subterra a.s.

Termín realizace: 29. červenec 2011–31. říjen 2011

**23. Rekonstrukce Střelenského tunelu,
vč. kol. č. 1 a 2 v km 22,480–23,610 a kol. č. 1
v km 21,110–27,261 trati Horní Lideč–st. hr. SR**

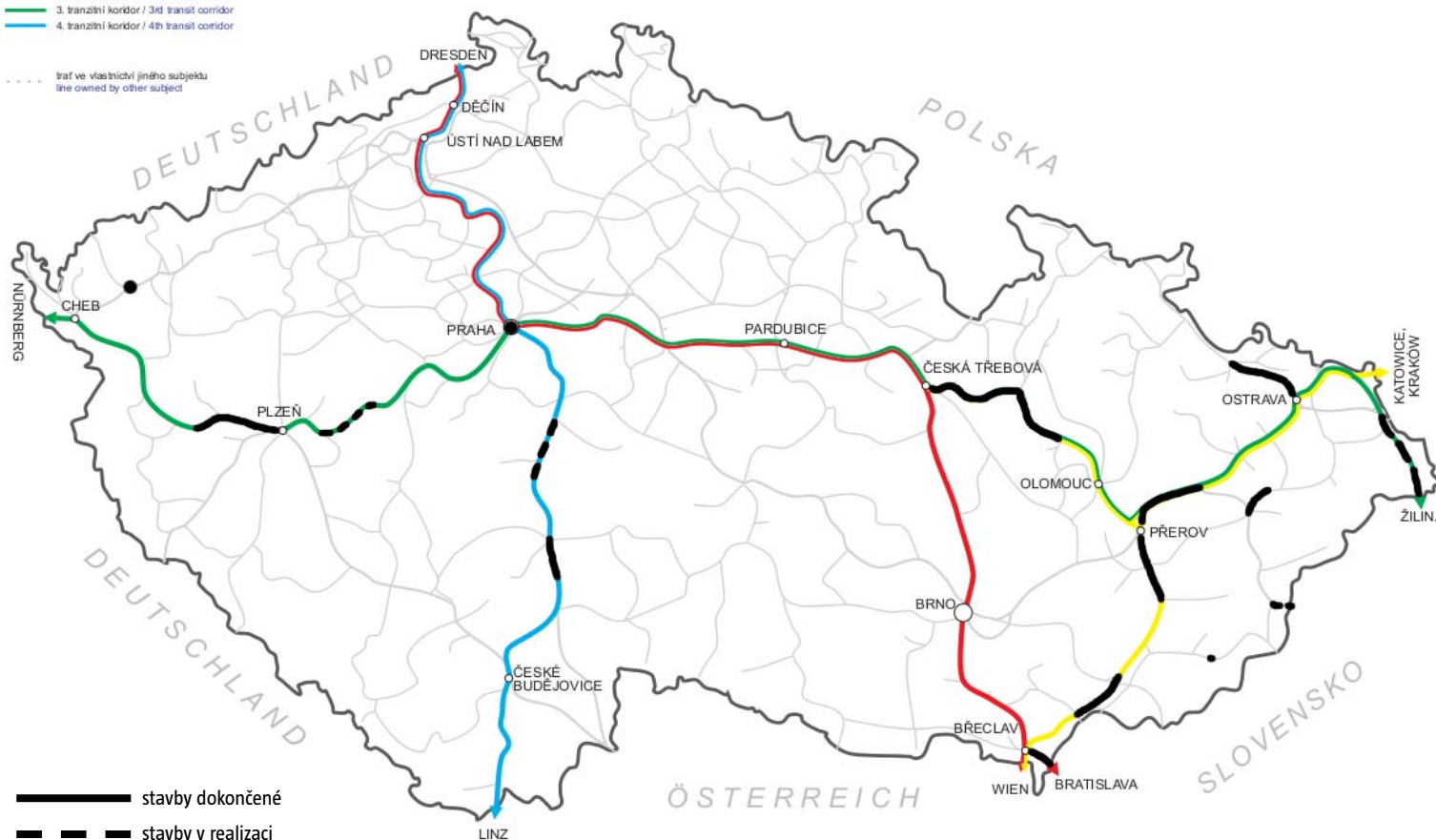
Zhotovitel: Subterra a.s.

Termín realizace: 1. září 2011–31. srpen 2013

**Tranzitní koridory / Railway transit corridors**

- 1. tranzitní koridor / 1st transit corridor
- 2. tranzitní koridor / 2nd transit corridor
- 3. tranzitní koridor / 3rd transit corridor
- 4. tranzitní koridor / 4th transit corridor

... .. trať ve vlastnictví jiného subjektu
line owned by other subject



- stavby dokončené
- - - stavby v realizaci