



**NOVÁ SLUŽEBNA PRAŽSKÉ
MĚSTSKÉ POLICIE**

SUBTERRA

SUBTERRA A.S., ČLEN DDM GROUP



**STŘÍKANÁ HYDROIZOLACE
VE STANICI VELESLAVÍN**

Pět otázek pro... Miroslava Kadlece, nového ředitele divize 3 společnosti Subterra. Především chce udržet divizi v dobré kondici – str. 2

Největší dopravní stavby v Praze vrcholí a Subterra je u toho. **Na stavbách obou pražských tunelů se podílí divize 4** – str. 2

Efektivní využití volných kapacit v zimním období. Na stavbě **Odkanalizování Orlové se účastní tři divize** – str. 3

Fotoreportáže – Čtvrtá Programová konference společnosti Subterra, Krkonošská 70, jednatřicátá účast našich závodníků – str. 4

Moderní trať mezi Zbirohem a Rokycany



AKTUALITY

Nové sídlo Povodí Vltavy je před dokončením

Tři nové, moderní administrativní a skladové budovy státního podniku Povodí Vltavy postavila v uplynulých měsících divize 2 ve strmém svahu pod pražským Petřínem. Objekty stojí jen pár metrů od stávajícího sídla podniku. V současné chvíli stavbařům chybí dokončit zejména fasády budov a okolní prostranství.



TZB v novém pavilonu IKEM provede divize 4

Pražský Institut klinické a experimentální medicíny (IKEM) se rozrůstá o nový pavilon nazvaný Elipsa. Divize 4 se stala subdodavatelem technologické části pro divizi 9 Metrostav, generálního dodavatele stavby. V pavilonu budou vědecká pracoviště a laboratoře.

Podzemní garáže k rekonstruovanému domu

Divize 2 zahájila na začátku roku rozsáhlé úpravy bytového domu v Korunní ulici na pražských Vinohradech. Hlavní část stavby tvoří budování nových podzemních garáží, které budou umístěny ve vnitrobloku.

Poslední čtyři roky se Subterra účastnila modernizace dvoukolejné železniční trati mezi Zbirohem a Rokycany v Plzeňském kraji. Na moderní trati mohou vlaky jezdit vyšší rychlostí.

Optimalizace trati Zbiroh–Rokycany začala v létě roku 2009. Vedoucím členem pracovního sdružení byla firma Skanska a spolu s divizí 3 Subterra se projektu účastnila také společnost Eurovia. Cílem stavebních úprav bylo především zvýšení traťové rychlosti, modernizace a peronizace nástupišť a modernizace zabezpečovací a sdělovací techniky. Celý úsek byl obnoven tak, aby odpovídal evropskému standardu.

Stavební i projekční činnost divize 3

V první fázi stavby došlo k rekonstrukci železniční stanice Rokycany. Přestavěly se liché skupiny kolejí, zrenovoval se železniční spodek, oba podchody, mosty, protihlukové zdi a zabezpečovací zařízení. Na to plynule navázala výluka sudé skupiny kolejí, kterou prováděla Subterra. „Vlastními silami se nám podařilo opravit železniční spodek a svršek. Nejsložitější bylo koordinovat velké množství profesí. Rozsah prací v rámci daného stavebního postupu byl obrovský,“ vzpomíná na začátek stavby vedoucí projektu Petr Mikulášek z divize 3.

Následně se opravovaly traťové koleje v úseku Rokycany–Holoubkov a renovovala zastávka Svojkovice. V roce 2010 začaly práce ve stanici Holoubkov. V první etapě se stejně jako v Rokycanech nejprve přestavěla lichá skupina a Subterra následně zrekonstruovala sudou skupinu kolejí. „I tady jsme vlastními kapacitami prováděli práce na železničním spodku, svršku, kanalizaci a protihlukových stěnách. Formou inženýrské činnosti jsme se podíleli i na vybudování nového nástupiště u koleje č. 1,“ podotýká Petr Mikulášek.

Přibližně v polovině stavby se práce přesunuly na traťový úsek Holoubkov–Kařízek, kde divize 3 vytrhala a demontovala svršek první traťové koleje. Po dokončení prací na traťovém úseku stavbaři zrenovovali i samotnou stanici Kařízek. „Větší část roku 2011 jsme budovali protihlukové stěny v Holoubkově a okolí. Nejprve jsme se museli vypořádat s nekvalitní projektovou dokumentací, kterou jsme po konzultacích s investorem připravili téměř celou znova,“ uvádí Petr Mikulášek.

První nasazení stroje Robel

V loňském roce stavba vstoupila do závěrečné fáze. Mezi stanicemi Kařízek a Zbiroh se obnovily traťové koleje a zbudovala nová zastávka Kařízek včetně přilehlé infrastruktury. Divize 3 v tomto úseku vyměnila svršky v první traťové koleji. „Úplně poprvé jsme zde využili nový stroj Robel ke kladení pražců. Dnes je již součástí naší drážní mechanizace a patří k osvědčeným strojům pro oddělovou pokládku,“ chválí stroj Petr Mikulášek. Robel je opakovaně nasazován na všech stavbách jak v Česku, tak v zahraničí. **Dokončení na straně 2**



SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení spolupracovníci, i když čas již ukrojil celé jedno čtvrtletí z roku letošního, vrátím se ještě několika slovy k roku loňskému. Výsledky auditu potvrdily, že plán byl splněn v obou hlavních ukazatelích. Celkové výkony dosáhly 4,049 miliardy Kč, splněn byl plánovaný hospodářský výsledek. Tři po sobě úspěšné roky jsou jistě důvodem k pochvalnému uznání, rozhodně však ne k mylnému sebeuspokojení. Při podrobnějším pohledu na oba ukazatele zjistíme, že jejich hodnoty mají v tomto období klesající tendenci, byť ne nijak dramaticky. Stačí se také podívat na čísla loňského roku po jednotlivých divizích: u některých výsledků hospodaření je zde vidět záporné znaménko. Jde o něco, co již do budoucna nechceme a nesmíme připustit. Znamená to nemít ztrátové projekty a co nejlépe pracovat s výrobním programem, jehož struktura se mění. I to potvrzují čísla vypovídající o vývoji v zastoupení jednotlivých stavebních segmentů. Zatímco podíl pozemních staveb a TZB stoupá, u podzemních staveb – našeho „rodinného stříbra“ – je tomu naopak. Dobrou zprávou je, že náš výrobní program je diverzifikován a na stabilním vývoji celé firmy se tak mohou v čase podílet různé divize s různým zaměřením. Trh se nepřizpůsobí nám, my se naopak musíme přizpůsobit jemu.

Z celkového objemu stavebních prací v roce 2012 byl největší objem realizován tradičně v Praze, kde nejvýznamnější stavbou byla stanice metra Veleslavín. Dalšími významnými regiony z tohoto pohledu byly kraj Středočeský s modernizací traťového úseku Votice–Benešov a jeho čtyřmi tunely a kraj Moravskoslezský s rekonstrukcí Jablunkovských tunelů. V roce 2012 jsme se zúčastnili více než 200 výběrových řízení a uspěli v pětatřiceti z nich. Nejvýznamnějším úspěchem bylo vítězství v tendru na rekonstrukci železničního tunelu Alter Kaiser Wilhelm v Německu. Zajímavým údajem je, že hodnota nabídek podaných v zahraničí tvořila více než polovinu z celkového finančního objemu všech nabídek. Zahraničí zůstane – v souladu s naší strategií – i nadále místem našeho působení a předmětem našeho zájmu. Vzhledem k vývoji na tuzemském stavebním trhu chápeme zahraničí jako nezbytné doplnění našeho výrobního programu, i přes všechny složitosti a rizika, která s sebou projekty v cizině přináší. Musíme se co nejrychleji naučit, jak nejlépe se s nimi vypořádávat: je to „conditio sine qua non“ neboli „podmínka, bez které nelze“.

Letos nás kromě obvyklé práce čeká významná změna, a tou je stěhování do objektu v Koželužské. Přípravy probíhají podle harmonogramu, a i když se konec roku může někomu zdát ještě daleko, čas běží...

Jsem si plně vědom složitosti období, ve kterém se nacházíme, a obtížnosti úkolů, které jsou před námi. Zkusme k nim přistoupit s co největší osobní odpovědností a smyslem pro spolupráci. Nepřipouštějme si „blbou náladu“, myslíme tvořivě a pozitivně.

Všem přeji hodně úspěchů v práci, tak aby vám přinášela pocit naplnění a uspokojení. A samozřejmě i štěstí a spokojenost ve vašem soukromí.

Ing. Ondřej Fuchs
generální ředitel

PTÁME SE...

MIROSLAVA KADLECE,
ředitele divize 3



Od 1. ledna tohoto roku zastává funkci ředitele divize 3 zkušený manažer Miroslav Kadlec. Do společnosti Subterra nastoupil před osmi lety a během své kariéry úspěšně zrealizoval několik velkých významných projektů v železničním stavitelství. Jeho hlavním krátkodobým cílem je udržet divizi 3 v dobré kondici.

Z pozice vedoucího projektu jste přešel rovnou na post ředitele divize. Je to výhoda, či nevýhoda? Předtím jsem také chvíli zastával funkci náměstka ředitele divize. Prostředí v železničním stavitelství je mi dobře známé na všech úrovních; ať jde o obchod, přípravu, realizaci nebo předání díla. Když mi bylo nabídnuto řízení divize, obrátil jsem se na odstupujícího ředitele Antonína Formánka, se kterým se velmi dobře známé. A jelikož je zkušený a má čuch na lidi, tak předpokládám, že když mi tento krok odsouhlasil, měl pro to důvod.

Co od sebe očekáváte a co od vás očekává vedení společnosti?

Pro mě je vedení divize rozhodně břímě zodpovědnosti a závazek vůči všem lidem, kteří tam pracují a které velmi dobře znám. Divizi jsem převzal ve velmi dobré kondici, ale v nelehkém období. Mým hlavním úkolem je nejen zajistit stávající prosperitu, ale hlavně vyhlížet směrem do budoucna. Víte, pamatuji si na slova prvního ředitele nově vzniklé divize 3 Ivana Sedláčka, který vždycky tvrdil, že blahobyť (nejen ve stavebnictví) přichází v sedmi-letých cyklech. Říkal: „Sedm let tučných, sedm let hubených.“ Tučná léta jsou za námi a je na nás, jak se vypořádáme s následujícím obdobím.

Vedení společnosti ode mě očekává naplnění letošního plánu. V současné chvíli máme zaslíbeno 56 % plánovaného ročního objemu. To není na začátku roku úplně špatné, ale současný vývoj ve stavebnictví není zrovna růžový.

Jakým směrem se budete ubírat při hledání nových příležitostí?

Nyní se účastníme výběrových řízení na několik velkých koridorových staveb. Byli jsme úspěšní, ale tvrdit v tuto chvíli, že jsme něco vyhráli a budeme to realizovat, je předčasné. Konkurenční boj je tvrdý a tlak na snížení ceny enormní. O výsledcích se často rozhoduje až po odvoláních. I tak se máme čím chlubit; spolu s Metrostavem jsme získali zakázku na rekonstrukci trati v Praze mezi Bubenčí a Holešovicemi. Výrobní program se samozřejmě snažíme doplnit i menšími zakázkami. Intenzivně hledáme a účastníme se výběrových řízení na drobnější opravy železničních a tramvajových tratí. Do našeho portfolia spadají třeba také ekologické stavby. V tomto segmentu je ale situace složitá a nelze na tom stavět plán.

Zmínili jste tlak na snižování cen zakázek. Kde vidíte prostor ke snížení cen?

Především jsme dobře organizovaní. Máme navíc dlouholeté zkušenosti a vlastníme kvalitní strojní park. To jsou podle mého názoru nejdůležitější aspekty, které nám dávají náskok před konkurencí. Jsem osobně rád, že jsme v poslední době nezaspalí a nakoupili opravdu špičkové stroje. Právě v technice vidím naši velkou výhodu a způsob, jak nabídnout nižší cenu. Navíc svou techniku umíme nabídnout k pronájmu i s obsluhou, například jako teď v Polsku, kde bychom se mohli dále uplatnit. Která ze staveb ve vás zanechala vzpomínky? Každá, na které jsem se za svoji profesní kariéru podílel. Nyní bych si ale přál, aby se tak krásná a velká stavba, jako byla modernizace trati Votice–Benešov, mimochodem velice pozitivně hodnocená odbornou veřejností, stala letošní dopravní stavbou roku v České republice.

Nová služebna pražské městské policie



Na konci loňského roku předala divize 2 městské části Praha 1 zrekonstruované prostory pro novou služebnu městské policie. Ta začne od jara fungovat v místě, kde sídlil po revoluci jeden z prvních nezávislých rockových klubů Bunkr.

Dvoupatrové prostory v Lodecké ulici u Petrského náměstí v Praze 1 začala divize 2 rekonstruovat v dubnu loňského roku. Kolaudace objektu proběhla poslední únorový den. Policie bude mít novou služebnu v prostorách bývalé kavárny klubu Bunkr. V suterénu je nyní velká tělocvična a sociální zázemí. Suterénní prostory budou sloužit i veřejnosti. Městská policie plánuje otevřít různé kurzy sebeobran a pořádat akce pro seniory a děti.



Během kompletní rekonstrukce prostor bývalého klubu stavbaři sanovali a staticky zajišťovali zachované konstrukce. Následně podle projektové dokumentace upravili dispoziční řešení prvního podlaží a suterénu. Vzhledem k úplné přestavbě prostor bylo potřeba nově rozvést inženýrské sítě. „Oproti běžným zvyklostem jsme provedli také rozvody pro kamerový systém. Ten si ale z bezpečnostních důvodů bude policie instalovat sama,“ doplňuje rozsah prací výrobní náměstek divize 2 Jan Šunka.

Zrekonstruované prostory poslouží také ke krátkodobému umístění až padesáti lidí v případě nutnosti evakuace během požáru nebo jiných mimořádných událostí.



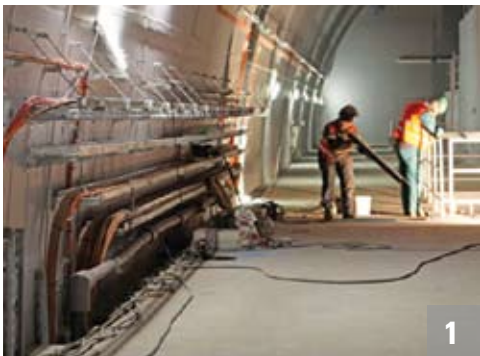
Na stavbách pražských tunelů se podílí divize 4

V současnosti vrcholí v Praze dvě největší tunelové stavby: tunel Blanka a prodloužení trasy metra A. Na obou projektech se podílí divize 4 Subterra. Dodává příslušné technologické zařízení.

Divize 4 buduje v celém tunelovém komplexu Blanka (foto 1) především tunelový požární vodovod a odvodnění. To se týká jak odvedení vody z tunelu, tak případného úniku nebezpečných látek přes záchytné jímky. „Dá se tedy říci, že značnou část odvodnění představují přečerpávací stanice,“ podotýká technický náměstek divize 4 Vít Strejček. Na dvou koncových objektech před Strahovským tunelem realizuje divize 4 také odvětrání tunelů a pomocných prostor. Provoz elektro v posledním úseku Myslbekova–Strahovský tunel navíc zajišťuje tunelové osvětlení a rozvod silové elektřiny.

Účast většiny divizí ve Veleslavíně

Na výstavbě nové části metra A z Dejvic do Motola se divize 4 podílí už od samého začátku, zejména kolem budované stanice Veleslavín (foto 2). Jejím



zhotovitelem je divize 2 Subterra. Provoz elektro divize 4 tam nejprve provedl kabelové přeložky rozvodů, které zasahovaly do stavební jámy stanice.

Provoz elektro ale získal v rámci celé stavební části nového úseku metra A i další zakázky. Jedná se například o přípojky, osvětlení či konstrukce pro kabely. Značný podíl těchto prací se odehrává ve stanici Veleslavín. Za divizi 4 se prací účastní také provoz zdravotně-technických instalací a provozy vzduchotechniky a inženýrských sítí. Většinou se jedná o přípojky a instalace ve vestibulech či pomocných prostorech. „Nyní ještě jednáme o dodávkách kompletního osvětlení stanic Veleslavín a Petřiny,“ dodává Vít Strejček.

Loni v prosinci divize 4 uzavřela smlouvu o dílo s firmou Skanska na subdodávku technologické části úseku metra. Jedná se o samostatnou zakázku v rámci celého projektu výstavby metra. Značnou část prací tvoří silnoproudé rozvody, dále vzduchotechnika či zdravotně technické instalace. Práce je rozložena na všechny budované stanice, největší objem připadá na Veleslavín.



Galerie Šantovka posouvá hranice možností

Jedno z největších obchodních center v Česku vyrůstá na místě bývalé továrny Milo v Olomouci. Divize 4 Subterra se na obřím projektu podílí dodávkou vzduchotechniky.



S výstavbou galerie začala divize 1 společnosti Metrostav na jaře loňského roku. Moderní budova obchodního centra má nepravidelný tvar a jeho půdorys měří úctyhodných 230x170 metrů. Komplex bude mít jedno podzemní podlaží s vloženým mezaninem a tři podlaží nadzemní. Výzvou pro stavbaře je především rekordně krátký termín. Stavbu musejí dokončit za pouhých 19 měsíců.

Divize 4 společnosti Subterra se do výstavby zapojila loni v polovině prosince, kdy již bylo možné začít rozvádět vzduchotechniku. „Galerie Šantovka je skutečně monstrózní projekt. Jen pro představu uvedu, že celkem budeme rozvádět kolem 10,5 km hranatého a 4,5 km kulatého potrubí pro vzduchotechniku a odvoody tepla a kouře,“ říká vedoucí projektu vzduchotechniky Karel Kopecký z divize 4.

Vzduchotechnické jednotky montéři osadí obvyklým způsobem, a to na střeše galerie. Celkem jich bude jednačtyřicet. „Ne všechny jsou ale určené k rozvodu čerstvého vzduchu do prostor centra. Několik z nich bude odvádět teplo a kouř v případě požáru. Proto podle projektu do potrubí umístíme klapky odvodu tepla a kouře. Ty umožňují odvádět teplo a zplodiny hoření z požárních úseků,“ upřesňuje systém vzduchotechniky vedoucí projektu. O rozsahu vzduchotechniky vypovídá také 1600 koncových distribučních prvků v různém provedení.

Galerie Šantovka nabídne 46 tisíc m² plochy s přibližně 180 obchodními jednotkami a tisíc parkovacích míst. I přesto, že je to ve všech ohledech mimořádná stavba, tak se zatím stavbařům daří postupovat podle smluvního harmonogramu. Galerie má být hotova letos na podzim, aby ji veřejnost mohla začít užívat ještě před Vánocemi. Divize 4 svou část stavby dokončí na konci července.

Moderní trať mezi Zbirohem a Rokycany

Dokončení ze strany 1

Letos se pomalu dokončují zbylé drobnější práce. Největší pozornost věnuje sdružení zhotovitelů dokončení a kompletaci dokladové části a posuzování interoperability, schopnosti různých systémů vzájemně spolupracovat. Slavnostní ukončení stavby proběhne v květnu. „Jednalo se o technicky velmi zajímavý projekt. Bezpochyby prokázal, že patříme ke špičce ve svém oboru a naše úroveň v oblasti železničního stavitelství je velmi vysoká. Jsem rád, že jsem mohl stát u samotného zrodu stavby, projít všemi fázemi a dotáhnout dílo ke zdárnému konci. Na tuto stavbu bude náš realizační tým vzpomínat jen v dobrém a těší nás, že výsledek naší práce bude dobře sloužit i budoucím generacím,“ dodává Petr Mikulášek.

Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty. Na financování stavby se podílí Evropská unie v rámci Operačního programu doprava.

Optimalizace trati Zbiroh–Rokycany

- Úsek je optimalizován na maximální rychlost 130 km/h pro klasické soupravy a 160 km/h pro soupravy s naklápací technikou.
- Celkem bylo položeno více než 41 kilometrů nového železničního svršku tvaru UIC 60.
- Stavba je součástí III. národního tranzitního železničního koridoru.
- Optimalizovaný dvoukolejný úsek v délce 21,2 km je součástí trati Praha–Plzeň.
- Stavba navazovala na souběžně probíhající stavbu Beroun–Zbiroh a skončila na hranici připravovaného projektu Rokycany–Plzeň.

Alternativní řešení: Stříkaná hydroizolace ve stanici Veleslavín



Ražená trojlodní stanice metra Veleslavín je v rámci pražské podzemky specifická jednak způsobem ražby a jednak použitím hydroizolačního systému. Zhotovitel s projektantem v průběhu ražby navrhli použít stříkanou izolaci na bázi polymercementu. V České republice jde v tomto rozsahu použití o zcela novou zkušenost.

Stanice metra Veleslavín se staví postupně po jednotlivých dílčích profilech – levý a pravý tunel, střední loď. Etapové napojení střední lodi na boční

tunely však bylo z pohledu přechodů hydroizolace problematické. Uzavřený systém z konvenční fóliové izolace, který byl původně navržen, představoval rizikové propojení izolace všech výrubů. „Ve chvíli, kdy byly bočními tunely protahovány stroje TBM, jsme měli poměrně dost času a mohli jsme vymyslet a vyzkoušet alternativní řešení. Provedli jsme proto několik zkoušek aplikace stříkaných hydroizolačních membrán přímo v tunelech. Na základě výsledků jsme pro místní podmínky vybrali Masterseal® 345 výrobce BASF,“ popisuje vývoj

změny hydroizolačního systému vedoucí projektu Jan Panuška z divize 1. Změna nesměla překročit obytnou částku stanovenou pro řešení klasickými fóliovými izolacemi.

Stříkaná hydroizolace tvoří mezilehlou membránu mezi primárním a definitivním ostěním. V rámci stanice se jedná o uzavřený systém bez odvodnění.

První vrstva upozorní na možný problém

Rozhodující etapou celého procesu je příprava povrchu primárního ostění. „Abychom dosáhli přijatelné spotřeby materiálu hydroizolace a vyhnuli se nespojitostem v izolaci, museli jsme primární ostění zbavit všech děr, hrubých výčnělků, ostrých hran a lokálně vylepšit hrubou strukturu podkladu,“ upozorňuje vedoucí projektu.

Izolace se aplikuje nástřikem ve třech vrstvách. (foto 1). První je nejtenčí a slouží jako penetrační a signální vrstva. Ta upozorní na případné průsaky. „Následně se nastříkaly dvě nosné vrstvy o tloušťce 1–2 mm v dostatečném časovém odstupu z důvodu zrání a vytvrdnutí. Pro snadnou kontrolu jsme u jednotlivých vrstev volili různé barevné odstíny,“ popisuje pracovní postup Jan Panuška.

Použití se musí dobře zvážit

Aplikace hydroizolační membrány v bočních tunelech stanice Veleslavín ukazuje, jak využít inovativní technologii izolování v podzemních stavbách s komplikovanou geometrií a jak vyřešit etapové spoje izolace (foto 2). Při zvažování této technologie v podzemních dílech je ovšem nutné posoudit ovlivňující faktory a postupy výstavby jim přizpůsobit. Realizovaný systém zaručuje dobré vodotěsné vlastnosti a zabraňuje migraci vody v prostoru pro izolaci mezi oběma obezdívkami. To je nespornou výhodou oproti klasickým fóliovým izolacím. ■

Postup aplikace stříkané izolace

- Příprava podkladu tlakovou vodou.
- Zamezení aktivních průsaků vody z podkladu.
- Nástřik penetrační signální vrstvy izolace.
- Oprava míst s aktivními průsaky signalizovanými penetrační vrstvou.
- Ruční nástřik dvou nosných vrstev izolace 1–2 mm silných, barevně odlišených.
- Provedení jednotlivých detailů dilatačních a pracovních spár.

Ražby stanice Veleslavín skončily

Ve čtvrtek 14. března divize 1 oficiálně ukončila ražby trojlodní stanice Veleslavín. V další fázi provede definitivní ostění středního staničního tunelu a divize 2, jakožto zhotovitel stanice, začne s realizací hloubeného objektu a vestibulu.



Boční staniční tunely začala divize 1 razit v srpnu 2011, jejich ražba byla dokončena 21. prosince 2011. Plocha jednoho bočního výrubu je 71 m² a délka 100 metrů. Ražby obou staničních tunelů skončily kruhovými profilem, odkud dále novou trasu razily stroje TBM. Od ledna 2012 do května 2012 byly práce na ražené části stanice přerušeny, aby mohl být prostor stanice využit jako zásobovací trasa pro stroje TBM. Následně divize 1 zahájila realizaci definitivních ostění bočních tunelů.

Ražba středního mezilehlého profilu o ploše výrubu 43 m² začala na konci října 2012 ihned po dokončení ostění bočních tunelů. „Při ražbě tohoto profilu jsme částečně ubourávali primární ostění bočních tunelů a napojovali primární obezdívku středního profilu,“ vysvětluje složitý postup propojování lodí závodní díla Miroslav Chyba z divize 1. Ražba střední lodi a tak i celé stanice skončila 14. března 2013.

Při ražbách bylo vytěženo 19000 m³ horniny. Tunely byly propojeny do trojlodního tvaru a vznikl tak prostor o šířce 22,34 a výšce 10,25 metru.

Stanici Veleslavín razila divize 1 ve složitých inženýrsko-geologických podmínkách. „Problémy působilo nízké horninové nadloží, nepříznivý sklon vrstev horniny do výrubu, nízká kvalita masivu a hladina podzemní vody nad úrovní výrubu. Navíc jsme razili pod frekventovanou Evropskou ulicí s provozem tramvají,“ podotýká Miroslav Chyba.

Dále bude divize 2 Subterra pokračovat s pracemi na hloubeném objektu a vestibulu stanice. ■

Odkanalizování Orlové se účastní tři divize

Jeden z největších vodohospodářských projektů v Moravskoslezském kraji pokračuje podle plánu. Stavbaři divize 2 dokončují polovinu kanalizace v okrajových částech Orlové. Pomáhají jim divize 1 a divize 12.



Stavbaři musejí odkanalizovat přibližně 690 nemovitostí a vyhloubit zhruba 22 kilometrů kanalizace. K odkanalizování dochází v oblastech Orlová-Poruba, Zimný Důl a Lazy a v lokalitě u nemocnice. Vše se musí stihnout do poloviny roku 2014, což stanovují podmínky pro čerpání dotací z evropských fondů, o které Orlová požádala.

Metan a smog zpomalují denní výkony

Stavbu divize 2 sice oficiálně zahájila na jaře loňského roku, hloubit se ale začalo až v září 2012. „Hodně času jsme strávili s dokumentací pro provádění stavby a s průzkumem podloží, jestli tam není výbušný metan. Oblast je značně poddolovaná a jeho výskyt je pravděpodobný. To také metan-screening prokázal, a to ve výbušné koncentraci na třech úsecích kanalizace, kde jsme přijali patřičná opatření,“ říká vedoucí projektu Tomáš Rys z divize 2.

Denní postupy na stavbě se mohou v zimním období značně lišit. Na Orlovou se již několikrát vztahoval stav regulace ovzduší. „V praxi to zna-

menalo, že jsme nemohli používat nákladní auta na dovoz zásyrových materiálů. Stavební práce jsme proto museli až do odvolání prakticky přerušit,“ dodává Tomáš Rys.

Efektivní využití volných kapacit

Hlavní řady i přípojky vedou pod zemí v hloubce od 2 do 5,5 metru. Právě na těchto hlavních částech stavby se podílejí ostatní divize společnosti Subterra. „Účast ostatních divizí na stavbě má několik důvodů. Jednak jsme se zavázali, že stavbu provedeme ze 70 % vlastními kapacitami, a pak je v zájmu firmy vytižít volné stroje a pracovníky. Divize 12 dodala mechanizaci pro hloubení kanalizačních tras a divize 1 jejich obsluhu. Zvlášť v zimním období se v rámci firmy jedná o maximálně efektivní řešení,“ zdůvodňuje nasazení několika divizí výrobní náměstek divize 2 Jan Šunka.



Stavební práce na stokách kanalizace a kanalizačních odbočení by měly podle vedoucího projektu skončit v říjnu 2013. Po dokončení kanalizace se osadí jedenáct čerpacích stanic a zbudují se nové povrchy komunikací v délce téměř 16 kilometrů. Zakázka zahrnuje i vypracování dokumentace skutečného provedení stavby, včetně geodetického zaměření dokončeného díla. ■

Rychlá železniční spojení možná i přes naše území

Rychlé železnice jsou efektivním řešením osobní i nákladní dopravy na delší vzdálenosti od 300 do 1000 kilometrů. Na evropském území se začaly využívat nejprve ve Francii a Itálii, a to již na přelomu 70. a 80. let minulého století. Dnes jich je v celé Evropě asi 10000 km a připravuje se i Česká republika.

Nejrychleji se tento druh dopravy rozvinul ve Španělsku. První trasa Madrid–Sevilla byla uvedena do provozu roku 1992 a od té doby se délka rychlých tratí rozrostla na víc než 2000 kilometrů. Do roku 2015 Španěle plánují zprovoznit dalších 1000 km vysokorychlostních železnic, které jsou již částečně rozestavěny. Ani zbytek Evropy za tímto trendem nezaostává a předpokládá se, že do roku 2030 se až ztrojnásobí délka vysokorychlostních tras.

Evropská síť vysokorychlostní železnice

V roce 2014 plánuje Německo zprovoznit vysokorychlostní železnici v úseku Mnichov–Berlín. O tři roky později by měla začít fungovat nová rychlá železnice na trase Paříž–Bratislava. Již dnes se na trase budují tunely na francouzském úseku Paříž–Štrasburk a v německé části Stuttgart–Ulm. Rakušané nedávno začali razit tunel Koralm a letos by měla začít výstavba železničního tunelu Semmering jako součást připravované vysokorychlostní trasy z Varšavy a Skandinávie na Balkán. Na zmíněných budovaných tratích by se mělo jezdit rychlostí více než 200 km/h.

V první polovině letošního roku plánuje Evropský parlament schválit vybrané budované úseky rychlých železnic do sítě TEN-T. Provoz na nich by měl začít nejpozději v roce 2030. Celá evropská síť vysokorychlostní železnice má být dokončena v roce 2050. Na území České republiky by do sítě TEN-T mohly být zařazeny úseky Praha–Litoměřice,

Praha–Benešov, Brno–Vranovice a Brno–Přerov (viz schéma). Usiluje o to české Ministerstvo dopravy v rámci plánu rozvoje do roku 2030. Výstavbou zmíněných úseků se ČR začne připojovat k celoevropské síti rychlých železnic. Současně se tím vyřeší problémy s nedostatečnou kapacitou železniční sítě uvnitř ČR. To se týká hlavně Prahy a Brna a bude nezbytné upravit průjezd železnice oběma městy. Česká síť rychlých vlaků bude využívána pro osobní i nákladní dopravu, jako je tomu například ve Švýcarsku.



Podíl české firmy na výstavbě

Na stavbě vysokorychlostní železnice se hned v několika státech Evropy podílela Subterra. Na začátku nového tisíciletí byla dodavatelem klasických ražeb tunelů v Německu. V období 2003–2008 se účastnila výstavby dlouhých tunelových úseků budovaných s použitím TBM ve Španělsku. Trasa Frankfurt–Kolín měří celkem 250 km, z toho 50 km trati prochází tunely. Jedním z nich je Niederhausen. Část tunelu razil závod Tišnov společnosti Subterra v náročných geologických podmínkách. Na uvedené vysokorychlostní trase se již desátým rokem přepravují cestující z Kolína na letiště v Frankfurtu. Cesta jim zabere necelou hodinu. Intervaly jednotlivých vlaků obvykle nepřesahují 20 minut. ■

FOTOREPORTÁŽ

Čtvrtá Programová konference společnosti Subterra



V pátek 1. března 2013 se v Národní technické knihovně areálu ČVUT konala Strategická konference skupiny Metrostav. Na ni navázala i společnost Subterra a 21. března 2013 uspořádala v pořadí čtvrtou Programovou konferenci v Konferenčním centru City v Praze 4.

Ihned po zahájení naší konference pronesl svůj projev Ondřej Fuchs, generální ředitel společnosti Subterra (hlavní foto). Ve své prezentaci informoval o výkonech a hospodářských výsledcích Skupiny Metrostav, představil strategii společnosti

Subterra na období 2013–2016 a zmínil i stěhování do společného sídla Skupiny Metrostav. Odborní ředitelé pak dostali prostor prezentovat ekonomické výsledky, důležité oblasti realizace zakázek, obchodní informace a personální vývoj. Jednotliví představitelé divizí prezentovali významné projekty, změny a plánovaný rozvoj svých divizí. Závěr konference patřil ocenění zaměstnanců ve vybraných kategoriích. Osobností roku 2012 se stal Jan Vintera, který převzal plaketu z rukou generálního ředitele, pod jehož úsek jako expert pro podzemní činnost v současnosti patří (foto 1). Ocenění



získal za dlouhodobé vynikající výsledky, trvalé pracovní nasazení, za nadstandardní práci na likvidaci mimořádné události při ražbě tunelu Jablunkov. Svůj podíl na ocenění měla také resortní medaile Jiřího Agricolu, kterou Jan Vintera obdržel na konci roku 2012 (o tomto ocenění jsme informovali v minulém čísle našeho Zpravodaje). Vedoucím projektu 2012 byl vyhlášen Bronislav Lunga z divize 2, a to za úspěšné zvládnutí náročných projektů v Dolní oblasti Vítkovice (foto 2). Tím Subterra také získala dobré jméno u významného architekta Josefa Pleskota. Jana Hlavenková ■

Symbolickým poklepáním na kolejnici začala oprava trati



Ve čtvrtek 28. února byla slavnostně zahájena rekonstrukce 4,5 kilometru dlouhého úseku dvoukolejné tratě mezi pražskými částmi Bubeneč a Holešovice. Zhotovitelem je sdružení firem Metrostav a Subterra. Slavnostního aktu se zúčastnili (zleva nahoře): obchodní ředitel Subterra Jiří Tesař, generální ředitel Metrostavu Pavel Pilát, tajemník SFDI Ivo Vykydal a náměstek pro modernizaci SŽDC Petr Šlegř. „Tato trať je důležitá nejen pro tranzitní a dálkovou, ale zejména pro příměstskou dopravu,“ upozornil v proslovu Petr Šlegř (foto dole). ■



Krkonošská 70, jednatřicátá účast našich závodníků

V sobotu 2. března startoval 58. ročník nejstaršího lyžařského závodu u nás, Krkonošské sedmdesátky. Subterra se účastnila pojednatřicáté, letos se startovním číslem 157. Na padesátikilometrovou trať odstartovala hlídka mužů „Subterra A.“

Soutěž „K70“ je otevřeným závodem. Účastnit se mohou jak profesionální lyžaři, tak party lidí, kteří závod jezdí rekreačně i přes třicet let. První lyžařský závod v okolí Špindlerova Mlýna se běžel roku 1955. Od roku 1964 mohly startovat i ženy v pětičlenných hlídkách. V roce 1992 se zmenšil počet účastníků v hlídce z deseti na pět a soutěžit nově mohli i veteráni nad 50 let. Všechny pět členů hlídky ale musí doběhnout do cíle společně. Na nynější podobu se trasa změnila v roce 2002. Start i cíl je v areálu Svatý Petr ve Špindlerově Mlýně. Trať žen a veteránů měří shodně 23 km. Subterra se poprvé zúčastnila závodu v roce 1982, tehdy jako Výstavba dolů uranového průmyslu. V ročnících 1984–87 jsme stavěli dvě desetičlenné hlídky mužů a jednu hlídku žen. V posledních pěti ročnících firmu reprezentuje vždy jedna skupina veteránů (23 km) a jedna skupina mužů na kratší trase 50 km.



Nejlepšího umístění Subterra dosáhla v roce 2000. Letos se naši běžci (zleva nahoře): Martin Kulhánek, Vlastimil Kolečkář, Petr Mičunek, Martin Pospíšil a Ludvík Šumbera umístili na 11. místě. V obou případech se jedná o umístění ve středu závodního pole v dané kategorii. V silné konkurenci profesionálních klubů a vysokých škol je to ale úspěch. Smyslem tohoto závodu pro nás není vyhrát, ale zúčastnit se. Závodní hlídky jsou sestavovány současnými i vysloužilými zaměstnanci z různých koutů republiky. Organizaci a financování zajišťuje odborová organizace Subterra Praha. Josef Mařík ■



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	
Šebek Karel	27. 4.
Hlaváček Jan, Ing.	6. 5.
Trnovský Tibor, Ing.	25. 5.
55 let	
Šmucr Stanislav	2. 4.
Trázník Jiří	4. 4.
Štumpf Jaroslav	11. 4.
60 let	
Štolba Miloš	3. 4.
Rosenberg Luděk	4. 5.
65 let	
Žoudlík Jaroslav	24. 4.
75 let	
Smolík Jiří, Ing.	17. 4.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let	
Fojtík Josef	1. 4.
Nový Jiří, Ing.	1. 4.
Válek Martin	1. 4.
Kropáčková Martina	14. 4.
Skalická Jana	5. 5.
15 let	
Slivoň Jaroslav	2. 4.
Bartoň Pavel	9. 4.
20 let	
Vogner Jiří, Ing.	19. 4.
25 let	
Burian Jiří	3. 5.
Galářová Marie	24. 5.
35 let	
Sokol Jiří	1. 4.
40 let	
Pánek Miroslav	4. 4.
Ščučínský Eduard	4. 4.
Lopata Jaroslav	2. 5.
Kos Pavel	31. 5.

Jarní prázdniny na horách

Letošní zima přichystala mrazivé a nádherně prosluněné počasí. To vydrželo i po celou dobu letošního lyžařského výcviku pro děti našich zaměstnanců. Pobyt ve Vysokém nad Jizerou pořádá každoročně v době jarních prázdnin naše odborová organizace. Autobus plný nedočkavých malých lyžařů dorazil 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. Komu nestačilo lyžování, mohl si vyzkoušet třeba jízdu na snowboardu. Týden plný sněhových radovánek vyvrcholil závodem ve slalomu. S jarními prázdninami na horách se děti tradičně rozloučily večerním karnevalem a diskotékou. Petr Roček ■

