

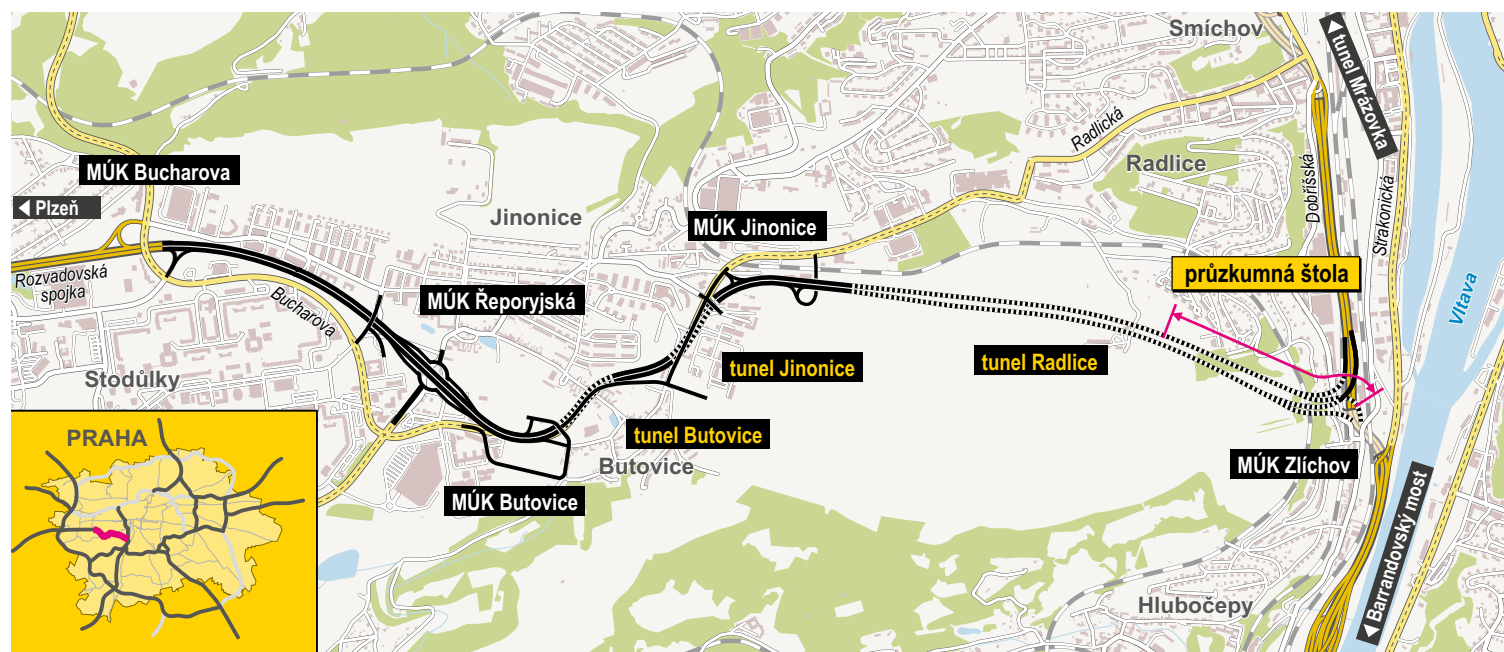


**VÝSTAVBA NOVÉ
RADNICE PRAHY 8**



**MODERNIZACE TRATI
ROKYCANY – PLZEŇ**

Geologii Radlické radiály odhalí průzkumná štola



Po téměř pětaticeti letech od zprovoznění první části Radlické radiály mezi Pražským okruhem a Bucharovou ulicí svítá naděje na její dokončení, tedy přímé napojení na Městský okruh na Smíchově. Inženýrsko-geologické podmínky trasy, přibližně z poloviny vedené v tunelech, prozkoumá v následujících měsících divize 1 Subterra.

Trasa druhé části Radlické radiály mezi Jihozápadním městem a Smíchovem, nazvaná Radlická radiála JZM – Smíchov, bude dlouhá 5,5 kilometru. Polovina délky je vzhledem k urbanizovanému území a reliéfu terénu plánová-

na ve dvou hloubených tunelech shodné délky 299 metrů a v raženém tunelu délky 2 220 metrů.

Subterra na konci ledna 2014 podepsala s pražským magistrátem, který je investorem celé stavby, smlouvu na vyrazení průzkumné štoly v trase budoucího tunelu a na provedení průzkumných prací v místech plánovaných stavebních objektů. Přípravné práce zahájila divize 1 na začátku května.

Průzkumná štola

Stěžejní stavební částí umožňující provedení průzkumných prací bude vyrazení štoly dlouhé přibližně 850 metrů. Ražba začne vedle portálu Zlíčovského tunelu, kde stavbaři nejprve vybudují zařízení staveniště a 14 metrů hlubokou šachtu. Ta bude sloužit k dopravě osob a materiálu a k odtěžení rubaniny. „Vzhledem k tomu, že na začátku ražeb budeme podcházet silniční komunikaci a železniční trať, nemůžeme použít hrací práce. Rozpojování horniny proto budeme v daném úseku provádět pouze mechanicky, případně za použití „opatrných hracích prací“,“ upřesňuje technologii ražby vedoucí projektu Jan Panuška.

Důležitým faktorem postupu ražeb bude zastižená geologie. V místech budoucí Radlické radiály lze dle zadávací dokumentace očekávat krasové jevy, které se v daném území negativně projeví již při ražbě kmenového kanalizačního sběrače „P“. Předpokládáný postup je od 1,0 do 1,7 metru pro jeden záběr. „Náročné bude zajištění dopravy materiálů a odtěžení rubaniny ze vzdálenosti až 850 metrů. Neopomenutelnou problematikou je i zajištění větrání a elektrorozvodu. I když uvnitř štoly zřídíme čtyři výhybny, bude obtížné koordinovat nejen dopravu, ale také průzkumnou činnost, kterou bude provádět společnost Pudis,“ hledí dopředu vedoucí projektu.

Zpráva pomůže následné stavbě

Současně s ražbou štoly bude divize 1 subdodavatelsky zajišťovat mapování inženýrsko-geologických podmínek v celé trase budoucí radiály. „Výsledkem naší průzkumné činnosti bude Souhrnná závěrečná zpráva průzkumných prací, kterou společně se zhotovitelem průzkumu odevzdáme investorovi. Na základě získaných výsledků bude dále možné navrhnout a upřesnit postup ražby tunelu a jeho hydroizolaci, založení mostních objektů a opěrných zdí, zřízení násypů a podobně,“ dodává Jan Panuška.

Radlická radiála II (JZM – Smíchov)

Radlická radiála je v systému komunikací hl. m. Prahy důležitou radiální komunikací s městským i regionálním významem. Nazápadním okrajem Prahy v prostoru Třebonic je napojena na Pražský okruh a dálnici D5 a v prostoru Zlíčova je zaústěna na Městský okruh s pokračováním na Barrandovský most nebo do tunelů Mrázovka. Radiála bude využívána vnitřní i vnější dopravou, přičemž převezme část dopravních vztahů z ulic Plzeňská a K Barrandovu a napojí oblast Jihozápadního města, včetně nových rozvojových oblastí, na Městský okruh.

Trasa radiály prochází urbanizovaným územím ve specifických morfologických podmínkách. Překážkou pro průchod daným prostorem vytváří jednak historická zástavba Butovic a Jinonic a osídlené Radlické údolí, jednak výškový rozdíl 140 metrů mezi údolní nivou Vltavy a planinou Stodůlek. Tyto dané územní a terénní konflikty je možné překonat jen za cenu poměrně dlouhých tunelových úseků.

Celá stavba obsahuje kromě hlavní trasy a tří tunelů dále patnáct mostních objektů, tři lávky pro pěší, značný rozsah opěrných a zárubních zdí nebo kolejové úpravy na železniční trati Praha-Smíchov – Hostivice a v železniční stanici Praha-Jinonice.

Průzkumná štola by měla být vyražena za necelých 18 měsíců. Následně bude pokračovat správa a údržba díla s maximální dobou 24 měsíců po dokončení stavebních prací. ■

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení spolupracovníci, v minulém čísle Zpravodaje jsem stručně zmínil padesáté výročí existence naší firmy. Rád bych se k němu ještě několika slovy vrátil.

Uvádí se, že na začátku půlstoleté historie byl první odpa na pokusné ražbě štolového přivaděče pitné vody ze Želivky do Prahy. To bylo v září 1964. Podniky rezortu stavebnictví neměly v té době prakticky žádné tunelářské kapacity a nabídka Uranových dolů Příbram na vybudování padesátí kilometrů štol tak znamenala velkorysý řešení projektu. Na základě pozitivních zkušeností z Vodního díla Želivka se pak v dalších letech objevily nové projekty: byly to štolové přivaděče na vodárenských soustavách, podzemní objekty na přehradách, ražené kanalizace, kolektory, podzemní čistírny odpadních vod, podzemní přečerpávací elektrárna i silniční a dálniční tunely. Šlo o technicky náročná a často unikátní díla. Subterra v průběhu let postupně změnila svoji podobu od odštěpného závodu přes národní, koncernový a státní podnik až po dnešní akciovou společnost, která byla založena k 1. 4. 1992. Vznikly nové firmy specializované na podzemní stavitelství, Subterra ve své původní podobě byla v jejich čele. Významně přispěla k rozvoji tunelářských technologií v naší zemi a úroveň podzemního stavitelství pomohla pozvednout na stupeň srovnatelný s nejvyspělejší zahraniční konkurencí. Toto je z dnešního pohledu její největší zásluha.

Situace na stavebním trhu v devadesátých letech minulého století si pak vynutila značnou diverzifikaci výrobního programu. Subterra se postupně stala univerzální stavební firmou zvládající realizaci projektů v celém průřezu stavebnictví.

Je u nás již jen několik zaměstnanců, kteří pamatují začátky této dlouhé cesty. Mnozí sledují naši činnost zvenku v roli pamětníků a příznivců na odpočinku. Všem, kdo se podíleli na tom, že se dnes můžeme ohlídnout za uplynulými padesáti léty s dobrými pocity, touto cestou děkuji. Všem, kdo s námi pracují na současném i budoucím díle, přeji hodně sil, zdraví a pevné důvěry v úspěch. Naši firmě – jako padesátileté dámě – pak přeji hodně úspěchů, dobrou formu, odolnost a vytrvalost na její další cestě.

Ing. Ondřej Fuchs
generální ředitel

AKTUALITY

Elektroinstalace pro nové stanice metra

Provoz elektro divize 4 Subterra získal v rámci výstavby metra z Dejvic do Motola zakázku na dodávku a montáž elektroinstalace pro technologii pohyblivých schodů a výtahů ve všech čtyřech nově budovaných stanicích. Realizace byla zahájena na konci února a podle harmonogramu skončí v listopadu. „K zakázce se budeme několikrát vracet. Postup našich prací závisí na požadavcích technologií a na stavební připravenosti,“ vysvětluje vedoucí provozu elektro Michal Virt.



ISEKI svůj úkol v Plzni splnilo

Divize 1 Subterra předala na konci května Sdružení Čistá Berounka 1800 metrů dlouhý kanalizační řad, který vyrazila mikrotunelovací technologií za pomoci stroje ISEKI. Nejnáročnější částí stavby byl 178 metrů dlouhý podchod pod řekou Úslavou a následný průchod pod skálou.

Kolektivní smlouva je podepsána

Ve středu 19. března 2014 podepsali zástupci Odborové organizace a vedení firmy Subterra Kolektivní smlouvu pro rok 2014. Najdete ji na úvodní straně Intranetu, na personálním úseku a u asistentů-personalistů všech našich divizí.

Karel Vašta, personální ředitel



PĚT OTÁZEK PRO...

ROBERTA SZLACHTU,
vedoucího oddělení BOZP a PO

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci (BOZP) a požární ochrana (PO) jsou stejně důležité jako kvalita provedení díla. Za posledních pět let se firmě Subterra podařilo významně eliminovat vážné, nebo dokonce smrtelné úrazy na pracovišti. O dobře nastaveném systému vypovídá také kladně hodnocený výsledek hloubkové kontroly realizované oblastním inspektorátem Praha. Do budoucna se úsek výrobně-technického ředitele chystá upřesnit požadavky na bezpečnost u nejrizikovějších činností, jako je např. práce ve výškách. Více nám k tomu prozradil vedoucí oddělení BOZP a PO Robert Szlachta.

Cemu připisujete zlepšení BOZP a PO za poslední roky?

Podle mě na to mají zásadní vliv dva faktory. Jednak je to výrazné zlepšení technologických postupů, a zejména modernizace technologií, se kterými zaměstnanci pracují. Druhým faktorem jsou nastavené podmínky zajištění BOZP, jejichž dodržování striktně vyžadujeme, a to i u podzhotovitelů. Za poslední roky se podle mého názoru pozitivně změnil přístup vedoucích zaměstnanců k BOZP na stavbách. Výsledkem je, že jsme za posledních pět let registrovali spíše úrazy méně závažného charakteru, které však až na výjimky nevznikly z porušování zásad BOZP.

Jak dodržují požadavky na BOZP naši subdodavatelé?

To je samozřejmě velký problém každé větší stavební firmy. Vztah podzhotovitelů k BOZP je mnohdy laxní až lhostejný a někteří dodavatelé jsou dosud v této oblasti takřka nepolíbeni. Nemají často základní bezpečnostní návyky, nepoužívají osobní ochranné pracovní prostředky a jejich jediným zájmem je co nejdříve a v co nejkratší době dokončit a předat dílo. Je na každém vedoucím zaměstnanci dané stavby, aby subdodavatele seznámil s našimi standardy a vyžadoval jejich plnění.

Můžete ze statistik vyčíst, které činnosti jsou na stavbě nejrizikovější?

Jednoznačně všechny činnosti, kde hrozí pád z výšky. A to se týká v podstatě všech našich divizí. Může to být pád z lešení zejména u pozemních staveb divize 2, ale také pád do jámy, což je typické pro divizi 1. Ovšem registrujeme také pády ze stavebních strojů či mechanizace. Další rizikové pracovní operace, které se v poslední době objevují, jsou paradoxně chůze po pracovišti či ruční manipulace s materiálem, kdy dochází k různým zakopnutím, uklouznutím či neudržetím rovnováhy. Tyto typy úrazů lze v drtivé většině přičíst určité nepozornosti.

Plánujete do budoucna nějaké významné změny?

Uvědomujeme si, že stavební činnost se stále vyvíjí. Vznikající nové vize a nová technická řešení s sebou přináší také nová rizika, se kterými jsme se doposud nesetkali. V této souvislosti připravujeme aktualizaci Centrálního registru rizik.

Loni byla ve společnosti provedena hloubková kontrola zajištění BOZP státním úřadem inspekce práce. Jaký byl závěr?

V závěru kontrola konstatovala celkově vysokou úroveň zajištění BOZP, což považuji jako vedoucí oddělení BOZP a PO za velmi dobrý výsledek. Není to však jen zásluhou správně nastaveného systému, organizačně řídicích norem a pracovních postupů, ale zejména zásluhou náročné, trpělivé a nikdy nekončící kontrolní činnosti všech vedoucích zaměstnanců na pracovištích. Aktivní zapojení všech zaměstnanců do oblasti BOZP utváří celkový příznivý obraz naší společnosti. ■

Subterra se podílí na výstavbě nové radnice Prahy 8

Nová radnice Prahy 8 podle návrhu Jiřího Pleskotsa se pomalu stává skutečností. Pracovníci Metrostavu začali s výstavbou Prvního městského domu Nová Palmovka letos v únoru. Divize 4 Subterra připravila projekt topení, chlazení a stabilního hasicího zařízení, který následně zrealizuje.



Nový komplex, kde bude kromě úředníků Prahy 8 sídlit také několik firem, obchodů a restaurací, vzniká na rohu Sokolovské a Zenklovky ulice v Praze 8. Nepravidelný komplex budov roste na ploše o rozměrech přibližně 114 × 135 metrů. Jeho dominantním prvkem bude devítipatrová budova radnice ve tvaru hranolu s půdorysem 36 x 44 metrů. Na zbylé části zastavěné plochy

vzniknou dvoupatrové objekty s komerčním využitím. Dvoupatrový suterén nabídne prostor pro parkování až tří stovek vozidel.

Divize 4 se do výstavby naplno zapojí ke konci roku 2014, kdy začne instalovat rozvody topení, chlazení a stabilního hasicího zařízení. „Pro nás je určujícím faktorem postup stavebních prací. Podle harmonogramu bychom mohli začít s roz-

vody TZB na přelomu podzimu a zimy. I když se dá říci, že se stavby účastníme již nyní, protože navíc provádíme instalaci spodní kanalizace,“ říká Václav Rataj, který dodávané profese TZB řídí.

Vytápění komplexu zajistí výměníková stanice napojená na horkovod. Stěžejním zdrojem tepla v jednotlivých částech komplexu budou nástěnné otopné konvektory, které na několika místech doplní podlahové vytápění. Zdroj chladu bude umístěn na střeše komplexu. Chlad bude do jednotlivých částí distribuován chladicími trámy.

Divizi 4 se podařilo uspět také v dodávce stabilního hasicího zařízení (SHZ), kterým rozšířila portfolio nabízených služeb teprve nedávno. „Půjde o hasicí systém na vodní bázi. Pro nás to znamená vybavit strojovnu sprinklerů a odsud rozvést kilometry potrubí po celém komplexu, včetně osazení koncových prvků,“ upřesňuje SHZ Václav Rataj.

Hotové dílo, na kterém se bude podílet hned několik firem ze Skupiny Metrostav, převezme investor v dubnu roku 2016. Více o novém komplexu lze najít na www.novapalmovka.cz. ■



Moderní zázemí pro padesát předškoláků

Městská část Praha 10 vyřešila rekonstrukci zchátralé budovy v ulici Na Sychrově nedostatek míst v tamních mateřských školách. Od září najde místo v moderních prostorách, které opravila divize 2 Subterra, dalších dvaapadesát předškoláků.

Původní mateřinka Na Sychrově byla vzhledem ke svému technickému stavu zavřena před sedmi lety. Jediným řešením, jak školkou obnovit, byla její totální rekonstrukce. Znovuotevření mateřské školy v ulici Na Sychrově požadovali podle místostarostky Prahy 10 Ivany Cabrnchové zejména místní občané.

Rekonstrukci mateřské školy a připojeného objektu technického zázemí s gastroprovozem zahájila divize 2 pod vedením vedoucího projektu Michala Krenara v září 2013. V první fázi bylo nutné demontovat stávající konstrukce. „V podstatě jsme budovu školky odstrojili tak, že zůstal jen dvoupodlažní železobetonový skelet. Víc nebylo možné zachovat, protože původní materiály byly z dnešního hlediska nevyhovující. A to jak zdravotně, tak z pohledu provoz-

ních nároků,“ popisuje začátek stavby vedoucí projektu Michal Krenar. Vzhledem k tomu, že cílem rekonstrukce byl také ekonomicky únosný provoz objektu, museli stavbaři kompletně zrekonstruovat skladbu podlahy v přízemí celého objektu. „Podle výsledků sond, které jsme měli k dispozici, nebyly podlahy vůbec odizolované. Museli jsme proto vybourat a odtěžit spoustu materiálu, kdy jsme šli do hloubky přibližně tři čtvrtě metru, a provést novou skladbu podlahy,“ upřesňuje rozsah prací vedoucí projektu.

Obvodové stěny a vnitřní příčky jsou nově vybudovány z keramických dutých cihel. Spolu s kontaktním zateplovacím systémem vnějšího opláštění zajišťují dobré energetické vlastnosti objektu. Součástí rekonstrukce byly také kompletně nové rozvody inženýrských sítí a vybave-



ní gastroprovozu. Předškoláci ale nejspíš ocení především nové hřiště s umělým povrchem.

Rekonstrukce se dotkla zatím jen první části dříve rozlehlého areálu školky. Druhá budova stojí v těsném sousedství. Desátá městská část ji hodlá opravit v nejbližší době, aby mohla zajistit další místa pro předškoláky. ■

MŠ na Praze 10

Předškolní vzdělávání v Praze 10 probíhá ve 20 školkách, které provozují celkem 27 budov. Počet míst je postupně rozšiřován na základě demografické studie. Ještě letos budou otevřeny nové školky, díky nimž přibude téměř 200 nových míst. Kromě zrekonstruované školky Na Sychrově byla dokončena také přístavba školky v ulici Vladivostocká. Praha 10 je připravena v příštím školním roce do svých mateřinek umístit téměř tři tisíce předškoláků.



Modernizace trati Rokycany – Plzeň zrychlí vlaky



Na třetím železničním koridoru mezi Rokycany a Chrástí u Plzně musejí cestující počítat až do konce roku s mírným zpožděním. Důvodem je jednokolejný provoz způsobený modernizací trati, kterou realizuje sdružení firem Metrostav a Subterra. Po dokončení rekonstrukce umožní trať vlakům rychlejší jízdu.

Divize 3 Subterra má za úkol především realizaci železničního svršku v celé délce stavby. Na začátku ledna 2014 začala první výluka na trati mezi Rokycany a Ejovicemi, která potrvá do 26. června, kdy bude znovu zprovozněna první traťová kolej. Vzápětí však začne výluka druhé koleje, která potrvá až do 20. prosince. Během výluky první koleje stavbaři provádí rekonstrukci železničního spodku a svršku včetně zabezpečovacího zařízení a propustků. „Výluka je pouze na části modernizovaného úseku, který je dlouhý více než čtrnáct kilometrů, začíná za zastávkou v Rokycanech a vede až na hlavní nádraží v Plzni. Mezi Chrástem u Plzně a Plzní je provoz opět dvoukolejný. V tomto úseku počítáme se zahájením stavební činnosti až v příštím roce,“ upřesňuje aktuální stav vedoucí projektu Pavel Zelina z divize 3 společnosti Subterra.

Nejdůležitějším stavebním objektem je 800 metrů dlouhá přeložka trati mezi Rokycany a zastávkou Klabava, která má za cíl napřímit trať, aby tudy mohly vlaky projíždět vyšší rychlostí. Přeložka je vedena v hlubokém zářezu. „Přeložku stihneme dokončit na začátku června. V podstatě už nám zbývá jen položit železniční svršek,“ podotýká Pavel Zelina.

Za přeložkou následuje zastávka Klabava, kterou stavbaři kompletně rekonstruují. Vznikají tam nová nástupiště a namísto přechodu přes trať bude podchod. Modernizace dále pokračuje po stávající trati až do Ejovic, kde se původní zastávka mění ve stanici. Tam již stojí nová

technologická budova a nyní se práce přesunuly do kolejiště. Kromě nových nástupišť, včetně ostrovního, přibude ještě podchod a třetí kolej. „Ta bude sloužit pro vlaky, které budou obsluhovat území kolem stávající trati. Z Ejovic totiž koridor povede další přeložkou s tunelem až před zastávku Plzeň-Doubravka,“ vysvětluje doplnění třetí koleje vedoucí projektu.



Za Ejovicemi vzniká rozplet stávající trati a další přeložky. Půjde o nejnáročnější část stavby, součástí přeložky budou dva jednokolejné tunele o délce přibližně čtyř kilometrů. Vzhledem k jejich délce budou raženy technologií TBM. Předpokládané zahájení ražeb je zkraye příštího roku. „Práce v rámci této přeložky nyní soustředíme do prostoru vjezdových portálů do tunelu. Budujeme dvě asi 300 metrů dlouhé pilotové stěny jistící terén tam, kde je až 18 metrů hluboko



ký zářez před vjezdem do tunelů. Máme trochu zpoždění, protože až do konce května tam probíhaly práce archeologů,“ říká vedoucí projektu Pavel Zelina.

Hlavní úkol spojený s výstavbou tunelů čeká na divizi 3 po jejich vyrazení. Oba tunele budou opatřeny pevnou jízdní dráhou, kterou Subterra realizovala naposledy při rekonstrukci Střelenského tunelu. „Bude to velká výzva. S takovým rozsahem se jen tak někde nesetkáme,“ dodává Pavel Zelina.

Hlavní přínos modernizace

- Dosažení vyšších technických parametrů koridorové trati, včetně zkrácení jízdní doby vlaků a zvýšení bezpečnosti železničního provozu.
- Délka trati se v důsledku přeložek a tunelů zkrátí přibližně o šest kilometrů.
- V úseku Rokycany – Plzeň se předpokládá časová úspora pro rychlíky a spěšné vlaky asi devět minut.
- Po směrových a výškových úpravách vedení trasy dosáhnou klasické vozové jednotky v úseku Rokycany – Ejovice traťové rychlosti 120 km/h a na přeložce z Ejovic 160 km/h. Jednotky s naklápečími skříněmi dosáhnou rychlosti 160 km/h v celém úseku.
- Počítá se s výstavbou nových nástupišť s nástupní hranou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice, nástupiště budou s bezbariérovým přístupem a budou opatřena pruhy pro slabozraké.

Skupinová spolupráce

Jednou ze společností, které se v rámci Skupiny Metrostav podílí na modernizaci trati mezi Rokycany a Plzní, je firma SQZ. Provádí akreditované zkoušky kameniva, zemin, betonů a segmentů. Kromě toho poskytuje služby v oblasti akreditovaných zkoušek asfaltových



směsí, měření větrání, hygieny práce a nově také testů integrity pilot a měření hluku. Na činnost společnosti jsme se zeptali jejího ředitele Jiřího Prokopa.

Co pro vás znamená možnost podílet se na modernizaci koridorové stavby mezi Rokycany a Plzní?

Jde o velmi významnou stavbu, kde můžeme nabídnout řadu našich služeb. Samozřejmě, že na této stavbě je pro nás zásadní budování tunelu Ejovice. Považuji za správné, pokud se jako skupina snažíme rozdělit práce na vysoutěženém projektu mezi jednotlivé členy. Stejně tak je to i na rekonstrukci nádraží v Českém Těšíně. Segment dopravní infrastruktury je pro nás nejvýznamnější, a to jak z pohledu výkonů, tak z pohledu předpisové základny. Jen pro informaci, v uplynulých letech tvořilo zkušebnictví v dopravní infrastruktuře více než 80 procent výkonů SQZ.

A jak je to dnes?

Pokles zakázek v oblasti dopravní infrastruktury nás samozřejmě nutil jednat. Museli jsme upravit počet zaměstnanců k předpokládaným tržbám, ale hlavně jsme se zaměřili na rozšíření činnosti o další druhy zkoušek a činností. Z těch bych chtěl zmínit, že nově můžeme provádět akreditované testy integrity pilot, zkoušky drátko- a vláknobetonu a autorizované měření komunálního hluku.

Jaké plány máte do budoucna?

Nadále chceme rozvíjet nové činnosti. Osobně vidím příležitost v oblasti diagnostiky netuhých vozovek, jako jsou například silnice ve správě ŘSD nebo krajských SÚS. K tomuto by nám měla pomoci nová laboratoř v Chotýšanech u Benešova, která je součástí tamní obalovny patřící do Skupiny Metrostav. Tamější modernizovaná laboratoř je odloučeným pracovištěm naší olomoucké zkušebny. Zmínil jsem laboratoř VHP Zbraslav, která má potenciál pro rozšíření měření kvality životního a pracovního prostředí. Aktuální je pro nás také téma působení SQZ na slovenském trhu.

Kolik laboratoří máte nyní k dispozici?

SQZ má čtyři laboratoře akreditované pro zkušební činnost ve stavebnictví – v Olomouci, v Praze na Rohanském ostrově a na Zbraslavi a v Chotýšanech – to vše včetně mobilních pracovišť.

Oprava železničního tunelu Alter Kaiser-Wilhelm začala



Divize 1 Subterra zahájila 8. dubna přestavbu stávajícího historického dvoukolejného tunelu z roku 1879 na jednokolejný. Více než čtyři kilometry dlouhý tunel v německé spolkové zemi Porýní-Falc by měl být zprovozněn v prvním čtvrtletí roku 2016 a trať tak bude opět dvoukolejná.

Každá kolej bude mít vlastní tunel – jeden z roku 2014, druhý bude nově rekonstruovaný. Hlavním důvodem opravy je splnění současných požadavků na technický stav a bezpečnost provozu. Investorem stavby je společnost Deutsche

Bahn AG. „V současné době provádíme vystrojení tunelu v souladu s koncepcí elektro a zabezpečení tunelu. Poté začneme s demontáží trakčního vedení v tunelu a přilehlých portálových oblastí. Následovat bude demontáž vybavení tunelu, jako

jsou návěští, kabely a železniční svršek. S tím bychom chtěli být hotovi na přelomu září a října,“ říká vedoucí projektu Jiří Patzák.

Nejnáročnější část stavebních prací čeká stavbaře na podzim, kdy zahájí profilaci stávající obezdívky tunelu a ražbu protiklenby. V rámci přestavby tunelu divize 1 dále prohloubí tunel v oblasti dna přibližně o 1,3 metru, dorazí osm propojek do nového paralelně vybudovaného tunelu a zhotoví definitivní obezdívku z vodonepropustného betonu. „Náročnost stavby bude spočívat především v komplikované logistice uvnitř tunelu. Plnění plánovaných postupů profilace stávající obezdívky, ražeb dna a betonáže definitivní obezdívky si vyžádá mimořádně dobrou organizaci,“ předjímá vedoucí projektu.

Získání a realizace pilotní zakázky v Německu je pro divizi 1 velkou výzvou. Stavbaři se musejí umět prosadit v novém prostředí a odvést pro náročného a specifického investora kvalitní práci ve stanovené lhůtě výstavby. Základními podmínkami úspěchu jsou podle vedoucího projektu jazykové schopnosti členů týmu a jejich podpora a spolupráce s německými a rakouskými odborníky.

Tunel Alter Kaiser-Wilhelm

Tunel byl po pětileté výstavbě otevřen 15. května 1879 a až do roku 1988 to byl nejdelší německý tunel překonávající přírodní překážku. Z důvodu velkého provozu a zvýšení bezpečnosti dopravy byla v roce 2010 zahájena a o čtyři roky později dokončena výstavba souběžného druhého tubusu. Poté byla zahájena rekonstrukce původního tunelu.



FOTOREPORTÁŽ

Koncert Pražského jara

Svou letitou (už tříadvacátou) přítomnost na Pražském jaru, naší největší hudební slavnosti, vyjádřila letos Subterra svým partnerstvím na koncertu Symfonického orchestru Českého rozhlasu, který se konal 15. května v Obecním domě. Atraktivní program, účast četných účinkujících a úroveň jejich výkonů ukázaly, že měla i letos ve svém výběru šťastnou ruku a mohla svým partnerům, přátelům a spolupracovníkům nabídnout účast na jednom z vrcholů celého festivalu.

Na rozdíl od loňského večera, plného francouzského šarmu, hlásil se ten letošní k Roku české hudby. Dirigent Petr Altrichter především představil svého oblíbeného Leoše Janáčka: jako znalce a milovníka přírody (Liška Bystrouška), v krutém příběhu chudého muzikanta (Šumařovo dítě) a v skladatelově zbožnosti (Otčenáš). Dirigent, který pochází z Janáčkova rodného kraje, nechtěl – stejně jako Janáček – oslňovat publikum elegantními gesty, ale zdůraznil drsnost skladatelovy hudební řeči (v dirigentském skoku vysokém zřejmě nemá konkurenci). Skutečnou elegancí naopak předvedl mladý houslový virtuos Roman Patočka, sólista Houslového koncertu Adama Skoumala, který zazněl ve světové premiéře. Slavnostním vyvrcholením večera se stalo provedení Dvořákovy nejkrásnější kantáty-oratoria Te Deum, v níž se spojily s orchestrem špičkové pěvecké síly – Kühnův pěvecký sbor a skvělí sólisté. Ze způsoby, jakým dokázal český skladatel pochválit svého



Pána za dary života, slyšíme podnes jeho obrovský a nezdolný optimismus; tímto poselstvím chtěla Subterra své partnery, kolegy a přátele oslovit především. Oslovit je chtěla nejen krásným hudebním zážitkem, ale i tradičním společenským setkáním v majestátních sálech Obecního domu, do nichž po koncertě pozval přítomné generální ředitel. Připomněl nejen úctyhodný ročník naší spolupráce s festivalem, ale i padesát let od založení podniku, z něhož se v průběhu let vyvinula dnešní akciová společnost Subterra.

Vladislav Beneš



zleva Altrichter, Skoumal, Patočka

Poděkování Petru Středulovi

Po devětatřiceti letech odchází ze společnosti Subterra pamětník a realizátor velkých projektů Petr Středula. Zasloužil se o výstavbu děl, která patří mezi významné referenční stavby naší společnosti.



Petr Středula nastoupil ke společnosti Subterra v roce 1975 jako mistr na stavbách kabelových kolektorů v Praze. Následně pokračoval v budování kolektorů v Brně, podílel se rovněž na zahájení stavby přečerpávací vodní elektrárny Dlouhé Stráně. Již jako ředitel výstavby se podílel na otvřice ložiska dolu HAMR v severních Čechách. Následovaly kanalizační sběrače v Brně, kanalizace Hlinky nebo průzkumné štoly tunelu Dobrovského. Jako ředitel výstavby také stojí za výstavbou brněnských Pisáreckých tunelů v letech 1995–1998, byly to první dva tunely dálničního typu v Česku. Od roku 1999 do roku 2001 se zúčastnil stavby železničních tunelů u Frankfurtu a mezi Norimberkem a Ingolstadtem v Německu nebo betonáže tunelu Sbahn ve Stuttgartu. Po návratu se stal ředitelem organizační jednotky realizující projekty nových železničních tunelů Krasíkov, Tatenice, Malá Huba a Hněvkov I na koridoru Česká Třebová – Zábřeh na Moravě. Současně vedl realizaci dalších podzemních staveb. Mezi jeho poslední úspěšně dokončené projekty patří tunel Klimkovice na dálnici D1, a především rekonstrukce Jablunkovského tunelu, kde na pozici vedoucího projektu odvedl Petr Středula mimořádný kus práce.

Za jeho obětavé nasazení, schopnost uplatňování mnohaletých zkušeností v oboru a ochotu je předávat svým mladším kolegům bych mu chtěl touto cestou poděkovat a popřát mnoho dalších pracovních i osobních úspěchů.

Jan Kvaš, ředitel divize 1



Subterra

Seminář o zahraničních zakázkách

V úterý 27. května 2014 se v Centru vzdělávání Skupiny Metrostav sešlo přibližně sedmdesát zaměstnanců společnosti Subterra, kteří jsou součástí zahraničních týmů, a těch, kteří jim poskytují servis a podporu při přípravě a realizaci zakázek.

V úvodním společném bloku věnovaném rekapitulaci zahraničních aktivit přednesli své dosažené zkušenosti mimo jiné vedoucí zahraničních projektů v Německu, Chorvatsku, Maďarsku a Srbsku. Následně měl každý z účastníků za úkol ohlédnout se zpátky a vyjmenovat bezproblémové oblasti, ale i ty, které potřebují doladit nebo změnit. Kromě příspěvků našich kolegů ze zahraničních projektů zaujalo také vystoupení specialisty na claimování JUDr. Lukáše Klee, Ph.D., ze společnosti Metrostav. V programu nechyběl ani blok o výběru, přípravě a vysílání lidí do zahraničí. V diskuzích silně zněla potřeba znalosti prostředí a přípravy lidí, kteří jsou na zahraniční projekty vysláni. Celý den proběhl v pracovní, ale velmi přátelské atmosféře. Doufáme, že už brzy pocítíme to, co jsme si

v průběhu dne několikrát zopakovali: „Kdo je připraven, není zaskočen.“ Jana Jakoubková, vedoucí Oddělení rozvoje lidských zdrojů



Podpora učňů se vyplácí

Za posledních sedm let pomohla společnost Subterra 32 učňům Střední školy technické na Zeleném pruhu v Praze 4 k dosažení vzdělání. Někteří z nich nacházejí uplatnění přímo na stavbách některých divizí Subterry, například letos nastupuje šest nových řemeslníků.

Výhodou spolupráce je především praxe, kterou studenti získají už během studia, a to převážně u divize 4 a divize 1 a v Půjčovně strojů. „Učni, které si sami vychováváme, jsou pro nás cennější než ti, co získají praxi jen ve škole nebo jinde. Naučíme je přesně tomu řemeslu, které budou potřebovat,“ vysvětluje vedoucí Oddělení rozvoje lidských zdrojů Jana Jakoubková. Subterra podporuje učně v oborech elektrikář, stavební elektrikář, instalatér, strojník a zámečník.

Kromě poskytnuté praxe firma navíc učňům přispívá na internát, stravování, dopravu a kapesné. „Další podporou z naší strany je trvalé poskytnutí náradí a oblečení. Zapomenout nesmíme ani na podporu, čas a úsilí našich zaměstnanců, kteří se o učně starají. Touto cestou bych jim ráda poděkovala za trpělivost,“ říká Jana Jakoubková.

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
Jiří Růžička 30. 6.
Karel Příkryl 15. 7.

55 let
Petr Makajev 24. 6.
Libor Váca 23. 7.

60 let
Jaromír Bernovský 23. 7.

65 let
Jaromír Sedmík 16. 6.

Životní jubilea oslaví tyto dámy:
Lenka Mrkvíčková 13. 6.
Zdeňka Mrázková 27. 6.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let
Jiří Masařík 7. 6.
Pavel Fojtík 1. 7.

15 let
Jaroslav Veselý 15. 6.
Dana Katzová 1. 7.
Alan Rozprým 1. 7.

20 let
Michal Hruška 24. 6.
František Kotek 1. 7.

35 let
Jiří Gál 1. 7.

40 let
Josef Burian 1. 7.
František Hnídek 14. 7.

Minirozhovor

Václav Strejček,
elektrikář
Podporované studium
v letech 2009–2012



Jaký hlavní přínos
jste během studia cítil
z podpory společnosti
Subterra?

Byla to zejména praxe v oboru, která je dnes na trhu práce nezbytná, a samozřejmě možnost kvalitně se vyučit. Smlouva o podpoře mi také dala jistotu zaměstnání po dobu dvou let po vyučení. Opomenout nemohu možnost využívat komfortu nejnovějších nástrojů, které mi mimochodem zůstaly.

V čem by podle vás mohla být podpora
vylepšena?

Praxí s vyšší odborností během studia, popřípadě odbornými školeními či vyšším počtem exkurzí na realizované stavby.