



ŠKOLKA V DOBŘÍCHOVICÍCH



OBCHVAT STOCKHOLMU

Metrem až před nemocnici v Motole

Trasa A pražského metra se po pěti letech výstavby rozrostla o další čtyři stanice. Subterra pro generálního dodavatele vybuodovala stanici Nádraží Veleslavín a divize 4 se několika zakázkami podílela na celém novém úseku.



Stanice Nádraží Veleslavín, zhotovená divizí 2, je druhou na novém úseku trasy A. Z jejího nadzemního terminálu vyjíždí přímá autobusová linka č. 119 na Letiště Václava Havla.

Nový úsek prodlužující trasu A pražského metra, vedoucí z Dejvic do Motola, má délku 6 120 metrů. Stanice Bořislavka, Nádraží Veleslavín a Petřiny jsou ražené, stanice Nemocnice Motol hloubená. Ražba mezistaničních traťových tunelů byla provedena tunelovacími stroji (TBM) Tonda a Adéla.

Pevné termíny během výstavby

Stanice Nádraží Veleslavín patřila z hlediska výstavby mezi nejnáročnější součásti prodloužené trasy. Jejím zhotovitelem byla divize 2 Subterra, složitou ražbu a definitivní ostění provedla divize 1.

Do realizace se nakonec zapojily všechny divize společnosti. Například divize 3 postavila přeložku tramvajové tratě a divize 4 realizovala největší podíl svých prací právě ve stanici Nádraží Veleslavín. „Z pohledu divize 2, která výstavbu stanice řídila, bylo nejnáročnější koordinovat časovou návaznost jednotlivých stavebních objektů. Stěžejní termín pro nás byl srpen 2011, kdy jsme museli mít připravenou stavební jámu pro zahájení ražeb stanice, aby skrz ni mohly projet tunelovací stroje a pokračovat v ražbě směrem do Dejvic. A pak ještě podzim roku 2013, kdy začaly montáže technologií,“ říká vedoucí projektu Petr Bican

z divize 2. Podle něj složitost stavby spočívala také v tom, že stanice vznikla v hustě zastavěném území, což vyvolalo mnoho přeložek inženýrských sítí.

Unikátně ražená stanice

Raženou trojloďní část tvoří dvojice bočních lodí a střední loď s ostrovním nástupištěm. Eskalátorový výstup vede do podzemního vestibulu s podchodem v místě vyhloubené stavební jámy.

V pražském metru jde zatím o jediný případ, kdy byla ražba trojloďní stanice provedena Novou



Trojloďní stanici razila divize 1 Novou rakouskou tunelovací metodou, poprvé v Praze.

rakouskou tunelovací metodou, s postupnou výstavbou dílčích profilů. „Propojení jednotlivých konstrukcí dílčích profilů stanice patřilo mezi nejnáročnější část. Nejprve jsme kompletně zrealizovali boční profily, a to včetně stříkané izolace a definitivního ostění. Až v následné fázi jsme vyrazili střední výrub a propojili primární ostění, izolaci a definitivní ostění všech tří dílčích profilů,“ vysvětluje postup prací Jan Panuška z divize 1.

Během stavby bylo použito mnoho nových postupů a materiálů, které umožnily provést toto unikátní dílo.

Významný podíl divize 4

Divize 4 se na stanici Nádraží Veleslavín podílela například dodávkou vzduchotechniky, energobloku, optické a mechanické kabeláže pro datovou síť a také všech kabelových rozvodů a rozvaděčů pro celou technologii.

Další instalace zajišťovaly jednotlivé provozy divize 4 rovněž pro ostatní části prodloužené trasy. Kompletní osvětlení dodal provoz elektro kromě Nádraží Veleslavín také do stanice Petřiny, všech mezistaničních úseků, odstavných tunelů ve stanicích Petřiny a Nemocnice Motol, větracích objektů a do mezistanice Kanadská. Ve všech nových stanicích montovala divize 4 také kabelové rozvody, napájecí kabely a rozvaděče pro technologie výtahů a eskalátorů, optickou a mechanickou kabeláž pro technologickou síť nebo strojní části (ZTI) pro čerpací stanice. Provoz elektro zajistil rovněž napájení a ovládání všech zařízení dodaných ostatními provozy divize 4.

Provozní zkoušky úspěšně proběhly již v polovině února, nyní si nové metro mohou vyzkoušet také první cestující.



Divize 4 realizovala na nové trase značnou část kabelových rozvodů a osvětlení traťových tunelů.

Proměna ubytovny v moderní bytový dům

Bývalý Penzion Malešice, původně svobodárna podniku Pražské komunikace, se dočkal první kompletní rekonstrukce. Desetipodlažní budovu s téměř dvěma sty byty přestavěla Subterra pro MČ Praha 10 v uplynulém roce.



Dokončenou přestavbu prozrazuje již z dálky nová omítka šedé barvy se žlutými akcenty.

Ubytovací objekt byl postaven společně se sídlištěm Malešice a zkolaudován v roce 1971. Až do 90. let minulého století sloužil jako svobodárna, později i jako ubytovna pro zahraniční dělníky.

Jedinou renovací budovy za čtyři desetiletí byl zateplení fasády a výměna části oken, proto musel její vlastník přistoupit ke kompletní rekonstrukci.

Generální úklid před stavbou

„Než jsme mohli vůbec začít, museli jsme objekt vyklidit. Byty i sklepy zůstaly prakticky zařízeny, vše odstranit nám trvalo týdny. Na skládku jsme odvozili více než sedm tun odpadu,“ říká vedoucí projektu Michal Krenar z divize 2. Následovaly bourací práce, po kterých z budovy zůstaly v podstatě jen nosné konstrukce a již dříve vyměněná okna.

Během rekonstrukce musela být provedena řada víceprací. „Až samotný průběh stavby odhalil třeba nevyhovující výtahové šachty nebo některé části schodiště,“ uvádí konkrétní příklady Michal

Krenar. Na první pohled nejviditelnější změnou je obvodový plášť druhého nadzemního podlaží, kde původní části z boletických panelů nahradila okna a vyzdívka.

Městské byty i obchody a služby

Bytový dům Malešice vlastní MČ Praha 10, která je také investorem jeho rozsáhlé rekonstrukce. V objektu se nyní nachází celkem 196 malometrážních bytů a ubytovacích jednotek, z toho 12 je speciálně určeno hendikepovaným lidem po úrazu míchy. V prvním nadzemním podlaží jsou prostory pro obchody a služby, o úroveň výše pak společná jídelna a rovněž klub matek.

Od letošního podzimu bude dům sloužit převážně pro startovací a ústupové bydlení, částečně také pro ubytovací zařízení.

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, první čtvrtletí je časem auditů, sestavování účetních závěrek, výročních a jiných hodnotících zpráv, jedním slovem – časem bilancování. Řečí čísel i slovy posuzujeme z různých hledisek naši činnost v uplynulém roce. Ohlédneme se tedy zpět a podíváme se ve stručnosti na to, čím se rok 2014, v němž jsme si připomínali padesátiletou historii naší firmy, zapsal do jejího životopisu.

Zásadní změnou byla změna našeho sídla: v závěru února jsme se přestěhovali z Braníka a Zbraslavi do Libně. Společně s centrálou sem přišly i dvě z našich čtyř divizí. Akce s nesporně kladným integračním efektem byla dobře připravena a proběhla bez komplikací.

Výsledky našeho hospodaření byly v uplynulém roce podobné jako v roce před ním; to znamená, že Subterra splnila plánovaný výsledek co do obrátu, nikoli však co do tvorby zisku. S tím se spokojit nemůžeme. Dosahování přiměřené rentability je úkolem, na jehož plnění se v letošním roce i v letech následujících zaměříme velmi důrazně. Dále se pak musíme soustředit na doplnění zásobníku práce v delším časovém horizontu.

Na našem externím obrátu loni významně participovaly zakázky v zahraničí. Působili jsme v Maďarsku, kde jsme nově založili i dceřinou společnost, dále pak v Srbsku, Německu, Chorvatsku a Polsku. Poprvé jsme získali zakázku ve Švédsku, kde jsme také zřídili organizační složku a kde v letošním roce počítáme se založením dceřiné firmy. Podíl zahraničních zakázek činil 29 % (včetně maďarské dceřiné společnosti Subterra – Raab Kft.), což je poněkud víc, než co obsahují naše záměry pro budoucnost. Jak jsem již uvedl předtím, naším cílem jsou zahraniční zakázky jako doplněk domácího výrobního programu, nikoli jako jeho náhrada.

K pozitivům roku 2014 patří uspokojivé zajištění výrobního programu pro rok letošní a získání četných prestižních ocenění za realizovaná díla. Například při vyhlašování cen za dopravní stavby zaznělo loni jméno Subterra hned šestkrát. Na to jsme právem hrdí. Negativem byl naopak vyšší počet zakázek nerentabilních a ztrátových.

Pohled zpět je důležitý, ještě důležitější však je vzít si z něj, zejména z chyb a nedostatků, poučení do budoucna. Myslím, že loňský rok nám k tomu poskytl dostatek podnětů. „Chybovat je v povaze člověka, ale jen hlupák na svém omylu setrvává“ – to řekl už Cicero a já s ním souhlasím. Jsem zároveň optimistou v názoru, že u nás pracují jen lidé z chyb poučitelní a že letošní rok mi v tom dá za pravdu.

Závěr bych rád věnoval malému zamyšlení nad skupinovým Etickým kodexem a v něm obsaženými mravními principy. Nevnímejte jej prosím ani bagatelně jako normu – „jednu z mnoha“, ani jako abstraktní filozofické pojednání. Řídme se jím jako něčím zcela přirozeným a samozřejmým a vnímejte jej jako cestu ke zkvalitnění jednak naší práce a jednak obyčejných mezilidských vztahů; obojí totiž spolu souvisí víc, než si často dokážeme připustit.

Přeji vám, vážení čtenáři, příjemné jarní dny plné úspěchů ve vašem pracovním úsilí a spokojenosti ve vašem soukromí.

Ing. Ondřej Fuchs

D2

Zateplení pražských škol



D2 Dvě mateřské a dvě základní školy v Praze 4, v ulicích Plamínkové a Na Chodovci, budou od poloviny letošního roku vykazovat nižší energetickou náročnost.

Subterra na budovách provádí zateplení obvodových stěn a střešních plášťů včetně nových hydroizolačních vrstev a také nové bleskosvody. „Na všech objektech představuje zateplení stěn asi 10 tisíc čtverečných metrů, izolace střech pak 5 tisíc čtverečných metrů,“ upřesňuje rozsah projektu jeho vedoucí Tomáš Rys.

Práce začala divize 2 realizovat loni v listopadu, při plném provozu všech škol. Staveniště musí být od přístupných ploch důkladně odděleno a hlučné kotvení polystyrenových desek probíhá až po 14. hodině. ■

Klatovy – Železná Ruda moderněji



D3 Téměř 50kilometrová jednokolejná železniční trať ležící na Šumavě prochází od poloviny března rekonstrukcí, jejímž zhotovitelem je společnost SBT + OHL + AŽD Klatovy. Jejím vedoucím společníkem je Subterra.

Modernizace celého úseku zahrnuje rekonstrukci železničního svršku a spodku, vybudování normových nástupišť a úpravu osvětlení. Dále bude instalováno nové zabezpečovací zařízení a další technologie. „První a zřejmě nejnáročnější částí celé stavby je pokládka nových kabelových tras. Trať totiž většinou vede po horských úbočích s velmi stísněnými směrovými poměry, navíc ve skále,“ říká Pavel Zelina z divize 3.

Rekonstrukce trati je rozdělena do dvou etap. Práce zakončí aktivace zabezpečovacího zařízení v celém úseku, a to v březnu příštího roku. ■

Oprava plaveckého areálu Klíše



D4 Ústecký plavecký areál ze 70. let 20. století prochází první kompletní rekonstrukcí. Generálním zhotovitelem je Metrostav, divize 4 Subterra dodává elektroinstalace a vzduchotechniku.

Stavební práce, započaté na konci loňského roku, si vyžádaly havarijný stav objektu. Před několika lety došlo dokonce k průsakům vody z bazénu, které byly řešeny pouze provizorním způsobem. Ve velmi špatném stavu již byla také technologie úpravy vody a další zařízení. Vybavení bazénu tedy bude kompletně demontováno, z původní budovy zůstanou pouze obvodové zdi a kovová nosná konstrukce. Samotný bazén bude zvětšen na závodní rozměry, proměnou projde umístění i vybavení šaten a celé technologické zázemí. Návštěvníci se do bazénu vrátí začátkem příštího roku.

O dalším postupu prací vás budeme informovat v příštích vydáních Zpravodaje. ■

Nástavba školky v Dobřichovicích

Od počátku března navštěvuje dobřichovickou mateřskou školu o dvaadvacet dětí více. Město zvětšilo kapacitu původní budovy jednopatrovou nástavbou, z níž je zatím v provozu jedna třída včetně zázemí.



Nástavba mateřské školy má nosnou konstrukci ze dřeva, stejný materiál se v podobě cedrového obkladu uplatňuje také na fasádě. Velká okna skýtají výhled na Berounku.

Město Dobřichovice se rozhodlo pro rozšíření své jediné mateřské školy formou nástavby. Architekti z ateliéru Jestico + Whiles navrhli dřevostavbu, jejímž dominantním prvkem jsou velká okna a fasáda obložená červeným cedrem.

Stavba přes zimu

Divize 2 Subterra zahájila stavbu bouráním střešního souvrství včetně atiky a strojovny výtahu. Poté stavbaři na nové železobetonové věnce uložili vodorovné nosné trámy se záklopem a k nim ukotvili nosné fasádní panely izolované minerální vlnou. „Kromě hrubé stavby jsme instalovali například nákladní výtah pro dopravu jídel z kuchyně v přízemí. Na školku se vztahují zvláštní předpisy pro technické zařízení budov včetně koncových

prvků,“ popisuje celou rekonstrukci vedoucí projektu Tomáš Hadáček.

Práce byly započaty v polovině září 2014, kolaudace se uskutečnila již 18. února 2015. „Zima nebyla pro stavbu zrovna ideální dobou. Počasí nám ale přálo a projekt jsme dokončili včas, dokonce týden před původním termínem. Pouze v době odkrývání původní střechy nás prověřilo několik dešťů,“ doplňuje Tomáš Hadáček. Zvýšené nároky byly kladeny rovněž na bezpečnost, stavba proběhla za částečného provozu.

Novou část mateřské školy mohla navštívit také veřejnost během dne otevřených dveří, který město Dobřichovice uspořádalo v neděli 1. března. Druhá třída v nástavbě má být otevřena ještě letos, v rámci další etapy. ■

Monika Višková

ředitelka Mateřské školy Dobřichovice



Co pro vás nová nástavba znamená v praxi ?

Především to, že nebudu muset psát rodičům tolik zamítavých dopisů. Dnes registrujeme přibližně padesát neuspokojených žádostí o přijetí dětí do školky, jejich počet se sníží alespoň na polovinu.

Dokončení druhé etapy by představovalo úplné pokrytí poptávky?

Myslím, že ano. Pak bychom mohli přijmout dalších osmadvacet dětí. V rámci této etapy je zásadní zvýšit kapacitu kuchyně, teprve poté totiž můžeme otevřít druhou třídu. Hrubá stavba je však dokončena, takže následující úpravy nebudou tak náročné. K realizaci druhé etapy má dojít v létě, další děti by tedy mohly nastoupit už po letošních prázdninách.

Jak jste s novou třídou a zázemím vlastně spokojena?

Je to nové a hezké. Subterra odvedla dobrou práci. S projektovým týmem se mi velice dobře spolupracovalo, vždy jsme našli řešení jakéhokoliv problému. Byla bych ráda, kdyby se Subterra ujala i té druhé etapy, protože se již známe a víme, že se umíme dohodnout. Bohužel ale není v mé moci, aby tomu tak bylo. Opět půjde o výběr dodavatele ve veřejné soutěži. ■

AKWT v hlavní fázi rekonstrukce

Téměř 140 let starý tunel Alter Kaiser-Wilhelm (AKWT) ve spolkové zemi Porýní-Falc přestavuje společnost Subterra od konce roku 2012. Dvoukolejný tunel bude upraven na jednokolejný.

AKWT se nachází na trati Koblenz–Perl, se svou délkou 4 205 metrů byl až do roku 1988 nejdelším železničním tunelem v Německu. Investorem jeho rekonstrukce je Deutsche Bahn AG.

Stavba, kterou dodává divize 1, spojuje sanaci konstrukce s prohloubením dna a celoplošným zajištěním stávajícího ostění vestavbou ze železobetonu. Úprava tubusu na jednu kolej souvisí s tím, že druhá kolej již od dubna 2014 prochází paralelně vybudovaným tunelem pojmenovaným Neuer Kaiser-Wilhelm-Tunnel (NKWT). Nové uspořádání trasy mezi městem Cochem a obcí Ediger-Eller umožní zvýšit rychlost trati z 90 km/h na 120 km/h. Provoz bude zároveň bezpečnější, únikové cesty budou vytvořeny tunelovými propojkami.

Roční posun stavebních prací

Zahájení hlavních prací na přestavbě AKWT bylo plánováno na polovinu roku 2013, kvůli prodloužení při zprovoznění NKWT však bylo posunuto až na červen 2014. „Tento čas jsme využili k projekčním a přípravným pracím, které bylo možno provést v předstihu, bez vlivu na pokračující železniční provoz,“ popisuje začátek projektu jeho vedoucí Jiří Patzák.

Divize 1 nejprve připravila plochy pro zařízení staveniště včetně přístupových ramp k tunelu. Dokončeny jsou zpevněné plochy pro mezideponii rubaniny, výstavba staveništní betonárky a také demontáže trakčního vedení v tunelu a v oblasti portálů, vnitřního vybavení i železničního svršku a spodku. V posledních týdnech stavbaři dokončili otryskání ploch stávající obezdívky tunelu, které nejsou určeny k profilaci, a vyplnili bezpečnostní výklenky v tunelu.

Hlavní část prací na přestavbě tunelu začala zkraje letošního roku. „Provádíme nízkotlakou výplňovou injektáž kamenné zakládky stávajícího



Rekonstrukce historického AKWT vstoupila do své hlavní fáze počátkem letošního roku. Kamenná zakládka stávajícího ostění je zajišťována cementovou injektáží.

ostění včetně injektážních vrtů, dále profilaci kamenné obezdívky a následné zajištění profilovaných ploch stříkaným betonem,“ jmenuje nejdůležitější nyní probíhající stavební práce Jiří Patzák. Zároveň stavbaři realizují instalaci drenážních pásů na obezdívku tunelu, výplň oblasti nadprofilů stříkaným betonem a připravují zahájení ražby spodní klenby a montáž bednicích komplexů.

Stavba s mnoha změnami

Od počátku realizace provází celý projekt značné množství změn. „Nad rámec původního smluvního

plnění jsme například provedli demontáž trakčního vedení v tunelu, demontáž drážních zařízení v oblasti obou tunelových portálů nebo hydrologický monitoring ve městě Cochem. Odlišují se také předpokládané a zjištěné tloušťky stávající kamenné obezdívky,“ podotýká vedoucí projektu. S těmito skutečnostmi se pojí rozsáhlý dodatečný průzkum jádrovými vrtů a následné přepracování podstatné části projektové dokumentace.

Všechny podobné změny pochopitelně ovlivňují rozsah, harmonogram a termín dokončení stavby. Zakázka má být hotova v první polovině příštího roku. ■

Zelená pro silniční obchvat Stockholmu

D1

Po několika měsících nejistoty rozhodlo nové politické uskupení ve Švédsku, že projekt podzemního obchvatu v západní části hlavního města pokračuje. Subterra zde ve sdružení se slovenskou společností STI vybuduje dva přístupové tunely.



Pracovní tunely poslouží při samotné výstavbě obchvatu a poté i k jeho údržbě.

Pracovní tunely Skärholmen jsou jednou z mnoha částí obchvatu Stockholmu. Projekt zahrnuje dva přístupové tunely a také provizorní přístaviště pro transport vytěžené horniny.

Podzemní komunikace

Dopravní síť ve Stockholmu byla dimenzována na poloviční počet vozidel, než jaký představuje současný provoz. Před několika lety byl tedy připraven projekt obchvatu, vedeného jihozápadní a západní částí města. Výstavba 21kilometrové komunikace, z níž 17 kilometrů tvoří tunely, má být dokončena po roce 2020. Obchvat spojí jižní a severní části Stockholmu, od čtvrti Skärholmen po Häggvik, čímž odlehčí silnici Essingeleden.

Tunely Skärholmen a Sättra jsou prvními pracovními tunely pro jižní větev obchvatu. Nejprve poslouží pro těžbu horniny při ražbě hlavních tunelů a po jejich dokončení budou využity jako servisní tunely.

Délka přístupového tunelu Skärholmen bude 640 metrů, z čehož 125 metrů tvoří hloubená část. Tunel Sättra bude dlouhý 518 metrů, jeho hloubená část pak 82 metry. Průřez tunelů má celkovou plochu přibližně 75 metrů čtverečních. Výztuži



Na tunel Sättra bude přímo navazovat provizorní nákladní přístav.

tubusů bude stříkaný beton tloušťky 0,2 metru s rozptýlenými ocelovými vlákny a v místech potřeby také svorníky délky 3–5 metrů.

Skandinávskou metodou

Podle geologického průzkumu bude ražba prováděna v kvalitních, zdravých horninách. Tunely budou zajištěny injektážemi, v některých místech projekt počítá také s doplněním železobetonového ostění.

Samotná ražba bude prováděna technologií nazvanou „Drill and Blast“ (v překladu „navrtat a odstřelit“). Základní odlišnost této technologie od NRTM (Nová rakouská tunelovací metoda) známé v tuzemsku spočívá v tom, že není nutno sledovat uvolňování horninového masivu pro vybudování případné výztuže a také nedochází k realizaci primárního ostění bezprostředně po odtěžení rubaniny. „S ohledem na výztuž se dá hovořit o nahodilém nebo systematickém kotvení, které je kombinováno se stříkaným betonem, a to jen v určitých třídách definitivní výztuže. Tato technologie se označuje termínem „skandinávská metoda,““ vysvětluje rozdílnost postupů při ražbě tunelů vedoucí projektu Dalibor Čenčík z divize 1.



Lodě budou odvážet vytěženou horninu, trajekty umožní přepravu stavebních strojů.

Provizorní přístav

Dočasný přístav v oblasti Sättra, který umožní nakládku lodí odvázejících rubaninu z hlavních tunelů obchvatu, se bude skládat z více částí.

Přímo na břeh naváže pevné molo pro trajekty, jehož šířka bude 8 metrů a délka 22 metrů. Rampa pro kotvení nákladních člunů bude dlouhá 80 metrů a v její centrální části je projektována plošina o rozměrech 10x14 metrů, z níž povedou pěší rampy ke čtyřem kotvicím objektům. Šikmá přístupová rampa vedoucí do podzemí bude mít délku 70 metrů. Součástí výstavby budou také kabelové rozvody, technologické vybavení nebo osvětlení.

Před zahájením výstavby přístavu musejí stavbaři stávající larsenovou stěnu chránící břeh dodatečně ukotvit prostřednictvím šikmých pilot délky 10 metrů a HEB profilů zabetonovaných v ocelových trubkách.

Hlavní část stavby přístupových tunelů a provizorního přístavu má začít koncem letošního roku. Dokončení projektu je plánováno na listopad 2016. „Již dnes ovšem víme o změnách, které pravděpodobně objem zakázky rozšíří a prodlouží i dobu její realizace,“ podotýká Dalibor Čenčík.

Rekonstrukce žst. Český Těšín v polovině

D3

Práce na modernizaci nádraží v Českém Těšíně byly zahájeny již loni v březnu. Ke stěžejním součástem stavby patří rekonstrukce hlavních kolejí, vybudování bezbariérového přístupu a také protihlukové úpravy trati.

Rekonstrukce těšínského nádraží je druhou částí Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín. Subterra se na projektu podílí coby vedoucí účastník Sdružení MTS + SBT – žst. Český Těšín.

Stavbaři již loni dokončili rekonstrukci většiny kolejí na nákladovém nádraží, postavili nové trakční stožáry a brány, novou technologickou budovu a objekt trakční měnirny. Kromě toho byla vybudována trojice reléových domků, téměř půl-kilometrová protihluková stěna a zrekonstruován mostní objekt nad Šadovským potokem.

Výluka ve dvou etapách

Letos čekají stavební firmy převážně práce na osobním nádraží se čtyřmi nástupišti. S ohledem na zachování plnohodnotného provozu je stavba rozdělena do dvou etap, na lichou a sudou kolejovou skupinu. První výluka, jež potrvá do konce června, umožní rekonstrukci lichých kolejí. Bude zde vybudován podchod a také budou opravena nástupiště 3 a 4, podchod zvaný Demelloch i dva mosty. Vystavěny budou také protihlukové stěny, kabelovod a nové trakční vedení. Následná výluka sudých kolejí je plánována do konce října.

Projekt zahrnuje úpravy zázemí pro cestující včetně bezbariérového přístupu a také doplňující opatření proti hluku drážní dopravy.



Zachování provozu je umožněno rozdělením stavby na sudou a lichou kolejovou skupinu.



Rekonstrukce těšínského osobního nádraží zahrnuje opravu nástupišť i výměnu traťového svršku. Původní koleje na dřevěných pražcích jsou postupně snášeny a nahrazovány.

Vstřícné provizorium

Rekonstrukce se pochopitelně dotýká cestujících i místních obyvatel. Minimalizace dopadu stavby na život ve městě je velice náročná, nádraží se totiž nachází přímo v centru Českého Těšína.

„Plánované zavření podchodu vyvolalo negativní reakce. Proto jsme se s představiteli města dohodli na tom, že veřejnosti umožníme průchod přes staveniště. Sice to s sebou ponese značné požadavky na bezpečnostní opatření, ale alespoň trochu to zvýší vzájemnou dostupnost různých částí města,“ říká vedoucí projektu za společnost Subterra Tomáš Kotek z divize 3.

Modernizace železniční stanice Český Těšín má být dokončena v červenci 2016.

- Snesení kolejí na beton. pražcích: 3 760 m
- Snesení kolejí na dřev. pražcích: 7 040 m
- Snesení výhybek: 64 ks
- Nová kolej UIC 60 na beton. pražcích B 91: 7 365 m
- Ostatní nové koleje: 2 295 m
- Nové výhybky UIC 60: 38 ks
- Nové výhybky S 49: 3 ks
- Kabelovod: 2 647 m
- Multikanály celkem: 9 323 m
- Trakční vedení: 19 100 m
- Rekonstrukce mostních objektů: 3 ks
- Rekonstrukce podchodů: 2 ks
- Zrušení propustků: 2 ks

PĚT OTÁZEK

Dalibor Čenčík

vedoucí projektu Pracovní tunely Skärholmen, součástí obchvatu Stockholmu



Subterra získala ve sdružení se společností STI významnou zakázku v rámci výstavby silničního obchvatu švédského Stockholmu. Do konce roku 2016 zde budou vybudovány dva přístupové tunely v celkové délce asi 1 160 metrů. Pro společnost Subterra jde o první skandinávskou stavbu, vede ji Dalibor Čenčík z divize 1.

V jaké fázi se projekt nachází?

Zahájení bylo poměrně komplikované. S přípravou stavby jsme měli začít minulý rok v září, projekt však svým rozhodnutím pozastavila nová švédská vláda. Až v polovině prosince 2014 jsme byli investorem informováni, že od ledna můžeme v přípravách pokračovat. Jednalo se o důležité politické rozhodnutí, protože se netýkalo pouze samotné výstavby přístupových tunelů, ale celého obchvatu Stockholmu.

Lze tedy říci, že jsme stále na začátku. Podle aktuálního harmonogramu zahájíme vlastní ražbu tunelů letos v prosinci. Stejně jako na jiných tunelových stavbách začínáme plochou pro zařízení staveniště, úpravou přístupových cest a vylomem hloubených částí tunelů. Souběžně s hloubením a ražbou tunelů proběhne výstavba provizorního přístavu.

Jaké jsou vaše první dojmy ze Švédska?

Spolupráce se švédskými partnery, založená na vzájemném respektu, je podle mě zatím velmi dobrá. Na nějaké podrobnější vyjádření je ale dosud brzy. Obecně se zdá, že ve Švédsku mají tuneláři zakázky nejméně na dalších deset let.

Jestli mne něco opravdu překvapuje, tak je to svěží vzduch. Jezdí zde velký počet hybridních a elektrických aut, autobusy MHD pohání etanol. Celkově ve Švédsku vládne úplně jiná mentalita a zázemí než u nás. Lidé sice platí poměrně velké daně, ale když vidí, že se za ně něco dělá, tak je to tolik neboli.

Kolik lidí v současnosti tvoří realizační tým?

Jak už jsem zmínil, zatím se stále jedná o přípravu projektu, takže přímo ve Švédsku jsem teď já spolu s dalším technikem Tomášem Němečkem. Důležitá je ovšem nadstandardní pomoc vedení divize 1 z centrály v Praze. Využiji tohoto prostoru, abych jejímu vedení v čele s ředitelem Janem Kvašem poděkoval.

Již v tendru jsme počítali se subdodavateli, nyní vyhodnocujeme jejich nasazení a počet. Nábor samotných zaměstnanců zatím neproběhl, nicméně česko-švédský tým má už teď devět lidí, z toho sedm švédských konzultantů. Další experti na danou problematiku pro nás pracují externě. Před zahájením razičských prací se k nám připojí také pracovníci našeho slovenského partnera STI. Tím vznikne opravdu mezinárodní tým. Navíc jednáme s velmi zkušeným stavbyvedoucím Jounim, který je z Finska. Pokud se domluvíme, budou na projektu spolupracovat dokonce zástupci čtyř národností.

Počítáte s pronájmem mechanizace přímo ve Švédsku?

S firmou Atlas Copco máme na tuto stavbu předjednáno nasazení nových strojů. Pro práci ve zdejších podmínkách jsou nezbytné specifické technické parametry, kterými naše vlastní stroje nedisponují.

Kdybyste měl možnost splnit si jedno přání související s tímto projektem, jaké by bylo?

Ale já tu možnost mám. Jen potřebuji pěkný kus žuly, abych místním protestantům mohl před tunel vytesat svatou Barborku.

Nové hřiště pro teenagery v Praze



D4 Za účasti starostky Prahy 3 Vladislavy Hujové a obchodního ředitele společnosti Subterra Jiřího Tesaře bylo v pátek 27. března na Jarově slavnostně otevřeno hřiště určené zejména starším dětem. Areál postavil během uplynulých osmi měsíců tým divize 4 pod vedením Martina Vlka. Více o stavbě a architektonickém řešení hřiště přinese příští vydání Zpravodaje.

Strategická konference 2015

Strategická konference Skupiny Metrostav, za účasti více než 150 manažerů, letos proběhla 26. března v prostorách pražské Národní technické knihovny. Společnost Subterra reprezentovalo pětadvacet vedoucích pracovníků v čele s generálním ředitelem Ondřejem Fuchsem. Úvodem vystoupil viceprezident Skupiny Metrostav František Kočí, jenž představil hospodářské výsledky hlavních společností. Následoval proslov prezidenta Jiřího Bělohavy, v němž nejprve popsal nepříznivé podnikatelské prostředí ve stavebnictví a poté představil několik úspěšných projektů. Devět vybraných zakázek bylo také ze zahraničí, jehož celkový podíl mimo SR loni tvořil jednu třetinu konsolidovaného obratu skupiny.

GRATULACE

K životnímu či pracovnímu výročí přejeme svým kolegům zdraví, štěstí, spokojenost i profesní úspěchy. Děkujeme za dosavadní obětavou práci pro společnost Subterra.

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Marie Kučerová	14. 4.
50 let	
Ing. Stanislav Kotouček	14. 4.
55 let	
Ing. Pavel Kalíšek	22. 4.
60 let	
Zdeněk Kotyza	25. 4.
Miroslav Simandl	12. 5.
Alois Zákravský	23. 5.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let	
Ing. Jana Hladká, Ph.D.	1. 4.
Ing. Miroslav Kadlec	1. 4.
Peter Ondrek	1. 4.
Vít Strejček	1. 4.
Milan Tonhauser	1. 4.
Ján Veselovský	1. 4.
Radek Vymětal	1. 4.
Václav Krejza	18. 4.
15 let	
René Krehan	1. 4.
Pavel Větrovský	10. 4.
Zdeněk Amrich	15. 5.
Ing. František Adam	29. 5.
20 let	
Ing. František Vrabec	1. 5.
Petr Skalický	17. 5.
30 let	
Jan Adámek	17. 4.
Petr Makajev	1. 5.
35 let	
Jiří Kelišek	1. 5.

Slavnostní zprovoznění nového metra

Na Velikonoční pondělí proběhlo za obrovského zájmu médií a následně také veřejnosti otevření nového úseku trasy A z Dejvic do Motola. Slavnostní akt hostila stanice Nádraží Veveslavín, kterou realizovala divize 2 Subterra.



Slavnostní otevření v pondělí 6. dubna mělo dvě části. Dopoledne se konal oficiální program pro pozvané hosty a média, odpoledne si pak prodlouženou trasu mohla prohlédnout také veřejnost.

Oficiální dopolední části se zúčastnilo několik významných hostů: pražská primátorka Adriana Krnáčová, premiér Bohuslav Sobotka, generální ředitel Dopravního podniku hlavního města Prahy Jaroslav Ďuriš, náměstek primátorky a radní pro dopravu Petr Dolínek, starosta Prahy 6 Ondřej

Kolář a za sdružení zhotovitelů obchodní ředitel Metrostavu Milan Veselský.

Bohuslav Sobotka ve svém proslovu zmínil důležitost metra pro dopravní systém v metropoli a podpořil výstavbu trasy D i modernizaci železnice vedoucí z centra Prahy na letiště, což Adriana



Páska byla přestřižena nad eskalátory ve vestibulu stanice Nádraží Veveslavín.



Pěvecký sbor vystoupil pod tradičními hodinami, symbolizujícími spojení metra a železnice.

Krnáčová hned vzápětí přivítala. O velmi významném přínosu ke zlepšování pražské veřejné dopravy hovořil také Jaroslav Ďuriš.

Ve svém závěrečném proslovu poděkoval Milan Veselský jménem celého sdružení zhotovitelů dopravnímu podniku i magistrátu za spolupráci na celé stavbě a také jejím bezproblémovému průběhu. Připomněl rovněž, že každá nová trasa metra je něčím unikátní: „Prodloužená trasa A je první, kde byly dominantním způsobem uplatněny mechanizované razicí štíty TBM.“ Poté se dvě stovky hostů přemístily na nástupiště stanice Nádraží Veveslavín, odkud vyjela první souprava na exkurzi novými stanicemi.

Veřejnosti byla nová trasa metra zpřístupněna hned v odpoledních hodinách. Během několika desítek minut projely stanicemi stovky lidí.



Slavnostního otevření se zúčastnili významní hosté v čele s primátorkou a premiérem.



Hosté i novináři poté vyjeli první soupravou na prohlídku celého nového úseku.

Chorvatská zastávka Buzin otevřena

Cestující již mohou využívat novou železniční zastávku Buzin, ležící ve stejnojmenné části Záhřebu. Slavnostní otevření stavby se konalo v pondělí 23. března, za přítomnosti chorvatského ministra námořnictví, dopravy a infrastruktury.

Zastávka Buzin, na jejíž výstavbě se podílela také divize 3 Subterra, se dočkala svého slavnostního otevření. Spolu se zástupci investora a sdružení dodavatelských firem se jej zúčastnil chorvatský ministr námořnictví, dopravy a infrastruktury, pan Siniša Hajdaš Dončić.

Po úvodním proslovu si hosté mohli prohlédnout a vyzkoušet zejména nové 160metrové nástupiště s bezbariérovým přístupem výtahem a rampami a rovněž nový podchod. Součástí celé stavby je také příjezdová komunikace a parkoviště s kapacitou 52 míst.



Slavnostního otevření bezbariérové zastávky Buzin se účastnilo asi padesát hostů.



Ministr námořnictví, dopravy a infrastruktury Siniša Hajdaš Dončić poutal pozornost médií.



Obchodní ředitel Subterra Jiří Tesař a vedoucí složky Subterra Zagreb Alen Novosad.



Za investora HŽ Infrastruktura d.o.o. promluvila předsedkyně představenstva Renata Suša.



Po proslovu všichni nastoupili do vlaku, který je odvezl na Hlavní nádraží v Záhřebu.