



TECHNOLOGIE DÁLNIČNÍCH TUNELŮ



MODERNĚJŠÍ TRATĚ BRNO–KUŘIM

Osmnáct mostů na maďarské dálnici M43

D3

Součástí 23kilometrového úseku dálnice Makó–Nagylak, který byl zprovozněn v polovině července, je také šest nadjezdů a dvanáct podjezdů. Na jejich stavbě se podílela rovněž společnost Subterra.

Dálnice M43, měřící nyní téměř 60 kilometrů, vede příhraniční oblastí jižního Maďarska. Dva její dosavadní úseky byly do provozu uvedeny již v letech 2005 a 2011, slavnostní otevření poslední části se konalo 11. července.

Pro tuzemského řidiče představuje dostavba této spojnice možnost dojet po dálnicích až do Rumunska, po trase Praha–Brno–Bratislava–Budapešť–Ségedín–Makó–hranice. Spolu se závěrečným úsekem M43 byla do provozu uvedena také navazující dálnice A1 v Rumunsku, jež vede do města Pécska.

Kilometr mostů

V rámci dostavby M43 bylo vybudováno šest mostů, které jsou součástí samotné dálnice, a dalších dvanáct vedoucích přes ni. Rozsáhlou zakázku realizovalo Sdružení DSD, skládající se ze společností Dömpfer, Doprastav RBR a Subterra.

Téměř všechny mosty mají malá nebo střední rozpětí do 26 metrů, výjimku tvoří 120metrová stavba s rozměrem polí 35,3 + 45,85 + 38,3 metru. Délka všech přemostění v součtu dosahuje necelého kilometru. Z pohledu konstrukce se jedná o téměř identická řešení, montované předpjaté železobetonové nosníky vysoké 90 až 120 centimetrů se spolupůsobící monolitickou deskou. Základy mostů pak tvoří hlubinné železobetonové piloty o průměru 80 až 100 centimetrů.

Hned šestnáct mostů stavěli zhotovitelé najednou, zbývající dva pak s časovým odstupem, neboť šlo už o další zakázku. „Při zakládání jsme pracovali současně na dvou staveništích, protože jsme měli k dispozici dvě vrtací soupravy pro realizaci hlubinných pilot. Následně jsme pokračovali již na všech mostech současně, a to až do



Konstrukce většiny mostů na posledním úseku dálnice M43 je tvořena montovanými nosníky z předpjatého železobetonu, s nimiž staticky spolupůsobí monolitická deska.

montáže předpjatých nosníků. Ta byla opět postupná, potřebovali jsme pro ni speciální jeřáby,“ popisuje postup prací vedoucí projektu Gergely Bölcskei z divize 3 Subterra.

Komplikace kvůli počasí

Stavbaři se museli vypořádat s nejrůznějšími problémy. Kromě nedostatku materiálu pro násypy je trápily zejména přírodní podmínky.

Do hlavních prací zasáhly vydatné deště, jež zaplavovaly staveniště a vynutily si několikátýden-

ní přestávku. „Nejvíce nám komplikovaly práci na nejdelším mostu. Nosníky o 45metrovém rozpětí bylo možno vyzdvihnout a zabudovat pouze z obou břehů přemostovaného potoka. Vzhledem k nepřízní počasí jsme se na místo prakticky nemohli dostat,“ vzpomíná na nejnáročnější chvíli realizace Gergely Bölcskei.

Podíl na stavbě dálničních mostů představuje významný referenční projekt, který společnosti Subterra umožní ucházet se o další zakázky nejen v Maďarsku.



Všem ostatním stavbám se vymyká 120metrové přemostění potoka o třech polích.



Součástí zakázky byly také objekty s rozpětím pouhých několika metrů.



Dálnici překlenují rovněž mosty určené pro živočichy neboli ekodukty.

Inženýrské sítě pro výstavbu v Letňanech

D4

Na severním okraji Prahy začala realizace projektu U Lesoparku s více než stovkou rodinných domů. Rozvody a komunikace pro stavbu první etapy zajišťuje divize 4 Subterra.



Spolu s realizací inženýrských sítí na místě již probíhá i stavba řadových domů.

Nový obytný soubor v pražských Letňanech budou tvořit samostatné i řadové rodinné domy a jeho první část má být připravena k nastěhování v polovině příštího roku. Divize 4 pro tuto etapu dodává

hlavní rozvody vody, plynu a dešťové i splaškové kanalizace. Součástí zakázky jsou rovněž společné komunikace a veřejné osvětlení.

Rozsáhlé rozvody pro 52 domů

Realizaci inženýrských sítí zahájila divize 4 na počátku letošního června. Do příštího května musejí stavbaři rozvést a zprovoznit více než kilometr kanalizačního potrubí, 1250 metrů plynového potrubí, 700 metrů vodovodního řádu, dále připojit deset stožárů pro veřejné osvětlení, vybudovat více než 3500 metrů čtverečních asfaltových komunikací a rovněž 600 metrů čtverečních ostatních povrchů.

Téměř všechny uvedené rozvody jsou připojeny na stávající inženýrské sítě. „Jedinou výjimku tvoří dešťová kanalizace, která bude svedena do

vsakovacích galerií. Splašková voda bude proudit nejprve do přečerpávací stanice a dále do kanalizačního řádu a čistírny odpadních vod,“ upřesňuje koncová napojení vedoucí provozu inženýrských sítí Martin Vlček.

Plány na další etapy

Investor projektu U Lesoparku bude v příštích letech realizovat jeho dvě další etapy. Po stavbě zbývajících 62 rodinných domů totiž soubor doplní také viladomy a sportovní klub s tenisovými i squashovými kurty, sálem pro fitness a rovněž s vlastní restaurací.

Přestože je v sousedství plánována další výstavba, uchová si letňanská lokalita pro své obyvatele i návštěvníky také dostatečně rozsáhlé plochy zeleně.

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, vstoupili jsme do podzimu, do jehož pestré palety barev se tentokrát přikrádá i barva černá; to když k nám doléhají zprávy, kolik lidí zahynulo při nedávných náletech v různých válečných oblastech. Černá je také barva Islámského státu, který v poslední době zaměstnává mysl nejen světových lidí. Pak zde máme migrační vlnu směr Evropa dosud nepoznaných rozměrů. A nádavkem i velkou aféru u našich sousedů – aféru s cinknutým softwarem u jedenácti milionů motorů automobilů koncernu VW. Naše civilizace je i v jednadvacátém století nedokonalá a dokonalou se zřejmě nikdy nestane.

A nyní od obecných úvah k naší domácí podnikové realitě.

Divize 1 zahájila rekonstrukci tunelu na trati Trutnov – Police nad Metují. Jedná se o revitalizaci tohoto traťového úseku, jehož kolejovou část má na starosti divize 3. Ta se s pracemi na železnici, jejichž objem nyní ve 3. čtvrtletí vrcholí, vyrovnává úspěšně a je na dobré cestě zapsat si na konci letošního roku ve svých výkonech číslo dosud nikdy nedosažené. Ve srovnání s loňským rokem je v lepší formě i naše divize 2, zejména v poslední době dobře pracuje na své kondici a přejme si, aby tento vývoj udržela. Pozitivně lze hodnotit i naši divizi 4, která potvrzuje, že kvalitně odvedená práce se vyplácí; po TZB na Florentinu a TZB v první etapě administrativně-rezidenčního projektu Waltrovka získala nyní zakázku i pro jeho druhou etapu. To vše u stejného investora.

V srpnu přibyla do rodiny naší společnosti další dcera – tentokrát ve Švédsku. Jmenuje se SBT Sverige AB a je registrována jako soukromá akciová společnost se sídlem v obci Sölna, jež je součástí stockholmské aglomerace. Subterra v ní má většinový podíl, menšinový vlastní dva švédští partneři. Důvodem pro zřízení dceřiné společnosti v této zemi je perspektiva uplatnění naší společnosti na švédských infrastrukturálních podzemních stavbách. SBT Sverige AB tak chce navázat na úspěch naší organizační složky při získání první zakázky na tomto trhu, kterou jsou přístupové tunely Skärholmen a Sättra.

Hovořím-li o dcerách, rád bych se zmínil též o nejstarší z nich, ač je to z hlediska lidského věku teprve mladá slečna. Jde o akciovou společnost Stavební obnova železnic, která si připomíná dvacet let od svého vzniku. Subterra se v rámci privatizačního procesu stala jejím vlastníkem a dodnes je jejím jediným akcionářem. Při restrukturalizaci společnosti v roce 2005 byly činnosti související s prací na železnici převedeny do naší divize 3. Současně byla využita i licence pro provozování drážní dopravy. Dnes je Stavební obnova železnic významným partnerem Správy státních hmotných rezerv při řešení krizových stavů, zejména při skladování, údržbě a vývozu pohotovostních zásob. Popřejme tedy naší dvacetileté dceři hodně zdraví (v tomto případě ekonomického) i do dalších let.

Vám, vážení čtenáři, přeji příjemné, i když stále kratší podzimní dny. Směřem k našim zaměstnancům připojuji přání, aby jejich práce ve finiši letošního roku přinesla naší společnosti co nejlepší výsledky a jim co největší uspokojení.

Ing. Ondřej Fuchs

Personální změna v divizi 2

D2 Novým obchodním náměstkem divize 2 se na počátku letošního září stal Jan Povejšil. Do společnosti Subterra nastoupil v roce 2008 jako stavbyvedoucí, od roku 2010 vykonával funkci vedoucího útvaru marketingu a obchodu. ■

Nová geriatrie v Havířově



D2 Havířovská nemocnice před koncem tohoto roku otvírá zmodernizované oddělení určené lidem starším 65 let.

Kompletní rekonstrukce 4. podlaží, kterou divize 2 zahájila v březnu, zajistí pacientům centrální koupelnu a devět pokojů v různém provedení, personálu pak lepší zázemí. Kromě toho byla zřízena klimatizace a provedena výměna všech inženýrských sítí a také podlahových souvrství. K nejsložitějším částem stavby patřily práce na přípojkách elektřiny a na rozvodech zdravotnických plynů. Zásahy se dotkly také hlavních instalací celé nemocnice, práce proto musely být přesně načasovány. Kvůli výměně stoupacích potrubí a také ležatých rozvodů kanalizace byl provoz příslušných oddělení zcela přerušen. „Výluka původně plánována nebyla, nicméně nám umožnila zkrátit termín asi o dva měsíce,“ dodává vedoucí projektu René Pflieger.

Termín zprovoznění havířovského geriatrického oddělení tedy díky posunu v harmonogramu připadl již na říjen. ■

Další zakázka v areálu Waltrovka



D4 Na revitalizaci areálu Waltrovka v pražských Jinonicích se bude nadále podílet i divize 4. Po dodávce některých instalací pro kancelářskou budovu Aviatica, včetně rozvodů a koncových prvků v nájemních jednotkách, bude připravovat infrastrukturu pro Rezidenci Waltrovka. Jde zejména o rozvody vody, plynu a kanalizace i o vybudování přílehlých komunikací. Vlastní výstavba obytného souboru je ve fázi přípravy, divize 4 se zde uchází o dodávku mechanické části instalací. ■

Rychlejší trať Brno – Uh. Hradiště

D3 V následujících týdnech začne Subterra spolu s OHL ŽS odstraňovat propady rychlosti v železničním úseku Blažovice–Nesovice, nacházejícím se na jihu Moravy.

Cílem projektu je vyšší efektivita a spolehlivost regionální železniční dopravy. Realizace zakázky, která nezahrnuje samotné stanice vymezující celý přibližně dvacetikilometrový úsek, přinese zejména výrazné snížení rizika pomalých jízd a také počtu dopravních výluk vynucovaných opravnými či údržbovými pracemi na trati. Stavba, jež je naplánována na dobu sedmi měsíců, představuje rekonstrukci železničního spodku i svršku ve třech mezistaničních úsecích a rovněž opravu nástupišť v železničních zastávkách Křenovice dolní nádraží, Křižanovice, Marefy a Nevojice. Kromě opravy samotných kolejí bude provedena modernizace sdělovacího zařízení a stavební úpravy 42 mostních objektů.

Investorem projektu je Správa železniční dopravní cesty. ■

Technologie pro nové dálniční tunely

Dálnice D8 vedoucí přes České středohoří směřuje ke svému dokončení a na její stavbě pracuje také Subterra. Divize 4 vybaví kompletními technologiemi tunely Prackovice a Radejčín.



Dvoutubusové dálniční tunely Prackovice a Radejčín na sebe navazují. Divize 4 dodává technologie také pro jejich mostní propojení a nedaleký řehlovický dispečink.

Na výstavbě více než 16kilometrového úseku dálnice D8 mezi Lovosicemi a Řehlovicemi se společnost Subterra podílela již v minulosti. Divize 1 razila v prostoru prackovického lomu průzkumnou štolu a následně také samotný tunel.

Zakázku na silniční stavbě získala na konci loňského roku rovněž divize 4. Její provoz elektro vybaví kompletními technologiemi 300metrový tunel Prackovice a 600metrový tunel Radejčín.

Vybavení pro tunely i most

Technologickými celky, jež provoz elektro do tunelů instaluje, jsou silnoproudé i slaboproudé rozvody, elektronický zabezpečovací systém, řídicí systém dopravy a technologie, elektrické protipožární systémy, rádiové volání, dopravní značení, osvětlení, napájení trafostanic, hlavní záložní dieselagregáty a vstrojení technologických objektů. Ve spolupráci s příslušným provozem divize 4 je do tunelu Radejčín montována i vzduchotechnika.

Subterra dodává rovněž technologické vybavení mostu mezi tunely. Jedná se zejména o měře-

ní povětrnostních vlivů, kamerový systém, osvětlení, SOS skříně u portálů a v neposlední řadě i komunikační a datové propojení obou tunelů v jeden dopravní uzel.

Součástí rozsáhlé zakázky pro provoz elektro je také rozšíření stávajícího dispečinku v Řehlovicích, ze kterého bude řízen i provoz obou nových tunelů.



Oba tunely jsou od sebe sice na dohled, přímou cestu však divizi 4 umožní až dokončení mostu.

Odlišné parametry

Přestože jsou technologie v obou tunelech v principu totožné, odlišují se svým celkovým rozsahem a také některými požadavky, jimž musejí vyhovět. „Tunel Radejčín je dvakrát delší než Prackovice. Při délce 600 metrů již musí být odvětráván proudovými ventilátory, kterých jsme do obou jeho tubusů dodali celkem dvanáct. Adekvátně větší je také jeho technologický objekt a s ním související vstrojení,“ popisuje hlavní rozdíly vedoucí provozu elektro Michal Virt. Mimo to tunel Radejčín propojuje s jeho technologickým objektem kolektor vedený pod vozovkou.

Značnou komplikaci při práci představuje pro techniky divize 4 skutečnost, že most mezi oběma tunely dosud nebyl dokončen. Stavby od sebe sice dělí jen necelých 150 metrů široká Uhelná strouha, cesta mezi nimi však zabere až 20 minut. Je třeba objet celý kopec Debus a dostat se až k opačnému tunelovému portálu. Dostavba mostu práce samozřejmě výrazně urychlí, bude po něm možno dopravovat také potřebnou techniku, třeba manipulační plošinu.

Divize 4 musí hlavní část své zakázky dokončit do července příštího roku, nakdy jsou plánovány funkční zkoušky všech technologických zařízení. „S montážními pracemi jsme začali již loni v říjnu a předpokládáme, že instalace v tunelu Prackovice zkompletujeme ještě letos. V polovině příštího roku musíme mít práce v obou tunelech zcela hotové, tedy včetně namontovaných koncových prvků,“ dodává k harmonogramu dostavby dálnice Michal Virt. ■



Tunel Radejčín měří více než 600 metrů, proto jej musejí odvětrávat proudové ventilátory.

Pokračování bytových projektů v Praze

Subterra se dalšími etapami výstavby vrací ke dvěma obytným souborům v různých částech metropole. V Pitkovicích staví divize 2 dva bytové domy, v Letňanech pak tři.



Dva domy v projektu Nové Pitkovice budou shodné s těmi, které Subterra postavila již dříve.

Bytové projekty v hlavním městě, jež divize 2 realizuje pro dvě různé developerské společnosti, se kromě typologie a návaznosti na stavbu předcházející etapy podobají také harmonogramem. Obě zakázky mají být dokončeny na sklonku příštího roku.

V Pitkovicích podle osvědčeného modelu

Rozsáhlá výstavba v Praze-Pitkovicích postupuje rychlým tempem. Subterra v lokalitě, jež dnes má již více než tisíc obyvatel, stavěla pro společnost Central Group dva bytové domy už v letech 2010 až 2011 a koncem letošního července začala pracovat na dvou dalších.

Nové objekty budou stejné jako ty dřívější. „Investor se drží osvědčených projektů, identických domů je v Pitkovicích několik. Jedna z výhod této strategie spočívá v tom, že projektová dokumentace je vyladěna do posledního detailu a tech-



Letňanský rezidenční soubor doplní do konečné podoby druhá trojice viladomů.

nický dozor investora přesně ví, jak při výstavbě postupovat,“ vysvětluje vedoucí projektu Jaroslav Hovorka. Jediný rozdíl bude v barevné kombinaci fasád.

Domy o čtyřech podlažích nabídnou vždy po 22 bytových jednotkách různé velikosti. V přízemí na ně navazují předzahrádky, ve druhém a třetím podlaží pak balkony. Ustoupení nejvyššího patra vytváří po celém obvodu objektu střešní terasu. Nosnou konstrukcí bude monolitický železobetonový skelet v kombinaci s cihlovým zdívem. Hrubou stavbu dokončí divize 2 počátkem příštího roku. Součástí dodávky jsou rovněž okolní komunikace, sadové úpravy areálu a případné klientské změny.

Dokončení Rezidence Lesopark

Když Subterra před dvěma roky stavěla v Letňanech první tři domy Rezidence Lesopark, byla s in-

vestorem ELIDCAT Prague předběžně dojednána také navazující zakázka. Druhou, závěrečnou etapu projektu zahájila divize 2 v polovině letošního srpna.

Uzavřený rezidenční soubor doplní další tři viladomy, v nichž vznikne celkem 56 bytů. Ke každému z nich náleží balkon, střešní terasa nebo předzahrádka. Projekt zahrnuje realizaci vsakovacích jímek pro dešťovou vodu a také cest i zeleně v celém areálu.

V první fázi stavby jsou budovány dva téměř totožné čtyřpodlažní objekty, které svojí podobou a zároveň situováním přímo navazují na tři stávající. Později bude realizován také poslední dům – o patro nižší, s protáhlejším půdorysem a kolmou orientací k ostatním. Architektonické řešení souboru zachovává jednotu, jeho charakteristický prvek tvoří především dřevěné výplně zábradlí na balkonech a terasách v kombinaci s omítkou bílé barvy.

V současné době realizují stavbaři zemní práce. Objekty budou založeny na vrtaných pilotách a základové desce, jejich suterén bude zhotoven z vodonepropustného betonu jako tzv. bílá vana. Zděné nosné stěny doplní stropy, výtahové šachty a schodišťové stěny monolitické konstrukce.

„Hrubou stavbu chceme mít hotovu začátkem jara příštího roku. Bohužel ale musíme počítat s tím, že nás hlavní práce čekají v zimě. I přesto pokládám termín dokončení všech tří domů v prosinci příštího roku za reálný,“ popisuje harmonogram vedoucí projektu Tomáš Hadáček. ■

Modernější spojení Brna a Kuřimi

Na třináctikilometrovém železničním úseku Brno-Maloměřice – Kuřim skončila rekonstrukce druhé traťové koleje. Obě dílčí stavby se dodavatelským společností, mezi nimiž byla i Subterra, podařilo zrealizovat v rekordně krátké době.



Ukončení rekonstrukce traťové koleje č. 2 završilo modernizaci celého úseku. Kromě rychlejšího cestování mezi Brnem a Kuřimi přináší projekt také snížení hluku v okolí železnice.

Železniční úsek Brno-Maloměřice – Kuřim je dnes zrekonstruován kompletně, jelikož jeho první kolej byla opravena již před časem. Stavba pro Správu železniční dopravní cesty spadá do modernizace regionální trati Brno-Židenice – Kuřim a přináší bezpečnější, rychlejší, pohodlnější a tišší vlakovou dopravu. Oprava druhé koleje proběhla při úplné výluce trati. Mezi polovinou června a koncem srpna zrekonstruovali stavbaři v celé délce úseku železniční spodek a svršek. „Vyluka však platila pro obě koleje, protože v některých místech jsme opravo-

vali i tu první. Zejména v zastávkách Česká a Řečkovice, v tunelech a na několika mostních objektech,“ říká ředitel stavby z divize 3 společnosti Subterra Petr Mikulášek. Součástí modernizace bylo také nové trakční vedení, instalace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a v neposlední řadě nová nástupiště s bezbariérovými přístupy pro cestující v obou brněnských zastávkách. **Koordinace několika staveb** Nejnáročnějším momentem celého projektu byla koordinace s navazujícími stavbami. „V jednu

chvilí byly na stejné trati realizovány čtyři stavby. Mezi Židenicemi a Maloměřicemi, v samotných Maloměřicích a zbývajících dvě, na nichž se podílela Subterra, mezi Maloměřicemi a Kuřimi“ upřesňuje Petr Mikulášek. Rekonstrukce koleje č. 2 se tedy skládala ze dvou částí. Stavbu Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole dodávala Subterra a Firesta ve společnosti vedené OHL ŽS, stavbu Brno-Královo Pole – Kuřim provedla Subterra jako vedoucí společnosti s OHL ŽS.

S ohledem na silnice a zástavbu Kromě návaznosti samotných železničních staveb se dodavatelé museli vypořádat také s investičními akcemi dalších subjektů. Logistiku při dopravě veškerého stavebního materiálu zásadním způsobem ovlivnily probíhající opravy okolních silnic. Trať mezi Brnem-Maloměřicemi a Kuřimi navíc prochází hustou městskou zástavbou, což při realizaci omezovalo plochy stavenišť a také pracovní dobu, z níž byly vyloučeny noční hodiny. Stavbaři po celou dobu rovněž museli dodržovat přísné limity pro hluknost a prašnost. ■



Součástí rekonstrukce byla též úprava brněnských zastávek Česká a Řečkovice.

Obnova trati Trutnov – Teplice nad Metují

Subterra zahájila revitalizaci jednokolejné železniční trati na východě Čech, jež je celkem dlouhá téměř dvaatřicet kilometrů. Na úpravě regionální spojnice se v následujících čtyřech měsících budou podílet hned tři divize.



Projekt zahrnuje také rekonstrukci Teplického tunelu, postaveného na počátku 20. století.

Na železnici mezi Trutnovem a Teplicemi nad Metují byla v druhé polovině září zahájena vyluka, během které provede Subterra řadu rekonstrukčních prací. Pro zvýšení rychlosti bude ve dvou úsecích o celkové délce 675 metrů pozměněna poloha koleje, což kromě kompletní výměny železničního svršku v tomto případě představuje i úpravu geo-

logického podloží. Mezi Trutnovem a Chvalčí bude stávající kamenný most nahrazen železobetonovým s rámovou konstrukcí a se zavěšenými rovnoběžnými křídly. Kromě toho stavbaři zmodernizují dopravnu Adršpach, kde vymění železniční spodek a svršek a vybudují poloostrovní nástupiště. „Tyto práce musíme provést do 12. prosince, kdy končí vyluka v úseku Trutnov – Teplice nad Metují zastávka. Na zbývajících část trati, jež zahrnuje Teplický tunel, budeme mít o měsíc a půl více času, do konce ledna 2016,“ rekapituluje harmonogram vedoucí projektu Pavel Zelina z divize 3. **Tunel rekonstruovaný divizí 1** Teplický tunel pochází z roku 1908 a měří 230 metrů. Divize 1 provede jeho rekonstrukci, která spočívá ve snesení stávajících kamenných portálů a rozšíření profilu v celé délce, za použití NRTM (Nové rakouské tunelovací metody). Následně bude provedena fóliová hydroizolace deštníkového typu a betonáž železobetonového ostění. Práce

divize 1 ukončí obnova portálů ze skládaného kvádrového zdiva, odvodnění, nátěry a instalace bezpečnostního značení. „Rekonstrukci Teplického tunelu musíme provést v rekordně krátkém čase, vyluka potvrdí jen 122 dnů. Do této lhůty je třeba započítat i demontáž a montáž železničního svršku a spodku,“ říká za divizi 1 vedoucí projektu Jan Panuška. **Elektroinstalace od divize 4** Svůj podíl na stavbě bude mít také provoz elektrodivize 4, jenž dodá přípojku pro napájení tunelu ze stanice Teplice nad Metují a také jeho osvětlení včetně nového rozvaděče se záložním zdrojem. „Osvětlení tunelu je koncipováno jako požární-bezpečnostní zařízení, jež musí být funkční i v případě havárie nebo požáru,“ upřesňuje vedoucí projektu Michal Virt. Pro dopravnu Adršpach dodá divize 4 přípojku s rozvaděčem, osvětlení nástupiště i přístupové cesty a také ohřev výhybek. ■

Dobřichovická škola ve finále Stavby roku

Základní škola v Dobřichovicích, postavená loni divizí 2 Subterra, se úspěšně účastní soutěže Stavba roku 2015. Po postupu do druhého kola ji odborná porota vybrala také mezi patnáctku finalistů.

Dostavba školy v centru Dobřichovic, přímo navazující na její původní objekt, je v provozu již od loňského září. Účastí ve finále prestižní soutěže potvrzuje kvalitu nejen svého architektonického řešení, ale také samotné realizace. Ateliér Šafer Hájek architekti se ve svém vítězném projektu vypořádal se složitou prostorovou situací a dal stavbě nezvyklou ustupující formu. Jednotlivé bloky učeben a kabinetů, obložené latěmi z červeného cedru, jsou soustředěny kolem prostorného a přirozeně prosvětleného schodišťového prostoru. Celou dostavbu sjednocuje přesahující plochá střecha. Nová škola má užitnou plochu přibližně 2 300 metrů čtverečních a pojme 14 učeben se zázemím. Kromě navýšené kapacity základního vzdělávání přináší školní novostavba městu na Berounce také nově upravené veřejné prostranství s moderním mobiliářem. Letošního ročníku soutěže Stavba roku, pořádané Nadací pro rozvoj architektury a stavitelství, se zúčastnilo celkem 72 realizací a do druhého kola jich postupovalo 30. Datum slavnostního vyhlášení pětice vítězů v Betlémské kapli bylo stanoveno na 13. října. ■

hující plochá střecha. Nová škola má užitnou plochu přibližně 2 300 metrů čtverečních a pojme 14 učeben se zázemím. Kromě navýšené kapacity základního vzdělávání přináší školní novostavba městu na Berounce také nově upravené veřejné prostranství s moderním mobiliářem. Letošního ročníku soutěže Stavba roku, pořádané Nadací pro rozvoj architektury a stavitelství, se zúčastnilo celkem 72 realizací a do druhého kola jich postupovalo 30. Datum slavnostního vyhlášení pětice vítězů v Betlémské kapli bylo stanoveno na 13. října. ■



Na fasádě členitě dostavby i v jejím interiéru se rozsáhle uplatňuje cedrové dřevo.

D3

PĚT OTÁZEK

Gergely Bölskei

jednatel maďarské dceřiné společnosti Subterra – Raab Kft.



Maďarsko představuje pro společnost Subterra nejvýznamnější stavební trh v zahraničí. Za poslední roky bylo na území tohoto státu zrealizováno několik referenčních zakázek. S tamním působením je, i vzhledem ke svému původu, dlouhodobě spjat Gergely Bölskei, který u všech projektů zastává vrcholné pozice. Pracuje jako hlavní stavbyvedoucí, zároveň je jedním z jednatelů dceřiné společnosti Subterra – Raab Kft.

Kdy jste šel pracovat do Maďarska?

Vlastně hned na začátku, když Subterra na tamní trh vstupovala. Nejprve jsem pomáhal s kontrolou harmonogramů. Přelomem byl rok 2011, kdy jsme uspěli v soutěži na rekonstrukci železniční trati Budapešť-Kelenföld – Tárnok. Stavbu jsme následně také realizovali a zatím šlo o nejnáročnější projekt v Maďarsku. Přeměna jednokolejné trati na dvojkolejnou probíhala ve 20kilometrovém úseku, navíc převážně v městské zástavbě, s mnoha inženýrskými sítěmi.

Jak složitá je zde pozice zahraniční společnosti?

Postavení cizích subjektů je složité. Někdy trvá i několik let, než si osvojí místní zákony a technické rozdílnosti a než si vybudují fungující dodavatelský systém. Třeba hlavní účetní osnova není v Maďarsku stanovena tak přesně jako v Česku, kde tvoří přílohu zákona. Zcela se odlišuje celá legislativa v oblasti veřejných zakázek. Obsahuje například ustanovení o ochraně subdodavatelů na první úrovni. Od zadavatele tedy nedostaneme zaplacení, dokud prohlášením od banky i od samotných subdodavatelů neprokážeme, že vše je vyrovnáno. Veškeré právní aspekty jsme však zvládli a díky tomu můžeme dnes na maďarském území realizovat velké stavby.

Má práce v Maďarsku oproti Česku nějaká další specifika?

Zásadní rozdíl mezi zadavateli v obou zemích vidím v jejich vyspělosti. Myslím tím kvalitu zpracování dokumentace v tendru a také srozumitelnost smlouvy o dílo. V Maďarsku jsou tyto záležitosti ještě nekvalitní, což při samotné realizaci zakázek přináší řadu problémů. Údaje ve výkresové části se liší od smlouvy a zvláštních technických podmínek, vše ještě ke všemu často nekomunikuje s tím, co je napsáno ve stavebním povolení. Od dodavatele to vyžaduje zkušenosti a rozhodnost. Naopak líbí se mi tamní mentalita a uvolněná pracovní atmosféra.

Na jakých stavbách v současnosti pracujete?

Stěžejními projekty jsou nyní rekonstrukce železničního uzlu v Székesfehérváru a výstavba silničního obchvatu města Várpalota. Nedávno jsme také dokončili výstavbu osmnácti mostů přes dálnici M43 před hranicí s Rumunskem, což byl mimořádně složitý projekt.

Jak hodnotíte perspektivy maďarského trhu?

Maďarsko je branou do Evropy a stále v něm existuje mnoho nedokončených železničních koridorů, státních silnic či dálnic. Proto si myslím, že se jedná o dlouhodobě perspektivní trh. Navíc právě končí první období financování z fondů EU a zahajuje se druhé, s ještě ambicióznějším plánem. Letošní rok se ovšem z pohledu zadavatele, tedy maďarského státu, nese především právě v duchu dokončení stávajících investic, z programového období 2007 až 2014. Všechny projekty musejí být finančně vyrovnané, proto se nyní mnoho nových veřejných zakázek nevypisuje. Hodláme se však zúčastnit dalších plánovaných tendrů v oblasti železničních a silničních staveb. ■

Požární bezpečnost tunelů 2015



D4 Společnost Subterra se opět stala partnerem mezinárodní konference Požární bezpečnost tunelů. Již čtvrtý ročník dvoudenního odborného setkání proběhl 23. a 24. září v Rožnově pod Radhoštěm, za divizi 4 se jej zúčastnil její technický náměstek Vít Strejček.

Mezinárodní konferenci pořádá společnost K.B.K. fire, se kterou spolupracují také Ředitelství silnic a dálnic ČR a Národní diaľničná spoločnosť. Akce probíhá pod záštitou České tunelářské asociace ITA/AITES. Společnost Subterra odborné setkání podporuje především proto, že technologické celky v rámci podzemních staveb jsou pro divizi 4 jednou z tradičních oblastí činnosti.

Letos na konferenci vystoupilo dvaadvacet přednášejících z Česka a Slovenska. Například František Rainer z ŘSD představil koncepci řízení tunelového provozu a Peter Schmidt ze slovenské NDS seznámil přítomné se stručným přehledem legislativy, výstavby i dalších novinek v oboru. Své produkty pro technologické vybavení tunelů prezentovala také řada zástupců specializovaných výrobců.

GRATULACE

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Hana Vlková 15. 10.

50 let

Antonín Štědrý 10. 10.
Bohuslav Válek 23. 11.

55 let

Miroslav Pustina 10. 10.
Karel Pošta 8. 11.
Ing. Ján Klein 12. 11.

65 let

Ing. František Adam 18. 10.
Karel Měřínský 16. 11.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Miroslav Polák 1. 10.
Pavol Troják 1. 10.
Ján Vnenk 1. 10.
Ján Grňák 3. 10.
Michaela Simůnková 3. 10.
Hana Vlková 3. 10.
Ing. Lukáš Růžička 17. 10.
Jaroslav Futej 1. 11.

15 let

Ing. Jiří Patzák 2. 10.
Bronislav Rezek 20. 10.
Ing. Pavel Kalíšek 2. 11.

20 let

Martin Pavka 1. 10.
Ing. Jaroslav Čížinský 2. 10.
Pavel Suchý 3. 10.

25 let

Zdeněk Hoskovec 1. 11.

30 let

Lubomír Kadlec 1. 10.

35 let

Marie Kučerová 1. 11.

Svatá Barbora na Teplickém tunelu

Předposlední zářijový den byla na jižním portálu Teplického tunelu slavnostně osazena soška svaté Barbory. Patronka všech pracovníků v podzemí bude dohlížet na rekonstrukci objektu, jež je součástí revitalizace trati Trutnov – Teplice nad Metují.



Sošku z částečně zkamenělého dubu vyřezal zaměstnanec divize 1 Dalibor Čenčík.

Slavnostní akce proběhla za slunečného počasí ve skalním zářezu přímo před portálem kamenného tunelu z roku 1908.

Úvodní slovo patřilo vedoucímu projektu z divize 1 Janu Panuškoví, který přivítal dvě desítky účastníků. Kromě samotného investora, jímž je Správa železniční dopravní cesty, byl zastoupen také stavební dozor, projektant, město Teplice nad Metují, Obvodní báňský úřad pro území krajů Královéhradeckého a Pardubického a Závodní báňská záchranná služba Odolov.



Svaté Barboře před umístěním do schrány požehnal broumovský děkan Martin Lanží.

Jan Panuška přítomné také stručně seznámil s technickým řešením přeražby 230metrového tunelu, jehož profil bude v celé délce rozšířen. Následně svaté Barboře i celé stavbě požehnal pan Martin Lanží, děkan broumovské farnosti královéhradecké diecéze, a předák Martin Linhart sošku uložil do připravené schrány u portálu, v níž stráví celou dobu rekonstrukce.

Svatá Barbora, která je tradiční patronkou horníků a ochránkyní dalších profesí spojených s vyšší mírou rizika, bude po následující čtyři měsí-



Závěrem všem přítomným popřál úspěch vedoucí projektu Jan Panuška.

ce, až do ledna příštího roku, symbolicky bdít nad bezpečným průběhem stavebních prací. Dřevěnou světilici vyřezal jako obvykle dlouholetý zaměstnanec společnosti Subterra Dalibor Čenčík. V tomto případě pro svoji tvorbu použil zajímavý materiál v podobě částečně zkamenělého dřeva dubu, jenž byl nalezen při realizaci ostravského kolektoru.

Na závěr malé slavnosti popřál vedoucí projektu účastníkům mnoho zdaru a rozloučil se s nimi hornickým pozdravem „zdař bůh“.

Kahan Cup opět pro divizi 4

Turnaj společnosti Subterra v malé kopané se konal již podeváté. V letošním ročníku se na stadionu FSC Libuš utkaly čtyři týmy, reprezentující tři divize a centrálu. Putovní hornická trofej zůstala v držení svého obhájce.



Divize 4 hrající v červeném ovládla po loňském překvapivém vítězství také letošní Kahan Cup.



V jednom z dalších zápasů bojovala divize 1 ve světlých dresech s divizí 2.

K tradičnímu klání nastoupila 10. září fotbalová družstva složená ze zaměstnanců divizí 1, 2, 4 a také centrály. Hlavní otázkou bylo, jak na loňský překvapivý triumf divize 4 odpoví divize 2, do té doby jediný držitel poháru.

Týmy jednokolově odehrály vzájemné zápasy a celkové pořadí určoval bodový zisk. Svoji první pozici uhájila divize 4, druhým místem překvapila divize 1, třetí pak skončila divize 2. Pohár Kahan předal nejlepšímu týmu generální ředitel společnosti Subterra Ondřej Fuchs za asistence ekonomického ředitele Pavla Zykána.

Umění v tišnovském podchodu

Cestující po železnici mohou od poloviny července na nádraží v Tišnově spatřit práci umělce Vladimíra Kiseljova. Rozsáhlou nástěnnou malbu v podchodu podpořila také Subterra, jejíž divize 3 v jihomoravském městě sídlí.

Proměnu zanedbaného prostoru pod nádražím inicioval spolek Za seběvědomé Tišnovsko, který obrazy Vladimíra Kiseljova v soutěži vybral zejména pro jejich duchovní a symbolické pojetí. Nákup barev na výzdobu o celkové ploše 600 metrů čtverečních financovalo město a rovněž řada sponzorů.

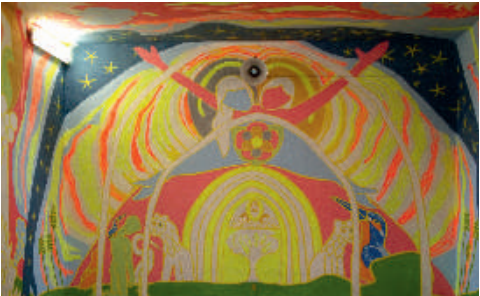
Dnes si v podchodu můžete prohlédnout soubor obrazů v jasných tónech, inspirovaný mimo jiné Branou nebes z nedalekého Předklášteří. Malíř svými figurálními výjevy zachytil také čtveřici živlů a mnoho dalších motivů, mezi nimiž nechybějí ani místní památky či symboly cílových měst.



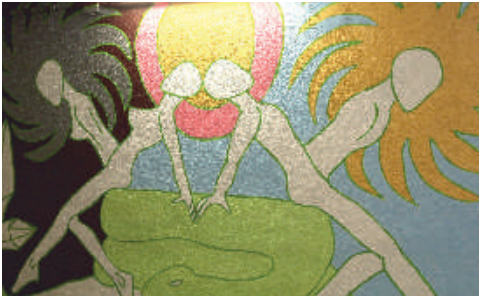
Vladimír Kiseljov osobitě zpodobnil také samotný Tišnov a jeho blízké okolí.



Tišnovský nádražní podchod lemuji pestré, symbolicky pojaté figurální malby.



Zakončení podchodu a vyústění pomyslné cesty různými živly představuje Brána nebes.



Jeden z motivů zobrazuje odlišnost mezi světy žen a mužů i jejich složitý vztah.



Schodiště k nástupišti zdobí dominanty cílových měst, Praha a Brno se na obraze objímají.