



TRAŤ ŠAKVICE – HUSTOPEČE

SUBTERRA



DEPOZITÁŘ NÁRODNÍ KNIHOVNY

Elektrizace trati Uničov–Olomouc

Divize 3 se podílí na jedné z nejvýznamnějších železničních staveb v Česku, elektrizaci a zkapacitnění trati Uničov–Olomouc. Slavnostní zahájení projektu, který má být ukončen v roce 2022, se konalo 6. září.

Bezmála 30kilometrovou moravskou regionální trať přestavuje společnost UNIOLO RAIL, kterou vede Subterra a dále tvoří OHL ŽS, Eurovia CS a Elektrizace železnic Praha.

Součástí projektu je rekonstrukce železničního spodku a svršku, výstavba trakčního a trolejového vedení, obnova technického vybavení a také modernizace stanic a zastávek.

Vedle rychlejšího, bezpečnějšího a pohodlnějšího cestování přinese úprava trati rovněž snížení vlivu dopravy na životní prostředí.

Nejvyšší rychlosti a komfortněji

Modernizace úseku Uničov–Olomouc, který je první ze tří plánovaných etap, umožní zvýšit rychlost až na 160 km/h, na tuzemské regionální železnici poprvé.

Trať z Olomouce přes Uničov až do Šumperka představuje důležité spojení ze střední Moravy do podhůří Jeseníků. Kvůli špatnému stavu dopravní cesty však železniční společnosti nemohly navyšovat počet spojů ani jejich rychlost. Díky přestavbě vzroste dopravní kapacita celé trati.

Rekonstrukce kolejí včetně odstranění propadů rychlosti a elektrizace trati přepravu rovněž zásadně uspíší. Jízdní doba osobních vlaků mezi Olomoucí a Uničovem se po dokončení projektu zkrátí o třetinu, ze 40 na 26 minut.

Cestující ocení také úpravy stanic a zastávek. Nová nástupiště s hranou ve výšce 550 milimetrů umožní pohodlný nástup do nízkopodlažních souprav. Přístup na poloostrovní nástupiště v Bohuňovicích, Šternberku a Uničově bude po centrálním přechodu.



Stavební práce probíhají již od počátku srpna. Vzhledem k rekonstrukci kolejí, výhybek a mostů je přerušena vlaková doprava mezi Uničovem a Šternberkem.

ním přechodu. Ve stanici Újezd u Uničova se pak cestující dostanou na vnější nástupiště u koleje číslo 3 po přílehlém přejezdu. Všechna úrovně křížení budou zabezpečena nejen světelnou a zvukovou signalizací, ale také závorami.

K nezbytnému příslušenství modernizovaných stanic a zastávek patří rovněž osvětlení a informační systém.

Ceremoniál ve Šternberku

Oficiální zahájení rozsáhlé stavby hostila 6. září železniční stanice Šternberk, která se nachází přibližně v polovině úseku.

Tradičnímu symbolickému poklepu na kolejnici předcházelo několik projevů. O významu projektu nejen pro regionální dopravu postupně hovořili generální ředitel SŽDC, náměstek Olomouckého kraje a starostové Šternberka a Uničova. Za dodavatele pak promluvil obchodní ředitel společnosti Subterra Jiří Tesař.

Stavební práce, při nichž divize 3 nasadí mimo další stroje i svoji nejvýkonnější podbíječku Dynamic, začaly již v srpnu rekonstrukcí kolejí a výhybek ve stanici Uničov.

Od jara příštího roku se realizace projektu přesune blíže k Olomouci, což si vyžádá další výluky. V roce 2021 pak stavba opět přeruší vlakovou dopravu mezi Uničovem a Šternberkem.

Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov–Olomouc, naplánovaná do sedmi stavebních postupů, má být hotova v roce 2022.



Divize 3 se na úpravách stanice Uničov zatím podílela snesením kolejových polí.



Realizace rozsáhlého projektu byla oficiálně zahájena na šternberském nádraží.

Mateřská škola Tyršovka v novém

V srpnu dokončila divize 2 rekonstrukci a přístavbu mateřské školy v pražských Modřanech. Vedle rozšířené kapacity zahrnoval projekt nové vybavení interiéru i zahrady.

Hlavním cílem úprav Mateřské školy Tyršovka byly prostory pro větší počet dětí. Zařízení získalo dvě nové třídy, jež se nacházejí v prvním a druhém podlaží, přičemž druhé podlaží je přizpůsobeno dětem od dvou let.

Stavba se týkala především severního pavilonu, spojovací chodby a hospodářské části. Vnitřní prostory školky pak dostaly nové vybavení.

Změna dispozic

Součástí zakázky byla také revitalizace zahrady, výměna okenních výplní, tepelná izolace ve spojovací chodbě nebo oprava střechy. Dále bylo třeba zlikvidovat staré vzduchotechnické zařízení v suterénu, které sestávalo z materiálu obsahujícího azbest.

Ve všech podlažích severního pavilonu upravovala divize 2 dispoziční uspořádání, musela proto vybourat otvory v nosných stěnách a po demolici některých příček vyzdít nové. K osazení nového

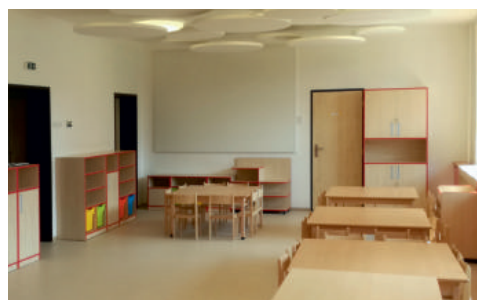


Součástí projekty byly úpravy zahrady a instalace herních prvků.

výtahu bylo třeba vytvořit prostory ve stropěch a vybudovat šachtu.

Vyztužení nosné konstrukce

V hospodářském pavilonu proběhla kompletní rekonstrukce kuchyně. Vzhledem k těžkému gastro zařízení bylo nutné doplnit podpůrnou konstrukci



Třídy dostaly nové povrchy, osvětlení a rovněž nábytek.

z ocelových nosníků. „Kvůli špatnému stavu původních konstrukcí jsme museli podepřít nejen stropy prvního podlaží hospodářského pavilonu, ale i kotelný. Jinak šlo o standardní rekonstrukci,“ říká stavbyvedoucí Michal Krenar.

Práce v areálu modřanské školky probíhaly od listopadu 2018 do letošního srpna.

D3

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, moje první slova v minulém úvodníku se týkala klimatických změn. Téma žije. „Příroda je našťvaná“, „jsme uprostřed rozpadu klimatu“ – to oboje zaznělo na Klimatickém summitu OSN, který se konal v New Yorku pod heslem „Závod, který můžeme vyhrát, závod, který musíme vyhrát“. I nová Evropská komise má za cíl ekologicky ohleduplnou a digitalizovanou unii. Jenže: nemožnost úplného přechodu – být i jen dopravy – na obnovitelné zdroje je zjevná. Co nás tedy čeká? Další totalita pod heslem „větrník do každé rodiny“? Nebo se už lidstvo dostatečně poučilo z historických omylů a najde společnou a rozumnou řeč při řešení problému, který se týká – poprvé v dějinách – opravdu všech? Nebude na škodu, když každý začneme tak trochu sám u sebe. I to se počítá.

V očekávání věcí příštích je i Subterra. Jsme zvědaví, co nám přinese 21. říjen, kdy na galavečeru v Betlémské kapli budou vyhlašovány stavby roku 2019. V nominaci máme čtyři, z toho jednu – v Maďarsku – v soutěži Zahraniční stavba roku. Při vši skromnosti mohu poznamenat, že již samotnou nominaci lze považovat za úspěch. Do boje o titul půjde i modernizace železniční trati Rokycany–Plzeň a opět „při vši skromnosti“ mohu dodat, že v železničním stavitelství se nám letos celkem daří. Svědčí o tom i vítězství v soutěži na projekt elektrizace a zkapacitnění železniční trati Uničov–Olomouc a jeho nedávné zahájení. Jedná se o pátou největší zakázku SŽDC za posledních deset let, přičemž z těch pěti „nej“ se Subterra podílela na třech.

Úspěšnost v železničních zakázkách nepochybně přispívá i k tomu, že jsme letos v září měli nejvyšší zásobu práce ve své historii a že v celkovém obratu, tedy včetně našich dceřiných společností, bychom letos mohli překonat metu, již jsme ještě nikdy nedosáhli, tedy sedm miliard Kč.

Aby vše nevyznívalo tak hladce a růžově, nutno přiznat i některé neduhy a nedostatky. Patří k nim nerovnoměrnost zajištění výrobního programu u jednotlivých divizí nebo nedostatek zakázek pro naši divizi podzemního stavitelství na českém trhu. Slovo „nedostatek“ je v tomto případě až příliš silným eufemismem – v současné době nejsou žádné. A tak se nelze divit, že i celková hodnota nyní probíhajících zakázek v zahraničí je na rekordní úrovni šestnácti miliard Kč. Je to na jedné straně úctyhodné číslo, na druhé tak trochu „nepochtěné dítě“, resp. chtěli jsme ho, je jen poněkud obézní. Ale o tom byla řeč již mnohokrát.

Vrátím se proto raději k pozitivům, mezi něž jistě patří i náš tradiční fotbalový turnaj Kahan Cup. Počasí vyšlo, hrálo se s nasazením, ale sportovně, takže hráči (i hosté) opouštěli hřiště (i přílehlé prostory) po svých. Byly to příjemné společné chvíle, což rozhodně neříkám proto, že se hrálo o pohár generálního ředitele.

Věřím, že pokud jde o naše podnikání, může se nám podobně vydařit i celý letošní rok. Připomenu proto citovaná slova z úvodu, byť jsem je uvedl ve zcela jiných souvislostech. Jde o myšlenku o závodu, který se může a musí vyhrát. Pro nás k ní jen doplním: „... který chceme vyhrát“.

Ing. Ondřej Fuchs

D2

Modernizace pražské školy



D2 Třípodlažní budova Střední školy – Centra odborné přípravy technickohospodářské, která se nachází v Českobrodské ulici v Praze-Hrdlořezích, dostává modernější podobu.

Divize 2 zajistí kompletní obnovu areálu, který již neodpovídá potřebám soudobého vzdělávání. Rozsáhlé stavební úpravy přinesou například nové dispoziční a provozní uspořádání, jež prostory efektivněji využije. Proměny se dočká rovněž okolí školní budovy.

Součástí zakázky je kompletní bourání podlah i vnitřních dělicích konstrukcí a odstranění svrchních vrstev střechy. Demontovány budou také rozvody a z původního objektu zůstane pouze ocelová nosná konstrukce. Nový obvodový plášť bude mít výrazně lepší tepelněizolační vlastnosti. Stavba je pilotním projektem spolufinancovaným z evropských fondů, který přináší přeměnu školní budovy na energeticky soběstačnou.

Divize 2 zahájila práce letos v září, rekonstrukci bude provádět dva roky. ■

Elektro pro železniční objekty

D4 Provoz elektro divize 4 se zapojil do optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hlavní nádraží, na níž pracuje společnost Metrostav. Ve dvou objektech jsou instalovány rozvody pro zásuvky a též pro vzduchotechniku.

Prvním objektem je technologická budova pro zařízení silnoproudé elektrotechniky patřící k nové zastávce Praha-Zahradní Město, druhým pak provozní budova trakční měnirny pro celý traťový úsek mezi Hostivaří a hlavním nádražím.

„Práce na elektroinstalacích jsme započali v srpnu letošního roku a vše musíme dokončit do února 2020, kdy budou obě budovy předány dodavatelům drážního technologického vybavení,“ upřesňuje harmonogram prací vedoucí provozu elektro Michal Virt. ■

Rekonstrukce azylových domů



D2 Dva azylové domy na Černém Mostě a jeden ve Vysocanech v Praze rekonstruuje divize 2.

Azylové domy mají různý charakter – jeden nabízí ošetrovatelskou službu, druhý je pro matky s dětmi, třetí pro muže. Objekty dostanou nové zdravotnětechnické rozvody včetně zařízení předmětů či elektroinstalace. Součástí zakázek jsou i nové dveře se zárubněmi a úprava povrchů.

Stavební úpravy probíhají za provozu azylových domů, proto jsou rozděleny do etap. „Pracujeme na všech třech místech současně. Náročná bude koordinace, neboť etapy v každé budově musejí plynule navazovat,“ popisuje Martin Heran z divize 2.

Termínem ukončení rekonstrukce pražských azylových domů je červen 2020. ■

Nový vodovod pro Prahu 9

D4 V navzájem kolmých ulicích Na Vyhliďce a Na Proseku ve stejnojmenné pražské části realizuje divize 4 celkovou obnovu vodovodu.

Projekt, jehož realizaci si vyžádaly časté poruchy zastaralého řadu i přípojek, vede potrubí částečně ve stávající a částečně v nové trase. ■

Moderní trať Šakvice – Hustopeče u Brna

D3

Divize 3 se podílí na elektrizaci a modernizaci téměř sedmikilometrové jihomoravské trati. Úpravy umožní mimo jiné zavedení přímých vlaků z Brna do Hustopečí.

Subterra na jednokolejné regionální trati mezi Šakvicemi a Hustopečemi u Brna pracuje se společnostmi OHL ŽS, FIRESTA-Fišer a Elektrizace železnic Praha.

Díky zlepšení technické úrovně trati se rychlost zvýší až na 90 km/h. Spolu s elektrizací úseku a novým zabezpečovacím a sdělovacím zařízením jsou součástí zakázky úpravy obou stanic.

Nové koleje a nástupiště

Částečná rekonstrukce nádraží v Šakvicích zahrnuje nové uspořádání kolejíště, změnu konfigurace obou zhlaví, vybudování ostrovního nástupiště s délkou 220 metrů v sudé staniční skupině, doplnění odvratů do předjízdňných dopravních kolejí a rovněž nový podchod.

Ve stanici Hustopeče u Brna budou mimo jiné realizována dvě 170metrová nástupiště a dvě kusé dopravní koleje.

Divize 3 bude pracovat rovněž na obnově železničního svršku i spodku, opravě čtyř přejezdů a dalších umělých objektech, jako jsou propustky, podchod či opěrná zeď.

Dále bude přeloženo mnoho inženýrských sítí a vybudováno odvodnění včetně kanalizačních řadů. Úpravy zasáhnou rovněž menší objekty doplňující železniční infrastrukturu, jako třeba techno-



Hlavová stanice Hustopeče u Brna dostane modernější podobu.



Na železniční úsek spojující Brno a Břeclav se v Šakvicích připojuje odbočka do nedaleké šestitisícové obce Hustopeče.

logické budovy a kabelovody, s novými rozvody silno- i slaboproudu.



Největší změnou regionální trati bude její elektrizace.

Bez nulté etapy

V letošním roce stihne divize 3 realizovat opěrnou zeď a kanalizaci v zastávce Hustopeče u Brna, pracovat bude i na dvou traťových úsecích. V roce příštím pak dokončí zbývající část trati a také obě stanice.

„Stavba neměla žádnou nultou etapu, tedy fázi stavební přípravy na výluku. Začali jsme rovnou po předání a všechny provozní věci jsme řešili za běhu,“ popisuje začátek prací ředitel stavby Petr Mikulášek. Náročný bude rovněž výraznější posun osy kolejí ve dvou úsecích a dále zvýšení nivelety trati až o více než jeden metr kvůli hladině stoleté vody z říčky Štinkovka.

Stavební práce členěné do jedenácti postupů budou dokončeny do konce příštího roku. ■

Technologie v dálničním tunelu Valík

D4

V září ukončila divize 4 se společností Eltodo modernizaci 380metrového tunelu Valík na D5 poblíž Plzně. Vzhledem k navýšení dopravní rychlosti vyžadovalo vybavení tunelu speciální úpravy.

Tunel Valík byl původně v roce 2006 zařazen do nejvyšší kategorie bezpečnosti (TA). Vzhledem ke zkušenostem z provozu a novým technickým podmínkám se tento krátký tunel před rekonstrukcí přesunul do nižší kategorie (TC).

Divize 4 tedy mohla v tunelu zlikvidovat vzduchotechniku, již tato kategorie nevyžaduje, a systémem osvětlení upravila tak, aby poprvé v Česku bylo možno projíždět stokilometrovou rychlostí. „Tunel Valík byl v roce 2005 první stavbou, kterou jsem realizoval. Předtím jsem pracoval v projekci. Proto jsem se na nynější rekonstrukci těšil,“ vzpomíná technický náměstek divize 4 Vít Strejček.

Světelný komfort

Osvětlení je založeno na LED zdrojích, které ovládá speciální řídicí systém. Divize 4 jej realizovala jako jediná u nás, jedná se o již třetí tunel. Intenzita osvětlení se liší dle úseků, na vjezdech je vyšší, uvnitř tubusu se snižuje.

Zdroje řídí jasoměr umístěný před tunelem, jenž sleduje poměr osvětlení venku a uvnitř a poté volí vhodné parametry. „Aby byl vjezd do tunelu viditelný a bezpečný, využíváme dvě teploty světla.



Značení nejvyšší povolené rychlosti ukazuje nezvyklou hodnotu 100 km/h.



S přeřazením dálničního tunelu Valík do nižší bezpečnostní kategorie byla spojena zásadní proměna technického vybavení, zejména osvětlení.

Studená bílá slouží k akomodaci oka na vnitřek tunelu a svítí protisměrně, aby vznikl kontrastní efekt. Přirozená teplá bílá se pak uplatňuje v noci, kdy není nutné tunel přesvětlovat,“ vysvětluje Michal Robek, stavbyvedoucí provozu elektro.

Speciální indukční kabel

Zakázka zahrnovala také měření úsekové rychlosti doplněné o identifikaci nebezpečných nákladů. Měření je nastaveno na tři provozní stavy, základní je rychlost 100 km/h, snížená pak 80 km/h a v mimořádných situacích systém vyhodnocuje i rychlost 60 km/h.

Do chodníků byly nainstalovány tzv. kočičí oči. Tato LED světla získávají energii bezdrátově, z indukčního kabelu. I pokud by v případě požáru nefungovalo hlavní osvětlení, tyto 24voltové zdroje s různými režimy mohou nadále svítit.

K vybavení patří také nová videodetekce, tedy bezpečnostní kamery.

Divize 4 práce na tunelu Valík ukončila v září, kolaudace proběhne na podzim po vyhodnocení zkušebního provozu. „Investor bude provoz testovat jeden rok. Na základě zkušeností poté přistoupí k rekonstrukci ostatních dálničních tunelů po republice,“ dodává Vít Strejček. ■

Depozitář Národní knihovny v druhé etapě

D4

Modernizace budovy Centrálního depozitáře Národní knihovny v pražské Hostivaři postoupila do další etapy. Divize 4 pokračuje v instalaci nového technického vybavení.



Rozsáhlá budova knižního depozitáře s bílým fasádním obkladem byla v Hostivaři postavena v polovině 90. let minulého století.

K hlavním cílům rekonstrukce Centrálního depozitáře Národní knihovny patří rozšíření kapacit pro zaměstnance a zlepšení klimatu v prostorách pro skladování knih.

Divize 4 v objektu instaluje novou vzduchotechniku, chlazení a odvlhčování a realizuje i další rozvody. Generálním dodavatelem projektu je společnost Geosan Group.

Moderní vzduchotechnické jednotky

Původní kondenzační vzduchotechnické jednotky nedokázaly ve skladovacích prostorách zajistit příznivé klima, nahrazují je nová zařízení s absorpčním odvlhčováním.

Strojovny chlazení a vzduchotechniky se nacházejí v horní části objektu, což komplikovalo práce. „Demontáž původního zařízení a instalaci

nového jsme nemohli provést tradičním způsobem, nebyly zde zajištěny transportní cesty. Proto jsme do budovy z boku udělali otvory, jimiž jsme pomocí těžké techniky vše transportovali,“ popisuje vedoucí střediska VZT David Svoboda.

Rozvody vody v nerez

Divize 4 rovněž dodává rozvody zdravotechiky, topení, silno- i slaboproudu a vody. Litinové vodovodní potrubí nahradila kvalitní nerezová varianta. Do dnešních standardů byly upraveny rovněž některé další technologie.

Pro zachování provozu depozitáře byl projekt rozdělen do dvou etap. První zahrnovala přibližně osmdesát procent stavebních prací, divize 4 ji prováděla od začátku minulého roku do letošního května. Zbývající část druhé etapy bude hotova do konce tohoto roku. Kapacita depozitáře se zvýší na přibližně 4,5 milionu knih.



Zajištění vyhovujícího klimatu pro skladování knih vyžaduje množství technologií.

Rekonstrukce Polikliniky Malešice

D2

Budova polikliniky v Praze-Malešicích se dočká nových obvodových plášťů i modernizace vnitřních prostor. Stavbu zajišťuje divize 2 jako generální dodavatel.



O době vzniku malešické polikliniky vypovídá charakteristická fasáda z boletických panelů.

Obnova budovy z druhé poloviny 70. let je dlouhodobě plánovanou investicí městské části Praha 10. Divize 2 převzala stavbu v prosinci loňského roku.

Zakázka zahrnuje rekonstrukci obvodových plášťů, výměnu střešního souvrství i modernizaci vnitřních prostor. Stávající fasádu tvoří převážně boletické panely s obsahem azbestu, jež nahradí kompozitní desky s kovovým povrchem. Interiéry dostanou nové podlahy, podhledy a výmalby, nové budou i záchody a většina rozvodů.

Nový projekt elektroinstalace

Rekonstrukce probíhá ve dvou etapách, přičemž provoz druhé poloviny polikliniky je vždy zachován. Divize 2 tedy musela přijmout řadu provizorních opatření.

Stavbu provází mnoho změn ovlivňujících harmonogram. Průzkumy odhalily přítomnost azbestu rovněž uvnitř budovy, jeho likvidace zdržela práce

o měsíce. „Komplikace bohužel nekončily. V únoru jsme zjistili, že elektroinstalace jsou v havarijním stavu, a proto jsme až do začátku září pracovali na novém projektu. Museli jsme tedy připravit i nový harmonogram,“ říká stavbyvedoucí Jan Herda.

První výtah v provozu

I přes komplikace se divizi 2 podařilo zlikvidovat azbest a dokončit bourací práce včetně odstranění zárubní. Celý objekt již má nový střešní plášť. Namontován byl rovněž první ze dvou výtahů.

Veškeré změny prodloužily první etapu rekonstrukce o šest měsíců, její ukončení připadá až na květen příštího roku. Po zprovoznění modernizovaných ordinací se stavba přesunou do druhé poloviny objektu.

Gymnázium a Střední prům. škola Duchcov

Střední škola v severočeském městě si počátkem října připomněla sto let své existence. Oslavy podpořila i Subterra, která s GSPŠ Duchcov dlouhodobě spolupracuje.

Gymnázium a Střední průmyslová škola v Duchcově je spojením dvou tradičních institucí.

Gymnázium bylo založeno jako jedna z prvních ryze českých středních škol v pohraničním regionu, průmyslová škola pak odpovídala na potřeby rozvíjejících se oborů, zejména hornictví. V minulém desetiletí svedl demografický vývoj obě školy do budovy gymnázia.

Čtyři průmyslové obory

V současnosti se ve škole setkávají gymnazisté čtyřletého i osmiletého cyklu a žáci některého ze čtyř maturitních průmyslových oborů: geodézie a katastr nemovitostí, technická zařízení budov, stavitelství – architektura a interiérový design a také geotechnika, nabízená vedle denní rovněž v dálkové formě.

V současnosti GSPŠ v Duchcově navštěvují dvě stovky žáků gymnázia, průmyslové obory jich mají sto dvacet. Geotechniku v rámci celoživotního vzdělávání si v letošním školním roce vybralo



Škola sídlí v rondokubistické budově gymnázia z roku 1927, která patří k významným památkám.

více než třicet zájemců, kteří si mohou doplnit kvalifikaci pro provozy provádějící hornickou činnost nebo pracující hornickým způsobem.

Pozitivní prostředí pro výuku

Škola má díky své velikosti i zaměření takřka ročníkový charakter, jež vedení ještě podporuje řadou programů.



Základy své odbornosti získávají v Duchcově také budoucí stavitelé a architekti.

„Protože jsou v budově soustředěny na jedné straně děti ve věku povinné školní docházky ve výběrových třídách osmiletého gymnázia i bezmála dvacetiletí budoucí techničtí odborníci na straně druhé, můžeme hovořit o přirozené inkluzi. Věková i oborová různorodost výrazně přispívá k dobré atmosféře,“ zdůrazňuje ředitelka duchcovské školy Jana Poláková.

PĚT OTÁZEK

Tomáš Kotek

stavbyvedoucí modernizace trati Uničov–Olomouc



Tomáš Kotek pochází z Brna, žije v Olomouci. Do divize 3 Subterra nastoupil v roce 2005, dříve pracoval v dceřiné společnosti Stavební obnova železnic. Ve svém domovském regionu v současnosti řídí práce na trati mezi Uničovem a Olomoucí, jež zahrnují především její elektrizaci.

V čem spočívá hlavní přínos stavby?

Podstatné je zvýšení rychlosti až na 160 km/h, což je hodnota známá z koridorových tratí. Cesta mezi Olomoucí a Uničovem se v případě osobních vlaků zkrátí ze 40 na 26 minut, spěšné vlaky nasazené ve špičkách pracovních dnů ujedou téměř 30kilometrovou trasu dokonce za 17 minut.

Výstavba trakčního vedení a dalších moderních prvků regionální trať výrazně promění. Napájecí soustava bude stejnosměrná, umožní však budoucí přechod na střídavou.

Čím se vedle samotné rychlosti zvýší cestovní komfort?

Projekt zahrnuje modernizaci nádraží včetně jejich bezbariérového řešení. Ve všech stanicích a zastávkách vzniknou nová nástupiště s délkou 110 nebo 90 metrů, která cestujícím umožní pohodlný nástup.

K dalšímu vybavení patří přístřešky, orientační a informační systém, osvětlení nástupišť i přístupových cest. Nádražní prostory bude sledovat kamerový systém, stejně jako centrální přechody. Všechny přejezdy budou zabezpečeny závorami.

Jaké stavební úpravy s novým technickým vybavením souvisejí?

Některé instalace budou uloženy ve stávajících objektech, které projdou rekonstrukcí. Sdělovací a zabezpečovací zařízení budou umístěna v upravených výpravních budovách, třeba v Bohuňovicích nebo ve Šternberku. V Uničově naopak bude pro drážní zařízení realizována nová technologická budova.

Současně probíhají i další stavby, jež do naší zakázky nepatří. Například rekonstrukce výpravní budovy ve stanici Šternberk nebo oprava silnice před nádražím.

Očekáváte nějaké komplikace?

Náročnější postupy uplatníme v úseku mezi Olomoucí a Bohuňovicemi, kde je v oblasti černovířského prameniště rašelinové podloží a trať stále sedá. V několikakilometrovém úseku platilo trvalé omezení rychlosti.

Na základě geologického průzkumu postavíme podél trati Larsenovy, tedy štětovicové podzemní stěny, které ochrání mokřadní ekosystém a zamezí či sníží přítok podzemní vody. Stěny budou od sebe vzdáleny 50 metrů, aby se podzemní voda mohla pohybovat. Mezi stěnami pak bude odbagrováno podloží a nahradí jej nové násypové těleso.

Projektant předpokládá, že toto opatření terén dostatečně zpevní a trať již sedat nebude.

Jak bude rozsáhlý projekt postupovat?

Začali jsme pracovat již v srpnu, ještě před slavnostním zahájením stavby, za nepřetržité výluky v úseku mezi Uničovem a Šternberkem. Vedle uničovské stanice se úpravy týkají i tamní zastávky, vlečky společnosti UNEX a nedalekého přejezdu.

Od února do května příštího roku budeme realizovat úsek Bohuňovice–Olomouc, následně až do poloviny prosince úsek Šternberk–Bohuňovice. Ve stanici Šternberk vybudujeme provizorní nástupiště. V roce 2021 přijdou na řadu další výluky mezi Uničovem a Šternberkem.

A půjde-li vše podle plánu, v roce 2022 celou elektrizaci a zkapacitnění trati Uničov–Olomouc dokončíme.

Požární bezpečnost tunelů 2019



D4 Koncem září se v Rožnově pod Radhoštěm konala mezinárodní konference Požární bezpečnost tunelů, kterou Subterra znovu podpořila jako jeden z partnerů.

Dvoudenní setkání sestávalo z prezentací tuzemských a zahraničních odborníků, kteří se věnovali inovacím, připravovaným projektům či novým technologiím pro silniční i železniční tunely.

Ze zaměstnanců divize 4 se konference účastnili Michal Virt, David Svoboda a Michal Robek. ■

Trať Rokycany–Plzeň oceněna

D3 Modernizace západočeské trati, na níž se podílela divize 3, zaznamenala další úspěch.

Titul Stavba roku Plzeňského kraje 2018 v kategorii dopravních a inženýrských staveb udělila odborná porota projektu za kvalitní provedení i citlivé zasazení do krajiny. Stěžejní součástí stavby je tunel Ejovice vybavený pevnou jízdní dráhou. ■

GRATULACE

ŘÍJEN–LISTOPAD

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Šárka Svobodová

50 let
Milan Mareth
Ing. Robert Vávra

55 let
Pavel Suchý
Ing. Daniel Heres
Ing. Pavel Kacíř
Zdeněk Kučera

60 let
Ing. Dalibor Čenčík

65 let
JUDr. Vladislav Beneš

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let
Patrik Tutka
Ing. Petr Socha
Ing. Helena Tomková

15 let
Ing. Naďa Kolaříková
Jakub Šubert
Ing. Kateřina Svitáková
Michaela Rohlíková
Petr Lustig
Ing. Dalibor Čenčík
Zdeněk Kordík

20 let
Daniel Čerovský
Monika Černá

25 let
Michal Žáček
Miroslav Kikuš
Tomáš Meduna
Jiří Šorna
Alex Cokris

40 let
Jaroslava Limonová
Jiří Němec

Kahan Cup potřetí v řadě pro divizi 1

Na hřišti v Praze-Libuši se začátkem září konal třináctý ročník fotbalového turnaje, jehož se zúčastnily týmy reprezentující všechny divize i centrálu společnosti Subterra.



Diváci, kteří přišli na hřiště FSC Libuš, mohli sledovat celkem deset zápasů.

Příznivé počasí přilákalo ve čtvrtek 5. září nejen fotbalisty, ale i řadu příznivců – kolegů i rodinných příslušníků. Sedmičlenné týmy hrály na polovině hřiště systémem každý s každým, jeden zápas trval 24 minut.

Formu z posledních ročníků si udržela divize 1, která tradiční trofej vybojovala již potřetí v řadě. Týmy na dalších pozicích se oproti loňsku i předloňsku změnily. Druhé místo získala divize 4, třetí centrála. Následovala divize 3 a divize 2.

Na slavnostním vyhlásování opět nechyběl ani generální ředitel Ondřej Fuchs. ■



Kahan Cup se hrál v sedmi hráčích, na polovině trávníku a na menší branky.



Hornickou trofej od generálního ředitele opět převzal ředitel divize 1 Josef Bača.



Každé utkání nabídlo řadu dramatických fotbalových momentů.



Divize 1 se posunula na druhou příčku v počtu titulů, historicky vede divize 2 se sedmi výhrami.

Centrum seniorů slavnostně předáno

D2

Na místě bývalého Domu dětí a mládeže ve Frýdku-Místku postavilo ostravské středisko divize 2 Centrum aktivních seniorů a jeho oficiální předání uživatelům se uskutečnilo 16. září.



Zástupce důchodců dostal od frýdecko-místeckého primátora symbolický zlatý klíč.

Město původně plánovalo rekonstrukci budovy, vzhledem ke špatnému technickému stavu ovšem muselo přistoupit k demolici. Roční výstavbu centra započala divize 2 loni na jaře.

Náročný objekt s terasou, zčásti třípodlažní a zčásti jednopodlažní, navrhl Chválek Ateliér. Moderní budova se vyznačuje nadstandardními architektonickými prvky a v jejím exteriéru i interiéru se bohatě uplatňuje dřevo. Seniorům bude sloužit kulturní sál, učebny, kuchyňa a tělocvična. Součástí projektu byla rovněž úprava veřejného prostranství a zahrady.

Důchodci budou moci díky novému zázemí soustředit svou činnost pod jednu střechu. Neziskové zařízení je určeno k provozování zájmových a kulturních aktivit seniorů a osob se zdravotním postižením, působit v něm bude rovněž Senior Point. Výhodou centra je poloha ve středu Místku, nedaleko polikliniky a autobusových zastávek.

Na slavnostní akci předal primátor Michal Poubucký budovu Daliboru Kališovi, místnímu zástupci provozovatele, spolku Seniori ČR.

Generálního dodavatele na ceremoniálu reprezentoval ředitel divize 2 Subterra Petr Kajer. ■

Vydařený Subterra Open Weekend

Akce pořádaná spolkem Cesta za snem, již jako generální partner podporuje Subterra, letos přinesla nový program. Několik stovek zdravých i handicapovaných účastníků opět strávilo poslední víkend září u Máchova jezera.



Jednou z venkovních aktivit, které měly prověřit soustředění, byl golf.

Sedmý ročník integračního víkendu se konal na obvyklém místě, v Poslově mlýně v Doksech. Letošní setkání nabídlo upravený koncept, který vedle sportu a zábavy přinesl i poučení.

Na šestnáct skupin, z nichž dvě tvořili zaměstnanci společnosti Subterra a Skupiny Metrostav, čekalo osm inspirativních tematických okruhů. Každým provázela jedna osobnost, přítomné nechala nahlédnout do svého světa a předala jim některé myšlenky a zkušenosti.

Naučná stezka sestávala z okruhů věnovaných kreativitě, soustředění, cílevědomosti, od-



Zájemci mohli své síly změřit například na handbike trenažérech.

hodlání, originalitě, respektu, nezastavitelnosti a mobilitě.

Všichni se setkali například s paralympionikem Pavlem Bambouskem, jenž je prostřednictvím golfu zaslavil do tajů soustředění, fotografem Michaellem Hankem nebo hudebním producentem Janem Salákem.

V areálu Poslova mlýna nechyběly ovšem ani aktivity pro děti, workshopy a další soutěže. Páteční i sobotní večer završila zábava s živou kapelou, v neděli odpoledne pak Subterra Open Weekend uzavřel tradiční ceremoniál. ■



Letošní novinku představovaly přednáškové bloky z nejruznějších oborů.



Dospělých a dětí se do areálu Poslova mlýna sjelo na pět stovek.