



ÚDRŽBA TRATI V TRNOVANECH



BYTOVÉ DOMY V LETŇANECH

Poslední úsek dálnice D8 dokončen

D1 D4

V polovině loňského prosince byl otevřen zbývajících zhruba 12kilometrový úsek dálnice D8 vedoucí přes České středohoří. Jeho součástí jsou také tunely Prackovice a Radejčín, na jejichž realizaci se podílela Subterra.



Divize 4 instalovala veškeré technologie v tunelech, na mostě i v příslušných technologických objektech. V tunelu Radejčín, který měří 620 metrů, šlo také o proudové ventilátory.

Úsek dálnice D8 mezi Bílinkou a Řehlovicemi prochází složitým terénem Českého středohoří, jež kromě několika mostů překonává rovněž dvojice tunelů – Prackovice a Radejčín. Průzkumnou štolu a také tubusy prackovického tunelu razila divize 1, kompletní technologické vybavení obou objektů pak zajišťovala divize 4.

Mediálně sledovanou stavbu D8 provázely od počátku diskuse o vedení trasy, do nichž vstupovaly i ekologické organizace, ale také další průtahy. Největší komplikací představoval sesuv svahu u Litochovic v roce 2013, v jehož důsledku byla výstavba celého úseku prakticky zastavena.

Největší zakázka pro divizi 4

Kromě samotných tunelů dodávala Subterra technologii i pro most, jenž je propojuje. K historicky nejrozsáhlejší zakázce pro divizi 4 patřilo také dispečerské pracoviště v Řehlovicích.

Práce komplikovala skutečnost, že most byl realizován později než oba tunely, přestože vše tvoří dopravně i technologicky jeden celek. Průtahy zapříčinily také morální zastarávání instalací,

neboť jejich koncepce vycházela z tendrové dokumentace z roku 2007. „V mezicase se měnily normy a některé původně navržené komponenty se prostě přestaly vyrábět,“ říká technický náměstek divize 4 Vít Strejček. Změnami se zabývala technická skupina investora – ŘSD ČR. Realizační dokumentace byla zpracovávána od roku 2009, až v říjnu 2014 však mohly být zahájeny práce v tunele Prackovice, po půl roce následoval i Radejčín.



Tunel Prackovice měří pouze 270 metrů, jeho umělé odvětrání proto není třeba.

Inteligentní osvětlení

Vybavení instalované divizí 4 zahrnovalo veškeré oblasti, například napájení, vzduchotechniku, komunikační, bezpečnostní a detekční zařízení či systémy pro řízení a automatiku provozu.

Jedním z nejzajímavějších úkolů byla montáž inteligentního řízení tunelového osvětlení, první v tuzemsku. Podmínky v tunelech se velmi jemně proměňují – čím více světla je venku, tím silnější musí být osvětlení umělé, aby se zrak řidiče stačil adaptovat. „Sinusoida změn je plynulejší, lepší viditelnost případných překážek zvyšuje bezpečnost a zároveň klesají provozní náklady,“ dodává stavbyvedoucí Michal Robek.

Komplexní funkční zkoušky před zprovozněním dálnice prokázaly, že technologické vybavení tunelů i mostu splňuje veškeré směrnice transevropské silniční sítě.

Nestabilní terén

Kromě ražby průzkumné štoly a tunelu Prackovice realizovala divize 1 v letech 2007 až 2010 také zárubní zeď a oba portály.

„Mezi roky 2015 a 2016 bylo v rámci stabilizace úseku před tunelem nutné provést sanaci zárubní zdi, která spočívala ve zbudování dvou trámů a jejich zajištění lanovými kotvami, resp. železobetonovými pilotami. Bylo zřízeno i odvodnění včetně kanalizace,“ upřesňuje Miroslav Chyba z divize 1.

Terén však stále představuje nejistotu. Vzhledem k nestabilním geologickým podmínkám v Českém středohoří zatím na D8 probíhá pouze zkušební provoz. K definitivnímu předání úseku dojde až v letošním roce.



Zásadním bezpečnostním prvkem jsou propojky obou tunelových tubusů.

Rychlejší trať Beroun – Králův Dvůr

D3

Od závěru uplynulého roku se divize 3 podílí na optimalizaci železniční trati spojující Beroun a Králův Dvůr. Stavba je dalším krokem v modernizaci III. tranzitního koridoru.



Nádraží v Berouně čekalo na modernější podobu desítky let.

Optimalizaci úseku na trati Praha–Plzeň o délce pěti kilometrů zajišťuje Společnost Beroun, kterou tvoří Eurovia, OHL ŽS, GJW Praha a Subterra. Projekt pro SŽDC je součástí přestavby III. tranzitního koridoru, jenž na území ČR spojuje Mosty u Jablunkova a Cheb.



Již loni v listopadu pracovala divize 3 na snášení kolejových polí.

Moderní technologické vybavení

Stavba zahrnuje rekonstrukci železničního spodku a svršku – a dále též mostů, propustků, podchodů a přejezdů. Úsek dostane modernější zabezpečovací a sdělovací zařízení s dálkovým ovládáním stanic, nové trakční vedení, metalickou i optickou

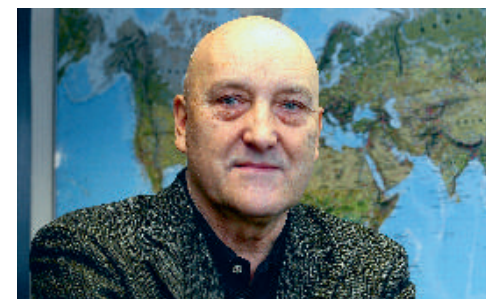
kabeláž, informační zařízení, kamerový systém a další elektronické prvky, které přispívají k bezpečnosti pro cestující i k ochraně objektů a technologií. Posílení a zálohu napájení zajistí podpůrná trakční měštna.

Optimalizovaná trať umožní provoz vlaků s maximální cestovní rychlostí 160 km/h, jež je dosažitelná v případě nasazení jednotek s naklápacími skříněmi.

Přístup bez bariér

Ke komfortu pro cestující přispějí rovněž upravená nástupiště se zvýšenou hranou, samozřejmostí je také mimoúrovňový a bezbariérový přístup k vlakům. V zastávce Králův Dvůr bude vybudován podchod a rampy, ve stanici Beroun osobní výtahy na všechna nástupiště.

Dle harmonogramu má optimalizace trati být hotova v polovině roku 2019.



Vážení spolupracovníci, předešlý rok byl pro naši Skupinu úspěšný i přesto, že situace na českém trhu je pro velké stavební firmy nepříznivá. Výpadky na domácím trhu se však daří nahrazovat zakázkami v zahraničí. Skupina Metrostav se etablovala ve Skandinávii, v Polsku, Německu, Maďarsku a dalších zemích. Naše zakázková náplň se změnila a velké projekty pro domácí veřejné investory nahradily menší regionální stavby a zakázky v zahraničí, kde realizujeme téměř třetinu obrátu Skupiny.

Naše práce i technologie se těší zájmu nejen odborné, ale i široké veřejnosti. Důkazem a zároveň vizitkou skupinové spolupráce je modernizace traťového úseku Plzeň–Rokycany, kde Metrostav razí tunel Ejovice technologií TBM a Subterra renovuje koleje. I přes menší počet soutěží vypisovaných na železnici si Subterra loni v této oblasti počínala dobře a úspěšně dokončila několik významných projektů, jako například rekonstrukci traťových úseků Brno–Královo Pole – Kuřim, Klatovy – Železná Ruda či Blažovice – Nesovice. Na Vánoce se podařilo ukončit stavbu železničního uzlu Székesfehérvár v Maďarsku. V této zemi je Subterra úspěšná dlouhodobě a věřím, že i nadále bude. Stejně jako ve Švédsku, kde letos zahájí velmi významnou kapitolu svého tamního působení výstavbou dálničního tunelu Skärholmen. Podobně tomu bude i v Německu, kde na rekonstrukci železničního tunelu Alter Kaiser-Wilhelm naváže dvěma zakázkami, tentokrát ve spolupráci s firmou BeMo Tunneling.

Naše Skupina se i v loňském roce zapojovala do aktivit souvisejících se společenskou odpovědností. Kromě řady sponzoringových a charitativních činností jsme se stali hlavním partnerem Handy cyklo maratonu, který jedinečně spojuje handicapované a nehandicapované sportovce i nesportovce. V jednom ze dvou našich týmů měly své zástupce Metrostav i Subterra. Tři desítky našich spolupracovníků navíc při závodě pomáhaly jako dobrovolníci. Děkuji všem, kteří nejen za Skupinu Metrostav udělali něco pro naše spoluobčany a lepší budoucnost.

Zmiňuji-li naše úspěchy, pak musím zmínit i výzvy pro příští roky, které – stejně jako příslušné odpovědi – mapuje naše skupinová strategie. Pro nadcházející období vidíme několik klíčových oblastí. Zpráve musíme posoudit, jak jsou využívány vnitroskupinové kapacity, a vnitřní vazby případně posílit. Dále se hodláme zaměřit na práci s lidmi. Chceme dát příležitost těm, kteří si ji zaslouží. Rovněž budeme dále hledat optimální model působení na Slovensku, kde se chceme stát významným hráčem na stavebním trhu zejména v segmentu infrastrukturních projektů. Zaměříme se také na maximální využití svého potenciálu v oblasti obchodu a marketingu.

Loňský rok byl pro celý svět plný dramatických změn. Jsme svědky vojenských konfliktů na Východě a politických změn na Západě. Ať už na tyto změny nahlížíme jakkoliv, společným jmenovatelem pro rok letošní bude patrně nejistota. V domácím prostředí navíc pocítujeme prohlubování morální krize. Naše Skupina však obstála a ukázala, že se s nejistotami a krizemi umí vypořádat. Máme dobrý tým, který již překonal mnohé překážky. Je třeba nelhat, nekrást a pracovat správně. Zvládneme to!

Jiří Bělohlav
prezident Skupiny Metrostav

Úspěch SBT Sverige AB



D1 Po výstavbě přístupových tunelů Skärholmen a Sättra získala dceřiná společnost SBT Sverige AB ve švédské metropoli další zakázku – ražbu silničního tunelu Skärholmen. Dva paralelní tubusy v celkové délce přibližně osmi kilometrů s více než čtyřmi kilometry tunelových ramp budou součástí stockholmského městského okruhu.

Smlouva s investorem byla uzavřena 21. prosince 2016. Podpisového aktu se zúčastnil i generální ředitel Ondřej Fuchs, předseda představenstva SBT Sverige AB. Realizace tunelů metodou „Drill and Blast“, na níž se budou podílet také pracovníci divize 1, potrvá více než čtyři roky. ■

Oprava radniční věže



D2 Ve spolupráci se specializovanou společností AVERS a v úzké součinnosti s památkáři bude divize 2 renovovat věž pražské Staroměstské radnice.

Obnovy se dočkají všechna průčelí dominanty včetně orloje. Na náročném projektu, který za divizi 2 povede Pavel Horák, se uplatní řada uměleckých řemesel – například kamenosochařství, řezbářství, pasířství či malířství.

Zakázka pro hlavní město Prahu má probíhat od letošního února do listopadu 2018. Po dobu rekonstrukce střechy a ochozu, více než půl roku, nebude věž přístupná veřejnosti. ■

TZB pro budovu Aspira



D4 Subterra se společností HTK dodává technické zařízení pro novou administrativní budovu Aspira Business Centre v Praze 5.

Zakázka zahrnuje vzduchotechniku, ústřední vytápění a chlazení, zdravotnětechnické instalace a stabilní hasicí zařízení. Po dokončení hlavních rozvodů v jedenáctipodlažní stavbě bude divize 4 pokračovat v technologickém vybavení jednotlivých prostor dle potřeb jejich nájemců.

Staveniště bylo předáno v říjnu 2016, ukončení projektu je plánováno na srpen letošního roku. ■

Třetí podbití jihočeské trati

D3 Loni v létě prováděla divize 3 rekonstrukci úseku Bozejovice–Milevsko, součástí jednokolejné regionální trati mezi Tábořem a Ražicemi.

Na stavbě byl nasazen stroj SUM 1000-CS, zapůjčený společností TSS, který umožnil časově úspornou výměnu pražců – bez snesení kolejového roštu. Celkem byly položeny téměř čtyři tisíce betonových pražců typu SB 5.

V listopadu, po třech měsících provozu, se pracovníci divize 3 na stavbu vrátili, aby provedli tzv. třetí podbití. Důvodem pro tuto finální úpravu kolejí je konsolidace šterkového lože. ■

Blesková údržba v Trnovanech

Železniční trať nedaleko Litoměřic prošla v závěru minulého roku středně velkou údržbou, která proběhla v rekordním čase necelých dvou týdnů.



Údržbu ve stanici Trnovany museli pracovníci divize 3 zvládnout rychle a navíc v předvánočním čase. Na výměnu pražců nasadili dvoucestné bagry Liebherr.

Údržbové práce na 1. staniční koleji v Trnovanech, které se nacházejí na regionální železniční trati Lužná u Rakovníka – Chomutov, zajišťovala společnost GJW Praha, divize 3 Subterra působila v pozici subdodavatele.

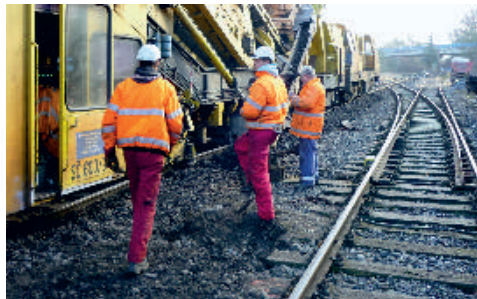
Stavba probíhala v nepřetržité dvanáctidenní výluce, k zahájení údržby došlo 12. prosince 2016.

Betonové i dřevěné pražce

Těžkou střední opravu trati požadovala SŽDC kvůli špatnému stavu dřevěných pražců a celkovému opotřebení kolejového roštu.

Ještě před započatím samotné realizace však musely být provedeny sondy, které zjišťovaly přesné uložení inženýrských sítí. Jejich trasy byly následně vytyčeny.

Hlavní část prací spočívala ve výměně pražců. Celkem bylo vloženo 427 kusů nových betonových,



Obnovu šterkového lože zajistila strojní čistička SČ 600 s vozy MFS.

812 kusů nových dřevěných a 1307 kusů užitých betonových pražců. V úsecích výměn zároveň proběhlo strojní čištění šterkového lože. V některých místech bylo třeba lože zcela odtěžit a nahradit novým, například v oblasti nástupiště v někdejší zastávce Trnovany.

Divize 3 při práci na údržbě využila strojní čističku SČ 600 s vozy MFS, které odtěžený materiál transportují pomocí pásu směrem dopředu, a rovněž dvoucestné bagry značky Liebherr s příslušenstvím pro výměnu pražců.

Částečná výměna kolejnic

Zakázka zahrnovala také směrovou a výškovou úpravu kolejí včetně zhutnění a následného zpracování šterkového lože. V úsecích dotčených stavbou dále byla provedena oprava, resp. opětovné zřízení traťové bezстыkové koleje včetně jejího napojení na stávající stav.

Stavba byla dokončena a předána 23. prosince loňského roku. „Termín opravy v Trnovanech byl poněkud nestandardní – jak samotnými pracemi v zimním období, tak zejména termínem předávky těsně před Vánocemi. V chladném počasí měly stroje co dělat, ale naši lidé si nakonec se vším poradili,“ rekapituluje za divizi 3 projekt jeho vedoucí Petr Mikulášek. ■



Hlavní součástí zakázky tvořila výměna pražců, celkem jich bylo osazeno více než 2500 kusů.

Bytový dům u Rokytky

Divize 2 se stala generálním dodavatelem developerského projektu Park Rokytka, který bude stát v Praze 9. Přípravné práce byly zahájeny v lednu.

Pětipodlažní bytový dům vyroste v oblasti starých Vysočan, několik minut chůze od stanice metra Vysočanská a v dosahu další občanské vybavenosti. Pod návrhem stavby je podepsán architekt Jaroslav Daďa.

Odstupňované průčelí

Park Rokytka nabídne 45 bytových jednotek v dispozicích 1+kk až 4+kk, ve výměrách 39 až 103 metrů čtverečních. Většina bytů již našla své kupce. Součástí vybavení je společná podzemní garáž o kapacitě 43 parkovacích stání.

Byty v přízemí budou disponovat předzahrádkou, ve druhém a třetím nadzemním podlaží pak lodžemi a balkony. Dvě poslední patra, jejichž fasáda se materiálově, resp. barevně odlišuje, ustupují, čímž vznikají plochy pro terasy. Nejvyšší podlaží obsahuje čtveřici bytů s největší velikostí.

Budova je rozdělena na tři schodišťové sekce se vstupy na severní straně.

Železobetonový monolit

Divize 2 bude zajišťovat kompletní dodávku stavby, od základů až po okolní komunikace a sadové úpravy. Nosnou konstrukci tvoří železobetonový monolit stěnového systému s cihelnými vyzdívkami, objekt je založen na pilotách. Kontaktně zateplené obvodové stěny budou opatřeny omítkou či dřevěným obkladem.

„Inženýrsko-geologický průzkum prokázal, že obavu z archeologických nálezů mít nemusím. Respekt vzbuzuje spíše nedaleký potok Rokytka, který jsem v rozvodněném stavu již viděl,“ prozrazuje své myšlenky před zahájením projektu jeho vedoucí Miroslav Neškodný.

Projekt Park Rokytka, který nabízí společnost Crescon, má být dokončen za 14 měsíců, termínem předání je tedy březen 2018. ■



Rezidenční projekt Park Rokytka bude realizován v Praze-Vysočanech dle návrhu Ateliéru Daďa. Divize 2 dodává celou stavbu včetně komunikací a sadových úprav.



K vybavení domu budou patřit rovněž společné podzemní garáže.



Odstupňování dvou nejvyšších pater vytvoří prostorné terasy.

Rezidenční soubor v Letňanech

Na konci loňského roku dokončila divize 2 výstavbu tří bytových domů na severovýchodě Prahy, jež tvořila druhou etapu projektu. Završila tím pětiletou spolupráci s investorem, společností ELIDCAT Prague.



Rezidenci Lesopark završila druhá etapa tvořená třemi viladomy, z nichž dva jsou téměř totožné. Bíle omítnuté fasády doplňuje dřevěný obklad balkonů a ustoupených pater.

Divize 2 zahájila práci na letňanských viladomech v srpnu 2015 a navázala tak na první etapu projektu realizovanou před několika lety. Právě dokon-

čené stavby doplnily první trojici objektů a výstavba uzavřeného souboru Residence Lesopark tím dospěla k závěru.

Čtyř- a třípodlažní stavby podle návrhu studia KA architekti navazují na tvarový a materiálový výraz první etapy projektu a jeho kapacitu navyšují o 56 bytů. Ke každé jednotce přísluší balkon, střešní terasa či předzahrádka. Domy propojují podzemní garáže a sklepy.

Nosnou konstrukci tvoří železobetonový monolit kombinovaný s keramickými vyzdívkami, v suterénu byla použita tzv. bílá vana.

Pod tlakem klientských změn

Investorovi se podařilo prodat všechny byty již během výstavby. Ke komerčnímu úspěchu projektu výrazně přispěla možnost úprav dle individuálních přání klientů, jež se stala standardním marketingovým nástrojem. Před dokončením koupeného bytu je možno upravit jeho dispozici, zvolit zařizovací předměty, obklady i další materiály, což pochopitelně zvyšuje nároky na dodavatele.

Společnost ELIDCAT Prague v tomto případě pověřila přípravou a řešením klientských změn divizi 2 – a tlak na neustálé změny ohrožoval předání stavby v termínu. „Obtížnou situaci jsme však nakonec zvládli. I díky loňské mírné zimě, která nám dovolila pokračovat v hrubé stavbě prakticky bez přerušení a tím získat oproti harmonogramu určitý náskok,“ popisuje finální fázi projektu jeho vedoucí Tomáš Hadáček.

D2

PĚT OTÁZEK

Vít Strejček

technický náměstek divize 4



Po absolvování pražské SPŠS v Dušní ulici v roce 1983 pracoval Vít Strejček ve Vojenském projektovém ústavu a poté ve společnosti SATRA. V roce 2005 nastoupil do divize 9 společnosti Metrostav, kde měl kromě jiného na starosti dodávku technologického vybavení pro dálniční tunely Valík, Lioubouchec, Panenská (částečně) a Klimkovic.

Do společnosti Subterra nastoupil po vzniku technologické divize 4 a jako její technický náměstek působí od roku 2009.

Právě skončila dostavba D8 sužovaná průtahy. Jak všemožné komplikace ovlivnily vaši práci?

Kvůli neustálému posouvání data dokončení se navyšovaly naše provozní náklady a zároveň morálně zastarávalo technologické vybavení tunelů, které bylo projektováno již v roce 2007. Zakázku jsem ještě pro divizi 9 Metrostav získal v roce 2008 a původním termínem dokončení pro tunely Pracovice a Radejčín byl prosinec 2010.

D2

Měla divize 4 zkušenosti s takto rozsáhlým projektem?

Šlo o největší zakázku v historii naší divize, co do rozsahu i objemu prací. Předtím jsme se obdobně podíleli na výstavbě tunelového komplexu Blanka a prodloužení trasy A pražského metra, tam jsme však instalace zajišťovali pouze zčásti. V případě dálnice D8 jsme dodávali komplexní technologické vybavení nejen pro tunely Pracovice a Radejčín, ale také pro silniční úsek v podobě mostu, jenž je propojuje.

Konkurenceschopnost zvyšuje i technologická převaha. Jak si v tomto ohledu stojíte?

Jednu z našich výhod v oblasti TZB představuje široký záběr. Ve všech provozech udržujeme vysoký standard odbornosti a zároveň pracujeme na rozšiřování své odborné způsobilosti. Například s divizí 3 spolupracujeme při realizaci železničních staveb, mnozí zaměstnanci provozu elektro proto musejí mít příslušná osvědčení.

V roce 2013 jsme získali odbornou způsobilost na dodávku samočinného vodního stabilního hasicího zařízení sprinklerového typu. Certifikaci v této oblasti každoročně prověřuje autorizovaná osoba vykonávající dohled nad řádným fungováním systému řízení výroby.

Podílíte se na zahraničních zakázkách a snažíte se je případně sami získávat?

Vzhledem ke skutečnosti, že investice do tunelových staveb v naší zemi klesly na minimální úroveň, začali jsme svoji pozornost zaměřovat právě na zakázky v zahraničí.

Po nějaké době se jako jediný perspektivní trh v této oblasti jeví Slovensko. Z mnoha tunelových staveb, které se tam v současnosti realizují i připravují, jsme zatím získali jednu zakázku – dodávku vzduchotechniky pro tunel Povážský Chlmec na dálnici D3 u Žiliny.

V dalších cizích zemích se často objevuje výrazná překážka v podobě příliš rozdílných předpisů a norem pro technologické vybavení tunelů.

Které velké projekty jsou aktuální?

Samotný stát dnes své investice v oblasti stavebnictví omezuje, stále častěji proto usilujeme o práci pro soukromý sektor.

Pro privátní investory jsme v několika posledních letech některé významné projekty již dokončili, například budovy Florentinum a Aviatica. Na dalších stavbách, taktéž v Praze, pracujeme – Mechanica, OC Chodov – a jiné se teprve rozbíhají, třeba Aspira.

Tyto projekty patří k rozsáhlým zakázkám a výrazně přispívají k naplnění našeho výrobního programu.

Pitkovické bydlení v předstihu

Ještě před smluvním termínem dokázala Subterra předat společnosti Central Group dva bytové domy v Praze-Pitkovicích. Divize 2 stavěla domy dle stejné dokumentace jako dvojici jejich předchůdců.

Realizace dvou shodných čtyřpodlažních bytových domů na jihovýchodě Prahy probíhala od července 2015 do září 2016. Ještě před Vánocemi byly odstraněny vady a nedodělky a následně si byty, kterých je celkem 40, již mohli převzít jejich majitelé.

Obytnou plochu jednotek v přízemí rozšiřují předzahrádky, v prvním a druhém patře pak balkony. Poslední, ustupující podlaží vytváří střešní terasu. Kromě klientských změn zahrnovala zakázka rovněž okolní komunikace a sadové úpravy.

Ověřené postupy

Společnost Central Group se držela osvědčeného projektu. „Divize 2 pod vedením Michala Krenara již před časem dokončila pro stejného investora dva totožné domy, existovala tedy ověřená technická řešení a pevně stanovený způsob provádění. Z tohoto důvodu proběhla tato realizace bez problémů,“ popisuje výhody strategie vedoucí projektu Jaroslav Hovorka.

Domy jsou založeny na pilotách a základových pasech, nosné stěny a příčky jsou zděné, stropy i balkony železobetonové.



V souboru Nové Pitkovice stojí již několik shodných bytových domů. Dva nejnovější, které realizovala divize 2, se od předcházejících odlišují pouze barevnou kombinací červenobílé fasády.

D3

Rekonstrukce kuřimského nádraží

Subterra se společností OHL ŽS zvítězila v soutěži a od počátku ledna pracuje na úpravách železniční stanice v Kuřimi. Divize 3 bude nádraží, které se nachází deset kilometrů od jejího tišnovského sídla, obnovovat více než rok.



Práce ve stanici Kuřim zahájila Subterra nedlouho po začátku letošního roku.

Projekt navazuje na dřívější rekonstrukci v úseku Brno-Královo Pole – Kuřim, kterou divize 3 realizovala v roce 2015. Úpravy zahájené počátkem ledna, těsně po podpisu smlouvy se SŽDC, přinesou zvýšení traťové rychlosti na 120 km/h, větší kom-

fort pro cestující a zároveň vyšší bezpečnost železničního provozu.

Úroveň hluku opět v limitu

Náplní stavby v obvodu stanice Kuřim je kompletní obnova železničního spodku a svršku včetně obou zhlaví a odpojení vlečky podniku TOS. Vyměněna bude rovněž celá kabelová infrastruktura, kromě trakčního vedení tedy i sdělovací a zabezpečovací zařízení.

Přínos projektu pocítí i samotní cestující. Rekonstrukcí projdou dvě ostrovní nástupiště včetně zastřešení, stejně jako podchod a schodiště, které na ně vedou.

Dále proběhne sanace tří mostů. Opraveny budou také opěrné stěny – a další dostavěny. Důležitou součástí zakázky jsou protihluková opatření, zejména montáž absorbérů na kolejnice a vy-

budování stěn. Zatížení železniční dopravou se tak dostane do povolených hodnot. Současné nadlimitní hladiny hluku povolila Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje jen dočasně.

Bez omezení dopravy a pouze ve dne

Realizace projektu je navržena po etapách při vyloučení nejdříve liché a poté sudé skupiny kolejí. Stavba bude tudíž uváděna do provozu postupně, dle jednotlivých etap – tak, aby byl umožněn stálý železniční provoz.

Skutečnost, že převážná většina prací bude probíhat v intravilánu obce a v těsném okolí se nachází bytová zástavba, klade na stavbaře zvýšené nároky a do značné míry omezuje realizaci díla. Také z těchto důvodů jsou zakázány jakékoliv noční práce, což v praxi znamená klid mezi devátou večer a sedmou hodinou ráno.

LYŽAŘSKÉ ZÁVODY SUBTERRA 2017

OBŘÍ SLALOM Ž2

1. Jarmila Komsová
2. Hana Andělová
3. Martina Zapletalová

SLALOM SPECIÁL

1. Jarmila Komsová
2. Hana Andělová
3. Martina Zapletalová

Ž1

1. Jana Komárková
2. Martina Horáková
3. Jana Hladká

1. Jana Komárková
2. Martina Horáková
3. Jana Hladká

M3

1. Petr Roček
2. Radek Novák
3. Vladislav Beneš

1. Radek Novák
2. Petr Roček
3. Vladislav Beneš

M2

1. Miroslav Rypáček
2. Miroslav Zabaník
3. Radim Wrana

1. Miroslav Rypáček
2. Miroslav Zabaník
3. Lukáš Růžička

M1

1. Martin Frátrík
2. Zdeněk Pata
3. David Svoboda

1. Zdeněk Pata
2. Martin Frátrík
3. David Svoboda

Snowboard

1. Pavel Maixner
2. Jakub Mazal

1. Pavel Maixner
2. Jakub Mazal

BĚH (KLASICKÝ STYL)

Ž

1. Jana Komárková
2. Hana Němcová
3. Martina Horáková

M2

1. Miroslav Rypáček
2. Miroslav Zabaník
3. Lukáš Růžička

M3

1. Radek Novák
2. Petr Havelka
3. Vladislav Beneš

M1

1. David Svoboda
2. Jakub Mazal

Jarmila Komsová



Na start sobotního běhu na lyžích se postavilo šestnáct závodníků.



Závody v areálu Větrný vrch jako obvykle zahájilo setkání a společné fotografování všech účastníků v cílovém prostoru slalomových tratí.



Obří slalom v kategorii M3 sjel v součtu obou kol nejrychleji Petr Roček.



Oba slalomové závody v nově zařazené kategorii snowboardistů vyhrál Pavel Maixner.

Hornický ples v Ostravě

D1 Hornicko-geologická fakulta VŠB-TU Ostrava pořádala 20. ledna 12. Tradiční hornický ples, kterého se zúčastnili i Josef Bača a Stanislav Kotouček z divize 1. Subterra byla jedním ze sponzorů. ■

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

Angelika Hodúrová 28. 3.

50 let

Jaroslav Mittelbach 11. 2.
Ing. Jaroslav Kočí 2. 3.
Jiří Surovčák 5. 3.
Jiří Hoskovec 22. 3.

55 let

Ing. Miloš Blažek 14. 2.
Živko Buterin 17. 2.

60 let

Ing. Pavel Bělský 18. 3.
Jiří Vašata 19. 3.

65 let

Josef Burian 7. 2.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Jarmila Drahotušská 1. 2.
Marek Vaněk, DiS. 1. 2.
Ing. Pavel Gernat 7. 2.
Iva Hoffmannová 12. 2.
Jarmila Marhoulová, DiS. 15. 3.

15 let

Karel Pastorek 18. 3.

20 let

Zbyněk Haňka 3. 3.
Petr Maďar 3. 3.

Teplický tunel představen na konferenci

D1

Dne 18. ledna 2017 proběhl v pražském hotelu Olšanka 22. ročník konference Železniční mosty a tunely. Společnost Subterra reprezentoval Jan Panuška, který přiblížil stavby na modernizované trati Trutnov – Teplice nad Metují.



S ohledem na zvětšení profilu byl Teplický tunel prakticky znovu vybudován.

Odborné setkání, které pořádají SUDOP PRAHA a SŽDC, slouží hlavně k výměně zkušeností. V celé šíři postihuje problematiku mostních a tunelových železničních staveb.

Příspěvek výrobního náměstka divize 1 Jana Panušky se vrátil k revitalizaci trati Trutnov – Teplice nad Metují dokončené v březnu 2016, jejíž stěžejní součástí byla rekonstrukce 230metrového Teplického tunelu z roku 1908.

Divize 1 provedla přeražbu profilu a po osazení fóliové izolace vybetonovala definitivní ostění, které nahrazuje původní kamennou obezdívku.

Rozsah rekostrukce se tedy blížil novostavbě. Ražbu NRTM velice komplikovala hornina s blokovou odlučností a vysokou tvrdostí. Přesto od zahájení ražeb do průjezdu prvního pracovního vlaku uběhlo pouze 158 dní. Při realizaci projektu a pro zaznamenávání veškerých změn byl efektivně využit geodetický systém Navigator.

Jan Panuška rovněž připomněl, že rekonstrukce Teplického tunelu byla pro společnost Subterra výjimečná rozsahem spolupráce mezi třemi divizemi – 1, 3 a 4. Dalším prezentovaným objektem ze stejné stavby se stal most v Petřkovcích. ■

Ukončení dvou železničních staveb

D3

V prosinci proběhlo slavnostní zakončení dvou projektů na severu Moravy a ve Slezsku, na nichž se podílela divize 3. SŽDC byla předána revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí a také stanice Český Těšín.

Na valašské trati pracovala divize 3 v úseku Kunčice pod Ondřejníkem – Frenštát pod Radhoštěm. Součástí zakázky byly úpravy železničního spodku a svršku, rekonstrukce mostů a propustků, přejezdů a technologií. Výraznější proměnou prošla stanice Kunčice pod Ondřejníkem. Subterra projekt realizovala se společností OHL ŽS.

Oficiální předání stavby proběhlo počátkem prosince ve Frýdlantu nad Ostravicí. Za SŽDC hovořili Jiří Macho a Jan Trávníček, společnost Subterra zastupovali obchodní ředitel Jiří Tesař a výrobní náměstek divize 3 Tibor Trnovský.

Železniční stanice ve slezském městě představovala druhou část Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín. Stavba zahájená v lednu 2014, jejímiž dodavateli byly Subterra a Metrostav, zahrnovala zejména rekonstrukci hlavních kolejí, vybudování bezbariérového přístupu k vlakům a protihlukové úpravy. K zakázce patřila rovněž výstavba technologické budovy a trakční měnárny.

Na ceremoniálu v polovině prosince jménem investora všem poděkoval ředitel Stavební správy východ Miroslav Bocák, za dodavatele promluvil ředitel divize 3 Subterra Miroslav Kadlec. ■



Za společnost Subterra stříhal v Českém Těšíně pásku ředitel divize 3 Miroslav Kadlec.



ZPRAVODAJ SUBTERRA 1/2017 | Ročník: XLI | Datum vydání: 8. 2. 2017

Vydavatel: Subterra a.s., Koželužská 2246/5, 180 00 Praha 8 – Libeň | IČO: 45309612

Redakce: Martin Verner | Fotografie: archiv společnosti | Jazyková korektura: Markéta Teuchnerová | Produkce: pipeform | Tisk: Ottova tiskárna s.r.o.

Redakční rada: Jiří Nový (předseda), Vladislav Beneš, Jan Frantl, Ladislav Novák, Olga Havlíková, Zuzana Kypová, Helena Tomková, Martina Formánková, Vít Strejček, Josef Mařík, Vojtěch Kostih

MK ČR E 14804 | Periodikum slouží výhradně k propagaci společnosti Subterra a.s., je veřejně neprodejné.