

FOTOREPORTÁŽ

Svatá Barbora bdí nad tunelem

Svatá Barbora, patronka všech horníků a tunelářských pracovníků, bdí nad tunelem Alter Kaiser-Wilhelm v Německu. Na jeho portál byla soška patronky umístěna 28. srpna během slavnostní akce uspořádané investorem stavby, společností Deutsche Bahn Netze, a generálním dodavatelem díla, společností Subterra.

Dřevěnou sošku svatě Barbory vysvětil katolický farář Norbert Reichel z farnosti sv. Margaretha, modlitbu pronesl evangelický farář Steffen Tiemann. Řádová sestra Felicitas, kmotra tunelu, sošku převzala a společně s vedoucím projektu Jiřím Patzákem ji uložila do vitríny na portálu tunelu ze strany Ediger-Eller. Přestavba historického dvoukolejného tunelu Alter Kaiser-Wilhelm na jednokolejný by měla být dokončena koncem roku 2015.

Hosty z řad investorů, generálního dodavatele i subdodavatelů přivítal statutární zástupce Deutsche Bahn za oblasti Porýní-Falce a Sársko Jürgen Konz. Následně ředitel divize 1 Subterra Jan Kvaš poděkoval za příležitost podílet se na technicky náročném projektu a možnost uplatnit naše zkušenosti na německém trhu. Slavnostním aktem provázal Bodo Tauch, vedoucí projektu za Deutsche Bahn. Na místě nechyběl ani obchodní ředitel společnosti Subterra Jiří Tesař. Akce se zúčastnili také zástupci tamních měst a obcí. □



SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři,

na závěr ještě několik slov k našemu padesátiletému jubileu. Dnes říkáme „jubileum“ každému výročí s pětkou nebo nulou na konci; starověk, přísnější a důkladnější, nám toto slovo odkázal s představou jediného výročí, totiž padesátého. Posvátné číslo sedm vztahoval nejen na dny v týdnu, nýbrž také na léta; po uplynutí sedmi sedmiletých období se padesátý rok nestal součástí dalšího sedmiletí, nýbrž samostatným jubileem, „milostivým létem“, rokem odpuštění, všeobecné a důkladné obnovy lidských vztahů. „Padesátý rok posvěťte a vyhláste v zemi svobodu všem jejím obyvatelům. Bude to pro vás léto milostivé, kdy se každý vrátí ke svému vlastnictví a všichni se vrátí ke své čeledi.“ (Starý zákon – 3. kniha Mojžíšova) Tedy nejen slavnostní projev, článek a příspěvek; celý rok měli tehdy lidé na to, aby zvažovali, co se za těch uplynulých devětačtyřicet let událo, čeho dosáhli, co ztratili, v čem chybovali a co všechno jde ještě napravit, aby mohli vykročit do dalších sedmiletí zbavení vší zátěže mravní, společenské i ekonomické.

Uvažujeme-li dnes o výsledcích padesátiletého úsilí našich předchůdců v této firmě i našeho vlastního, máme na paměti tuto starozákonní moudrost. Dokážeme-li zhodnotit všechny jejich klady a zápory, dojdeme patrně ke zjištění, na něž můžeme být hrdí. Ale zároveň si uvědomíme, že všeho bylo dosaženo spoluprací lidí i při nejlepší vůli často chybujících. Najít nebo obnovit vzájemné porozumění mezi nimi, posílit pocit, že ve svém úsilí patříme k sobě, že jeden bez druhého ničeho nedosáhne, to bylo a dosud by mělo být posláním „jubilea“ v jeho původním tisíciletém smyslu.

Ing. Ondřej Fuchs
generální ředitel

GRATULUJEME

kolegům, kteří slavili, slaví nebo v nejbližší době budou slavít životní či pracovní výročí. Přejeme jim mnoho zdraví, štěstí, spokojenosti a pracovních úspěchů a děkujeme za obětavou práci pro naši společnost.

ŽIVOTNÍ JUBILEA

50 let		
Pavel Suchý	2. 10.	
Alan Rozprým	24. 10.	
Libor Klement	12. 11.	
Zdeněk Kučera	28. 11.	

60 let		
Zdeněk Dvořák	4. 10.	
Vladimír Fenuško	28. 10.	
JUDr. Vladislav Beneš	25. 11.	

65 let		
Ing. Jaroslav Kučera	31. 10.	

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let		
Ing. Naďa Kolaříková	1. 10.	
Ing. Jiří Lev	1. 10.	
Ing. Václav Lexa	1. 10.	
Jakub Šubert	1. 10.	
Ing. Kateřina Svitáková	11. 10.	
Michaela Vágnarová	18. 10.	
Kateřina Helebrantová	1. 11.	
Petr Lustig	8. 11.	
Roland Mock	18. 11.	
Zdeněk Kordík	19. 11.	

15 let		
Daniel Čerovský	1. 10.	
Milan Jaroměřský	19. 10.	
Monika Černá	25. 10.	
Jiří Papala	8. 11.	

20 let		
Michal Žáček	17. 10.	
Miroslav Kikuš	19. 10.	
Tomáš Meduna	19. 10.	
Jiří Sorna	19. 10.	
Alex Cokris	1. 11.	

25 let		
Josef Rousek	5. 10.	

35 let		
Jaroslava Limonová	1. 10.	
Jiří Němec	1. 11.	

45 let		
Bc. Josef Mařík	10. 10.	

Programová konference 2014

Více než stovku účastníků přivítal na Programové konferenci 2014 společnosti Subterra 11. září v hlavním přednáškovém sále Centra vzdělávání Skupiny Metrostav personální ředitel Karel Vašta. Samotný program zahájil generální ředitel společnosti Ondřej Fuchs, na kterého navázal ekonomický ředitel Pavel Zykán. Následoval blok zaměřený na 50. výročí vzniku společnosti Subterra. Historii firmy, její vznik, proměňující se výrobní program a hlavní projekty představil výrobní inspektor pro podzemní stavby a jeden z pamětníků historie společnosti Subterra Jan Vintera.

Ocenění pro nejlepší

Vyvrcholením konference bylo ocenění nejlepších dělníků, přípravářů, mistrů, stavbyvedoucích i vedoucího projektu a vyhlášení osobností společnosti Subterra. Za téměř čtyřicetiletou věrnost společnosti, během níž se zasloužil o výstavbu nejvýznamnějších děl, která patří mezi významné

referenční stavby naší společnosti, se stal osobností společnosti Subterra pamětník, realizátor mnoha velkých projektů a neformální patron několika generací mladých stavitelů Petr Středula. „Je to pro mě velká čest a památka po zbytku života, protože moje téměř čtyřicetiletá kariéra již skončila. Se Subterrou jsem žil a žít budu dál. Jsem přesvědčený, že společnost si za padesát let zase připomene významné výročí,“ neskrýval pocity dojetí Petr Středula. □



Kahan Cup 2014 – nadvláda divize 2 skončila

Osmý ročník firemního fotbalového turnaje byl v mnoha ohledech jiný než ty předešlé. Subterra si tam jednak připomněla 50 let od svého vzniku a jednak skončila absolutní nadvláda divize 2.

Lepší počasí snad ani nemohlo být: Slunečno a teplota nad dvaceti stupni byla ideální pro sportovce i přihlížející. Turnaje se zúčastnilo pět týmů. Pozornost na sebe poutala především divize 3, která sídlí až v Tišnově a řada jejích zaměstnanců pracuje na zahraničních projektech, část týmu tvořili kolegové z Maďarska. Sedminásobný mistr,

divize 2, letos narazil na velmi silné soupeře. Turnaj se sice hrál systémem každý s každým, nicméně dočkal se zajímavého vyvrcholení, když úplně poslední fotbalový zápas mezi „dvojkou“ a „čtyřkou“ rozhodoval i o celkovém vítězi. Lépe ho nakonec zvládla divize 4. Putovní kahan se proto poprvé ve své historii stěhuje.

Vyhlášením výsledků a rozdělením cen z rukou generálního ředitele Ondřeje Fuchse sportovní odpoledne tentokrát nekončilo. Více než dvě stovky zaměstnanců všech složek společnosti si připomnělo výročí založení přímo na stadionu FSC Libuš. □





ZKOUŠKY RADIOSPOJENÍ PŘI STAVBĚ PŘIVADĚČE Z ŽELIVKY



POKUSNÁ OBEZDÍVKA PŘI STAVBĚ PŘIVADĚČE Z ŽELIVKY



Září 1964: první odpal na pokusné štolě vodovodního přivaděče z Želivky do Prahy
Repro z knihy: Želivka tunelem do Prahy

z koncernu na státní podnik. O dva roky později, v roce 1990, se poprvé objevil název Subterra, tehdy ještě jako státní podnik.

Postupný útlum těžby a úpravy uranu a vývoj situace na stavebním trhu si na začátku 90. let minulého století vynutil diverzifikaci výrobního programu společnosti. Subterra postupně rozšířila aktivity do všech oblastí podzemního i pozemního stavitelství. V rámci první vlny privatizace pak firma v roce 1992 změnila svou právní formu – stala se z ní akciová společnost.

Z Čech do Evropy

V roce 1992 začala pro Subterra nová fáze vývoje, ve které se snažila uplatnit své služby v různých oblastech stavitelství. V prvních porevolučních letech konkurence zesílila zejména vstupem nadnárodních stavebních firem. Na druhou stranu na sebe nenechaly čekat zahraniční výzvy...

Otevření zahraničních trhů Subterra využila už na začátku 90. let minulého století, kdy získala a zrealizovala několik významných zakázek podzemního stavitelství ve Španělsku. Později našla uplatnění jak u podzemních, tak i povrchových staveb v Německu. Na začátku nového milénia se Subterra zaměřila na Balkán a provedla také několik staveb na Slovensku.

Nyní pracuje na projektech například v Maďarsku, Srbsku, Chorvatsku a v Německu. Nejnovější zahraniční zakázkou je realizace přístupových tunelů Šatra a Skärholmen ve švédském Stockholmu.

Tah na železnici

Významným milníkem byl rok 1997, kdy Subterra vstoupila do segmentu železničního stavitelství. Prostřednictvím odkupu Stavební obnovy železnic v roce 2005 pak plně rozšířila své portfolio o segment, který je dnes díky celkové rekonstrukci českých železnic jedním z nejvýznamnějších. V rámci nárůstu zakázek na železnici doma i v zahraničí Subterra výrazně investovala do vybavení strojového parku. Dnes má vlastní moderní strojové soustavy pro rekonstrukce a modernizace železnic.

Subterra zůstala česká

V roce 2004, kdy si Subterra připomněla 40. výročí, vrcholilo také hledání strategického partnera. V polovině tohoto roku byl na řádne valné hromadě oznámen vstup nového většinového vlastníka, akciové společnosti Metrostav. Subterra se tak stala součástí koncernu Skupina Metrostav. □

Prosinec 2012: ražba trojložní stanice metra V.A Nádraží Veleslavín, Praha



Subterra slaví 50 let

Psalo se září roku 1964, když na štolovém přivaděči pitné vody z Želivky do Prahy došlo k prvnímu odpalu. Ačkoliv to tehdy asi nikdo netušil, právě tento odpal stál u zrodu dnešní společnosti Subterra. Ze samostatného útvaru Uranových dolů vznikla stavební firma, která postavila mimořádná díla všeho druhu jak doma, tak v zahraničí.

Zahájení výstavby více než padesát kilometrů dlouhého želivského přivaděče bylo podle mnohých odborníků počátkem československého civilního podzemního stavitelství, které bylo do té doby jen

okrajovým segmentem. Organizace zabývající se těžbou uhlí a uranu si sice od konce 50. let zřizovaly samostatné výstavbové podniky, ale ty neměly s ražbou klasických tunelů zkušenosti. Prováděly potřebné důlně-stavební práce pod zemí i průmyslové stavby na povrchu. Uranový průmysl si k tomu účelu založil právě podnik Výstavba dolů uranového průmyslu, dnešní Subterra.

Kdo vyrazí přivaděč?

Odpověď se našla právě v uranovém průmyslu. Ten zaměstnával zkušené horníky, kteří však již v uranovém prostředí nemohli déle pracovat. Využit je na ražbě přivaděče bylo ideálním řešením. K jeho realizaci se zavázaly Uranové doly Příbram. Za tímto účelem vznikl odštěpný závod Želivka. V průběhu výstavby přivaděče se z odštěpného závodu stal oborový podnik Podzemní inženýrské stavby. Ten realizoval výhradně zakázky, které nespádaly do oboru uranového průmyslu. V roce 1976, v období posledního rozmachu československého uranového průmyslu, došlo k transformaci oborového podniku na koncernový podnik Výstavba dolů uranového průmyslu (VDUP). V roce 1988 se postavení VDUP změnilo

VÝZNAMNÁ OCENĚNÍ ZA POSLEDNÍCH DESET LET

- Tramvajová trať Hlubočepy–Barrandov, Praha 5, 2. fáze – Stavba roku 2004
- Tunel Mrázovka – Městský okruh, Praha-Smíchov – Dopravní stavba roku 2005
- Optimalizace traťového úseku Krasíkov – Česká Třebová – Dopravní stavba roku 2005
- Protipovodňová opatření na ochranu hl. m. Prahy, etapa 002 Malá Strana a Kampa – Vodohospodářská stavba roku 2005
- Optimalizace traťového úseku Zábřeh na Moravě – Krasíkov – Dopravní stavba roku 2006
- Rozšíření kanalizačního systému města Ostravy – stavba II. Kolektor Centrum – Cena za ekologický přínos projektu v roce 2006
- Stoková síť města Brna – Nejlepší stavba vodního hospodářství v roce 2006
- Kolektor Centrum I. A etapa 0004 Vodičkova, Praha – Cena ABF (Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství) v roce 2008
- Tunel Klimkovice – Dopravní stavba roku 2008 (Kat. A), Stavba Moravskoslezského kraje 2009, Hlavní cena za stavbu v kategorii Dopravní, inženýrské a vodohospodářské stavby roku 2009
- Pražské metro, IV. provozní úsek trasy C metra, Ládví–Letňany – Dopravní stavba roku 2008 (Kat. B)
- Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor (1. část, úsek Doubí u Tábora – Tábor) – Dopravní stavba roku 2009 (Kat. A)
- Silnice I/42 Brno, VMO Dobrovského B – Stavba Jihomoravského kraje 2012, Stavba roku 2013
- Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy – Dopravní stavba roku 2013

10 NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH STAVEB



(1964–1972)
Vodovodní přivaděč z Želivky do Prahy



(1978–1996)
Přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé Stráně



(1972–2014)
Kabelové tunely v Praze



(1976–2014)
Kolektory (Praha, Brno, Ostrava)



(1995–1998)
Silniční tunely VMO Pražská radiála v Brně



(1998–2004)
Tunel Mrázovka, Praha



(2001–2004)
Tramvajová trať Hlubočepy–Barrandov, Praha



(2004–2010)
Nové spojení (tunel pod pražským Vítkovem)



(2006–2012)
Silnice I/42 Brno, VMO Dobrovského B



(2009–2013)
Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy

PĚT OTÁZEK PRO...

JOSEFA MAŘÍKA,
předsedu ZOOS Stavba

V polovině října uplyne 45 let od nástupu Josefa Maříka do společnosti Subterra, respektive k jejím předchůdcům (Uranové doly Příbram, Podzemní inženýrské stavby Zlenice, Výstavba dolů uranového průmyslu Praha). Je tak služebně nejstarším zaměstnancem společnosti a jedním z posledních lidí ve firmě, kteří pamatují stavbu vodovodního přivaděče z Želivky do Prahy, tedy počátky vzniku naší společnosti. K padesátiletému jubileu společnosti Subterra logicky patří Pět otázek pro... právě jemu.

Kam směřovaly vaše první kroky před 45 lety?

Jako zaměstnanec Uranových dolů Příbram jsem začínal na šachtách coby důlní zámečník. Výstavba želivského přivaděče tenkrát byla stavbou číslo 1, co se týče významu a důležitosti v celém bývalém Československu. Účastnili se jí zejména horníci, kteří již nemohli pracovat v uranovém prostředí, protože dosáhli desetiletého limitu naplnění expozice ionizujícího záření. To byl jeden z hlavních důvodů, proč výstavba přivaděče připadla právě uranovým dolům. Ty měly dostatek zkušených horníků, ale neměly pro ně patřičné uplatnění.

Dala se práce horníků na šachtách srovnávat s rážbou padesátikilometrového přivaděče?

Horníci na šachtách museli provádět několika-kilometrové překopy. Když by se to za těch deset let, co mohl horník pracovat v prostředí uranu, sečetlo, někteří vyrazili mnohem víc než padesát kilometrů.

Jak moc se lišila práce v podzemí tenkrát a dnes?

Obrovský rozdíl byl v mechanizaci. Tenkrát nebyly stroje, které nyní bereme jako samozřejmost. Hodně práce jsme museli provádět ručně. Nebyly žádné důlní nakladače, jak je známe dnes, nebo vrtné soupravy. Tenkrát byly lopaty, ruční sbíječky, ruční teleskopické vrtačky apod. Samozřejmě že postupem každého desetiletí se nám práce usnadňovala, protože jsme mohli nasazovat nové stroje. Některé jsme dokonce přímo vyvíjeli a testovali. Před těmi 40–50 lety bylo velké procento horníků, kterým byla přiznána nemoc z povolání způsobená právě příliš namáhavou prací.

Která etapa života společnosti Subterra vám nejvíce utkvěla v paměti?

Byla jich celá řada. Raději bych to směřoval do určitých období. Jedním z nich byla expanze do pozemního stavitelství na začátku osmdesátých let. V podzemí začalo být vlivem vnikající konkurence těsně, proto se tehdy vedení rozhodlo začít realizovat i jiné zakázky, aby bylo možné udržet vysoký počet zaměstnanců. A dlouho se to také dařilo, patřili jsme k jedné z největších stavebních firem u nás. Pak samozřejmě období po revoluci, kdy firma začala hledat uplatnění svých zkušeností z podzemí také na zahraničních trzích, zejména ve Španělsku.

Když se podíváte zpět, jak byste těch 45 let zhodnotil?

Už jen to, že se firmě podařilo dožít padesátky, je obrovský úspěch, který u nás zatím zřejmě nemá období. Jsme jednou z mála firem, která zůstala česká a s původním názvem. Pokud bych měl něco já hodnotit, tak vyberu jedno negativum a jedno pozitivum. Jsem přesvědčený, že jsme se měli udržet v tradičních regionech, jako byly zejména západní Čechy a jižní Morava. Na druhou stranu považuji za klíčový krok vstup na železnici prostřednictvím odkupu společnosti Stavební obnova železnic. □

Nová zastávka Podbaba nahradila Bubeneč

Téměř 165 let sloužilo cestujícím vlakové nádraží v pražské Bubeneči. Od 29. srpna ho nahradila nová zastávka Praha-Podbaba, kterou stavbaři společností Subterra a Metrostav vybudovali v rámci optimalizace trati Holešovice–Bubeneč.



Nová zastávka nabízí lepší a rychlejší přístup k vnitroměstské dopravě – nachází se přímo na konečné stanici tramvaje. Cestující, kteří jedou do Prahy vlakem od Kralup nad Vltavou, se dostanou do centra Dejvic a na metro trasy A až o 15 minut rychleji než z nádraží Praha-Bubeneč. Původní nádraží proto bylo zrušeno, avšak podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského tam ještě nějakou dobu zůstane výpraveč a poté bude nádražní objekt zakonzervován.

Optimalizace 4,5 kilometru dlouhého úseku trati Holešovice–Bubeneč začala v březnu 2013.

Modernizace dosluhujícího železničního svršku a úpravy geometrické polohy koleje umožní zvýšení traťové rychlosti a trať tak bude splňovat evropské parametry. „V současné chvíli jsou kompletně dokončené všechny práce ve stanici Holešovice, obě traťové koleje v úseku Bubeneč–Holešovice a liché skupina kolejí v Bubeneči. První zářijový týden jsme zahájili poslední etapu, během které dokončíme sudou skupinu kolejí v Bubeneči. S dokončením stavby počítáme v prosinci,“ říká vedoucí projektu Petr Mikulášek z divize 3, která stavbu za společnost Subterra realizuje.

Traťový úsek
Holešovice–Bubeneč

- Je součástí IV. multimodálního panevropského koridoru Berlín–Děčín – Praha–Brno–Břeclav–Viedeň/Bratislava.
- Je součástí panevropské sítě TEN a páteřní sítě TINA.
- Je zařazen do evropského železničního systému a současně do transevropské železniční sítě nákladní dopravy (TERFN).
- Úsek patří do železničního uzlu Praha. Ten má pomoci přivést cílovou osobní dopravu do centrálních nádraží, tedy na Prahu hlavní nádraží a Masarykovo nádraží, a cílovou nákladní dopravu do stanice Libeň. Tranzitní osobní a nákladní dopravu má naopak odvést mimo nádraží centrální Prahy.

Subterra jako člen sdružení zhotovuje především nový železniční svršek na předemném úseku trati. Součástí projektu je dále nové trakční vedení a moderní zabezpečovací zařízení. Nově vznikly protihlukové stěny, kanalizační systém, kabelové trasy a osvětlení.

Rekonstrukce úseku trati je zařazena v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na roky 2012–2013 se spolufinancováním z operačního programu Doprava, prioritní osa 1. Zadavatelem stavby je Správa železniční dopravní cesty. □



Železniční uzel v Székesfehérváru se mění

Letos v dubnu začala rekonstrukce jedné z největších železničních stanic v Maďarsku nacházející se na hlavní trati Budapest–Nagykanizsa. Jejím cílem je přizpůsobení železničního svršku pro dosažení staniční rychlosti 80 km/hod. a zvýšení kapacity celé stanice. Rekonstrukci provádí společnost Subterra a.s., Dömpfer Kft. a Pannon-Doprastav Kft.

Stanice se nachází na již zrekonstruované železniční trati Budapest–Tárnok–Székesfehérvár a jedná se o nejdůležitější železniční uzel v regionu. Ze stanice vedou koleje také směrem na Komárno, Pusztazaszabolcs, Dinnyés, Börgönd a Várpalotu. Předcházející rekonstrukce proběhla už v roce 1951. „Během války byla stanice téměř zničena. I když pak byla zrekonstruována, současný stav stanice je takový, že dovoluje průjezdovou

rychlost jen 20–40 km/hod. Na některých kolejích dokonce pouze 10 km/hod.,“ popisuje současný stav kolejí vedoucí projektu Gergely Bölskei z divize 3 společnosti Subterra.

Termín dokončení celého projektu je v polovině roku 2016. Sdružení zhotovitelů musí do té doby zrekonstruovat téměř dvacet kilometrů železničního spodku a svršku, upravit 40 tisíc metrů krychlových kolejevého lože, osadit téměř osmdesát výhybek, vybudovat přes dva kilometry protihlukových stěn, čtyři nová nástupiště, zrekonstruovat výpravní budovu nebo zmodernizovat zabezpečovací zařízení.

Po rekonstrukci bude stanice odpovídat současným normám, tedy staniční rychlosti 80 km/hod., a podstatně se zvýší kapacita celé stanice. Zlepší se také komfort cestujících, a to díky bezbariérovému přístupu a novému podchodu mezi výpravní budovou a novými zastřešenými nástupišti. Stavbaři také postaví konstrukce nového nadchodu, který je součástí rozsáhlejšího projektu města Székesfehérvár. V budoucnu bude napojen na infrastrukturu v okolí stanice. □

Rekonstrukce trati mezi Skleným a Ostrovem nad Oslavou

Společnost zhotovitelů s názvem OHL+SBT+EŽ Sklené – Ostrov, jejímž společníkem (dříve lídrem sdružení) je Subterra, provede do konce září 2015 pro SŽDC stavbu Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou.

Rekonstruovaný úsek o délce přibližně osmi kilometrů je součástí dvoukolejné celostátní tratě Židenice – Havlíčkův Brod. Rekonstrukce se dotkne zejména železničního svršku a spodku včetně odvodnění, nástupišť, přístupových cest a zpevněných ploch. Aby se mohly na trati vlaky pohybovat rychlostí až 120 km/hod., budou optimalizovány směrové prvky trasy. Dojde také k instalaci traťového zabezpečovacího zařízení elektronického typu s novými kolejovými obvo-

dy. Práce budou probíhat tak, aby byl na jedné koleji vždy umožněn provoz. V obou koncových stanicích a zastávkách Laštovičky, která se nachází přibližně uprostřed, budou vybudována nová vnější mimoúrovňová nástupiště s nástupní hranou 550 mm nad temenem kolejnice s bezbariérovým přístupem. Součástí zakázky je také vybavení nástupišť novým mobiliářem, orientačním systémem, osvětlením a rozhlasem. „Opravíme také šest mostů a pět propustků, které byly posta-

veny ve 40. letech 20. století. Od uvedení tratě do provozu v roce 1953 nebyly zásadním způsobem upravovány nebo rekonstruovány,“ říká vedoucí projektu Petr Mikulášek z divize 3. □



Svět techniky už je otevřen pro všechny návštěvníky

Všem návštěvníkům, a nejen školám, jak tomu dosud bylo, se v pátek 26. září otevřel Velký svět techniky v Dolní oblasti Vítkovice v Ostravě. Objekt, který je nominován na Stavbu roku 2014 a za který získal Josef Pleskot ocenění Architekt roku 2014, postavila divize 2 Subterra.

Velký svět techniky nabízí návštěvníkům na ploše 14 tisíc metrů čtverečních čtyři světy se stálými expozicemi a jeden svět určený pro výstavy dočasné. Stálými jsou Dětský svět, Svět vědy a objevů, Svět civilizace a Svět přírody, který je rozlohou největší – zabírá celé jedno patro a venkovní zahradu. Malí i velcí návštěvníci si mohou

hrát, objevovat i odpočívat. Součástí Velkého světa techniky je dále 3D kino a Divadlo vědy (Show & Demo). Společným jmenovatelem všech světů je poznávání prostřednictvím zábavy a hry, na vlastní kůži, bez nudných učebnic plných čísel. Dolní oblast Vítkovice prochází v posledních dvou letech významnou proměnou. Do ještě



Nominace na Stavbu roku 2014

Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství nominovala Svět techniky Science and Technology centrum v Ostravě na titul Stavba roku 2014. Celkem bylo nominováno 15 projektů z 63 posuzovaných. Ve prospěch soudobé, výrazově nápadité železobetonové stavby navržené architektem Josefem Pleskotem hovoří její zakomponování mezi původní historické budovy bývalého průmyslového areálu.

nedávno úplně opuštěných míst, kde výroba skončila v roce 1998, se znovu vracejí lidé. Z bývalého průmyslového kolosu se stává město. Společnost Subterra se na revitalizaci Dolní oblasti Vítkovic významně podílí. Zrekonstruovala například tamní vysokou pec číslo 1 a energetickou ústřednu. Nově postavila také moderní energocentrum, které pro zrenovované objekty v Národní kulturní památce Dolní oblast Vítkovice vyrábí teplo, chlad a elektřinu. □

AKTUALITY

Subterra míří do Švédska

Nejnovejším zahraničním projektem společnosti Subterra bude výstavba dvou tunelů zajišťujících následnou výstavbu dálničního obchvatu města Stockholm. Tunely Sättra a Skärholmen budou dlouhé 518 a 515 metrů. Profil tunelů bude přibližně 75 m² a měly by být hotové na konci roku 2015. Zhotovitelem stavby je sdružení Subterra a slovenská společnost STI, které ve veřejné soutěži porazilo mezinárodní koncerny, jako jsou Skanska či Acciona.

Úpravy kolektorů provede divize 1

Subterra uzavřela se společností Kolektory Praha a.s. smlouvy na tři drobné zakázky zahrnující výměnu 125 drenážních poklopů a opravu nebo zrušení 64 vzduchotechnických objektů a 75 přístupových poklopů v trasách stávajících kolektorů v pražských částech Řepy, Modřany, Chodov a Horní Měcholupy. Realizace, kterou provádí divize 1, začala letos v září a potrvá do dubna 2015. Na zakázce se subdodavately podílejí také dílny divize 2, které zajistí zámečnické práce.



Josef Pleskot je Architektem roku 2014

Architektem roku 2014 se stal Josef Pleskot za svůj návrh Svět techniky v Ostravě, jež je součástí rozsáhlého projektu revitalizace areálu Vítkovických železáren. Stavbu Světa techniky letos dokončila divize 2 Subterra. Mezi další díla Josefa Pleskota známá širší veřejnosti patří např. radnice v Benešově, kancelářské budovy Palmovka-Park I a II v Praze-Libni, sídla společnosti Subterra, resp. Metrostav, či multifunkční aula Gong v Ostravě. Ocenění převzal Josef Pleskot 17. září v rámci stavebního veletrhu For Arch. Více informací: www.architektroku.cz.

Začala ražba průzkumné štoly v úseku Radlické radiály

Slavnostním osazením sošky svaté Barbory v pondělí 29. září oficiálně začala ražba 850 metrů dlouhé průzkumné štoly budoucí Radlické radiály JZM – Smíchov. Tradičního aktu se vedle zástupců společnosti Subterra, která je generálním dodavatelem inženýrsko-geologického průzkumu včetně vyražení průzkumné štoly, zúčastnil také náměstek primátora hl. m. Prahy Jiří Nouza. Průzkumná štola by měla být vyražena za necelých 18 měsíců.



Konference No Dig letos v Litomyšli

Hostitelem devatenáctého ročníku konference o bezvýkopových technologiích No Dig se ve dnech 16. a 17. září 2014 stala východočeská Litomyšl. Společnost Subterra ani letos nechyběla mezi účastníky této akce, kterou pořádá Česká společnost pro bezvýkopové technologie (CzSTT). Program byl celkem náročný, protože na účastníky čekalo 16 příspěvků, včetně zahraničních. Za společnost Subterra vystoupil Jan Vítek z divize 1, který účastníky seznámil se složitostí mikrotunelování úslavského kanalizačního sběrače v Plzni. Konference se zúčastnil také výrobně-technický ředitel Jaroslav Čížinský nebo vedoucí technického odboru Jan Frantl.

Další část Slivence má kanalizaci

Poslední zkoušky čerpacích stanic, kolaudace a pražská městská část Sliveneček může využívat dalších přibližně 2800 metrů splaškové kanalizace ve třech svých lokalitách. Její výstavbu provedla divize 4 Subterra.

Odkanalizování lokalit Jezírko, Na Korálově a Na Přídole jsou jen jednou z částí projektu, který má za cíl napojit celý Sliveneček na kanalizační řád. S výstavbou v těchto lokalitách začala divize 4 už na konci roku 2012. Kanalizace průměru DN300 vede v ose stávajících komunikací a je uložena v hloubce od čtyř do pěti metrů. Na 2,8 kilometru dlouhé trase je přibližně 190 odboček pro napojení objektů. „Výstavba byla časově náročná, protože jsme museli realizovat pouze předem dohodnuté úseky. Nemohli jsme vykopat celou trasu, protože bychom paralyzovali celou lokalitu. To je nemožné už jen kvůli zachování obslužnosti integrovaného záchranného systému,“



vysvětluje jednu z příčin poměrně dlouhé doby výstavby kanalizace vedoucí provozu inženýrských sítí divize 4 Martin Vlček. Stavbaři mohli rozkopat vždy jen přibližně padesátimetrový úsek, na kterém po položení kanalizace provedli provizorní povrch. Finální povrchy byly provedeny na závěr.

Zlatý kříž za odběr krve

Už 36 let Jiří Vašata z divize 4 daruje krev. Letos v červenci mu Český červený kříž za 80 odběrů udělil Zlatý kříž 3. třídy.

Český červený kříž uděluje dárcům krve několik ocenění podle počtu odběrů. Za první odběr získá dárci krve odznak symbolizující krupěj krve. Následují medaile za 10, 20 a 40 odběrů. Za 80, 120 a 160 odběrů uděluje ČČK Zlaté kříže – 3. třídy až 1. třídy. Nejvyšší ocenění, plaketa ČČK dar krve – dar života se uděluje za 250 odběrů.

Jak vnímáte obohacení své sbírky o Zlatý kříž?

Zřejmě jako své poslední ocenění za odběr krve, tedy to nejcennější. Vzhledem k mému věku totiž není matematicky možné, abych stihl absolvovat dalších 40 odběrů a získal tak Zlatý kříž

2. třídy. Věkový limit dárců je 65 let a při odběrech nejvíce 3x za rok bych potřeboval dalších 13 let... A to je nad můj věkový limit.

Jak jste se stal dárcem krve?

Vlastně již během výkonu vojenské služby. První důvod byl prozaický, skýtal výhody. Později se z toho stalo pravidlo a dnes samozřejmost. Pokud mohu, tak je to pro mě, dá se říci, povinnost. Má krevní skupina je trochu vzácnější, a tak si mě na transfuzní stanici považují.

Máte zažité nějaké pravidlo, kdy darovat krev?

A víte, že ano? Vytvořili jsme za ta léta dobrou partu dárců, včetně rodinných příslušníků. Odběry plánujeme společně a pak se vždy zajdeme dobře pobavit. Je to takové setkání několikrát za rok, spojené právě s odběrem krve.



Darovat krev vyžaduje absolutní zdraví. Jak toho dosahujete?

Žádným speciálním způsobem. Zřejmě jsem dobrý zdravý zdědil po předcích. Rozhodně se nevyhýbám žádným životním radostem a nevedu asketický život. Na druhou stranu je třeba říci, že odběry jsou jakýmsi testem zdraví. Výsledky před odběrem mě kdysi například upozornily na zvýšený cholesterol, který jsem pak začal úspěšně léčit... □

