



REKONSTRUKCE TRATI
BUDAPEŠT-KELENFÖLD-TÁRNOK



SUBTERRA A.S., ČLEN DDM GROUP



TUNEL BANCAREVO NA DÁLNICI E80,
ÚSEK PROSEK-CRVENA REKA



S P E C I Á L N Í V Y D Á N Í

AKTUALITY



Florentinum je zkolaudované. Otevře se na jaře
Dvacet měsíců trvala stavba rozsáhlé kancelářské budovy v centru Prahy. Začala loni v březnu, kolaudací prošla v polovině října. Na výstavbě se významnou měrou podílela také divize 4, která realizovala technické zařízení budov.



Olomoucká Galerie Šantovka je otevřena
Ve čtvrtek 17. října bylo slavnostně otevřeno největší obchodní centrum v Olomouckém kraji a zároveň jedno z deseti největších obchodních center v Česku. Na výstavbě obřího projektu se podílela dodávka vzduchotechniky také divize 4.

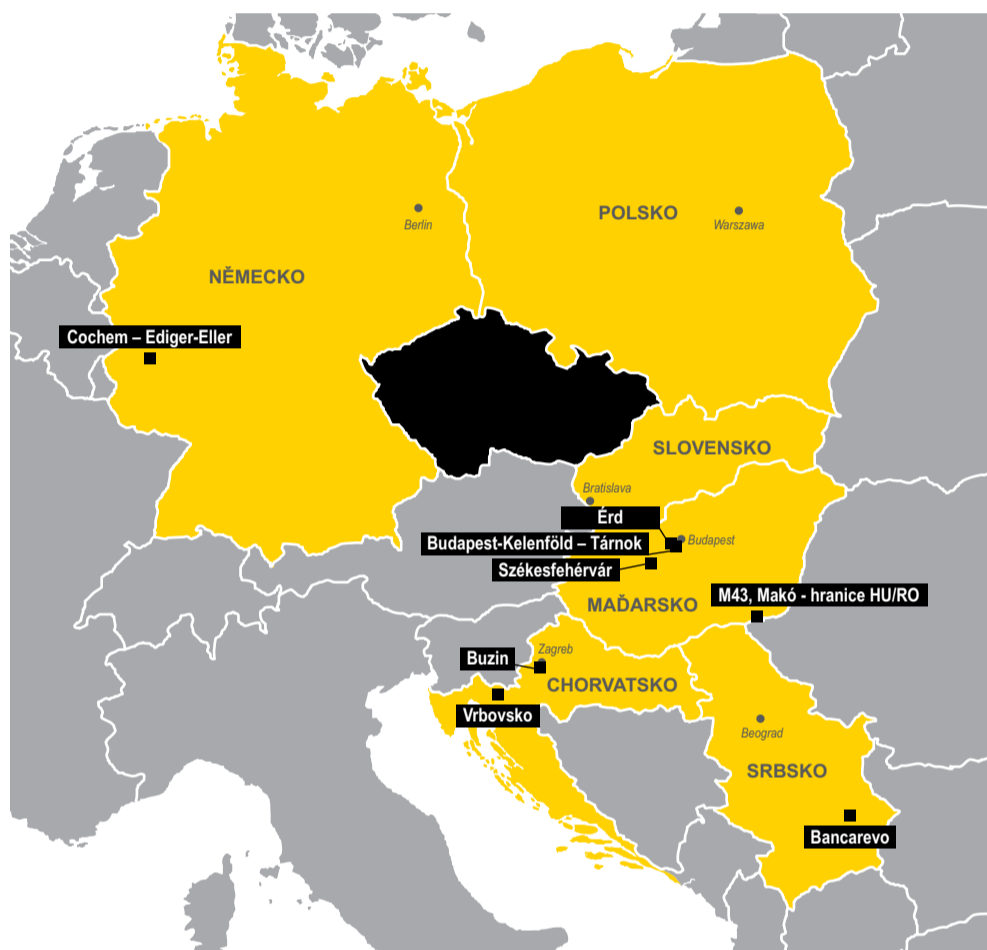


Optimalizace trati u Českého Těšína skončila
Přibližně po čtyřech letech končí optimalizace více než 11 km dlouhého úseku trati v síti TEN-T mezi Bystřicí nad Olší a Českým Těšínem. Subterra se na stavbě podílela jako člen sdružení. Slavnostní ukončení se uskutečnilo 18. prosince.



Mezi Vsetínem a Horní Lidečí po nové koleji
V pondělí 16. prosince byla slavnostně ukončena rekonstrukce koleje č. 1 v km 34,120–35,300 na trati Vsetín–Horní Lideč. Divize 3 v celé délce stavby provedla především výměnu pražců a kolejnic. Výsledkem rekonstrukce je snížení nákladů na údržbu železniční tratě a zvýšení bezpečnosti.

Zahraníční aktivity výrazně doplňují výrobní program společnosti



Nové číslo Zpravodaje je zvláštní tím, že je z převážné části věnováno působení naší společnosti v zahraničí. Je tomu tak proto, že se jedná a v nejbližších letech i bude jednat o významnou část naší produkce, která si zasluhuje komplexní pojednání.

Vždyť jen letos budou objemy realizované v zahraničí tvořit přibližně jednu čtvrtinu našeho celkového obrátu a pro příští rok zde počítáme s výkony přinejmenším na stejné úrovni. Pro přehlednost jsme zvolili rozčlenění podle jednotlivých zemí a v nich „živých“ projektů. „Živými“ se rozumí stavby v realizaci a zakázky, kde jsme uspěli

ve výběrovém řízení. V zahraničí podnikáme prostřednictvím organizačních složek – informace o nich najdete u jednotlivých zemí.

Důvodem, proč se naše pozornost obrací tímto směrem, je skutečnost, že tuzemské stavebnictví se potýká s dlouhodobým propadem a nedostatkem zakázek, zejména infrastrukturálních.

Historie našeho působení v zahraničí se začala psát již v devadesátých letech minulého století; v Německu jejich počátkem provedla Subterra stavbu dálničního tunelu Löwenhertz Annweiler, jejich koncem pak stavbu železničního tunelu Niederhausen na trase Frankfurt–Kolín. Ražbou únikových tunelů jako doprovodných částí hlav-

ních tunelů Eurwang a Irlahüll jsme se podíleli i na výstavbě střední části trasy vysokorychlostní železnice Ingolstadt–Norimberk. V devadesátých letech stavěla Subterra také ve Španělsku. Jednalo se například o převedení vodoteče poblíž města Meirama nebo o ražbu odvodňovacího tunelu u Corto Cortéz. V jiné zemi jižní Evropy, v Chorvatsku, jsme v minulém desetiletí stavěli dva dálniční tunely: Plasina na trase Záhřeb–Split a Tuhobič na trase Záhřeb–Rijeka. Zde jsme nyní získali dvě menší zakázky a předpokládáme, že se na tomto trhu v budoucnu prosadíme ještě výrazněji. Na realizaci tunelových staveb navážeme v příštím roce i v Německu, a to rekonstrukcí železničního tunelu Alter Kaiser Wilhelm u města Cochem.

Významnou kapitolou je Maďarsko, kde naší nosnou zakázkou je nyní Rekonstrukce traťového úseku Budapest-Kelenföld–Tárnok. K této stavbě letos přibyla zakázka na výstavbu osmnácti silničních mostů přes a na dálnici M43 a velmi pravděpodobně přibude i zakázka na modernizaci železničního uzlu Székesfehérvár.

„Živou“ stavbou v realizaci je rovněž projekt v Srbsku – výstavba tunelu Bancarevo na dálnici E80, jejíž vývoj nám dává poznat všechna úskalí podnikání v této zemi. Kéž bychom dokázali být na Bancarevu stejně úspěšní, jako byli Berdych se Štěpánkem v Bělehradě!

Uplatnění na zahraničních trzích je jedním z cílů naší strategie pro nejbližší roky. Chceme udržet naši přítomnost v zemích, kde již podnikáme, případně vstoupit na nové trhy tak, abychom mohli optimálně využívat naše kapacity, zejména vnitropodnikové nosné technologie. Jako každý projekt má i každá země svá specifika, jejichž poznání je nutné věnovat náležitou pozornost. Práce v zahraničí klade zvýšené nároky i na personál, a to nejen pokud jde o jazykovou vybavenost. Na takovou práci musíme být dobře připraveni, jen tak budeme zvládat úskalí zahraničních projektů, s nimiž se doma nesetkáme. Nejsme však jedinou stavební firmou, která se na tuto cestu vydala. Snažme se proto společně o to, abychom si na ní počínali co nejlépe.

Ing. Ondřej Fuchs,
generální ředitel

Obchodní strategie v zahraničí

Společnost Subterra má v realizaci stavebních prací v zahraničí tradici, kterou dokládá výčet dokončených projektů. V minulosti se však jednalo o ojedinělé doplňování výrobního programu, výlučně v segmentu podzemních staveb.

Evropská integrace a příliv peněz z evropských fondů otevřely českým stavebním firmám mnohem větší možnosti ucházet se o zakázky na evropském trhu. Zároveň také ale otevřela dveře do České republiky velkým, často nadnárodním stavebním korporacím. Zvýšená konkurence na našem stavebním trhu ještě více prohloubila problémy domácích firem s příchodem dodnes trvající recese ve stavebnictví. Jestliže dříve byla účast naší společnosti na zahraničních projektech otázkou určité prestiže, tak v dnešní době se jedná o nutnost, bez níž by nebylo možné zachovat kvalifikované týmy našich pracovníků zejména v nosných segmentech podzemních a železničních staveb.

Naše aktivity v zahraničí se řídí pravidly pro zahraniční podnikání Skupiny Metrostav, které

koordinuje a kontroluje Útvar zahraničního podnikání na prezidiu Skupiny, a to od fáze prvotního zpracování obchodních příležitostí dané lokality, přes přípravu strategie pro danou zemi, až po podání nabídky. Nezbytným předpokladem působení na zahraničních stavebních trzích je provádění aktivního marketingu, stanovení způsobu organizačního zajištění ve vybraných zemích, zajištění účelné finanční přípravy, definování personálních, technických, legislativních a technologických potřeb.

Subterra v zahraničí často kooperuje s domácími firmami. Spolupráce s místním partnerem přináší rychlejší orientaci v dané zemi, znalost legislativy, portfolia dodavatelů a poskytnutí zázemí. Naši přidanou hodnotou je referenční potenciál, zvládnutá technologie a ekonomická stabilita. Vše je však nutné provádět s maximální obezřetností. Bez důkladného prověření obchodního partnera nelze činit společné závazky.

Vyjma zemí citovaných v tomto speciálním vydání směřují naše aktivity i do Švédska, kde je velký potenciál zejména tunelových a železničních zakázek.

Podnikání v zahraničí není jednoduché a téměř vždy přináší vyšší rizika než v ČR. Naším společným dlouhodobým úkolem je tato rizika minimalizovat a získat dostatek zahraničních zkušeností a nových referencí.

Ing. Jiří Tesař, obchodní ředitel

Přehled dokončených zahraničních zakázek:

Tunely pro dopravu v dole, Figaredo, Španělsko	1990–1997
Převedení vodoteče, Meirama, Španělsko	1991–1992
Odvodňovací tunel, Coto Cortéz, Španělsko	1992–1997
Silniční tunel Annweiler, Německo	1993
Kolektory, Bratislava, Slovensko	1992–1994
Výstavba bytů, Stuttgart a Mnichov, Německo	1992–1994
Železniční tunel Niederhausen, Německo	1999–2000
Železniční tunel Ingolstadt–Nürnberg, Německo	1999–2000
Silniční tunel Plasina, Chorvatsko	2002–2004
Silniční tunel Tuhobič, Chorvatsko	2006–2007
Průzkumná štola tunelu Poľana, Slovensko	2006–2007
Rekonstrukce železnice Piešťany, Slovensko	2006–2009
Rekonstrukce teplárny, Bratislava, Slovensko	2010–2012
Rek. inj. clony hráze PVE Čierny Váh, Slovensko	2011

MAĎARSKO

Organizační složka

Subterra a.s., Magyarországi Fióktelep

Založeno: 20. 11. 2006

Vedoucí organizační složky: Tibor Trnovszký

Organizační složka v Maďarsku byla zřízena s ohledem na možné uplatnění v železničním stavitelství, ve výstavbě pozemních komunikací a mostů. Stěžejním úspěchem bylo získání zakázky na rekonstrukci více než sedmáct kilometrů dlouhého úseku trati mezi Budapeští a Tárnokem. V uplynulých měsících se podařilo zasmulnit další zakázky na železnici a jednu na výstavbu dálničních mostů.

Úkolem organizační složky je zajišťovat legislativní požadavky, podmínky pro BOZP, PO a ŽP, provádět marketingovou činnost a průběžně sledovat ekonomické výsledky projektů.

„Za poslední měsíce se nám podařilo uspět v soutěžích na realizaci několika zajímavých projektů. Považuji to za velký úspěch, protože zahraniční stavební firmy mají v Maďarsku jen malé šance na úspěch.“

Tibor Trnovszký.

Výstavba mostů na dálnici M43 Makó–Rumunsko

V Maďarsku se divizi 3 podařilo získat podíl na výstavbě osmnácti mostů a nadjezdů na dálnici M43 v úseku Makó–hranice Maďarsko/Rumunsko. Jedná se o subdodávku pro hlavního dodavatele stavby, společnost Duna Aszfalt Kft.

Z celkového množství osmnácti mostních objektů je šest nadjezdů a dvanáct podjezdů s křížením silnic nižších tříd, potoků a ekoduktů. Délky rozpětí mostů se pohybují od 6 do 24 metrů.



Základní informace o stavbě:

Název stavby: Výstavba mostů na dálnici M43

Makó–st. hr. Maďarsko–Rumunsko

Investor: Národní Infrastrukturální Fond (NIF)

Zhotovitel: Sdružení DSD (Dömpér Kft.,

Doprastav RBR Kft., Subterra a.s.

Termín realizace: 01/2013–09/2014

Rekonstrukce železniční trati Budapešť–Kelenföld–Tárnok



Rekonstrukce tratě Budapešť–Kelenföld–Tárnok je součástí modernizace celé trati Budapešť–Kelenföld–Székesfehérvár. Cílem rekonstrukce je zdvoukolejnění celého úseku a úprava železničního spodku pro dosažení traťové rychlosti 160 km/h.

Pro docelení těchto parametrů bylo třeba na devatenácti kilometrech tratě rozšířit násep, provést nové konstrukční vrstvy železničního spodku, nové odvodnění, kompletní elektrifikaci celého úseku

včetně sekčního dálkového ovládní, kompletní spodní stavbu pro stávající i nově vybudované zabezpečovací zařízení, rekonstruovat umělé objekty a zajistit protihlukovou ochranu okolní obytné zóny.

Modernizace železničního uzlu v Székesfehérváru



Základní informace o stavbě:

Název stavby: Székesfehérvár, modernizace železničního uzlu

Lokalita: Székesfehérvár, župa Fejér

Investor: Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

Zhotovitel: SDD Konzorcium

Dömpér Kft. – vedoucí sdružení

Subterra – člen sdružení

Panon-Doprastav Kft. – člen sdružení

Termín realizace: 2013–2016

Sdružení zhotovitelů SDD Konzorcium, kam patří i společnost Subterra, provede v následujících třech letech kompletní modernizaci jednoho z nejvýznamnějších železničních uzlů v Maďarsku, ve stanici Székesfehérvár. Obří rozsah stavby je rozdělen do jednašedesáti stavebních postupů. První výluka ve stanici začne podle předpokladu v březnu příštího roku.

Modernizace stanice se dotkne železničního svršku, spodku, odvodnění trati, nástupiště, trakčního vedení, zabezpečovacího zařízení, ale i střední části výpravní budovy. Délka modernizovaného kolejiště je přibližně 2500 metrů a čítá dvaadvacet kolejí. Jejich celková délka dosahuje více než 25 kilometrů. V rámci trati bude vyměněno také osmdesát výhybek. Nové protihlukové stěny podél

stanice jsou navrženy o celkové ploše 10 tisíc čtverečních metrů.

Co je na této stavbě nejdůležitější?

„Jednoznačně připravit a dodržet plán výluk na mimořádně frekventovaných tratích. Budeme hrát o minuty i miliony v podobě sankcí,“ odpovídá Gergely Bölskei, vedoucí projektu z divize 3.

Rekonstrukci trati zahájilo v září roku 2011 Sdružení firem Doprastav, Subterra a maďarské EuroAszfalt Építő és Szolgáltató (zkratka DSE). V první fázi byly provedeny rekonstrukce stanic Kelenföld a Tárnok, tedy koncové body stavby. Další stěžejní část prací začala v září 2012 velkou výlukou, která trvala až do června 2013. Stávající provoz byl převeden na vedlejší trať. V rámci této výluky byl rozšířen násep zemního tělesa a následně byly v celém úseku položeny dvojice koleje. V polovině září byl obnoven provoz na celé modernizované trati.

Co je na této stavbě nejdůležitější?

„Dodržet několik speciálních požadavků investora. Bylo to například zajištění pyrotechnických kontrol s ohledem na výskyt leteckých pum z II. světové války. Během nich jsme našli pět stále funkčních bomb. Vzhledem k tomu, že rekonstruovaná trať je hlavním spojením mezi Budapeští a Balatonem, museli jsme výstavbu přerušit během letní turistické sezóny. I z těchto důvodů bylo důležité dodržet plánovaný harmonogram výstavby,“ odpovídá Gergely Bölskei, vedoucí projektu z divize 3.

Základní informace o stavbě:

Název stavby: Rekonstrukce trati Budapešť–Kelenföld–Tárnok

Investor: Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő (NIF)

Zhotovitel: Konzorcium DSE (Doprastav, a.s.,

Subterra a.s., EuroAszfalt Építő és

Szolgáltató Kft.)

Termín realizace: 09/2011–12/2013

Rekonstrukce mostu Érd

Rekonstrukce železničního mostu v obci Érd, ležící jihozápadně od Budapešti, úzce souvisela s rekonstrukcí celé trati mezi Budapeští a Tárnokem. Oprava mostu byla ze stavby vyčleněna a zadavatel na tento projekt vypsal samostatné výběrové řízení, ve kterém uspělo sdružení Doprastav Kft. a Subterra a.s.



Základní informace o stavbě:

Název stavby: Rekonstrukce železničního mostu Érd

– trať Budapest–Kelenföld–Tárnok

Lokalita: Obec Érd

Investor: Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

Zhotovitel: Doprastav Kft. a Subterra a.s.

Termín realizace: 03/2013–07/2013

SRBSKO

Organizační složka

Subterra a.s., Ogranak Beograd

Založeno: 28. 12. 2011

Vedoucí organizační složky: Radek Blaško

V současné době především zastřešuje realizaci tunelu Bancarevo. Vzhledem k pokračujícím investicím do infrastruktury v Srbsku narůstá poměrně slušný potenciál k získání dalších stavebních zakázek. Případné úspěchy na realizaci dalších zakázek jsou však kvůli velice nízkým cenám konkurence značně limitované.

„Pro nás je v tuto chvíli nejdůležitější úspěšně zrealizovat projekt Bancarevo, kde se cenou rovnáme s konkurencí. Pak lze hodnotit další obchodní aktivity.“

Radek Blaško.

Tunel Bancarevo na dálnici E80, úsek Prosek–Crvena Reka



Tunel Bancarevo je součástí projektu výstavby srbské dálnice E80 v úseku Prosek–Crvena Reka poblíž města Niš. Tunel tvoří dva tubusy o celkové délce 750 metrů, z nichž je 610 metrů ražených podle zásad NRTM.

Stavební práce divize 1 zahájila loni na jaře zhotovením přístupových cest. Po vybudování zařízení staveniště začali stavbaři hloubit východní portál. V říjnu téhož roku dosáhli na pravé tunelové rouře úroveň počvy raženého tunelu a začali s vlastní ražbou tunelu. Ražbu levého tunelu zahájili v polovině září tohoto roku. Na západním portálu byly práce zahájeny letos v červnu.

V současné době je vyraženo na pravém tunelu 530 metrů a do prorážky zbývá necelých 100 metrů. Na levém tunelu je vyraženo 110 metrů v kalotě a 40 metrů opěří. Ražba probíhá v náročných geologických podmínkách, které vyžadují průběžná technická a organizační opatření umožňující její realizaci.

Co je na této stavbě nejdůležitější?

„Vypořádat se s mimořádně špatným geologickým prostředím, ve kterém dochází k nadlimit-

ním poklesům. Musíme stanovit efektivní opatření v případě dalšího nárůstu poklesů. Důležité pro nás bude také zajistit pravidelné dodávky betonu – na místní betonárně dochází občas k výpádkům. To může být zásadní při definitivní betonáži tunelu, kdy bude třeba na zabetonování dodávat nepřetržitě 100 m³ betonu,“ odpovídá Radek Blaško, který je zároveň vedoucím projektu z divize 1.

Základní informace o stavbě:

Název stavby: Výstavba dálnice E80, úsek Prosek–Crvena Reka,

LOT 3 – Tunel Bancarevo

Lokalita: Niš (obec Ravni Do)

Investor: Koridori Srbije d.o.o.

Zhotovitel: Subterra a.s.

Termín realizace: 03/2012–03/2014

NĚMECKO 

Organizační složka

Subterra a.s., Niederlassung München
Založeno: 8. 7. 2013
Vedoucí organizační složky: Robert Dostál

Organizační složka v Německu byla zřízena primárně pro realizaci projektu Erneuerung Alter Kaiser Wilhelm Tunnel. Nyní je její činnost spojená s realizací projektu a s vyhledáváním nových možností. Cílem složky v Německu je prosadit se na trhu podzemních staveb. Význam zakázek v Německu je dán také krátkou dojezdovou vzdáleností. Garantované vyšší místní mzdy vytvářejí prostor pro levnější uplatnění tuzemských dělnických kapacit.

„Německo plánuje v příštích letech rozsáhlé investice do infrastruktury, včetně tunelových staveb. Naše šance na úspěch a permanentní participaci v těchto projektech je vysoká. Navíc je pro nás výhodou nedostatek místních razičských kapacit. Výhodou je samozřejmě i právní stabilita a předvídatelnost a bezpečnost místního podnikatelského prostředí.“

Robert Dostál.

Oprava železničního tunelu Alter Kaiser-Wilhelm



Předmětem projektu je přestavba stávajícího historického dvojkolejného tunelu z roku 1879 na jednokolejný. Délka tunelu je 4025 metrů. Hlavním důvodem je, aby tunel splňoval současné požadavky na technický stav a bezpečnost.

Divize 1 Subterra během rekonstrukce zejména odstraní stávající vstrojení tunelu (koleje, pražce, šterka a technické vybavení tunelu), provede profilaci stávající obehádky, prohloubí tunel v oblasti dna o přibližně 1,3 metru, dorazí osm propojek do nového paralelně vybudované-

ho tunelu a zhotoví definitivní obehádky z vodonepropustného betonu.

V současné době probíhá v rámci přípravy stavby projektování realizační dokumentace, technická příprava projektu a výstavba zařízení staveniště.

Zahájení hlavních stavebních prací je vázáno na termín uvedení do provozu nového tunelu. Podle předpokladu by měli stavbaři začít v lednu.

Co je na této stavbě nejdůležitější?

„Zhotovit díla pro náročného investora v souladu s jeho požadavky na kvalitu a lhůtu výstavby, bezchybné splnění všech legislativních povinností zhotovitele ve spojitosti s prováděním prací na území SRN a v neposlední řadě splnění předpokládaného hospodářského výsledku projektu,“ odpovídá vedoucí projektu Jiří Patzák z divize 1.

Základní informace o stavbě:

Název stavby: Erneuerung Alter Kaiser Tunnel, VP07
Lokalita: Rheinland - Pfalz, Německo
Investor: Deutsche Bahn AG
Zhotovitel: Subterra a.s.
Termín realizace: 01/2014–10/2015

BeMo Tunnelling GmbH

Mateřská společnost Metrostav podnikla koncem letošního července akvizici ve formě nákupu jedné z dceřiných společností zkrachovalé rakouské firmy Alpine Bau GmbH, která náležela koncernu FCC Construcción S.A.



Nákupem německo-rakouské tunelářské společnosti BeMo Tunnelling je reálnost prosazení se na trhu v Německu výrazně vyšší. Firma má v německy mluvících zemích padesátileté zkušenosti, dostatek schopných, zkušených a kvalifikovaných techniků a dělníků.

Spolupráce s firmou BeMo Tunnelling je součástí dlouhodobé zahraniční strategie divize 1 společnosti Subterra. Jejím hlavním cílem je oboustranné využití zkušeností, kterých může využít pro dlouhodobé působení na německém a rakouském trhu. Ty jako jedny z mála zaznamenávají nárůst investic i s využitím státních programů pro rozvoj dopravní infrastruktury.

CHORVATSKO 

Organizační složka

Podružnica Subterra Zagreb
Založeno: červenec 2002
Vedoucí organizační složky: Alen Novosad

Důvodem pro založení organizační složky v Chorvatsku v polovině roku 2002 bylo uzavření kontraktu na výstavbu Tunelu Plasina s investorem Hrvatske autoceste d.o.o. Tunel byl v roce 2006 prohlášen jedním z nejbezpečnějších tunelů v Evropě v rámci projektu EuroTAP. Na úspěšný první projekt v Chorvatsku navázala Subterra ražbou Tunelu Tuhobić na dálnici ze Záhřebu do Rijeki v letech 2006 až 2008.

Dnes je úkolem organizační složky provádět průzkum trhu, identifikovat a sledovat případné budoucí zakázky, zjišťovat a předávat informace o tamním legislativním a podnikatelském prostředí. V době realizace konkrétních zakázek organizační složka navíc poskytuje podporu a zázemí realizačnímu týmu.

Se vstupem Chorvatské republiky do Evropské unie 1. 7. 2013 se Chorvatsku otevírají velké možnosti pro financování velkých infrastrukturních projektů.

„V budoucím desetiletí lze v Chorvatsku očekávat obrovské investice do železniční a komunální infrastruktury, především díky dotacím z fondů EU. Naším úkolem je nyní zaujmout nejlepší možné pozice na startovní čáře intenzivního investičního období v Chorvatsku.“

Alen Novosad.

Výstavba nové železniční zastávky Buzin



V rámci prací v železniční zastávce Buzin divize 3 ve sdružení s místní firmou provádí sanaci trati a výstavbu nové zastávky. Ve městě Buzin vznikne nové nástupiště, podchod, který bude koncipován již pro dvoukolejnou trať, parkoviště s příjezdovými komunikacemi a kanalizace dešťové vody.

Na 300 metrů dlouhém úseku trati je dokončena instalace mostního provizoria v místě budovaného podchodu, výměna železničního spodku a svršku. Nově jsou položeny betonové pražce a je provedena směrová a výšková úprava koleje. Práce pokračují na výstavbě podchodu a nástupiště nové stanice.

Základní informace o stavbě:

Název stavby: Výstavba železniční zastávky Buzin
Lokalita: Záhřeb
Investor: HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.
Zhotovitel: Sdružení „CORPORATION BUZIN“ (Duro Dakovic Holding d.d., vedoucí účastník sdružení a Subterra a.s.)
Termín realizace: 09/2013–06/2014



Rekonstrukce mostu Vrbovsko



Železniční most Vrbovsko se nachází v km 554,623 tratě M 202 Zagreb–Karlovac–Rijeka. Most převádí železniční trať přes řeku Dobru a končí před tunelem, který vede do stanice Vrbovsko. V rámci prací bude provedena výměna železobetonových nosníků s kamennými opěrami. Rozpětí mostu je 23,68 metru.

Protože byl zjištěn rozpor mezi projektem a skutečností, v tuto chvíli investor řeší nový projekt. Práce budou pokračovat velmi pravděpodobně až příští rok. Dokončení realizace, které bylo původně plánováno na duben 2014, bude posunuto.

Základní informace o stavbě:

Název stavby: Rekonstrukce mostu Vrbovsko v km 554,623 trati M202 Zagreb–Rijeka
Lokalita: Karlovac
Investor: HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.
Zhotovitel: Sdružení „CORPORATION BUZIN“ (Duro Dakovic Holding d.d., vedoucí účastník sdružení a Subterra a.s.)
Doba realizace: 6 měsíců

POLSKO 

Kvalitní strojní vybavenost pro práce na železnici umožňuje společnosti Subterra usilovat o spoluúčast na zakázkách v zahraničí. V Polsku divize 3 takto uplatňuje svou nejnovější mechanizaci pro pokládku železničního svršku.

V loňském roce se divize 3 svými stroji podílela na rekonstrukci trati v mezistaničním úseku Chojna–Godków a ve stanici Godków. Ke sňesení kolejových polí na úseku dlouhém 6750 metrů nasadila zdvihací zařízení PKP 25/20i. Po přípravě konstrukčních vrstev železničního spodku firmou Schweerbau GmbH & Co. KG byly za pomoci mechanizace Robel PA 1-20 ES zahájeny práce na zřízení nové koleje v celkové délce 5674 metrů.

Po úspěšné spolupráci v roce 2012 s firmou Schweerbau GmbH & Co., byla v roce 2013 divize 3 opět požádána o podání nabídek. „První úspěch jsme zaznamenali hned na začátku roku 2013, kdy jsme našli uplatnění pro naše stroje na stavbě žst. Police–Police Chemia,“ říká Petr Čmiel z divize 3, který má stavby v Polsku na starost. Úkolem stavbařů bylo sňesení a položení nového kolejového svršku na trati č. 431. Na sňesení a položení nového železničního svršku v celkové délce 3434 metrů byla použita železniční mechanizace PKP 25/20i.

V červenci se Subterra účastnila ze svého pohledu na dosud největší stavbě v Polsku. Jednalo se o rekonstrukci 12 600 metrů trati v mezistaničním úseku trati Štětín–Podjuchy–

Daleszewo, žst. Daleszewo a mezistaničním úseku Daleszewo–Gryfino na železniční trati č. 273. Na pokládku divize 3 nasadila Robel PA1-20ES. Ještě před ukončením této zakázky byla Subterra oslovena k další spolupráci. Jednalo se o následující traťový úsek Gryfino–Dolna Odra a žst. Gryfino. Ve stanici Gryfino divize 3 sňesla staré koleje v délce 3640 metrů.

„Všechny letošní práce v Polsku jsme ukončili v polovině října. V příštím roce budeme usilovat o další spolupráci s firmou Schweerbau GmbH & Co. na pokračování rekonstrukce trati č. 273. Dobrým znamením pro další uplatnění strojů v Polsku je také poptávka jiných stavebních firem.“

Petr Čmiel.

FOTOREPORTÁŽ

Modernizace trati mezi Rokycany a Plzní začala



Symbolickým poklepáním na kolejnici byla v pátek 15. listopadu poblíž Ejovic u Plzně slavnostně zahájena modernizace dráhy na třetím železničním koridoru mezi Rokycany a Plzní. Hlavním cílem úprav je dosáhnout na trati vyšší rychlosti a zkrátit tak jízdní dobu.

Slavnostního zahájení stavby se navzdory nevlídnému počasí zúčastnilo přibližně sto hostů. Mezi nimi byli zástupci společností Metrostav a Subterra, které stavbu realizují. Mezi řečníky byli dále zástupci Státního fondu dopravní infrastruktury, Správy železniční dopravní cesty a místních samospráv. Společnost Subterra zastupoval obchodní ředitel Jiří Tesař – první zprava.

„Po dokončení stavby dojde především ke zkrácení jízdní doby vlaků. Naším cílem je dosáhnout jízdní doby pod 1 hodinu mezi Prahou a Plzní. V samotném úseku Rokycany–Plzeň předpokládáme časovou úsporu pro rychlíkové a spěšné spoje asi 9 minut,“ řekl na úvod náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy ze Správy železniční a dopravní cesty Mojmir Nejezchleb (foto 1).

Modernizace úseku Plzeň–Rokycany včetně přeložky a nového nejdelšího tunelu v Česku bude hrazena ze Státního fondu dopravní infrastruktury s přispěním Evropské unie.

Nová trať bude oproti dnešní zajižďce přes Chrást o šest kilometrů kratší. V nové trase povede mezi Ejovicemi a plzeňskými Kyšicemi, kde pod vrchy Homolka a Chlum vzniknou dva 4,15 kilometru dlouhé tunely. Jeden pro každý směr. „Využijeme na této stavbě čerstvě nabitě zkušenosti z výstavby prodloužené trasy metra z Dejvic do Motola, kde jsme použili při ražbě tunelů technologii TBM. I když na rozdíl od metra, kde byl profil razicího štítu šest metrů, zde nasadíme štít s profilem deset metrů,“ popsal na závěr proslovů jménem zhotovitelů stěžejní práci na stavbě generální ředitel Metrostavu Pavel Pilát (foto 2).

Oficiálně stavba začala následným poklepem kladívky všech řečníků na kolejnici. Na trati se ale ještě pracovat nezačne. Protáhl se totiž archeologický průzkum. Nálezy jsou větší, než se předpokládalo. Prostor stavby by archeologové měli uvolnit na začátku příštího roku.



Tunely Dobrovského českou stavbou roku 2013



Do finále 21. ročníku soutěže se probíjalo 16 staveb. Jednou z pěti Staveb roku se stala Silnice I/42 Brno, VMO Dobrovského B, na jejíž realizaci se podílela Subterra výstavbou jednoho tubusu Královopolského tunelu. „Možná to bude znít jako fráze, ale titul Stavba roku za realizaci tunelu mě jen utvrzuje v mém přesvědčení, že umíme dělat velké věci. Ocenění patří celému projektovému týmu,“ reagoval na výsledek soutěže výrobní náměstek divize 1 Josef Bača, který podstatnou část stavby řídil.

Mezi finálovými stavbami se ocitla také Podzámecká zahrada v Kroměříži, kde divize 2 Subterra postavila soubor hospodářských staveb. Zvláštní cenu Ministerstva průmyslu a obchodu získala stavba „Neutralizační a dekontaminační stanice NDS 10 ve Stráži pod Ralskem“, na níž se dodávkou technologií podílela divize 3.

Na trati Zbiroh–Rokycany až stošedesátkou



Ve čtvrtek 24. října byla v železniční zastávce Kařez slavnostně ukončena modernizace další části 3. koridoru mezi Zbirohem a Rokycany. Na více než jednadvacetkilometrovém úseku mohou nyní jezdit vlaky s naklápěcími soupravami rychlostí až 160 km/h.

Celý traťový úsek je z převážné části optimalizován na rychlost 120 km/h pro klasické soupravy a na 160 km/h pro soupravy s naklápěcí technikou. K větším směrovým posunům kolejí došlo v obloucích mezi stanicí Kařez a zastávkou Mýto a dále v jednotlivých obloucích v úseku Holoubkov–Rokycany.

V rámci rozsáhlých úprav byla zrušena stávající stanice Zbiroh a jako stanice pro cestující ji nahradila nová zastávka Kařez. „Pro obec Kařez je modernizace této části trati nesmírně přínosná, protože zde vznikla zcela nová železniční zastávka, a to přímo v centru obce. Navíc v rámci stavby vznikla i navazující dopravní obslužnost ve smyslu autobusové dopravy. Jsem také přesvědčen o tom, že stejnojmenná zastávka zviditelní naši

obec,“ řekl ve svém proslovu starosta obce Kařez Václav Krofta.

Modernizace trati mezi Zbirohem a Rokycany je pátou stavbou na 3. železničním koridoru. Třemi stavbami byla realizována modernizace mezi Plzní a Chebem, následovala modernizace traťového úseku mezi Berounem a Zbirohem.

Zhotovitelem bylo Sdružení Skanska – Eurovia CS – Subterra s vedoucím sdružení firmou Skanska. „Chtěl bych poděkovat především kolegům ze sdružení za skvěle provedenou stavbu. Myslím, že jsme odvedli kvalitní práci na profesionální úrovni, což lze vidět například zde v nové zastávce Kařez. Za celé sdružení děkuji také zadavateli stavby za vytvoření podmínek k její realizaci. Pokud by nefungovala spolupráce mezi zhotovitelem a zadavatelem, těžko lze dosahovat kladných výsledků,“ poukázal na dobrou spolupráci všech účastníků stavby Jindřich Topol ze společnosti Skanska.

Vyvrcholením akce bylo odhalení pamětní desky nesoucí základní informace o stavbě pod lávkou nad železniční tratí v zastávce Kařez.



GRATULUJEME

kolegům, kteří slavili, slaví nebo v nejbližší době budou slavit 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	
Troják Pavol	20. 1.
55 let	
Mikulc Klement	20. 12.
Ctibor Pavel, Ing.	9. 1.
Kučera Martin	18. 1.
60 let	
Linhart Rudolf	2. 1.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let	
Hofman Filip	3. 12.
Jankulík Štěpán	6. 1.
Mikulc Lukáš	6. 1.
15 let	
Pfeffer Tomáš	4. 1.
Krampera Jaroslav	5. 1.
Maceček Tomáš	15. 1.
20 let	
Paulíček Josef, Ing.	1. 1.
Ressler Jaroslav, Ing.	1. 1.
25 let	
Procházková Bedřich	21. 12.
35 let	
Kublent Petr, st.	2. 1.

Konference Železnice 2013



Subterra se již poněkoličkáte v řadě stala generálním partnerem konference Železnice. Na setkání investorů a odborníků spojených s výstavbou železnic představil aktuální projekt v Maďarsku projektový vedoucí Gergely Bölskei z divize 3.

Osmnáctý ročník konference se uskutečnil ve čtvrtek 21. listopadu tradičně v kongresovém centru žižkovského hotelu Olšanka. Zástupci investora – Ministerstvo dopravy ČR, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a České dráhy – seznámili účastníky konference například s hlavními prioritami v železniční dopravě pro nadcházející období. Náměstek GR pro modernizaci dráhy SŽDC, s.o., Mojmir Nejezchleb pak představil modernizaci železniční sítě u nás ve střednědobém výhledu. Se stavem železničního sektoru před zahájením nového programového období 2014–2020 přítomně seznámil ředitel oboru strategie Ministerstva dopravy České republiky Luděk Sosna.

Na úvodní přednášky zástupců investorů navázali se svými příspěvky také zhotovitelé a projektanti. Gergely Bölskei jako první popsal modernizaci více než sedmáct kilometrů dlouhého úseku na maďarské železniční trati mezi stanicemi Budapešť–Kelenföld a Tárnok. Mezi prezentovanými projekty byla také modernizace trati Votice–Benešov u Prahy, na které se významnou měrou podílela Subterra – vyrazila všechny čtyři tunely v trase směrových přeložek.