



MAĎARSKÁ SILNICE M85



ELEKTROINSTALACE METRA A

Šedesát let společnosti Subterra

Letos v září uplyne šedesát let od prvního odpalu při ražbě vodovodního přivaděče Želivka. Zahájení unikátní stavby realizované tehdejším odštěpným závodem Uranových dolů Příbram představuje počátek dnešní společnosti Subterra.



Subterra patří k nejstarším tuzemským stavebním společnostem. Od roku 1964 prošla změnami názvů i právních forem, z podniku zaměřeného na podzemní stavby se vyvinula v multioborovou stavební společnost s pěti divizemi. V roce 2024 si Subterra připomíná kulaté výročí speciálním logem s číslicí 60. Hlavním motivem marketingové kampaně je mozaika složená z více než čtyř tisíc fotografií staveb, strojů a zaměstnanců.

Modernizace železniční stanice Havířov

D3

Divize 3, která vede dodavatelskou společnost, zahájila přípravné práce na proměně havířovského nádraží. Projekt zahrnující obnovu stanice a čtyřkilometrového úseku trati potrvá tři roky.



V úvodní fázi modernizace havířovské stanice byly sneseny některé koleje.

Poslední větší nádraží v Moravskoslezském kraji, které ještě neumožňuje bezbariérový přístup k vlakům, dostane moderní podobu. Projekt byl slavnostně zahájen loni v listopadu.

Bezpečnost i pohodlí

„Modernizace se v současnosti nachází v nutném stavebním postupu, pracujeme například na provizorním zabezpečovacím zařízení,“ říká vedoucí projektu Tomáš Kotecký.

Rozsáhlý projekt obsahuje celkovou přestavbu staniční části včetně nástupišť, rekonstrukci

železničního svršku a spodku a především plně bezbariérový přístup pro cestující. Nové zabezpečovací a sdělovací zařízení zajistí nejvyšší úroveň bezpečnosti. Obnoveno bude i trakční vedení, výhledově se počítá s jeho přepnutím ze stejnosměrného na střídavé napětí.

Rekonstruován bude rovněž čtyřkilometrový traťový úsek ve směru k zastávce Havířov střed, která začala sloužit cestujícím již v říjnu 2017. Po dokončení prací bude zařazena do obvodu přílehlé stanice, což umožní ukončit vybrané vlaky z Ostravy blíže centru Havířova.



Vážené kolegyně, vážení kolegové, uzavřeli jsme rok, který byl nejen pro společnost Skupiny Metrostav v mnoha směrech turbulentní. Energetická krize, problémy v dodavatelských řetězcích a vysoká inflace – tři zásadní faktory, jež ovlivňovaly českou ekonomiku a zasáhly i rok letošní. Naše země se potýkala s recesí, zaznamenali jsme pokles investic a útlum ve stavebnictví. Bude nutné vyrovnat se s pokračující krizí v energetice, která je jedním z hlavních důvodů rostoucích cen v celém segmentu. Velkou výzvu však spatřuji v implementaci udržitelnosti do našich stávajících procesů. Trend jde vzhůru, společnost jej očekává a je třeba nad tímto směrem více uvažovat, inovovat a s ním ruku v ruce i investovat. V této rovině si dovoluji predikovat, že úspěšní budou ti, kteří se nově nastaveným podmínkám přizpůsobí a budou schopni flexibilně a dynamicky reagovat. A proto mě těší, že do stavebnictví zkoušíme zavádět již několik let nové udržitelné prvky a ESG nám není cizí.

V loňském roce nás mediálně zasáhla kauza pražského metra D, v níž jsme čelili a stále čelíme enormnímu tlaku jak ze strany médií, tak ze strany neúspěšných konkurenčních sdružení. Za zaměstnanci společnosti Subterra však pevně stojím. Jsem přesvědčen, že jsme silný tým, který již mnohokrát dokázal své schopnosti a kvality, a věřím, že jinak tomu nebude ani nyní. Vysokou profesionalitu našich kolegů dokazuje také současná úspěšná realizace první etapy v úseku Pankrác–Olbrachtova, kde je Subterra lídrem mezinárodního konsorcia.

Významné projekty, jejichž výstavba pokračuje, jsou například TZB pro administrativní centrum Masaryčka v Praze nebo rekonstrukce železniční stanice Žilina na Slovensku. Železniční tunel Milochov, součást modernizace trati Púchov–Žilina, získal titul Zahraniční stavba roku 2023. Subterra vloni dokončila několik dalších významných staveb, například obytný soubor Malešický háj v Praze, který realizovala pro našeho developera, svazkovou základní školu v Přezleticích nebo rekonstrukci trati Brno-Maloměřice – Adamov. Zprovozněna byla i pražská tramvajová trať Divoká Šárka – Dědina. Naopak zahájena byla rekonstrukce železničních stanic v brněnském Králově Poli a v Havířově.

Jsem rád, že se Subterra každoročně zapojuje do Metrostav handy cyklo maratonu a se spolkem Cesta za snem pořádá pro zdravé i hendikepované sportovce rovněž tradiční rodinnou akci Subterra Open Weekend. Vloni pokračovala též podpora oblíbeného středoškolského florbalového turnaje Subterra Cup a samozřejmě také již více než třicetileté partnerství Mezinárodního hudebního festivalu Pražské jaro.

Dovolte mi, abych vám touto cestou poděkoval za práci, kterou pro společnost Subterra vykonáváte. Velmi si vážím vašeho dosavadního úsilí a nasazení a jsem přesvědčen, že zvláště v této neklidné době můžeme růst jen díky spolupráci. I nadále budeme maximálně usilovat o to, abychom si zachovali pověst úspěšné stavební společnosti, spolehlivého zaměstnavatele a v neposlední řadě neméně spolehlivého dodavatele ve všech oborech naší činnosti. Přeji vám i vašim rodinám především pevné zdraví, optimismus a radost ze všech příležitostí, které rok 2024 přinese.

Ing. František Kočí
prezident Skupiny Metrostav

Servisní centrum v Praze



D2 V lednu uzavřela divize 2 smlouvu na výstavbu servisního centra pro společnost Emil Frey ve Skorkovské ulici v pražské části Kyje. Předmětem zakázky je realizace objektu, ve kterém najdou místo dílny, lakovny a showroom.

Z pohledu konstrukce se jedná o montovanou halu ze železobetonových prefabrikátů a s lehkým obvodovým pláštěm, jejíž půdorysné rozměry budou přibližně 20 × 100 metrů. Součástí smlouvy je dále realizace trafostanice a myčky a rovněž výstavba parkoviště včetně terénních úprav.

Technologie pro Zelené Město

D4 Technická zařízení pro poslední dva objekty developerského projektu Zelené Město Heights v Praze nyní dokončuje divize 4. Dodávka zahrnuje topení, chlazení, zdravotnětechnické instalace a vzduchotechniku.

Projekt je součástí souboru Zelené Město, který se nachází na pomezí čtvrtí Jarov a Hrdlořezy. Dokončované budovy patří do čtvrté etapy výstavby, jež byla zahájena v prvním čtvrtletí roku 2022. Stavba má být předána v březnu.

Instalace pro Motel One



D4 Od roku 2021 dodává divize 4 technická zařízení pro nový hotel v blízkosti pražského Masarykova nádraží, který je součástí rozsáhlé výstavby společnosti Penta Real Estate. Zakázka obsahuje vytápění, chlazení, zdravotnětechnické instalace, vzduchotechniku a stabilní hasicí zařízení.

Projekt se blíží k závěru, v současnosti jsou jednotlivé systémy regulovány a v nejbližších měsících následuje předání díla.

VZT pro Stodolu Třebušín

D4 V lednu předala divize 4 investorovi vzducho-technické instalace pro projekt Stodola Třebušín.

Obec Třebušín na Litoměřicku dlouho neměla prostory vhodné pro celoroční setkávání obyvatel. Proto se rozhodla revitalizovat nevyužívanou stodolu, již včetně pozemků zakoupila od státu.

ČOV v Brandýse nad Labem



D2 Od září 2022 realizuje divize 2 v Brandýse nad Labem-Staré Boleslavi první ze tří etap intenzifikace a zkapacitnění čistírny odpadních vod.

Pokračují práce na prvcích nové čisticí linky včetně potrubních tras a technologií, dokončeny již byly objekty ve sdružené stavební jámě.

Všechny etapy rozsáhlého projektu mají být dokončeny v roce 2026.

Maďarská rychlostní silnice M85

Již letos má být v Maďarsku dokončena výstavba silnice M85, na níž se podílí dceřiná společnost Subterra – Raab. Předmětem letošních prací bude například technologické vybavení tunelu Bécsi domb.



Dvoutubusový tunel procházející vrchem Bécsi domb, tj. Vídeňským kopcem, má délku zhruba 800 metrů. Sekundární ostění bylo dokončeno v polovině loňského prosince.

Rychlostní silnice M85 s celkovou délkou 58 kilometrů bude propojovat města Ráb a Šoproň a zaimíří až k rakouským hranicím.

Výstavba komunikace se dělila do několika etap. Subterra – Raab realizovala přibližně 15kilometrový úsek z III. etapy a 6kilometrový ze IV. etapy. Hlavní součástí realizované V. etapy, zahájené v roce 2018, je dvoutubusový tunel ražený společností Dömler.

Dokončení tunelu

Silniční tunely jsou v maďarském prostředí nezvyklými díly. Započetí prací tak mimo jiné poznamenaly i zastaralé tamní předpisy, podle nichž může být povolení pro přípravné práce uděleno až po schválení kompletní projektové dokumentace.

V posledních měsících probíhaly především betonáže sekundárního ostění obou tubusů, dále

byla pokládána asfaltová vrstva vozovek a rovněž dokončovány povrchy přiléhajících svahů.

„Teď jsme ve fázi, kdy nás čeká velice náročná montáž, oživení a zkoušky technicko-bezpečnost-



Silnice M85 vede až do severozápadního cípu Maďarska, k hranicím s Rakouskem.

ního vybavení tunelu,” říká vedoucí projektu Gergely Bölcskei.

Stavba má být dokončena v létě letošního roku, harmonogram následujících týdnů a měsíců obsahuje celou řadu důležitých milníků. Klíčová bude koordinace dokončovacích prací mimo tunel a na technologickém zařízení. Samotné stavební činnosti je třeba uzavřít již v květnu, aby bylo možno zahájit technickou přejímku díla.

Důkladné zkoušení

Vzhledem ke složitému provozu tunelu vybaveného nejmodernější technologií a navazujícímu procesu předání koncesionáři rozhodl investor ve spolupráci s úřady a IZS o spuštění tunelu v „temném provozu“. Šest měsíců tedy objekt nebude otevřen pro veřejnost, aby se v něm mohla konat nezbytná cvičení záchranných složek společně se zkouškami veškerých systémů.

Při hodnocení celé stavby Gergely Bölcskei vyzdvihuje v prvé řadě práce na sekundárním ostění tunelu: „Považuji za technický úspěch, že jsme oba tubusy dokázali dokončit přibližně o měsíc dříve oproti plánu.“

Z ekonomického hlediska je pak zásadní, že se podařilo smluvně dojednat platby za vícepráce a rovněž za část nákladů vzniklých až v důsledku současné vysoké inflace. Takový přístup investora dosud v Maďarsku nebyl obvyklý.



Součástí stavby jsou složité křižovatky včetně kruhových objezdů.

Ražby metra Pankrác–Olbrachtova

Divize 5 pokračuje podle harmonogramu v realizaci prvního úseku trasy D pražského metra, který byl v závěru roku propojen v celé délce. Letošní rok tak bude ve znamení ražby stanic a doražení tunelů.



Odpaly dílčích výrubů vyžadují pečlivou přípravu. Jednotlivé nálože neelektrického roznětu jsou časovány po 100 milisekundách, v časovém rozmezí od 0,1 do 6,0 sekund.

První úsek metra D, budovaný od roku 2022 mezinárodním konsorciem pod vedením divize 5, má od prosincové prorážky celou stavební délku, od obrátového tunelu za stanicí Pankrác D po stanicí Olbrachtova. Po dvaceti měsících jsou plánované objemy ražeb realizovány zhruba ze 60 procent.

Ražby stanice Pankrác

Kromě stanice Pankrác D razí divize 5 demontážní komoru ve směru k náměstí Bratří Synků, jež později poslouží k napojení úseku Pankrác D – Ná-

městí Míru. „V tomto úseku probíhá ražba s vertikálním členěním. Na kalotě I bylo již dosaženo čelní stěny a na kalotě II zbývá asi 25 metrů,” říká vedoucí útvaru koordinace stavby Petr Chamra.

Ražby se zde opět odehrávají v blízkosti mostu na ulici 5. května, tj. magistrály, klíčové pražské dopravní stavby. „Pokles mostu je pečlivě monitorován a věříme, že i tentokrát bude vše v předepsaných limitech,” dodává Petr Chamra.

Pokračuje rovněž příprava stavební jámy před obchodním centrem Arkády Pankrác, v severní

polovině již bylo dosaženo dna. V hlubší části jámy, z níž budou na jaře zahájeny ražby eskalátoru do stanice Pankrác, hloubení ještě pokračuje.

Z přestupní chodby, realizované při geologickém průzkumu, byla v listopadu doražena kalota pravého dílčího výrubu. Přípravována je ražba eskalátoru do budovy Gemini. Započaly i práce na kalotě levého dílčího výrubu.

Stanice Olbrachtova

Stavba pokračuje také v oblasti stanice Olbrachtova, kterou realizují společnosti HOCHTIEF CZ a STRABAG.

Postupují ražby obou staničních tunelů směrem do Krče a pravého staničního tunelu ze směru od Pankráce, kde zbývá k prorážce asi 20 metrů. Ve směru k Pankráci započaly také ražby rozpletu, z něhož bude letos budován odstavný tunel. Ze tří čtvrtin své 468metrové délky je vyražena jednokolejná spojka tras C a D.

V již proražených úsecích byly zahájeny práce na hydroizolacích a sekundárním ostění.



Pokračuje rovněž ražba kaloty druhého dílčího výrubu stanice Pankrác D z přestupní chodby.

D3

D5

Obnova elektroinstalací metra A

V traťových tunelech mezi stanicemi Náměstí Míru a Želivského modernizovala divize 4 osvětlení a silnoproudé rozvody. Projekt znamenal náhradu původních elektroinstalací pocházejících ze 70. let minulého století.



Výměna osvětlení a kabelů v traťových tunelech mezi stanicemi Náměstí Míru, Jiřího z Poděbrad, Flora a Želivského si vyžádala přepravu velkého množství materiálu.

Zakázka realizovaná od léta 2021 se společností AŽD Praha zahrnovala především výměnu osvětlení, kabelů a zásuvkových skříní.

Kromě traťových tunelů mezi stanicemi se modernizace týkala spojek A–C a C–A, jež jsou využívány pro jízdy manipulačních či servisních vlaků i pro přemísťování souprav mezi trasami.

Úsporná svítidla

Svítidla v tunelech metra z konce 70. let minulého století nahradily účinnější LED zdroje. Osvětlení

slouží pro servisní a údržbové práce v době mimo provoz metra a zároveň je připraveno pro mimořádné události.

V tunelových objektech byly vyměněny veškeré silové elektroinstalace a slaboproudá zařízení včetně telefonních zásuvek a systému EPS. Doplněna a upravena byla i vzduchotechnika.

Celý rekonstruovaný úsek metra trasy A je součástí tzv. ochranného systému a má sloužit jako kryt pro obyvatele. Proto jsou mezi stanicemi v tunelech tlakové uzávěry, které umožňují herme-

tické oddělení jednotlivých úseků a kvůli nimž byly v traťových tunelech použity pro napájení osvětlení speciální kabely s pancéřovým stíněním.

Dvě hodiny na práci

Veškeré činnosti musely probíhat v době výluky provozu metra, říká vedoucí projektu Michal Virt: „Poslední vlak odjel asi v 0.50, poté muselo být vypnuto trakční napájení a vstup do kolejiště nám byl umožněn v 1.30. Nejpozději ve 3.40 jsme museli pracoviště vyklidit, aby provoz metra mohl být zase obnoven.“

Montážní práce tedy každou směnu trvaly jen zhruba dvě hodiny, přičemž část doby ještě pracovníci trávili na cestě do místa realizace a zpět. Tunelové úseky měří od 800 do 1 000 metrů.

Divize 4 realizovala tři z pěti etap projektu, jehož průběh byl ze dvou let prodloužen o zhruba osm měsíců. Příčinou byly změny projektové dokumentace a doplnění lokálního řídicího systému pro ovládání a monitoring nouzových svítidel.

Dokončená stavba je ve zkušebním provozu. ■



Zastaralá a energeticky náročná trubcová svítidla nahradily úsporné LED zdroje.

Železniční most Bystrá v Praze

Součástí optimalizované trati Mstětice – Praha-Vysočany je samostatná zakázka v podobě mostu nahrazujícího úrovnový přejezd v Horních Počernicích. Na projektu se vedle divize 1 podílí také divize 4.



Přes dokončenou část mostu jezdí vlaky od začátku letošního roku.

Podjezd frekventované železniční trati v ulici Bystrá výrazně zvýší bezpečnost i plynulost dopravy. Práce jsou rozděleny do několika fází, aby byl za-

chován přístup k průmyslovým areálům a také místnímu hřbitovu. První etapa stavby byla zahájena v květnu 2023.

Projekt, kterého se účastní rovněž společnost FIRESTA, je realizován ve formátu „design and build“, součástí zakázky je tedy také zpracování stavební dokumentace.

Most na poloviny

Přemostění bylo navrženo jako železobetonová konstrukce založená na pilotách. Jedná se o integrovaný most, tedy pevný rám spolupůsobící se spodní stavbou a zeminou. Součástí stavby je i odvodnění a další technologie dodávané divizí 4.

Pro zachování provozu na frekventované trati musí být most budován po částech. Jižní polovina

konstrukce byla na podzim připravena pro realizaci první traťové koleje, tedy zhotovení železničního spodku a svršku, a na začátku roku 2024 pak byla uvedena do provozu.

„V současnosti je dokončena jižní polovina hornopočernického mostu, a to včetně hydroizolace, ochrany, zásypů a zemních prací,“ potvrzuje dodržení harmonogramu výstavby vedoucí projektu Jiří Pups.

V zimním období byly stavební práce přerušeny. Obnoveny budou v závislosti na počasí, a to přeložkami vodovodu a plynovodu.

Výstavba železničního mostu Bystrá má podle plánu pokračovat až do roku 2025. Dopravní omezení jsou naplánována do konce července letošního roku. ■

Muzeum paměti XX. století

Divize 2 zahájila přestavbu historického Domu pážat pánů z Martinic, který se nachází na pražských Hradčanech. Památkově chráněný objekt se stane sídlem Muzea paměti XX. století.

Rekonstrukce Domu pážat pánů z Martinic přinese obnovu cenných částí i náhradu nevhodných konstrukcí soudobými prvky, vše s ohledem na potřeby Muzea paměti XX. století. Instituce založená v roce 2019 ke 30. výročí sametové revoluce dosud nemá stálou expozici.

Jednopatrový dům pochází ze 16. století, poté byl barokně přestaven. Za první republiky v budově sídlila mateřská škola, od 70. let Útvar hlavního architekta města Prahy. Od roku 2008 hledalo vedení metropole pro objekt využití.

Průzkumy i demolice

Divize 2 převzala staveniště 18. ledna. „Zahájili jsme průzkum s možnými restaurátorskými odkryvy, pod dohledem zástupců památkové péče řešíme statické poruchy, demolice a odstrojení objektu,“ popisuje práce vedoucí projektu Pavel Horák.



Dům pážat pánů z Martinic v Kanovnické ulici nebyl v posledních patnácti letech využíván.

V plánu je například výměna střešní krytiny, sanace podlah přízemí, obnova omítek a kanalizace či vybudování výtahu pro bezbariérový provoz.

V Domě pážat vzniknou výstavní prostory, sál pro přednášky, knihovna nebo místnost pro nahrá-



Stavební úpravy památky včetně soudobých prvků navrhl architekt Tomáš Hradečný.

vání svědectví pamětníků. Do jednotlivých prostor budou instalovány audiovizuální, datové, komunikační a zabezpečovací systémy.

Projekt zahrnující také úpravu nádvoří a zahrady má být dokončen v příštím roce. ■

D4

PĚT OTÁZEK

Jiří Tesař

obchodní ředitel společnosti Subterra



Absolvent VŠB v Ostravě Jiří Tesař spojil se společností Subterra celou svoji kariéru, od práce na stavbě až po vedoucí pozice. Obchodním ředitelem je od roku 2012.

Jak byste shrnul svoji profesní cestu?

Nastoupil jsem v roce 1987 ještě do podniku nazvaného VDUP, tedy Výstavba dolů uranového průmyslu. Jako báňský inženýr jsem začínal na úseku strojních ražeb. Následně jsem vystřídal mnoho pracovních pozic až po ředitele divize a obchodního ředitele. Moje osobní cesta přitom tedy do značné míry odpovídala změnám, kterými v téměř čtyřech posledních desetiletích prošla i celá Subterra.

Mohu říci, že jsem byl dost významně při tom, když Subterra vstupovala do segmentu železničního stavitelství. Dnes se jedná o klíčovou součást našeho podnikání. Právě vstup na železnici dokládá, jak moc jsme se proměnili a z podniku původně zaměřeného na podzemní stavby se stala multioborová společnost zvládající vše od podzemních a pozemních staveb přes dopravní projekty včetně metra až po technologie.

Která období byla pro společnost nejtěžší?

Subterra vždy byla silná společnost a nikdy se necítila na pomyslném okraji propasti. Ale samozřejmě některá období byla obtížnější.

Například v 90. letech vznikly obecně tlaky na rozdělení stavebních společností na menší celky, což se v řadě případů také stalo. Ke cti našeho tehdejšího vedení slouží, že nic takového nedovolovalo a dokázalo společnost udržet i rozvíjet.

Problémy nám přinesly rovněž následky ekonomické krize z let 2008 a 2009, kdy došlo k propadu státních investic do infrastruktury. Museli jsme najít jiná řešení, další odbytiště.

Jak dopadá zatím poslední krize?

Covidová pandemie narušila dodavatelské řetězce a přinesla abnormální růst cen některých materiálů a vstupů. Především u energií pak tento trend prohloubila ruská invaze na Ukrajinu, což znamenalo další výpadky a potíže.

Dlouhé, stabilní období s předvídatelnou inflací vystřídala velmi turbulentní doba s rychlými změnami v cenách i dostupnosti materiálů. Někteří z investorů na něco takového nebyli připraveni a jednání o cenách byla obtížná – a někdy také bohužel ne zcela úspěšná. To se na výsledku našeho hospodaření pochopitelně podepsalo.

V jaké kondici je tedy Subterra dnes?

Výrobní program je převážně stabilizovaný a divize plní stanovené plány. To je to hlavní.

Určitý problém představuje využití kapacit divize 1, které pro letošní rok stále hledáme. Nejde o zcela novou situaci, na českém trhu se tunelových zakázek nedostává dlouhodobě. Rodinné stříbro si však chceme zachovat a věříme, že se situace zlepší.

Jak vidíte budoucnost?

Situace na českém stavebním trhu neustále přináší příležitosti, ale i problémy.

V poslední době se třeba setkáváme s dříve nevídaným jevem, kdy se konkurenční boj vede v médiích; na myslí mám hlavně případ zakázky na další fázi výstavby pražského metra D. Její mediální interpretace bývají často účelově zkreslené, což mě zlobí. Považuji to za neetické, zvlášť když vím, že jsme celou nabídku pečlivě připravili. Proto se také domnívám, že tato záležitost pro nás dopadne příznivě.

To je můj recept i na další výzvy, které nás čekají: když budeme odvádět dobrou práci jako dosud, dokážeme si s většinou nesnází poradit. ■

LYŽAŘSKÉ ZÁVODY
SUBTERRA 2024

SLALOM SPECIÁL	OBŘÍ SLALOM
Ž1	
1. Iva Kebrtová	1. Iva Kebrtová
2. Jarmila Komsová	2. Jarmila Komsová
3. Kateřina Pazderová	3. Kateřina Pazderová
M1	
1. Radek Novák	1. Radek Novák
2. Vladislav Beneš	2. Vladislav Beneš
3. Jan Březina	3. Jan Březina
M2	
1. Miroslav Rypáček	1. Miroslav Rypáček
2. Pavel Farský	2. Pavel Farský
3. Martin Findeis	3. Martin Findeis
M3	
1. David Svoboda	1. David Svoboda
2. Radim Wrana	2. David Mišo
3. David Mišo	3. Radim Wrana

Nová kolektivní smlouva

V úterý 12. prosince byla podepsána kolektivní smlouva Subterra a.s. pro následující dva roky. Dokument navazuje na generální dohodu a vzorovou kolektivní smlouvu zástupců statutárních orgánů společností Skupiny Metrostav.

Smlouva byla uzavřena na období 1. ledna 2024 až 31. prosince 2025 a zaměstnanci ji obdrželi v tištěné podobě.

Marketingový projekt Než zazvoní

Spolu s poradenskou společností Než zazvoní připravila Subterra pro své partnerské školy rozvojový projekt zaměřený na marketing a náborovou komunikaci.

Od loňského března do letošního ledna se konal cyklus setkání, který zahrnoval marketingový audit zapojených škol, osm tematických školení zaměřených na strategická témata i konkrétní postupy a rovněž individuální konzultace.

Projekt je součástí dlouhodobé podpory technických oborů, na niž se Subterra zaměřuje.

GRATULACE ÚNOR–BŘEZEN

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

ŽIVOTNÍ JUBILEA

Jitka Vondrková

50 let

Ladislav Pavelka

55 let

Miroslav Gorniak

60 let

Alexandr Nikolajevič Afanasyev

Vít Strejček

Pavel Kilian

Ján Kažimír

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let

Bc. Jiří Sláma

Pavel Snášel

Ing. Zdeněk Pata

15 let

Jaroslav Bayer

Pavel Kožený

Ing. Radim Wrana

20 let

František Mahdal

Mgr. Karel Vašta

25 let

Radoslav Svatek

30 let

Živko Buterin

Lyžařské závody v Dolní Moravě

V areálu Větrný vrch se 18. až 20. ledna konaly tradiční lyžařské závody společnosti Subterra. Na rozdíl od loňska mohlo dvaadvacet účastníků absolvovat plánovaný program na sněhu.



Ještě před startem slalomových závodů se lyžaři společně fotografovali.

Oproti roku 2023, kdy bylo obvyklé dějiště závodů, areál Větrný vrch na úpatí Králíckého Sněžníku, zcela mimo provoz, letošní počasí lyžařům jednoznačně přálo. Na sjezdových i běžkařských tratích ležel dostatek sněhu, takže program se mohl uskutečnit v plném rozsahu.

Již první den závodů byl krásný a odpolední slunce hrálo všechny účastníky, kteří se postavili na start sjezdových disciplín. Slalom speciál i obří slalom se v jedné ženské a tři mužských kategoriích jely dvoukolově, nejlepší lyžaře určoval lepší z obou časů.



Slalomové závody letos provázely ideální sněhové podmínky.

Následně se někteří nechali dokonce zlákat na večerní lyžování. A ještě později se všichni účastníci sešli v baru Větrák, kde proběhlo také vyhlášení vítězů a předání cen. Jako obvykle totiž nešlo pouze o samotné sportovní klání, ale rovněž o mimopracovní setkávání a společenský rozměr celé akce.

Druhý den byl věnován již méně tradiční, ale neméně atraktivní aktivitě. Místo někdejšího soutěžení v klasickém lyžování vyrazila jedenáctičlenná skupina na celodenní běžkařský výlet na Králícký Sněžník.



Součástí společenského večera bylo i vyhlášení medailových umístění.



Sobotní výlet na běžkách nabídl díky pěknému počasí působivé výhledy.

Novoroční výzva SportujeM

S novým rokem přichází také druhá sezona pro příznivce skupinové sportovní aplikace SportujeM. První letošní výzva pomůže zaměstnankyni společnosti Metrostav Jitce Petřkovské.



Jitka Petřková potřebuje ke svému vozíku přídavný elektrický pohon.

Platforma Skupiny Metrostav, která byla uvedena v polovině loňského roku, spojuje pohyb s pomocí potřebným. Díky zpětné vazbě účastníků byla aplikace poctivě upravována a vyladěna tak, aby byla pro všechny uživatele přívětivá a přehledná.

Na aktivitách se podílí stále více zaměstnanců a organizátoři věří, že virtuální sportovní klub se letos ještě rozroste. Někteří ze sportovců podávají obdivuhodné výkony. Ovšem do SportujeM se zapojila rovněž spousta těch, kteří vůbec nesportovali nebo se k pohybu vrátili po delší pauze. Všem patří velké poděkování.

SportujeM přináší nejen motivaci ke zdravějšímu životnímu stylu a dalším sportovním výkonům, ale také k zapojení se do společných aktivit podporujících smysluplné projekty. V roce 2024 je připraveno celkem pět výzev a kromě nich i spousta překvapení.

Letošní sezonu odstartovala 15. ledna speciální novoroční výzva, která poběží až do 29. února. Adresátem podpory se stala Jitka Petřková, která pracuje necelých sedm let pro Metrostav jako ekonomka. V době studia na vysoké škole byla

účastnicí autonehody, při které jako spolujezdkyně utrpěla úraz krčního obratle a zůstala upoutána na vozík. Po roční pauze studium dokončila, jako inženýrka si našla práci a od loňského roku je též matkou, s manželem má dcerku.

Jitka Petřková si přeje přídavný elektrický pohon k vozíku, jenž by jí usnadnil procházky s kočárkem a celkový pohyb a manipulaci s dcerou. V rodinném rozpočtu na kompenzační pomůcku bohužel prostředky nezbývají, právě proto byla vyhlášena Novoroční výzva SportujeM.

Výzva je znovu multisportovní a v pravidlech jsou tentokrát zvýhodněny zimní sporty, za které mohou účastníci získat až několikánásobek bonusových bodů.

Zapojit se stále může každý zaměstnanec Skupiny Metrostav, registrace pod firemním účtem je na adrese www.sportujemveskupine.cz.

D2 D3 D4

Ocenění pro stanici Praha-Vysočany

Správa železnic v lednu oznámila výsledky soutěže Železniční stavba roku 2023. Mezi oceněnými byla modernizace železniční stanice Praha-Vysočany, na niž se podílely tři divize společnosti Subterra.

Slavnostní vyhlášení vítězů čtvrtého ročníku soutěže se konalo 10. ledna ve Fantově sále pražského hlavního nádraží. Odborná porota Správy železnic vybrala nejlepší stavby, projekty a technická řešení v jedenácti kategoriích.

V kategorii modernizace železničních stanic a uzlů obdržela cenu stanice Praha-Vysočany, jež byla otevřena loni v prosinci. Moderní objekt je součástí optimalizace trati Mstěnice – Praha-Vysočany, stavebně již ukončené, kterou od roku 2020 vede divize 3. Dodavatelskou společností dále tvoří OHLA ŽS, Eurovia CS a Elektrizace železnic Praha.

Montáží elektroinstalací se na přestavbě vysočanské stanice podílela divize 4. Samostatnou provozní budovu pro řízení železničního provozu postavila divize 2.

Stanice Praha-Vysočany má nové uspořádání nástupišť s odbavovací halou pod kolejištěm, na



Se zástupci ostatních společností přebíral cenu uprostřed stojící vedoucí projektu Pavel Zelina.

úrovni Paříkovy ulice. Modernizace přinesla významné zlepšení pro cestující včetně snadného přístupu k vlakům díky podchodům s eskalátory a výtahy, což oceňují zejména osoby se sníženou mobilitou a rodiče s kočárky. Na nádraží pochopitelně nechybějí veřejné záchody nebo obchod.



Ceremoniál se konal v secesním Fantově sále, který byl nedávno obnoven.

Modernizace stanice Praha-Vysočany i celého úseku představuje významný přínos pro pražskou železniční infrastrukturu. Projekt nejen zlepšil funkčnost a architektonickou podobu samotné stanice, ale znamená i rozvoj systému integrované dopravy.