



ČERPAČÍ STANICE HRDLŮŽEZY

SUBTERRA



REKONSTRUKCE PENZIONU SILESIA

Rozšířené Centrum Chodov dokončeno

Pražské Centrum Chodov, které patří k největším tuzemským nákupním komplexům, bylo v říjnu slavnostně otevřeno. Rekonstruované objekty i nově vybudovanou část souboru technologiemi vybavila divize 4.



Centrum Chodov, stojící u stejnojmenné stanice pražského metra, se v posledních dvou letech výrazně proměnilo. Nejviditelnější součástí projektu je nová budova D.

Rozšíření a obnova Centra Chodov probíhala od počátku roku 2016. Stavba vznikala bez generálního dodavatele, na průběh prací dohlížela společnost PM Group CZ.

Na dodávkách mechanické části TZB se společně podílely Subterra a Instalace Praha. Zakázka zahrnovala kompletní rozvody topení, chlazení, vzduchotechniky, plynu, vody a kanalizace a také odvod kouře a tepla.

Nová budova D

Hlavní součástí projektu, jenž zvětšil velikost obchodních ploch přibližně o polovinu, představuje nový objekt označený písmenem D.

Realizace železobetonových nosných konstrukcí nabrala mírné počáteční zpoždění, proto divize 4 zahájila práce na několika místech zároveň. První přišly na řadu hlavní rozvody vzduchotechniky v 1. a 2. nadzemním podlaží, následovalo topení, chlazení, vodovod a kanalizace. Projekt vzduchotechniky musel být upraven dle nových

zákonných požadavků, měnily se například dimenze podtrubí.

Výstavba budovy D byla rozdělena do tří fází, jejichž harmonogram korespondoval s termíny otevírání příslušných částí objektu. Jako první byly dokončeny podzemní garáže, kolaudace proběhla již v červenci 2016.



Pasáž The Designer Gallery měla zvýšené nároky na provedení koncových prvků instalací.

Další fází se stala restaurační zóna, která obsahuje osmnáct provozoven. Gastronomická zařízení si vyžádala velice rozsáhlé technologie, jež divize 4 montovala do strojoven i na střeche. „Jelikož práce probíhaly v zimním období, připravili jsme nejprve otopný a větrací systém, abychom v budově zabezpečili odpovídající pracovní podmínky,“ podotýká vedoucí provozu VZT David Svoboda. Restaurace a občerstvení slouží zákazníkům již od letošního března.

Poslední fází stavby tvořily rozvody a koncové prvky ve zbývajících prostorách budovy D.

Rekonstrukce původní části

Součástí projektu byla také obnova první, více než deset let staré etapy Centra Chodov, tj. objektu A. Z pohledu technologického vybavení šlo o estetické úpravy, vyčištění, revize a opravy stávajících instalací. Často bylo třeba přistoupit k individuální renovaci koncových prvků. „Například jedna z pasáží se proměnila v takzvanou The Designer Gallery, kde jsme museli ještě více než obvykle dbát na estetické požadavky,“ říká David Svoboda.

Práce v objektu A jsou nyní dokončeny. Výjimku představují pouze rozvody v prostoru bývalého obchodu Albert, které již postoupily do závěrečné fáze. Termínem pro tuto část je letošní prosinec.

Oficiální dokončení a slavnostní otevření Centra Chodov proběhlo 10. října 2017, akce pro veřejnost se konala následující den. Nová podoba nákupního komplexu, jenž v Česku nabízí nejvíce obchodů, přilákala asi 13 tisíc lidí.



Jednotky a hlavní rozvody vzduchotechniky se soustřeďují na střeše.

Obchvat Várpaloty v závěrečné fázi

Maďarská silnice č. 8, jež spojuje Székesfehérvár s rakouskou hranicí, prochází postupnou přestavbou na čtyřpruhovou komunikaci. Na obchvatu města Várpalota se prostřednictvím dceřiné společnosti podílí také Subterra.



Obchvat dvacetitisícového města je po tříleté výstavbě již téměř připraven.

Výstavba obchvatu o délce 9,2 kilometru, rozdělená do dvou etap, byla zahájena v roce 2015. Přípravné práce probíhaly již na podzim 2014.

Projekt realizuje SDD Konzorcium, jež tvoří Dömpfer, Pannon-Doprastav a Subterra – Raab. Od října 2016, kdy byla zahájena II. etapa, se dceřiná společnost Subterra – Raab Kft. podílí na souběžné výstavbě obou úseků.



Projekt zahrnoval i výstavbu několika mostů, po třech z nich vede železniční trať.

Náročný terén I. etapy

Trasa měřící 5,8 kilometru zčásti vede poddolovaným územím, založení pláně proto muselo být zesíleno geomříží. Na místě též proběhl archeologický průzkum.

Na jaře 2015 byly zahájeny zemní práce, celkově došlo k přemístění téměř milionu krychlových metrů materiálu. V roce 2016 pak proběhla rekultivační práce.

vace rozsáhlé skládky komunálního odpadu. „Jelikož trasa vede jezerem a jeho hladina je nestálá, museli jsme v koncovém úseku navýšit niveletu vozovky,“ popisuje další z komplikací vedoucí projektu Gergely Bölcskei.

Obchvat křížuje železniční trať, do I. etapy proto patřila výstavba tří silničních mostů a také dvou mostů železničních, o délce 68, resp. 55 metrů.

Úspěšné pokračování

Vzhledem ke spokojenosti investora získalo SDD Konzorcium i zakázku na výstavbu II. etapy o délce 3,4 kilometru.

Součástí navazujícího úseku jsou dva nové mosty, nadjezd a lávka pro pěší, další dva pak procházejí rekonstrukcí. Stavba zahrnuje také servisní komunikace a úpravu silnice nižší třídy.

V současnosti probíhají dokončovací práce obou etap, například instalace dopravního značení nebo vysazování zeleně. Obchvat Várpaloty má být dokončen v únoru 2018.

D4

SLOVO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE



Vážení čtenáři, advent, který prožíváme, má být časem k zastavení a zamyšlení. A tak mi dovozte malé zamyšlení nad Subterrou a letošním rokem.

Ukazuje se, že si v něm dobře vedly ty divize, které se dokázaly plně adaptovat na tržní prostředí a podnikat v něm. Nebyl to nijak jednoduchý proces, ale byl úspěšný a přinesl dobré výsledky. Řeč je o divizích pozemních staveb a technického zařízení budov. Obě dnes pracují převážně pro soukromé investory. Daní za úspěch je velká pracnost spojená s velkým počtem menších zakázek, potřeba umět se vypořádat s vysokými nároky na kvalitu a termíny a často složitá jednání s náročnými zadavateli. Obě naše „sudé“ divize (2 a 4) tohle všechno letos zvládly velmi dobře a patří jim za to moje uznání a poděkování.

Na obhajobu našich „lichých“ divizí (1 – podzemní stavby a 3 – železniční stavby) je třeba poznamenat, že jejich závislost převážně na veřejných zakázkách je pro ně v současné době přítěží. Soukromí investoři se do tunelů a kolejí příliš nehrnou a nedá se reálně očekávat, že by tomu v budoucnu mohlo být jinak. Domácí trh s tunelovými zakázkami prakticky zmizel, a tak značný počet zaměstnanců „podzemní divize“ pracoval, stejně jako v loňském roce, v zahraničí. Tím je mzdová úroveň výrazně ovlivněna, vysoké průměry a první místo v tabulce pravděpodobně zmátly i mnohé čtenáře časopisu Euro. Zahraniční předpisy musíme respektovat a na vysvětlení ošidných statistických údajů se nás před publikací nikdo neptal. Ani se zakázkami na železniční stavby se letos pytel zrovna netrhal. Bylo jich pomálu a v cenové úrovni odpovídající poslednímu stadiu anorexie. Na splnění hlavních plánovaných ukazatelů to tedy koncem roku u trojky stačit nebude a v případě jedničky je výhled ještě o něco černější.

Tak jako bychom neměli podléhat negativnímu pohledu na svět a protestním postojům vůči historicky osvědčeným pořádkům, neměli bychom podléhat pesimismu ani v otázce naší firemní budoucnosti. V závislosti na celkovém ekonomickém vývoji i v závislosti na situaci v jednotlivých stavebních oborech naše divize již několikrát zažily „jednou jsi dole, jednou nahoře“. Můžeme však reagovat výrobě – jsme multioborovou stavební společností – i teritoriálně – umíme pracovat také v zahraničí. Na příští rok máme společně se zahraničními dceřinými společnostmi smluvně zajištěno více než tři a půl miliardy korun obrátu, a naplní-li se naše očekávání (nevěříme na vánoční zázrak), tak se toto číslo (podobně jako loni těsně před Vánoci) může dokonce o nemálo zvýšit. A podobná očekávání přece k adventu nerozlučně patří!

Moje poděkování patří nejen našim premiantům, ale všem zaměstnancům, kteří dělali svou práci poctivě a s plným nasazením. Očekávané výsledky letošního roku i výhled na rok příští svědčí o tom, že jich u nás byla většina.

Jim, ale i všem ostatním čtenářům přeji příjemné prožití zbývajících adventních dnů a krásné Vánoce. Ať si každý užije také hezkého silvestra nezatíženého zbytečnými předsevzetími a vykročí radostně do nového roku. V něm přeji všem šťastnou ruku při volbě nové hlavy státu, hodně zdraví, úspěchů a osobní spokojenosti.

Ing. Ondřej Fuchs

Panely pro pevnou jízdní dráhu



D3 Součástí železniční trati Rokycany–Plzeň bude i pevná jízdní dráha v ejpovických tunelech, kterou položí divize 3.

Výroba téměř 1 700 železobetonových desek na formách od společnosti Porr proběhla v ŽPSV, závod Čerčany. Každý panel, jehož délka přesahuje 5 metrů, nahrazuje osm pražců. V současnosti bylo na stavbu po železnici dopraveno již devět stovek desek, zbývající budou dovezeny po silnici přímo k tunelům.

Pevná jízdní dráha bude v celé délce obou autobusů, celkově tedy dosáhne 8 750 metrů, její pokládka začne v květnu 2018. ■

Tříkrát na pražském letišti

D2 Subterra uzavřela rámcovou smlouvu se společností Letiště Praha a na jejím základě v areálu mezinárodního letiště Václava Havla v Ruzyni již letos na podzim realizovala tři drobnější projekty.

Divize 2 v pozici generálního dodavatele pracovala na výstavbě obchodů za novými pasovými filtry v tranzitní části letiště, které byly předány již začátkem listopadu. Předmětem další zakázky, dokončené v polovině stejného měsíce, byl ochoz budovy APC a rovněž prosklené zastřešení hangáru B. Ve shodném termínu byl předán i třetí projekt, zateplení fasády a výměna oken hangáru F.

Všechny zakázky mohly probíhat po dobu nejvýše 65 dní. ■

Garáže ve Štěpánské



D2 Subterra se stala generálním dodavatelem projektu Revitalizace dvora Štěpánská, jehož investorem je Městská část Praha 1.

Ve vnitrobloku vyrůstají několikapodlažní, zčásti zahlobené garáže s automatickým systémem a zakladači, jejichž kapacita činí 63 stání. Po úvodním archeologickém průzkumu bylo provedeno zajištění stavební jámy pomocí tryskové injektáže. Následovaly zemní práce a podkladní betony, izolační přízdívky a povlakové hydroizolace. Poté přišly na řadu železobetonové konstrukce, jež zčásti překrývají sklepení bývalého pivovaru. Stavební práce probíhají také v přílehlých doměch, kde původní stropy nahrazují monolitické.

Divize 2 má projekt dokončit v březnu 2019. ■

Kanalizace pro Churchill Square

D4 Další zakázka, kterou Subterra zajišťuje pro společnost Penta Investments, patří do pražského projektu Churchill Square.

Šesti- a sedmipodlažní administrativní budovy jsou součástí souboru, který se nachází na rozhraní Vinohrad a Žižkova. Zástavba severní paty hlavního nádraží zahrnuje také prodloužení stávajících podchodů, dojde tedy k propojení oblastí oddělených v současnosti kolejištěm.

Divize 4 dodává jednotnou kanalizaci, potrubí DN 300 dosáhne celkové délky 220 metrů. Součástí projektu je i devět prefabrikovaných betonových šachet a patnáct odboček DN 300 a DN 200, přičemž devět z nich bude zaslepeno a připraveno pro budoucí využití.

Práce probíhají od poloviny letošního října, jejich ukončení je plánováno na leden 2018. ■

Čerpací stanice v Hrdlořezích opravena

D4

Divize 4 se podílela na rok trvající rekonstrukci důležitého objektu metropolitní vodovodní sítě. Čerpací stanice v Praze 3 se dočkala kompletní obnovy, hlavní součástí stavby byla nová vodárenská technologie.



Na rekonstrukci čerpací stanice Hrdlořezy se podílely všechny provozy divize 4. Nové instalace dostal nejen samotný vodohospodářský provoz, ale i celá budova.

Čerpací stanice je srdcem systému, který přivádí pitnou vodu do části Žižkova a do Malešic přibližně pro 140 000 obyvatel hlavního města.

Investorem byla Pražská vodohospodářská společnost, divize 4 rozsáhlé práce realizovala jako subdodávku pro společnost Metrostav.

Úspora energie i prostoru

Stavba byla zahájena loni v září rekonstrukcí střešního a obvodového pláště včetně oken.

Po úpravách objektu následovala demontáž a montáž kompletní vodárenské technologie. Vodovodní potrubí z ocele bylo vyměněno za nerez-

vé, pět původních čerpadel z roku 1965 nahradila tři nová. Moderní zařízení mají nižší spotřebu elektrické energie a také menší rozměry, jež umožnily jejich přemístění z přízemí do podzemního podlaží, k rozvodům.

Kompletní výměna se týkala také instalací silové elektřiny včetně rozvaděčů. Venkovní transformátory byly nahrazeny vnitřními, jejich původní kobky čekala demolice.

Čtyři krátké výluky

Do zakázky dále patřila vzduchotechnika, slaboproud, měření a regulace, vytápění a zdravotně-technické instalace. Rekonstrukcí prošel velín, modernější podobu získalo rovněž zázemí pro zaměstnance.

Na komplexním projektu se podílely všechny provozy divize 4, různé profese pracovaly souběžně. Stavba probíhala za provozu čerpací stanice, jednotlivé činnosti proto musely být velmi přesně koordinovány.

Přesto si rekonstrukce vyžádala čtyři výluky, během nichž provoz vodárenské sítě zajišťovala náhradní čerpací stanice. „Nejdelší výluka trvala 48 hodin, vzhledem k povinnosti zásobovat obyvatele Prahy pitnou vodou nebyly delší odstávky povoleny,“ podotýká vedoucí projektu Martin Vlk.

Velice významnou technologickou zakázku realizovala Subterra k plné spokojenosti investora a ve stanoveném termínu. Čerpací stanice Hrdlořezy byla dokončena v závěru října. ■



Celkový stav technologie si rekonstrukci již zcela zjevně žádal.



Čerpadla se původně nacházela v hale, dnes jsou umístěna v suterénu.



Celková obnova zahrnovala rovněž exteriér vodárenského objektu.

Spolupráce se společností BeMo

D1

Od srpna 2016 se Subterra formou dočasného přidělení pracovníků postupně podílela na několika projektech, které v Německu realizovala společnost BeMo Tunnelling. Všechny čtyři stavby již byly dokončeny.

Subterra v loňském roce zahájila spolupráci se společností BeMo, která rovněž patří do Skupiny Metrostav. Prvním úkolem, jehož se pracovníci divize 1 zhostili, se stala betonáž definitivního ostění železničního tunelu Zierenberg ve spolkové zemi Hessensko.

Podzemní tramvaj v Karlsruhe

Po několika měsících přišla na řadu zakázka v Bádensku-Württembersku, ve městě Karlsruhe. Ražba 250metrového tunelu pro městskou tramvaj probíhala technologií NRTM.

Vysoké nároky na organizaci projektu přinesla zejména skutečnost, že výstavba probíhala v přetlaku. Po dokončení prací v květnu 2017 byla ražická osádka divize 1 vyhodnocena zástupcem technického dozoru investora jako nejlepší, pokud jde o kvalitu díla.

Komplikace přinášela i následná betonáž téhož úseku. Práce probíhaly rovněž v kesonu, navíc



Nepravidelný průřez tubusu vyžadoval úpravy bednění, navíc šlo o práci v přetlaku.



Logisticky i technologicky nejsložitější projekt, na němž Subterra dosud spolupracovala se společností BeMo, představovala ražba a betonáž tunelu pro městskou tramvaj v Karlsruhe.

bylo kvůli proměnnému profilu třeba neustále přestavovat bednicí formu.

Na stavbě fungoval osmisměnný provoz, definitivní ostění bylo dokončeno letos v říjnu.

Vodní kanál i další tunely

Již v červnu dokončili pracovníci divize 1 práce na sanaci akvaduktu na plavební trase Europakanal nedaleko bavorského Norimberku.

V současnosti Subterra a BeMo v Německu realizují další společné zakázky – dálniční tunely Spitzenberg a Herrschaftsbuck.

Výzvou zůstává komunikace v němčině, jež se postupně zlepšuje. „Třeba mistr Jiří Menoušek již dostal důvěru i na pozici směnového technika, na stavbě společnosti BeMo tedy řídil převážně rakouské a německé pracovníky,“ zmiňuje vedoucí projektu divize 1 Pavel Farský. ■

Rekonstrukce penzionu Silesia

Rekreační objekt ve městě Jeseník, jenž pochází z přelomu 19. a 20. století, prošel modernizací a rozšířením. Ostravská pobočka divize 2 na stavbě pracovala více než rok.

Jesenický penzion Silesia, depandance lázeňského domu Albatros, nabídne od příštího roku komfortnější prostředí a vyšší kapacitu. Generálním dodavatelem rekonstrukce pro Vojenská lázeňská a rekreační zařízení byla Subterra.

Nové pokoje a příprava pro kuchyni

Stavba, na jejíž podobě se podepsaly mnohé úpravy, byla od září 2016 uzavřena a divize 2 prováděla její celkovou obnovu. Půdorys budovy se neměnil, 3. nadzemní podlaží však rozšířila nástavba.

Všech 21 pokojů dostalo vlastní hygienické zázemí, přibyla také lázeňská péče a nezbytné prostory pro údržbu.

Projekt zahrnoval zateplení fasády, částečně nový krov, výměnu střešního pláště a podlahových souvrství, omítky a izolace. Nové jsou též rozvody vody, kanalizace, topení, elektro a vzduchotechniky. Pro budoucí vestavbu hotelové kuchyně byl instalován větráný strop GIF, příprava ZTI a elektro.

Velké množství změn

Provádění stavby provázely některé zvláštní požadavky, například nepřerušená funkčnost telefonní ústředny. K nestandardním se řadí i rozhodnutí investora o tom, že v již zčásti dokončeném objektu dojde k výměně konstrukcí stropu mezi 1. a 2. nadzemním podlažím.



Divize 2 dala penzionu Silesia v Jeseníku novou tvář. K nejvýraznějším změnám patří nástavba s mansardovou střechou ve střední části objektu.

„Náročnost stavby a související administrativy dokládá skutečnost, že jsme nakonec museli zpracovat a vystavit 85 změnových listů. Jinou po-

dobu tak dostala více než polovina původního zadání,” rekapituje projekt dokončený v říjnu jeho vedoucí René Pflieger.

Stroje na trati Beroun – Králův Dvůr

Pětikilometrový železniční úsek mezi Berounem a Královým Dvorem je předmětem optimalizace, na které se podílí divize 3. Pokládka kolejí a výhybek probíhá s nasazením několika druhů mechanizace.



Divize 3 na stavbě využila například pokladač kolejových polí PKP 25/20i.

Se společností Subterra realizují významnou železniční stavbu Eurovia CS, OHL ŽS a GJW Praha. Divize 3 v letošním roce prováděla tzv. karlštejnské zhlaví a stavební postup 1a.

Karlštejnské zhlaví

Stavební postup 4 obsahoval hlavní kolej v délce asi 800 metrů a dvě jednoduché výhybky.



Kolejový jeřáb Kirov KRC 1200 v Berouně posloužil při realizaci výhybek.

Mezi stroje využitě v této části projektu patřil pokladač kolejových polí PKP 25/20i, který sloužil také při snášení starých kolejí. Kladení betonových pražců zajišťovala dvojice portálových jeřábů Robel PA 1-20 ES. K realizaci výhybek a jejich částí sloužil kolejový jeřáb Gottwald GS 150. Na stavbě se dále uplatnily například dvoucestné bagry Liebherr nebo svařovna APT 1500 RL.

Devět výhybek

Stavební postup 1a se od předcházejícího výrazně odlišoval, protože neobsahoval koleje v souvislejší délce.

Naopak vyšší byl počet výhybek, celkem devět. Sedm jednoduchých doplnily dvě křížovatkové tvořící dvojitou kolejovou spojku. „Tato konstrukce je náročná z pohledu nejen samotné výstavby, ale i následné údržby,” podotýká hlavní stavbyvedoucí Milan Badura.

Při pokládce výhybek byl jako nejvhodnější stroj nasazen kolejový jeřáb Kirov KRC 1200. Veškeré součásti výhybek a kolejových polí byly na staveništi předem smontovány a poté v přesném pořadí pokládány do šterkového lože.

Divize 3 bude v optimalizaci trati Beroun – Králův Dvůr pokračovat po zimní technologické přestávce. Hlavní činností bude opět realizace železničního svršku, kolejí, ve stavebním postupu 3.

Projekt zahrnující rovněž rekonstrukci stanice Beroun bude hotov v roce 2019.

Kolaudace kancelářské budovy Aspira

Od října 2016 pracovala Subterra se společností HTK na dodávce technologií pro objekt Aspira Business Centre v Praze-Stodůlkách. V listopadu 2017 proběhla kolaudace.

Jedenáctipodlažní administrativní budova Aspira Business Centre se nachází v atraktivní komerční lokalitě Prahy 5, nedaleko stanice metra Nové Butovice.

Zakázka, na níž se pod vedením Václava Rataje podílela divize 4, sestávala z montáže ústředního topení a chlazení, zdravotnětechnických instalací, vzduchotechniky, měření a regulace a rovněž stabilního hasičského zařízení.

Certifikace energetické úspornosti

Budova je vybavena inteligentním řídicím systémem měření a regulace, který koordinuje všechny dílčí technologie. Projekt i realizace stavby postupovaly v souladu s podmínkami pro certifikaci udržitelných budov ve vysokých stupních, LEED Gold a BREEAM Excellent.

Kotelna je situována na střeše objektu, stejně jako strojovny vzduchotechniky a chlazení. Stabilní hasičské zařízení má své centrum naopak v suterénu, v 2. podzemním podlaží.



Budova Aspira Business Centre patří mezi energeticky úsporné projekty.

Vybavení pro nájemce

V návaznosti na hlavní rozvody TZB se divize 4 věnovala rovněž koncovým instalacím dle přání budoucích uživatelů jednotlivých prostor.

V přízemí se jednalo o technologie pro gastroprovoz a také pro konferenční sály. V 7. až 9. nadzemním podlaží byly vybavovány kancelářské prostory pro konkrétní společnost, a v 10. podlaží pak



Divize 4 zajišťovala především hlavní rozvody a strojovny technologií.

dokonce nadstandardní obytný ateliér. Technické zařízení této části je z pohledu ovládání zcela nezávislé na zbytku budovy, vše kontroluje inteligentní systém Crestron.

I po kolaudaci bude Subterra na budově Aspira Business Centre pracovat. V roce 2018 půjde o dokončování instalací v dalších patrech, která na své nájemce teprve čekají.

D2

PĚT OTÁZEK

Michal Žáček

předseda odborové organizace společnosti Subterra



Michal Žáček nastoupil do společnosti Subterra v roce 1993, pracoval jako mistr v zámečnických dílnách, poté jako mechanik ve středisku podzemních staveb a vedoucí odboru mechaniky a elektro v úseku výrobně-technického ředitele. V současnosti je hlavním mechanikem divize 1, předsedou odborové organizace se stal 1. října 2017.

Proč došlo k nedávné reorganizaci odborů?

Několik let jsme marně hledali kandidáta na předsednický post. Členové odborů se proto v anketě vyjadřovali k možnosti zrušit základní organizaci nebo ji začlenit do struktury společnosti Metrostav. Nakonec však zvítězil zájem zachovat odborovou organizaci vlastní. Další jednání výboru pak přinesla návrh nové struktury, po zveřejnění podmínek se přihlásili tři kandidáti na vedení. Na mimořádné konferenci byla nová struktura schválena a já velkou většinou zvolen do čela.

Došlo k rozdělení členů odborů na dvě skupiny, aktivní zaměstnance a seniory. Předseda nově vykonává svoji funkci na dohodu o pracovní činnosti při současném hlavním zaměstnání. Seniorskou odnož v roce 2018 povede Josef Mařík, do jeho kompetence spadá rovněž zajištění našich tradičních letních a zimních zájezdů.

Jak se tedy mění role odborové organizace?

Určitě neoslabuje. Základní organizace pokračuje ve spolupráci a vyjednávání s vedením v rámci společnosti, přece jen sami známe své problémy nejlépe. Sloučení zaměstnanců do jednoho odborového subjektu zajišťuje rychlejší přenos informací a vyřizování členských záležitostí. A bývalý předseda zůstal zčásti aktivní, můžeme tedy čerpat z jeho dlouholetých zkušeností a kontaktů.

Na co se chcete v pozici předsedy zaměřit?

Především hodlám u zaměstnanců probudit zájem o vstup do naší organizace. Zatímco starší ročníky odbory často vidí jako pozůstatek totalitního režimu, mladí kolegové si naopak někdy neuvědomují, že většina benefitů není samozřejmostí a jde právě o důsledek kolektivního vyjednávání s vedením společnosti.

Síla odborů se pochopitelně odvozuje hlavně od velikosti členské základny.

Jak probíhá spolupráce s odboráři společnosti Metrostav?

Také u kolegů došlo v letošním roce ke změnám ve vedení, s novým předsedou jsem se již účastnil vyjednávání o vyšší kolektivní smlouvě Skupiny Metrostav.

Podařilo se nám dohodnout některé změny, které ocení zvláště zaměstnanci menších společností. Součástí smlouvy jsou rovněž dva benefity, po nichž volala většina lidí. V tuto chvíli však nebudu konkrétní, přestože ke shodě již došlo, termín podpisu vyšší kolektivní smlouvy je totiž až v polovině prosince.

V každém případě jsem poznal, že s kolegy z Metrostavu jsme stále naladěni na stejnou notu.

Čím se nejvíce zabýváte v současnosti?

Jak jsem již zmínil, problém je menší počet členů naší organizace, a tedy i slabší pozice při vyjednávání o kolektivní smlouvě. Představy naše a vedení společnosti se rozcházejí v několika bodech. Těsně před vydáním tohoto zpravodaje jsme po vícero vyjednáváních došli ke shodě.

Stavebnictví bohužel neprožívá zrovna nejlepší období, což se projevuje na ekonomických výsledcích. Zaměstnanost je nestabilní, přitom odbornost a spolehlivost se u nových lidí nacházejí jen velmi složitě. Proto jsme se snažili prosadit takové výhody, které přispějí ke spokojenosti a stabilizaci stávajících zaměstnanců.

D4

Lyžařské závody Subterra 2018

Lyžařský areál Větrný vrch v Dolní Moravě bude začátkem příštího roku opět patřit tradiční sportovní akci společnosti Subterra.

V pátek 19. ledna se bude závodit v alpských disciplínách, slalomu speciál a obřím slalomu. Sobota bude ve znamení běhu v klasickém stylu, ženy musejí zvládnout trať dlouhou zhruba tři kilometry, muži o dva kilometry delší.

Pro zájemce bude z pátku na sobotu v penzionu Pod Vlekem zajištěno ubytování se snídaní, v den konání sjezdových disciplín také permanentka. Pokud by kapacita zařízení nestačila, dostanou přednost závodníci, kteří se zapojí do obou soutěžních dnů. Již ve čtvrtek se lyžaři mohou ubytovat na vlastní náklady, 460 Kč za nocleh se snídaní je třeba zaplatit do 12. ledna. Pojištění Subterra nehradí, řeší se individuálně.

Na lyžařské závody Subterra 2018 se lze registrovat nejpozději týden před jejich konáním, tedy do pátku 12. ledna. Přihlášky jsou k dispozici v aplikaci SharePoint. ■

Kontakty odborových organizací

Dne 1. října vstoupila v platnost nová struktura odborových organizací i nastavení jejich smluvních vztahů se společností Subterra a.s.

Pracovněprávní problematikou se nyní zabývá ZO OS Stavba ČR Subterra a.s., IČO 75049783, sídlící na adrese Koželužská 5, Praha 8. Předsedou je Michal Žáček.

Seniorské aktivity zajišťují dvě regionální organizace. Samostatný právní subjekt tvoří ZO OS Stavba ČR SUBTERRA a.s., IČO 75066220, se sídlem Ostrovec 233, Tišnov. Uskupení spadající pod pražskou organizaci, jehož příjmy a výdaje eviduje oddělený účet, pak představuje ZO OS Stavba ČR Subterra Praha – senioři. Předsednicou pozici zastává Josef Mařík.

Funkci hospodářky vykonává Eva Krausová z Oddělení provozní účtárny. ■

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

50 let		
Andrej Olah		5. 12.
Karel Gajer		5. 1.
55 let		
Vladislav Kostka		23. 12.
Ladislav Hauzr		12. 1.
60 let		
Milan Truhlář		12. 1.

PRACOVNÍ JUBILEA

10 let		
Ing. Petr Mikulášek		1. 12.
Petr Musil		1. 12.
Ludmila Stojanová		1. 12.
Jan Brož		3. 12.
Ing. Michal Krenar		1. 1.
Ing. Tomáš Pospíšil		2. 1.
Bc. Jan Kaška		10. 1.
Eva Krausová		21. 1.
15 let		
Michaela Petrová		1. 12.
Ing. Petr Smažik		9. 12.
Jan Bernard		1. 1.
Zdeněk Kučera		1. 1.
20 let		
Ing. Petr Novák		8. 1.
Petr Blažek		14. 1.
30 let		
Miroslav Chyba		3. 1.
Libor Váca		4. 1.

Galavečer Cesty za snem

Završením letošních aktivit společnosti Cesta za snem, určených nejen handicapovaným, se 3. listopadu stal slavnostní večer v pražském Orea hotelu Pyramida. K hlavním partnerům akce se řadila i Subterra.



Slavnostní ukončení letošní sezony si nenechalo ujít přibližně 550 hostů.



Mužem roku Cesty za snem 2017 byl vyhlášen Luboš Ježek.



Titul žena roku Cesty za snem 2017 obdržela Tereza Bártová.



Několika písněmi z připravované desky večer doprovodil zpěvák a klavírista Honza Jareš.



Dalším vystoupením byl tanec u tyče, který předvedla mistryně světa Daniela Pecinová.



Subterra a Metrostav podpoří aktivity spolku Cesta za snem i v roce 2018.

Program večera zahrnoval vyhlášení absolutního vítěze Metrostav handy cyklo maratonu, série ČEZ handy kvadrantů a rovněž titulů muž a žena roku Cesty za snem 2017.

Přítomní dále v premiéře viděli dva krátké dokumenty. Snímek 111 hodin na zemi zachycoval letošní cyklomaraton, film Továrna na sny představil samotný spolek Cesta za snem.

Kromě oficiální části programu došlo na četná setkání přátel a známých ze všech sportovních akcí, jež se v končícím roce konaly a na nichž ne-

chyběli ani zaměstnanci společnosti Subterra. Zaznělo také mnoho silných příběhů o lidech, kteří se svým handicapem statečně bojují a často ještě mají sílu pomáhat ostatním.

Dobrou zprávou je, že podpora spolku Cesta za snem ze strany společnosti Metrostav a Subterra bude pokračovat i v roce 2018. Dne 14. října jednal zakladatel dobročinné organizace Heřman Volf s generálním ředitelem Ondřejem Fuchsem a dalšími zástupci společnosti o podobě spolupráce, Subterra opět bude generálním partnerem jed-

né z větších akcí a na ostatních bude patřit k partnerům hlavním.

Cesta za snem připravuje již tradiční sportovní aktivity rozložené do celého roku i několik novinek. V únoru půjde o ruční řízení aut vozíčkáři na závodním okruhu v Mostě. V květnu proběhne čtyřicetihodinový závod dvojic zdravých/handicapovaných na vozíku a bruslích a též Atletický meeting, spojení předních atletů s handicapovanými na klání v centru Prahy. Metrostav handy cyklo maraton se koná na přelomu července a srpna 2018. ■

Konference Železnice 2017

Poslední listopadový den se v kongresovém sálu pražského hotelu Olšanka konal 22. ročník konference Železnice, již pořádá SUDOP PRAHA a SŽDC. Společnost Subterra byla opět generálním partnerem.



Subterra je partnerem pražské železniční konference již více než deset let.

Odborné setkání zástupců investorů, projektantů, stavitelů i správců železniční infrastruktury se jako obvykle zabývalo mnoha otázkami.

Jedno z hlavních témat představovaly investice do železnic, významné připravované nebo realizované stavby a nová technická řešení využívající při budování tratí i jejich provozu.

Široce diskutovaná byla rovněž problematika rychlého spojení, která se objevila v několika příspěvcích. Konceptní a strategický pohled představil například Luděk Sosna z ministerstva dopravy, o zrychlování úseku mezi Prahou a Mnichovem

pak podrobněji hovořil Matěj Mareš ze společnosti SUDOP.

V druhé části konference měla zastoupení též divize 3. Prezentaci o postupu při revitalizaci trati Břeclav–Znojmo, kterou zpracovali Tomáš Macháček a Ondřej Korkeš, přednesl první jmenovaný. Kromě řady dalších tuzemských projektů představili ostatní účastníci i stavby realizované v Polsku a na Slovensku.

Samotné příspěvky doplňovala formální i neformální setkání a diskuse sloužící ke sdílení profesních zkušeností. ■

Subterra opět na Pražském jaru

Příští festivalový ročník bude skladbou pořadů připomínat výjimečné výročí – sto let české státnosti. Výjimečný je i vztah Pražského jara a společnosti Subterra, partnerství potrvá již sedmadvacet let.

Při 73. ročníku zazní mnohá díla českých autorů působících od roku 1918 do současnosti, některá z nich dokonce ve světové premiéře. Takové premiéry nejsou na Pražském jaru ničím ojedinělým; festival je jediným českým reprezentantem v Mezinárodní společnosti pro soudobou hudbu (ICM).

Další dramaturgickou osu bude tvořit sto let, která uplynula od narození světoznámého amerického skladatele a dirigenta Leonarda Bernsteina. Ten v Evropě debutoval hned na prvním ročníku Pražského jara v roce 1946. Vrátil se sem i o rok později a k festivalu si vytvořil osobní vztah. Na po-

sledním evropském turné v roce 1990 zde při závěrečném koncertu dirigoval Beethovenovu Devátou. Na podzim téhož roku zemřel.

Při výběru příštího partnerského koncertu společnosti Subterra padla volba právě na Bernsteina a další americké autory – Coplanda a Barbera. Všechna díla zazní v podání České filharmonie pod taktovkou bostonského dirigenta Keitha Lockharta.

Koncert se bude konat v pátek 25. května 2018 v Obecním domě.

Vladislav Beneš



V loňském roce vstoupilo spojení Pražského jara a společnosti Subterra do druhého čtvrtstoletí.