

Rekonstrukce Národního muzea zdárně pokračuje
více ve fotoreportáži na str. 4



KRÁTCE / AKTUÁLNĚ



Půlka je pryč

Poslední únorový víkend zbourali stavbaři vedení týmem Ing. Jiřího Capila z divize 4 na stavbě dálnice D48 v úseku Rybí – MÚK Rychaltice polovinu mostu přes silnici I/58. Zhruba

za rok a půl zde postaví novou, větší. Pokud půjde vše podle plánu, převedou na ni dopravu a totéž udělají na začátku srpna 2019 s pravou polovinou. Pak už se řidiči budou moci těšit na dokončení prací a pohodovou jízdu.

Zprávy z Janáčkova divadla v Brně

Jak 1. března uvedl Brněnský deník, potrvá oprava Janáčkova divadla téměř o rok déle, než měla, protože jeho konstrukce byly více poškozené, než se očekávalo. Herci, hudebníci i diváci se však do něj vrátí ještě před ukončením oprav a Festival Janáček Brno 2018 zde začne 17. listopadu přesně podle plánu. Stavbu řídí divize 1.



Lávka v Písku

Poklepek na základní kámen začala 27. února stavba lávky přes Otavu mezi píseckými lokalitami Hradiště a Svatý Václav. Stejně jako nedaleký jez, který byl rekonstruovaný v roce 2014, ji vybudují

kolegové z oblastního zastoupení divize 6 pro Jihočeský kraj vedení Ing. Milanem Hromádkou. Autorem návrhu je místní rodák Ing. arch. Josef Pleskot.

Nové informace na internetu

Akciová společnost Doprastav Asfalt, která je členem Skupiny Metrostav, spustila 28. února do provozu nové webové stránky na adrese www.doprastavasfalt.sk. Najdete na nich informace o všech osmi jejích výrobních i službách, které na Slovensku nabízí.

Po severním i jižní

Pod dohledem Ing. Jana Zemánka a jeho techniků z divize 5 začaly 19. února stavební stroje likvidovat jižní železniční most přes Mikulášskou ulici v Plzni.

V rámci přestavby osobního vlakového nádraží už vloni v dubnu stavbaři snesli původní a větší severní most a nahradili ho novým, který byl úspěšně uveden do provozu na konci roku 2017. Na řadu teď přišel most jižní. Jeho tři samostatné podélné části, z nich každá vážila zhruba 35 tun, snesl jeřáb (foto) z opěr na zem za velkého zájmu médií. „Dva krajní díly mostu poputují do šrotu, prostřední odvezeme na deponii SŽDC a možná se ještě použije na nějaké jiné trati,“ poznamenal vedoucí projektu.

Po demontáži vodorovných mostních konstrukcí dojde k demolici jedné z opěr a dělníci zahájí přípravné práce pro stavbu nového jižního mostu, který bude železobetonový s ocelovými nosníky. Hotový by měl být letos v červenci. Zprovoznění Mikulášské ulice pro veřejnost je plánováno na 31. srpna 2018. Celý projekt by měl skončit v první polovině příštího roku.



METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

Voda na začátku i na konci



Stavbu bytového komplexu Karlín Park zkomplikovala týmu Ing. Martina Jiroty hned dvakrát voda. Na začátku se projevila velmi silným přítokem do stavební jámy, který několikrát přesahoval předpoklad projektu. Na závěr jako důsledek havárie vodovodního řádu o průměru 800 mm, při níž přivaly vody zatopily přízemí i suterény právě dokončených domů a poškodily nejen sadové úpravy. S obojím si divize 9 poradila.

„V souvislosti s letošním lednovou havárií, nebo možná lépe řečeno s lokální záplavou, kterou vyvolala, byly kompletně zasaženy komunikace i chodníky, sokly fasády, sadové úpravy, garáže v obou podzemních podlažích, část technologií, technické prostory, výtahy a asi polovina ploch v přízemí. Bytů se voda našťestí nedotkla, protože ty se nacházejí až od prvního patra výš,“ říká Ing. Jirota.

Poradit si s neočekávanou událostí nebylo jednoduché. Stavba tří bytových domů (foto) se čtyřmi, devíti a deseti patry nad společnými suterény a přízemní podnoží skončila v polovině ledna kolaudací všech 136 bytů, společných prostor i venkovních a sadových úprav. Investor si měl Karlín Park převzít 31. ledna. Den předtím ale havárie dílo poničila natolik, že jeho předání bez vad a nedodělků nebylo možné. „Věříme, že většina sanačních prací a oprav skončí do dubna, a pak zakázku bez dalších komplikací předáme. Klienti se tak budou moci stěhovat už na přelomu dubna a května,“ doplnil vedoucí projektu.

Základem úspěchu je dobrá spolupráce

Tak jako u jiných bytových projektů se i v Karlíně divize 9 nejvíc potýkala s nedostatkem volných stavebních kapacit. Vyřešila je stejně schopně jako na začátku prací velký přítok podzemní vody do stavební jámy a později i relativně složitý fasádní plášť. Zatímco byty stavbaři dokončili podle přání jejich budoucích obyvatel – všechny totiž

byly dlouho před dokončením prodané – nebytové prostory upravili podle požadavků klientů jen některé. Část dohotovili pouze jako Shell & Core, tedy v základní úpravě bez finálních úprav interiéru, které si klient dokončí sám.

„Co bych chtěl dodat na závěr? Určitě poděkovat svým lidem, odborníkům z centrály i divize a v neposlední řadě také objednatelům, realitní a investiční firmě Daramis a společnosti Raiffeisen Direct Investments, za profesionální a férový přístup,“ uzavřel Ing. Jirota.

– red –, foto Petr Adámek



Karlín byl založen roku 1817 jako oficiální pražské předměstí na tzv. Špitálském poli. Na území, které od roku 1235, kdy jej Anežka Přemyslovna obdržela od své matky Konstancie, sloužilo špitálu sv. Františka. Jméno dostal na počest Karolíny Augusty Bavorské, čtvrté manželky císaře Františka I. V letech 1903–1921 byl městem a k 1. lednu 1922 se stal součástí Velké Prahy. Leží v údolní nivě Vltavy, kterou první mohutná povodeň zasáhla již roku 1432. Karlín poničila také roku 2002, což nastartovalo jeho současnou obnovu.

8. března 2018 / 4 / XXX

Ptáme se: Ing. Josefa Malknechta, vedoucího projektu z divize 5 str. 2

Plzeňský Hamburk – přístav pro obchod i bydlení str. 2

Další plzeňská stavba divize 1 ve znamení sportu str. 3

Rekonstrukce s výhledem na Karlovy Vary zdárně probíhá str. 3

Vodohospodářská díla

Do pravidelné soutěže Vodohospodářská stavba roku přihlásil Metrostav za rok 2017 jen jeden projekt – čístrnu odpadních vod v Poděbradech. Další dva, na kterých se divize 6 podílela, přidali navíc projektant či investor. Výsledky soutěže budou vyhlášeny v březnu při příležitosti Světového dne vody.



Intenzifikace a rozšíření ČOV Poděbrady

Dodavatel: divize 6 Metrostav, VHZ–DIS
Realizace stavby: 2010–2017
Vedoucí projektu: Ing. Petr Brož
Zvýšení kapacity: z 25 000 na 38 200 EO

„ČOV se nachází blízko obytné zástavby, proto byla navržena se zastropenými akivačními nádržemi a uzavřeným kalovým hospodářstvím. Nestandardní konstrukční řešení s nadzemními zakrytými nádržemi bylo ze stavebního hlediska výhodné, protože jsme kousek od Labe nemuseli provádět složité zakládání,“ uvedl Ing. Brož.

Rekonstrukce jezu Černošice, říční km 8,143 (foto č. 1)

Dodavatel: divize 6 Metrostav, Zakládání staveb
Realizace stavby: 2014–2017
Vedoucí projektu: Ing. Petr Brož
Obsah díla: pevný jez, rybí přechod, lodní propust, šterková propust, nová dělicí zeď

„V průběhu rekonstrukce jezu několikrát zahrozila vysoká voda, ale k fatálním škodám na stavbě našťestí nedošlo. Vždy stačilo jen opravit nebo doplnit poškozené provizorní zemní hráze a komunikace. Velmi nám naopak při stavbě pomohlo suché léto v roce 2015,“ řekl Ing. Brož.

Výstavba plavební komory, jez Hněvkovice (foto č. 2)

Dodavatel: divize 6 Metrostav, Zakládání staveb
Realizace stavby: 2014–2017
Vedoucí projektu: Jan Prokeš
Obsah díla: prodloužení Vltavské vodní cesty o 13 km

„Nejsložitější bylo vybudovat stavební jámu pro výstavbu plavební komory. Kromě toho, že byla uprostřed řeky, která nám několikrát ukázala, co dokáže, zde byla velmi různorodá geologie. Pro rozrušení horniny jsme museli použít nevybušnou směs Cevamit, se kterou jsem se do té doby nesetkal. Hrozily tu sesuvy kamenných bloků a jednou dokonce celkový kolaps stavební jámy. Jejich utěsnění proti vodě a zajištění stěn bylo velmi obtížné, geolog byl na stavbě snad každý týden,“ vzpomněl Jan Prokeš.

Světový den vody se už 15 let pravidelně koná 22. března. Mottem toho letošního je „Nature for water“.



Zima na Islandu

Jeden farmář, tříčlenná obsluha 50 let staré vodní elektrárny – kde mimochodem měli na začátku turbínu ze Škodovky – tým divize 5, polární lišky a tuleni jsou přes zimu jediní obyvatelé fjordu Arnarfjörður (foto č. 1). „Ještě tu prý bývají velryby, ale s těmi jsme se zatím nesetkali,“ doplňuje Ing. Josef Malknecht, vedoucí třetího a dnes jediného rozpracovaného projektu Metrostavu na Islandu.

Trasa zhruba 5,3 km dlouhého tunelu Dýrafjörður vede skrz náhorní rovinu Hrafnseyrarheiði, kde nejvyšší hora Sandfjall dosahuje výšky 775 m n. m. Zhruba dvě třetiny tunelu rází tuneláři dovrchně metodou Drill & Blast (foto č. 2) z jižního neobydleného fjordu Arnarfjörður. Do konce letošního října se přesunou na sever a začnou protiražbu z portálu v Dýrafjörðuru, který bude poblíž městečka Þingeyri přístupný pro dopravu po celou zimu.

Geologie, se kterou se raziči v hoře setkávají, se od předpokladů poněkud liší. Kromě nečekaně vysokých vodních přítoků (foto č. 3), které už dosáhly až 1300 l/min, se musejí častěji vypořádat také s poruchovými zónami.

Zatím kolegové vyrazili více než 1300 metrů tunelu s běžným profilem 55,59 m² a dva rozšířené bezpečnostní zálivky s profilem 78 m² (foto č. 4). Dokončili už i čtyři appendixy o celkové délce přes 70 metrů, které jako kolmé tunely vedou z bezpečnostních zálivků a slouží třeba pro otáčení nákladních aut nebo umístění technologických místností. Práci v hoře jim umožňuje zateplená betonárna (foto č. 5), bez níž by stavbu ve vichrné pustině odříznuté v zimě od civilizace vůbec nemohli provést. Zdařbůh!

– red –, foto archiv stavby



Projekty společnosti BeMo ve Velké Británii

Zaměstnanci BeMo Tunnelling dnes pracují ve Velké Británii na pěti projektech. Jejich kolegové z britské dceřině firmy usilují o získání dalších zakázek – ať už ve sdružení či formou profesionálního servisu. Týká se to zejména staveb pro londýnskou podzemní dráhu a projektů tunelů v Stonehenge, Lower Thames Crossing, Snowdonia Pumped Hydro či tunelu Silvertown.

Crossrail, C510, Londýn

Na konci prosince 2017 ukončilo BeMo ve sdružení šesti-leté stavební práce na objektu C510 pro podzemní stanice Whitechapel (foto č. 1) a Liverpool Street. Dnes ještě demontuje tisíce měřicích bodů instalovaných na okolních budovách. Poslední zúčtovací a kolaudační podklady investor dostane už do konce letošního března.

High Speed 2, N1, Birmingham

BeMo se přes svou dceřinou společnost v UK stalo nominovaným subdodavatelem pro realizační sdružení. Při výstavbě obou tunelů Long Itchington Wood a Bromford (celková délka 8600 m) poskytuje klíčový technický a dělnický personál, technické poradenství, projektovou činnost a pronájem stavebních strojů.

Londýnské metro – modernizace a rozšíření stanic

Ve sdružení s dlouholetým partnerem Morgan Sindall obdrželo BeMo rámcovou zakázku (8–15 let) na tři projekty – jeden se týká pouze inženýrských staveb, druhý jen tunelů, a třetí obou dohromady – při modernizaci a rozšíření původních stanic metra. U první Camden Town Station stavba začne v červnu 2019, u tunelů o rok později.

Hamburk – přístav pro obchod i bydlení

V polovině loňského listopadu začal tým Ing. Miroslava Záhoře z oblastního zastoupení divize 1 budovat bytový dům a administrativní centrum v plzeňské lokalitě zvané Hamburk, která dala jméno i rozestavěnému komplexu. Hned naproti němu stojí pivovar. Jako zdroj spokojenosti zde proto může klientům v budoucnosti dobře posloužit také Prazdroj.

Hamburk Business Center a Residence Hamburk vytvoří na trojúhelníkovém pozemku položavřený blok domů, který polohou i výškou zohlední okolní zástavbu a moderním vzhledem naváže na sousední hotel Angelo.

„Objekty stavíme pro investiční skupinu Expandia. Ten administrativní na zastavěné ploše téměř 1400 m² poslouží v šesti patrech jako kancelářská budova, sedmé patro bude technické. V přízemí najdou své místo obchody a kanceláře. Celková pronajimatelná plocha dosáhne skoro 6000 m². Druhá čtyřpatrová budova se zastavěnou plochou něco málo přes 400 m² obsáhne 18 luxusních bytů a v přízemí dva obchody. Oba objekty na svazitém pozemku budou mít dva společné suterény pro 115 parkovacích stání a technické zázemí,“ říká Ing. Záhoř.

Administrativní budova se vzhledem zaoceánské lodě

Business Centrum s ostrou špicí a s hliníkovou prosklenou fasádou připomene svým tvarem velkou zaoceánskou loď (vizualizace). Bytový dům bude mít nad trojúhelníkovým půdorysem pohledově jednoduchý obvodový plášť s bílou nebo pískovcově světlou omítkou.

„Nosné konstrukce z monolitického betonu, které představují zhruba 28% objemu zakázky, pro nás provedou kolegové z divize 6. Jinak na samotné stavbě už asi nebude nic zvláštního, jen se kvůli jejímu umístění bude-

Hinkley Point C, OH2231 tunely a šachty v moři – výstavba jaderné elektrárny (vizualizace č. 2)

Od loňského léta podporuje BeMo firmu Balfour Beatty při přípravných pracích na šachtách a tunelech pro převod chladicí vody jaderných reaktorů. Uplatňuje při tom NRTM a při strojových ražbách poskytne klíčový technický a dělnický personál na celou dobu stavby, která potrvá 2–3 roky. Technické oddělení BeMo se ujme i projektování tunelových částí, strojní oddělení vypracuje studie na použití strojů při ražbách a potřebné stroje pronajme.

Odvodňovací tunel na Thames Tideway, Londýn

Od podzimu 2017 pracuje společnost BeMo pro sdružení firem Balfour Beatty, Morgan Sindall a BAM Nutall při výstavbě odvodňovacího tunelu pod Temží a při práci na šachtách a tunelech, které s ním souvisejí. Pro NRTM dává na jeden až dva roky k dispozici klíčový technický a dělnický personál. Zdařbůh!

Leo Falkner, Robert Dostál



me potýkat s omezeným místem pro zařízení staveniště a deponování materiálů. Tak jako všichni, kteří stavějí uprostřed města,“ říká stavbyvedoucí Ing. Pavel Koželuh.

Administrativní centrum s mimořádně úspornou energetickou náročností pro celkovou dodanou energii (třída A) a bytový dům s velmi úspornou třídou B by divize 1 měla dokončit už 30. června příštího roku.

– red –, vizualizace investor



Na cestě z Bavorska do Prahy vznikaly v Plzni v devatenáctém století u mostu přes řeku Radbužu krémy nabízející služby projíždějícím formánům. Jako první zde byl roku 1836 otevřen zájezdní hostinec U města Hamburku, který stál u odbočky na České Budějovice a byl velice oblíbený. Po rozšíření roku 1918 sice byl nazván hotel Rossija a v roce 1988 zbourán, jméno Hamburk ale dodnes nese celá oblast na jihovýchodní straně křižovatky U Jána poblíž hotelu Angelo, kde staví tým Ing. Záhoře z divize 1.

P T Á M E S E

Ing. Josefa Malknechta, vedoucího projektu z divize 5



„Nástup do Metrostavu byla vlastně náhoda, ale nikdy jsem jí nelitoval,“ říká Ing. Malknecht, který nastoupil k divizi 5 v roce 2004 ihned po studiu oboru management a ekonomika na Stavební fakultě ČVUT v Praze. Dva roky pracoval v útvaru nakupování a pak jej osud zavál na Island. Po dokončení tamější první zakázky Metrostavu zůstal severu Evropy věrný a rok se tu živil jako tesař. Poté se zapojil do stavby tunelu Norðfjörður a mezi zaměstnance Metrostavu se vrátil vloni v květnu. Dnes řídí stavbu tunelu Dýrafjörður.

Jaká je letošní islandská zima?

Až do Vánoc nebylo počasí tak hrozné, i když náš odjezd domů byl komplikovaný. Od začátku února se ale mezi Grónskem a Islandem střídají tlakové níže a přinášejí silný vítr a sněžení. Island není až tak studený, jak si lidé myslí. Přes svou severní polohu má díky Golskému proudu docela mírné klima. Při těch 11 zimách, co jsem tu zažil, se teploty obvykle pohybovaly kolem nuly. Občas se vyskytnou chladnější dny nebo noci, kdy teplota klesne až k minus 15, ale jedná se o krátká období. Horší je vítr, který teplotu pocitově sráží až o 10 stupňů a hlavně rozfoukává sněh. Svahy kopců jsou pak holé, ale v závětrí bývají mnohametrové závěje. U Arnarfjörðuru, kde dnes pracujeme, dosahuje vítr rychlosti přes 25 metrů za sekundu. Kousek dál po cestě od zařízení staveniště směrem k civilizaci je však snad největší území země. Tam mohou porvyví větru dosahovat až dvojnásobné rychlosti.

Vyrazili jste 1300 z 5300 m. Běží stavba podle plánu?

Minulá zima byla v západních fjordech mimořádně dlouhá. Zavřené přístupové cesty neumožnily ani plánované podepsání smlouvy v místě stavby a zpozdily tak přípravu zařízení staveniště i portálu. Pokud ale uvažujeme skutečné datum zahájení prací, daří se nám razit podle plánu, přestože geologické poměry jsou trochu horší, než jsme předpokládali. Často totiž narážíme na přítoky podzemní vody, které ražbu komplikují.

Jste na třetí islandské stavbě. Která je vám nejbližší?

Na prvním projektu jsem byl mladý a rozkoukával se. Při druhém jsem využíval nabyté zkušenosti. Za nejbližší dnes považuji ten současný – líbí se mi vlastní betonárna i nový vrtný vůz, ale hlavně, jak jsme si zakázku připravili. Měli jsme na ni čas a mohli si promyslet, co budeme potřebovat a jak to sem dopravíme. Věděli jsme, že budeme přes zimu odříznutí od civilizace a musíme mít vše nutné k tomu, abychom přežili bez pomoci. Máme proto velmi dobře vybavenou dílnu, na kterou jsem opravdu pyšný. Zatím nám totiž nic důležitého nechybělo.

Co vás na stavbě nejvíce baví?

Vidět hmatatelný výsledek naší práce, přibývající metry tunelu. Když nám vše klapne, máme to, co je třeba, nedochází k prostojům a omezí se stresové situace. Ale i pokud se něco rozbije, máme šikovné lidi, kteří si poradí sami. Dosavadní problémy se nám podařilo vždy v krátké době překonat. Baví mě plánovat a promýšlet varianty dalšího postupu, třeba kdy a jak se přestěhujeme na druhý portál, jaký typ izolací proti vodě a mrazu investor nakonec zvolí, jakým způsobem budeme betonovat portálové úseky a technologické místnosti.

Líbí se vám na Islandu?

Líbí a asi nejvíce to, jak tu jsou lidé klidní. Pocítíte to hned, jak přistanete na letišti v Keflavíku. Mám takovou teorii, že jsou tu tak vynervovaní počasím a tím, jak se mění délka dne, že se pak už zbytečně nestresují mezi sebou. Mohu ale potvrdit, že se jim právem říká Italové severu. Pokulhávají v plánování a organizaci, nikam nespěchají. Zato si tu ale věří a nikdo toho nezneužívá. Dané slovo platí.

Co si myslíte, že je pro průběh stavby nejdůležitější?

Lidi. Jsme dobrá parta a díky ní jsme tam, kde jsme. Chci poděkovat všem, kdo se na projektu podílejí či podíleli, a to nejen kolegům z divize, technikům a dělníkům. Jsem rád, že máme dobré vztahy i s partnerem ve sdružení či místními obyvateli okolních fjordů, kteří mají z projektu radost a těší se na snadnější cestování i v zimním období.

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Haly Magna: po částech a za provozu

Společnost Magna Exteriors, která se specializuje na dodávky prvků pro automobilový průmysl, výrazně rozšiřuje skladové a obslužné prostory ve svém výrobním závodě v Nymburce. Metrostav se na jejím projektu podílí čtvrtou zakázkou. Pracovníci divize 8 se v jejím tamějším areálu pohybují už od listopadu 2016.

První zakázku – rozšíření staré skladové haly – předávala divize 8 vloni v září. Na druhou, což byly hrubé terénní úpravy nutné pro rozšíření vstříkovny, navázala třetí – její výstavba (foto č. 1), která by měla být dokončena do května. Rozjíždí se ale už i čtvrtá zakázka na výstavbu skladu černých dílů. U ní v únoru vznikaly železobetonové patky a vyráběly se ocelové konstrukce. Sklad naváže na halu vstříkovny a má být dokončen do podzimu.

Ing. Ondřej Matoušek, vedoucí týmu Metrostavu, připomíná, že zakázky prošly v průběhu zadávacího řízení řadou změn: „U díla tohoto objemu se obvykle nesetkáváme s rozdělením na tolik etap a s takovým množstvím změn

a víceprací.“ U té první se třeba musel připravit nový projekt, který by vyhovoval předpisům pro instalované hasicí zařízení. To v nevytápěné hale mimo jiné znamenalo, že se musely téměř čtyři kilometry potrubí opatřit topným kabelem a izolací. Všechny zakázky se nicméně podle něj daří zvládnout, stavebně i finančně.

Stavby za provozu jsou vždy náročné

Stavební úpravy i veškeré konstrukční práce probíhaly a probíhají podle požadavku investora za plného nebo jen částečně omezeného provozu. To se týkalo zejména rozšíření původní skladové haly (foto č. 2), kde se postupovalo v pěti etapách, a prostor, v němž probíhaly stavební práce, se musel oddělovat prachotěsnou stěnou. „Provoz skladu byl omezen minimálně. Do haly se průběžně navážely vyrobené díly a pro expedici do kamionů bylo možné celou dobu využívat alespoň čtyři z pěti vrat,“ konstatuje Ing. Matoušek. Za hladký průběh prací podle něj patří velký dík kolegovi Václavu Spálenkovi, který se mimo stavby staral i o komunikaci s investorem, aby přeprava skladovaných dílů zbytečně nebrzdila probíhající stavbu. „Řidiče i obsluhu průběžně informoval, kam je možné výrobky zavážet, a co bude nutné v příštích dnech vyklídit,“ doplnil.

Nymburský závod společnosti Magna Exteriors se orientuje na výrobu plastových dílů pro automobily, například nárazníkové moduly nebo přístrojové desky. Mezi jeho zákazníky patří podle webových stránek společnosti domácí automobilky Škoda Auto a TPCA v Kolíně, ze zahraničí jsou to zejména značky PSA, BMW a VW.

Blanka Růžičková, foto Jakub Červenka



Další stavba v Plzni ve znamení sportu

Na první pohled se může zdát, že Plzeň je Mekku sportovců. Alespoň podle stavebních zakázek, které zde prováděl či provádí Metrostav. Tým Ing. Miroslava Kšíra z místního oblastního zastoupení divize 1 tu třeba na podzim roku 2016 dokončil rozsáhlou rekonstrukci a dostavbu fotbalového stadionu Viktorie Plzeň a o rok později už začal pro stejného investora s dalším projektem. Tentokrát se jedná o dostavbu víceúčelové haly v areálu městských sportovišť na Slovanech. Hlavním cílem zakázky je zastřešit původní venkovní sportoviště, které využívají především házenkáři.

Hala o třech nadzemních podlažích bude víceúčelová a zastřeší hřiště na házenou navržené podle pravidel Českého svazu házenkářů. Sportoviště bude nejen chráněno před nepřízní počasí, ale jeho součástí bude i malá tribuna, šatny a zázemí pro házenkáře. V blízkosti haly pak vznikne i 46 nových parkovacích míst pro návštěvníky.

Během jednoho roku vyroste na Slovanech konstrukce s prefabrikovaným železobetonovým skeletem v kom-

binaci s nosným zdívkem z keramických bloků. Objekt bude založen na pilotách a železobetonových základových pasech. Stropní konstrukce vytvoří předpjaté panely a zastřešení haly navrhli architekti ze společnosti ASProjekt ve dvou úrovních. Střešní plášť vytvoří trapézový plech s minerální tepelnou izolací a PVC fóliovou hydroizolací. Fasádu haly v kombinaci žluté, zelené a světle i tmavě modré barvy doplní mléčné zasklení (vizualizace).

Komplikované bude zejména osazení prosklené fasády

Po pěti měsících od zahájení stavby jsou práce v plném proudu. „Po provedení pilot, základových pasů a částí železobetonové základové desky jsme kompletně dokončili prefabrikovanou nosnou konstrukci skeletu. Hotové jsou i vodovodní, horkovodní a kanalizační přípojky včetně ležaté kanalizace,“ popsal vedoucí projektu Ing. Miroslav Kšír s tím, že v současné době probíhá montáž konstrukcí střechy včetně trapézových plechů, hydroizolace spodní stavby a vyzdívků. Nejnáročnější částí celé stavby bude zřejmě předsazená zavěšená prosklená fasáda ze smaltovaného skla doplněná výplněmi otvorů s kompletně skrytým nosným rámem. Stavbaři si také budou muset poradit s náročným navázáním fasády na ostatní konstrukce.

Po dokončení stavby celého objektu musí divize 1 zajistit také interiérové a sportovní vybavení haly včetně lajnování, vnitřní LED obrazovky či úpravy osvětlení okolních venkovních sportovišť. Celá zakázka by měla skončit v polovině září, takže házenkáři a případně i basketbalové týmy, pro které bude hala také určena, v ní budou moci zahájit tréninky ještě před začátkem příští zimy.

Martina Vampulová, vizualizace stavba



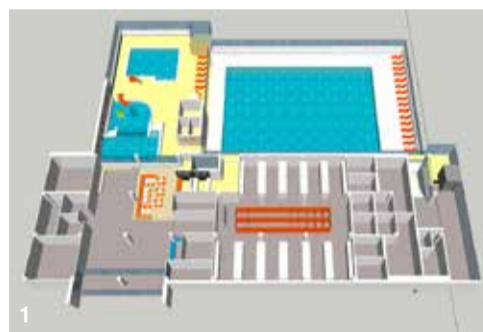
Časově napjatá rekonstrukce bazénu v Táboře

Obyvatelé Táboře a blízkého okolí si přes zimu nezaplavou. Pokud ovšem nemají bazén doma, nebo to naopak nejsou otužilci, kteří se odváží i teď vstoupit do vodní nádrže Jordán. Obyčejní plavci, třeba rodiny s malými dětmi, které by chtěly navštívit v zimním období bazén, mají smůlu. Na začátku ledna se totiž v plaveckém areálu zabydleli stavbaři z jihočeského zastoupení divize 6, aby místu vtiskli modernější vzhled.

Během pouhých osmi měsíců musí pod vedením Ing. Milana Hromádky zrekonstruovat vnitřní bazén, přestavět a rozšířit dětské koupaliště, které získá nové bazény, brouzdaliště a moderní vodní atrakce, a přistavět další část, v níž bude wellness centrum s whirlpoolem, kneippovým chodníkem a saunový svět (vizualizace č. 1).

„Osmiměsíční termín na celou stavbu je opravdu velice šibeniční. A to i proto, že jde o rekonstrukci, u níž se již nyní objevují nečekané problémy z oblasti statiky a založení, které je nutné projektově dorešit. Také už víme, že se dodávky některých navržených bazénových technologií uskuteční až těsně před dokončením celého díla. A to nechci ani připomínat aktuální problém na trhu s dodávkou tepelných izolací...“, řekl vedoucí projektu.

Stavbaři už mají za sebou bourací práce a dnes vrtají mikropiloty. Brzy je čeká sanace starých konstrukcí a přístavba monolitické části. Nad šatnami a vstupní halou totiž vyroste nové patro, do nějž architektka Eva Hubičková s kolegy umístila wellness o velikosti 350 m² s otevřenou střešní terasou o velikosti dalších téměř 300 m².



Rekonstrukce se v první fázi dotkne především dětského bazénu, vstupní haly a šaten. Dětská část (vizualizace č. 2) se významně rozšíří a nabídne několik vodních ploch pro různé věkové skupiny a aktivity – od brouzdaliště se skluzavkou a vodními atrakcemi pro nejmenší přes koupaliště s herními prvky pro předškolní děti až po výukový bazén. V zadní části bude sociální zázemí pro děti a sklad hraček a výukových pomůcek. Nově také vznikne suchý a mokry bufet. Velký, pětadvacetimetrový bazén se v této fázi projektu opravovat nebude, dostane ale novou vzduchotechniku a částečně i jednu stěnu a ochoz.

Divize 6 má zkušenosti i dobrého partnera

U rekonstrukce bazénu musí stavbaři pracovat velice pečlivě. U nekvalitního díla tokového druhu si totiž voda vždycky najde cestu... Ing. Hromádka si je toho vědom, protože už má s podobnými zakázkami zkušenosti. Ještě když působil v divizi 8, podílel se na rekonstrukci Balance clubu v BBcentru na Brumlovce, kde se prováděly v menším rozsahu podobné činnosti, jako teď čekají jeho tým v Táboře. „Stavbu provádíme ve sdružení s firmou Památky Tábor, s níž spolupracujeme také na rekonstrukci Husitského muzea v Táboře, a partnerství si zatím nemůžeme vynachválit,“ říká Ing. Hromádka. Snad zde dobrá spolupráce vydrží i v následujících měsících, aby se napjatý harmonogram podařilo dodržet a tábořské děti mohly už na podzim vyzkoušet nové vodní atrakce.

Martina Vampulová, vizualizace stavba



30

let oslaví čtrnáctideník Metrostavu. Až do 28. června 1988 vycházel jako součást novin o. p. Vodní stavby Praha, od července se však osamostatnil. K jeho začátkům se brzy vrátíme.

Rekonstrukce s výhledem na Karlovy Vary

Stavbaři z oblastního zastoupení divize 9 pro Karlovarský kraj se začátkem loňského října pod vedením Jana Mráze pustili do kompletní rekonstrukce výletní restaurace s rozhlednou, která je známá jako Goethova vyhlídka. Na provedení zakázky dostali téměř celý rok.

Goethova vyhlídka chátala už od konce minulého století. V roce 2017 sice byla stále v poměrně slušném stavebně-technickém stavu a neměla zásadní statické poruchy, obsahovala ale konstrukce, které neměly daleko k havárii. Krov byl poškozený, do stavby zatékalo, zdivo provlhalo, fasáda odpadávala, vnitřní vybavení a technické zařízení bylo nefunkční, balkony kvůli závadám nosné konstrukce nepřístupné a okna neodpovídala původním.

„Objekt budeme podle požadavku památkářů rekonstruovat tradičními stavebními materiály s maximálním zachováním původních konstrukcí. Proto jsme už odstranili všechny demontovatelné architektonické a umělecko-řemeslné prvky a ty zabudované ochránili před poškozením. Kromě změny dispozice vybudujeme i moderní rozvody vnitřních sítí, přičemž vodovod a kanalizaci napojíme na nové, asi půlkilometrové přípojky, na nichž jsme už začali pracovat. Původní septik přestavíme na požární a retenční nádrž se vsakovacím objektem a doplníme venkovní přístřešek pro umístění tepelných čerpadel a odpadu,“ popisuje vedoucí projektu Jan Mráz.

Práce ve Vyhlídce s vyhlídkou na Karlovy Vary

V současné době končí ve Vyhlídce bourací práce, při kterých stavbaři zlikvidovali zejména novodobou dostavbu, betonovou rampu pro přístup do suterénu, dispozičně nevyhovující příčky, původní rozvody instalací a odstranili veškeré poškozené prvky a konstrukce včetně stavebního materiálu s obsahem azbestu.

„Po rekonstrukci střechy Národního domu v Karlových Varech, kterou jsme dokončili před pěti lety, je Goethova vyhlídka další stavba, která v tomto městě vyžaduje těsnou spolupráci s památkáři. A ta nebývá nikdy jednoduchá,“ konstatuje přípravař Ing. Vladimír Šuma.

V částečně podsklepené stavbě, která má v původní restaurační části dvě nadzemní podlaží a o patro vyšší schodišťový rizalit s válcovou věží, začne opět sloužit roz-

hledna a nově i víceúčelový prostor pro kulturní a společenské akce, galerie a informační středisko s hygienickým zázemím. První patro budou využívat zaměstnanci jako kancelář a salonek. Jak si divize 9 s rekonstrukcí poradila, se veřejnost bude moci přesvědčit už letos koncem září.

– red –, foto archiv stavby



Vyhlídka Johana Wolfganga Goetha stojí od roku 1889 na vrchu zvaném Výšina věčného života asi 640 m n. m. jihovýchodně od centra Karlových Varů ve vnitřním území lázeňského místa a v CHKO Slavkovský les. Byla postavena na počest korunní princezny Stěpanie podle projektu vídeňských architektů Ferdinanda Fellnera a Hermanna Helmera jako romantická stavba v novogotickém stylu (foto). Má 42 metrů vysokou mohutnou válcovou věž s věžičkou a na vyhlídkovou plošinu zdobenou cimbuřím vede 165 kamenných schodů. Od roku 1958 je nemovitou kulturní památkou.

Vzdělávání v číslech

Možná se vám stalo, když jste se na konci roku podívali na čísla dokumentující vaši činnost, tak vás samotné překvapila. Totéž se událo v Centru vzdělávání Skupiny Metrostav. Podívejte se na některé údaje dokumentující práci jeho zaměstnanců v minulém roce:

- Organizace 1201 seminářů, školení, rozvojových aktivit
 - Interními akcemi prošlo 11 197 kolegů z divizí a vedení Metrostavu, zaměstnanců firem jeho Skupiny i partnerů ze subdodavatelství firem
 - V profesním školení zaměstnanci získali na 5600 způsobilostí pro plnění úkolů v rámci svého zařízení
 - Centrum zabezpečilo účast 553 kolegů na konferencích v České republice i v zahraničí
 - Proběhlo 35 vstupních kurzů Adaptace nových zaměstnanců, které absolvovalo 316 účastníků
 - 65 interních lektorů připravilo vstupy do odborných seminářů, za což jim patří obrovský dík
 - 47 studentů a absolventů vysokých škol prošlo specializovanými kurzy zaměřenými na jejich adaptaci do společnosti Metrostav
 - 469 zaměstnanců se zapojilo do aktivit spojených s firemní přípravou vybraných skupin techniků
 - Externí vzdělávací akce absolvovalo 1890 zaměstnanců
 - Firemních konferencí se zúčastnilo 458 lidí
 - Proběhlo 13 odborných technických seminářů, které se staly vyhledávanou formou setkávání odborníků z různých oblastí činnosti Metrostavu
 - 582 osvědčení získali kolegové pro činnost v rámci zakázek pro Správu železniční dopravní cesty
 - Uskutečnilo se 44 akcí pro rozvoj osobnostních předpokladů kvůli zkvalitnění řízení pracovních týmů
 - 105 zaměstnanců prošlo individuální přípravou k jazykovým zkouškám a speciální jazykovou přípravou pro působení na zahraničních zakázkách
 - V nabídce centra je více než 92 rozvojových aktivit připravovaných i za účasti specializovaných odborných pracovníků, středních a vysokých škol či externích odborníků – neváhejte je využít pro rozvoj i přípravu týmů.
- Celou nabídku Centra vzdělávání Skupiny Metrostav, kterou zajišťuje pouze čtyřčlenný tým pracovníků, naleznete na stránkách <http://skupina.metrostav.cz/ukr/>.

Mgr. Zdeněk Kostříž

Repliky pro muzeum

Repliky skleněných stropů a několika oken pro Národní muzeum v Praze vyrábějí skláři z Kolektivu Ateliers v Novém Boru. Původní zasklení bylo zničeno při bombardování Prahy za druhé světové války.

Z originálního zastropení schodišťové dvoraný (foto), které měřilo 180 m², se dochovalo jen pár střepe. Příprava nového tak trvala několik měsíců a byla značně komplikovaná, protože stropy musely vyhovět památkářům i splňovat novodobé bezpečnostní a požární předpisy.

„Výrobu provázely velké technologické problémy. Z fragmentů jsme třeba zjistili, že sklo bylo malováno barvami za studena, což není technologicky v pořádku, protože barvy dlouhodobě nevydrží,“ řekl vitrážista Zdeněk Kudláček. Střepe, které se našly v archivu, to potvrdily. Malovat strop sklářskými vyalovacími barvami zase zamítli památkáři, protože trvali na dodržení původního technologického postupu. Originální skla byla navíc jen tři mm silná a dnes není možné tak tenké sklo na stropě použít, protože se nesmí v případě rozbití vysypat. A speciální lak, který funguje jako bezpečnostní fólie, zase nesplňoval protipožární požadavky... Skláři se proto rozhodli vytvořit sklo bezpečnostní – mezi dvě skla chtěli dát fólii, která je při teplotě 140 °C slepí. Pokud bude malba uvnitř, nebude navíc docházet k její degradaci. Problémem ale byla váha, kterou by původní rám stropu neunesl. Museli proto zvolit slabší sklo, které ale zase praskalo... Všechny problémy však vyřešili a díky nim bude muzeum ještě krásnější, než jak jej veřejnost znala před rekonstrukcí.

Zdroj ČTK, Fotografie@Ester Havlova



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Rekonstrukce historické budovy Národního muzea zdárně pokračuje

Kompletní rekonstrukce jedné z nejvýznamnějších národních kulturních památek, historické budovy Národního muzea v Praze, kterou řídí tým Jana Kučery z divize 9 Metrostavu – za spoluúčasti divize 1 a ve sdružení s firmami Průmstav a Imos Brno – výrazně pokročila. Přesáhla už totiž hodně přes polovinu objemu prací, které celá zakázka obnáší. Pískovcové kopie sousoší Géníů, které až po osazení na vrchol středověkého tympanonu doplnila pozlacená kovová křídla a svatováclavská koruna, sice stále brání ve výhledu na Václavské náměstí lešení (foto č. 1), hlavní věž už ale má zpět svou původní podobu. Její krásu lze jako v zrcadle obdivovat v novém proskleném zastřešení dvoraný (foto č. 2). Téměř hotová je i fasáda západního dvora (foto č. 3). Také světlík nad hlavním schodištěm je zrepasovaný (foto č. 4). K jeho opravě posloužilo nejen lešení založené až v přízemí, ale i provizorní přestropení, které před poškozením chránilo konstrukci původně dekorativního proskleného podhledu nad schodišťovou dvoranou. Pod plachtami na lešení uličních fasád se skrývají truhláři, kteří osazují velkoformátová okna (foto č. 5). V interiérech se mísí rozpracované stavební činnosti s už hotovými díly. V panteonu třeba odborníci obnovili původní malby a štuky v obloučích lunet (foto č. 6), v jeho spodní části restaurují stěny i sloupy a z lešení pracují na ocelové konstrukci kopule. Podkroví, které bude sloužit převážně jako technologické zázemí, dostává svou finální podobu a v současnosti ho plní vzduchotechnické jednotky. V železobetonovém tubusu podzemní spojovací chodby mezi historickou a novou budovou Národního muzea se táhnou všechny páteřní rozvody technických zařízení budov, které brzy zakryje zdvojená podlaha (foto 7). Fotoreportáž připravila Ing. arch. Irena Klingorová z divize 9.

SLOUPEK ODBORŮ

Nabídka pro členy

Také na letošní rok připravil výbor ZO pro své členy bohatý program a řadu výhod:

Zvýšil frekvenci čerpání příspěvku na rodinnou rekreaci na výši 3000 Kč/člena na každé dva roky. Nadále platí možnost čerpat jedenkrát za rok příspěvek na dětskou rekreaci ve výši 2000 Kč/dítě.

Jednodenní zájezd ke Dni dětí proběhne začátkem června. Ve stejném měsíci se uskuteční tradiční večerní plavba po Vltavě pod pražskými mosty na výletní lodi Czechia s bohatým občerstvením a hudbou. Na podzim se mohou členové těšit na divadelní představení a předvánoční zájezd do vybraného města na vánoční trhy.

Vyjma uvedených jednorázových akcí je možné využít rekreační střediska na Trnávce a v Pasekách nad Jizerou jak pro odpočinek, tak i aktivní regeneraci. Zvýšil se příspěvek pro členy na 250 Kč/osobu za den, včetně rodinných příslušníků.

Dále se zvýšil příspěvek na sportovní a relaxační činnost na úroveň 600 Kč/rok, přičemž zároveň nadále platí příspěvek na masáže ve výši 600 Kč/člena dvakrát do roka. Další příspěvky mohou členové obdržet například za dárcovství krve a při příležitosti kulatých narozenin.

Informace o zmíněných akcích i dalších aktualitách lze získat u příslušných dílenských výborů nebo na internetových stránkách základní organizace www.odborny-metrostav.cz.

Panelová sídliště

Uměleckopřemyslové muzeum v Praze pořádá až do 20. května výstavu nazvanou Bydliště: panelové sídliště / Plány, realizace, bydlení 1945–1989.

Expozice přibližuje historii vybraných sídlišť v České republice a společenské, politické, kulturní a ekonomické souvislosti, jež jejich vznik doprovázely. Je vyvrcholením výzkumného a výstavního projektu Panelová sídliště v ČR jako součást městského životního prostředí, který probíhal v letech 2013–2017. Tým badatelů pod vedením Lucie Skřivánkové při něm zkoumal 73 českých sídlišť především z uměleckohistorického hlediska, věnoval se jejich architektuře a urbanismu, demografickým charakteristikám obyvatel a možnostem památkové ochrany. Protože na sídlištích dodnes žijí bezmála tři miliony obyvatel, může být výstava zajímavá téměř pro každého.

Výborné zlepšení

Na Jizerské firemní, která obnáší štafetový běh na lyžích 4 × 3 km libovolnou technikou, obsadili 17. února zástupci Metrostavu krásné deváté místo. Gratulujeme jim k výbornému umístění!

Omlazený tým Metrostavu ve složení Mojmir Stuchlík, Filip Křesťan, Jan Kolařík a Jan Vrbata se mezi 57 přihlášenými běžeckými štafetami opravdu neztratil a o mnoho stupínek vylepšil loňskou 22. příčku.

„Závod jsme si jako tým moc užili a byl to pro nás jednoznačně nejlepší výsledek v historii. Navíc umístění v první desítku týmů zahřeje. Jsem moc rád, že nás posílili Honzové Vrbata a Kolařík, kteří zajeli výborně na letošních Zimních sportovních hrách Metrostavu. Na trati se pral každý z nás po svém, ale v cíli svých úseků jsme všichni sípali a lapali po dechu obdobně. Co mě osobně těší, je i stoupající úroveň zázemí připraveného nejen pro účastníky Jizerské padesátky, ale i Jizerské firemní. Je vidět, že organizátoři posouvají laťku kvality stále výš,“ vzpomíná kapitán týmu Mojmir Stuchlík. Štafeta Subterra dojela ve stejném závodě dvanáctá.

–red–, foto archiv týmu

