

Stavba silničního obchvatu Kongsberg pokročila

více informací na str. 3



KRÁTCE / AKTUÁLNĚ



Projekty v Turecku

Metrostav Ankara İnşaat, který pracuje na projektu podzemní lanovky v Istanbulu, před několika dny dokončil hydroizolaci a konečné ostění horního staničního tunelu. Lanovka

propojí luxusní čtvrť Bebek na evropské straně Bosporu s pahorkem, kudy vede navazující trasa metra. Dráha by měla být podobná té, kterou známe z pražského Petřína. Tedy až na podstatný rozdíl: koleje povedou podzemním tunelem. Připomeňme, že Metrostav Ankara İnşaat pracuje také na výstavbě depa včetně přístupových tunelů ke stanici metra v Istanbulu.

První odpal na norském tunelu Slørda!

Razičí divize 5 zahájili své práce na jižním portálu 2566 m dlouhého tunelu Slørda, který vzniká v rámci projektu Fv. 714 v Norsku. Jde o nový 5,6 km dlouhý silniční úsek, kde tým pod vedením Ing. Jiřího Šacha buduje dva tunely: k prorážce druhého 768 m dlouhého tunelu Mjones došlo koncem září a další práce zde přebírá partner ve sdružení, společnost Bertelsen & Garpestad. Součástí projektu je také 735 m dlouhý osmipolový most přes Åstfjorden, jehož stavbu (spolu s budováním železobetonových konstrukcí tunelových portálů) řídí Ing. Robert Brož, Ph.D. Celý projekt by měl skončit na konci října 2020.

Daruj krev s Metrostavem

v pátek 9. listopadu 2018.

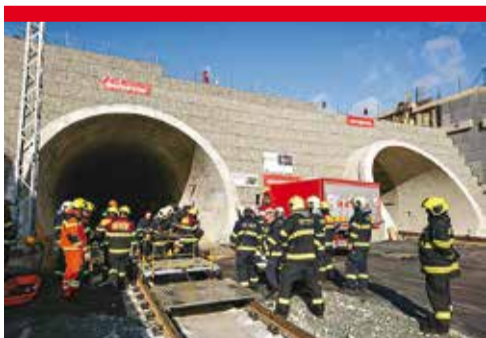
Přihlašovací systém

spuštěn na intranetu MTS

Děkujeme všem, kdo se připojí!

Kostel na Barrandově má zelenou

Divize 9 podepsala smlouvu na výstavbu kostela Krista Spasitele a komunitního centra na pražském Barrandově. Tým pod vedením Josefa Majera postaví nový katolický kostel a komunitní centrum pro farnost Praha – Hlubočepy, která nyní sídlí v kostela sv. Filipa a Jakuba na Zlíchově a nutně potřebuje rozšířit své zázemí. Plánovaný projekt by měl také povzbudit rozvoj duchovního, kulturního i společenského života na sídlišti Praha – Barrandov a stát se příležitostí k účasti i na různých vzdělávacích programech určených nejen věřícím.



Cvičný zásah hasičů v Ejpvicích

Na přelomu září a října k novým tunelům u Plzně přijelo několik hasičských vozidel. Nešlo o žádnou havárii, ale jednalo se především o prověření dojezdových časů jednotek HZS k portálům tunelů. Akce se konala bez účasti médií a veřejnosti, protože proběhla stále ještě na staveništi. Železniční tunely Ejpvic, významné dílo Metrostavu a Subterra, je těsně před finálním dokončením a první vlak, ještě bez cestujících, by tudy měl projet v listopadu.

METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

Vracíme se na Želivku



Kdykoliv padla v Metrostavu zmínka o Želivce, znamenala většinou ohlednutí do minulosti. Stavbu této nádrže, která je nejvýznamnějším zdrojem pitné vody pro Prahu, totiž v 60. letech 20. století zahájil podnik Vodní stavby a před zhruba 30 lety dokončil jako generální dodavatel přehradní a vodárenské části Metrostav, jenž byl z Vodních staveb vyčleněn. Dnes je se jménem Želivka spíše spojována nová velká zakázka.



Od dubna ji připravuje a 1. října jako lídr ve sdružení zahájil tým Ing. Petra Brože z divize 6. „Projekt nazvaný Modernizace Úpravy vody Želivka (ÚVŽ) stavba GAU zahrnuje vybudování nové haly filtrace s granulovaným aktivním uhlím (GAU), kolektoru, jenž ji propojí se sousední halou filtrace F2, a stavební úpravy na některých provozovaných objektech ÚVŽ – třeba na obtokovém kanálu ozonizace, provozní čerpací stanici a v hale filtrace F2. Práce, které bude ve sdružení řídit společný realizační tým a z Metrostavu se do nich ještě zapojí betonáři divize 6, musíme vykonat za provozu. Skončit bychom je měli v prosinci roku 2020,“ říká inženýr Brož.

Plášť haly zdobí zelenomodrá stuha

Objekt GAU filtrace (vizualizace č. 1), jenž obsáhne 16 filtrů s celkovou plochou 1604 m² a s výškou náplně 1,7 m, vytvoří částečně podsklepená jednopodlažní hala o rozměrech téměř 100 x 50 m. Její založení a vany filtrů (vizualizace č. 2) budou z monolitického železobetonu. Nadzemní nosná konstrukce obvodového pláště, která překlene rozpon přes 46 m, vznikne díky soustavě

ocelových rámu. Nová hala se přizpůsobí vzhledu starších objektů – její fasády ozdobí výrazná zelenomodrá stuha ve tvaru fázově posunutých sinusoid.

Práce závislé na termínech odstávky

„Z celého náročného díla bude nejobtížnější splnit plánovaný objem prací v termínu od 1. července do 30. listopadu příštího roku. Jedná se o období, kdy kvalita surové



vody ve vodárenské nádrži (nazývané správně Švihov, nikoliv Želivka) nevykazuje nežádoucí zhoršení či výkyvy v kvalitě. Může proto v ÚVŽ dojít k odstávce filtrace F2, ionizace a provozní čerpací stanice. Během této doby budeme muset především provést přestavbu čerpací stanice a komory hradidel, úpravy haly filtrace F2 a obtokového kanálu,“ konstatuje vedoucí projektu.

Doplněním technologické linky o GAU filtraci dojde v ÚVŽ ke zlepšení jinak kvalitní pitné vody, protože se z ní odstraní rezidua specifických organických látek (xenobiotika, pesticidy, farmaka atd.), která jsou obsažena v přírodním prostředí a tím i v surové vodě.

Lenka Svobodová, vizualizace stavba

Legenda hlavní vizualizace

- 1 Hala filtrace F2 – stavební úpravy
- 2 Budova dávkování D2 – stavební úpravy
- 3 Nová hala filtrace s granulovaným akt. uhlím (GAU)
- 4 Obtokový kanál ozonizace – stavební úpravy
- 5 Provozní čerpací stanice – stavební úpravy

16. října 2018 / 18 / XXX

Ptáme se: Ing. Ladislava Šabacha, hl. stavbyvedoucího z divize 5 str. 2

V prestižní anketě Stavba roku 2018 uspěly projekty Metrostavu str. 2

Divize 4 pracuje na modernizaci letiště v Českých Budějovicích str. 3

Ve výrobním podniku u Litvínova vyrostla nová skladovací hala str. 3

Start na dálnici D11

U mimoúrovňové křižovatky Kukleny (foto) byla 2. října slavnostně zahájena důležitá stavba – dálnice D11 1106 Hradec Králové – Smiřice. Nový úsek v délce 15,5 km postaví sdružení, které za Metrostav zastupuje divize 4, vedoucím projektu je Ing. Richard Rakouš.

Akce se zúčastnili jak zástupci zhotovitelů – za Metrostav generální ředitel Ing. Pavel Pilát, tak premiér Andrej Babiš, ministr dopravy Dan Ťok, generální ředitel ŘSD Ing. Jan Kroupa a zástupci místní samosprávy.

Úsek dálnice D11 Hradec Králové – Smiřice postaví sdružení vedené společností Eurovia, dalšími členy sdružení jsou Metrostav a Swietelsky. Metrostav se ujme 7,64 km dlouhého úseku, vybuduje 12 mostů z 20. Mezi nimi je třeba pětipolový dálniční most přes řeku Jordán o délce 105 m. „Již od získání zakázky intenzivně probíhají přípravné práce. Vlastní práce na staveništi odstartují skřívky a přesuny ornice, následovat budou práce na sanaci podloží, zhotovení šterkopiskových pilot v místech přechodových oblastí mostů a hlubinné zakládání těchto mostů,“ vysvětluje Ing. Richard Rakouš.

Dálnice z Hradce Králové ve směru na Jaroměř odvede dopravu z tranzitní silnice číslo 33 z Hradce Králové směrem na Náchod. Tato komunikace patří k nevytíženějším v Královéhradeckém kraji a její kapacita je vyčerpána. Často tu dochází ke komplikacím v dopravě. Na jaře stavbaři začali budovat i sedmikilometrový úsek D11 ze Smiřic do Jaroměře, hotov má být do konce roku 2021.

–red–, foto Robert Gruzovský



Ocenění Stavba roku

V Betlémské kapli proběhl 3. října slavnostní vyhlášení prestižní soutěže Stavba roku 2018. A Metrostav uspěl hned v několika kategoriích. Gratulujeme!

Rekonstrukce zastřešení haly žst. Praha hl. n. získala ocenění SFDI i cenu časopisu Stavitel, v kategorii Zahraniční stavba roku 2018 vyhrál tunel Nördfjördour. Diplom za zastřešení hl. nádraží se zástupci investora převzal Ing. Jan Hehejlik, náměstek ředitele divize 3 (na snímku č. 1 druhý zleva), titul za Nördfjördour přebíral oblastní ředitel divize 5 Ing. Aleš Gothard (na snímku č. 2 vpravo).

V případě zastřešení nejvýznamnějšího pražského nádraží (foto č. 3 a 4) šlo o rekonstrukci historické, památkově chráněné budovy. Tunel Nördfjördour (foto č. 5 a 6) dlouhý 7908 m je nejdelším tunelem na Islandu a zároveň také nejdelším tunelem, který kdy Metrostav postavil. Jeden tubus se dvěma jízdními pruhy zajistí spojnici mezi městy Eskifjordur a Neskaupstadur.

–red–, foto Petr Adámek a archiv stavby



Slavná pražská dominanta je opravená

Přes rok a půl trvala náročná rekonstrukce věže Staroměstské radnice (foto č. 1). Památka byla navržena podoba, kterou měla před druhou světovou válkou. Práce na radniční věži, kapli a orloji započaly v únoru 2017 a podílely se na nich společnosti Subterra a AVERS s architekty, odborníky a uměleckými řemeslníky.

V první fázi bylo nejprve zapotřebí provést restaurátorský a stavební průzkum fasády a také jednotlivých kamenných a architektonických prvků. Poté následovala velice obtížná stavba lešení. Jeho montáž a demontáž probíhala ve výšce až 70 m. Rekonstrukce probíhala v několika etapách, aby turisté nepřišli o celou památku. V období od května do listopadu 2017 byla dále provedena oprava střechy a vyhlídkového ochozu, během níž stavbaři našli v makovicích tubusy s poselstvím, které do nich bylo vloženo v letech 1948 a 1985.

Nová podoba astrolábu a původní ruční pohon

Na začátku letošního roku byl demontován orloj a předán do rukou restaurátorů. „Místo astronomických hodin divize 2 Subterra nainstalovala velkoplošnou obrazovku, která zachycovala podobu orloje včetně jeho odbíjení,“ doplňuje vedoucí projektu Pavel Horák. Orloj po rekonstrukci změnil podobu astrolábu a byly z něj vyňaty části zajišťující elektrické natahování. Restaurátor Petr Skála mu navrátil jeho původní ruční pohon. Do interiéru kaple byl dále navrácen zrestaurovaný oltář z 19. století, který se nacházel na půdě věže. Čtyři věžní hodiny dostaly nové ciferníky s barokní podobou. Jejich uvedení do chodu se uskutečnilo v březnu letošního roku za přítomnosti radních hlavního města Prahy.

Obnova portálů na tunelu Alter-Kaiser-Wilhelm

BeMo Tunnelling (BeMo), konkrétně oddělení Sanace stavebních objektů, z pověření společnosti Subterra provedlo injektážní práce v rámci rekonstrukce tunelu Alter-Kaiser-Wilhelm (AKWT) u německých obcí Cochem a Ediger-Eller v Porýní-Falcku.

Údržba stavebních objektů společnosti BeMo tak měla poprvé možnost otestovat spolupráci se sesterskou firmou. A lze říct, že po krátké fázi vzájemného sžití obou společností byly práce technicky a ekonomicky cíleně a efektivně dokončeny. Při provádění stavebních opatření se přistoupilo k nutné opravě portálů (foto). Zakázka byla ze strany Deutsche Bahn objednána v únoru 2017 jako dodatek smlouvy se Subterrou a tato následně přímo postoupila oddělení Údržba stavebních objektů společnosti BeMo. V rámci zakázky došlo na následující výkony:

- zajištění podkladů pro projektování,
- vypracování technického konceptu,
- projektování,
- předběžný průzkum,
- obnova zdíva (obklad zpevněného sanovaného podkladu, který je opravován přírodním kamenem, výměna poškozených částí z lomového a opracovaného přírodního kamene, oprava původního opracovaného přírodního kamene),
- injektáže zdíva,
- vyspárování zdíva,
- oprava orlic z přírodního kamene,
- izolace vodorovných ploch za pomoci olověného deskového obložení,
- izolace spár zdíva z přírodního kamene vystaveného povětrnostním vlivům skrz olověné těsnicí vložky.

Předání přihlížely stovky diváků

V poslední části oprav bylo mimo jiné provedeno tónování a nátěr kamenné fasády, zpětně byly osazeny pískovcové a dřevěné sochy a nainstalována síť proti plectvu. Radniční věž doplnilo osvětlení apoštolů, orloje a arkýře, na který míří reflektor z chodníku.

Oficiální předání památky proběhlo v pátek 28. září. Program zahájily fanfáry a úvodní slovo radního Jana Wolfa. V 18 hodin pak z nových vitrážových okének vyjeli opravení apoštolové (foto č. 2). Jediněné akci přihlížely stovky diváků. Následně byla v Galerii Preasidium ve druhém patře radnice slavnostně otevřena výstava fotografií a historických artefaktů dokumentující ukončenou rekonstrukci, proběhl také křest knihy Staroměstská radnice, která zachycuje zásadní okamžiky dějin památky. Od 20 hodin diváci sledovali originální videomapping. Věž Staroměstské radnice je po předání připravena na velké říjnové oslavy stoletého výročí vzniku Československa.

Text a foto společnost Subterra



Zejména fáze vypracování technického konceptu a projektování byla pro všechny zúčastněné strany velkou výzvou. Rozličné zájmové skupiny totiž měly, co se týká historického vývoje a významu stavebních objektů podléhajících přísné památkové ochraně, rovněž tak i jejich opravy, zcela rozdílné představy.

Jelikož práce na portálu v Cochem musely být provedeny pod velkým časovým tlakem, probíhalo projektování částečně souběžně s probíhající stavební činností. A ačkoliv s pracemi na portálu v Cochem bylo možné začít až v březnu 2017, BeMo dokázalo záměr dokončit v souladu s naplánovaným termínem do začátku června 2018. Práce na portálu v Ediger-Eller proběhly v období od května 2017 do května 2018. Výsledek rekonstrukce se ze strany zúčastněných organizací a zadavatele Deutsche Bahn setkal s velmi pozitivním hodnocením. Zaměstnanci oddělení Sanace stavebních objektů společnosti BeMo by touto cestou chtěli poděkovat za velmi dobrou spolupráci s kolegy ze společnosti Subterra. Zdařbůh!

Rainer Angst, Robert Dostál



P T Á M E S E

Ing. Ladislava Šabacha, hlavního stavbyvedoucího z divize 5



Jeho kariéra je velice spjata s projekty na železnici. Po absolvování Stavební fakulty ČVUT Ladislav Šabach v roce 2001 nastoupil nejprve k firmě Železniční stavitelství Praha a podílel se na rekonstrukci trati z Prahy do Ústí nad Labem. Postupně byl v mnoha významných projektech a nyní je v Metrostavu ředitelem výstavby Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hlavní nádraží, II. část, ze kterého se stane moderní vysokorychlostní železnice. Jde o významný tah přes frekventované pražské ulice.

Můžete shrnout vaše předchozí projekty?

Nejprve jsem jako mistr působil na modernizaci trati v úseku Hrobce – Lovosice, pak jsem pokračoval na stavbě Bubeneč – Kralupy, která se nacházela také na severním rameni. A můžu jmenovat další projekty: úseky tratí Bubeneč – Holešovice, Cheb – Státní hranice či Rokycany – Nezvěstice... S Metrostavem jsem se poprvé setkal kolem roku 2005, kdy jsem ještě působil v firmě Železniční stavitelství Praha, později Skanska ŽS. Metrostav společně se Subterrou a firmou Stavby silnic a železnic pracoval na Novém spojení (stavba nových částí pražského železničního uzlu, který se nachází východně od centra Prahy na okraji Žižkova a v Libni, pozn. red.). Pak jsem působil u jiných firem a chvíli pracoval také Německu.

Kdy a jak jste začal spolupracovat s Metrostavem?

Pro Metrostav jsem nejprve pracoval externě coby hlavní koordinátor a specialista rekonstrukce trati Bubeneč – Holešovice. Měl jsem na starosti všechny harmonogramy, přípravu výluk a kontrolu prací ve výluce. Projekt probíhal ve sdružení se Subterrou, která měla na starosti železniční svršek a spodek, Metrostav zajišťoval ostatní. V roce 2015 jsem pak k naší firmě nastoupil do zaměstnaněckého poměru a měl na starosti rekonstrukci tramvajové trati v Praze, Evropská, II. část. Nyní je to již zmíněný a rozsáhlý projekt Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hlavní nádraží, II. část.

Co pro vás tento projekt znamená?

Pro mě je to po 10 letech nejvýznamnější a největší stavba po Novém spojení. Trať u Hostivaře je zajímavá určitě tím, že se z části nachází v prostoru dlouho nevyužívaného bývalého kolejiště seřaďovacího nádraží. Ze dvou třetin se tak staví takřka na zelené louce. V místě sice bylo nějaké kolejiště, ale je nefunkční. Pak stavíme spoustu zajímavých mostů. Je to také největší stavba, kterou jsem kdy řídil. Nové spojení objemově bylo větší, ale tam jsem nebyl v pozici ředitele výstavby.

Co to vůbec obnáší být ředitelem výstavby tak velkého projektu?

Na začátku se řeší spousta smluvních záležitostí, vybírají se subdodavatelé, je třeba neustále komunikovat s investorem. Všechno musím řešit osobně, musím se s těmi lidmi pravidelně setkávat. Ta úřednickina je důležitá. A svým lidem z pozice ředitele musím vytvořit prostor pro to, aby mohli dobře pracovat. Jsem takový filtr mezi stavěním a úřednickinou. Ředitel výstavby by měl určitě celé té stavbě rozumět a měl by být schopen na stavbě zkontrolovat si to, co je důležité.

Který projekt se vám ještě nejvíce vryl do paměti?

Určitě to byl velký projekt Nové spojení. Tehdy to byla moje první zkušenost s firmami Metrostav a Subterra, i když jsem tehdy v rámci velkého sdružení pracoval pro jinou firmu. A dělal jsem tam hlavního koordinátora a zástupce ředitele výstavby za Skanska ŽS. Tenkrát to byl pan Ing. Karel Štěrba, který mě spoustu věcí naučil. Bohužel už dnes není mezi námi.

Jak odpočíváte a co vás, kromě toho, že žijete stavbou, naplňuje?

Žiju rodinou. Musel jsem se naučit a striktně to i dodržuji, že čas, který věnuju práci a blízkým, odděluji. Je potřeba rodinu mít, věnovat se jí. Pak také hraju golf, tenis a rád lyžuju. Samozřejmě jsou období, kdy je na to méně času, ale snažím se o sebe přiměřeně k věku starat.

Za rozhovor děkuje David Kalců

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Divize 4 pokládá CB kryty nejen na dálnicích

Středisko betonových vozovek divize 4 začalo koncem srpna pod vedením Ing. Jana Růžičky spolupracovat se společností Hochtief CZ na modernizaci letiště v Českých Budějovicích. Jde o rekonstrukci a rozšíření odbavovací plochy APN M (Middle) a rekonstrukci pojezdových drah TWY T a TWY B (foto č. 1).

„I když máme zkušenosti s právě ukončenou rekonstrukcí pojezdových drah na letišti Kbely, začátek činnosti v Českých Budějovicích byl hektický. Asi tři týdny před jejím zahájením nám totiž sjednaný dodavatel materiálu odmítl spolupráci. Takže jsme museli co nejrychleji přesunout naši mobilní betonárnu SBM Euromix 3000 CCE z Ostředku, kde zajišťovala směsi pro celkem tři úseky modernizace dálnice D1, a postavit ji přímo v areálu letiště (foto č. 2). Přitom bylo nutné vymyslet recepturu betonu, popsat komodity na jeho výrobu v objemu zhruba 8000 m³ a dopravit je na místo. Podařilo se nám to jen díky vedoucímu útvaru nakupování naší divize Ing. Marti-



nu Jedličkovi a velkému nasazení našeho týmu techniků. Nyní u obou stavebních objektů, kde působíme, dokončují kolegové ze střediska asfaltových vozovek vedení Rostislavem Kameníkem pokládku cementové stabilizace a my pod vedením Ing. Petra Štědronského vyrábíme betonovou směs a pokládáme cementobetonový kryt, což řídí Ing. Petr Stejskal,“ vypočítává Ing. Růžička.

U přestavby na mezinárodní letiště

Pojezdové dráhy byly nejen v havarijním stavu, ale nevyhovovaly přestavbě letiště z vnitrostátního na mezinárodní. Aby tu mohla přistávat letadla s kódovým písmenem C (třeba typu Boeing 737 či Airbus A 320), je nutné obnovit a zvětšit únosnou betonovou plochu APN M z původních rozměrů 30,5 x 157 m na 77 x 178,3 m a rekonstruovat poslední dvě části betonové pojezdové dráhy.

„Máme na starosti všechny plně únosné cementem stmelené vrstvy betonové plochy, které jsou navrženy v celkové tloušťce 550 mm – na štyrkodrti je tvoří 230 mm cementové stabilizace a 320 mm silná CB deska. Tu betonujeme v 10 m širokých pásích ob jeden – mezilehlé pásy doplňujeme teprve tehdy, až to dovolí pevnost betonu těch prvně provedených. Při této technologii je nesmírně důležité betonovou směs vyladit, aby měla po celou dobu pokládky stejnou konzistenci, a správně nastavit finišer. Kdyby totiž pásům poklesávaly hrany, vznikaly by ve spárách mezi nimi velké nerovnosti. Betonáže musíme dokončit v říjnu, do 31. 12. potom předáme dokumentaci a skončí všechny potřebné zkoušky,“ uzavírá Ing. Růžička
Lenka Svobodová, foto Jan Luxík

Stavbu haly komplikovalo jílovité podloží

Ve výrobním závodě společnosti Unipetrol RPA v Záluží u Litvínova vyrostla nová skladovací hala (foto). Rekonstrukcí prošly i nedaleké původní kovovýrobní dílny, aby po modernizaci mohly také sloužit ke skladování pytlovaného granulátu, který česká chemička vyrábí. Rekonstrukce a dostavby skladů se ujala divize 8 Metrostavu, konkrétně tým Ing. Petra Plachého.

Původní hala, v níž bylo třeba provést novou elektroinstalaci a rozvody parního topení, má sedm lodí o rozměrech 72 x 18 m a po rekonstrukci disponuje skladovací plochou o velikosti 9000 m². Nová hala, která vznikla na nedaleké zelené louce, má zhruba poloviční skladovací plochu a rozměry 168 x 27 m. Její ocelová konstrukce, která je ukotvena na základových patkách, je dílem divize 3 stejně jako ocelová konstrukce zastřešení nakládacích ramp i překládaného potrubního mostu.

„Během zemních prací jsme zjistili, že podloží, na němž měly vzniknout nové komunikace a skladovací hala, je jílovité. Ze zkoušek vyplynulo, že podloží má pouze



desetinu potřebné únosnosti oproti projektové dokumentaci. Bylo tedy nutné provést jeho sanaci,“ říká vedoucí projektu Ing. Petr Plachý.

Za pomoci popílku a betonového recyklátu

K tomu stavbaři použili místní materiály, především aktivovaný popílek z blízké teplárny Komořany. Ten museli po celé ploše nového objektu, tedy asi na 9000 m² navrstvit do výšky 30 cm a následně překrýt betonovým recyklátem z předchozích demolic. „Následně bylo provedeno nové měření únosnosti, kdy se hodnoty pohybovaly mezi 200 až 300 MPa, přičemž projektová dokumentace požadovala 60 MPa,“ doplňuje inženýr Plachý. Stavba nové zastřešené haly tedy mohla začít. Nicméně nezbytná sanace prodloužila termín realizace asi o čtvrt roku.

V rámci stavby si tým Inženýra Petra Plachého musel poradit také s technicky zajímavou přeložkou potrubního mostu. Jednalo se o potrubní rozvody páry a kondenzátu, které slouží jednak pro vytápění objektů a ohřev vody pro areál litvínovské chemičky a jednak pro vytápění nedalekých bytových domů. „V tomto případě jsme byli velmi limitováni časem. Museli jsme přesně dodržet zahájení přeložky, využít naplánované odstávky a zase včas přeložku dokončit,“ vzpomíná inženýr Plachý.

Dnes je rekonstrukce i stavba skladu dokončena a probíhá příprava na kolaudaci nové skladovací haly. „Chci poděkovat svému týmu, konkrétně Martině Mankerové a Danielu Lipertovi, který se dokázal prokousat občas obtížnými a tvrdými podmínkami prostředí a komplikací ze strany investora,“ uzavírá vedoucí projektu Petr Plachý.
Martina Vampulová, foto archiv stavby

Metrostav předává byty v Hradci Králové

Tým divize 9 v říjnu odevzdá stavbu čtyřpodlažního bytového domu v lokalitě Moravské předměstí na okraji východočeské metropole. Projekt s názvem Medium park (foto) předá po 23 měsících od zahájení stavby.

Stavbaři Metrostavu začali na staveništi v blízkosti základní školy a panelového sídliště pracovat v lednu minulého roku. Harmonogram prací se jim v případě tohoto projektu podařilo dodržet s nepatrným zpožděním. Původně plánovaný termín předání stavby se posunul hlavně kvůli čekání na vyřízení změny stavby před jejím dokončením. Stavbaři se přitom během prací potýkali s řadou problémů. „Co nás nejvíce zaskočilo a co nám zkomplikovalo průběh výstavby, byl masivní kolaps a špatné fungování dopředu nasmlouvaných subdodavatelů,“ říká vedoucí projektu Ing. Pavel Trojan. V této souvislosti naopak oceňuje profesionální práci celého realizačního týmu Metrostavu pod vedením stavbyvedoucího Roberta Kabáta.

Dům ve tvaru písmene U

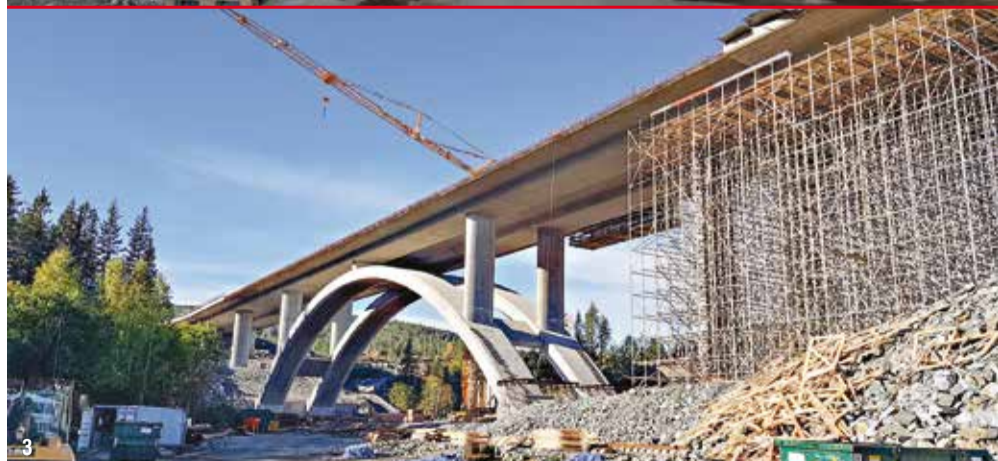
Vedle divize 9 na stavbě pracoval jako zhotovitel železobetonových konstrukcí také tým divize 6 vedený Vlastisla-

vem Horáčkem. Inženýr Trojan připomíná, že stavba nakonec probíhala podle očekávání a plánu díky tomu, že také tito lidé z Metrostavu odvedli svou práci v požadovaných termínech a vysoké kvalitě. Rezidenční stavbě Medium park dominuje bytový dům ve tvaru písmene U doplněný dvorem v otevřeném vnitrobloku.

Blízko moderního sportoviště

V minulosti se ovšem místní lidé z různých důvodů snažili stavbě zabránit. Nelíbilo se jim to, že zástavbou sousedního území přijdou o zeleň louky a lesoparku. Město zde už před lety jeden ze čtyř tehdy plánovaných bytových projektů zastavilo. Medium park je však na kdysi „zelených“ pozemcích už druhou stavbou, vyrostl vedle dříve vybudovaného bytového domu Pilot 3. Protesty ale našťásti utichly. Možná také proto, že magistrát východočeské metropole později přišel s tím, že v místě vybuduje sportovní komplex. „Přes hustou okolní zástavbu jsme během výstavby nezaznamenali žádné významné stížnosti okolních obyvatel ani veřejných institucí,“ uzavírá Pavel Trojan.
Blanka Růžičková, foto Drahošlav Ramík

Medium park nabízí devět ateliérů a 108 bytových jednotek – od nejmenších bytů 1+kk s výměrou od 37 m² až po 4+kk o velikosti téměř 100 m². Dům se čtyřmi nadzemními a jedním podzemním podlažím je rozdělený na tři samostatné bloky. Součástí projektu je 158 parkovacích stání, z toho 126 ve vnitřních prostorách areálu. Nedostatek parkovacích míst byl v minulosti jedním z argumentů místních obyvatel, kteří se před lety snažili nové výstavbě zabránit.



Aktuálně ze stavby obchvatu Kongsbergu: tunel Moane je téměř hotov!

Projekt E134 Damasens – Saggrenda v Kongsbergu v Norsku, kde se Metrostav podílí na vybudování pět kilometrů dlouhého silničního obchvatu, zdárně pokračuje. Součástí stavby jsou tunely Moane a Vollåsen. Zatímco portál tunelu Moane je již téměř dokončen (foto č. 1), v tunelu Vollåsen se pracuje na izolaci proti vodě a mrazu (foto č. 2) a stavbaři připravují bednicí formy portálu č. 3. Mohutný most Saggrenda přes řeku Kobberbergselva je už nepřehlédnutelný a nyní tam probíhá betonáž posledního úseku mostu (foto č. 3). Připomeňme, že tyto náročné stavby jsou součástí silničního spojení, které v oblasti za rok nahradí původní úzkou cestu s vysokým počtem nehod.
Foto archiv stavby

Čestné uznání SKM

Předseda Senior klubu Metrostavu (SKM) Jan Brodský na přelomu září a října převzal v rámci ankety „Senior roku 2018“ prestižní ocenění Čestné uznání v kategorii Nejlepší klub roku. Gratulujeme!

Cenu vyhlašuje Nadace Charty 77 v rámci svého projektu SenSen – Senzační senioři. Cílem je upozornit na výjimečné osobnosti z řad seniorů, uznat jejich aktivní činnost, obětavost pro druhé i upozornit na jejich práci v komunitní oblasti. Ocenění inspiruje seniory v jejich vlastním životě a posiluje jejich sebevědomí a sebedůvěru. Kromě ceny Nejlepší klub roku se soutěží v kategoriích Nejlepší senior/seniorka a Zlatá síň SenSenu.

Přehled podzimních akcí

Silnou stránkou Senior klubu Metrostavu je mimo jiné pořádání výletů, při nichž se senioři setkávají, pohovoří spolu a sdílejí zážitky. Na závěr roku jsou kromě jiných naplánovány tyto akce:

- **20. října a 13. listopadu** se uskuteční zájezdy za nákupy do Polska.
- **20. října** pořádá p. Koval výlet na kolech po stopách Bohumila Hrabala.
- **14. listopadu** pořádá p. Háček prohlídku Národního muzea.
- **20. listopadu** je možnost účastnit se výlovu rybníka Svět na jižním okraji Třeboně.
- **10. prosince** je naplánováno předvánoční setkání seniorů v Masarykově koleji v Praze 6.

Další informace můžete získat na webu Senior klubu skm.jabro.eu, nebo na e-mailu: skm@metrostav.cz.
- red -

Betony pro letiště

Betonárny TBG Metrostav dodávaly koncem léta betony pro pojezdové plochy letiště Praha-Kbely, na nichž už několik týdnů pracuje tým Střediska betonových vozovek divize 4 pod vedením Ing. Jana Růžičky.

Jednalo se o dodávku betonů pro cementobetonový dvouvrstvý kryt prováděný finišérem. Beton se na místo dopravovaly nákladními auty, a protože byla požadována rychlost betonáže 150 m³/hod, bylo nutné dodávku vyrábět občas ze dvou betonáren. Ty za necelý měsíc vyrobily přes 8000 m³ betonu. Během jednoho dne výroba pro tuto stavbu dosahovala až 1100 m³ (betonáž probíhala pouze přes den). Beton byl provzdušněný o konzistenci tři až šest cm sedimentu a u celé betonáže se nacházela speciální laboratoř, která každou hodinu odebírala vzorky a kontrolovala provzdušnění a konzistenci betonu. Stejně tak probíhalo i zkoušení betonu, které si každé dvě hodiny výroby prováděla betonárna sama.

TBG Metrostav

Aktuality z Metrostavu najdete na www.facebook.com/Metrostav a na webu www.metrostav.cz

Cesta do Barcelony

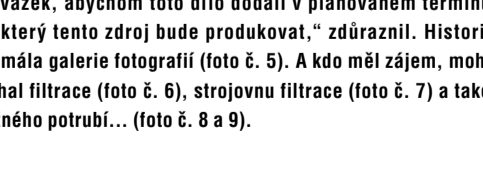
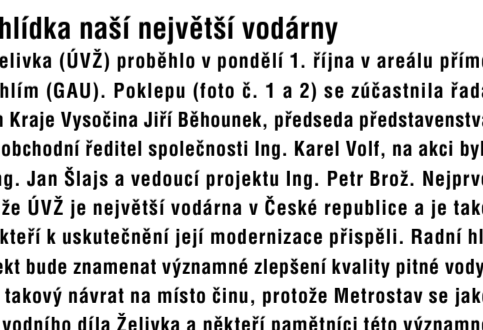
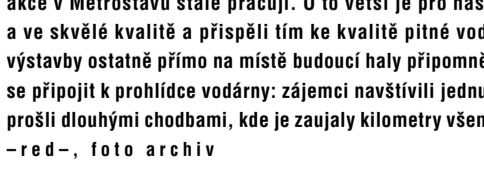
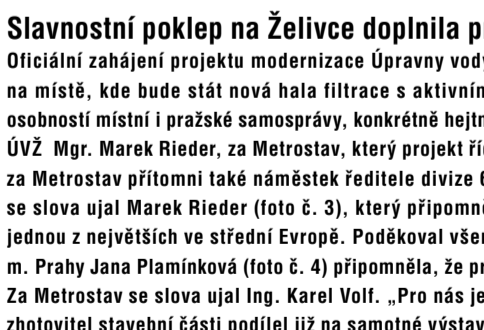
Tradiční odměnou pro úspěšné manažery ve věku do 33 let za jejich dobrou práci jsou odborně zaměřené výjezdy do zahraničí. Zaměstnanci vyznamenaní v letošním roce generálním ředitelem Metrostavu vycestovali v uplynulých dnech do Španělska.

Velmi zajímavý a pestrý program, připravený společností Top Expo, zavedl naše kolegy na známá i méně navštěvovaná místa Barcelony a jejího blízkého okolí. Historická zástavba a mnohdy velmi originální moderní architektura účastníky zaujala a vzbudila mezi nimi zajímavé diskuse o směřování stavebnictví jako oboru.

Našich 11 kolegů se během pobytu, který trval více než týden, zajímalo také o současnou výstavbu dopravní infrastruktury a moderních objektů v samém centru města Barcelony. Zbýl také čas na neformální setkání s odborníky, kteří zajišťují stavební rozvoj Katalánska. Podle slov účastníků byl průběh pobytu v atraktivní destinaci nedaleko Středozemního moře z odborného hlediska velmi zajímavý. Další informace o uvedené akci i dalších zajímavých aktivitách Centra vzdělávání Skupiny Metrostav naleznete na intranetu společnosti.

Mgr. Zdeněk Kostříž

NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Slavnostní poklep na Želivce doplnila prohlídka naší největší vodárny
Oficiální zahájení projektu modernizace Úpravy vody Želivka (ÚVŽ) proběhlo v pondělí 1. října v areálu přímo na místě, kde bude stát nová hala filtrace s aktivním uhlím (GAU). Poklepu (foto č. 1 a 2) se zúčastnila řada osobností místní i pražské samosprávy, konkrétně hejtmán Kraje Vysočina Jiří Běhounek, předseda představenstva ÚVŽ Mgr. Marek Rieder, za Metrostav, který projekt řídí, obchodní ředitel společnosti Ing. Karel Volf, na akci byli za Metrostav přítomni také náměstek ředitele divize 6 Ing. Jan Štajs a vedoucí projektu Ing. Petr Brož. Nejprve se slova ujal Marek Rieder (foto č. 3), který připomněl, že ÚVŽ je největší vodárna v České republice a je také jednou z největších ve střední Evropě. Poděkoval všem, kteří k uskutečnění její modernizace přispěli. Radní hl. m. Prahy Jana Plamínková (foto č. 4) připomněla, že projekt bude znamenat významné zlepšení kvality pitné vody. Za Metrostav se slova ujal Ing. Karel Volf. „Pro nás je to takový návrat na místo činu, protože Metrostav se jako zhotovitel stavební části podílel již na samotné výstavbě vodního díla Želivka a někteří pamětníci této významné akce v Metrostavu stále pracují. O to větší je pro nás závazek, abychom toto dílo dodali v plánovaném termínu a ve skvělé kvalitě a přispěli tím ke kvalitě pitné vody, který tento zdroj bude produkovat,“ zdůraznil. Historii výstavby ostatně přímo na místě budoucí haly připomněla mála galerie fotografií (foto č. 5). A kdo měl zájem, mohl se připojit k prohlídce vodárny: zájemci navštívili jednu z hal filtrace (foto č. 6), strojovnu filtrace (foto č. 7) a také prošli dlouhými chodbami, kde je zaujaly kilometry všemožného potrubí... (foto č. 8 a 9).

- red -, foto archiv

AKCE Z REGIONŮ

Podpořili jsme sportovní den v Plzni
Do ulic a okolí západočeské metropole přilákal v neděli 30. září na 1600 účastníků Škoda FIT půlmaraton. Na programu sportovního dne byly vedle samotného závodu i dětské závody a hlavně rodinný běh, který podpořila naše společnost.



Rodinný běh Metrostav (foto) probíhá na 2,5 km dlouhé nesoutěžní trati vedené zeleným jádrem města. Začíná okruhem z náměstí Republiky Mlýnskou strouhou k soutoku Radbuzy a Mže a vrací se zpět okolo fotbalového stadionu. Startovní čára je přímo na začátku Škoda FIT půlmaratonu a vyběhá se 15 minut po hlavním závodu, takže atmosféra velkého běhu je zachována. Letos si trať užilo téměř 300 účastníků! „Trasa hlavního závodu byla atraktivní tím, že byla jednokolová, a díky tomu, že vedla historickým jádrem Plzně, areálem Škody i parky, patří v Česku mezi nejzajímavější městské tratě,“ uvedl vedoucí Marketingu Škody Transportation Petr Hašpl. Vítězství obhájil Tomáš Eisner, který letos závodil za Team 211, druhý skončil Petr Minařík z klubu SKP Rokycany.

Škoda FIT půlmaraton je první jednokolový půlmaraton v Plzni se startem na náměstí Republiky. Škoda Transportation a její partneři v Plzeňském kraji tímto podporují aktivity zaměřené na sport a zdravý životní styl. Mezi patrony projektu patří třeba legendární atletka Dana Zátoková, hokejista Martin Straka, guru českého běhu Miloš Škorpil nebo olympijský medailista Jan Řehula.

- red -
tisková zpráva Škoda Transportation

Ve vedení OpenRace!

Již od dubna 2018 zaměstnanci Metrostavu poctivě najíždějí kilometry na upraveném handbikové trenažéru v rámci závodu OpenRace a snaží se tak jeden z trenažérů získat pro svého patrona Michala Břetenáře.

Konkurence je velká a ostatní firmy jsou stále ve hře. Je tedy třeba situaci nepodcenit a najíždět další kilometry, vyhrává pouze ten nejlepší. Vyhlášení výsledků proběhne na galavečeru Cesty za snem 10. listopadu 2018. Pojďte do toho šlápnout i poslední měsíc a třeba i posílit ruce na blížící se plesovou sezonu. Kdy? Například o obědové pauze, po práci nebo ráno před prací, jako to každý den praktikuje Luděk Rublič. Luděk a celý najížděcí tým Metrostavu jsou důkazem toho, že práce, sport a pomoc druhým jde spojit. Přijďte se a dojedme do cíle společně.
Helena Čechurová

Obalovna na Slovensku

Po nově otevřených obalovnách v Lipníku nad Bečvou a v Lounech se Skupina Metrostav rozrostla o další obalovnu, tentokrát na Slovensku (foto). Obalovna Ammann Solibach v obci Beňuš s kapacitou výroby až 160 tun obalovaných živinových směsí za hodinu byla uvedena do zkušebního provozu a pod vedením kolegů z Doprav Asfalt bude zajišťovat výrobu potřebných směsí pro oblast Nízkých Tater a Slovenského rudohoří.

