

Poslední dny roku se blíží,
přicházejí koncerty divizí
více ve fotoreportáži na str. 4



KRÁTCE / AKTUÁLNĚ



Barborka v Bergenu

Sošku svatě Barbory, patronky všech tunelářů, vysvětil na její svátek v Norsku katolický farář Erik Andreas Holth (foto). Bude chránit raziče 1578m dlouhého tunelu Breivik,

kteří je spolu s tunelem Knarrevik (1896m) součástí projektu Rv.555 –K3 kabelové tunely Sotrasambandnet v Bergenu. Tým Ing. Ivana Piršče na něm pracuje ve sdružení s místní firmou Bertelsen & Garpestad. Z tunelu Breivik je k dnešnímu dni vyraženo 132m.

Tečka za modernizací tratí u Plzně

U Ejpovic po více než pěti letech intenzivní práce proběhlo 11. prosince slavnostní setkání a oficiální uvedení železniční tratě do provozu. Akce se účastnili ředitel generálního ředitelství Evropské komise pro regionální a městskou politiku Marc Lemaitre, ministr dopravy Dan Ťok, ministryně pro místní rozvoj Klára Dostálová, zástupci samosprávy, investora a zhotovitelů. Obdiv a dík patří zejména razičům a dalším pracovníkům divize 5.

Redakce novin Metrostavu
přeje svým čtenářům
krásné Vánoce
a v novém roce 2019
mnoho štěstí, zdraví,
osobních a pracovních úspěchů.



Stará benešovská opravena

Dceřiná společnost BES uvedla počátkem prosince do provozu silnici II/603 Radějovice–Babice (foto). Stavbyvedoucím byl Dominik Brožík, v rámci zakázky

se opravilo 7,5km silnic a pět mostů. Silnice v úseku mezi Prahou a napojením na silnici I/3 je známá jako „stará benešovská“, protože tudy vedl hlavní tah z Prahy na Benešov před jeho převedením na dálnici D1.

Metrostav na německém obchvatu

V saské Pirně začala výstavba mostu na novém obchvatu, který má výrazně ulevit městu od dopravní zátěže a zároveň urychlit dopravní a ekonomicky důležitě spojení z Drážďan do Saského Švýcarska. Předmětem stavby je ocelový most kombinovaný s velknotnými osmdesátimetrovými betonovými pilíři. Vedoucím projektu je doc. Ing. Marek Foglar, Ph.D., z divize 4.



Zástupci vedení Metrostavu v čele s prezidentem Skupiny Metrostav Jiřím Bělohavem a firemní odborové organizace, kterou zastupuje předseda Ing. Petr Půta, podepsali 13. prosince 2018 dokumenty týkající se kolektivních smluv. Podrobnosti najdete na straně 4.

METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

Hlavu vzhůru, přátelé!



Letošní rok byl pro Českou republiku stým rokem její existence. Téměř polovinu tohoto slavného století jsme jako Metrostav a později jako Skupina Metrostav pomáhali Československo a pak i Českou a Slovenskou republiku budovat. A tak i k letošním oslavám naše Skupina přispěla nemalou měrou.

V říjnu bylo našim spoluobčanům i zahraničním návštěvníkům částečně otevřeno Národní muzeum, které rekonstruuje sdružení vedené naší největší firmou, Metrostavem. Výsledky naší práce jsou z dáli zjevné, neboť nádherně opravené Muzeum doslova září přes celé pražské Václavské náměstí. Nemalou měrou přispěla i naše Subterra, neboť o měsíc dřív úspěšně dokončila rekonstrukci Staroměstské radnice včetně historického orloje.

Slavili jsme však i další úspěchy. V červenci dosáhla v Norsku divize 5 Metrostavu jednoho ze složitých milníků založení mostu Ástfjordbrua v moři. V srpnu tatáž divize zahájila projekt Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část. V říjnu divize 4 Metrostavu otevřela rychlostní komunikaci S7 Koszwały – Nowy Dwór Gdański v Polsku a zakončila tak jednu z největších infrastrukturních staveb v Evropě. Krátce na to tentýž tým otevřel unikátní zdvihací most přes řeku Martwa Wisła, který spojuje polský ostrov Sobieszewo s pevninou. A v listopadu projel první vlak železničními tunely v Ejpovicích, na kterých spolupracovaly naše společnosti Metrostav a Subterra. V prosinci Subterra oficiálně předá dokončený kolektor Hlávčův most. Výborně si vedla i naše dceřiná společnost BeMo Tunneling, která letos investorovi předala hrubou stavbu lehkého metra v Karlsruhe a úspěšně spolupracuje se Subterrou na tunelech Herrschaftsbruck a Spitzenberg.

Čeká nás řada prestižních projektů

Naše práce se dlouhodobě těší zájmu veřejnosti i odborníků, o čemž svědčí hned několik cen, které námi stavěné projekty získaly. V soutěži Stavba roku zvítězil Zimní stadion Škoda Icerink v pražských Strašnicích, který postavila Subterra. Zahraniční stavbou roku se stal Tunel Nordfjörður na Islandu, který vyrazila divize 5 Metrostavu. Developerský projekt Palmovka Open Park, na kterém participovaly naše společnosti Metrostav Development, Met-

rostav, Subterra a Pragis, získal nejvyšší ocenění v branži, kterým je vítězství v soutěži Best of Realty.

Myslím, že příští rok bude pro společnost naší Skupiny přiměřeně nadějný. Těší mne naplněný zásobník práce, ve kterém nás čeká celá řada výjimečných, prestižních a technicky náročných projektů. Přesto si myslím, že Česká republika i Praha zdaleka nedosáhly svého investičního potenciálu. Stále čekáme na vypsání klíčových infrastrukturních projektů a velkých tunelových staveb, abychom nemuseli hledat práci pro svoje spolupracovníky v zahraničí. Metrostav byl vždycky česká firma, která se soustředila na budování lepší infrastruktury, zlepšování životního prostředí a zkvalitňování života pro občany České republiky. Mrzí mne, že nás okolnosti stále ve větší míře nutí hledat práci jinde.

Stejně jako vloni jsme se i letos o své úspěchy dělili s těmi, kteří si zaslouží naši pozornost a podporu. Kromě nadstandardní sponzoringové a charitativní činnosti jsme opět darovali krev s Metrostavem a již třetím rokem byli titulárním partnerem Handy cyklo maratonu. I letos jsme postavili tři týmy, které navzdory horku a suchu dokázaly, že handicapovaní a nehandicapovaní mohou tvořit jeden fungující vítězný tým. Stejně jako vloni pomáhaly tři desítky našich kolegů jako dobrovolníci a mnoho dalších našim týmům fandilo. Vám všem, kteří nejen za Skupinu Metrostav děláte něco pro svoje spoluobčany, svoje okolí a naši společnou lepší budoucnost, děkuji.

Uvědomuji si, že letošní rok byl pro nás všechny náročnější, než byly roky předchozí. Jsem rád, že drtivá většina z vás zůstala Metrostavu a jeho Skupině věrná a pomohla k dobrým výsledkům. Děkuji nejen našim stálým spolupracovníkům a etablovaným expertům, ale i mladé generaci, která si nás na složitém trhu práce vybrala jako svého zaměstnavatele. Věřím, že příští roky pro nás budou mnohem příznivější a naše Skupina se bude i nadále rozrůstat, interně zlepšovat a prosperovat.

Vážení spolupracovníci, všem vám děkuji za vaše letošní úsilí a zodpovědnou práci. Vám i vašim rodinám přeji spokojeně prožité svátky a do roku 2019 vám přeji: „Hlavu vzhůru, přátelé!“

Jiří Bělohav, prezident Skupiny Metrostav

19. prosince 2018 / 22 / XXX

Ptáme se: Ing. Romana Fuksy,
ředitele divize 5 str. 2

**Divize 9 dokončila zajímavý projekt
v centru Pece pod Sněžkou** str. 3

**Na Štvanici se zlepšily parametry
Vltavské vodní cesty** str. 3

**Parní lokomotiva Šlechtična prověřila
nový most v Plzni** str. 3

Start na dálnici D35

Poklepem na základní kámen v Dašicích na Pardubicku začala 4. prosince slavnostně výstavba dálnice D35 Časy–Ostrov (vizualizace). Úsek o délce 14,7km se sice začne budovat izolovaně bez napojení na velkou komunikaci, nicméně půjde bezesporu v budoucnu o důležitou součást české dopravní infrastruktury.

Alternativa přetížené dálnice D1 při cestě z Prahy do Ostravy je roky nutná a nyní začíná konečně ožít! Postaví ji sdružení firem Eurovia, Metrostav a Swietelsky. Na stavbě se tak bude podílet i naše firma – tým na projektu řídí Ing. Petr Hejdrých z divize 4. Úsek se bude stavět ve více fázích tak, jak budou předávána stavební povolení. „Naše firma bude v rámci sdružení provádět zhruba polovinu trasy dálnice i 450m dlouhou estakádu přes údolí říčky Loučná. Stavba oficiálně začala 3. prosince, nyní přes zimu probíhají projekční práce a stavební práce odstartují na jaře,“ popisuje Petr Hejdrých.

Nejdříve se začne pracovat na technologicky nejnáročnějších objektech. „Zároveň chceme, aby se co nejrychleji začaly dělat realizační dokumentace stavby, technologické předpisy a výrobně-technická dokumentace. Na to potřebujeme právě celou zimu,“ vysvětlil novinářům generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD ČR) Jan Kroupa skutečnost, že stavba začíná mimo stavební sezonu. Pokud nevznikne zdržení při výběru dodavatele stavby, příští rok v březnu by se měla začít budovat i navazující část D35 Opatovice nad Labem – Časy.

–red–, vizualizace ŘSD ČR



Projekty roku 2018

Nastal čas připomenout, která díla Metrostav v průběhu 12 měsíců dokončil či na nich pracuje. Je zřejmé, že naše týmy staví objekty všech možných druhů.

Na začátku roku divize 3 dolažovala poslední detaily jihočeského obchodního centra IGY v Českých Budějovicích či ve stejném městě v létě divize 6 dokončila projekt PIANO (foto č. 1). V průběhu roku se Metrostav vrátil do pražského podzemí, když ve stanicích metra B Palmovka a Náměstí Republiky řídil rekonstrukci eskalátorů (foto č. 2). Nemálo velkých zakázek realizujeme v zahraničí. Jednou z nich jsou tunely a most přes norský Åstfjorden založený v moři (foto č. 3). Ale vraťme se domů: divize 1 se zasadila o moderní sportovní halu v Plzni (foto č. 4), která byla dokončena na sklonku léta. Podzim se nesl v duchu dvou významných staveb: z části se otevřelo zrekonstruované Národní muzeum (foto č. 5) a došlo na zprovoznění tunelů Ejpvovice (foto č. 6).

–red–, foto archiv Metrostavu



SQZ rozvíjí laboratoře i techniky měření

Naše dceřiná společnost SQZ nabízí své služby pro stavební firmy a to zejména v těchto oblastech: zkušebnictví, měření fyzikálních veličin, systémech managementu kvality a provádění průzkumných a diagnostických prací pro opravy pozemních komunikací. Firma nedávno pořídila do svého portfolia nové strojní vybavení a rozšiřuje své laboratoře.

Laboratoře SQZ jsou svojí vybaveností, personálem a jeho zkušenostmi určeny pro provádění zkoušek a měření pro zhotovitele rozsáhlých projektů dopravní infrastruktury (foto č. 1). Jde o výstavbu dálnic, silnic a železničních tratí. SQZ také rozšiřuje své působnosti na nových územích v České republice i na Slovensku a zvyšuje sortiment zkoušení a dalších činností.

Rozšiřování SQZ v nových regionech je podmíněno zřízením nových zkušebních laboratoř. Byly třeba vybudovány zkušební laboratoře pro zkoušky asfaltových směsí a jejich složek u obaloven v Lipníku nad Bečvou a v Kažetu a dále na Slovensku – v Bratislavě a zkušební laboratoře v Žilíně, Prešově a Banské Bystrici. Ty slouží pro zkoušky betonů, kameniva, zemín a asfaltových směsí a jejich složek. V uplynulých třech letech došlo v SQZ k rozšíření služeb zavedením a akreditací tlakových a kamerových zkoušek potrubí a kanalizace, měření georadarem, zkoušek vláknobetonů a vysokopevnostních betonů (foto č. 2) a měření a hodnocení parametrů vodorovného a svislého dopravního značení pozemních komunikací.

Na dálnicích, u výstavby tunelů i na letišti

V oblasti měření fyzikálních veličin bylo rozšířeno, zavedeno a akreditováno v SQZ několik postupů měření hluku

(vlivy povrchů vozovek, protihlukových stěn, zvukové izolace aj.), měření vibrací a měření umělého osvětlení. SQZ také získala certifikaci podle ČSN EN ISO 9001 na průzkumné vrtné práce. Tyto náročnější zkušební a měřicí postupy slouží jak pro rozšíření zakázkové náplně, tak i ke zvýšení technické úrovně SQZ.

Nabídky prováděných zkoušek a měření jsou komplexní a rozsáhlé reference jsou výhodou pro získání zakázky. SQZ je schopna provádět zkušebnictví na rozsáhlých projektech dopravní infrastruktury při stavbě pozemních komunikací, mostů, tunelů a dalších stavebních objektů bez subdodávek. SQZ zabezpečuje tyto služby jak pro firmy Skupiny Metrostav, tak i pro jiné externí firmy. V letošním roce firma prováděla zkoušky a měření například na většině úseků modernizace dálnice D1, stavbách dálnic D 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 35, 48, 49 a výstavbě tunelů Ejpvovice, Púchov, Prešov a Sudoměřice-Votice nebo letišťích Ruzyně, Kbely, České Budějovice a Bratislava.

Ing. Jiří Prokop, MBA, foto archiv SQZ



Zima betony od TBG Metrostav nezastaví

Nízké teploty značně ovlivňují provádění betonářských prací. TBG Metrostav přichází s možnostmi, jak v zimě urychlit počátek tuhnutí a tvrdnutí nebo jak urychlit nárůst krátkodobých pevností pomocí složení betonu.

Kvalitu výsledné betonové konstrukce a rychlost dosažení požadovaných parametrů betonu ovlivňují zejména teplota čerstvého betonu, teplota prostředí a ošetřování betonu a samozřejmě složení betonu. Je známo, že při poklesu teploty betonu pod limitních 5 °C se hydratace téměř zastavuje. Beton by tedy měl být na stavbu dovezen o teplotě vyšší než 5 °C a pomocí ošetřování je jeho teplota měla být nad touto hodnotou udržena do dosažení dostatečných pevností. V opačném případě se nárůst pevností téměř zastaví. To může negativně ovlivnit čas odbednění, zejména u stropních konstrukcí.

Záměna cementu či speciální přísady

Teplota čerstvého betonu a zimní opatření v betonárnách jsou zajišťovány a neustále kontrolovány samotnými výrobci betonových směsí. Ovlivnit chování čerstvého betonu v zimním období lze záměnou cementu či plastifikační přísady v dané receptuře betonové směsi. Volba vhodného řešení záleží na tom, jakého efektu má být dosaženo. Použitý cement zásadním způsobem ovlivňuje rychlost náběhu pevností betonu v čase.

V zimním období (foto) je rychlost náběhu pevností betonu v konstrukci výrazně ovlivněna i vývojem hydratačního tepla cementu. V chladném počasí přichází v úvahu záměna rychlého portlandského cementu CEM I 42,5 R místo standardního cementu CEM II/B-S 32,5 R. Touto záměnou nezkrátíme zpracovatelnost betonu, ale zvýšíme samoohřev betonové konstrukce během tvrdnutí a urych-

líme náběh pevností. Záměna cementu naopak není řešením v případech, kdy je potřeba rychlejšího nastartování směsi, třeba kvůli dřívějšímu leštění. Toho lze dosáhnout záměnou plastifikační přísady. Ovlivní zejména počátek tuhnutí a tvrdnutí betonu. V TBG Metrostav je používána široká škála přísad umožňujících nastavení parametrů betonu na míru zákazníků. Pro zimní období jsou k dispozici superplastifikační přísady s urychlujícím účinkem. Betony s těmito přísadami jsou značeny variantou „R“, přičemž jejich účinek je v urychlení počátku tuhnutí a tvrdnutí. Tímto se sice zkracuje doba zpracovatelnosti, ale výrazně se omezí vychlazení betonu před počátkem hydratace a započítání samoohřevu betonu.

Nárůst pevností na laboratorních vzorcích se zásadně neliší. Efektu urychlení počátku tuhnutí a tvrdnutí se využívá i v případech, kdy potřebujeme začít rychle po uložení betonu leštit. Poslední možností je využít obě úpravy směsi a získáme tak univerzální směs vhodnou pro provádění betonových konstrukcí v mrazivém počasí.

Kristýna Vinklerová, foto TBG Metrostav



P T Á M E S E

Ing. Romana Fuksy, ředitele divize 5



Po studiích na stavební fakultě nastoupil v rámci vojny k Vojským stavbám. Na začátku své kariéry stál u vybudování kolektorové sítě v pražských Řepích či se koncem 80. let zasloužil třeba o tunel na koridoru Česká Třebová – Brno a spoustu dalších staveb. Do Metrostavu nastoupil v roce 1991 jako stavbyvedoucí a přes vedoucího projektu, vedoucího oblasti a další pozice usedl v roce 2013 do křesla ředitele divize 5.

Co vám zabírá nejvíce času, jaké hlavní téma řešíte?

Tak obecně je to stavební ekonomika. Momentálně nejen v naší republice, ale ve střední Evropě probíhají různé typy vln. Třeba zatímco u nás je nyní úplný útlum tunelářských prací, na Slovensku v této oblasti probíhá zrovna konjunktura. Ale musím se dívat na to, že růst i tam třeba za tři roky skončí a je třeba vědět, že poté budu mít k dispozici jiný prostor pro práci. Je nutné vnímat, co se v prostoru střední Evropy děje, a snažit se najít našim lidem práci.

Je zřejmé, že je to náročné. Ví se o vás, že relaxujete a „vypínáte“ za pomoci jógy. Jak jste k tomu dospěl?

Věnuju se tomu přes 20 let. Mnozí psychický tlak řeší sportem, někdo se více napije. Já jsem na sobě zjistil, že stres lze velmi dobře snížit jógovým cvičením. Zvlášť ve funkci ředitele vnímám, že mi meditace pomáhají. Řekl bych, že posledních pět let z toho mám větší užitek.

Vraťme se ke stavařině. Rýsuje se u nás v dohledné době zajímavé zakázky z oblasti podzemního stavitelství?

V dnešní době je to složité, protože velcí státní investoři nemají v České republice v nejbližší době připravena velká podzemní díla. Nicméně asi nejbližší je velká zakázka pro Prahu, kde snad bude vyhodnocena soutěž na stavbu metra trasy D. Potenciál celé nové trasy je veliký. Znamenalo by to práci na mnoho let.

Je také naděje na výstavbu železničních tunelů?

Nejbližší k realizaci je tunel mezi Ševětínem a českobudějovickou čtvrtí Nemanice. Budou to dva tunely dohromady o délce 8 km. Příprava u projektantů a investorů je zde asi nejdále, nebo si alespoň myslíme, že tento tunel je nejprávejší. Ministr dopravy ještě před časem hovořil o železničním tunelu přes Krušné hory směrem na Drážďany, ale od tohoto projektu nás dělí minimálně 15 let.

Nedávno byly zprovozněny tunely Ejpvovice. Jak na tento významný projekt divize 5 vzpomínáte?

Asi vždy platí, že stavitelé si mnohdy ani neuvědomují význam toho, co budují. Zajímají se o detaily tě či oně stavby a nevnímají, jak důležité dílo vlastně tvoří. Tunely Ejpvovice představují velký krok dopředu. Jsou technicky navrženy tak, že vlaky jimi v budoucnu mohou projíždět rychlostí až 200 km/hod. Všichni sice říkají, že představují zkrácení jízdního času pouze o pár minut, ale původní trasa byla okolo kopce Homolka vedena velkými oblouky.

Vaše týmy pracují na mnoha zakázkách ve Skandinávii. Jaké jsou aktuální klíčové stavby?

V divizi 5 v současné době pracuje kolem 550 lidí, více než polovina z nich působí v zahraničí. „Tunelové“ zakázky máme v současnosti děle na Islandu, v Norsku a na Slovensku. Na Islandu jsou to třeba severozápadní fjordy – tunel Dyrarjördur a řada dalších staveb. Zrovna tady mi přijde, že naši kluci tamní horou snad běží. Nedávno do ní vjeli a už razí z druhé strany. Postupy jsou tam úžasné!

Čím si myslíte, že to je?

Je tam dobrá geologie. U nás je hornina proti Norsku a Islandu řekněme starší a rozložená a musíme tady vmontovávat umělé ostění, postupuje se pomaleji. Ale také je to tím, že tunely provozované jak v Norsku, tak na Islandu jsou menšího profilu, protože nemají obezdívku. V České republice obecně, zvlášť u městských tunelů, kde musíme myslet na kabelovody a různé inženýrské sítě, musíme razit profily daleko větší. Ale i přesto samozřejmě platí: My jako „tuneláři“ se potřebujeme vrátit na český trh. Primárně nechodíme do Skandinávie a na Slovensko proto, abychom byli pouze tam. V nějaké míře tam už asi zůstaneme, ale není smysl, aby to bylo gros Metrostavu.

Za rozhovor děkuje David Kalců

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Zajímavá proměna centra Pece pod Sněžkou

Centrum jednoho z neznámějších českých lyžařských středisek, Pece pod Sněžkou, změnilo svou tvář. A postaral se o to Metrostav, konkrétně zaměstnanci divize 9 pod vedením Ing. Milana Voráčka. Na místě starého betonového kvádrů, který v minulosti sloužil jako velkoproděna Sněžka, vyrostl multifunkční objekt apartmánů Svatý Vavřínek (foto č. 1).

Architekti z architektonické kanceláře ov-a navrhli čtyři bytové domy ve tvaru hranolů obložených cedrovými palubkami a fasáda komerčního podlaží je obložena přírodním kamenem. Při koncipování architektonického návrhu se podle svých slov snažili maximálně oprostít od toho, jak se doposud na českých horách stavělo, a navrhnout objekt s takovou vybaveností, jaká do této doby nemá na českých horách obdoby.

Apartmány Svatý Vavřínek jsou zajímavé také tím, že nabízejí poutavé průhledy na vzdálené horizonty hor a domy mezi sebou vytvářejí komorní sousedskou atmosféru. Novostavba má čtyři podzemní a šest nadzemních



podlaží, přičemž podzemní část tvoří garáže, nad nimiž se nachází supermarket, wellness, restaurace (foto č. 2), lobby, skiboxy, vinárna s vinotékou a herny pro teenagery a děti. V dalším podlaží začíná bytová část dvou věží a druhá úroveň podzemních garáží. Z rozsáhlého podnoží přesypané zatravněnou vrstvou zeminy vyrostly čtyři věže, v nichž se nacházejí bytové jednotky. Vzniklo celkem 90 apartmánů o velikosti od 25 do 85 m².

Nábytek, nádobí i ložní prádlo připraveno

„Když se ohlédnou zpět, asi největší komplikací byly klimatické podmínky během zimy v roce 2016. Zima byla dlouhá a silná a kompletně zastavila práce na monolitických konstrukcích. Kromě toho jsme se potýkali, podobně jako na jiných stavbách, s nedostatkem pracovníků. Pracovní síla se obtížně shání ve velkých městech, natož v Peci pod Sněžkou,“ vzpomíná vedoucí projektu Ing. Voráček. Plynulé pokračování stavby v jejím průběhu narušovaly časté změny ze strany investora a časové prodlevy v rozhodnutí, které museli stavbaři zohledňovat. Nežádka byly změny definovány až po dokončení dané části díla.

I přesto se podařilo apartmány dokončit ještě před začátkem zimní sezony. Apartmány jsou výjimečné nejen z architektonického hlediska, ale i tím, že majitelé si přebírají bytové jednotky kompletní, a to včetně interiéru a vybavení bytů, jako jsou přebory, nádobí, ložní prádlo. „Vybavení tímto itinerářem sice nebylo v naší nabídce, ale ve vztahu k předávání jednotek z toho plyne spousta komplikací ať už z hlediska koordinací, nekonečných oprav nebo úklidů,“ uzavírá Ing. Voráček.

Martina Vampulová, foto Drahošlav Ramík

Legendární lyžařský svah v Písku znovu ožije

Optimisté tvrdí, že v České republice je v přepočtu na obyvatele nejvíc lyžařů na světě. I pesimisté si myslí, že bychom se v pomyslném žebříčku určitě umístili do třetího místa. Není se proto čemu divit, že kromě velkých a vyhlášených lyžařských středisek najdeme na mapě ČR sice kratší, ale o to zajímavější sjezdovky. Minimálně místní na ně nedají dopustit.

Jednou z nich je i lyžařský svah v Písku, který během několika týdnů těsně před zahájením zimní sezony prošel rekonstrukcí. Sjezdovka dlouhá 223 m se rozšířila o 15 m a její dojezd se prodloužil o 50 m. Stavbaři proto museli vykácet část stromů a upravit terén (foto). Vznikly také nové základové konstrukce pod stožáry vleku a osvětlení sjezdovky. A to není všechno. „Museli jsme kompletně odstranit starý vlek a postavit nový,“ říká vedoucí projektu Ing. Milan Hromádka z divize 6 s tím, že ten původní už technicky nevyhovoval. Jeho tým vybudoval také novou přípojku vody, která bude sloužit pro výrobu sněhu.



Na svahu proto nechybějí sněžná děla, která jsou připravena, aby po kolaudaci v polovině prosince mohla chrlit sníh a svah tak mohl ještě letos přivítat první lyžaře. Bude ale pochopitelně záležet na počasí.

„Nejnáročnější bylo vypořádat se s časem. Začali jsme na konci září a na rekonstrukci svahu a stavbu nového vleku jsme měli pouze dva měsíce. Investor chtěl stihnout ještě začátek letošní sezony,“ doplňuje vedoucí projektu.

Lyžovat se tu může i v létě!

Na pravém břehu Otavy se v Písku lyžovalo víc než 30 let. V posledních letech ale svah využíval jen lyžařský oddíl, pro veřejnost byla sjezdovka uzavřena. Nevyhovovala totiž svými parametry ani vybavením. Svah na píseckém Hradišti je ale navíc unikátní i tím, že s lyžemi se sem vyznavači „prkének“ mohou vydat nejen v zimě, ale i v létě. Je totiž vybaven speciálním umělým povrchem s kartáčky, které se při jízdě ohýbají, a tím simulují jízdu na sněhu. Lyžařský oddíl, který sjezdovku spravuje, před začátkem rekonstrukce umělý povrch odstranil a uchoval, takže písecká sjezdovka o svou raritu – možnost lyžování i v létě – určitě ani v budoucnu nepřijde. Ostatně lyžařský svah proslavily i záběry z filmu Discopříběh. Pamatujete?

Rekonstrukce lyžařského svahu není jedinou dokončenou zakázkou v okolí, pod níž je podepsán Metrostav a tým Ing. Hromádky. Před několika týdny pod jeho vedením stejný tým dokončil i Pleskotovu lávku přes Otavu a sousedící cyklostezku. Všechny tři stavby se nacházejí v okruhu zhruba 100 m od sebe.

Martina Vampulová, foto archiv stavby

Na Štvanici se zlepšují parametry vodní cesty

Metrostav zahájil práce na modernizaci plavební komory u pražského ostrova Štvanice. V prostoru u levého břehu Vltavy a v dolní části ostrova vybuduje oddělená čekací stání pro malá a velká plavidla v rámci zakázky s názvem Modernizace rejd plavební komory Štvanice. Stavbaři divize 6 se na staveništi u řeky přesunuli loni v listopadu.

Upravovaný plavební kanál je součástí Vltavské vodní cesty a slouží k překonání rozdílu hladin řeky na Helmovském jezu, který byl vybudován v roce 1912 a má spád 4,4 m a délku 288,5 m. Zdejší zdymadlo vybudované mezi pravým břehem řeky a ostrovem Štvanice funguje od roku 1912 a poslední rekonstrukce tam proběhla před více než 30 lety. Místo patří mezi nejvíce vytižené v České republice, ročně jím projede kolem 10 000 lodí.

Naše společnost pracuje na opravě obou rejd s firmou Eurovia, a to v pozici lídra sdružení. Pro investora – Ředitelství vodních cest – jde o jeden z významných projektů, který má zvýšit parametry Vltavské vodní cesty mezi Prahou a Mělníkem, konkrétně viz box.

V horní rejdě vznikne u levého břehu nové stání pro dvě malá plavidla délky 20 m. To znamená, že už nebudou muset při čekání na otevření plavební komory manévrovat v prostoru před jejím vjezdem. „Začíná se s prohrábkou dna na požadovanou úroveň 2,5 m a výkopem rýhy v patě

svahu. V další fázi budou osazeny dalby tvořené vždy jedinou rourou o průměru 0,5 m, jež bude osazena do vrtu vyplněného betonovou směsí. V poslední fázi bude probíhat zához paty a opevnění svahu,“ popisuje postup prací na horní rejdě vedoucí výroby Jiří Vrabel.

Kanál se rozšíří do levého břehu ostrova

V dolní rejdě (foto), kde stavbaři čeká větší rozsah prací, se v prosinci pokračovalo s instalací pracovní plošiny v korytě řeky, na níž se navážel materiál pomocí bagru umístěného na pontonu. V místech, kde lodě plavoucí proti proudu řeky neměly dosud vůbec žádnou možnost vyvážání, se bude plavební kanál rozšiřovat do levého břehu ostrova. To si vyžadá vybudování téměř dvousmetrové svislé pilotové stěny, u níž pak bude prostor pro samostatné stání, určené pro velké lodě o délce až 137 m, a dvacetimetrový úsek pro vyvážání malých plavidel.

Stavební práce by měly pokračovat bez přerušení provozu plavební komory. Pro jejich provedení bude nutná spolupráce s podnikem Povodí Vltavy, který musí zajistit stabilní průtok vody. „Ten se musí po celou dobu regulovat tak, aby hladina nevystoupala nad korunu pracovní plošiny,“ připomíná vedoucí výroby. Dodejme, že práce na zakázce Štvanice by měly skončit začátkem roku 2020.

Blanka Růžičková, foto archiv stavby



- Akce zahrnuje opravu horní a dolní rejd, tedy prostoru před a za vjezdem do zdymadla.
- Horní rejda se rozšíří o čekací stání pro menší lodě, na dolní vzniknou nové stání pro malá i velká plavidla. Na obou místech se prohloubí dna řeky tak, aby umožnilo pohyb lodí s ponorem do 2,2 m.
- Součástí modernizace je instalace nového osvětlení, plavebního značení, světelné signalizace a informačního systému.

74

minut trvá cesta vlakem z Prahy do Plzně díky železničnímu projektu Rokycany–Plzeň. Nová trať je součástí koridoru Rýn–Dunaj a přináší výhody nejen obyvatelům plzeňského regionu.

Šlechtična prověřila nový most v Mikulášské

Týmy divize 5 už nějaký čas pracují v Plzni na dvou velkých projektech: „UZEL PLZEŇ, 2. stavba – Přestavba osobního nádraží včetně mostů Mikulášská“ a „UZEL PLZEŇ, 3. stavba – přesmyk domažlické trati“. V rámci 2. stavby byl v uplynulých dnech zprovozněn jeden z klíčových železničních mostů i část plzeňského hlavního nádraží.



Jižní železniční most u hlavního nádraží na sebe koncem listopadu upoutal pozornost. V nočních hodinách prošel zatěžovací zkouškou, které se účastnila 100tunová historická lokomotiva řady 475.1 – Šlechtična (foto). V Mikulášské byl na čtyři hodiny přerušen provoz.

„Zatěžovací zkouška je zásadní pro uvedení mostního objektu do provozu. Jižní most je klíčovým stavebním objektem, který převádí drážní dopravu přes Mikulášskou ulici. Při zatěžovací zkoušce byl potvrzen předpoklad daný projektantem. Hlavní mostní prohlídka pak byla provedena 4. prosince a most byl předán do užívání,“ vysvětluje ředitel výstavby Ing. Petr Hanzal z divize 5.

Práce pomalu finišují

Připomeňme, že Metrostav v Mikulášské ulici rekonstruoval jak železniční mosty u hlavního nádraží, tak i komunikace pod nimi včetně všech inženýrských sítí. Jde o klíčovou spojnici mezi městským obvodem Slovany a centrem města. Úplná uzavírka této ulice skončila 31. srpna 2018. V rámci stavby se zlepšila průjezdnost ulice.

„V letošním roce jsme pracovali na jižní části plzeňského hlavního nádraží. Za Metrostav jsme realizovali umělé objekty (most, podchody, opěrné zdi) a partner ve sdružení firma OHL ŽS prováděla práce na železničním spodku, svršku a nástupištích,“ shrnuje inženýr Hanzal.

Zprůjezdním Mikulášské ulice a dokončením rekonstrukcí železničních mostů vedoucích nad ní se přiblížila závěrečná fáze projektu Uzel Plzeň, 2. stavba. Dne 6. prosince v 16.45 hod. byla ukončena výluka a zprovozněna celá jižní část plzeňského hlavního nádraží. Konkrétně jde o nástupiště č. 4, 5 a 6 včetně kompletně zrekonstruovaného železničního svršku a zabezpečovacího zařízení. Cílem rekonstrukce bylo jednak maximálně zvýšit průjezdnou rychlost uzlem Plzeň a jednak vybudovat bezbariérová nástupiště a zajistit tak komfort pro všechny cestující.

–red–, foto Miroslav Chaloupka

- Při statické zatěžovací zkoušce byla využita sestava parní lokomotivy řady 475.1 – Šlechtična z roku 1947 včetně tendru (na jedné koleji) a vozíku složeného ze dvou podvozků naloženého panely a umístěného mezi dvěma jeřáby EDK 300/5 (na druhé koleji).
- Došlo na železniční zatížení v obou kolejích tak, že bylo dosaženo účinnosti zatížení minimálně 50 % dle požadavků ČSN 73 6209. Měřeny byly průhyby nosné konstrukce v ose mostu za pomoci strunových tenzometrů i poklesy opěr. Zkoušku provedl doc. Ing. Petr Bouška, CSc., z ČVUT v Praze, Kloknerova ústavu.

Workshop SNIM

Na přelomu listopadu a prosince přilákala do Centra vzdělávání v Palmovka Parku II na 28 zájemců o nové technologie pozoruhodná konference a workshop se zaměřením na datovou strukturu a 3D modelování.

Cílem workshopu SNIM bylo představit především projektovým ateliérům a projektantům, jak Standard negrafických informací 3D modelu (SNIM) úspěšně implementovat do své každodenní činnosti při tvorbě BIM modelu, se kterým ve stavebnictví bude potřeba stále více pracovat. Posluchači se dozvěděli, co SNIM je, jak vznikl a jaké jsou jeho přínosy. Přednášeli Ing. Filip Kalina z Útvaru technologií a materiálů Metrostavu a Tomáš Čermák, konzultant ze společnosti BIM Consulting, s. r. o.

Informační modelování staveb je poměrně nové téma. Podle Wikipedie jde o proces vytváření a správy dat o budově během jejího životního cyklu, americká National Institute of Building Sciences (NIBS) hovoří o digitálním modelu, který reprezentuje fyzický a funkční objekt s jeho charakteristikami. Informační model budovy (BIM model) si lze představit jako informační databázi, která může zahrnovat kompletní data od prvotního návrhu, výstavby, správy budovy a případné rekonstrukce až po její demolici, včetně ekologické likvidace stavebního materiálu a uvedení staveniště do původního stavu – tedy veškeré informace získané během celého životního cyklu budovy jsou koncentrovány na jednom místě.

– red –

Nejdelší v most Arktidě

V Norsku byl slavnostně uveden do provozu nový a zároveň nejdelší visutý most za Severním polárním kruhem. Nese jméno Hålogaland a u přístavního města Narvik v kraji Nordland ho stavěla čínská firma.

Most měří 1533 m a je tak i druhým nejdelším v zemi. Zkrátí cestu po evropské silnici E6, která spojuje sever Norska s jihozápadem Švédska a Dánskem.

Hlavním zhotovitelem byla čínská firma Sichuan Road and Bridge Group (SRBG), která zakázku vyhrála v roce 2013. Ostatně díly mostu se vyráběly na čtyřech různých místech v Číně. Další zajímavostí je, že základy pilířů se nacházejí pod vodou v hloubce 30 m a kvůli jejich založení bylo zapotřebí pět kesonů o průměru 10 m.

– red –, Reuters

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

Úspěšný maraton

Zaměstnanci Metrostavu Irena Klingorová a Michal Sklenář jeli další jízdu pro Michala Břetenáře! O prvním prosincovém víkendu zvládli a dokončili ve zdraví 24hodinový maraton ve Spinning Areně v Brně.

Pro našeho patrona Michala Břetenáře, jenž je na místě osobně podpořil, tak získali permanentku do fitness centra od Spinning Areny Praha, a navíc s účastníky akce (foto) dali dohromady část peněz na handbike trenážer, který by měl dostat jako dárek od kamarádů, zaměstnanců Metrostavu a dalších skvělých lidí. Ireně Klingorové a Michalovi Sklenářovi děkujeme!

Koncept Spinning je světovým lídrem v oblasti takzvané indoor (nebo také sálové) cyklistiky. Podobné akce probíhají po celém světě a spojují nadšence pro vnitřní i venkovní cyklistiku. Zapojit se mohou lidé různého věku, pohlaví a úrovně kondice. Každý si tak může prožít opravdový 24hodinový cyklistický maraton.

– red –



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Advent v duchu setkávání kolegů a obchodních partnerů Metrostavu

Sváteční atmosféra, dobré jídlo a pití, živá hudba a hlavně dobrá nálada. Pracovníci jednotlivých divizí Metrostavu se už léta scházejí na předvánočních večírcích, aby poděkovali kolegům i obchodním partnerům za dosavadní spolupráci a popřáli jim všechno nejlepší do blížícího se nového roku. První setkání si užila 3. prosince divize 4 v Letenském záměčku, kde příjemnou atmosféru navodili pražští umělci Ladislav Horák na akordeon a Petr Nouzovský na violoncello (foto č. 1). Tito interpreti spolu koncertují od roku 2010, a to nejen v České republice, ale také na Slovensku, ve Švédsku, Dánsku a Německu. Jejich CD Vivat Tango, které vyšlo pod značkou Supraphon, získalo ocenění Nejlepší violoncellové CD roku 2014 The Violoncello Foundation New York. Umělecké vystoupení uvedl ředitel divize 4 Ing. Radim Čáp, Ph.D. (foto č. 2), jenž přítomným popřál příjemnou zábavu. Dobrého jídla a pití byl dostatek (foto č. 3). Další předvánoční setkání divize 3 a jejich partnerů se uskutečnilo 13. prosince v prostorách Malostranské besedy na Malostranském náměstí v Praze. Poté, co ředitel divize 3 Ing. Martin Plich (foto č. 4) večírek oficiálně zahájil, hosty bavilo vystoupení světově známého muzikanta Laca Décziho a jeho kapely Celula New York (foto č. 5). Laco Déczi (foto č. 6) je americký jazzový trumpetista, hudební skladatel a malíř slovenského původu. Se svou formací Celula New York do Česka a na Slovensko pravidelně jezdí. Atmosféra byla vynikající! Obecenstvo se rychle rozproudilo, tleskalo a zanedlouho i tančilo (foto č. 7). Ve stejný večer se sešli v observatořích Žižkovské věže Tower Park Praha zaměstnanci a partneři divize 11. O zábavu se postaral zpěvák David Deyl (na snímku č. 8 vlevo). Všichni se dobře bavili a taneční parket rozhodně nezel prázdnou (foto č. 9).

Foto archiv Metrostavu

SLOUPEK ODBORŮ

Dodatek kolektivní smlouvy

Ve čtvrtek 13. prosince 2018 podepsali zástupci orgánů společností Skupiny Metrostav a KOO a zástupci odborových organizací důležité dokumenty. Jakých změn kolektivní smlouva doznala?

S účinností k 1. lednu 2019 nařízením vlády č. 273/2018 Sb. dochází mimo jiné ke zvýšení minimální mzdy v České republice. S ohledem na tuto skutečnost byly po vzájemné dohodě obou stran podepsány následující dokumenty: Dodatek č. 1 Vzorové kolektivní smlouvy společností Skupiny Metrostav 2018 a 2019, Dodatek č. 1 Kolektivní smlouvy Metrostav, a. s., 2018 a 2019 a Vzorový vnitřní předpis společností Skupiny Metrostav, ve kterých nepůsobí odborová organizace, pro rok 2019.

U všech zmíněných dokumentů bylo nutné s ohledem na zvýšení minimální mzdy navýšit úroveň minimálních mzdových tarifů jak pro povrch, tak pro podzemí. Průměrné navýšení minimálních mzdových tarifů je víc než 8 %. Všechna ostatní ustanovení Kolektivní smlouvy Metrostav, a. s., na rok 2018 a 2019 se nemění a zůstávají dále v platnosti.

Kolektivní smlouva bude brzy zveřejněna na intranetu Metrostavu a také na internetových stránkách základní organizace www.odborny-metrostav.cz.

Nové fitness i bistro

V okolí centrály Metrostavu mohou naši zaměstnanci naplnit novoroční předsevzetí, posílit kondičku a dobře se stravovat. V nedaleké rezidenci Dock 2 vzniklo obří fitcentrum Dream Fit Dock a od 7. ledna 2019 bude otevřeno nové bistro v Palmovka Open Parku (POP).

Jde o profesionální fitness centrum klubového charakteru o rozloze téměř 1000 m², kde najdete vybavení od prémiových značek Life Fitness a Hammer Strength, funkční sál vybavený cross konstrukcí a množstvím fitness pomůcek. Členství zahrnuje také skupinové lekce intenzivního nebo body & mind charakteru s domácími a zahraničními lektory. Po tréninku je možné navštívit relaxační zónu, která je přístupná všem členům. Nachází se v ní finská sauna a odpočívárna.

Zbrusu nová restaurace BISTRO HALA Perfect Canteen, která se otevírá v pondělí 7. ledna 2019 v POP, nabídne bohaté snídaně, vydatné obědy, chutné svačiny a příjemnou kavárnu s velkým rozsahem nabídky. Filozofií podniku je směs kultur, originálního prostředí, nevšedního servisu a skvělých ingrediencí.

Vynikající betony

DRN (Palác Národní), projekt víceúčelového domu v srdci Prahy, který doplňuje nároží Národní třídy a Mikulandské ulice (foto), získal významné ocenění ECSN Award 2018 za vynikající použití betonu v kategorii pozemních staveb. Výhradním dodavatelem betonu v kategorii byla společnost TBG Metrostav.

Pro tuto stavbu se dodávaly vedle běžných betonů betony samozhutnitelné, vysokopevnostní a zejména barevné betony. Pod vedením Ing. arch. Stanislava Fialy a za spolupráce všech zúčastněných vzniklo v památkově zóně na rohu pražských ulic Národní a Mikulandská nádherné betonové dílo. Do bednění byly vkládány různé předměty, které vytvořily jedinečné obrazy a otisky v betonu. Vedle běžných šedých betonů jsou zde použity černé, hnědé, cihlové, bílé, a dokonce i modré betony.

Ocenění převzala v Helsinkách technologička Alena Procházková společně se zástupci investora SEBRE, architekta Fiala+Němec, statiků Němec Polák a realizační pražské stavební společnosti Terracon.

Ing. Kristýna Vinklerová

