

Slavnostní prorážka tunelu Dýrafjörður na Islandu

více ve fotosloupku na str. 2



METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

2. května 2019 / 7 / XXXI

Ptáme se: Ing. Iva Vrbky, ředitele divize 8 str. 2

Subterra pracuje na revitalizaci barokní budovy v Praze str. 2

Komplex Stanica Nivy v Bratislavě roste jako z vody str. 3

V Berouně nedaleko centra města vznikl zajímavý bytový dům str. 3

Nadále jednička na trhu

KRÁTCE / AKTUÁLNĚ



Konference Subterra

V prostorách Střediska vzdělávání Skupiny Metrostav proběhla 9. dubna Programová konference společnosti Subterra. Za přítomnosti více než

130 účastníků z řad manažerů společnosti generální ředitel Ondřej Fuchs představil informace o výsledcích uplynulého roku Skupiny Metrostav i firmy Subterra. Ekonomický ředitel Pavel Zykán dále zhodnotil vývoj společnosti i dceřiných společností a po představení tří zajímavých staveb loňského roku – Kolektor Hlávčkův most, TZB pro PP III a IV a Pevná jízdní dráha tunelů Ejovice – proběhlo ocenění nejlepších zaměstnanců (foto).

Materiály z Programové konference TEK 2019 najdete na intranetu Skupiny Metrostav v sekci Vzdělávání

Jednání Metrostavu Slovakia

Konference organizovaná společností Metrostav Slovakia proběhla letos 4. dubna a uskutečnila se v netradičních prostorách Nové Cvernovky, kreativního a kulturního centra v Bratislavě v Ateliéru Svetlík. Generální ředitel Robert Pátek informoval o dosažených výsledcích společnosti, představil vize a další směřování firmy. Druhá část konference byla věnována především developerským projektům, které jsou v přípravě a ve výstavbě, na závěr pak kolegové z technického útvaru přednesli prezentaci o moderních technologiích na stavbách.



Ocenění RABF

V Praze proběhla v úterý 23. dubna tisková konference k průběhu soutěže Stavba roku 2019 a k aktuálním tématům ve stavebnictví. Součástí akce bylo předání certifikátu Rating nadace

pro rozvoj architektury a stavitelství (RABF), který obdržel Metrostav za excelentní kvalitu! Certifikát za nejlepší umístění v Ratingu 2019 převzal obchodní ředitel Ing. Karel Volf, MBA (na snímku uprostřed). Gratulujeme! Jde o ocenění dlouhodobější práce – RABF komplexně hodnotí účastníky soutěže Stavba roku za tři- a pětileté období.



Hlavní tah u Benešova v novém

Tým divize 4 pod vedením Ing. Jiřího Zapadla dokončuje poslední etapu rekonstrukce dopravně velmi zatížené silnice I/3 u Bystřice na Benešovsku. Pokládku asfaltových vrstev realizuje Středisko asfaltových vozovek pod vedením Rostislava Kameníka. Výroba asfaltových směsí je prováděna ve skupinových obalových společnostech BES. Silnice I/3 je silnice I. třídy spojující dálnici D1 s Benešovem, Tábořem, Českými Budějovicemi a Rakouskem.

Foto archiv stavby



Stavbaři naší firmy se 25. dubna sešli v hotelu Olympik – Artemis v Praze, aby se zúčastnili již 16. setkání vedoucích manažerů Metrostavu – Programové konference TEK (titulní foto). Generální ředitel Ing. Pavel Pilát ohodnotil výsledky firmy v uplynulém roce 2018, nastínil strategii do příštích let, připomněl skladbu projektů a projevil radost z rozvoje pozice firmy v regionech. Konference se kromě prezentace projektů také věnovala postavení Metrostavu a jeho divizí, obchodním příležitostem či digitalizaci ve stavebnictví. V závěru byli oceněni úspěšní zaměstnanci.

Ing. Pavel Pilát (foto č. 1) se v úvodu svého vystoupení zaměřil na výkony firmy i Skupiny Metrostav. Ty v loňském roce dosáhly 35,1 miliard Kč, v roce 2017 to bylo 31,2 miliard Kč, což znamená, že druhý rok po sobě jsme docílili 12procentní nárůst výkonů. Tento údaj je z pohledu skupinového postavení na trhu výborný a stvrzuje naše postavení jedničky na tuzemském trhu. Budeme usilovat o to, abychom toto postavení potvrdili v letošním roce. Pro zlepšení hospodářských výsledků je zapotřebí také nadále zvyšovat počet projektů, které dosáhnou plánovaných hospodářských výsledků.

Pavel Pilát se dále věnoval vývoji externího obratu a hospodářskému výsledku u jednotlivých divizí. „U většiny divizí v loňském roce vzrostly tržby, ale stále se u některých divizí potýkáme s rozkolísanými hospodářskými výsledky. Většina negativních čísel jde na vrub chybně vysořazených projektů z minulosti. Další získávání takových projektů je nežádoucí a nepřijatelné,“ uvedl během prezentace grafu s externím obratem a dále vyzdvihl výsledky divizí 1, 3 a 4, které obstály v těžkém období recese ve stavebnictví. Na výrazně růstové trajektorii je také divize 8, kterou by mohla následovat divize 6 a divize 9, kterou nejvíce zatěžují projekty z minulosti.

Pokles zastaven

Další část Programové konference TEK byla věnována situaci na českém trhu. Ten se vrací do velikosti, ve které byl před 10 lety. Problémem je ale nedostatek pracovních sil, a tak trendem musí být zvyšování našich vlastních kapacit v technologiích i v teritoriích. Potěšující je, že z hlediska hodnocení tržního podílu firem se Metrostavu po roce 2013 podařilo zastavit pokles.

V pasáži věnované plnění strategii společnosti Pavel Pilát porovnal segmenty v roce 2000 a v roce 2019 a zmínil, nakolik bylo náročné reagovat na poklesy pro Metrostav tradičních segmentů pozemních staveb a metra – dříve 39 procent, dnes 11 procent a to ještě převážně v zahraničí. „Výkony v posledních pěti letech jsou v zahraničí mimo Slovensko stabilní a budou nejvíce důležité pro divizi 5. Na území Čech a Slovenska budou minimálně v následujících dvou letech zcela chybět velké tunelové projekty. Překlenout tento výpadek jinými tržbami převážně v zahraničí bude jednou z největších výzev budoucích období,“ shrnul a zmínil, že spolu s našimi výkony v zahraničí roste zároveň počet našich kolegů vyslaných na zahraniční projekty a zvyšuje se také počet cizinců, kteří na těchto projektech pracují.

Daří se pronikat do regionů

Projev Pavla Pilátu zpestřila obsáhlá prezentace snímků s připomenutím konkrétních projektů u nás i v zahraničí. Metrostavu se daří pronikat stále více do regionů a realizovat v nich významné projekty také z celorepublikového pohledu. „Stále častěji stavíme pro průmyslové podniky, jejich výrobní, skladové a distribuční základny. Z těch významnějších bych uvedl Volkswagen Bratislava, Škoda Auto, MERO, NEXEN, Benteler, SHR, Mondy Štětí, Constellium a Würth,“ jmenoval generální ředitel a zmínil také projekty v oblasti energetiky, či že divize 6 zajišťuje stálou přítomnost v segmentu vodo hospodářských staveb. Významným segmentem na území České republiky jsou dopravní stavby, na jejichž předpokládanou kumulaci v budoucnu se musíme dobře připravit.



Výzva v silničním stavitelství

Konference TEK pokračovala vystoupením obchodního ředitele Metrostavu Ing. Karla Volfa, který zhodnotil rok 2018 jako mimořádně úspěšný. „Zasmluvnili jsme rekordní objem zakázek, trh nám dovolil mírně zvýšit marže, chceme nadále zlepšovat ziskovost ze stavebních zakázek,“ uvedl s tím, že do nového roku vstupujeme se zabezpečeným výrobním programem a nejlepším zásobníkem práce za posledních 10 let.

Ing. Volf, ale také zmínil, že nás trápí nízká výkonnost silničního stavitelství v České republice. Pro nejbližší období bude nutné nalézt takový model jak obchodní činnosti, tak realizace, abychom na tomto trhu lépe uspěli. Zamyslel se také nad tím, že si nelze jen stěžovat na nepříznivé podmínky, ale je třeba hledat prostor na trhu, který nám dovoluje realizovat zakázky s lepší marží anebo díky technickým řešením umožnit takovou marži vytvořit. Na TEK (foto č. 2) vystoupili další naši kolegové, prostor byl věnován historii divize 8, Stavebnictví 4.0 či představení tří aktuálních projektů a byli oceněni nejlepší zaměstnanci firmy. Programové konferenci TEK 2019 se ostatně věnují další články novin (na str. 2 a 4).

V závěrečném vystoupení generální ředitel Pavel Pilát poděkoval všem, kteří přispěli k výsledkům Metrostavu, a řekl: „Konstatuji tak s potěšením a navíc s vědomím, že jsou před námi další příležitosti, které byly zmíněny. Metrostav je na trhu vnímán jako silná firma, která dokáže realizovat náročné projekty i mimo své domácí teritorium. Máme být na co hrdí. A díky tomu si můžeme dovolit být také patřičně obchodně sebevědomí.“

–red–, foto archiv Metrostavu



Prorážka na Islandu

Kolegové z divize 5 pod vedením Ing. Josefa Malknechta provedli ještě před Velikonoce slavnostní prorážku tunelu Dýrafjörður na Islandu. Významné akce se účastnily desítky místních obyvatel i obchodní ředitel Metrostavu Ing. Karel Volf.

Raziči Metrostavu (foto č. 1) tu během stavby vytvořili již několik rekordů v rychlosti ražby: za týden dokázali prorazit 111 m, za jeden měsíc 405 m tunelu!

Oslava (foto č. 2) proběhla za doprovodu místního pěveckého mužského sboru (foto č. 3). Nálož, jejichž výbuch propojil obě části pětakilometrového tunelu, odpálil někdejší islandský premiér a nynější ministr dopravy Sigurður Ingi Jóhannsson (foto č. 4) a „na hromadě“ v místě prorážky proběhlo setkání zástupců zhotovitele investora (foto č. 5). Vedoucí projektu Josef Malknecht obdržel pamětní kámen z vůbec prvního odpalu tohoto tunelu s přesně vyfrézovaným tvarem tunelu uvnitř (foto č. 6).

–red–, foto archiv stavby



Subterra a obnova Clam-Gallasova paláce

Od loňského podzimu pracuje divize 2 dceřině společnosti Subterra na revitalizaci barokní budovy na Mariánském náměstí v Praze. Památka bude upravena pro kulturní a společenské využití a otevře se veřejnosti.

Významný vrcholně barokní palác z 18. století, který navrhl císařský architekt Johann Bernhard Fischer z Erlachu, sloužil v posledních desetiletích Archivu hlavního města Prahy. Magistrát naplánoval celkovou rekonstrukci budovy, v níž budou prostory (foto č. 1) pro stálé i dočasné expozice. Proměny se dočkají rovněž dvě zahrady a nádvoří, kde dojde k osazení kašen a jejich technologií, úpravě podkladu a předláždění průjezdu. Ve venkovních prostorech pak bude restaurace, kavárna a scéna pro divadelní představení či koncerty.

Kromě obnovy historických konstrukcí a prvků (foto č. 2), které zahrnují restaurování a repasi dveří, oken, podlah, nástěnných maleb, omítek, štuků, soch, kachlových kamen nebo lustrů, přinese stavba rovněž vybavení a technologie nezbytné pro soudobý provoz.

Památka plná překvapení

K převzetí budovy Clam-Gallasova paláce došlo loni v říjnu, kdy začaly restaurátorské průzkumy, inventarizace historických prvků a nezbytné porovnání projektu se skutečným stavem. Vzhledem ke staršímu datu stávajících sond, které se provedly již přibližně před 10 lety, bylo potřeba rozšířit jejich počet a rozsah. Pracovníci divize 2 dále zbouřili betonové podlahy a nenosné svíslé konstrukce a namontovali konstrukce provizorní. Dále zkontrolovali rozvody a trasování stávající elektroinstalace a prozkoumali veškeré poruchy a praskliny.

Odborné příspěvky z Programové konference

Na TEK 2019 vystoupili vedoucí projektů se třemi prezentacemi a představili aktuální velké projekty Metrostavu: Modernizaci Úpravny vody Želivka (ÚVŽ) – GAU, Rekonstrukci a dobudování Janáčkova divadla a stavbu Argentinská Office Building.

Administrativní budova v Argentinské

Jiří Pauler z divize 9 představil nový administrativní objekt Argentinská Office Building, který se nachází na rohu frekventovaných ulic Argentinská a Plynární v pražských Holešovicích. Šestipatrová prosklená budova elegantním obloukem navazuje na okolí a unikátním prvkem jsou „šikmé“ sloupy vedoucí přes dvě podlaží, umístěné na nároží. Projekt byl v divizi poprvé prováděn s využitím procesu BIM za pomoci moderních softwarových nástrojů. Jejich možnosti Jiří Pauler názorně ukázal na videu.

Návrat na Želivku

Ing. Petr Brož z divize 6 pohovořil o významné zakázce, která běží zhruba rok a spočívá v modernizaci ÚVŽ a stavbě objektu GAU – vybudování nové haly filtrace s granulovaným aktivním uhlím.

Díky projektu bude možné ročně dodávat 83 mil. m³ pitné vody ve zlepšené kvalitě. V areálu ÚVŽ již roste nová hala o rozměrech 50 × 100 m o výšce 14 m. Tento objekt GAU obsáhne 16 filtrů s celkovou plochou 1604 m².

A jak jsou stavbaři daleko? „Na patkách a základových stěnách je postaveno sedm rámců z devíti. Nyní modelujeme základovou spáru pro železobetonové konstrukce nádrží filtrů a odtokového kanálu,“ uvedl v prezentaci inženýr Brož. Připomněl společnou minulost – tedy že I. a II. etapu úpravny a vodní nádrže vybudoval v 60. letech

Náročná je obsluha stavby nákladními vozidly kvůli špatné dopravní dostupnosti. Příjezd nákladních vozidel omezuje poloha v centru Prahy a také úzká brána. Část interiéru paláce je navíc ve velmi špatném stavu a chybí mnoho dekorativních prvků z porcelánu nebo dřeva. Poškozené jsou i nášlapné vrstvy podlah, jejichž restaurování, respektive výroba a montáž kopíí budou náročné.

„Při takto rozsáhlé rekonstrukci historického objektu můžeme s velkou pravděpodobností očekávat komplikace a různá překvapení. Již při bouracích pracích jsme objevili podsklepenou část, s kterou dokumentace vůbec nepočítala. Rozsah podzemních prostor budeme mapovat pomocí endoskopu. Na základě tohoto průzkumu bude, po konzultaci se zástupci památkové péče, upravena projektová dokumentace. Dají se navíc očekávat i další nálezy,“ popisuje zvláštnosti práce na památce vedoucí projektu Pavel Horák. Revitalizace Clam-Gallasova paláce má být ukončena v lednu 2021.

Text a foto společnost Subterra



P T Á M E S E

Ing. Iva Vrbky, ředitel divize 8



Po studiu pozemních staveb na ČVUT v Praze několik let pracoval jako stavbyvedoucí a poté jako výrobní ředitel v regionální firmě v Libereckém kraji. K Metrostavu nastoupil v lednu 2004 jako výrobní náměstek divize 8 a měl za úkol postarat se o její rozvoj tak, aby se stala univerzální divizí. V roce 2012 usedl do křesla ředitele a nyní má za sebou sedm let úspěšné práce.

Když se ohlédnete za uplynulými roky v pozici ředitele divize, co vše divize 8 prodělala a jak se změnila?

Divize se výrazně personálně obměnila a rozrostla. Prvním cílem bylo zajistit maximální šíři výrobního programu a rozběhnout naše krajská zastoupení, stát se ve svěřených regionech jedničkou. Kromě výše zmíněného jsme vstoupili na Slovensko, převzali jsme také divizi 2, která měla na starosti Blanku, a zaměřili jsme se na vybudování vlastních dělnických kapacit.

Co zejména považujete za úspěch?

Podařilo se nám divizi skvěle personálně poskládat. Všichni táhneme za jeden provaz a funguje nám zde příznivá vnitřní chemie. Daří se nacházet a vychovávat mladé šikovné lidi a posouvat je do vyšších pozic.

Můžete jmenovat zásadní projekty v regionech?

Máme za to, že pokud chce být firma v regionech úspěšná, musí se podílet na budování regionální infrastruktury. Jsme proto rádi, že se nám podařilo uzavřít rámcové smlouvy se Severočeskou vodárenskou společností (SVS) na budování a rekonstrukce vodovodů a kanalizací. Obdobně chceme uspět v energetice a dopravě. Ověřené postupy budeme následně uplatňovat ve svěřených regionech na Slovensku. Klíčové je rovněž opakovaně uspět u nejvýznamnějších zákazníků, kterými jsou pro nás Dopravní podnik města Prahy, Diamo, Mondy, Magna, Constellium, Nipetrol a řada dalších.

A kdybychom připomněli nejdůležitější projekty v historii vaší divize...

Historicky jsme se účastnili výstavby pražského metra IV.C1, IV.C2 poté V.A a nyní se budeme podílet na geologických průzkumech pro trasu D. Zasloužili jsme se třeba o vybudování nového bloku elektrárny v Ledvicích, postavili paroplynovou elektrárnu v Počeradech, kdysi jsme stavěli hlavní administrativní budovu pro ČEZ a významným projektem byla obchodní galerie v Mostě. Po mnohaletém úsilí se nám daří opakovaně uspět ve všech čtyřech jaderných elektrárnách u nás a na Slovensku.

Aktuálně běží projekt Gabčíkovo. Čím je zásadní?

Gabčíkovo je od ostatních projektů odlišné svojí velikostí, typem a svojí jedinečností. Ke stavbě takového typu se většina lidí za svůj život nedostane a my si vždy interně říkáme, že účast na takovém projektu je za odměnu, a vážíme si toho, že máme možnost ho realizovat. Tato stavba stojí trochu mimo naše dva slovenské regiony a personálně ji pokrýváme prakticky celou z Prahy.

Na co byste se rád soustředil v dalších letech?

V regionech rozvíjíme střediska infrastruktury, která jsou zaměřena na rekonstrukci a výstavbu vodovodů a kanalizací. Rádi bychom to doplnili o rozvody elektrické energie a v návaznosti na strategii společnosti o dopravní infrastrukturu. Obdobně chceme pracovat na Slovensku. Rozvíjíme středisko HSV, které je primárně zařízené na železobetonu. Až na úplné výjimky jsme všechny železobetonové realizovali sami a nyní nás začali poptávat i ostatní divize.

Co vám v souvislosti s Metrostavem v poslední době udělalo radost?

Z pohledu celé společnosti je zřejmé, že se nám podařilo vypořádat se s dopady minulé krize a s projekty, které byly s krizí spojené, a že konečně nastaly lepší časy. Z pohledu divize mě samozřejmě těší, když vidím, že se divizi daří, že zaměstnanci spolu čile komunikují, že táhnou za jeden provaz a jsou si schopni navzájem pomáhat. Rád bych jim tímto poděkoval za obrovské pracovní nasazení. To se pozitivně odráží na výsledcích divize a objemech, které jsme schopni realizovat.

Za rozhovor děkuje David Kalců



Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Stavbaři dokončili bytový dům v Berouně

Divize 9 v dubnu předala v Berouně investorovi bytový dům Corso (foto č. 1). Na zakázce se kromě stavbařů divize 9 podílely i další subjekty skupiny Metrostav: například společnost Subterra, která zajišťovala dodávky domovních technologií, nebo Pragis jako dodavatel monolitických konstrukcí.

Bytový dům Corso vyrostl v Berouně na pozemku, který se nachází nedaleko historického centra města. Stavba nicméně stojí mimo oblast tamní chráněné památkové zóny a je umístěna v nepříliš frekventované ulici Hrnčířská. Budoucí obyvatelé se tak budou moci těšit z klidného prostředí a ve vyšších patrech také z výhledu na nedalekou řeku Berounku (foto č. 2). S domem kromě toho sousedí zahrada a hřiště vedlejší základní školy.

Pětipodlažní objekt má v horním patře dva odsazené čtyřpokojové byty doplněné velkými terasami. Vybudováno bylo celkem 18 bytových jednotek. Kromě bytů 4+kk jsou to v nižších patrech byty kategorie 3+kk a 2+kk.



Zajímavá fasáda respektuje okolí

Stavba je při pohledu zvenčí charakteristická zalamanou fasádou a velkým množstvím prosklených ploch. Bytový dům Corso, který navazuje na čerstvě rekonstruovanou administrativní budovu, je na bočních stranách nápadný také barvou vnějších omítek provedených v kombinaci hnědofialové a šedé.

Stavbaři Metrostavu se během prací museli potýkat se stísněnými podmínkami. V místě současně probíhala rekonstrukce a dostavba administrativní budovy vzdálené cca 200 m. „Z důvodu realizace dvou staveb s jednou společnou plochou pro zařízení staveniště to byl problém. Nakonec jsme si museli pronajmout pozemek od města a celé zázemí stavby přesunout mimo pozemek objektu,“ vysvětluje vedoucí projektu Milan Vaňkát.

Původně plánovaný harmonogram stavebních prací ohrozily problémy, které se v průběhu stavby objevily kolem dodaných podkladů a v souvislosti s nároky architektů na zpracování dílenských dokumentací. Takže například příslušná dokumentace k vnitřnímu zábradlí schodiště se podle vedoucího projektu řešila přibližně čtyři měsíce.

Snahu o dodržení předepsaného plánu prací navíc komplikovala řada úprav požadovaných investorem v rámci clientských změn. „Některé jsme museli řešit se zpožděním, nicméně věříme, že vše bylo provedeno k maximální spokojenosti klientů,“ připomíná Milan Vaňkát. Na základě dohody s investorem, společností Hrnčířská Beroun, se tak nakonec musel odsouvat původní termín dokončení díla. Celkem to však bylo jen o několik týdnů.

Blanka Růžičková, foto Jakub Červenka

Přeměna silnice na dálnici je náročná a složitá

Přestavba bezmála dvanáctikilometrového úseku silnice I/48 na dálnici D48 mezi obcemi Rybí a Rychaltice na Frýdecko-Míšecku (foto) je zhruba v polovině. Na stavbě, která zahrnuje 147 stavebních objektů rozložených po celé délce stavby, se významně podílí výrobní provozy divize 4. Stavbu vede tým Ing. Jiřího Capila a pracuje zde ve sdružení s firmami Swietelsky a Colas.

Stavba je rozdělena na dva úseky. První vede z Rybí do Příboru a je dlouhý asi 5,5 km, druhý v délce asi šest km potom od Příboru k mimoúrovňovému křížení Rychaltice. „Na dvou souběžně realizovaných úsecích a ve třech etapách výstavby zde přestavujeme a výrazně rozšiřujeme původní směrově nedělenou čtyřpruhovou komunikaci I/48 na standardní středním dělicím pásem směrově rozdělenou dálnici v kategorii D 25,5/120. Půjde o dva samostatné jízdní pásy s dvěma jízdními pruhy pro každý jízdní směr,“ popisuje ředitel výstavby Ing. Jiří Capil.

Přebudování původní silnice na dálnici je náročné zejména kvůli koordinaci 147 stavebních objektů rozlože-

ných po celé téměř 12 km délce stavby a nutnému téměř dvojnásobnému rozšíření původního silničního tělesa, které vyžaduje provedení značného množství nových zemních zářezů, násypů, opěrných zdí, přeložek inženýrských sítí a především demolicí veškerých původních mostů a jejich novou výstavbu. Součástí stavby je realizace celkem 19 mostních objektů.

V úzké spolupráci s výrobními provozy

V současné době jsou dokončeny všechny přeložky inženýrských sítí a většina obslužných silnic III. třídy. Na samotné dálnici jsou hotové na jedné polovině zemní práce na rozšíření zemního tělesa, zemní pláně, kanalizace, drenáže a část konstrukčních vozovkových vrstev. V těchto dnech se také dokončují práce na mostech, v trase budoucí dálnice probíhá dokončování štěrkodrtí, pokládá se konstrukční vozovková vrstva z mechanicky zpevněného kameniva a probíhá příprava pro pokládku samotné vozovky z cementobetonového krytu, kterou jsme zahájili v posledním dubnovém týdnu,“ popisuje postup prací ředitel výstavby.

Kromě významného podílu veškerých výrobních provozů divize 4 se na výstavbě úseku dálnice D48 podílí také provoz ocelových konstrukcí divize 3. „Vzájemná synergie projektového týmu, výrobních provozů a využití vlastních nosných technologií je podmínkou úspěšného zvládnutí takto náročné stavby,“ sděluje Ing. Capil.

Nyní realizovaná část dálnice by měla být dokončena letos v srpnu, celý úsek pak do konce roku 2020. Tým Ing. Capila má tedy před sebou ještě velký kus práce.

Martina Vampulová, foto archiv stavby



Teplícké aquacentrum již slouží návštěvníkům

Jen pár dní po letošních Velikonočích se veřejnosti otevřelo nové Aquacentrum v Teplicích (foto č. 1). Náročná rekonstrukce a dostavba trvala 19 měsíců a přinesla týmu Ing. Michala Weinerja z divize 8 řadu nových zkušeností se stavbami plaveckých areálů.

„Myslel jsem si, že nějaké zkušenosti z Plaveckého areálu na Klíši využiji, ale zmyšlil jsem se. Obě stavby jsou velice odlišné. Třeba náročnost provedení keramických obkladů bazénů je daleko vyšší než nerezové vany. V Teplicích je pak mnoho atrakcí včetně tobogánu, kdežto v Ústí nad Labem je pouze plavecký bazén. Realizace na Klíši mi však pomohla v daleko lepší orientaci v samotné bazénové technologii,“ porovnal stavby dvou sportovních areálů spjatých s vodou Ing. Weiner.

Během rekonstrukce teplického aquacentra se stavbaři museli vyrovnat s řadou těžkostí ať už malým prostorem pro výstavbu novostavby plaveckého bazénu, omezenými přístupy do rekonstruované části, které ovlivnily zásobování stavby, či s mnoha projekčními změnami v průběhu stavby nebo nejasnou projektovou dokumentací.

Náročná montáž tobogánu

„V průběhu výstavby provozovatel rozhodl o úpravě celé ocelové konstrukce tobogánu (foto č. 2) a zůstal tak vlastně stát pouze samotný sloup, na který se postupně navařovala ramena, schodiště a další prvky. To vše ve vnitřním prostoru pod střechou bez přístupu mechanizace,“ vzpomíná Ing. Weiner s tím, že tyto práce významně omezovaly ostatní činnosti v okolí, především pak ty obkladačské.



Vedoucí projektu zároveň připomíná, že s ohledem na agresivní vnitřní prostředí bude třeba pozorně sledovat chování povrchové úpravy tobogánu.

Stavbaři museli instalovat také mnoho oběhových a cirkulačních čerpadel jako součást celkové bazénové technologie a úpravy bazénové vody spolu s čerpadly pro jednotlivé atrakce. Aby se zjistilo, zda všechna nová zařízení a technologie fungují tak, jak mají, poběží aquacentrum zhruba půl roku až rok ve zkušebním provozu. To ale nebude v ničem bránit návštěvníkům, aby si zaplavali v 25 m dlouhém bazénu nebo vyzkoušeli moderní vodní atrakce včetně zmiňovaného tobogánu.

„Rád bych velice poděkoval kolegům z realizačního týmu za jejich nasazení a obětavost. Doufám, že jim budu moci v blízké době dopřát zaslouženého odpočinku a čas, který mohou věnovat rodinám,“ uzavírá inženýr Weiner.

Martina Vampulová, foto archiv stavby

Ohřev pomocí tepelných čerpadel

Aquacentrum je kromě zábavních prvků vybaveno i mnoha dalšími technologiemi, které zůstanou před zraky příchozích skryty. Jsou to například výkonnější vzduchotechnické jednotky. Ty mají za úkol udržovat vnitřní prostor bazénu na snesitelných hodnotách vlhkosti vzduchu v rozmezí 60 až 65% RH. Pro vytápění objektu a ohřev teplé vody projektanti zvolili tepelná čerpadla, která mají navíc jako záložní zdroj teploty.



45

let je v provozu pražské metro! Jeho nejstarší úsek – I.C z Kačerova na Florenc – byl slavnostně otevřen 7. května 1974. O jeho náročnou výstavbu se zasadila naše firma.

Bratislavská Stanica Nivy roste jako z vody

Už 11 měsíců pracuje ve slovenské metropoli pod 14 jeřáby na 250 dělníků - mezi nimi technici z provozu železobetonových konstrukcí divize 6 - na výstavbě nosných prvků polyfunkčního komplexu Stanica Nivy. Obří stavba pod vedením Ing. Vladislava Horáčka se již místy vyšplhala až do třetího nadzemního podlaží (foto).



Stanica Nivy obsáhne na půdorysu asi 350 x 140 m dva suterény pro parking zhruba 2300 vozů a autobusovou stanicí, kterou denně projde více než 20 000 cestujících. Přizemí a další čtyři patra nad zemí nabídnou prostor obchodům a štíhlá, 123 m vysoká budova Nivy Tower poslouží administrativě.

Do nosných konstrukcí komplexu bude nutně celkem uložít 172 000 m³ betonu a 27 000 tun výztuže. „Vzhledem k obrovskému rozsahu železobetonových konstrukcí investor jejich výstavbu i smluvně rozdělil na dvě zhruba stejné části. My máme na starost pět půdorysných sekcí s celkovou rozlohou téměř 28 000 m². Zbýlé tři sekce a výškovou budovu staví firma PSJ Concrete,“ vysvětluje stavbyvedoucí Ing. Jiří Koukal, který řídí práce na místě. Betonáři při nich denně uloží do bednění v průměru 150 m³ betonu. A bednění musejí dělníci jen pro stavbu divize 6 namontovat asi 240 000 m²! Nemluvě o použití nadstandardního množství podpůrných věží Rosett, shromažďovacích firmou PERI z celého Česka i Slovenska, které jsou

zapotřebí pro výrobu stropu nad podzemní autobusovou stanicí s výškou 7,3 m. „Jejich zajištění byla zatím největší komplikace zakázky – potřebujeme jich totiž o 50 % více, než byl původní odhad,“ dodává Ing. Koukal.

Obří stavba běží podle harmonogramu

Po včasné dokončení posledního záběru základové desky stavbaři v jednotlivých sekcích pracují na betonážích svislých konstrukcí a stropů od 2. PP až do 3. NP. „K tomu už řešíme i koordinaci mezi výstavbou železobetonu a montáží ocelových konstrukcí od firmy Ruukki, pro něž musíme včas zabudovat kotevní prvky,“ říká Ing. Horáček. Rozsáhlost staveniště vyžaduje velké úsilí při logistickém zajištění stavby zejména při betonážích velkých objemů. „Svým rozsahem, komplikovaností i důležitostí je tento projekt pro nás všechny velkou výzvou. Ještě štěstí, že i když je v zahraničí, můžeme jej řídit v češtině,“ uzavírá vedoucí projektu Ing. Vladislav Horáček.

Lenka Svobodová, foto archiv stavby

Bezpečné pracoviště

Vedoucí projektů z jednotlivých divízi během konference TEK 2019 převzali ocenění v rámci motivačního programu Metrostavu Bezpečné pracoviště.

Metrostav tak už 10 let hodnotí dodržování bezpečnosti na svých stavbách i v provozech. Prevence vzniku rizik a neustálé zlepšování systému managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci patří mezi absolutní priority naší společnosti. Dlouhodobě se tak daří držet četnost pracovních úrazů zaměstnanců na hodnotách výrazně nižších, než je statistický průměr v hornictví a stavebnictví České republiky.

Oceňována jsou pracoviště, která vynikají odbornou péčí o bezpečnost práce a nulovou úrazovostí. Za celou dobu trvání tohoto programu bylo oceněno více než 90 projektových a výrobních týmů. Níže jsou uvedeny oceněné stavby. Všem vyznamenaným gratulujeme!

- Divize 1, Jiří Novák, Středisko inženýrských sítí a podzemí
- Divize 3, Ing. Jaroslav Němeček, Stavba BD Hadovitá, Praha
- Divize 3, Ing. Jan Zacharda, Výstavba plynové kotelny Trmice
- Divize 4, Ing. Richard Rakouš, Stavba II/272 Lysá nad Labem, Rekonstrukce mostu
- Divize 4, Ing. Jan Růžička, Středisko betonových vozovek divize 4
- Divize 5, Ing. Josef Malknecht, Stavba Dýrařfjörður tunelu
- Divize 6, Ing. Marek Kubr, Stavba Malá aréna 02
- Divize 8, Ing. Petr Ort, Stavba Mondí Štětí
- Divize 9, Milan Vaňkát, Stavba Administrativní budova, Beroun
- Divize 9, Ing. Jakub Uxa, Stavba Nová radnice pro Prahu 7

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

Nové autodomíhávače

Společnost TBG Metrostav průběžně pracuje na modernizaci provozoven a také vozového parku. Tento rok byly pořízeny tři nové autodomíhávače, které jsou zhotovené v novém designu s inovovaným logem.

Nové autodomíhávače (foto) mají zvýšený terénní podvozek Mercedes-Benz Arocs – 4140 AK8X6/4 s třemi hnanými nápravami. Kabiny nových aut jsou prodloužené, a tak nabízejí více pohodlí a úložného prostoru pro řidiče, kteří zde mohou mít zejména v zimním období uskladněnou plastifikační přísadu na ředění betonu či jiné směsi k údržbě vozu. Samozřejmostí výbavy kabiny je i handsfree a multifunkční volant pro bezpečnější a snazší komunikaci řidičů s dispečinkem betonárny.

Zajímavostí je zabudovaná sluneční roleta na boční straně řidiče. Auta mají, mimo jiné, jízdní program Off-road, automatizované řazení, tempomat a temposeť, centrální zamykání a navíc jsou všechna zrcátka elektricky nastavitelná, širokouhlá a vyhřívána. Motor vozidel je samozřejmě v provedení Euro VI, s OBD – C. Bubny autodomíhávačů byly zvoleny v inovované odlehčené verzi C3 Light Line Stetter AM 9. Díky této odlehčené verzi bubnu, která je téměř o 20% lehčí než bubny Liebherr autodomíhávačů z roku 2011, je kompenzována vyšší hmotnost terénního podvozku.

V plánu je ještě instalovat a ozkoušet na nových miexech couvací kameru. Nové autodomíhávače můžete potkat v ulicích hlavního města od března.

Ing. Kristýna Vinklerová,
foto archiv TBG Metrostav



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



TEK 2019 – zhodnocení hospodaření a velké setkání stavbařů naší firmy

Technicko-ekonomická konference (foto č. 1) je vždy příležitostí, kdy se v Praze setkávají lidé Metrostavu napříč divizemi a regiony na jednom místě. Kolem osmá hodina se prostory kongresového sálu hotelu Olympik – Artemis pomalu zaplňují (foto č. 2). Je tu vždy přátelská nálada a radost, že se kolegové mohou pozdravit a v klidu neformálně pohovořit (foto č. 3). V hlavní části programu, která odstartovala v půl deváté, promluvil kromě generálního ředitele Ing. Pavla Piláta také obchodní ředitel Ing. Karel Volf (foto č. 4) či výkonný ředitel úseku výrobně-technického ředitele Ing. Ivan Hrdina (foto č. 5), který hovořil o digitalizaci ve stavebnictví. V rámci programu byla také prezentována historie a přerod divize 8 a tři vedoucí projektů představili aktuální velké stavby (foto č. 6). Tradičně došlo na vyhlášení nejlepších realizačních týmů z projektu Bezpečné pracoviště a generální ředitel Ing. Pavel Pilát stiskl ruku všem oceněným zaměstnancům (foto č. 7), jejichž seznam přináší pravý sloupec. Nejvyšší tituly – Osobnost Metrostavu a Výroční cena generálního ředitele Metrostavu – letos převzali Ing. Vladimír Pánek, zástupce ředitele divize 6 a (foto č. 8) a Ing. Josef Špryňar (foto č. 9), obchodní náměstek – zástupce ředitele divize 8. Všem vyznamenaným gratulujeme a do dalších let přejeme mnoho úspěchů!

-red-, foto archiv Metrostavu

Ocenění úspěšných

Generální ředitel Ing. Pavel Pilát předal na konferenci TEK nejlepšími technikům a zaměstnancům ocenění za práci v loňském roce. Všem gratulujeme!

OSOBNOST METROSTAVU

Titul za rok 2018 převzal Ing. Vladimír Pánek, zástupce ředitele divize 6, který počátkem příštího roku oslaví již 35. výročí svého působení v Metrostavu. Po celou tuto dobu je úzce spjat s realizací železobetonových konstrukcí a jako vedoucí provozu železobetonových konstrukcí se dostal do povědomí většiny spolupracovníků firmy svou cílevědomou činností dosáhnout vždy vytčeného cíle a schopností navrhnout nová a často i neobvyklá řešení.

VÝROČNÍ CENA GENERÁLNÍHO ŘEDITELE AKCIOVÉ SPOLEČNOSTI METROSTAV

Ocenění za rok 2018 získal Ing. Josef Špryňar, obchodní náměstek – zástupce ředitele divize 8. V této pozici se mu podařilo přebudovat obchodní úsek, rozvinout obchodní aktivity ve spolupráci s řediteli oblastí a vytvořit předpoklady pro úspěšné působení divize na Slovensku.

VEDOUcí PROJEKTU METROSTAVU

■ Ing. Ondřej Kučera, D1, stavbyvedoucí ■ Ing. Jan Krajdl, D3, hlavní stavbyvedoucí ■ Ing. Ladislav Chovanec, D4, specialista přípravy ■ Ing. Štefan Ivor, D5, hlavní stavbyvedoucí ■ Ing. Petr Brož, D6, hlavní stavbyvedoucí ■ Ing. Marek Kubr, D6, hlavní stavbyvedoucí ■ Zdeněk Kaše, D8, hlavní stavbyvedoucí ■ Jan Kučera, D9, hlavní stavbyvedoucí

STAVBYVEDOUcí METROSTAVU

■ Ing. Petr Mlejnek, D1, stavbyvedoucí ■ Ing. Vojtěch Česák, D1, stavbyvedoucí ■ Lukáš Svoboda, D1, stavbyvedoucí ■ Ing. Milan Terich, D3, stavbyvedoucí ■ Ing. Matěj Krupa, D3, stavbyvedoucí ■ Ing. Jan Kadlec, D3, vedoucí střediska ■ Ing. Miroslav Šenk, D4, stavbyvedoucí ■ Ing. Miroslav Gottwald, D4, stavbyvedoucí ■ Ing. Petr Berník, D4, stavbyvedoucí ■ Václav Anděl, D5, stavbyvedoucí ■ Ing. Lukáš Kuča, D5, stavbyvedoucí ■ Michal Hryzák, D6, stavbyvedoucí ■ Milan Perháč, D6, stavbyvedoucí ■ Ing. Martin Benda, D8, stavbyvedoucí ■ Ing. Josef Limr, D8, vedoucí střediska ■ Radek Kácha, D8, stavbyvedoucí ■ Ing. Petr Misauer, D9, stavbyvedoucí ■ Bc. Jiří Ešner, D11, vedoucí střediska

PŘÍPRAVĚ METROSTAVU

■ Ing. Michal Tulpa, D1, příprava ■ Ing. Martina Hošková, D1, příprava ■ Ing. David Fialka, D3, samostatný příprava ■ Ing. Petra Filipi, D3, samostatná příprava ■ Ing. Marie Varhulíková, D4, příprava ■ Ing. Barbora Vítková, D4, příprava ■ Ing. Matěj Novotný, D5, příprava ■ Ing. Jiří Kotouč, D5, samostatný příprava ■ Ing. Martin Břečka, D6, příprava ■ Ing. Pavel Řezníček, D6, samostatný příprava ■ Radomil Coufal, D8, specialista přípravy ■ Iva Jindrová, D8, příprava ■ Ing. arch. Irena Klingorová, D9, příprava ■ Tomáš Kučera, D9, příprava

MANAŽER JUNIOR METROSTAVU

■ Bc. Jakub Miškov, D1, stavbyvedoucí ■ Ing. Jan Stuchlík, D3, stavbyvedoucí ■ Ing. Jiří Čupl, D4, stavbyvedoucí ■ Ing. Jan Kubr, D5, ekonom projektu ■ Ing. Jiří Míka, D6, stavbyvedoucí ■ Ing. Vít Vidai, D8, stavbyvedoucí ■ Ing. Lukáš Hošna, D9, stavbyvedoucí ■ Mgr. Denis Panagopoulos, ÚGR, právník ■ Ing. Kristýna Břindová, ÚVTR, příprava ■ Ing. Jana Böserová, ÚOR, samostatná referentka

ZAMĚSTNANEC METROSTAVU

■ Tomáš Mrázek, D1, samostatný technik ■ Petra Suchánková, D1, referentka obchodní ■ Yvona Vágnarová, D1, odborná referentka ■ Romana Havlová, D3, samostatná referentka ■ Miroslav Ježek, D3, samostatný technik ■ Ing. Lenka Doleželová, D3, vedoucí útvaru ■ Mgr. Ivana Kaiserová, D4, vedoucí útvaru ■ Lenka Macháčová, D5, odborná asistentka ■ Ing. Jana Šachová, D5, vedoucí útvaru ■ Mgr. Pavel Přibáň, D5, odborný referent ■ Ing. Václav Novotný, D5, technik ■ Ing. Filip Jiříčný, D5, samostatný technik ■ Věra Kubrová, D6, vedoucí útvaru ■ Věra Števíková, D6, vedoucí útvaru ■ Ing. Roman Vomlel, D6, specialista ■ Ing. Petra Misařová Havlová, D8, vedoucí útvaru ■ Ing. Michaela Nepřašová, D9, samostatná referentka ■ Hana Kroutilová, D11, odborná asistentka ■ Vladislav Vopalecký, D11, technik mechanizace ■ Bc. Renata Dundrová, MBA, ÚPZ, vedoucí útvaru centrály ■ Irena Kadlecová, ÚGR, odborná asistentka ■ JUDr. Hana Nevřalová, MBA, specialista ■ Ing. Michal Štochl, ÚER, samostatný referent ■ Jaroslava Bejčková, ÚPR, samostatná referentka