

Modernizace VD Gabčíkovo na Slovensku zahájena

více ve fotoreportáži na str. 4



KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

Start v Hoříně

V polovině června byla na Mělnicku slavnostně zahájena zakázka Úprava ohlavi plavební komory Hořín (foto), kterou řídí Jan Prokeš z divize 6. Modernizace se zaměří na rozšíření

průjezdného profilu vodního díla z 11 na 12m a hlavně na zvýšení podjezdové výšky památkově chráněného mostu přes dolní ohlavi z dymadla o téměř pět metrů pomocí nové posuvně-zdvíhací konstrukce. Z dymadlo Hořín je součástí laterálního plavebního kanálu Mělník-Vraňany, ve směru toku Vltavy následuje po z dymadlu Miřejovice a překonává výšku vzduť Vraňanského jezu.

Oceněna tři díla Metrostavu

V rámci soutěže Česká dopravní stavba, technologie, inovace roku 2018 proběhlo 18. června vyhlášení úspěšných projektů. Ze staveb, které přihlásil Metrostav, zvítězily tyto: Modernizace železniční trati Rokycany–Plzeň (divize 5), Pleskotova lávka pro pěší v Písku (divize 6) a přístaviště Purkarec v jižních Čechách (divize 6), které také zvítězilo v kategorii Cena ŘVC ČR. Gratulujeme!

MTS Handy Cyklo Maraton

Extrémní cyklistický podnik, ale také benefiční jízda.

30. července – 3. srpna

Metrostav již třetím rokem generálním partnerem. Přijďte nás podpořit!



DOD mostu Vysočina

Ve Velkém Meziříčí se v sobotu 22. června sešli nejen nadšenci dopravních staveb, aby si v rámci Dne otevřených dveří mostu Vysočina prohlédli, jak

probíhá rekonstrukce tohoto dálničního díla (foto). Kromě čerstvých informací o opravách mostu měli lidé možnost zhlédnout historické fotografie z původní výstavby. V rámci modernizace D1 pracuje na rekonstrukci a rozšíření mostu tým divize 4 pod vedením ředitele výstavby Ing. Jiřího Salavy. Lidem na stavbě není rozhodně co závidět a patří jim obdiv: při teplotách kolem 30 °C lze na kovovém povrchu a uvnitř mostu naměřit až 65 °C!

Obchodní úspěchy

Na následujících řádcích uvádíme výběr projektů, které doplní výrobní program naší společnosti pro další období. V červnu jsme úspěšně vysoutěžili a podepsali smlouvy na tyto vybrané stavby:

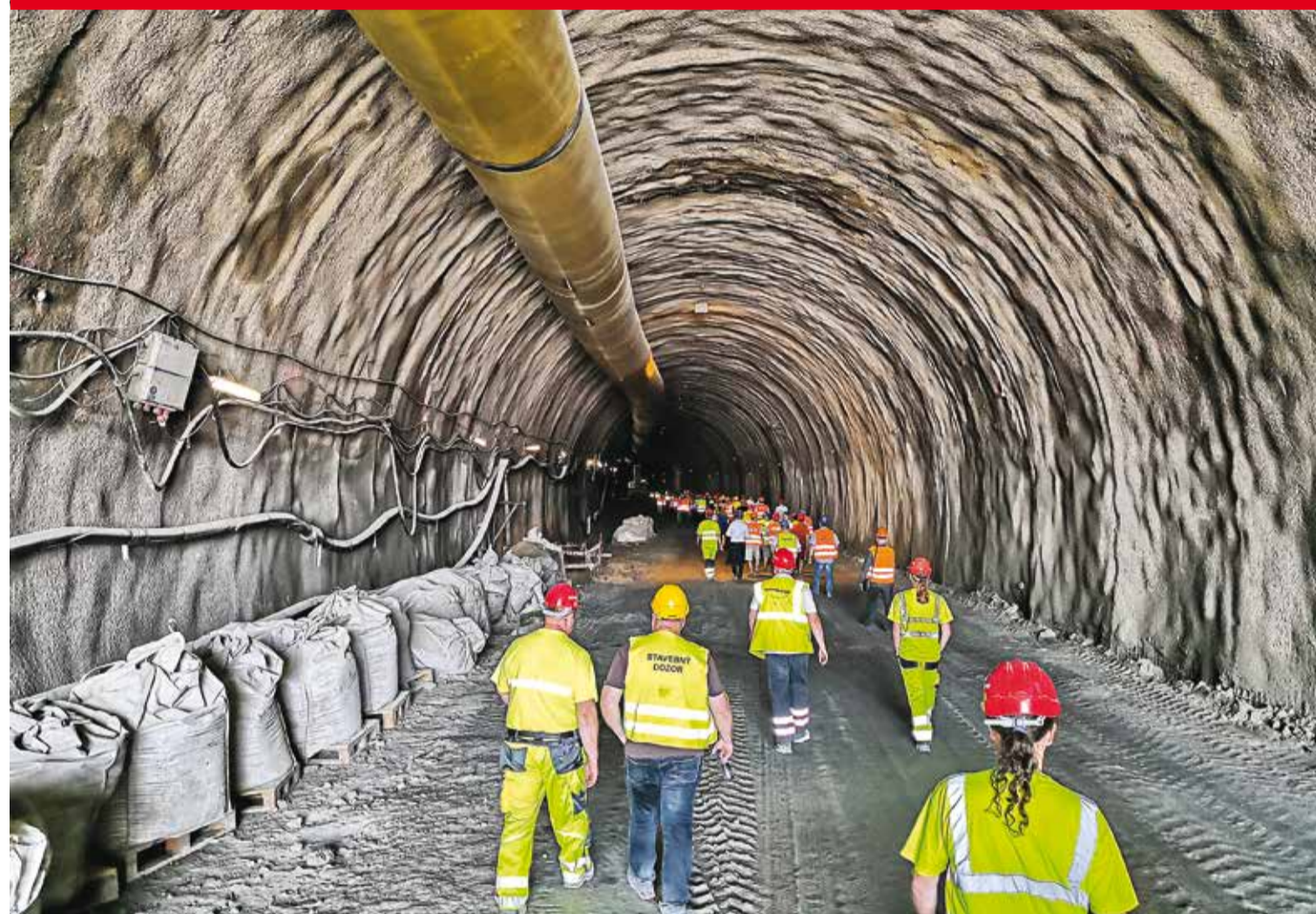
1. Výstavba rychlostní cesty R2, Mýtná – Tomašovice, Slovensko. Divize 4.
2. Výstavba tram. trati, areál Kampus, Brno. Divize 1.
3. Rekonstrukce TÚ Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí. Divize 5.
4. Výstavba a rekonstrukce TT, úsek Centrum – Dúbravka, Bratislava, Slovensko. Divize 5.
5. Rekonstrukce a dostavba objektu Senovážné náměstí č. p. 3 na hotel, Praha. Divize 1.

Ing. Rostislav Štajer

METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

Prorážky tunelu Prešov



Na dálničním obchvatu slovenského města Prešov překonali nedávno raziči divize 5 vedení Ing. Jiřím Břichňáčem hned dva významné milníky – 13. června prorazili severní troubu tunelu Prešov a o čtyři dny později si akci zopakovali v troubě jižní (hlavní foto).

„Obě prorážky proběhly v nitru hory, protože jsme zároveň razili na čtyřech čelbách. V severní troubě, která má raženou část dlouhou 2167 m, to bylo ve vzdálenosti 1263 m od východního portálu. Ražba jižního tubusu měřila celkem 2187,5 m a prorážka se uskutečnila 1167 m opět měřeno od východního portálu. Té první se zúčastnili nejen slovenský ministr dopravy Arpád Érsek (na snímku vpravo), generální ředitel investora, místní župan a primátorka Prešova, ale za Metrostav kromě ředitele divize 5 Ing. Romana Fuksy i dva výkonní ředitelé – Ing. Karel Volf a Ing. Ivan Hrdina,“ vzpomíná vedoucí projektu na průběh slavnostního dne přímo v tunelu.

Prorážky se kolegům podařily v předstihu oproti harmonogramu. Technici z realizačního týmu totiž přesvědčili investora o výhodnějším způsobu ražby třeba u nouzových závilů a objednatel tak nejen ušetřil finance, ale ražba každého ze čtyř závilů se zkrátila asi o 21 dní, což v součtu přineslo zajímavou časovou úsporu.

Tunel Prešov leží na slovenské dálnici D1 a je součástí 7870 m dlouhého úseku mezi MÚK Prešov západ a MÚK Prešov jih, který bude sdružení českých i slovenských firem Eurovia a Metrostav spolu s Doprastavem. Metrostav má ve sdružení se svou dceřinou firmou podíl 33%,



čemuž odpovídá výstavba tunelu a spoluúčast na některých společných objektech.

Nelehká cesta k portálům

Ražby u Prešova započaly vloni 1. srpna – v severní troubě z východu a v jižní ze západu. Zbylé dvě čelby je následovaly s odstupem asi 14 dní. Geologie flyšového souvrství pískovců a jílovců odpovídala zadávací dokumentaci. Rozdíl ale byl v častěji zastížených poruchových zónách, v méně mocných vrstvách zdravých pískovcových lavic a v četnějším průchodu vysoce laminovanými vrstvami jílovců, které zvyšovaly nestabilitu čelby i přístropí tunelu. Raziči proto museli zajištění zesilovat víc, než čekali.

„Na stavbě byly složité předstihové práce, zejména vytvoření přístupových cest k portálům, které se nacházejí v členitěm zalesněném terénu. Na tunely navíc přímo navazují mosty, takže předportálové prostory jsou velmi stísněné. Podélné sklony přístupových cest dosahují až 18%, proto překonat období zimních a jarních srážek bylo hodně problematické. Jen s vypětím všech sil se nám podařilo udržet v chodu dodávky betonových směsí. Po několika týdnech jsme nemohli vůbec odvázet rubaninu. Kompletně jsme proto zaplnili mezideponie před tunely, a to nám nyní blokuje práce v předportálových oblastech,“ říká vedoucí projektu Ing. Břichňáč.

Na samotných ražbách tunelu se dnes podílí 20 techniků a 110 dělníků z Metrostavu. Na díle spolupracuje i dalších 80 lidí ze subdodavatelské firmy Tucon. „Souběžně probíhají práce na doražbě opěr, dokončujeme poslední z osmi propojek a ražené výklenky. Z obou stran jsme také paralelně zahájili ražbu dna. Na východním portálu jsou hotové základové desky hloubené části severního tunelu, betonují se základové pasy v ražené části a před tunelem probíhá montáž izolační a armovací plošiny. Stavbu bednicového vozu zahájíme 1. července. Ražby provádíme vlastními kapacitami, sekundární ostění částečně realizují subdodavatelé. Pokud se ale neobjeví jiná tunelářská zakázka, nahradí je po ukončení ražeb naši dělníci, kteří zabetonují definitivní ostění horní klenby,“ uzavírá Ing. Břichňáč.

Lenka Svobodová, foto archiv stavby

4. července 2019 / 11 / XXXI

Ptáme se: Josefa Majera, vedoucího projektů z divize 9 str. 2

Metrostav pracuje na vojenské letecké základně v Čáslavi str. 3

Cenné zkušenosti střediska montáže OK divize 3 v Německu str. 3

Takřka kilometrové přemostění přes Vislu v Polsku téměř hotovo str. 3

Prodloužili jsme D3

Cesta z Prahy na České Budějovice je o trochu snazší. Divize 4 totiž v pondělí 24. června slavnostně zprovoznila nový 8,1 km dlouhý úsek dálnice D3 na území Jihočeského kraje od Bošilce po Ševětín (foto).



Dopravní tepna, kterou v létě využívají dovolenkaři při cestách k Jadraru, je tak ode dneška dlouhá 60 km. I když k dostavbě celé D3 zbývá ještě mnoho kilometrů, nový úsek bezesporu zlepší a zrychlí dopravu a zamezí nebezpečným situacím, kdy řidiči riskantně předjížděli na I/3. To ostatně během slavnostního zprovoznění zmínil generální ředitel ŘSD ČR Pavol Kováčik.

Součástí nové trasy, na které od února pracoval ve sdružení firem Metrostav, Swietelsky a Doprastav tým vedený Ing. Josefem Králem, jsou čtyři dálniční mosty a jeden podchod pro pěší. „Při stavbě používáme nejmodernější postupy výstavby, například zemní práce prováděné pomocí 3D modelů a ke geodetickému zaměřování provedených prací využíváme technologii dronů,“ uvedl již před časem vedoucí projektu.

Ve výstavbě je aktuálně dalších 30 km dále na jih a 20 km dlouhý obchvat Českých Budějovic (Úšilné–Hodějovice–Třebonín). Celkem má dálnice D3 od Prahy po hranice s Rakouskem měřit 172 km. Středočeský úsek dálnice se ale bohužel neustále zpožďuje.

–red–, foto archiv stavby

Den D na Pankráci

Pro pražskou dopravu i naši firmu nastal 19. června důležitý okamžik: na Pankráci byly za účasti představitelů města, pražského dopravního podniku a zástupců zhotovitelů, mezi kterými je Metrostav, oficiálně zahájeny geologické průzkumy pro výstavbu metra trasy D.

Slavnostní ceremoniál proběhl přímo v místě, kde začne hloubení prvních šachet a štol (foto č. 1 a 2), které jsou součástí geologického průzkumu. Akce se zúčastnili lidé z vedení Metrostavu a divize 8 (foto č. 3).

Přítomní členové vedení pražského magistrátu, dopravního podniku a stavebních firem přednesli krátké projevy (foto č. 4). Generální ředitel Metrostavu Ing. Pavel Pilát během svého vystoupení poděkoval za to, že Metrostav získal důvěru podílet se na geologickém průzkumu. Politici a manažeři se v závěru akce chopili sbíječek a lopat a vykopali první centimetry nových šachet (foto č. 5 a 6). Symbolicky tak odstartovaly první práce.

–red–, foto archiv Metrostavu



Aktivity oddělení BeMo měřicí technika

Sdružení společností BeMo Tunnelling (BeMo) a Heitkamp bylo pověřeno rozšířením výroby společnosti Ilseburger Grobblech GmbH v Ilseburgu v pohoří Severní Harz (foto č. 1). Jde o projekt novostavby obří válcovny plechu v Německu, který představuje zakázku v hodnotě přes 60 milionů eur.

Po uvedení do provozu se bude jednat o nejmodernější unikátní technologii na tepelné zpracování plechů, kdy na světě existuje pouze jediný závod s takovou srovnatelnou technologií. Tovární hala bude trojlodní s odstupňovanou délkou 290 až 340 m a šířkou haly necelých 100 m. Pro základy haly bylo vyhotoveno 114 základů opěr spočívajících na 550 vrtaných pilotách o průměru 90 a 120 cm. Výzvou kromě jiného bylo to, že základy pro některé stavební díly musely být až 9 m hluboké (foto č. 2). Kromě toho musí být tovární hala zbudována na klíč a v krátkém časovém rozpětí s tím, že součinnost rozličných stavebních oborů vyžaduje přesnou a precizní koordinaci.

S přesností pomáhají drony

Oddělení měřicí technika společnosti BeMo poskytují v rámci tohoto projektu zaměřovací práce potřebné

pro realizaci stavby. Mezi ně patří kupříkladu v oblasti speciálního zakládání vytyčení bodů pro navrtání pilot stejně jako vytyčení výškově různých stavebních jam pro realizaci základové desky. Největší pole činnosti pro geodetické práce ovšem představují zaměření pro jednotlivé inženýrské stavby, které souvisejí s realizací bednění určených pro podlahy, stěny a stropy. Bez činnosti geodetů je rovněž nemyslitelná důsledná kontrola zabudovávaných železobetonových prefabrikátů a ocelových konstrukcí v jednotlivých stavebních částech. Stavební dodávka musí vzhledem na následně montované technologické zařízení vykazovat velmi vysokou přesnost.

Kromě toho je na této stavbě poprvé nasazen náš dron. Z fotografií, které jsou zhotoveny pomocí dronu, se dají generovat celkové pohledy (ortofotosnímky) na stavební místo z výšky. Tyto pohledy mohou velmi dobře posloužit pro další projektování, stejně tak ke zdokumentování stavu stavebních prací a jejich kontrole. Ortofotosnímky lze stejně tak doplnit klasické zaměření skutečného stavu a přispět tedy investotorovi k jednodušší a efektivnější montáži technologického zařízení továrny.

Ulf Tetzlaff, Tim Preuss, foto archiv BeMo



Betonárna Libeň – ekologické zásobování

Společnost TBG Metrostav si nechala zpracovat návrh možné budoucí podoby betonárny Libeň. Cílem je rozpuštění debaty o možných alternativách zakomponování tohoto průmyslového objektu do přílehlého okolí.

Samotné umístění betonárny není náhodné a má své důvody. Její přímé napojení na městský okruh totiž umožňuje zásobovat betonem většinu staveb v širším centru Prahy, přičemž dopady pro okolí samotné výroby jsou takto minimální. Významný je pro hlavní město zejména ekologicky šetrný způsob zásobování klíčovou surovinou pro výrobu – kamenivem. Kamenivo se totiž dopravuje nákladními loděmi (foto) z pískoven a lomů, které se nacházejí severně od Prahy. Od přístaviště u řeky do betonárny, která je od břehu vzdálena asi 300 m, se kamenivo dopravuje podzemním kolektorem. Celý pás zeleně u břehu Vltavy včetně cyklostezky je tak provozem nedotčen a je k dispozici cyklistům, bruslařům i pěším.

Je také na místě zmínit, že využití řeky k zásobování a strategické umístění betonárny vedle městského okruhu a zároveň mimo hustě obydlená území významně snižuje zatížení pražské dopravy nákladními kamiony. Ročně se jedná o tisíce ušetřených cest těžkých nákladních kamionů a stovky tisíc kilometrů ujetých po městě.

Vkusně splýtnout s okolím

Návrh zakomponování betonárny do sousedního prostředí (vizualizace) představuje příklad zakrytí provozovny pod speciální krycí sítí a vybudování oplocení za pomoci hrady ze stromů, keřů a popínavých rostlin. Tímto způ-

sobem by měl provoz vkusně splýtnout s okolím. Uvažuje se také o tom, že v letních měsících zeleně napomůže snížením teploty a zvlhčením prostoru v okolí silnice.

Kristýna Vinklerová, foto a vizualizace archiv TBG Metrostav



PTÁME SE

Josefa Majera, vedoucího projektů z divize 9



Roky je spjat s rozsáhlou rekonstrukcí v pražské Fakultní nemocnici v Motole a za sebou má řadu dalších zakázek z různého spektra – loni třeba dokončil autosalon luxusních značek v Košířích. Josef Majer, který do Metrostavu nastoupil v roce 2004 už jako zkušený vedoucí projektu, často navazuje na předešlé projekty, protože investoři jsou s prací jeho týmu spokojeni.

Začal jste pracovat na další zakázce, kde figurují automobilky značek Jaguar a Volvo. O co jde nyní?

Ano. Momentálně ve sdružení s divizí 8 realizujeme v Čestlicích autosalon pro značky Jaguar a Volvo, byl objednatel je jiný, než tomu bylo u předešlé zakázky pro autosalon Dajbých. Tehdy to dopadlo dobře a dá se říct, že současný investor si nás vybral z důvodu dobrých referencí – tedy byli jsme doporučeni. Aktuálně ale nepracujeme pouze v Čestlicích, zároveň realizujeme novou základní školu v Líbezniciích, katolický kostel Krista Spasitele v Praze na Barrandově a deleťavající zakázku v Motole.

Můžete nám přiblížit stavbu na Barrandově?

Kostel se realizuje pro Arcibiskupství pražské. Tento investor je pro nás důležitý, protože portfolio rekonstrukcí a staveb pro něj je rozsáhlé, a pokud tato zakázka dopadne dobře, je pravděpodobné, že nám přinese další spolupráci a možnost realizace dalších zakázek.

Co je u projektu kostela z hlediska stavebních prací nové či nějak zajímavé?

Budujeme nový kostel, takže je to stavba na zelené louce se zahloubením do barrandovských sedimentů, které jsou geologicky složité. A mohu zmínit pikantnost: zvony, které jsou umístěny ve zvonici, budou muset splňovat hygienický limit pro sídliště, a to je poměrně složitý oříšek. Nesmějí být moc slyšet, což je pro zvon hendikep...

Pracoval jste na důležitých a náročných zakázkách v motolské nemocnici. Připomeňte je.

Rekonstrukce probíhala 13 let a v podstatě ještě pokračuje. Přitom jsme museli zachovat všechny nemocniční provozy funkční, což bylo velice složité, zvláště když se jednalo o dětskou část. Nastalo také několik krizových situací, kdy v jednu chvíli došlo ke statickému posunu pavilonu B, či se objevil neznámý vojenský kryt, který způsobil posun celého svahu. Tyto problémy se řešily za pochodu. Nicméně to dopadlo dobře a někdy před měsícem vedení nemocnice iniciovalo shrnutí celkové doby výstavby a vyhodnotilo nás velice kladně.

Jaké pavilony se opravovaly?

Je to kompletní dětská část, šest pavilonů. K tomu je potřeba započítat menší pavilony a pomocné konstrukce. Budovy pocházejí z konce 70. let a jejich stav byl už špatný. Zakázek v Motole bylo v konečném důsledku několik desítek. Nyní se na základě vypsání zakázek přesouváme, a pokud se nám podaří zvítězit, vrhneme se na „dospělou“ část a na část administrativní.

Na které další projekty rád vzpomínáte?

Určitě na zakázky v pražském IKEM, které jsem zprvu realizoval ještě coby projektový manažer firmy VCES a na jejichž základě jsem vstoupil do Metrostavu. Do této nemocnice jsem se následně v rámci asi pěti staveb vrátil. Probíhaly tam rekonstrukce operačních sálů, vybudování nových dvou pavilonů plus další menší zakázky. Model, kdy investor byl s naší prací spokojen, se nám promítl a vyplatil i tady. Jinak shodou okolností jsem se koncem 80. let podílel na první výstavbě IKEM – tenkrát ještě jako mladý stavař.

Co vás čeká v následujícím období?

Chtěli bychom část zakázek dokončit, tedy hlavně letos uzavřít stavbu základní školy v Líbezniciích, dokončit rekonstrukci v motolské nemocnici, byť předpokládám, že tam bude vypsána další zakázka a pokusíme se ji zvítězit. Rád bych závěrem zmínil, že jsem na sebe navázal stabilní tým a všem patří dík a pochvala. Vychovali jsme několik nových pracovníků, kteří u nás nastoupili a postupně se posunuli do samostatných projektů.

Za rozhovor děkuje David Kalců

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Trenažéry na záchranu lidských životů

Na letecké základně v Čáslavi začal v polovině května tým Ing. Milana Voráčka z divize 9 stavět stanici záchranné a požární techniky nejvyššího typu zabezpečení (vizualizace č. 1 a 2). Nahradí dosud sloužící, ale už zastaralé objekty nevyhovující současným požadavkům na vybavení, výcvik, ale i zázemí záchranářů. Zakázku by měl Metrostav dokončit v prosinci roku 2021.

„Stavba bude po technické stránce vcelku běžná – přízemní blok garáží pro 18 zásahových vozidel, vedle navazující třípodlažní nepodsklepená budova, která bude plnit všechny další potřebné funkce pro nepřetržitý provoz jedné zásahové jednotky čítající 17 osob. Půjde o montovaný železobetonový skelet,“ konstatuje vedoucí projektu. K tomu ale dodává: „Vzhledem k umístění stavby mohou práce v areálu provádět pouze zaměstnanci s českým občanstvím nebo z členských zemí NATO, což může znamenat nesnadné hledání určitých výrobních kapacit.“

Součástí díla bude i téměř 14 m vysoká ocelová příhradová věž pro požární sport a také moderní vybavení

budovy pro nacvičování protipožárního zásahu. Půjde například o klecový trenažér – pás labyrintových klecí s mnoha přemístitelnými překážkami. Při neustálé kontrole a monitoringu osob z velína jej bude možné plnit kouřem a rychle odvětrávat. Místnost se stacionárními trenažéry doplní kromě běžného cvičebního nářadí pro trénink fyzické zátěže i tzv. nekonečný žebřík. Nová budova obsáhne také tělocvičnu a klasickou posilovnu.

Samostatné mobilní trenažéry

K výcviku zdárného zásahu budou určeny dva mobilní trenažéry – flashover a cvičný letoun. Ve flashoveru budou hasiči trénovat hašení a chování při požárech, při nichž vznikají vznětlivé plyny hroící vzplanutím, cvičný letoun využijí k nácviku vyproštění figuríny z kokpitu letounu. Oba trenažéry budou umístěny v samostatných mobilních přívěsech. Budova, kterou obklopi zpevněné pojezdové plochy, zahrne i čtyři typické požární skluzby spojující patro objektu s přízemím.

„Zatím jsme jen na začátku prací – dokončili jsme bourání, které uvolnilo staveniště a skryvku ornice, provádíme přeložky inženýrských sítí. Brzy zahájíme zemní práce, se kterými nám pomůže divize 4. Výstavba požární stanice vybavené náročnými technologiemi je pro nás velká výzva. Určitě ji zvládneme včas a v kvalitě, kterou požaduje investor. Spolu se všemi okolo ale doufáme, že v budoucnu poslouží jen k výcviku záchranářů a ne k ostrým zásahům,“ uzavírá Ing. Voráček.

Lenka Svobodová, vizualizace Ateliér Velehradský



Kámen nahradil na Trenčínském hradě sklo

Obyvatelé Trenčína i milovníci historie a tamějšího hradu se konečně dočkali. Moderní sklo vystřídal kámen, a tak je rekonstruovaná administrativní budova u Trenčínského hradu téměř nerozeznatelná od původních zdí hradu. Takzvaný Skleník, jak většina obyvatel nazývala skleněnou přístavbu pocházející ze 70. let minulého století, je už našťastí minulostí. Postaral se o to tým Milana Marka z divize 8.

Ještě do loňského srpna doslova praštil do očí každého návštěvníka přicházejícího k Trenčínskému hradu skleněný objekt přistavěný k hradu původem až z 11. století. Prosklenou část, která tvořila asi třetinu stavby, ale dělníci už loni na podzim zbourali a přiléhající budovu začali rekonstruovat. „Vzhledem ke změně dispozic uvnitř budovy jsme nejprve vyloučili příčky, pak následovaly izolace suterénu budovy a výstavba příček nových. Poté jsme se pustili do nových rozvodů inženýrských sítí a nových podlah,“ popisuje vedoucí projektu Milan Marek. Nový vzhled dostala budova i zvenku (foto). Stavbaři obložili

stěny nové části budovy kamenem, původní kamenné plochy restaurovali a v původní části budovy použili i repliky historických omítek.

„Musím přiznat, že nejnáročnější pro nás bylo vyhovět požadavkům památkového úřadu. Ty úřad doplňoval až v průběhu stavby, takže jsme museli postupně přizpůsobovat pracovní postupy podle toho, jak je památkáři zpřesňovali. Kromě toho také přibývalo historických prvků, které měly zůstat zachovány, a byly tak do nové kompozice budovy postupně zapracovávány podle připomínek památkářů,“ říká vedoucí projektu.

Zázemí pokladny i nové kavárny

V průběhu stavby se také ukázalo, že musí být dopracován archeologický průzkum a následně i dokumentace stavby. Proto byla potřeba práce loni v listopadu až do letošního března přerušit. Termín dokončení rekonstrukce se tak posunul z loňského prosince na letošní květen.

Do budovy budou umístěny pokladny a zázemí pro návštěvníky včetně nové kavárny. V suterénu pak budou mít k dispozici nové prostory zaměstnanci hradu. Nový vzhled ovšem získá nejen budova, ale i vstupní prostory na nádvoří hradu. „Rád bych závěrem poděkoval stavbyvedoucímu Ing. Miroslavovi Zemánkovi, který do Metrostavu nastoupil jako absolvent vysoké školy a tato rekonstrukce byla jeho první zakázkou. Zhostil se jí velmi dobře a i jeho zásluhou byla stavba úspěšně dokončena. V současné době pod jeho vedením pokračujeme na Trenčínském hradě na další stavbě. Opravujeme jižní opevnění,“ uzavřel vedoucí projekt Milan Marek.

Martina Vampulová, foto archiv stavby



Středisko montáží OK divize 3 v Německu

Česká Třebová, Rudná, Hostovice, Karlovy Vary a teď i Hannover. Skladové haly rostou nejen v okolí Prahy a v České republice jako houby po dešti. Také nedaleko hannoverského letiště vznikají další průmyslové objekty v Prologis Parku Hannover. A Metrostav je u toho. Konkrétně tedy divize 3, která provádí montáž ocelové konstrukce střechy logistické haly (foto č. 1 a 2). Investorem je amsterdamská pobočka společnosti Prologis, dodavatelem celé stavby je společnost BeMo Tunneling patřící do Skupiny Metrostav.

U německého Hannoveru bude tým Jakuba Kozlera ze Střediska montáží ocelových konstrukcí divize 3 pracovat ještě zhruba měsíc. Práce začaly na konci května a už na konci července by měla být hala o rozměrech 216 x 102 m dokončena. Logistická nemovitost vyroste do výšky 14,25 m, přičemž světlá výška do spodní hrany nosníků dosáhne 12,20 m. „Jedná se o běžnou montáž střechy haly, používáme stejné postupy a metody jako v Česku. K práci tedy potřebujeme mobilní jeřáb, montážní plošiny a manipulátor,“ vysvětluje Jakub Kozler.

Montéři nejprve sestaví hlavní nosníky ze dvou částí, které následně sešroubují. Když se šrouby dotáhnou, vznikne tím i potřebné nadvýšení nosníků. Následně se nosníky montují na dřívě osazené ocelové příhradové průvlaky. V první části haly jsou již nainstalovány ochranné sítě a je tedy vše připraveno k montáži vrchní části střechy, která by měla začít každým dnem.

Přízpusobit se místním poměrům

Výjimečná je tato stavba především svým umístěním v Německu. „Jedná se o práci v zahraničí, proto musíme dodržovat místní požadavky a znát zdejší legislativu týkající se například délky pracovní doby, bezpečnosti práce či odměňování a zdanění,“ vyjmenovává Ing. Petr Brotan. Náročnější je také zajišťování zázemí a potřeb zaměstnanců Metrostavu a složitější může být i řešení vzniklých technických problémů, které se nedají předvídat. Pokud se vyskytnou, bývá mnohem složitější zajistit potřebné nářadí na stavbu v Německu než v České republice.

Zatím ale vše běží podle plánu, takže už za měsíc si budou moci montážníci z divize 3 odškrtnout další úspěš-

ně dokončenou zakázku, tentokrát v zahraničí. Kolegové z BeMo jsou s naší prací spokojeni a můžeme od nich případně očekávat udělení zakázky v dalších halách, které bude BeMo pro Prologis touto technologií provádět.

Martina Vampulová, foto archiv stavby



- Prologis Park Hannover-Langenhagen má přibližně 120 000 m² logistických prostor a odpovídající kancelářské prostory. K pronájmu je nyní k dispozici 4584 m², dokončením haly by mělo vzniknout další 24 000 m² logistických prostor.
- Areál Prologis Parku se nachází na jih od letiště Hannover-Langenhagen u dálnice A352. Přes A352 je logistický park přímo napojen na další důležité německé dálnice – A2 a A7.

18

je v žebříčku nejvýznamnějších firem CZECH TOP 100 pořadí, které podle konsolidovaných tržeb v roce 2018 obsadil Metrostav. Hlavní seznam hodnotí desítky firem v České republice.

Poslední práce na novém mostě přes Vislu

Stavbaři divize 4 finišují se zakázkou, která se týká stavby mostu na polské trase silnice E77. Téměř kilometrové přemostění řeky Visly a přilehlého záplavového území u obce Kiezmark je součástí nově budované rychlostní komunikace, která je nejkratší spojnici mezi Varšavou a pobřežím Baltského moře.

Metrostav zde pracuje v rámci výstavby zhruba 20 km úseku S7 mezi Gdaňskem a Elblagem, který byl zprovozněn již koncem loňského roku. Po novém mostě s označením MA-09 se jezdí už od října minulého roku. Stavbaři Metrostavu budou během prázdnin ještě pracovat na úpravách terénu pod mostem a uvnitř komory mostu. Jeden ze stavbyvedoucích Ing. Jakub Kočárek uvedl, že poslední práce by měly být dokončeny v září.

Rekonstrukce stávající silnice E77 mezi pobřežím a hlavním městem probíhá postupně. Po dokončení zmíněného úseku S7 vede jako rychlostní komunikace souvisle na jih v délce 180 km. Na silnici 1. třídy se opět mění na 135. km před Varšavou.

Navzdory nepřízní počasí a krachu subdodavatelů

Stavba mostu probíhala téměř tři roky a byla v mnohém specifická. K podpisu smlouvy došlo na podzim roku 2015 a na přípravné práce měli technici jen půl roku. Po zahájení vlastní stavby bylo velmi obtížné dodržet plánovaný harmonogram. „Největší překážkou zřejmě představovala řeka Visla a počasí vůbec. Většinu prací na části nad vodou bylo nutné dělat z lodí. Ve špatném počasí, při

povodních nebo za silného větru se tyto práce musely přerušovat. Stavba se nachází jen několik kilometrů od ústí řeky do moře, takže když například fouká silnější vítr od Baltu, „navane vodu zpět“ a tím zvýší hladinu řeky klidně i o metr,“ připomíná inženýr Kočárek. To však podle něj nebyla jediná komplikace: „Další velkou překážkou byl bezpochyby obrovský nárůst cen stavebních prací a materiálů za poslední roky, který vedl dokonce ke krachu několika našich subdodavatelů.“

Tři druhy technologií

Přemostění v délce 928,7 m, vedoucí nad řekou a záplavovým územím mezi protipovodňovými valy, se stavělo s využitím tří druhů technologií. Část nad vodou se budovala pomocí letmé betonáže (foto č. 1). Část na levém břehu záplavového území se betonovala na posuvné skruži a úsek na pravém břehu na pevné skruži. Neobvyklý je také typ pilotového založení. „Celý most (foto č. 2) je založen na beraněných prefabrikovaných železobetonových pilotách. Takže zvláště jejich beranění v korytě řeky bylo zajímavé,“ vysvětluje Jakub Kočárek.

Most je součástí důležité tepny: silnice E77 protíná sedm evropských zemí. Začíná v Rusku, vede přes pobaltské státy, z Varšavy pokračuje přes Krakov na Slovensko a končí v Budapešti. Měří 1690 km a jako rychlostní komunikace je značená po severní trase. V jižní části Polska, na Slovensku a v Maďarsku na rekonstrukci čeká.

Blanka Růžičková, foto archiv stavby



Podpora CAMPQ

Během velkolepé mezinárodní divadelní události Pražské Quadriennale 2019 proběhla česká expozice, jejíž součástí byla imerzivní inscenace CAMPQ. Buňky zapůjčené Metrostavem a Subterrou sloužily jednotlivým mimozemským kmenům (foto) jako obydlí.

Jedinečnost tohoto projektu byla v nočních představeních, kdy jedno vystoupení trvalo až šest hodin a divák měl možnost přijít s herci do přímého kontaktu. Pražský ostrov Štvanice, místo konání expozice, se tak na několik dní proměnil v adaptační tábor plný čtyř různých kmenů mimozemšťanů (Fénické ženy, Zeyris, Attas a „Ježci“). Každý z kmenů byl rozdílný, měl jiné zvyky a kulturu.

Divák, který mohl s mimozemšťany volně rozprávět, spolupodílet se na jejich rituálech či se táborem jen procházet a nechat se unášet atmosférou, byl pak součástí samotného děje. Po celou dobu představení se jednotlivé kmeny snažily získat sympatie diváka, který poté spolupřihlasoval o tom, zda se některý z kmenů mimozemšťanů dostane za brány adaptačního tábora a stane se součástí našeho světa. Projekt se nechal inspirovat reálnou situací integračních táborů pro uprchlíky. Další dvě inscenace se odehrávají 13. a 14. září na českobudějovické náplavce. Více informací o projektu a vstupenkách na představení naleznete na internetu <http://www.campq.cz/>



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

SKM na kolech

Poslední předprázdninová akce Senior klubu Metrostav (SKM) proběhla ve sportovním duchu, a to na kolech (foto). Naši senioři tak v sobotu 22. června společně se svými vnoučaty oslavili příchod prázdnin.

V 10.30 hodin jsme se sešli před základní školou v Jinonicích. I když to vypadalo na déšť, nikoho to neodradilo a přes staré Jinonice jsme zamířili do Prokopského údolí. Počasí se nakonec umoudřilo, občas vysvitlo slunce, ale nebylo vedro. Projeli jsme Prokopské údolí, v Hlubočepích proklíčkovali na cyklostezku podél Vltavy a u soutoku pokračovali dál proti proudu Berounky. Děti se nenechaly zahanbit, ba někdy jim nestačili ani dospělí! Po 18 km jsme zastavili u říčních lázní za Radotínem, kde jsme se občerstvili a přečkali krátký déšť. Když ustal, stejnou cestou jsme se vraceli zpět.

Další akce a výlety v září

Všem účastníkům se výlet líbil, nejvíc spokojené byly děti. U lávky v Radotíně jsme se na památku vyfotografovali a část výletníků pokračovala na nádraží s tím, že dojedou zpět vlakem, další členové SKM se vydali zpět do Jinonic na kole. Celková trasa měřila přes 36 km.

Během prázdnin Senior klub nepořádá žádné akce, ale těšíme se na další výlety v září. V srpnových Novinách Metrostavu nabídneme jejich přehled. Informace o akcích naleznete také na <http://skm.jabro.eu> nebo napište na e-mail: skm@metrostav.cz. Fotografie z akcí najdete na adrese <https://skmetrostav.rajce.idnes.cz>.

Jan Brodský, foto archiv SKM



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Inovace plavebních komor vodního díla Gabčíkovo oficiálně spuštěna

Slovenští a evropští politici na dně vypuštěné plavební komory (foto č. 1) u obřího vodního díla Gabčíkovo (VDG) celkově nezvykle rušno. Ve čtvrtek 20. června tam totiž proběhlo slavnostní poklepání na základní kámen (foto č. 2). A protože generálním dodavatelem je Metrostav, konkrétně tým Ing. Radka Lišky z divize 8 (foto č. 3), nechyběli jsme u toho. Akce se zúčastnil slovenský ministr dopravy a výstavby Ārpád Ārsek, ministr životního prostředí László Solyms, zástupci Vodohospodářské výstavby (VV) a Slovenského vodohospodářského podniku (SVP) a zástupci Evropské komise. Během akce bylo formou projekce připomenuto, že VDG patří k největším říčním dopravním projektům v EU (foto č. 4, 5 a 6). Slovo dostal obchodní ředitel Metrostavu Ing. Karel Volf, MBA, který vyjádřil radost, že naše firma je součástí tak velkého projektu. Hosté pak měli příležitost sjet výtahem do útroby jedné z vypuštěných komor a na vlastní kůži tak pocítili mohutnost díla (foto č. 7 a 8). Každá z komor má půdorysné rozměry 34 x 275 m a lodím umožňuje překonat výškový rozdíl 16 až 23,3 m, čímž patří k největším zdymadlům v Evropě (foto č. 9). Projekt zahrnuje kompletní modernizaci technologických částí obou plavebních komor, výměnu obřích horních a dolních vrat či opravu plnicích a prázdnících systémů.

–red–, foto Drahošlav Ramík

Personální změny

Od 1. 7. došlo ve vedení Skupiny Metrostav a společnosti Metrostav ke změnám. Dosavadní prezident Skupiny Jiří Bělohav se rozhodl odejít z exekutivní pozice. Novým prezidentem Skupiny Metrostav byl ustanoven dosavadní viceprezident Ing. František Kočí.

Dále došlo k personálním změnám v těchto pozicích:

- Ing. Ivan Hrdina – ředitel interního auditu Skupiny Metrostav
- Ing. Ladislav Profota – personální ředitel
- Ing. Ivo Vrbka – výrobně-technický ředitel
- Ing. Josef Špryňar – ředitel divize 8
- Ing. Roman Vildner – obchodní náměstek ředitele divize 8
- Ing. Petr Ort – oblastní ředitel pro Ústecký kraj

Ze statistik EU

Jednou ročně zveřejňuje Evropská komise výsledky šetření Eurostatu, které se týká rozpětí hodinových osobních nákladů v Unii za rok minulý. Uvádí údaje za celou ekonomiku a rovněž podle rozčlenění na průmysl, služby a stavebnictví.

V roce 2018 byly průměrné hodinové osobní náklady ve výši 27,40 eur (v přepočtu cca 700 Kč) z pohledu celé EU28 a 30,60 eur (cca 780 Kč) pouze v eurozóně.

PhDr. Dušan Čechvala

Hodinové osobní náklady ve stavebnictví v eurech ve vybraných státech

Dánsko	41,1
Švédsko	37,0
Rakousko	34,6
Německo	28,8
UK	26,6
Itálie	23,7
Španělsko	20
Slovinsko	14,4
ČR	11,4
Řecko	10,7
Chorvatsko	10,1
Slovensko	9,8
Polsko	9,6
Maďarsko	7,5
Rumunsko	5,1
Bulharsko	4,2

Akce Cesty za snem

Druhý červnový víkend Václavské náměstí v Praze doslova ovládli účastníci projektu neziskové organizace Cesty za snem 7 Statečných. Metrostav byl jako jeden z hlavních partnerů u toho!

Jde o unikátní a extrémní závod v srdci Prahy. Dvojice – zdravý a handicapovaný – jezdily 24 hodin na předem připraveném oválu na kolečkových bruslích. Závodníci společně ujeli 3000 km. Program byl připraven opravdu pro každého, kdy se v okolí dráhy konal festival sportu bez bariér. Vrcholem akce byly první silové hry svého druhu na světě Prague Adaptive Games, což jsou soutěže týmů zdravotně a handicapovaných atletů z různých odvětví.

Handicapovaní ve Žlutých lázních

Další sportovní akce proběhla v sobotu 22. června v pražském sportovním areálu Žluté lázně (foto). Náš partner Cesta za snem takto ukázal důležitost spolupráce handicapovaných a zdravých lidí a opět se potvrdilo, že sportovat je možné bez bariér.

Ačkoliv počasí akci příliš vstříc nevycházelo, naši zaměstnanci se nenechali odradit. Účastnili se jako závodníci i jako dobrovolníci. Gratulujeme k výborným výkonům a dobrovolníkům děkujeme za zajištění zázemí a příjemné atmosféry v našem stánku, kam se všichni rádi vraceli.

Helena Čechurová, foto archiv Cesty za snem

