

Obrazem z podzemního díla, které budujeme na Islandu
více ve fotoreportáži na str. 4



KRÁTCE / AKTUÁLNĚ



Další úsek koridoru
Modernizace úseku Soběslav – Doubrava u Tábora koridoru České Budějovice – to je název nového velkého projektu, který ve sdružení realizuje Metrostav. V polovině října

došlo za účasti představitelů Správy železniční dopravní cesty, soběslavského starosty i zástupců zhotovitelů ke slavnostnímu poklepu na kolejnici (foto). Nová trať naváže na modernizaci úseku z Veselí nad Lužnicí do Soběslavi z let 2014 a 2015 a dojde tak ke zvýšení maximální rychlosti vlaků až na 160 km/h. Na stavbě bude pracovat tým divize 5 pod vedením Ing. Petra Hanzala.

Daruj krev s Metrostavem

v pátek 15. listopadu 2019.

Přihlašovací systém

**byl již spuštěn
na intranetu MTS**

Děkujeme všem, kdo se připojí!

Pro armádu v Českých Budějovicích

Tým divize 3 pod vedením Ing. Michala Maška předal dokončený objekt na Radiolokátorovém stanovišti v areálu vojenského útvaru v Českých Budějovicích. Šlo o výstavbu administrativní budovy na radiolokátorovém stanovišti včetně budování rampy, slaboproudých a datových rozvodů, bezpečnostních systémů, komunikací a oplocení.



O Muzeu na ČVUT

V čítárně Fakulty stavební ČVUT proběhla 17. října zajímavá přednáška na téma Obnova Historické budovy Národního muzea (foto) a střety historické struktury a moderních technologií.

Hovořil zde ředitel výstavby Jan Kučera z divize 9, přednášky doplnili další odborníci z akademické obce.

Divize 8 a záchytné parkoviště

Mezi naše projekty na Slovensku se zařadí stavba v obci Ivanka pri Dunaji, kde Metrostav vybuduje nové záchytné parkoviště. Vznikne tam 158 parkovacích míst a 80 stání pro kola. Součástí bude také informační systém s údaji o odjezdu vlaků. Stavbu, jejímž cílem je zvýšení přepravy návštěvníků Bratislavy po železnici, realizuje tým divize 8 pod vedením Ing. Igora Sedláčka.

Obchodní úspěchy

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

1. Rekonstrukce Teplárny Trmice, ekologizace kotlů. Divize 3.
 2. Rekonstrukce a dostavba ČOV a ČKV JIH, Letiště Václava Havla, Praha. Divize 6.
 3. Výstavba bytového domu Rokytky s komerční plochou, Praha. Divize 1.
 4. Rekonstrukce a dostavba Vila Kapsa, Praha. Divize 9 a 1.
 5. Přístavba skladovací a expediční haly Mondy Bupak 2, České Budějovice. Divize 6.
- Ing. Rostislav Štajer

METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

Nepřetržitý koloběh města



Na rohu Václavského náměstí a Opletalovy ulice v srdci Prahy roste už více než rok novostavba nazvaná The Flow Building (vizualizace). Její výstavbu řídí sdružení divizí 1 a 3 Metrostavu podle návrhu architekta Jana Pokorného ze studia Chapman Taylor Prague.

„Pro mne osobně je toto dílo srdcovou záležitostí a velkou výzvou ať už lokalitou, minimálním prostorem pro zařízení staveniště, složitostí, ale i skvělými kolegy, nebo velmi dobrou spoluprací s investorem. Stavba v centru Prahy s sebou navíc přináší spousty otázek, které je třeba řešit operativně, a je to proto práce kreativní a naplňující,“ shrnul význam zakázky Ing. arch. Nikola Štochl z divize 3. Na stavbě pracuje jako zástupce vedoucího projektu Ing. Jana Vachutky z divize 1, která je v poměru 60:40 lídrem dodavatelského sdružení.

Technicky náročná konstrukce

„Na staveniště jsme nastoupili vloni v září, když byla hotová a zajištěná až 12,5 m hluboká stavební jáma,“ vzpomíná Ing. Vachutka. „Snažíme se zaměřovat co nejvíce vnitropodnikových kapacit, proto železobetonové konstrukce provádějí betonáři divize 6 vedení Ing. Markem Kubrem a vyzdívký či omítky zednické středisko divize 1 v čele s Karlem Šubrtem. Divize 11 nám zajišťuje jeřáby a buňkoviště a využíváme i služeb divize 3 – geodetů a střediska elektro,“ doplňuje vedoucí společného realizačního týmu.



Na rohu Václavského náměstí a Opletalovy ulice dnes mohou kolemjdoucí – a na webu www.theflowbuilding.cz živě i uživatelé internetu – vidět téměř hotové nosné konstrukce nové budovy (foto). „Dokončení betonáže, vyjma částí, které můžeme provést až po demontáži věžových jeřábů, plánujeme na druhou polovinu listopadu, kdy bude i slavnostní glajcha. I když se z vnějšího pohledu může zdát, že provedení skeletu kombinovaného s nosnými zdmi bylo jednoduché, opak je pravda. Uvnitř objektu směrem do vnitrobloku je totiž mnoho technicky náročných konstrukcí se šikmými sloupy, vloženými patry či atypickými moduly, a to zejména u obvodových stěn ve styku s okolními budovami. V době špičky zde pod dvěma věžovými jeřáby pracovalo až 70 dělníků, betonem je z Rohanského ostrova zásoboval TBG Metrostav. Pro bílou vanu spodní stavby jsme použili jeho speciální směs značky Permacrete. Limitujícím faktorem z pohledu prací pak byla logistika materiálu uvnitř stavby. Žádný jsme totiž nemohli složit mimo obestavěný prostor,“ říká Ing. Kubr.

Perfektní spolupráce i atmosféra

Stavbaři už mají na The Flow Building za sebou komplikovanou ražbu kanalizační přípojky do Opletalovy ulice nebo převrtání prostupů do kolektoru. Dnes kromě betonáže provádějí i opláštění a technická zařízení budovy.

„Nakonec bych chtěl poděkovat všem kolegům z Metrostavu za jejich neustálou snahu o co možná nejlepší výsledek společné práce, zástupcům investora za velmi aktivní přístup k řešení problémů a udržování pozitivní atmosféry, projektantům, technikům i dělníkům za dobře odvedenou práci a v neposlední řadě za podporu našim partnerkám a dětem, které to s námi stavbaři nemají jednoduché,“ uzavřel Ing. Vachutka první článek o velké stavbě, která má podle developera „zachytit ducha nepřetržitého koloběhu města“, což se v angličtině dá vyjádřit slovem flow v názvu projektu.

Lenka Svobodová, foto archiv Metrostavu, vizualizace Chapman Taylor

31. října 2019 / 19 / XXXI

Ptáme se: Ing. Josefa Špryňara, ředitele divize 8 str. 2

Skupina Metrostav se rozšířila o společnost M3 Fasády str. 2

Nová hala pro čištění nákladních vagonů v Ústí nad Labem str. 3

Výměna 3600 oken a dveří v bratislavské nemocnici str. 3

Tramvaj do Bohunic

V Brně proběhlo slavnostní zahájení výstavby tramvajové trati, která spojí Starý Lískovec a Bohunice s univerzitním kampusem a fakultní nemocnicí. Na projektu pracuje a o zlepšení dopravy v této oblasti města se tak zasadí tým Ing. Davida Pohlodka z divize 1.

Na trati v celkové délce 912m budou celkem tři zastávky, z toho dvě vybudované nově. Zastávka, která se nachází v místě napojení na stávající trať, projde rekonstrukcí. Součástí trasy je podzemní tunel v délce 490m, který bude ražen pod ochranou podzemních stěn a stropu. „Stavba zahrnuje doslova celé spektrum nejrůznějších stavebních činností a řemesel. Ve velkém budeme provádět podzemní stěny, piloty jako pažení pro stanice a železobetonové konstrukce stropu a základové desky tunelu,“ uvedl v našich firemních novinách již před časem vedoucí projektu Ing. David Pohlodek.

Úsekem projede až 40 000 lidí denně

Jde o důležitý dopravní projekt, protože v Bohunicích se nachází fakultní nemocnice i univerzitní kampus a lokalita se poslední roky velmi rozvíjí, denně tu projíždí okolo 40 000 lidí. „Stavba nemá z pohledu MHD v novodobých dějinách Brna obdoby. Jsem rád, že v nás Brno vložilo důvěru a pověřilo dopravní podnik, aby stavbu zajistil,“ řekl během slavnostní akce generální ředitel brněnského dopravního podniku Miloš Havránek.

„Autobusy a trolejbusy, které dnes míří ke kampusu, jsou beznadějně přeplněné. Zahušťují navíc i provoz na silnicích. Prodloužení tramvajové trati dopravě ulehčí a cestující si třeba po cestě do práce nebo do školy přečtou i knížku nebo skriptu,“ uvádí informační web města Kopeme za Brno. Stavební práce nyní začínají sondami, budování vlastní trati odstartuje příští rok na jaře. První tramvaje by měly k nemocnici vyjet za tři roky.

– r e d –



The Flow Building respektuje okolí

Devítipodlažní palác ozdobí Václavské náměstí (vizualizace) v květnu 2020. Multifunkční budova nabídne takřka 15 000 m² kanceláří, 6000 m² maloobchodních prostor a 129 parkovacích míst včetně 50 vyhrazených pro nabíjení elektromobilů.

Novostavba nahradí novorenesanční rohový dům U Turků, postavený mezi lety 1880 až 1881 podle návrhu Josefa Schulze a přestavěný stavební společností Bohumíra Kozáka v roce 1922. Cílem investora bylo na jejich místě navrhnout moderní budovu odkazující na bohatou tradici a slávu pražské architektury. Proto původní návrh vyššího domu architekti z ateliéru Chapman Taylor upravili tak, aby novostavba lépe zapadla do okolní zástavby nejen členěním a uličním obvodovým pláštěm, ale i výškou. S průčelími okolních staveb bude korespondovat i díky prvkům připomínajícím secesi a použitému obkladovému materiálu – světlému špišskému travertinu, který je ozdobou vedlejšího hotelu Jalta. Náročná fasáda bude dvouplášťová se svisle i vodorovně zakřivenými linkami. „Vzhled budovy je originální a bude nejen velmi působivý, ale i složitý na provedení. Při montáži nám naštěstí pomůže to, že je celá budova vyprojektovaná ve 3D,“ dodává vedoucí projektu Ing. Jan Vachutka.

Ocenění našich staveb

Podzim patří soutěži Stavba roku. Vyhlášení výsledků proběhlo letos v podvečer 21. října v Betlémské kapli. Projekty Metrostavu uspěly hned v několika kategoriích a získali jsme ocenění Stavební firma roku 2018!

Rekonstrukce Historické budovy Národního muzea v Praze (foto č. 1) získala Cenu ministerstva kultury, Stavba lávky pro pěší přes řeku Otavu v Písku (foto č. 2) obdržela Cenu časopisu Stavebnictví a projekt Modernizace trati Rokycany–Plzeň (foto č. 3) si zasloužil ocenění SFDI. Pošesté byla vyhlášena Zahraniční stavba: zvítězil zdvihací most přes Martwu Wislu v polském Sobieszewo (foto č. 4), který postavila divize 4. Celková délka přemostění je 173 m a šířka nosné konstrukce je téměř 15 m.

Ocenění Stavební firma roku 2018 v Betlémské kapli převzal obchodní ředitel Metrostavu Ing. Karel Volf, MBA (foto č. 5), titul Zahraniční stavba přebíral Ing. Bohumil Rohn, obchodní náměstek divize 4 (foto č. 6).

foto Metrostav a archiv Stavba roku



M3 Fasády aneb nová akvizice Metrostavu

Portfolio činností Skupiny Metrostav se v září rozšířilo o výrobu ze systémových hliníkových profilů, jejímž nositelem je nová dceřiná společnost M3 Fasády s.r.o. Po potížích firmy Nevšimal a.s., která je aktuálně v likvidaci, jsme vydělením části podniku získali funkční firmu s kvalitním zázemím.

Metrostav tak může rozšířit svoje aktivity i na dodávky lehkých obvodových plášťů (LOP). Tento segment dosud v nabídce naší společnosti chyběl a museli jsme jako generální dodavatel občanských, průmyslových a bytových staveb zasloužit subdodavatelské firmy.

M3 Fasády přebírá výrobní zázemí v Nymburku a navazuje na 26letou tradici firmy Nevšimal, tedy na výrobu dveří, oken, sloupko-příčkových fasád, modulových fasád a světlíků ze systémových hliníkových profilů, pro které disponujeme plnohodnotným strojním vybavením, výrobním zázemím (foto) a skladovacími i manipulačními prostorami, které se rozkládají na 6000 m².

Proces začlenění do Skupiny

Nyní se nacházíme na začátku cesty, kdy proběhne proces pevného začlenění firmy M3 Fasády do struktury Metrostavu, nastavení pravidel a procesů, které jsou pro nás standardem. Zásadním úkolem je zajistit zákazkovou naplněnost, abychom měli práci pro naše nové kolegy, kteří v M3 Fasády pracují v oblastech obchodu, projekce, příprava výroby, skladování, výroby a expedice.

V současné době společnost M3 Fasády disponuje 40 zaměstnanci se základní (jednosměnnou) výrobní kapacitou 36 000 hodin za rok. Výkon v odbytových cenách je reálný kolem 350 milionů Kč.

Osobnostní rozvoj se společností Česká cesta

Centrum vzdělávání Skupiny Metrostav zajišťuje dlouhodobě pro zaměstnance tréninky manažerských dovedností – takzvané soft skills. Setkání, která podporují profesní růst, probíhají několika způsoby.

Jde jednak o formu otevřených kurzů, do kterých vstupují účastníci na základě svého zájmu, resp. potřeby vyplývající z hodnocení jejich práce a z rozhodnutí LIM. Nejžádanějšími tématy dosud byly komunikace, řešení konfliktů a vyjednávání. Nechybí však ani témata jako práce se stresem, time management, sebeřízení nebo leadership, tedy vedení týmu. Druhým typem kurzů manažerské přípravy je ucelený třídní blok rozvoje, který připravujeme pro naše personální rezervy.

Většinu aktivit osobnostního rozvoje realizujeme od roku 2016 s vybraným partnerem – společností Česká cesta. Z dotazníků spokojenosti, které Centrum vzdělávání dlouhodobě vyhodnocuje, vychází, že styl práce lektorů tohoto partnera vyhovuje podmínkám společnosti Skupiny. Akce probíhají v malých skupinách, kde účastníci mají prostor pro individuální projev a mohou počítat se zpětnou vazbou. Čas je věnován také sdílení zkušeností napříč jednotlivými pracovišti. Lektorů absolvují návštěvy na našich stavbách a jsou seznámeni s prostředím, ve kterém účastníci akcí pracují. Z vlastních kurzů sbírají kazuistiky typické pro náš obor, což umožňuje, aby byl způsob rozvoje konkrétní, opřený o naši realitu. Přístup lektorů České cesty svým hodnocením vystihuje jeden z účastníků aktivit a objednatelů rozvoje pro svůj tým, kolega, obchodní náměstek divize 8 Ing. Roman Vildner: „Nejedná se o školení a vzdělávání ve smyslu, jak jej běžně chápeme, ale o formu individuálního rozvoje, kde je velkou měrou „potírána“ teorie a téměř vše je vrženo do praxe.

Jaké jsou aktuální zakázky?

Již nyní se M3 Fasády výrobou podílejí na realizacích, které byly získány střediskem LOP Divize 3. Jen namátkou jde o výrobu 1500 m² světlíků pro rekonstrukci objektu Bubenská 1 v Praze u stanice metra Vltavská (divize 3), schodiškové stěny a fasády pro objekt VIVUS Argentinská (divize 3), okna, dveře a sloupko-příčkové fasády pro objekt 4 realizace OAC Ptáček Poděbradská (divize 6), okna a bloky stěn pro zakázku bytových domů River Park Modřany (divize 3). V přípravě jsou realizace AT Home a Památník Vítkov – obě pro divizi 3.

Všechny zmíněné zakázky jsou po dodání materiálu do Nymburka předvýrobně zpracovány a výrobně realizovány zaměstnanci M3 Fasády od převzetí a kontroly materiálu na vstupu, dělení materiálu včetně prostorových řezů, frézování na obráběcích centrech, osazování kování, příslušenství a gum až po následnou kontrolu a balení označených dílů, které probíhá podle projektové dokumentace pro expedici na stavbu.

Před námi je mnoho úkolů a cesta k jejich naplnění bude náročná. Jsem ale přesvědčen, že s odhodláním a poctivým nasazením se je podaří splnit a zakotvit tak M3 Fasády s.r.o. mezi spolehlivé výrobce lehkých obvodových plášťů nejen pro naše interní využití, ale že budeme spolehlivým a dobrým partnerem investorů, architektů a ostatních, kteří se podílejí na realizacích, které LOP potřebují. Přivítáme novou společnost na palubě Metrostavu a popřejeme jí hodně úspěchů, pevné místo na trhu a stálou naplněnost ziskovými zakázkami.

Pavel Franz, MBA, pověřen řízením společnosti M3 Fasády

Forma setkání rozvíjí také týmovou spolupráci, kterou dnes mnozí prohlašují za své týmové know-how.“

Na míru našim lidem a kvalitní lektoři

V nabídce aktivit osobnostního rozvoje jsou také projekty sítě na míru pro předem stanovené skupiny zaměstnanců. V dlouhodobějším horizontu umožňují pracovat například s ucelenou skupinou managementu divize/útvary jednoho vybraného pracoviště. Jejich předností je, že se účastníci mohou věnovat nejen předem připraveným oblastem rozvoje, ale i aktuálním problémům, které členové skupiny zrovna řeší. Dlouhodobá práce samozřejmě do velké míry stojí na kvalitě lektora – jedním z nich je například Petr Válek. Jeho přístup byl kolegou hodnocen takto: „Přiznávám, že dalším faktorem spokojenosti je bezesporu výběr lektora, který vystupuje v roli profesionála, tedy někoho, kdo vybrané kolegy někam vede (záměrně nepoužiji v tomto spojení vzdělává). Toto se České cestě povedlo především. Petr Válek jako lektor je zkrátka profík. Během prvního setkání strnul kolegy na svou stranu a běžný, nikoli však dogmatický syndrom všech školení, tedy mírný odpor k účasti, dokázal odbourat.“

Centrum vzdělávání nabízí kurzy softskills každoročně inovuje, přičemž vychází z ročního hodnocení zaměstnanců a požadavků vedoucích zaměstnanců i plánu vzdělávacích aktivit společnosti. Velký vliv na tvorbu nových akcí má také vyhodnocení dotazníků spokojenosti z již realizovaných kurzů, kde se často objevují podněty k zařazení nových témat. Nabídka centra vzdělávání pro další období naleznete na:

<http://skupina.metrostav.cz/vzd>

Tým Centra vzdělávání Skupiny Metrostav

PTÁME SE

Ing. Josefa Špryňara, ředitele divize 8



Do naší společnosti nastoupil už rok před promoci v březnu 2004. Metrostav Josefa Špryňara totiž zaujal ještě v době jeho studií na Stavební fakultě ČVUT v Praze. Z divize 3 se později přesunul na divizi 8 a to v době, kdy dostavěl OC Centrum Chodov. Po dalších zajímavých projektech se stal náměstkem divize a od letošního července ji Ing. Špryňar řídí.

Čím si Metrostav před lety získal vaši pozornost?

Začínal jsem v divizi 3 a to na bytovém domě v pražské ulici Cholupická, tehdy ještě jako student. Na tomto projektu bylo zajímavé, že jsem si ihned sáhl na řízení vlastních kapacit. Působil jsem tam čtyři dny v týdnu a uvědomil si, že stavebnictví mě baví. A proč Metrostav? Firma měla už tehdy velice dobře propracovaný nábor studentů a pak mě samozřejmě lákaly velké a zajímavé projekty.

Co jste si uvědomil jako první, když jste od bývalého ředitele Ing. Iva Vrby převzal řízení divize?

Prvně asi to, že mám nyní ještě větší odpovědnost, než jsem měl předtím. V divizi pracuje cca 350 zaměstnanců, kteří musejí mít výplatu, a byl bych rád, kdyby rádi chodili do pracovního prostředí, kde tráví třetinu svého času. Řízením divize do jisté míry ovlivňujete i jejich život.

Co se pro vás během skoro čtyř měsíců změnilo?

V zásadě nic. Jenom na divizi nyní nahlížím z nejvyššího bodu jako na kompaktní celek, tedy ne jako náměstek, který vede určitou část divize. Nicméně jsem tu dlouho, divizi znám, prošel jsem jí a s kolegou mám přátelské vztahy, takže po personálně-vztahové stránce se nezměnilo nic, a doufám, že ani pro mé kolegy ne.

V jaké kondici je podle vás divize?

Za období dvou tří let je v dobré kondici. Máme zajištěný výrobní program a víme, kam bychom chtěli obchodně směřovat. Stále platí, že stěžejní jsou pro nás české regiony. Posilovat bychom chtěli v jaderné energetice, na Slovensku a získáváním vlastních kapacit. Čeká nás období, kdy se budou v nejbližší době soutěžit etapy výstavby metra D, což je pro divizi klíčové. Tento projekt by zajistil výrobní program na delší období v horizontu několika let.

Jak nyní vnímáte divizi 8?

Jako divizi orientovanou na pozemní stavitelství a inženýrské stavby. Nespecializujeme se pouze na jeden segment. Aktuálně doplňujeme a zkvalitňujeme řídicí personál na úrovni vedoucích projektů. Osmičku tedy chápeme jako všestrannou divizi, která chce expandovat a mít široký záběr.

Co by se pod vaším vedením mohlo rozvinout?

Určený směr a strategie bude pokračovat částečným rozvojem, ale hlavně stabilizací. V předchozích letech jsme se snažili založit střediska, rozvinout oblasti a teď si myslím, že se další roky budou ubírat ke stabilizaci a práci s personálem. Hlavně na Slovensku máme nové zaměstnance. Projektové týmy jsou tam nově založené, nyní je musíme vést, nechat trochu usadit a stabilizovat, aby nedělaly chyby a uměly konkurovat firmám na místním trhu.

Které projekty považujete za stěžejní a perspektivní?

Mezi stěžejní projekty v realizaci patří modernizace VD Gabčíkovo na Slovensku a nultá etapa metra D v Praze ve spolupráci s divizí 5. Dále jsme spolu s belgickým partnerem získali výstavbu části plynovodu Gazela o délce cca 70km. Toto bude bezpochyby zajímavá zkušenost a reference pro naši společnost. V obchodní fázi jsme v očekávání v rámci vyhodnocení projektu rekonstrukce nemocnice v Banské Bystrici, kde máme zatím s partnerem ve sdružení nejlepší cenu, a samozřejmě se připravujeme na nabídky dalších etap metra „D“.

Co ještě považujete za důležité pro další vývoj divize?

Především neustát v nasazení. I když se daří, nesmíme polevit. Musíme si držet zdravé sebevědomí, ale zároveň pokoru a respekt. Každá společnost či divize prochází nějakou oscilací, za pár let se takto dařit nemusí. Je také důležité, jaký v divizi 8 bude kolektiv. Platí, že pokud zde nadále budeme mít příznivou atmosféru, poctivě a správně si vše odpracujeme, budeme určitě dělat dobré věci.

Za rozhovor děkuje David Kalců

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Ocelová hala nabitá novými technologiemi

V blízkosti západního nádraží v areálu Střediska oprav kolejových vozidel (SOKV) Ústí nad Labem vyrostla během jednoho roku nová hala pro čištění nákladních vozů technologií tryskání, odmašťování a sušení u dvojkolí a podvozků. Hala slavnostně v polovině října uvedli do provozu ministr dopravy Vladimír Kremlík, předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik, člen dozorců rady ČD Cargo Radek Nekola a oblastní ředitel Ústeckého kraje naší divize Petr Ort.

Výstavbě ocelové haly předcházely bourací práce několika objektů. Stavbaři pod vedením Jana Juština z divize 8 také upravovali a rekonstruovali kolejiště. „Na jedné z kolejí byl vybudován vnitřní prohlížeč kanál pod úroveň podlahy v celé délce haly (foto č. 1). U stejné koleje jsme instalovali i dvě sady patkových zvedáků 4 x 10 tun. Další kolej byla osazena technologickým provozem pro čištění nákladních vozů, který zahrnuje kabínu technologie tryskání nákladních vozů a odmašťovací a sušící kabínu pro dvojkolí a podvozky,“ popisuje Jan Juštin.

Hala (foto č. 2) má hlavní základové konstrukce z železobetonu založené plošně železobetonovými patkami

na hutněném štěrkovém podsypu. Základové konstrukce vnitřní dělicí stěny tvoří železobetonové patky pro ocelové sloupy. „Další základové konstrukce jsme vybuďovali pod patkovými zvedáky a pod některými prvky technologie,“ upřesňuje Jan Juštin. Nosnou rámovou konstrukci haly tvoří svařované profily, obvodový a střešní plášť je vybudován z izolačních sendvičových panelů s PUR pěnou.

Interiér nové haly je v podélném směru rozdělen na dva prostory: prostor technologie a prostor přípravy. „Vzhledem k vysoké prašnosti v přípravně sahá dělicí stěna až pod střešní plášť,“ vysvětluje Jan Juštin. Kromě stavby haly si jeho tým musel poradit i s dodávkou technologií a některých speciálních částí jako například tlakovzdušné tryskací komory s velikostí pracovního prostoru 17 x 6 x 5 m a odmašťovací nebo sušící kabínou. Vše zvládli bez problému a včas, stejně jako sanaci zvodnělého podlaží pod základovými konstrukcemi. Nejnáročnější prý ale byla vlastní stavba haly, kterou dělníci prováděli během loňské zimy. Podařilo se a dopravce ČD Cargo má k dispozici moderní prostory pro čištění vozů.

Martina Vampulová, foto archiv stavby



SOKV Ústí nad Labem v číslech

- Středisko vzniklo 1. prosince 2007 jako jedna ze tří jednotek organizační struktury zabývající se opravárenstvím a údržbou kolejových vozidel.
- Má několik podřízených jednotek – Opravny kolejových vozidel v Chebu, Mostě a Nymburce.
- Ve správě SOKV Ústí nad Labem je 82 budov (včetně budovy řízení provozu v České Třebové), 276 tisíc m² pozemků a také přes 27 km kolejí.

Divize 8 se opět vrátila do pražského metra

Byť probíhají průzkumné práce pro stavbu linky D, budování podzemní dráhy v Praze významně nepokročilo. Ze současných stanic jsou ale některé postavené před tak dlouhou dobou, že v záměru potřebují třeba modernizaci vzduchotechnických zařízení včetně návazných profesí. Tým divize 8 pod vedením Iva Lamberta se proto vrátil do pražského metra, aby mu pomohl.

„Práce jsme začali letos v srpnu a skončit je máme v červnu roku 2022. Můžeme totiž pracovat pouze v jedné stanici na trase, abychom nekomplikovali provoz,“ říká vedoucí střediska elektro Zdeněk Kaše z divize 8. Metrostav má při zakázce na starost kromě vzduchotechniky i související stavební činnosti včetně elektrorozvodů. Partner ve sdružení – firma ČD-Telematika – potom odpovídá za úpravy elektrické požární signalizace a technologické části automatického systému dispečerského řízení. Práce budou probíhat v několika stanicích pražského metra.

Nezbytná náhrada zastaralých technologií

„Máme společný projektový tým, ale každý odpovídáme za ty části zakázky, které provádíme. Dnes to jsou zejména demontáže původní vzduchotechniky a nezbytných silnoproudých rozvodů. Zahájili jsme však i stavební úpravy potřebné k odstranění starých a pro montáž nových technologií, se kterými jsme už také pokročili. Kromě toho, že technici naší divize 8 koordinují všechny činnosti na stavbě, vzduchotechniku a pro ni nezbytné elektrorozvody zajišťuje svou divizí 4 Subterra, protože spolupráce s kole-

gy ze Skupiny Metrostav je pro nás přínosem a prioritou,“ říká vedoucí projektu Ivo Lambert.

„Největší problém pro nás představuje logistika – návoz a odvoz materiálu můžeme v některých prostorách provádět pouze po kolejích a jen v době nočních výluk metra. S ohledem na provoz stanic také musíme omezovat prašnost, abychom neohrozili provizorní chlazení a větrání prostor, u nichž nemůžeme větrání přerušit – zejména kvůli zabezpečovacímu zařízení či energetice. Náhrada zastaralých technologií z 80. let minulého století novým zařízením, splňujícím hygienické a hlukové limity evropské směrnice EcoDesign 2019, je ale nezbytná. Se zakázkou se vyrovnáme bez problémů, protože s prací v pražském metru máme bohaté zkušenosti a jsme rádi, že jsme se do něj opět mohli vrátit,“ uzavírá vedoucí projektu.

Lenka Svobodová

Práce na vzduchotechnice a související stavební činnosti včetně elektrorozvodů se dotknou hned 12 stanic pražského metra na všech třech jeho trasách:

- Na lince A to budou Dejvická, Malostranská, Staroměstská a Můstek.
- Na trase B dojde k modernizaci stanic Smíchovská nádraží, Náměstí Republiky, Jinonice a Karlovo náměstí.
- Na „Čéčku“ práce zasáhnou Pankrác, Muzeum, Budějovická a Hlavní nádraží.

3600 oken a dveří pro bratislavskou nemocnici

První zakázka na Slovensku a první zakázka v nemocnici sv. Cyrila a Metoda (foto č. 1) v bratislavské části Petržalka. A navíc velmi specifická práce – totiž výměna zhruba 3600 oken a dveří v podstatě ve všech částech nemocnice, za plného provozu zdravotnického zařízení a během necelých devíti měsíců. Takhle stručně a jasně napsáno to zní celkem jednoduše, ale...

„Vzhledem k tomu, že jsme na realizaci díla měli vyměřených pouhých devět měsíců v prostředí, ve kterém probíhal téměř neomezený a povětšinou velmi citlivý provoz nemocnice, bylo třeba v první řadě nastavit pevný harmonogram prací jak se subdodavateli, tak s vedením nemocnice. Museli jsme zajistit, abychom práce nerealizovali déle, než bylo nutné, ale zároveň, abychom vytěsnili prostojce a splnili časový plán. Je důležité si uvědomit, že v takto frekventovaném prostoru riskujete případným nedodržáním termínu dobré jméno nejen své a Metrostavu, ale také svého obchodního partnera, tedy Univerzitní nemocnice Bratislava,“ popisuje vedoucí projektu Ing. Jakub Hudek z divize 3. Jeho tým musel vyměnit všechna okna a dveře v objektech A až K, tedy v podstatě ve všech provozech nemocnice s výjimkou patologie.

prací bylo nutné plánovat a koordinovat vždy i s vedením nemocnice, které dokonale zná potřeby konkrétních oddělení. Zásadní potom bylo zajištění přístupů do všech částí nemocnice. A to se tu nebudeme o stovkách klíčů, které musíte sehnat, o stovkách lidí, které musíte dopředu informovat, o pacientech, které musíte přesunout. Bez této dobré spolupráce ze strany vedení nemocnice, vrchních



sester a dalšího personálu by nebylo možné vyměnit všechna okna a dveře během necelých devíti měsíců,“ dodává Ing. Hudek. To se díky skvělé spolupráci podařilo a zakázka byla koncem září dokončena.

A jak svou premiéru u našich východních sousedů vedoucí projektu hodnotí? „O tom jet pracovat na Slovensku jsem přemýšlel už delší dobu. Pár mých kolegů si touto cestou prošlo a získané zkušenosti hodnotilo jako zajímavé. Když jsem odjížděl, provázela mě ale celá řada obav a pochybností. Dnes už vím, že nebyl důvod. Měl jsem po celou dobu za sebou podporu kolegů z divize 3, kteří mému týmu pomohli svými zkušenostmi a znalostmi.“

Martina Vampulová, foto archiv stavby



Koridor, který povede značnou částí velkoměsta, získává viditelné rysy

Skoro rok a půl pracují týmy divize 5 na velkém projektu Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část (foto č. 1). Součástí projektu je vybudování několika mostů, výstavba nových zastávek a podchodů. V železniční stanici Praha-Vršovice již vzniká nástupiště č. 4 a v průběhu října budou stavbaři tvořit nástupištní hrany spolu s povrchy nástupiště. Nová zastávka v Edenu má již osazené hrany a proběhla montáž zastřešení (foto č. 2). O tom, že práce zde nejsou snadné a probíhají za plného provozu, svědčí pohled na staveniště mostu přes ulici Průběžná (foto č. 3), kde se nyní dodělává druhá opěra a osazená rámová konstrukce i nadále setrvá.

–red–, foto archiv Metrostavu

Jak ztluší vodu?

Je známo, že Univerzitní centrum energeticky efektivních budov ČVUT (UCEEB) ve spolupráci s Metrostavem dlouhodobě zkouší a ověřuje různé typy tzv. vegetativních či zelených střech. Dalším zajímavým výzkumem, na kterém UCEEB spolupracuje s naší firmou, je ověření hladiny akustického tlaku v chráněné místnosti pro různé způsoby zabudování rozvodů vody do zděné „mezibytové“ stěny.

V rozvodech vody a vnitřní kanalizaci vzniká tzv. sanitární hluk, který ruší a je příčinou častých stížností v obytných budovách. Do chráněných místností, například ložnic druhých bytů, proniká zejména tehdy, jsou-li instalační rozvody ve společné děličce stěně. Jak tomu zabránit? To je právě předmětem výzkumu. Testovány byly rozvody vedené ve stěně, v přízdívce nebo v instalační předsazené stěně. Při zkouškách byly použity nástěnné vanové baterie a stojánkové umyvadlové baterie různých skupin hlučnosti. Pro experiment odborníci vytvořili samostatný systém dodávky tlakové vody, který umožňoval opakovaní zkoušek za podmínek různého provozního tlaku v potrubí od tří do šesti barů.

Vzhledem k rozsahu výzkumu i speciálním požadavkům na okrajové podmínky měření byly zkoušky provedeny v akustické laboratoři ČVUT UCEEB.

Výsledky měření prokázaly významné rozdíly v úrovni hluku pro jednotlivé varianty a mohou být dále využity pro návrh a realizaci optimálního řešení rozvodů vody v obytných budovách s cílem dodržení hlukových limitů a zvýšení akustického komfortu uživatelů.

– red –, Ing. Jiří Nováček, Ph.D.

Metroart aneb výtvarné umění v metru

V pátek 18. října proběhl v Galerii Podkroví v Praze 1 křest a premiérový prodej zajímavé publikace pod názvem **Metroart** (foto). Dílo Mgr. Josefa Šrejmy zachycuje výtvarné umění v pražském metru a připomíná také historické souvislosti během výstavby. Metrostav je generálním sponzorem knihy.

Publikace s odborným, kunsthistoricky zpracovaným textem s architektonickým popisem a ikonografickým rozbořením všech stanic zachycuje ne všem známá výtvarná díla v metru i v přilehlých podchodech a okolních prostranstvích v rozmezí let 1974 až 1994.

Výtvarné vybavení metra ve vztahu ke staniční architektuře není současné odborné a laické veřejnosti známé, toto téma totiž do této doby nebylo odborně zpracováno ani publikováno. O to cennější publikace je. Popisuje sochy, mozaiky, keramické dekorativní stěny, skleněné, kamenné a eloxované obložení stanic a světelné objekty.

Přes 200 stran a 300 fotografií

Zájemci mohou očekávat fotografie všech artefaktů s příslušným popisem názvů děl, techniky zpracování, datací a autorským určením! Kniha se zabývá nerealizovanými díly, dále artefakty, které byly zničeny, zakryty nebo odstraněny. Je zde popsána problematika výtvarných soutěží a jejich účastníků. Text objasňuje původní názvy stanic, stručně životopisné údaje o umělcích a dobové realie.

Dozvíte se také, že díky známému logu Metrostavu se mezi cestujícími objevilo rčení „jezdít krtkem“. Po zprovoznění první trasy se tato postavička stala celospolečenským fenoménem. Metroart stojí za pozornost.

– red –, foto archiv Metrostavu



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Stavbaři divize 5 v zemi ledu a ohně aneb práce v tunelu Dýrafjörður

Tentokrát se v naší fotoreportáži podíváme do ledové pustiny na Islandu. Tým vedený Ing. Josefem Malknechtem z divize 5 tu buduje ve sdružení s místní firmou Suðurverk dvoupruhový silniční tunel dlouhý 5,3 km, který po dokončení propojí dva fjordy, umožní cestovat v zimě a řidičům zkrátí cestu o více než 30 km! Stavbaři v místě bezpochyby čelí drsným podmínkám: v zimě na cestě mezi portály bývají až 15metrové závěje a jediný udržovaný úsek silnice v oblasti jižního portálu povede od ubytovacího kempu na stavbu. Jak je možné vidět (foto č. 1 zachycuje betonáž ochranného límce, tzv. předštitku), zima a sníh nejsou daleko... Pojďme ale do útrob podzemního díla. Dělníci ještě v průběhu října značili, vrtali (foto č. 2) a lepili kotvičky pro zavěšení izolací (foto č. 3). „Zbývá doznačit již jen několik desítek křížků. V době po uzavěření novin by mělo být i dovtááno,“ popisuje z místa Ing. Josef Malknecht. „Dále probíhá instalace izolací – PE pěny (foto č. 4). Máme nainstalováno 24 500 m² z cca 54 500 m². Jako finální krok před zastříkáním betonem věšíme přes pěnu kari síť. Té máme nainstalováno cca 48 000 kg. Před izolací probíhá aplikace stříkaného betonu (foto č. 5). Dokončené jsou oblasti o ploše cca 12 000 m² (foto č. 6),“ doplňuje. Betonářské práce probíhají na jižním portálu Arnarfjörður. Ze 14 sekcí bylo v polovině října hotovo 11 sekcí základu a 8 sekcí předštitku. Stavbaři se snaží využít příznivého počasí a dokončují betonáže vně tunelu. Na severním předštitku (foto č. 7) partner ve sdružení, firma Suðurverk, provádí zásyp. I když od září roku 2017 tu již všichni odvedli mnoho náročných prací a během ražeb vytvořili několik rekordů, nemálo dřiny a výzev mají před sebou. První motoristé by měli tunelem projet v září 2020. Zdař Bůh!

– red –, foto archiv stavby

Konference PIF

Jaké investice připravuje hlavní město Praha a které zajímavé stavby v dohledné době plánuje? O tom v úterý 15. října pojednávala konference Pražské investiční fórum (PIF) na Staroměstské radnici.

Přednášející v několika blocích hovořili třeba o městských stavebních předpisech a o úloze městského developera. Proběhla také přednáška o významu a přínosech metra trasy D či o tom, jaké další investice město připravuje. Je to třeba dokončení rekonstrukce pražských náplavek, rozvoj výstavby nabíjecích stanic pro elektromobil či rekonstrukce Staroměstské tržnice.

– red –

Zachraň život!



Protože se v budově Metrostavu denně pohybuje kolem 600 osob a ostražba objektu Palmovka Park II zhruba třikrát ročně přivolává rychlou záchrannou službu k naléhavým případům, vyplynulo z letošních prověrek BOZP rozhodnutí zakoupit moderní, zcela automatizovaný externí defibrilátor AED Zoll Plus určený pro neodkladnou defibrilaci.

Přístroj je všem dostupný v centrální recepci v přízemí budovy Palmovka Park II. Defibrilátor je navržen tak, aby i neproškolený laik vše zvládl pomocí vizuální a zvukové nápovědy. Přístroj měří EKG, radí, co máte v daný okamžik dělat, a navíc obsahuje zvukový metronom napomáhající docílit správnou frekvenci srdeční masáže.

Předání zakoupeného defibrilátoru a seznámení ostražby objektu proběhlo 21. října v Centru vzdělávání. Zacházení s tímto defibrilátorem bude také součástí školení kurzu první pomoci organizovaného Centrem vzdělávání Skupiny Metrostav. Defibrilátor AED Zoll Plus jsme zaregistrovali do systému Záchranka, čímž jsme jej učinili dostupným nejen pro zaměstnance Metrostavu a Subterry, ale i pro všechny potřebné v okolí.

Útvar bezpečnosti a ochrany zdraví MTS

Jestliže jsi přítomen u zástavy srdce:

1. Zkontroluj vědomí.
2. Zprůchodni dýchací cesty záklonem hlavy a přizvednutím dolní čelisti.
3. Zhodnot' dýchání – ne děle než 10 sekund.
4. Zavolej rychlou záchrannou službu 155.
5. Vyšli dalšího zachránce pro defibrilátor AED.
6. Stlačuj střed hrudníku ve frekvenci 100–120/min.
7. Jakmile je defibrilátor AED dostupný, zapni jej a postupuj podle pokynů.

Trojčata oslavila rok

Před časem jsme informovali o tom, že našemu kolegovi Ing. Aleši Vejmolovi z divize 3 se narodila trojčata. Rok utekl jako voda, a tak Aleš, Albert a Amálie (foto) v říjnu oslavili první narozeniny!

Děti se loni narodily předčasně – chlápce tehdy vážili 870 gramů, Amálka 890g. Všichni tak byli na čas pod zvýšenou kontrolou lékařů a rodiče prožili náročné týdny i měsíce. Vše ale dopadlo dobře. A jak se ratolestem dnes daří? „Péče o trojčátka je stále časově náročná. Od doby, co mají k obědu příkrmy, je každé jídlo dobrodružstvím, na druhé straně si sami drží lahvičky a to nám časově velice ulevilo. Začalo nám období, kdy děti lezou po celém bytě, rozhodně se nenudíme,“ vypráví tatínek Aleš Vejmol. „Děti povyrostly: Amálka váží 8,2kg, Alešek 8,9 a Bertík 8,9kg. Pořídili jsme si dvoupatrový kočár a nemůžeme si ho vynachválit (vřele doporučuji všem kolegům, kteří do budoucna plánují trojčata a povede se jim to).“

– red –, foto archiv Aleše Vejmolů

