

## U Hradce Králové vzniká další úsek dálnice D11

více ve fotoreportáži na str. 4



### KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

#### Na D1 dříve

Kolegové z divize 4 pod vedením Bc. Zdeňka Vlčana zprovozili další část dálnice D1 v rámci modernizace úseku 19 ve směru na Prahu. Práce probíhaly od 29. března do 24. listopadu

a díky skvělému pracovnímu nasazení a synchronizaci všech, kteří se na stavbě (foto) podíleli, se podařilo uvést tuto část dálnice do provozu o 4 dny dříve! V rámci modernizace naší nejvytíženější tepny se také blíží ke konci práce na 52. km na odpočívce u Střechova. Kromě rekonstrukce je cílem rozšíření kapacity parkoviště.

**Aktuality z Metrostavu i videa z našich projektů najdete na [www.facebook.com/Metrostav](https://www.facebook.com/Metrostav) a na webu [www.metrostav.cz](http://www.metrostav.cz)**

#### Nové byty v Bratislavě

Šestileté úsilí a dennodenní práce na projektu dceřině společnosti Metrostav Slovakia CytyPark Ružinov (foto) se chýlí ke konci a v těchto dnech se klientům

odevzdávají poslední byty. Při této příležitosti bylo uspořádáno slavnostní setkání spojené s prohlídkou nejvyšší položeného bytu, který nabízí úchvatný výhled na celou Bratislavu. Generální ředitel Metrostavu Slovakia Ing. Robert Pátek, Ph.D., poděkoval všem kolegům a obchodním partnerům za vynaložené úsilí a spolupráci.

#### Experti z Metrostavu ve Slovinsku

V Lublani dnech 21. až 22. listopadu proběhla 12. mezinárodní konference o tunelech a podzemních stavbách. V rámci pestrého programu přednášek zástupci Metrostavu divize 5 prezentovali skandinávské projekty: Ing. Jan Skuhra informoval o zkušenostech ze stavby Espoonlahti v Helsinkách (Espoo Metro) či Ing. Tomáš Prchal hovořil o ražbách tunelu Dýrafjörður v nelehkých podmínkách na Islandu. Po přednáškách proběhla debata u moderovaného kulatého stolu, kde se probírala témata o veřejných zakázkách v oblasti infrastruktury. Ing. Václav Pavlovský, zástupce ředitele divize 5 pro mezinárodní operace, byl k diskusi pozván jako zástupce zkušeného dodavatele s projekty v zahraničí.



**Spolupráce s Cestou za snem pokračuje i v roce 2020** Prezident Skupiny Metrostav Ing. František Kočí se v pondělí 18. listopadu sešel se zakladatelem spolku Cesta za snem Heřmanem Volfem a oba stvrдили vzájemnou spolupráci pro rok 2020. Metrostav tak nadále zůstává v pozici generálního partnera v cyklistickém podniku Handy Cyklo Maraton a v pozici hlavního partnera na ostatních akcích konaných spolkem. Foto archiv Metrostavu

# METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

## Návrat na orlickou přehradu



Součástí 450 m dlouhé a 91 m vysoké betonové hráze vodního díla Orlík je v pravé části vedle přelivu lodní výtah pro sportovní plavidla. Před sedmi lety se dočkal částečné rekonstrukce na povodňové straně hráze. Jako celek je ale dnes už krátký a v nevyhovujícím stavu. Nedávno proto začala jeho přestavba a prodloužení (hlavní foto), které provádí tým divize 6 vedený Ing. Tomášem Beržinským. Metrostav se tak opět vrátil „na místo činu“. Nejen na Vltavu. Orlík totiž před 58 lety vybudovali pracovníci národního podniku Vodní stavby, ze kterého byl Metrostav roku 1971 vyčleněn.

Lodní výtah na Orlíku je unikátní svou výškou přes 70 m a délkou 277 m. Přeprava plavidel v něm probíhá na sucho po kolejové dráze: ve stanici loď vpluje na plošinový vozík zanořený ve vodě. Obsluha ji k němu přiváže a elektrický naviják dotáhne vozík s lodí zavěšenou na kurtech na korunu hráze ke strojně. Tam jej točna obrátí na druhou stranu, kde se po kolejích opět svezde do vody. Přepravení nejvyšší 8,5 m dlouhé a tři metry široké lodě s hmotností do 3,5 tuny zabere téměř 20 minut.

Kvůli nízké hladině vody v Orlíku bývá zdvihadlo v plavební sezóně často mimo provoz. Součástí přestavby výtahu, který nově umožní přepravu plavidel s hmotností až 6,6 tuny, je proto i prodloužení jeho návodní části o zhruba 10 m směrem do přehradu. Velká část nových konstrukcí přitom bude pod úrovní zásobní hladiny vodního díla a za běžného provozu se skryje pod hladinou.

„Staveniště (foto) jsme převzali v polovině října, práce jsme ale mohli zahájit, až když vodohospodáři upustili Orlík skoro o 10 metrů, což budí velký zájem veřejnosti. Zatímco břehy přehradu navštěvují starousedlíci z potopených domů, jejichž základy jsou dnes vidět, či hledači kovů, my dnes bouráme původní kolejovou dráhu výtahu a provádíme práce speciálního zakládání pro její prodloužení. To v budoucnu umožní proplavení lodí při hladině vody v nádrži až o 3,5 m nižší, než šlo dosud,“ popisuje vedoucí projektu.

#### Atypická konstrukce výtahu

Stavba nesmí omezit lodní provoz, takže veškeré činnosti včetně zpětného napuštění přehradu alespoň na minimál-

ní plavební hladinu musí skončit do 26. dubna. „Práce ale nepřerušíme. Zatímco se lodě budou přepravovat starým zdvihadlem, začneme přípravné a projektové práce na novém výtahu tak, aby jeho vozík bylo možné vyrobit v roce 2021 a do dubna 2022 osadit a zprovoznit. Bude to výjimečná, atypická konstrukce a její návrh bude velmi složitý. Zajímavostí – a pro nás i novinkou – pak bude pokládka kolejnic na rekonstruovanou a prodlouženou dráhu z vodostavebního a mrazuvzdorného železobetonu. Bude to je totiž ohýbat přímo na stavbě, aby co nejlépe přilnuly ke stavebnímu podkladu. To na vodohospodářských stavbách opravdu běžně neděláme,“ dodává Ing. Beržinský.

#### V souběhu s další stavbou

Modernizace lodního výtahu je úzce koordinovaná nejen se související stavbou, jež přehradu Orlík zabezpečí před účinky velkých vod, ale nesmí ovlivnit ani plánovanou výstavbu paralelního vanového zdvihadla pro lodě s maximální délkou 44 m a výtakem do 300 tun. Počítalo se s ním sice už při návrhu hráze, dokončen byl ale jen betonový žlab pojezdové dráhy.

Divize 6 má za sebou historicky bohaté zkušenosti z vodohospodářských staveb. Kolegové jsou proto přesvědčeni, že i přes pokládku kolejí, se kterou se zatím nesetkali, budou na vodním díle Orlík stejně úspěšní jako jejich předchůdci. Ti před téměř 60 lety totiž dokázali přehradu dokončit nejen kvalitně, ale také o osm měsíců dříve, než bylo původně plánováno.

Lenka Svobodová, foto Petr Adámek



**Ptáme se:** Ing. Romana Vildnera, obchodního náměstka divize 8 str. 2

**Náročná výzva českých mostařů u města Pirna v Německu** str. 2

**Nová zakázka v Nemocnici České Budějovice oficiálně začala** str. 3

**Metrostav dokončil rekonstrukci muzea v Českém Těšíně** str. 3



#### Modernizace přelivu

- Největší českou přehradu čeká také stavba nového bezpečnostního přelivu (vizualizace). Po úpravách by tak orlická hráz měla ustát i desetitisícetou vodu s průtokem vody až 5300 m<sup>3</sup> za sekundu.
  - Nový přeliv má vzniknout vedle přehradu mimo její stávající tělesa, na vrchu a bude se skládat ze tří přelivných polí. Pod hrází pak vyústí do velkého betonového koryta.
  - Přehrada má přeliv samozřejmě od chvíle, kdy byla navržena. Těmi současnými může ale protékat přibližně 2100 m<sup>3</sup> vody, a to je méně než při povodních v roce 2002 – tehdy se přehradou řinulo o tisíc kubíků vody za sekundu více.
  - Nový přeliv samozřejmě povodním nezabrání, ale při extrémních situacích dosáhne snížení zátěže na vodní dílo a tím i dalšího zvýšení jeho bezpečnostních parametrů.
  - Během roku 2014 odborníci z Povodí Vltavy také zvažovali, jak vylepšit kapacitu Vltavské kaskády pro případ povodní. Zamýšlela se dokonce varianta, že by orlická přehrada byla vypuštěna a sloužila jako suchý poldr. Na Českém vysokém učení technickém (ČVUT) vznikla k tématu dokonce studie. A nakonec zvířela varianta, kdy se pouze zvýší retenční prostor nádrže. Mimochodem povodeň z roku 2002 by nedokázal zachytit ani zcela vypuštěný Orlík.
- red–, vizualizace Povodí Vltavy, státní podnik



## Finále velké betonáže

V centru Bratislavy, kde tým divize 6 vedený Ing. Vladislavem Horáčkem pracoval na stavbě objektu Stanica Nivy (foto č. 1), proběhla v listopadu poslední betonáž.

Metrostav se v Bratislavě od loňského června podílel na stavbě polyfunkční části autobusové stanice, konkrétně realizoval svíslé konstrukce a stropy od 2. PP až do 5. NP. „Náš tým zhotovil nosné železobetonové konstrukce části A (foto č. 2), kterou tvořilo pět sekcí. Bylo zde uloženo cca 95 000 m<sup>3</sup> betonu, 14 000 tun armatury a zhruba 640 km předpínacích lan. Na stavbě pracovalo ve špičce až 350 dělníků, v části, kterou zhotovil Metrostav, bylo nasazeno devět věžových jeřábů,“ shrnuje stavbyvedoucí z útvaru ŽBK divize 6 Ing. Jiří Koukal.

Poslední betonáž stropu VIII v sekci A5-5 (foto č. 3, 4 a 5) proběhla 8. listopadu a práce týmu divize 6 (foto č. 6) zde tak v termínu úspěšně skončily. Investor HB Reavis plánuje terminál a nákupní centrum otevřít v roce 2020.  
foto Drahošlav Ramík a Ing. Aleš Daněk



## Náročná výzva českých mostářů v Německu

Divize 4 a divize 3 ve spolupráci s BeMo Tunnelling už nějaký čas pracují na výstavbě mostu přes údolí Gottleuby (Gottleubatalbrücke) v Pirně. Toto historické město vzdálené cca 30 km od Drážďan je považováno za bránu do Saského Švýcarska a nový most v dotčené lokalitě samozřejmě zlepší cestování.

Akce, jejímž investorem je DEGEG (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH), probíhá v rámci přeložky spolkové silnice B172. Projekt byl vysoutěžen s výkresy ocelové konstrukce v podobnosti realizační dokumentace stavby (RDS), kdy při vstupní technické radě měl být investorem předán kompletně „oprůřovaný“ (rozuměj schválený nezávislým statikem) statický výpočet. Tímto postupem si investor sliboval dosáhnout u tak náročného díla zkrácení trvání stavby z cca 4,5 let na 34 měsíců. Zhotovitel si měl zajistit RDS pouze na pomocné konstrukce a pracovat na realizační dokumentaci betonových konstrukcí podle předané statiky. Zpracovatel realizační dokumentace stavby je Pontex, dílenské dokumentace zajišťuje PIS PECHAL.

Návrh mostu (vizualizace) vzešel z architektonické soutěže v roce 2006, kdy byl kladen důraz na štíhlost nosné konstrukce a spodní stavby. Jako vítězný byl vybrán návrh, kdy je hluboké údolí říčky Gottleuba překročeno celkem devíti poli o délkách 68 – 92 – 116 – 120 – 120 – 124 – 108 – 92 – 76 m. Nosná konstrukce o délce bezmála 1 km je navržena jako sdružený polorám o devíti polích. Pilíře budou železobetonové proměnného průřezu ve směru podélném i příčném na osu mostu. Nosná konstrukce bude přes údolí vysunuta ve sklonu 4 % z kopce ve výšce 1,5 m nad hlavami pilířů. Následně po vyrovnání deformací pilířů během výsuvu bude na hlavy pilířů nosná konstrukce spuštěna a pevně s nimi spojena. Následovat bude betonáž železobetonových náběhů, které budou vytvářet požadované rámové působení konstrukce. Po

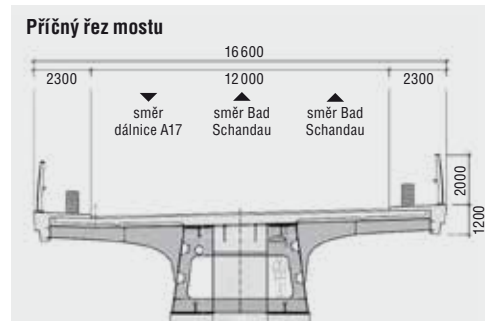
osazení železobetonových prefabrikátů mostovky (řez) na příčné konzoly nosné konstrukce proběhne betonáž spřažené mostovky, budou vybetonovány římsy, položena vozovka a provedeny všechny další dokončovací práce. Vzhledem k velké štíhlosti nosné konstrukce a také spodní stavby je nutné plnit požadavky projektu z hlediska kmitání v důsledku působení zatížení větrem.

### Ocelová konstrukce z Horních Počernic

Most překračuje údolí říčky Gottleuby ve výšce více než 70 m. Výroba ocelové konstrukce probíhá v Praze v Horních Počernicích v prostorách Divize 3 Metrostavu. Do konce roku 2019 bude vyrobeno 14 z plánovaných 44 podélných dílů nosné konstrukce a předpokládá se, že výsuv bude zahájen v létě 2020.

Projekt je po technické stránce velice náročný – zejména s ohledem na kombinaci podélného výsuvu, spuštění a zmonolitnění nosné konstrukce se spodní stavbou. Investorovi se bohužel nepodařilo zajistit přenesení požadavků statického výpočtu do podmínek zadání, zkrácení doby výstavby se tak nejspíše nepodaří naplnit.

Ing. Marek Foglar, Ph.D., vizualizace DEGEG



## Letošní úspěchy v soutěži Nejlepší z realit

V polovině listopadu se v pražském Foru Karlín za účasti zhruba tří stovek osobností českého i zahraničního realitního trhu uskutečnil slavnostní galavečer prestižní ankety Best of Realty 2019 – Nejlepší z realit. V letošním 21. ročníku zabodovalo v rámci Skupiny Metrostav hned několik staveb.

Ocenění získaly dva projekty divize 9. Hotel Jungmannovo náměstí 1 (foto č. 1) obdržel dokonce první místo v kategorii hotely, a to za výjimečnou a citlivou rekonstrukci objektu v samotném srdci Prahy. Díky kombinaci funkcí bude tato budova na Jungmannově náměstí stále žít. Hotel nabízí stylové a historicky laděné pokoje, které jistě zanechají v návštěvnických Prahy nezapomenutelný pozitivní dojem. Ve stejné kategorii obdržel třetí místo horský Aparthotel Svatý Vavřinec v Peci pod Sněžkou. Odborná porota zde ocenila především dlouhodobě systematickou přípravu výstavby, jejímž výsledkem bylo finální architektonické řešení vhodně zakomponované do stávající zástavby oblíbeného horského letoviska.

Gratulace dále patří dceřině společnosti Metrostav Development, která se svým projektem Rezidence Hadovitá (foto č. 2) získala od odborné poroty krásné druhé místo, a to v kategorii rezidenční projekty většího rozsahu.

Vítězným projektům, resp. jejich developerům, byla členy poroty a zástupci partnerů soutěže předána originální skleněná cena a plaketa oznamující pořadí v daném roce. Soutěž Best of Realty – Nejlepší z realit vznikla v roce 1999 a od data svého založení mapuje a oceňuje

nemovitosti realizované na území České republiky, které byly nově vybudovány či prošly zásadní rekonstrukcí.

– red –, foto archiv Metrostavu a Metrostav Development



## P T Á M E S E

### Ing. Romana Vildnera, MBA, obchodního náměstka divize 8



Pracovat začal v roce 1996 jako asistent mistra ještě před maturitou, kterou skládal v oboru vodohospodářských staveb. Do Metrostavu nastoupil v roce 2011 a jako vedoucí výstavby vedl třeba výstavbu dálnice D8 úsek Trmice–Úžín. Od září 2014 se stal oblastním ředitelem divize 8 pro Ústecký kraj, do křesla obchodního náměstka usedl letos v červenci.

### Co se pro vás od léta změnilo?

Každá změna s sebou něco nese. V porovnání s řízením oblasti se nyní převážně věnuji obchodní činnosti a chodu obchodního oddělení. Denní činnosti spojené převážně s vedením vlastních kapacit je minulostí, to je zásadní změna. Na minimum se rovněž omezila moje personální činnost. Za poslední tři roky jsem absolvoval přibližně stovku pohovorů, nyní ta potřeba není.

### Na které aktivity se aktuálně nejvíce soustředíte?

Obchodních případů nyní řešíme mnoho, a to jednak v sektoru veřejném a jednak v privátním. Je to téměř totožné, jako tomu bylo během mého působení v oblastním zastoupení, rozdíl je jen v působnosti. Nyní je třeba operovat na širším poli a v několika regionech. V budoucnosti se naše pozornost upře do veřejného sektoru, a to na výstavbu trasy D pražského metra.

### Jaká byla vlastně vaše cesta do divize 8 a které projekty si hned vybavíte?

Krátce řečeno – jednoduchá. K Metrostavu a divizi 8 jsem se dostal na doporučení jednoho z mých kolegů. Začínal jsem jako stavbyvedoucí, vedoucí projektu a oblastní ředitel. Všechny pozice byly v něčem zajímavé. Rád vzpomínám na několik projektů v rámci prohrávek na Labi. Zajímavý byl objekt vnějšího spojovacího potrubí v elektrárně Počerady na Mostecku, kde se před časem realizovaly čtyři větve potrubí chladicí vody o DN 1800. A asi nejvíce vzpomínám na výstavbu kanalizace a ČOV v Horním Jiřetíně. Jednalo se o 20 km kanalizace a do jisté míry tímto projektem žiji také v současnosti.

### Od roku 2014 jste působil jako oblastní ředitel divize 8 pro Ústecký kraj. Jak vzpomínáte na tyto roky?

Mohl bych hovořit hodiny, ale mám prostor na několik vět. Tedy jednoznačně nejlepší profesní léta. Práce se skvělým, specifickým a hodně výjimečným týmem kolegů. Možnost budovat vlastní kapacity a rozšířit zájem. Intenzivní spolupráce s uční. Výsledkem je největší a respektovaná regionální firma s vlastními kapacitami.

### Měl jste k Ústeckému kraji blízko?

Narodil jsem se v Teplicích. Téměř 40 let jsem žil v regionu, v Teplicích, Litvínově, Krupce a Ústí nad Labem. Chodil jsem tu do škol, mám tu část rodiny a kamarády.

### V naší firmě jste také zastával roli patrona smluvních žáků. Jak na ni vzpomínáte?

Spousty investovaného času. Počínaje prezentací v základních školách, přesvědčováním rodičů, že řemeslo je fajn, přes výběr žáků, individuální pohovory, pravidelná setkávání, řešení osobních problémů či prospěchu ve škole. Přesto všechno to pro mne byl naprosto perfektní nástroj pro dobíjení energie. Každý pokrok byl na učních vidět, a to mě těšilo. Někteří mě dokonce dokázali svým vlastním názorem a vizí uzemnit. Obecně platí, že uční představují správnou cestu k vlastním kapacitám.

### Míval jste rád práci na stavbě. Nechybí vám?

Někdy ano. Nejde o starosti, stres či něco jiného. Každá pozice má svá specifika a je svým způsobem náročná. Jen by to možná byla příjemná změna. Vrátil bych se na stavbu do pozice mistra. Vrátil bych se do doby, kdy technický dozor byl technickým dozorem, uměl napsat své stanovisko do stavebního deníku, případně nakreslil technické řešení. Hlavně se pod to dokázal podepsat a trval na tom. Pozice mistra s řízením vlastních kapacit, plánováním následující směny a týdně, objednáváním materiálu, mechanizace. To vše v souladu s prémiovým příslibem stavbyvedoucího, kde by byly uvedeny měsíční parametry ke splnění. Ano, toto mi občas chybí.

Za rozhovor děkuje David Kalců



## Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



## Nová zakázka v českobudějovické nemocnici

V Nemocnici České Budějovice se koncem listopadu vedle pavilonu Z, který před časem přebudoval tým Ing. Milana Hromádky z jihočeské oblasti divize 6, objevilo logo Metrostavu. Přístaveb, nástaveb a úprav se totiž dočká i pavilon CH (foto č. 1) včetně sousedního objektu magnetické rezonance CH1. Na stavbě ve sdružení se vedle týmu Ing. Petra Míčky ze stejného oblastního zastoupení divize 6 podílí jako lídr firma OHL ŽS.

„Naši zakázku 21. listopadu oficiálně zahájil slavnostní poklep základního kamene (foto č. 2), kde za Metrostav měl kladívko v ruce obchodní ředitel společnosti Ing. Karel Volf, MBA, a náš oblastní ředitel Ing. Martin Stašek. Staveniště jsme převzali následující pondělí a prvně se připravili na přeložky sítí,“ popisuje nový vedoucí projektu z Metrostavu Ing. Petr Míčka.

## Monoblok urgentní chirurgie

Namísto dvou současných budov vyroste v areálu nemocnice v rámci první etapy projektu do března 2022 ucelený monoblok urgentní chirurgie se sedmipodlažní novostavbou. Ta se bude nacházet nad původním příjezdem sanitek. Do současného objektu zasáhne zejména v oblasti chodby a vertikálních komunikací. Dále stavbařů vybudují třípodlažní nástavbu nad sousedním pavilonem magnetické rezonance (CH1) a nadzemní spojovací chodbu mezi oběma dotčenými budovami. Všem úpravám architekti navrhli podobný výraz, jako mají ostatní objekty v areálu, aby výsledný celek působil přirozeně.

Stavba s celkovým obestavěným prostorem téměř 83 000 m<sup>3</sup> bude sloužit ke stejnému účelu jako ta současná, dojde ale k rozšíření a zlepšení jejího provozu – obsáhne více operačních sálů, lůžkových stanic, oddělení JIP i ambulancí. Nově potom vznikne centrální sterilizace a rozšíří se šatny pro personál.

## Složitá organizace s ohledem na pacienty

„Jako v každém jiném nemocničním areálu i my musíme pracovat při zachování provozu zdravotnických oddělení – v pavilonu CH (foto č. 3) se konkrétně jedná o úrazo-

vu chirurgii – a nesmíme narušit magnetickou rezonanci v objektu CH1. Stavbu proto od dotčených provozovaných částí nemocnice oddělíme prachotěsnými zábranami. Zároveň u pavilonu CH mohou být stavební práce prováděny pouze v pracovních dnech od 7 do 19 hodin, a to ručně, nebo za použití ruční mechanizace, nástavbu pavilonu CH1 mohou jeřáby montovat ze železobetonových prefabrikátů v omezeném prostoru a v určité pracovní době. Dále řešíme omezené přístupové koridory na staveniště a musíme zajistit nepřetržitý příjezd pro sanitky rychlé záchranné služby do prostoru, který se bezprostředně nachází pod nově přistavovanou částí pavilonu CH. Až po úroveň prvního stropu ji proto plánujeme stavět po polovinách – když budeme pracovat na západní části objektu, sanitky budou jezdit z východu, a naopak,“ přibližuje postup prací vedoucí projektu.

## Vzpomínka na úspěšný film

Pro Metrostav poměrně nezvykle patří k celkovému rozšíření kapacity pracovišť úrazové chirurgie pavilonu CH také zajištění instalace lékařské technologie, která musí splňovat přísné požadavky na moderní a vysoce specializované oddělení krajské nemocnice.

Pavilon CH, kde bude tým Ing. Míčky pracovat, byl postaven v 50. letech 20. století a o 30 let později přestavěn. „V té době, tedy před jeho oficiálním otevřením, se v jeho prostorách natáčel známý film Skalpel, prosím (psychologické drama režiséra Jiřího Svobody s Miroslavem Macháčkem a Janou Brejchovou, pozn. red.). O kvalitách filmu svědčí i to, že se v roce 1985 ucházel o amerického Oskara v sekci cizojazyčný film,“ připomíná oblastní ředitel Ing. Martin Stašek. „Za sebe ještě doplním, že jsme velice rádi za tamní letos nově zrekonstruovaný pavilon psychiatrie Z (foto č. 4), protože by nám v něm bylo v nejhrošším případě po dokončení stavby určitě dobře,“ uzavírá s úsměvem Ing. Hromádka, vedoucí výrobního úseku divize 6 pro Jihočeský kraj.

Lenka Svobodová, foto Jan Luxík a archiv Nemocnice České Budějovice



## Rozbíhá se příprava důležité stavby v Polsku

Dnes už není žádnou výjimkou, že Metrostav realizuje stavby i mimo Českou republiku. O stavbách na Slovensku nebo ve Skandinávii píšeme v našich novinách poměrně často. Nejnovějším přírůstkem do seznamu zahraničních zakázek je výstavba spojnice z dálnice A4 v polském Tarnově.

Tarnov (polsky Tarnów) leží v severovýchodní části Malopolského vojvodství, asi v polovině cesty mezi Krakovem a Řešovem. A právě v Tarnově podepsali na začátku října zástupci Metrostavu Polska S.A. a Správy krajských komunikací v Krakově smlouvu o výstavbě spojnice z dálnice A4 ve Wierzchosławicích se SAG v Tarnově.

Stavba je realizována metodou Design & Build, tedy Vyprojektuj a Postav. „Metrostav zajišťuje jak projekt pro stavební povolení, tak realizační dokumentaci stavby,“ říká vedoucí projektu Ing. René Kolebač z divize 4 s tím, že v průběhu příštího roku by mohlo být vydáno stavební povolení a schválená dokumentace stavby. V prvním čtvrtletí roku 2021 by pak měli stavbaři převzít staveniště a zahájit stavbu. Půjde o silniční úsek v délce 2,6 km, na němž se bude nacházet 800 m dlouhý most přes řeku Dunajec.

## S ohledem na zásobu pitné vody

„Součástí stavby bude také vybudování kruhového objezdu, demolice stávajících objektů kolidujících s vedením trasy a přeložky sítí,“ popisuje Ing. Kolebač. Už v prvním čtvrtletí příštího roku by měl Metrostav provádět geo-

technický průzkum pro upřesnění podmínek pro založení stavby. Zajímavostí je, že v záboru stavby se nacházejí dílčí hlubinné studny, které jsou součástí systému studní, z nichž je pitnou vodou zásobováno město Tarnov.

Ačkoli je celý projekt zatím teprve na začátku, Metrostav už má na co navazovat. Pro stejného investora totiž dokončil stavbu mostu v nedalekém Chełmku a letos v září proběhla po pěti letech pozáruční přejímka. Silnici u Tarnova by měl Metrostav investorovi předávat dokončenou nejpozději v červnu roku 2023.

Martina Vampulová

**Metoda Design & Build (Vyprojektuj & Postav) se používá při zadávání staveb v oblasti dopravní infrastruktury i pozemního stavitelství. Pro tuto metodu je příznačná odpovědnost za projektovou dokumentaci na straně zhotovitele, přičemž objednatel ve svém zadání specifikuje většinou jen účel, standardy, rozsah a někdy i další například výkonová kritéria plnění. Výhodou použité metody je skutečnost, že objednatel může přesněji předvídat cenu i lhůtu pro dokončení. Metodu Design & Build běžně využívají vedle soukromých investorů například i evropské instituce jako Evropská banka pro obnovu a rozvoj nebo Evropská investiční banka.**

# 1645

metrů měří tunel Breivik, který je součástí projektu Rv. 555 Sotrasambandet v Bergenu. Tým Ing. Jiřího Šacha z divize 5 zde dokončil jeho ražby. Zdař Bůh!

## Český Těšín oslaví sté výročí otevřením muzea

Metrostav dokončil rekonstrukci budovy muzea na Hlavní třídě v Českém Těšíně (foto). Tým severomoravské skupiny divize 1 na její obnově pracoval od března loňského roku. Objekt, který patří pod správu Muzea Těšínska, byl už léta v havarijním stavu. Pro veřejnost se dlouhé roky nevyužíval a také depozitáře se z něj odstěhovaly už v roce 1998. Město chce nyní jeho slávu obnovit – znovuootevření historické budovy s novými expozicemi plánuje na červen příštího roku, kdy si připomene vznik Českého Těšína.



Stavební práce byly ukončeny v listopadu. „V současné době realizujeme požadavky nad rámec, a to úpravy pro expozice v jednotlivých podlažích budovy,“ říká vedoucí projektu Ing. Milan Válek. Termín dokončení rekonstrukce se prodlužoval kvůli změnám, s nimiž se v projektu původně nepočítalo. Opravy roky brzdilo zpracovávání nejručnějších studií, žádostí a především soudní jednání s cílem vypořádání restitučních nároků.

## Komplikace se statikou

Budova se přibližně 20 let nevyužívala, což se podepsalo na jejím stavu. V suterénu byla zjištěna zvýšená vlhkost kamenných základů i cihelných stěn. V krovu, trámech pod stropními nosníky a ve zdivu se objevily stopy dřevokazných hub. Největší komplikace nastaly v souvislosti se statikou. Podle projektové dokumentace měly například být v prvním nadzemním podlaží odstraněny násypy na stávajících klenbách. A to až na cihlu, aby bylo možné provést sanaci a posílit únosnost klenb stříkaným betonem s vloženou výztuží. „V průběhu prací se to ukázalo jako nedostačující, a proto bylo na základě rozhodnutí statika stanoveno, že bude nutné vybourat klenbový strop ve střední části objektu,“ vysvětluje inženýr Válek. Jako naprosto nevyhovující se ukázaly také dřívější úpravy dřevěných stropních trámů nad třetím podlažím, kde se musel rovněž vybudovat nový železobetonový strop.

Náročná rekonstrukce zdevastované budovy byla projektována s cílem zachovat historický ráz neoklasicistní stavby z 19. století a zároveň ji přizpůsobit současným požadavkům. Nově se budoval například osobní výtah a stolový výtah pro dopravu knih.

Pod dohledem památkářů se repasovaly schodišťové stupně a doplňovala dlažba. „Šlo o repliku historické dlažby, kde před zadáním do výroby bylo ještě nutné předložit fyzické vzorky pracovníkům NPÚ. Podobně bylo nutné předložit a odsouhlasit také odstín nátěru uliční fasády,“ připomíná vedoucí projektu. Vzájemná komunikace s památkáři však i přes spoustu jejich požadavků probíhala podle inženýra Války velmi dobře.

Blanka Růžičková, foto Drahostav Ramík

■ Muzeum Těšínska provozuje v regionu české části Těšínského Slezska osm poboček. Jeho součástí je například Archeopark v Chotěbuzi nebo Kotulova dřevěnka v Havířově – Podlesí. Muzejní objekty má také v Orlové, Petřvaldě, Jablunkově, Karvině nebo v Životících.

■ Rekonstruovaná neoklasicistní budova v Českém Těšíně nabídne po otevření stálé expozice mapující historii, přírodu i život této oblasti, knihovnu, studijní místnosti a prostory pro kulturní akce.



## Galavečer Cesty za snem

V sobotu 23. listopadu pořádala nezisková organizace Cesta za snem svou poslední akci tohoto roku. Na galavečeru organizátoři zrekapitulovali proběhlé akce, zpívali vlastní písně a předali několik ocenění. Tým Skupina Metrostav 4 se stal absolutním vítězem Metrostav Handy Cyklo Maratonu 2019.

Tým si uznání zasloužil především za pomoc své patronce Elišce: organizuje přístavbu jejího domu a vlastnoručně se na ní podílí. Eliška, která prodělala plicní embolii a zástavu srdce, se naučila znovu chodit a mluvit. Zrak se jí nevrátil, ale věčný úsměv na tváři jí zůstal. Mladá žena svůj tým po celou dobu závodu podporovala a dle slov kapitánky Ireny Klingorové byla jejich hnací silou.

Eliška neboli Ivce, jak ji nazývá její otec, je velká bojovnice a svým přístupem a odhodláním si zasloužila ocenění v soutěži Žena roku 2019. Tím oceňování ale nekončilo. Minulý rok zaměstnanci Metrostavu ve spolupráci s Cestou za snem předali handbike trenážer Michalovi Břetenáři. Michal jezdil téměř každý den a s 2205,45 ujetými kilometry se tak stal vítězem v kategorii sólo závodu OpenRace 2019. Všem gratulujeme.

Helena Čechurová

## Studenti seniorům SKM

Senior klub Metrostav (SKM) nově navázal spolupráci s Východní odbornou školou cestovního ruchu v Praze (VOŠ CR), která v rámci výuky pořádá jednodenní zájezdy a cestovatelské přednášky.

Zatím jsme byli v Krupce, kde jsme se podívali do štoly Starý Martin, která byla letos zařazena do seznamu UNESCO. Dále jsme navštívili Český Krumlov (středověké centrum města je také zapsáno na seznamu UNESCO). Obě akce se účastníkům líbily a dít patří studentům VOŠ CR, kteří je připravili. Nezanedbatelné je, že studenti připravují zájezdy v rámci výuky, takže náklady na ně jsou minimální, což se projevuje i v cenách pro účastníky: celodenní zájezd včetně vstupů do Krupky stál 100 Kč za osobu, do Českého Krumlova vyšel na 295 Kč za osobu.

### Další vydařené výlety

Velký ohlas měl pobyt v Rekreačním zařízení Trnávka v Želivi, kterého se účastnilo 15 osob. Všichni si vzpomínali a k tomu jim pan Kotrbáček a pan Čihák zahráli na harmoniku. Zajímavé a vydařené byly i výlety hromadnou dopravou, které koncem září pořádal pan Dušan Kovale. Vyrážili jsme k Památníku Karla Čapka na Strži a na kole po stopách Bohumila Hrabala. Druhý výlet poznamenal trvalý déšť. Účastníkům to ale nevadilo a cestu si užili.

Jan Brodský

## Přes 21 litrů krve

V transfuzní stanici se v pátek 15. listopadu proměnily prostory centra vzdělávání v Palmovka Parku II (foto). Téměř 50 zaměstnanců nejen mateřské firmy se rozhodlo darovat drahocennou tekutinu.

Tradiční akce Daruj krev s Metrostavem začala hned po sedmé hodině ráno. Přítomní zdravotníci z Oddělení hematologie a krevní transfuze ÚVN v Praze-Střešovicích provedli dárčům nezbytná vyšetření a samotný odběr krve pak probíhal na přenosných lůžkách ve školícím sále. Dárci se střídali zhruba po 15 minutách.

„Letos nás potěšilo, že krev se rozhodlo darovat více prvodárců než v předchozích letech, a radost nám také udělala účast kolegů z Metrostav Facility, Metrostav Developmentu a Metrostav stavebniny. Celkem se podařilo odebrat něco málo přes 21 litrů drahocenné tekutiny. Věříme, že naše krev pomůže zachraňovat životy,“ popsal své dojmy hlavní organizátor akce Robert Gruzovský.

–red–, foto archiv Metrostavu



## NAŠE FOTOREPORTÁŽ



### Obrazem z výstavby dalšího úseku dopravní tepny ve východních Čechách

Stavba dálnice D11, úsek 1106 Hradec Králové – Smiřice dlouhý 15,5 km, se nachází za MUK Kukleny. Metrostav tu od března pracuje ve sdružení s firmami Eurovia a Swietelsky, přičemž naše firma zhotovuje téměř polovinu objemu stavby: 7,64 km hlavní trasy dálnice, 12 mostů, čtyři přeložky místních komunikací a dvě protihlukové stěny. „Byly již provedeny skrývky a rozvozy cca 0,5 mil. kubiků ornice. Dále jsme zrealizovali více než 20 km šterkopiskových pilot v přechodových oblastech mostů, uložili více než 100 000 tun kamenných sanací a provedli hlubinné pilotové založení mostů,“ shrnuje vedoucí projektu Ing. Petr Marhold. Nyní stavbař pracují na spodních stavbách a nosných konstrukcích mostů (foto č. 1, 2 a 3) a probíhají hrubé zemní práce (foto č. 4). Byla zahájena ukládka středové dálniční kanalizace (foto č. 5) a z velké části jsou hotové nezbytné přeložky inženýrských sítí. Postupuje také zlepšování místních zemin při budování násypu hydraulickými pojivy (foto č. 6). „V regionu se souběžně budují další tři dálniční stavby obdobného rozsahu a není jednoduché zajistit kapacity a surovinové zdroje. Je pro nás velkou výzvou zajistit včas vše potřebné a s úlevou musím říct, že se nám to díky nadprůměrnému nasazení všech členů našeho týmu daří,“ popisuje Petr Marhold. Pokud počasí dovolí, stavbaři budou pokračovat v budování mostních konstrukcí a v rámci možnosti i v zemních pracích v zimě. Pomáhá jim skutečnost, že do stavby vysokých násypů se ukládá téměř 300 000 m<sup>3</sup> strusky z nedaleké elektrárny Opatovice. Tento materiál umožňuje pokládku i v zimě – tedy za předpokladu, že teploty výrazně neklesnou pod bod mrazu.

–red–, foto Drahoslav Ramík

## Diplomy za ekologii

Předáním titulů vyvrcholil 17. ročník celostátní soutěže Český energetický a ekologický projekt (ČEEP), stavba, inovace roku 2018. Zástupci Metrostavu převzali diplomy hned za dva projekty!

Galavečer soutěže proběhl 19. listopadu v Betlémské kapli. Tým divize 6 zde obdržel „Cenu poroty“ za objekt Malá vodní elektrárna (MVE), který se nachází na špičce pražského ostrova Štvanice. Jde o téměř historickou budovu z roku 1913, která využívá potenciálu energie Vltavy více než 100 let. Metrostav, který se zde angažoval již podruhé (přestavbu elektrárny prováděl již v letech 1984 až 1987), obdržel podle poroty ocenění za modernizaci a opravu technologického zařízení této elektrárny. Provedl ji totiž postupně po jednotlivých soustrojích za provozu, a to z důvodu, aby se minimalizovaly dopady rekonstrukce na výrobu elektrické energie.

V rámci ceny hlavního partnera PRE v kategorii „Budovy a projekty“ zvítězila Rekonstrukce Základní školy v Kamenici. Cena byla udělena za architektonicky zdařilou úpravu stávajícího 2.NP a nástavbu 3.NP budovy ZŠ v Kamenici. To umožňuje navýšení kapacity o 120 žáků a zároveň se podařilo zajistit energeticky úsporný standard.

Dodejme, že cílem soutěže s dlouholetou tradicí je prezentovat projekty, stavby, technologie a inovace zaměřené na zvýšení energetické účinnosti a dosažení úspor energie ČR, podporu INICIATIVY PRŮMYSL 4.0 a programu SMART CITY, zvýšení konkurenceschopnosti a rozvoje průmyslu ČR, zlepšení životního prostředí ve městech a obcích a aglomeracích ČR. Projekt také podporuje zájem o studium technických oborů na univerzitách v České republice. O to víc nás úspěch těší.

–red–

## Očkování proti chřipce

Chřipka je vysoce nakažlivé virové onemocnění, které se v ČR vyskytuje většinou v období od ledna do března. Již řadu let poskytujeme našim zaměstnancům očkování proti chřipce zdarma, druhým rokem také tetra-valentními vakcínami, které poskytují očkováným širší ochranu proti čtyřem cirkulujícím kmenům chřipky.

V letošním roce využilo této možnosti více než 300 zaměstnanců a většina z nich přímo v místě pracoviště. Pokud jste se očkovat nenechali, nezapomínejte alespoň na významná preventivní opatření proti náказe chřipkovým onemocněním. Těmi jsou především zdravý životní styl (aktivní pohyb, otužování, dostatečný přísun vitamínů) a hygienická opatření (časté mytí rukou, pravidelné větrání místnosti, užívání jednorázových kapesníků a ručniců).

Ing. Martina Zrcková

## Kultura Pod Palmovkou

Pražská Palmovka je již dlouho domovem nejen Metrostavu, ale i Subterry, společnosti Metrostav Development a dalších vybraných společností naší Skupiny. Na Palmovce se rozsáhle angažujeme developmentem a výstavbou. A s příchodem roku 2020 se budeme angažovat i v oblasti kultury.

Podpisem smlouvy o partnerství se totiž Metrostav stal jedním z hlavních partnerů Divadla Pod Palmovkou, které představuje kulturní srdce naší lokality. S divadlem sdílíme cíle v oblasti společenské odpovědnosti, jako je rozvoj kulturní gramotnosti, kultivace občanské společnosti a obecné zlepšení podmínek v oblasti Palmovky. Pro spolupracovníky Skupiny Metrostav není bez zájmovosti, že v jednom z nejnovějších představení Divadla Pod Palmovkou hraje i naše kolegyně asistentka Úseku ředitel zahraničního podnikání Skupiny Metrostav paní Lamis Abdalla, která v inscenaci Happy Chicken CZ fenomenálně ztvárnila postavu Marianne (na fotografii vpravo).

Ing. Vojtěch Kostiha,  
foto archiv Metrostavu

