

Bývalý domažlický pivovar nabízí unikátní prostory

více v článku na str. 3



KRÁTCE / AKTUÁLNĚ



Z výstavby koridoru Hostivař

Na důležitém projektu s názvem Optimalizace traťového úseku Praha – Hostivař – Praha hl. n., II. část, který realizuje tým divize 5 pod vedením

Ing. Ladislava Šabacha jako lídr ve sdružení od léta 2018, práce nadále běží v plném proudě. Stavbaři pokračují na mostech Botič, Otakarova, Bartoškova a Průběžná, na Zahradním Městě budují železniční spodek a svršek. V polovině dubna také proběhla zátěžová zkouška mostu přes ulici Průběžná. Na trase je naplánováno i několik výluk. Informace o nich naleznete na speciálním webu na internetové adrese www.koridorhostivar.cz.

Aktuální informace

k opatření Metrostavu kvůli koronaviru zaměstnanci najdou na intranetu:

<https://bit.ly/MC-koronavir>

Naše firma operativně přijímá řadu opatření.

Nová společnost Jihlavská obalovna

V březnu letošního roku byla za účelem realizace výstavby obalovny asfaltových směsí založena nová dceřiná společnost Jihlavská obalovna s.r.o. Jednateli společnosti byli jmenováni Ing. Jan Merunka a Ing. Jan Dostál. Více informací o našich obalovnách a dalších plánech v tomto segmentu se dočtete v rozhovoru na str. 2 v rubrice Ptáme se. Skupina Metrostav má na našem území totiž čtyři obalovny a jednu ve výstavbě.



Čp. 47 podle plánu

V souladu s harmonogramem pokračuje výstavba budovy Václavské náměstí 47 na rohu s Opletalovou ulicí v srdci Prahy. Sdružení divizí 1 a 3 dokončilo fasádu objektu, prostory pro

první pobočku obchodu Primark v České republice jsou připraveny k předání investorovi a k jejich dokončení. Stavbaři finalizují montáže výtahů a instalací, hotova jsou i parkovací stání v suterénech včetně stání pro elektromobily. Multifunkční budova nabídne takřka 15 000 m² kancelářů a 6000 m² maloobchodních prostor, objekt bude mít certifikát udržitelnosti BREEAM.



Dar pro Nemocnici České Budějovice

Oblastní zastoupení divize 6 pro Jihočeský kraj věnovalo Nemocnici České Budějovice 300 kusů respirátorů FFP2. Dar počátkem dubna předal ředitel zastoupení Ing. Martin Stašek (na snímku vlevo) řediteli nemocnice MUDr. Ing. Michalu Šnorkovi, Ph.D. Dodejme, že Metrostav také v dalších regionech pomohl poskytnutím stavebních buněk jako zázemí pro odběrové místo pro testy na infekci covid-19.

METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

Velké manévry u ocelářů



Značný ohlas a zájem médií vyvolaly začátkem letošního roku záběry z Provozu ocelových konstrukcí divize 3 v pražských Horních Počernicích, kde vznikají masivní dolní vrata pro VD Gabčíkovo na Slovensku. Uvádí se, že jde o největší ocelová vrata v Evropě. Nyní se přibližil čas k jejich dokončení a následovat už bude postupná přeprava jednotlivých dílů. Protože jde o nadměrná břemena, transport každého z nich po dálnicích proběhne ve spolupráci s Policií ČR a ŘSD ČR. Více informací se dočtete na str. 4.

Foto Petr Adámek

Přísné podmínky při stavbě hal v Mondi Bupak

„Za dobu svého působení u Metrostavu jsem ještě nepracoval na tak náročném stavbě závislé na dodržení časových milníků, jako je budování nových skladovacích a výrobních hal pro Mondi Bupak v Českých Budějovicích,“ říká vedoucí projektu Michal Hryzák z jihočeského zastoupení divize 6. „Požadovaný termín zkrácené odstávky zdejší výroby jsme ale dokázali dodržet i přes nečekané změny projektu a za to patří můj dík nejen realizačnímu týmu a kolegům z obchodního a technického úseku divize, ale i spolupracovníkům z úseku výrobně-technického ředitele Metrostavu,“ dodává.

Potřeba kartonu a papírových obalů stoupá, proto divize 6 už od loňského června pracuje v českobudějovickém závodě firmy Mondi Bupak, aby rozšířila jeho výrobní a skladovací prostory. Součástí zakázky je i vybudování modernější varny škrobového lepidla s objemnějším silem na škrob a přestavba skladu palet na výrobní halu lepiček. Pro zajištění hladkého provozu musí stavbaři posílit přírodní potrubí parovodu, upravit redukční stanici páry, přemístit výměňkovou stanici a vybudovat novou traťovnicí s rozvodnou a k tomu všemu doplnit pomocné provozy. Stavbaři to musejí zvládnout za pouhých 12 měsíců prací, do letošního 20. května.

Práce v hlavní hale míří do finále

„Zakázka je rozdělena na 10 stavebních objektů. U těch rozsáhlejších, jako je varna škrobu nebo hala lepiček, bylo požadované samostatné kolaudační řízení, které úspěšně proběhlo vloni v listopadu, respektive letos v lednu. Dnes už dokončujeme práce v hlavní hale nové zvlňovací linky (foto), která je už osazená a probíhají její funkční zkoušky,“ říká Michal Hryzák a vzpomíná na dobrou spolupráci s úsekem technického náměstka divize 6 a útvarem specialistů VTR při provádění speciálního založení hal na mikropilotách, střešního pláště a konstrukcí těžké průmyslové podlahy.

Pro stavbaře byla zejména náročná celková provázanost jednotlivých objektů nutná pro připravenost na montáž nové linky v předem pevně stanovených termínech a za provozu původního zvlňovacího stroje. V jednom z prvních přestavovaných objektů se navíc objevil azbest. „Díky zkušenostem z předešlých staveb jsme ale jeho odstranění i s hlášením na KHS zvládli za pouhých 14 dnů. Při stavbě hlavního objektu jsme zase našli asi 500 tun zeminy kontaminované dehty. Život nám komplikuje i velký počet změnových listů, které se vztahují k nutným statickým zajištěním navazujících hal. S tím se však potýká asi každá stavba. My ale navíc pracujeme v prostorách trvalého provozu, kde se klade velký důraz zejména na požární bezpečnost, protože v Mondi se zpracovává papír. Pravidla BOZP jsou tu proto přísnější než samotná legislativa a chvíli nám trvalo, než jsme si na ně zvykli. A samozřejmě nás ovlivňuje i náhoda koronavirem – dodávky technologických celků, které zajišťuje investor, mají totiž dorazit z Německa, Itálie a Polska a my už nyní s jistotou víme, že některé na ně navazující práce nebudeme schopni včas dokončit. Co se ale týká našich zaměstnanců, tak koronavirus nás neovlivnil, naopak semkl a Investor nám za to vyseká poklonu,“ uzavírá Michal Hryzák.

Lenka Svobodová, foto Jan Luxík



Nejen v Českých Budějovicích

Mondi Bupak je jedním z největších výrobců obalů z vlnité lepenky v České republice s více než stoletou tradicí v areálu bývalých budějovických papíren. Tento podnik patří do mezinárodní skupiny Mondi, která se zabývá výrobou obalových materiálů a papíru. Zaměstnává přibližně 26 000 lidí ve více než 30 zemích, převážně v Evropě, Rusku, Severní Americe a Jižní Africe.

Hlavním cílem stavby, na které v Českých Budějovicích pracuje Metrostav, je za téměř nepřerušovaného provozu výroby Mondi Bupak zmodernizovat starou halu zvlňovací linky a dostavět k ní novou část s objemem dalších 12 000 m³.

Další závod Mondi v rámci České republiky se nachází ve Štětí v rozsáhlém areálu na břehu Labe, kde je zajišťován celý proces výroby papíru – od přejímky dřeva až po balení finálního produktu. I na rozšíření těchto provozů se podílel Metrostav.

Podnik ve Štětí je předním světovým výrobcem papírových materiálů, papíru a buničiny a největším výrobcem papírových obalů a buničiny na českém trhu. Denně produkuje přes 1300 tun buničiny a více než 1100 tun papíru. Areál má vlastní energetiku a čistírnu odpadních vod, která zpracovává i městské odpadní vody z města Štětí.

Stavby plné roušek

Přestože všemožná opatření kvůli nákaze covid-19 značně v předchozích dnech a týdnech zkomplikovala práci v mnoha odvětvích, na stavbách se pokračuje. Kromě toho, že stavbaři jsou běžně vybaveni ochrannými pomůckami, musí také nosit roušky.

Dalo by se říct, že na všech pracovištích to v posledních dnech s trochou nadsázky vypadá jako na operačních sálech. Mezi aktuální operace našich týmů patří třeba stavba prodloužení dálnice D6 u Řevničova (foto č. 1), modernizace dálnice D1 (foto č. 2) či výstavba dálnice D48 v úseku Rybí–Rychaltice (foto č. 3).

Bez roušek se také neobešla akce v pražských Dejvicích, kde se koncem března osazovala druhá ze dvou lávek na VŠCHT (foto č. 4) nebo přestavba historického zřezádky Hořín (foto č. 5). Ústenky jsou také součástí kontrolních dnů na stavbách s investorem, tak jako třeba na jedné ze staveb divize 8 (foto č. 6).

–red–, foto archiv Metrostavu



Aktuální projekty Speciálního zakládání BeMo

V červnu 2019 obdrželo oddělení Speciálního zakládání společnosti BeMo Tunnelling (BeMo) zakázku na zhotovení stavební jámy pro novostavbu budovy matematiky a výzkumu se specializací na matematické simulace (IMoS) Technické univerzity Berlín.

Zajímavostí tohoto stavebního záměru (foto) veřejného zadavatele ve výši cca 4,8 mil. eur je mimo jiné i to, že BeMo provádí kromě vlastních „zakladačských prací“ i koordinaci prací na několika dalších úsecích, které zhotovují jiní dodavatelé. Zakázka pro BeMo Tunnelling tak zahrnuje na jednom úseku výstavbu stěn stavební jámy, vodonepropustné dno stavební jámy a kotvy (ne však čerpání vody) a hlavní část zemních prací, které jsou zahrnuty do jiného stavebního úseku.

Další část, kde pracuje společnost BeMo, je již kompaktní a kromě speciálního zakládání obsahuje ovšem i zemní práce formou zřízení a udržování různých pracovních úrovní, stejně jako výkop a likvidaci zeminy v objemu několika tisíc kubických metrů.

Už od začátku bylo nutno zaměřit se zejména na vyhranění a kontrolu rozhraní, jakož i na koordinaci v rámci všech stavebních úseků. Staveniště se nachází v centru Berlína v blízkosti známého nádraží Berlín zoologická zahrada. Obě stavební jámy zahrnují plochu cca 2300 m² (stavební jáma Mathe) a 1300 m² (jáma pro IMoS).

Výzvy na staveništi

Už před zahájením stavebních prací se ukázalo, že projekty investora (až do etapy stavebního povolení) nejsou ještě hotové, resp. ve srovnání se stavem při zadání zakázky byly již změněny. Tímto došlo kromě jiného i k termínovým disproporcím mezi schválenými projekty zadavatele pro stavební povolení a na ně navazujícími prováděcími projekty spadajícími do kompetence společnosti BeMo.

Metrostav a koronavirus v otázkách a odpovědích

Naše firma operativně přijímá řadu opatření v souvislosti s vývojem situace okolo nového koronaviru covid-19 (ilustrační foto). Byl zřízen informační web, kde zaměstnanci společnosti najdou mnoho aktuálních informací. Vybíráme časté otázky a odpovědi:

Jaká opatření přijal Metrostav k ochraně zdraví svých zaměstnanců?

Od začátku šíření epidemie přijímá firma řadu opatření. Jde např. o umožnění v Metrostavu doposud nestandardních režimů práce – práce z domova a možnost střídání týmů tak, aby se nepotkávali kolegové, kteří se mohou navzájem zastupovat, a další opatření preventivního charakteru – dezinfekce pracovišť, preventivní měření teploty a postupné zásobování našich lidí rouškami. Pozorně sledujeme opatření vlády a na ty reagujeme.

Kdo a jak sleduje výskyt nakažených v Metrostavu?

Za monitoring výskytu potvrzené infekce a nařízených karantén u našich zaměstnanců odpovídá Útvar bezpečnosti a ochrany zdraví (ÚBOZ) a toto téma je také každodenně probíráno na schůzkách Ústředního krizového štábu. Udržujeme si přehled o všech zaměstnancích, kteří jsou v karanténě, denně ho aktualizujeme a všechny případné „incidenty“ monitorujeme.

Jak postupovat při podezření na covid-19?

Byl vydán postup pro všechny zaměstnance s návodem, jaké kroky je nutno udělat. Stejně tak mají „noty“ i vedou-

cí pracovníci a bezpečnostní technici. Postup říká krok za krokem, co se má učinit – od izolace zaměstnance s příznaky přes zmapování lidí, se kterými se v minulých dnech stýkal déle než 15 minut, po postupy k dezinfekci pracoviště či uzavření stavby.

Dalším problémem byly časové důsledky, které vznikly vzhledem na dodací dobu zabudovaných štětovic. Společnost BeMo musela řešit také velké výzvy s ohledem na způsob stavebního provedení prací. V bezprostřední blízkosti staveniště – a tímto i trasy zástavby – se nachází kupříkladu budova institutu s vysoce citlivou výpočetní technikou, což se muselo zohlednit při zabudování štětové stěny a později se tak musí obezřetně postupovat při vytažení štětovic.

Organizačně představuje výzvu i koordinace prací na rozhraní s ostatními stavebními objekty prováděné jinými zhotoviteli, která představuje časově náročnou činnost se zvýšenými nároky na organizaci staveniště.

Stavební práce provádí BeMo v rámci vlastních kapacit, částečně v kooperaci s kolegy ze Zakládání staveb. I u tohoto stavebního záměru se opět potvrzuje naše dobrá a spolehlivá spolupráce. Stavební jáma pro IMoS byla předána v lednu 2020, ta větší pro Mathe se uskuteční v dubnu 2020. O něco později dojde ještě k demontáži larsen. Zdař Bůh!

Rainer Gücker, Robert Dostal

Prováděné hlavní rozměry činí

- 2200 m² (Mathe) a 800 m² (IMoS) štětová stěna délka larsen až 12 m,
- 2300 m² (Mathe) a 1300 m² (IMoS) základní deska zhotovená tryskovou injektáží, d = 1 m, hloubka až cca 12 m,
- tyčové kotvy celkem cca 300 ks,
- převážka zápor, odvozy výkopu určeném k likvidaci, zemní práce,
- zhotovení prováděcí dokumentace.

P T Á M E S E

Ing. Jana Merunka, vedoucího střediska obaloven



Do Metrostavu nastoupil před 15 lety na studentskou praxi jako asistent manažera z divize 4. Po absolvování Fakulty stavební ČVUT v Praze se věnoval přípravě a realizaci staveb a vypracoval se na pozici vedoucího útvaru marketingu a obchodu v divizi 4. Loni se stal vedoucím střediska obaloven a také jednatelem společnosti Obalovna Louny, letos v březnu byl jmenován i jednatelem společnosti Jihlavská obalovna.

Můžete přiblížit náplň vašeho střediska?

Starám se o výrobu a rozvoj tohoto segmentu v rámci České republiky. Skupina Metrostav má na našem území čtyři obalovny a jednu ve výstavbě. Dvě z těchto zmiňovaných vlastní společnost BES a ve dvou máme obchodní podíl. Jsou to obalovny v Lounech a v Lipníku nad Bečvou. V letošním roce nám přibude ještě jedna na Vysočině, kde v těchto dnech zahajujeme výstavbu. Dále se podílím na tvorbě strategie rozvoje naší společnosti v tomto segmentu a jsem součástí týmu, který řeší případné další možnosti rozšíření sítě obaloven.

Co vás před časem přimělo změnit svou pracovní pozici a zaměřit se právě na tuto oblast?

Jako vedoucí útvaru marketingu a obchodu jsem byl součástí tvorby strategie rozvoje divize 4. Obalovny jsou v segmentu dopravního stavitelství naprosto nezbytné. Mým prvním vnitřním milníkem byla spolupráce na rekonstrukci obalovny v Lichově, kde stavební část připravovala divize 4 pro naši dceřinou společnost BES. Postupem času jsem se stal členem skupiny, která systematicky řeší konkrétní možnosti a kroky pro naplnění strategie. Obrovský dík patří panu Ing. Neuwirthovi, který položil základní kámen pro rozvoj v tomto segmentu. Chtěl bych také velmi poděkovat našemu panu řediteli Ing. Čápkovi, který mně umožnil podílet se na tomto rozvoji. Udělám maximum pro to, abychom se posunuli dále.

Můžete shrnout, co se za vašeho působení podařilo?

Je to třeba spolupráce na již zmiňovaných obalovnách v Lounech a v Lipníku, kde se naší divizi podařilo vybudovat fungující střediska pokládek, která jsou plně vybavena pro realizaci silničních zakázek pro malé i střední investory. Jako asi největší úspěch z poslední doby bych vyzdvihl získání stavebního povolení a výstavbu obalovny v lomu Bílý Kámen na Vysočině. Co se týká spolupráce obaloven Skupiny Metrostav, funguje velmi dobře. Sdílíme mezi sebou zkušenosti i problémy s výrobou či s některými technologiemi. Například nedávno kolegové z lichožské obalovny zaškolovali posádku z obalovny Louny na obalování síla uhelného prachu.

Na čem pracujete aktuálně a jaké máte plány pro následující období?

Z kraje roku jsem nejvíce času trávil v obalovně v Lounech, kde probíhala příprava na letošní stavební sezonu, a to jak ta legislativní, tak hlavně zimní servis technologie a ještě drobné opravy a úpravy po prvním roce provozu. Letos bude probíhat výroba asfaltových směsí pro naše kolegy, kteří finišují stavbu dálnice D6 – obchvat Řevničova. Mnoho práce mě nyní čeká ve zmiňovaném lomu Bílý Kámen, abychom stihli zrealizovat stavební část pro montáž technologie, která by měla začít na konci prázdnin.

Nakolik situace kolem koronaviru ovlivnila chod v obalovnách?

Byli jsme nuceni udělat mnohá opatření, abychom co nejvíce izolovali posádku fungujících obaloven a ochránili je před možným onemocněním. Například v obalovně Louny jsme přikročili k bezkontaktnímu předávání dokladů pomocí venkovní tiskárny dodacích listů tak, aby nedocházelo ke kontaktu mezi řidiči a posádkou obalovny. Pracoviště pravidelně dezinfikujeme díky spolupráci s kolegy z Metrostavu stavební. A zmínil bych pomoc společnosti Meryup – cycling, která ve spolupráci se zdravotně postiženými lidmi šíje roušky. Dodávají je pro nemocnici nebo pro policii ČR v Benešově. Závěrem bych chtěl všem kolegům poděkovat a věřit: „Společně to zvládneme!“

Za rozhovor děkuje David Kalců



Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Klíčový most na dálnici D6 v rekordním čase

Sdružení pod vedením Metrostavu divize 4 vstupuje do závěrečné etapy výstavby obchvatu kolem Řevničova, který tvoří jeden z nových úseků dálnice D6 mezi Prahou a Karlovými Vary. Navzdory pandemii koronaviru a dodatečně zjištěnému nestabilnímu podloží v dotčené lokalitě stavba míří do své finální fáze.

Projekt významně zrychlila rychlá výstavba mostu, který překonává roklí Krušovického potoka právě v sešuvném území (foto č. 1). „Aktivní sesuv identifikovala geologická analýza až po vyhotovení zadávací dokumentace, situaci jsme tedy museli řešit operativně až ve fázi výstavby. Dle dodatečných požadavků jsme přizpůsobili hlubinné založení mostu a pomocí sanačních opatření jsme zabezpečili sesuv. Protože stavba kvůli tomu nabrala už na začátku několikaměsíční zpoždění, rozhodli jsme se spolu s investorem změnit technologii provádění nosné konstrukce a místo postupné realizace polí jsme provedli levý i pravý most najednou. Díky této inovaci jsme doká-



Oprava kláštera se sochařskou dostavbou

Divize 9 se pustila do další rekonstrukce památkově chráněného objektu. Ve druhé polovině letošního února začal tým Ing. Vojtěcha Česáka přestavovat bývalý augustiniánský klášter ve Vrchlabí, který posledních čtyřicet let sloužil jako Muzeum Krkonoš. Kromě modernizace technických zařízení se dočká i změny dispozic, protože by se měl nově stát i návštěvnickým centrem KRNP. Vnější přístavba jeho vstupu se střechou ze sochařsky tvarované betonové skořepiny uvolní původní rajský dvůr, který bude možné alternativně využívat pro různé kulturní akce.

„Při rekonstrukcích se vždycky setkáváme s velkým množstvím změn. Projekt, podle něhož ale pracujeme my, je však navíc asi deset let starý a od doby jeho vzniku objekt i investiční záměr doznaly řady změn,“ říká vedoucí projektu Ing. Vojtěch Česák. V podzemním podlaží už bourací práce skončily. Aby mohly být vytvořeny kapacitnější kanály pro vedení instalací, dotkly se demolicí i podlahy. Před dvěma týdny pod nimi stavbaři nečekaně odhalili schodiště do podzemní krypty.

„S ohledem na probíhající opatření vlády vyvolaná nálezem koronavirem spolupracujeme s památkáři hlavně elektronicky. Archeologové tu však průběžně fungují a se všemi vycházíme bez problémů. Jinak pracujeme bez omezení, jen všichni nosíme roušky a na obědy chodíme s esusem,“ vypočítává Ing. Česák.

Nosná konstrukce atypického tvaru

Kromě bouracích prací a vývozu zeminy z rajského dvora teď stavbaři pracují i na zajištění stavební jámy pro vnější patrovou přístavbu vstupu. Její nosná konstrukce

zali zkrátit výstavbu mostu na pouhých jedenáct měsíců,“ říká vedoucí projektu Ing. Pavel Aksamit.

Mostní objekt nad roklí tvoří dva samostatné mosty o délce přes 180 m a výšce 23 m. Spodní stavba se skládá ze dvou opěr a osmi pilířů s mohutnou hlavou ve tvaru písmene V a nosná konstrukce ze spojitého železobetonového monolitického nosníku s dodatečným předpětím. Betonáž prvního pole proběhla vloni v polovině září a poslední betonáž nosné konstrukce letos na konci února.

Šest mostů a další objekty

Kromě mostu přes Krušovický potok stavba zahrnuje dalších šest mostů, mimoúrovňovou křižovátku Řevničov, protihlukové stěny i retenční nádrží. Zvláštní součástí je mohutný zářez o délce téměř 600 m (foto č. 2). Stavbaři nejprve museli odtěžit přes 180 000 kubíků zeminy a zářez následně zabezpečit po obou stranách velkými pilotovými stěnami. Toto místo patří k esteticky nejnepříjemnějším, protože stěny budou obloženy betonovými krabicovými prefabrikáty, zasypanými ornici a osázenými vhodným porostem. V rámci stavby bylo nutné provést přeložky dvou silnic, polních cest, vedení vysokého napětí a částečnou přeložku Loustfinského potoka.

Cílem stavby s názvem D6 Řevničov, obchvat, je vybudovat nový dálniční úsek mezi km 37,550 a km 41,750. Investorem stavby je Ředitelství silnic a dálnic ČR a zhotovitelem sdružení společností Metrostav, Eurovia a Swietelsky. Obchvat Řevničova navazuje na stavbu D6 Nové Strašecí–Řevničov, která je aktuálně rovněž v realizaci.

Ing. Pavel Aksamit, foto Petr Adámek

je navržena jako železobetonový monolitický skelet velmi atypického tvaru, který vychází z architektonických požadavků. Jeho obvodovou konstrukci vytvoří železobetonová skořepina s nepravidelnými, různě ukloněnými mnohoúhelníkovými stěnami, které přecházejí od stěn v prvním podzemním podlaží až po střechu. Povrchová úprava opláštění a střechy bude ze stříkaného a sochařsky tvarovaného betonu.

Zrekonstruovaný klášter má divize 9 předat 19. června příštího roku, další dva měsíce v něm ještě bude probíhat zkušební provoz. „Vzhledem k velkému množství změn, se kterými se potýkáme, považují za nejtěžší udržet celou stavbu v chodu. Náš projektový tým je nově složený, ještě před měsícem jsme se navzájem neznali. Přesto si troufám tvrdit, že náročnou práci zvládneme včas a podle představ investora,“ uzavírá Ing. Česák.

Lenka Svobodová

Z historie Krkonošského muzea

Trojkrálový barokní klášter obutých augustiniánů eremitů ve Vrchlabí uzavírá do čtvrtce s centrálním rajským dvorem přilehlý kostel sv. Augustína. Roku 1714 komplex dostavěl rakouský architekt a stavitel Matyáš Aueroviz. V roce 1895 při opravě střechy kostel i konvent vyhořely, jejich opravy trvaly až do roku 1904. Po havárii v roce 1967 byly budovy, které už tehdy sloužily Krkonošskému muzeu, pro veřejnost zcela uzavřeny a začala jejich postupná a pomalá rekonstrukce. Muzeum se pro veřejnost zčásti otevřelo až po více než deseti letech v roce 1978.

Přes všechny překážky v Domažlicích finišují

V multifunkčním centru se postupně díky naší společnosti změnil skoro k nepoznání bývalý domažlický pivovar. První etapa rekonstrukce, kdy byl opraven tzv. Hvozď, v něm vznikly unikátní výstavní prostory (foto) a také technologické vybavení pro celý zbývající areál, byla dokončena v roce 2016. Letos na konci února dokončil tým Ing. Miroslava Kšíra z divize 1 druhou etapu, díky níž v pivovaru vzniklo komunitní centrum, vzdělávací centrum s knihovnou a byly obnoveny i prostory sloužící pro pivovarnictví.

„Na úvod musím říci, že dokončenou rekonstrukci pivovaru hodnotím jako velmi vydařenou, a to zejména s ohledem na technické provedení a špičkové řemeslnické zpracování. Jedním dechem však s ohledem na objednatele dodávám, že stavba byla velmi složitá,“ uvádí vedoucí projektu. Ve druhé etapě má za sebou objekt v Domažlicích generální rekonstrukci a dostavbu západního a jižního křídla včetně nových zpevněných ploch v okolí.

Ve čtyřpodlažním západním křídle vznikly nové prostory vlastního pivovaru s muzeem pivovarnictví a velká restaurace s kuchyní. V horních podlažích se našlo místo pro knihovnu pro dospělé a dětskou knihovnu a v nejvyšším, čtvrtém podlaží vznikla nová galerie. V podzemním podlaží jižního křídla vybudovali stavbaři pivnici s vlastním barem a zázemím, v horních podlažích se nachází klubové a komunitní centrum s víceúčelovým sálem, divadelní scénou s pódium a zázemím herců.

55 tun ocelových konstrukcí

V průběhu rekonstrukce ale nešlo vše úplně hladce. Při odkrývání skrytých konstrukcí se během stavby objevily zásadní defekty dřevěných nosných konstrukcí. Šlo hlavně o velkou část krovu západního křídla, ale především kompletní svíslé a vodorovné prvky nosné dřevěné soustavy západního křídla. „Zajistili jsme provedení zkoušek stávajících dřevěných prvků v Kloknerově ústavu ČVUT

a objednali zpracování komplexního statického výpočtu s 3D modelem stávajících nosných dřevěných prvků – sloupů, bačkor, průvlaků a stropních trámů. Šlo nám o to, abychom zjistili skutečný průběh zatížení a únosnost těchto prvků. Výsledkem náročných projekčních prací a jednání s objednatelem byl kompletní posudek s návrhem komplexního řešení sanací a rozsáhlou realizačně-výrobní dokumentací pro jejich provedení,“ popisuje



Ing. Kšír. Při sanačních pracích bylo do již téměř dokončeného objektu západního křídla včleněno 55 tun ocelových konstrukcí a prvků s vysokou požární odolností. Veškerou ocel pro sanace museli stavbaři po objektu navíc přesouvat ručně. „A najednou byl objekt západního křídla znovu ‚rozbombardovaný‘ a nový termín dokončení, posunutý o dalších pět měsíců, tak strašně blízko. Do toho všeho obrovské penzum dalších změn a jejich velmi složitě projednávání s objednatelem,“ vzpomíná vedoucí projektu. A dodává: „Jsem rád, že během realizace skvěle fungoval celý náš pracovní tým včetně našich dodavatelů. Děkuji, smekám a tleskám!“ Díky pracovnímu nasazení a vynikající spolupráci se tak dnes může divize 1 pochlubit další náročnou, ale perfektně dokončenou zakázkou.

Martina Vampulová, foto archiv stavby

66

tisíc metrů čtverečních je rozloha Stříbrného jezera v Opavě. Toto oblíbené rekreační místo se dočká rekultivace, kterou provede Metrostav. Letošní sezona stavebními pracemi narušena nebude.

Pila Štětí: většina objektů předána s předstihem

Na pile nového závodu pro zpracování dřeva, který vyrostl během posledního roku v těsném sousedství areálu papíren Štětí, se 19. března rozjel zkušební provoz. Stavbaři tam s téměř dvouměsíčním předstihem předali investoři, společnosti Labe-Wood, většinu objektů ambiciózního projektu (foto).



Nový závod s plánovanou kapacitou zpracování až milionu kubíků dřeva ročně se po dokončení zařadí mezi největší producenty truhlářského a stavebního řeziva ve střední Evropě. Výstavba nové kapacity zahrnovala celkem 14 objektů, z toho pět velkých hal. V rámci zakázky se budovaly také provozní rozvody, inženýrské sítě a další infrastruktura. Tým divize 8 Metrostavu zde pracoval ve sdružení s firmou Strabag. Vedoucí projektu Ing. Petr Girard oceňuje průběh i operativní rozhodování během stavby: „Od začátku jsme tady razili cestu, že jsme jeden tým, a snažili se fungovat nezávisle na tom, kdo je z jaké firmy. Když si uvědomíte, že první základy se začaly kopat v březnu 2019 a nyní se zde už řeže kulatina, je to určitě velmi pozitivní obraz, který jsme zde díky našemu úsilí a nasazení zanechali.“

Závod se postupně rozjíždí

Inženýr Girard připomíná, že to není jen zásluha sdružení, ale také investora. „Veškeré změny během výstavby ať už ze strany investora, nebo z naší byly vzájemně konzultovány tak, abychom našli přijatelné řešení pro všechny a zároveň, aby to co nejméně narušilo napjatý harmono-

gram stavby. Pracovat pro takto uvědomělého a korektního investora stále není úplně běžné,“ říká za stavbaře.

Do zkušebního provozu byly jako první uvedeny objekty pro třídění a dopravu kulatiny, pila a sklady. Stavbařům se podařilo s předstihem upravit severní vjezd do areálu tak, aby se tuď mohla bez problému dopravovat dodávaná kulatina. Další části nového závodu, například administrativní budova nebo čerpací stanice, se budou využívat od poloviny dubna. Stavbaři nyní ještě dokončují práce v hale údržby, na vlečkách a na zpevněných plochách. V areálu zatím zůstávají. Na zahájení provozu dosud ještě čekají haly určené pro takzvané odkornění a třídění řeziva, kde se montáž technologií prodloužila kvůli opožděné dodávce zařízení ze zahraničí.

Nová továrna na zpracování dřeva se řadí k největším tuzemským průmyslovým investicím posledních let. Slavnostního aktu k zahájení výroby se tak ve Štětí měl původně zúčastnit premiér a další členové vlády. Akce plánovaná na 25. března však byla kvůli nouzovému stavu vyhlášenému v souvislosti s pandemií způsobenou virem covid-19 odložena na neurčito.

Blanka Růžicková, foto archiv stavby

Jak aktuálně pomáhají Lékaři bez hranic?

Mezinárodní humanitární a zdravotnická organizace Lékaři bez hranic/Médecins Sans Frontières (MSF), které Metrostav před časem nabídl pronájem prostor na pražské Palmovce, rozšiřuje v posledních týdnech svou pomoc v boji s nemocí covid-19.

Organizace se snaží v Itálii, Španělsku či ve Francii podpořit zejména přetížené nemocnice, vyčerpané zdravotníky a nejvíce zranitelné skupiny lidí, jako jsou senioři, lidé na úteku nebo lidé bez domova. Ve Španělsku organizace například vybudovala dvě provizorní zdravotnická zařízení s kapacitou přes 200 lůžek, aby ulehčila přetíženým nemocnicím v Madridu.

V Itálii organizace podporuje tři nemocnice v epicentru nákazy. Kromě toho, že spolu s místními zdravotníky poskytuje zdravotní péči pacientům, zapojila se i do prevence a kontroly šíření infekce. Lékaři bez hranic rovněž podporují praktické lékaře a zdravotníky, kteří se starají o pacienty umístěné v izolaci.

Pomoc probíhá i v dalších zemích

v Belgii Lékaři bez hranic podporují pět nemocnic, jimž poskytují technickou expertizu a školení. Ve Švýcarsku mimo jiné poskytují odborné znalosti z krizových situací Univerzitní nemocnici v Ženevě a v Norsku pomáhají s prevencí a kontrolou šíření infekce jedné z nemocnic u Osla, kde je vysoký počet pacientů s covid-19. V Bruselu organizace vybudovala centrum s padesáti lůžky, kde se mohou izolovat lidé bez domova a lidé na útěku. Lékaři bez hranic se také zapojili do boje s nemocí v mnoha dalších zemích mimo Evropu od Afghánistánu přes Hongkong, Sýrii, Libyi po kupříkladu Nigérii.

Organizace samozřejmě musí nadále ošetřovat pacienty s dalšími nemocemi či zraněními, tedy udržet v chodu existující mise Lékařů bez hranic, kteří už před pandemií působili ve více než 70 zemích světa.

–red– s využitím tiskové zprávy MSF

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

Noví smluvní žáci

Od začátku školního roku až do února probíhal nábor a výběr nových smluvních žáků, kteří budou docházet na praxi na naše stavby (ilustrační foto z minulých let). Zástupci Metrostavu z útvaru personálního marketingu k podpisu smlouvy vybrali 20 zájemců.

Smlouvy se každoročně podepisují v průběhu března, což nám v letošním roce značně zkomplikovalo nečekané uzavření škol kvůli koronaviru. Přesto se podařilo podepsat 16 smluv, což vzhledem k výjimečné situaci v ČR považujeme za úspěch. Zbývající čtyři smlouvy plánujeme podepsat, jakmile to situace dovolí.

Jedním z nových smluvních žáků je Miroslav Tuček, jenž navštěvuje 1. ročník oboru elektrikář – slaboproud ve Střední škole a Mateřské škole Liberec.

Co ho přimělo k tomu dát se na řemeslo? „Vzpomínám si, že moje motivace vznikla na základní škole, když jsme začali probírat Ohmův zákon. V tu dobu se mi v hlavě zrodila myšlenka, že chci jít na elektrikáře. Mé rozhodnutí pramenilo také z toho, že se chci svému oboru věnovat naplno, a k tomu mi přišlo dobré podepsat smlouvu s Metrostavem – kvůli tomu, že budu mít u této firmy praxi a jistotu práci, ve které navíc můžu dělat to, co mě baví, a ještě z toho budu mít radost.“ popsal Miroslav Tuček s tím, že by se chtěl věnovat převážně elektrikařině a zapojování kabelů, rozvodných skříní atd. Těší se, až to bude všechno umět.

–red–, foto Zuzana Junková



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Velké manévry u našich ocelářů divize 3 v areálu v Horních Počernicích

V obří dílně Metrostavu, v provozu ocelových konstrukcí divize 3 v pražských Horních Počernicích, se na přelomu března a dubna naskytla nevsední podivná. Jednak se tu totiž vyrábějí komponenty jedněch z největších vrat v Evropě pro vodní dílo Gabčíkovo na Slovensku a pak také třeba konstrukce pro most v Pirně v Německu. A právě tyto masivní díly čekaly přesuny i příprava k expedici. V případě dílu pro vrata VD Gabčíkovo šlo o akci podobné šachové partii, ovšem na zhruba hektarové šachovnici. Místo figurek ocelové pláty velké jako basketbalová hřiště a místo šachistů jeřáby s nosností až 500 tun. Partie zahrnovala pět tahů s pěti „figurkami“, z nichž ta nejtěžší váží 107 tun. Cílem bylo pomocí jeřábů a tzv. podvalníků uspořádat jednotlivé díly (foto č. 1) tak, aby je bylo možné postupně nalakovat v provizorní lakovně (foto č. 2) před halou a připravit k expedici (foto č. 3). Jeden z dílů vrat se nevešel již do haly, a tak byl přikryt stanem (foto č. 4). „Za normálních okolností by šlo o poměrně banální úkol, ale s takto těžkými břemeny a na tak malém místě z toho byla operace, jakou tato dílna a pravděpodobně ani celá země dosud nezažila,“ komentuje vedoucí projektu Ing. Daniel Riedl s tím, že se brzy bude moci začít s transporty prvních hotových dílů na Slovensko. Připraveny k transportu jsou také části konstrukce pro most v Pirně (foto č. 5 a 6). I s nimi není manipulace nijak jednoduchá. V Horních Počernicích se vyrábí 44 podélných dílů nosné konstrukce a předpokládá se, že výsuv bude zahájen v létě 2020. I tento projekt je po technické stránce velice náročný – zejména s ohledem na kombinaci podélného výsuvu, spouštění a zmonolitnění nosné konstrukce se spodní stavbou. Dodejme, že most v Pirně překlene údolí Gottleuby, které je vzdálené cca 30 km od Drážďan.

–red–, foto Petr Adámek

Vzdělávání v době nouzového stavu

Vedením společnosti byla prodloužena odborná způsobilost zaměstnancům, jimž skončila platnost školení u profesí uvedených v příloze č. 1 PP č. 9/VTŘ během nouzového stavu nebo během účinnosti opatření vlády omezujících shromažďování osob.

Zaměstnanci mohou nadále na území České republiky vykonávat svou odbornost v rozsahu dosud vydaného osvědčení. Na základě přijatých opatření na ochranu zdraví jsou ve spolupráci s kolegy z úseku VTŘ a bezpečnostními techniky divizí zajišťována potřebná proškolení oblasti BOZP na pracovištích. Po obnovení prezenčních forem školení budou zaměstnanci povinni absolvovat příslušné kurzy. Opatření přináší nejen určitá omezení, ale pro náš odborný a osobnostní rozvoj i nové příležitosti. Ty nás v případě, že je vhodně využijeme, mohou vést k úvaze nad naším dosavadním přístupem k vlastnímu rozvoji i k získání poznatků a novým zkušenostem.

Takovou příležitostí jsou rozvojové aktivity v současné době nabízené v systému on-line od mnohých agentur vzdělávání. O některých zajímavých akcích realizovaných pomocí výpočetní techniky tzv. vzdálenou formou informuje Centrum vzdělávání Skupiny Metrostav na svých stránkách nebo je přímo nabízí k možnému využití pro kolegy vedoucím jednotlivých pracovišť.

Budeme rádi, když i v současné době navštívíte stránky: <http://skupina.metrostav.cz/vzd/>

Tým Centra vzdělávání Skupiny Metrostav

Pohyb zaměstnanců přes hranice

Evropská komise (EK) na přelomu března a dubna zveřejnila nové praktické rady s cílem zajistit, aby se mobilní pracovníci v Evropské unii (zvláště ti, kteří vykonávají klíčové profese v boji proti pandemii koronaviru), mohli dostat na své pracoviště.

Jde zejména o osoby pracující ve zdravotnictví, potravinářství a v dalších základních službách (např. péče o děti nebo o seniory, hasiči a policisté, veřejné služby včetně rozvodních sítí). Přestože je pochopitelné, že členské státy zavedly kontroly na vnitřních hranicích s cílem omezit šíření koronaviru, klíčoví pracovníci musí mít možnost bez zdržení dorazit do zaměstnání.

Kromě výše uvedených kategorií pracovníků se v pokynech EK rovněž uvádí, že členské státy by měly obecně umožnit příhraničním pracovníkům překračovat hranice, pokud je práce v příslušném odvětví v hostitelském členském státě stále povolena. Členské státy by měly k příhraničním a tuzemským pracovníkům přistupovat stejně.

Po členských státech se žádá, aby si vyměňovaly informace o svých různých potřebách na technické úrovni a zavedly zvláštní postupy, které těmto pracovníkům umožní hladký přechod, aby se tak vyřešil nedostatek pracovníků sil v důsledku krize.

PhDr. Dušan Čechvala

Pro cyklisty u Prčic

Naše dceřiná společnost BES pokračuje na výstavbě cyklostezky Sedlčany – Prčice podle harmonogramu. Trasa pro cyklisty má být zprovozněna na podzim.

Realizaci asfaltových povrchů (foto) stavbaři podle hlavního stavbyvedoucího Ing. Radima Poušky zahájili ihned na startu pokládkové sezony a pokračují naplno i na dalších úsecích trasy. Takzvaná Krčínova cyklostezka povede od sedlčanské retenční nádrže k Radči, Meznému, Hulínu a do Prčice a bude měřit 13,5 km. I když je nová trasa budována v rekreační oblasti, bude sloužit také místním lidem a nabídne bezpečné cestování.

–red–, foto archiv stavby

