

Práce na hlavním nádraží v Praze běží naplno

více ve fotoreportáži na str. 4



KRÁTCE / AKTUÁLNĚ



Další stavba pro UJEP

Není to dlouho, co divize 8 dokončila velký projekt v kampusu Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem (UJEP) a koncem června proběhl slavnostní

poklep na základní kámen výstavby dalšího objektu pro UJEP. Tentokrát jde o budovu Fakulty zdravotnických studií, která vyrostě v areálu Masarykovy nemocnice. Stavbu zhotoví kolegové z divize 8 pod vedením Tomáše Novotného. Nová fakulta pro budoucí zdravotníky by v areálu ústecké nemocnice měla vyrůst do dvou let.

Velkou rekapitulaci projektů a hospodaření Skupiny Metrostav

Roční zpráva 2019

naleznete na www.metrostav.cz

v sekci Pro média

Návštěva premiéra na D6 u Řevničova

Předseda vlády Andrej Babiš si v pátek 26. června v rámci návštěvy Karlovarského kraje prohlédl také dva rozestavěné úseky dálnice D6 na Rakovnicku: Nové Strašecí – Řevničov a obchvat Řevničov, který realizuje tým Ing. Pavla Aksamity z divize 4. Premiér zde mimo jiné zdůraznil, nakolik je dálniční spojení Prahy s Karlovými Vary důležité. Úsek mezi Novým Strašecím a Řevničovem by měl být dokončen a zprovozněn ještě letos na sklonku roku. Příští rok má začít stavba tří středočeských úseků, realizace posledních úseků v Karlovarském kraji měla dle předpokladů začít až v roce 2023, ale novela liniového zákona by mohla zkrátit přípravu i zahájení staveb.



Rekultivace jezer

Na trojici severočeských jezer Most, Milada a Matylda Metrostav staví řadu prvků, které budou sloužit k rekreaci a k ochraně vzácných biotopů. Zatímco

a Matylda výstavba probíhá, na nejmladším a největším jezeru Most je již hotova hrubá stavba. Břehové linie nyní zdobí hotové kotevní bloky a subdodavatel k nim začíná připojovat plovoucí zařízení. Toto řešení návštěvníkům jednak zajistí komfortní přístup do vody a jednak zakryje protiplovoucí bariéry, které chrání břehy. Speciální plovoucí mola (foto) by měla sloužit k uhnězdění ptáků. Stavbu provádí divize 8 pod vedením Stanislava Zeleného.

Obchodní úspěchy

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

1. Výstavba bytového souboru Vackov etapa V, Praha 3. Divize 1.
 2. Rekonstrukce budovy nádraží a revitalizace železniční stanice, České Budějovice. Divize 6.
 3. Rámcová smlouva na údržbu vodovodů a kanalizací, Plzeň. Divize 1.
 4. Výstavba budovy Fakulty zdravotnických studií UJEP, Ústí nad Labem. Divize 8.
 5. Rek. silnic II/262 Česká Lípa – Dobranov a II/268 Ralsko – Horní Krupá, Liberecký kraj. Divize 8.
- Ing. Rostislav Štajer

METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

Výměna v nejvyšším vedení



K výrazné změně dochází od 1. července letošního roku ve vrcholném vedení největší české stavební firmy. Po jedenácti a půl letech opouští pozici generálního ředitele Metrostavu Ing. Pavel Pilát (titulní foto). Vystřídává ho dosavadní ředitel divize 1 Ing. Jaroslav Heran, kterému na radě ředitelů 25. června symbolicky předal putovní podpisové pero (foto 1 a 2).

Ing. Pilát nastoupil do Metrostavu po absolvování Fakulty stavební ČVUT v roce 1983 na provozní jednotku 2. První pracovní zkušenosti získal na zajímavém projektu – stavbě Centrálního tenisového dvorce na Štvanici. Prošel několika manažerskými posty – byl asistentem stavbyvedoucího, stavbyvedoucím i hlavním stavbyvedoucím.

Důležité projekty – od sportu k metru

Jeho podpis nesou takové stavby, jako jsou Malá vodní elektrárna Štvanice, metro II.B stanice Palmovka či metro IV.B stanice Černý Most. Poté se stal výrobním náměstkem a zástupcem ředitele divize 3, zástupcem obchodního ředitele a od července 1997 pracoval jako obchodní ředitel celé akciové společnosti. Zde vytvořil tým schopných odborníků v oboru obchodu a marketingu, čímž dal základ pro úspěšnou účast firmy v náročných výběrových řízeních všech stavebních oborů. To znamenalo nárůst obrátu z 5,5 miliardy Kč v roce 1997 na loňských 26,6 mld. Kč. Zkušenosti uplatnil i na místě generálního ředitele, které zastával od počátku roku 2009. Zajímavostí je, že v posledních 10 letech v řadě Metrostav zaujal pozici lídra českého stavebnictví a trvale rozšiřoval svůj podíl na tuzemském stavebním trhu.



Profesní život Ing. Pavla Piláta ale nebyl jen procházkou růžovým sadem. Vedení firmy převzal v nelehké době, kdy vypukla finanční krize, hospodářství se propadlo a stavebnictví se po investičních škrtech stalo ekonomickou a mediální popelkou i cílem různých kauz.

Výrazný rozvoj firmy

Nedostatek zakázek v České republice i na Slovensku donutil společnost hledat vhodné příležitosti v zahraničí. Alarmující skutečnost, že se u nás po padesáti letech nerazil ani jeden tunel, vedla k tomu, že se začaly rozvíjet aktivity nejdříve na Islandu, poté ve Skandinávii, v Polsku, v Německu a v dalších zemích.

Ing. Pavel Pilát hodnotí své dosavadní pracovní zkušenosti takto: „Jsem rád, že jsem mohl celý profesní život strávit v jedné firmě. Setkal jsem se v ní, ale i u investorů a dalších partnerů se spoustou zajímavých a inspirativních lidí. Těší mě, že jsem pracoval v oboru, kde je výsledek skoro okamžitě viditelný. Neopakovatelnou zkušeností bylo účastnit se přechodu firmy z centrálně plánované ekonomiky na tržní hospodářství. A jsem hrdý na to, že jsem přispěl k transformaci Metrostavu na univerzální stavební společnost, která je konkurenceschopná i v mezinárodním podnikatelském prostředí.“

Redakce novin Metrostavu stejně jako všichni kolegové a spolupracovníci přejí Ing. Pilátovi hodně úspěchů v dalším pracovním i soukromém životě.

–red–, foto archiv Metrostavu



7. července 2020 / 11 / XXXII

Ptáme se: Jiřího Nováka, vedoucího střediska inž. sítí a podzemí str. 2

Výstavba Krčínovy cyklostezky v režii dceřiné spol. BES str. 2

Tým divize 8 se pustil do rozsáhlých oprav synagogy v Žatci str. 3

Na přehradě v Kadani začaly práce na opravách tělesa hráze str. 3

Valná hromada 2020

Ve čtvrtek 25. června se za přísných hygienických podmínek v centru vzdělávání Skupiny Metrostav na pražské Palmovce uskutečnila řádná valná hromada akciové společnosti Metrostav. Kromě rekordních hospodářských výsledků Skupiny Metrostav i samotné akciové společnosti Metrostav seznámila akcionáře se změnami ve vedení naší společnosti.

Skupina Metrostav se stala podesáté jedničkou českého stavebního trhu. Provozní výnosy překročily celkem 41 miliard Kč a čistý zisk 1,6 miliardy Kč. Konsolidovaný hospodářský výsledek v pozitivním smyslu významně ovlivnil prodej administrativního komplexu Palmovka Open Park institucionálnímu investorovi, který provedla dceřiná společnost Metrostav Development, velice dobré výsledky dceřiné společnosti Subterra a zakázky na zahraničních trzích, zejména v severských státech.

I výsledky samotné akciové společnosti Metrostav za minulý rok byly rekordní. Představenstvo firmy tak mohlo prezentovat akcionářům tato čísla: tržby za rok 2019 se zvýšily z předloňských 21,5 miliardy Kč na 26,6 miliardy Kč, výsledek hospodaření vzrostl na 614 milionů Kč z 363 milionů Kč v roce 2018. Na příští období je společnost dobře připravena, a to i díky svojí dlouhodobé a osvědčené konzervativní finanční politice.

Dividenda a změny ve vedení

Valná hromada schválila řádnou účetní závěrku společnosti za rok 2019 spolu s konsolidovanou účetní závěrkou koncernu Skupina Metrostav za stejné období a vyplacení podílu na zisku svým akcionářům ve výši téměř 170 milionů Kč. Stejně jako vloni připadne tedy na akcii dividenda 21,50 Kč. Zbytek převede společnost na účet nerozděleného zisku a bude použit na investice a pro posílení peněžních toků v provozní oblasti.

Akcionáři zvolili do funkce člena představenstva na další čtyřleté období Ing. Jaroslava Herana a Ing. Ivana Šestáka, do funkce člena dozorčí rady Ing. Viktora Karela a byli rovněž informováni o změně na postu generálního ředitele společnosti Metrostav.

Ing. Vojtěch Kostiha, MBA

Slavnostní plavba

Na Vltavě v centru Prahy se 17. června u plavební komory Praha-Štvanice konala netradiční plavba s ministrem dopravy Karlem Havlíčkem (foto č. 1). Cílem bylo slavnostně zakončit projekt Modernizace rejd plavební komory Praha-Štvanice.

Loď proplula kolem malé vodní elektrárny na západní špičce ostrova Štvanice (foto č. 2) a přiblížila se k plavební komoře (foto č. 3 a 4). Následovalo slavnostní přestřižení pásky (foto č. 5), které otevřelo nové horní a dolní rejdy. Loď proplouvající druhou nejzatíženější plavební komorou v České republice mohou nyní bezpečně vyčkávat, až bude komora připravena na proplavování.

Na projektu pracovala divize 6 Metrostavu ve sdružení jako vedoucí účastník. V rámci rekonstrukce došlo k vybudování nových krátkodobých čekacích stání pro malá i velká plavidla v horní a dolní rejdě (foto č. 6). Právě tam proběhly podstatně rozsáhlejší práce.

–red–, foto Petr Adámek



Beton TOPCRETE pro novou lávku v Lužci

Naše dceřiná společnost TBG Metrostav dodává vysoce kvalitní beton pro zajímavý projekt v Lužci nad Vltavou (foto č. 1). Společnost Hochtief tam totiž buduje novou lávku přes Vltavu, která bude sloužit pro pěší a cyklisty. Celková délka lávky s nájezdovými rampami je 212,7 m, přičemž rozpětí činí 131 m. Lávka je navržena jako visutá konstrukce s jedním nosným pylonem a ocelovými lany, která budou držet mostovku ze segmentů z ultravysokopevnostního betonu (UHPC).

Od konce listopadu 2019 probíhala v betonárně Rohanský ostrov betonáž segmentů mostovky. V areálu betonárny byla připravena jedna forma, jejíž plnění (foto č. 2) bylo realizováno třikrát týdně, vždy v pondělí, ve středu a v pátek. Speciálně vyrobená ocelová forma byla jeden den naplněna betonem, druhý den odbedněna, očištěna, poté byla vložena výztuž a pro další den byla forma připravena pro opětovnou betonáž.

Plnění formy o objemu 4 m³ probíhalo betonem TOPCRETE. Tento speciální beton se samozhutitelnou konzistencí je specifikován pevnostní třídou C110/130 a řadí se tak do kategorie vysokopevnostních betonů. Před každou betonáží probíhala v místě ukládky betonu do formy kontrola konzistence a odběr vzorků. Výsledky pevnosti betonu v tlaku byly hodnoceny po 28 dnech a bylo dosaženo pevnosti na krychli až přes 170 MPa. Velký důraz byl kladen na ošetřování betonu hned po betonáži. Vybetonovaný segment byl opatřen voskovým postříkem, zakryt plachtou a poté nad něj byl ještě umístěn stan, aby byla zajištěna optimální teplota pro zrání prvku. Celkem bylo vyrobeno přes 30 segmentů s nulovou zmetkovostí. Po vyzrání byly segmenty z betonárny TBG Metrostav

převezeny do Lužce nad Vltavou a za pomoci jeřábu z nich byla smontována mostovka.

Vyšší pevnost a delší trvanlivost konstrukcí

Z betonu TOPCRETE byla roku 2013 již také zhotovena mostovka lávky v Čelákovících, která získala celou řadu světových ocenění. Jednalo se o první použití UHPC pro nosnou konstrukci v ČR. Tuto stavbu realizovala firma Metrostav a beton dodávala betonárna TBG Metrostav.

Beton TOPCRETE se vyznačuje extrémní pevností, díky čemuž je možné zmenšit průřezy konstrukcí a snížit vlastní hmotnost konstrukce. Jde o jemnozrnný samozhutitelný beton, který dokonale vyplní všechna bednění. TOPCRETE je transportbeton, tedy jeho zpracovatelnost činí až tři hodiny. Na stavby se dováží v autodomíchávači. Hlavní výhodou betonu TOPCRETE je výrazně delší trvanlivost konstrukcí, uvádí se životnost přes 200 let.

Ing. Kristýna Vinklerová,
Foto archiv TBG Metrostav



Výstavba Krčínovy cyklostezky je za polovinou

Sdružení pod vedením naší dceřiné společnosti BES již vybudovalo přes 7 km nové cyklostezky Sedlčany–Prčice (foto), která nese jméno stavitele rybníků Jakuba Krčina. Cyklostezka povede od sedlčanské retenční nádrže přes Radeč, Mezný, Hulín až do Prčice a dohromady bude měřit 13,5 km.

Stavbaři se dokázali vypořádat s náročnými podmínkami vyplývajícími z opatření proti šíření nákazy covid-19 a dostali se do mírného předstihu oproti harmonogramu. Krčínova cyklostezka by tak mohla být otevřena i dříve než na konci října letošního roku.

„Díky příznivému počasí jsme zahájili pokládku asfaltových povrchů již během zimy a pokračujeme naplno v dalších úsecích. Cyklostezka bude mít v celé délce trasy šířku minimálně 2,5 m, což vyhovuje požadavkům na obousměrný provoz. V místech, kde se budeme pohybovat v terénním zářezu, vybudujeme gabionové opěrné zdi,“ říká stavbyvedoucí Radim Poustka ze společnosti BES.

Nejen pro rekreanty

Přestože nová trasa vede oblíbenou rekreační oblastí, velký význam bude mít i pro místní obyvatele, jimž bude sloužit k bezpečné a komfortní přepravě do zaměstnání, škol či za službami. Podle statistik BESIP je Středočeský kraj pro cyklistiku nejnebezpečnějším regionem – vede statistiky nehodovosti jak v počtu těžkých zranění, tak v počtu úmrtí. Díky nové cyklostezce se cyklisté budou moci vyhnout hlavnímu tahu mezi Příbramí a Sedlčany a dalším frekventovaným silnicím v regionu.

Výstavba Krčínovy cyklostezky byla zahájena v prosinci loňského roku. Pro Sdružení obcí Sedlčanska ji buduje společnost BES ve spolupráci se společností

M – SILNICE. O financování stavby za 87 milionů korun včetně DPH se podělili Státní fond dopravní infrastruktury a Středočeský kraj.

Z dalších činností BES

BES je tradiční a silná společnost působící ve Středočeském kraji na Benešovsku a Příbramsku v oboru silničního stavitelství. Hlavní náplní je zejména výstavba a rekonstrukce pozemních komunikací a mostů.

Dalšími činnostmi společnosti jsou těžba kamene, výroba a prodej drceného kameniva, výroba a prodej asfaltových směsí. Ve vlastních obalovnách Chotýšany a Líchovy BES vyrábí asfaltové směsi a modifikované asfaltové směsi. Kamenolomy Mladovice a Štíleček vyprodukují ročně až 300 000 tun drceného kameniva, v betonárce Votice se ročně vyrobí cca 5000 m³ betonových směsí. BES také provádí údržbu silnic a ve čtyřech střediscích údržby zajišťuje zimní i letní údržbu silnic I., II. a III. třídy.

Ing. Vojtěch Kostiha, MBA
Foto archiv společnosti BES



P T Á M E S E

Jiřího Nováka, vedoucího střediska inž. sítí a podzemí



Svou profesní kariéru v Metrostavu odstartoval v květnu 1993 nedlouho po absolvování Střední průmyslové školy Příbram – obor hornictví, hornická geologie. Jiří Novák nastoupil jako tunelář k divizi 1 a již po roce a půl se z něj stal mistr. O sedm let později působil jako stavbyvedoucí, od dubna 2008 je vedoucím střediska. Je také autorizovaným technikem v oboru geotechnika a vlastní osvědčení „závodní pro ČPHZ“.

Můžete představit hlavní činnosti vašeho střediska?

Naší náplní je především výstavba a rekonstrukce kanalizace, obnova a výstavba nových vodovodních řadů včetně domovních přípojek. Drtivá většina našich zakázek se odehrává v Praze, ale nezdávka jsme působili také v Plzni, Brně či v Havířově. V týmu mám rozpočtáře a čtyři stavbyvedoucí. Všichni to jsou autorizované osoby v různých oborech – vodohospodářské stavby, geotechnika a pozemní stavby. Tři ze čtyř stavbyvedoucích mají osvědčení „závodní pro ČPHZ“. Dále tým tvoří asi 40 dělníků a máme tu kolegy na administrativu a jednu studentku.

Na kterých projektech aktuálně pracujete?

V drtivé většině to jsou akce pro Pražskou vodohospodářskou společnost (PVS). Letos pracujeme třeba v Praze 1 v ulici Kožná, kde jsme již v únoru dokončovali a nyní dílo předáváme investorovi. Velkou zakázku máme v Praze 3, kde během tří let probíhá obnova vodovodního řadu a rekonstrukce kanalizace. Koncem června jsme zahájili obnovu kanalizace a vodovodního řadu v Praze 6 v ulici Jilemnického a také pracujeme v Praze 4 v ulici Tábořská. A samozřejmě nás můžete vidět v rámci revitalizace na Václavském náměstí. K těmto velkým projektům bych zmínil ještě pět malých zakázek, které probíhají většinou v rámci naší divize, nebo pracujeme i pro jinou divizi Metrostavu. Jde o vodovodní přípojky pro bytové domy apod.

Nakolik vaši činnost ovlivnila pandemie covidu-19?

Situace s koronavirem naše hospodaření v prvním pololetí samozřejmě výrazně ovlivnila, protože vyhlášením nouzového stavu se uzavřel také centrální dispečink vodovodů. Nebylo možné domluvit žádnou výlukou, nemohli jsme stavět. Pociťili jsme také oslabení personálu, protože v týmu pracují čtyři zaměstnanci ze Slovenska, kteří se nemohli tři měsíce dostat do České republiky.

Čím je práce v pražském podzemí specifická. Jde přece jen o stavby, které nejsou vidět, ale jsou důležité.

Pokud se bavíme o činnosti provádění hornickým způsobem, tedy razba nějakých štol, to složitě a překvapivé není. Ale je pravda, že kdykoliv kopneme do země, něco nás překvapí. Stav je téměř vždy ve skutečnosti jiný, než uvádí dokumentace...

Co vás překvapilo v poslední době?

Zrovna na Václavském náměstí jsme byli součástí archeologicky zajímavého naleziště. Našla se tam především unikátní soška Madony vyřezaná do poroží. První měsíce stavby představovaly permanentní součinnost s archeology i zpždění prací v řádu měsíců. Na místě byl také nalezen dřevěný vodovod, ale o jeho existenci archeologové již věděli. Překvapivé také je, že stoleté vodovodní řady nejsou v až tak špatném stavu jako řady, které se dělaly později. Zejména v 60. letech minulého století byl totiž používán vysoce nekvalitní materiál.

Jak se liší nové vodovodní sítě, které postupně nahrazují ty původní?

Nyní používáme především potrubí z tvárné litiny, která je mnohem pevnější a méně náchylná k prasknutí. Tedy máme moderní materiály, které daleko lépe odolávají vnějším vlivům a které mají nové způsoby ochrany třeba proti bludným proudům. Životnost nových řadů by měla být v rozmezí 80 až 120 let.

Na kterých zakázkách budete pracovat nadále?

I když jsme kvůli covidu-19 měli méně práce, čas jsme využili a soutěžili nové projekty. A dále soutěžíme z našeho pohledu velké privátní projekty. Druhé pololetí pro nás bude tedy příznivější, už o prázdninách se nezastavíme.

Za rozhovor děkuje David Kalců

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Pro automobily Jaguar a Volvo nově do Čestlic

Už v průběhu srpna by měl začít naplno fungovat nový autosalon značek Volvo a Jaguar v pražských Čestlicích. Doslova na zelené louce jej během zhruba roku a půl postavil tým divizí 8 a 9 Josefa Majera, který mohl na této stavbě využít zkušenosti z podobné zakázky, kterou realizoval v pražské části Košíře.

„Zakázka v Čestlicích (foto č. 1 a 2) je několikanásobně větší než autosalon, který jsme stavěli v Košířích. Také dodávky speciální servisové techniky jsou objemnější,“ porovnává obě stavby vedoucí projektu Josef Majer. V Čestlicích, kde vznikly dvě výstavní haly a autoservis, museli stavbaři během realizace řešit celou řadu změn. I tak se podařilo dodržet plánovaný harmonogram, a to přes nepříznivou situaci v posledních měsících v souvislosti s koronavirovou pandemií. „Nouzový stav ani další omezení v posledních týdnech do průběhu stavby v podstatě nezasáhly. Snad kromě zpožděných dodávek z Itálie,“ říká vedoucí projektu Josef Majer. A připomíná,

že nejnáročnější nejen v průběhu letošního jara bylo sladit dodávky investora s dodávkami stavby.

Vybudovat čestlický autosalon, u něhož stavbaři v současné době dokončují dodatečně požadované práce, nebylo ze stavebního hlediska nijak složité. Hlavní budova vyrostla do výšky 12 m a má obdélníkový půdorys o rozměrech 40 × 132 m. Vedlejší část, v níž se bude nacházet technické zázemí, má podobu kvádru 53 × 5 m.

Součástí areálu budou i nové zpevněné plochy, komunikace a parkoviště. „Na této stavbě musím mimo jiné pochválit velmi dobré vztahy se všemi účastníky. Zejména je třeba ocenit přístup investora, který je velmi konstruktivní,“ zdůraznil Josef Majer.

Až stavbaři Metrostavu nový autosalon během prázdnin definitivně opustí, budou nové reprezentativní prostory čekat už jen na umístění nových vozidel předních světových automobilových značek.

Martina Vampulová, foto archiv stavby



Automobilka Jaguar vznikla v roce 1922 ve Velké Británii. Nejprve se věnovala výrobě motocyklových sajdkár, později se zaměřila na produkci luxusních a sportovních vozů. Mezi lety 1989 a 2008 vlastnil značku Jaguar americký koncern Ford Motor Company (stejně jako Volvo) a od roku 2008 je součástí indické společnosti Tata Motors. Jaguar dodával automobily i pro britského premiéra a ochrannou ruku nad ním drží také britská královna Alžběta II. a princ Charles.

Na přehradě v Kadani se začalo s opravou hráze

Stavbaři divize 6 zahradili letos před prázdninami první pole betonové hráze vodního díla Kadaň (foto) na Chomutovsku. Na lešení za hradišly začaly práce na opravách tělesa přehrady. Rozsáhlá rekonstrukce je rozdělena do tří etap. Během nich dojde k celkové rekonstrukci každého ze tří segmentů, které tvoří více hráz jezera vybudovaného na řece Ohři.

S ukončením rekonstrukce se počítá do prosince roku 2022. Práce jsou podle harmonogramu naplánovány tak, aby se jednotlivá pole pokaždé stihla opravit před začátkem zimy. „Každá etapa musí být z důvodů obavy před velkými průtoky vody dokončena na konci listopadu, poté následuje zimní přestávka a začíná se zase 1. března,“ vysvětluje stavbyvedoucí Ing. Jan Zahradka.

Stavbaře Metrostavu podle jeho slov čeká standardní oprava jezu, při níž však zásadním prvkem bude funkční lešení: „Je zde nutné vytvořit takovou konstrukci, která umožní přístup pro všechny možné kroky opravy a také případné posuny v rámci segmentu.“



Po vybudování lešení vždy proběhne nejprve pískové otryskání segmentu, následně budou nejvíce poškozená místa lokálně opravena a po celkové rekonstrukci bude aplikován ochranný nátěr. Součástí opravy bude také repase a výměna okolních armatur a sanace betonové přelivné plochy jezu. To znamená odbourání poničených částí a poté její nové vybetonování.

Náročná bude zejména první etapa, protože Metrostav letos přebíral staveniště až 10. června. „Rizikové je tento první rok, kdy se my se stavbou seznamujeme a termín je kvůli pozdějšímu předání staveniště ze strany investora zkrácený,“ připomíná inženýr Zahradka.

Přehrada má betonovou hráz dlouhou více než 104 m, širokou téměř pět metrů a vysokou 18,4 m. Rekonstrukcí prochází podruhé, poprvé to bylo v 90. letech minulého století. Vzniklé jezero, i když v tomto případě spíše rozšířené a prohloubené říční koryto, patří s celkovou plochou 67,2 hektaru mezi menší přehradu.

Blanka Růžičková, foto archiv stavby

Vodní dílo Kadaň se na řece Ohři budovalo v období červenec 1966 až prosinec 1971. Zhotovitelem byly Vodní stavby Praha čili podnik, z něhož byl právě v roce 1971 vyčleněn Metrostav. Hráz se stavěla, aby odlehčila výše položené Nechranské přehradě a pomohla tak zajistit dostatečný průtok vody pro průmyslové odběry. Stavba je technicky zajímavá tím, že ze vzduší nádrže lze přes tzv. Podkrušnohorský přiváděč přečerpávat vodu až do povodí řeky Bíliny, kde je po většinu roku této tekutiny nedostatek.

Divize 8 odsoluje zdívo žatecké synagogy

Tým pod vedením Daniela Liperta zahájil v Žatci rozsáhlou rekonstrukci synagogy a sousedního rabinátu (foto č. 1). Synagoga se i s rabinátským domem promění v multifunkční kulturní prostor, který bude svou vnější podobou odpovídat původní stavbě z 19. století. Vnitřní prostory budou naopak modernější a univerzálnější pro jakoukoli výstavu, koncert či divadlo.

V části interiérů bude i expozice o historii židovské komunity v Žatci. V obou budovách stavbaři zrekonstruují střechy, okna, fasády i interiéry (foto č. 2). Projekt vyniká řadou speciálních technologií. „Vyzdvihl bych například odsolení zdíva pomocí stříkané celulózy. Touto metodou odstraníme ze zdí sůl, která se tam desítky let usazovala, a následně budeme moci navázat obnovou původních omítek a štuků. Pozornost si zaslouží i rozsáhlé restaurátorské kamenické práce na schodišti v synagoze a na truhlářských prvcích, zahrnující repase a repliky oken a dveří. Další zajímavostí je, že do zámečnických prvků budeme vypalovat piktoqramy. Velkou výzvou budou představovat nové okrasné vitráže,“ prozrazuje vedoucí projektu.

Krátce z historie objektu

Žatecká synagoga má za sebou pohnutou historii jako většina náboženských objektů v ČR – prožila žhářský útok během tzv. Křišťálové noci, za války sloužila jako

nemocnice a v 50. letech jako sklad civilní obrany. Komplex budov je proto v současnosti již v dezolátním stavu. Například strop rabinátsví se částečně zřítíl, protože ho napadla dřevomorka. „Tyto napadené části budeme muset vyměnit za nové a zbytek konstrukce ošetřit, aby nedošlo k opětovnému napadení,“ upřesňuje Daniel Lipert.

Město Žatec má po Plzni druhou největší dochovanou synagogu v Čechách. Budova s neobvyklou maurskou architekturou pochází z roku 1872 a patří k unikátním stavbám svého druhu. Synagoga spadá mezi čtveřici žateckých památek obnovovaných díky kandidatuře města na seznam UNESCO. Harmonogram stavby počítá s dokončením rekonstrukce na začátku roku 2022.

Metrostav má samozřejmě bohaté reference z oblasti rekonstrukcí historických budov. Přesto má žatecký projekt jeden aspekt, s nímž se ani naši zkušení stavbaři dosud nesetkali. Investorem je totiž soukromý vlastník Daniel Černý z Chomutova, který synagogu i rabinát před lety koupil a rozhodl se je zrekonstruovat. Cena vzešlá z výběrového řízení přesahuje 45 milionů Kč. Díky úspěšně získané evropské dotaci se investorovi podařilo snížit spoluúčast na 15 %. I tak mu však scházely prostředky na vytvoření expozice, a proto oslovuje případné dárce.

Ing. Vojtěch Kostih, MBA

Foto archiv Metrostavu



250

metrů krychlových betonu za hodinu zvládne vyrobit mobilní betonárna SBM EUROMIX 3000 a dokáže tak urychlit výstavbu. Metrostav ji nasadil na modernizaci dálnice D1.

Stavba bytů v Praze odkryla protiletický kryt

Celkem 284 bytů a osm komerčních prostor vzniklo v rámci výstavby projektu Vivus Argentinská v pražských Holešovicích, kterou provádí divize 3 ve sdružení s firmou SWIETELESKY stavební. Celkem rozsáhlý komplex budov přichystal stavbařům během 27 měsíců realizace milá i méně milá překvapení.

Stavba byla zahájena v březnu 2018 demolicí objektu restaurace Lokáda a zbytků sportovního areálu. Tím byl prostor připraven pro výstavbu sedmipodlažního obytného traktu s půdorysem písmene U (foto č. 1) podél Argentinské ulice, dalšího objektu u fotbalového hřiště, dvou budov, jež jsou propojeny prosklenou fasádou

výdřevy z dřevěných fošen. Pažení od zhruba dvoumetrové hloubky pod upraveným terénem provedli pomocí stříkaného betonu a stabilitu pažení zajistili dočasné ramennové kotvy. „Spodní část pažení, kde se vyskytla podzemní voda, tvoří trysková injektáž v kombinaci se stříkaným betonem a část pažení u rampy do suterénních prostor jsme provedli pomocí zeminových hřebů,“ uvedl vedoucí projektu za naši společnost Ing. Michal Bárta a připomněl další méně tradiční postup – u přípojek kanalizace v Argentinské ulici museli dělníci postupovat hornických způsobem a využili technologii ražení protlačování z prostoru u 1. podzemního podlaží.



a mají celkem pět nadzemních podlaží, a v neposlední řadě i čtyřpodlažního objektu, který je umístěn v severní části ulice Poupětova. Výrazné grafiky jižní fasády je dosaženo kontrastem pásů (foto č. 2). Stejněho principu řešení fasády je použito i na fasádách severního nárožního objektu D. Komplex nabídne bezpochyby veškeré pohodlí i komfort městského života.

I vzhledem k rozlehlosti staveniště a geologickým podmínkám byly jednotlivé objekty založeny různým způsobem. Některé byly založeny plošně v kombinaci s tahovými pilotami, další pomocí tlakových pilot a u jednoho objektu využili stavbaři tahové i tlakové piloty. Nadzemní část tvoří monolitická konstrukce, resp. prostorový stěnový systém s mezibytovými příčkami z železobetonových stěn v tloušťce 20 cm. Střechy jsou ploché s asfaltovými pásy, které jsou přitíženy kačirkem. Na třech objektech pak architekti navrhli zelené střechy. Pro zajištění stavební jámy stavbaři použili vrtané piloty, do kterých byl zabetonován ocelový profil pro provedení

Nemálo překvapení

Podle Ing. Bárty spíše než některé stavební technologie bylo v průběhu realizace náročnější zajistit subdodavatele za rozumné ceny a poté stavbu realizovat samozřejmě v odpovídající kvalitě. „Některá výběrová řízení trvala i déle než rok, což mělo v konečném důsledku dopad také na harmonogram stavby. Stavbu ovlivnila i pandemie nemoci covid-19, kdy jsme museli například kapacity a koordinaci subdodávek řešit doslova na denní bázi a často na poslední chvíli,“ uvedl vedoucí projektu.

Překvapení čekala na stavbaře třeba i při provádění výkopu – narazili nejen na velké podzemní objekty nádrží na svítlypn z 19. století či protiletický kryt. „Jsem rád, že se nám povedlo přenést představu investora a architekta z pouhé vizualizace do reality. A přes všechny komplikace dokončit stavbu tak, aby svým provedením a finální podobou tvořila další zajímavou část městské části Holešovic,“ uzavřel inženýr Bárta.

Martina Vampulová, foto archiv stavby

Profesní rozvoj zaměstnanců

Odborná profesní kvalifikace zaměstnanců je jednou z významných podmínek pro získání a následnou kvalitní realizaci zakázek Metrostavu. Konání profesních školení jsme v minulých měsících museli omezit. Nyní ve spolupráci s vedením jednotlivých pracovišť a kontaktními osobami v oblasti vzdělávání je již profesní vzdělávání zabezpečováno v plném rozsahu.

Průběh jednotlivých školení, která centrum vzdělávání nabízí, je připravován s důrazem na zákonem dané požadavky pro získání příslušné kvalifikace. Působení našich vlastních odborníků při přípravě, a realizaci kurzů přináší možnost cíleného firemního přístupu s použitím praktických zkušeností z našich staveb.

Další profesní kvalifikace získávají kolegové z pracovních týmů i z účasti na externích akcích u ověřených vzdělávacích agentur. I tyto semináře jsou již zabezpečovány v obvyklém režimu. Není proto důvod čekat na další měsíce a získání či prodloužení profesních způsobilostí odkládat.

Další informace o činnosti centra vzdělávání naleznete na stránkách: <http://skupina.metrostav.cz/vzd/>
Tým centra vzdělávání Skupiny Metrostav

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

Z akcí Senior klubu

Po uvolnění vládních opatření, která se týkala covidu-19, se konečně uvolnila i činnost Senior klubu Metrostavu (SKM). Navštívili jsme Průhonický park, zhlédli divadelní představení Libánky na Jadranu, prošli se po Petříně a v Seminářské zahradě. Uskutečnil se také plánovaný výlet do Pošumaví na hrad Rábí (foto), na zříceninu Klenová a další.

Protože se v době koronavirové mnoho akcí SKM nepodařilo, připravili jsme ještě další prázdninovou akci pro ty z vás, kteří nebudou na dovolené. Půjde o **cyklistický výlet podél Labe**, který se uskuteční **18. července 2020**. Start je v Nymburku, kam je možno dojet vlakem nebo autem, odtud cyklostezkou podél Labe k soutoku Labe a Cidliny. Nenáročná trasa do 30 km je vhodná i pro děti a mohou se zúčastnit také nečlenové SKM.

Přehled výletů po prázdninách

Připomínáme, že je možné se přihlásit na poslední místa v podzimních akcích SKM:

- 5. až 12. září tradiční pobyt v Chorvatsku.
- 12. září zájezd s CK Vikend Skalní města Kokořínska.
- 12. září výlet do Hluboké nad Vlt. a na zámek Ohrada.
- 13. až 19. září pobyt v RZ Trnávka.
- 15. září až 16. prosince plavání a cvičení v Radlicích.
- 17. září objevování Ostrova v Krušnohoří.
- 24. září putování po Šumavě a seriálu Policie Modrava.
- 26. září návštěva zámku Rožmberk a Vyššího Brodu.
- 1. října výlet do České Lípy.
- 2. až 4. října návštěva sklípku u Mikulčic.
- 8. října po stopách malebné Bechyně.
- 10. října výlet do Strakonice a Blatné.
- 17. října zájezd do Žatce, chrámu piva a chmele.
- 22. října po stopách Historického města Brtnice.

Vzhledem k zajišťování těchto akcí v předstihu a po prázdninové pauze, je třeba se v případě zájmu přihlásit co nejdříve, nejlépe ihned. Jinak se může stát, že už bude obsazeno. Všechny akce jsou otevřeny i pro další zájemce – nečleny SKM. Počítejte také s termínem členské schůze, která proběhne 5. října. Přejeme všem hezké léto a těšíme se na setkání v září.

Milana Kellerová, foto archiv SKM



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Kontrolní den na hlavním nádraží v Praze. Vzniká tu potřebné spojení se Žižkovem

Za přítomnosti premiéra ČR, ministra dopravy a zástupců Správy železnic se uskutečnil kontrolní den na hlavním nádraží (vizualizace č. 1 a foto č. 2). Za naši firmu se akce zúčastnili ředitel divize 5 Ing. Roman Fuksa, obchodní ředitel Metrostavu Ing. Karel Volf, MBA, obchodní náměstek divize 5 Ing. Jan Kvaš a vedoucí projektu Ing. Tomáš Kohout (na snímku č. 3 odleva). Metrostav zde ve sdružení se společností Hochtief zhotoví prodloužení severního podchodu, který zkrátí chodcům cestu z nádraží směrem na Žižkov. Realizaci kolejového svršku zajistí naše dceřiná společnost Subterra. Prodloužený podchod také zamezí možným střetům chodců a vlakových souprav. Dosud zde totiž i přes zákaz řada lidí pravidelně přebíhá přes koleje. Prodloužení podchodu se vzhledem k přeložkám stávajících sítí a kolejí bude provádět ve dvou etapách tak, aby se provizorně přeložené kabely a kolejnice mohly vrátit do definitivních poloh na již realizovanou novou část podchodu. Během druhé etapy se vybuduje v místě žižkovského výstupu také výtah a dva eskalátory. V poslední třetí etapě se provede napojení rampou na nově budovaný komplex, komerční centrum Churchill Square. Projekt bude řešen tak, aby bylo v budoucnu možné nádraží prodloužit ještě o další nástupiště. Otevření podchodu je v plánu v srpnu roku 2021. „Na propojení mezi Žižkovem a hlavním nádražím čekáme opravdu dlouho. Pro lidi z Prahy 3 se touto stavbou výrazně zlepši dostupnost vlaků a metra C. Do budoucna má proto smysl posunout i tramvajovou zastávku Husinecká k domu Radost, jak nyní v rámci zadání koncepční studie Seifertovy ulice navrhuje hlavní město. Z této oblasti se tak stane významný přestupní uzel mezi metrem, tramvají, autobusy a vlaky,“ uvádí na webu městské části místostarosta Prahy 3 Ondřej Rut.

–red–, vizualizace Design: CALL CALL, foto archiv Metrostavu

Nejlepší pracovníci

Ředitelé jednotlivých divízi ocenili také nejlepší studenty-asistenty manažera, mistry a dělníky za rok 2019. Všem vyznamenaným děkujeme za dobře odvedenou práci, blahopřejeme k ocenění a do dalších let přejeme mnoho úspěchů!

STUDENT-ASISTENT MANAŽERA METROSTAVU

- Ing. Jaroslav Hakl, D1, asistent stavbyvedoucího
- Ing. Jan Jarošík, D3, přípravář
- Jakub Štěpán, D3, Technik student
- David Padrián, D4, referent student
- Bc. Kateřina Štiborová, D5, odborná referentka financování
- Bc. Martina Pěničková, D6, technička studentka
- Bc. Tomáš Novák, D6, technik student
- Ing. Adam Mlateček, D8, asistent stavbyvedoucího
- Ing. Miroslav Kovařík, D9, mistr

MISTR METROSTAVU

- Ondřej Mališka, D1
- Radek Klein, D1
- Ing. Matěj Piwowarski, D1
- Miloš Fillingner, D1
- Jiří Zima, D3
- Jan Komínek, D3
- Petr Masař, D3
- Ladislav Szilágyi, D3
- Michal Vaňko, D4
- Kamil Gattringer, D4
- Marek Mihňák, D4
- Ing. Dominik Hanus, D5
- Martin Kozlovský, D5
- Ing. Šimon Adamečko, D5
- Petr Kleveta, D5
- Jindřich Tesař, D5
- Petr Philipp, D6
- Ing. Jiří Kučera, D6
- Karel Bernold, D6
- Ing. David Podhrázký, D6
- Tomáš Veverka, D6
- Jana Fučíková, D6
- Karel Ptáček, D8
- Martin Jandák, D8
- Petr Augustov, D9
- David Kořan, D9
- Leopold Nevědal, D11

DĚLNÍK METROSTAVU

- Jiří Chroust, D1, provozní zámečnick
- Petr Schmidt, D1, mistr
- Arpád Seffer, D1, tesař
- Karel Bystřický, D1, svářeč kovů
- Zoltán Szulcsanyi, D1, zedník
- Vladimír Turanský, D1, tunelář
- Miloslav Konrád, D1, potrubář
- Oldřich Krejčí, D3, zedník
- Zdeněk Šisil, D3, provozní zámečnick
- Daniel Zehrer, D3, instalatér
- Roman Mudroch, D3, montér OK
- Jaromír Klein, D4, stavební montážník
- Pavel Balún, D4, strojník pracovních strojů
- Marek Chlebák, D4, tesař
- Ján Sabolík, D4, tesař
- Ján Biľo, D4, stavební montážník
- Jozef Lelo, D4, betonář
- Zdeněk Oppl, D4, řidič sil. mot. vozidel nad 7,5 t
- Zdeněk Zachař, D4, řidič sil. mot. vozidel nad 7,5 t
- Pavel Kolář, D4, řidič sil. mot. vozidel nad 7,5 t
- Radek Doležel, D5, tesař
- Dušan Dragoš, D5, betonář
- Radomír Hamták, D5, provozní zámečnick
- Petr Horváth, D5, tunelář
- Luboš Chroust, D5, betonář
- Pavel Kovařík, D5, tunelář
- David Malý, D5, strojník prac. strojů
- Róbert Müller, D5, tunelář
- Luboš Novotný, D5, elektromontér
- Pavol Perdoch, D5, železář
- Michal Prosner, D5, manipulační dělník
- Jozef Straka, D5, tesař
- Roman Vích, D5, zedník
- Jan Voleník, D5, provozní zámečnick
- Petr Zoulik, D5, provozní zámečnick
- Michal Česnak, D6, tesař
- Josef Dudek, D6, tesař
- Lubomír Kocián, D6, tesař
- Roman Mach, D6, zedník
- Zenon Pudlowski, D6, betonář
- Libor Smolík, D6, tesař
- Tomáš Hanzlík, D8, provozní zámečnick
- František Chuda, D8, tesař
- Marek Bříza, D8, řidič sil. mot. vozidel do 3,5 t
- Vladimír Čapek, D9, zedník
- Jindřich Šťastný, D9, zedník
- Zbyněk Vodvářka, D11, provozní zámečnick
- Jiří Boucník, D11, provozní zámečnick

Přehled slev a výhod

Útvar personálního marketingu přináší informace o aktuálních nabídkách a slevách pro zaměstnance Metrostavu na nadcházející měsíce:

- Nabídka společnosti Edenred pro uživatele stravenkových karet – za 5 obědů zaplacených stravenkovou kartou připsán kredit ve výši 131 Kč na další oběd, plus další ceny ve formě losování. Více informací na: <https://extranet.edenred.cz/DoRestaurace/>
- Sleva 50 % na marži u všech výrobků spol. DATART včetně již zlevněných. Platí jak v e-shopech, tak v kamenných prodejnách. Postup pro uplatnění výhody najdete na: <https://www.datart.cz/vip/index.html> (kód je VIPMETROSTAV20).
- Nabídka příměstských táborů v Praze se stavitelskou tematikou od společnosti ABF (Stavba roku, Stavební akademie) pro děti ZŠ. Více informací a přihlášky na: http://www.stavebniakademie.cz/vytvarne_dilny.jsp
- Nabídka Divadla na Fidlovačce na podzimní program – 20% sleva na vstupenky pro naše zaměstnance a jejich blízké. Objednat lze pouze na houdova@fidlovacka.cz nebo telefonicky: 774 077 757. Více na webu: <http://www.fidlovacka.cz/>
- Vstupy zdarma na všechna domácí utkání fotbalového týmu TJ Praga Vysočany – u pokladen stačí říci, že jste z Metrostavu. Více k týmu na: <https://www.tjpragapraha.com/>