

Práce na dálničním tunelu
Prešov se blíží do finále
více ve fotoreportáži na str. 4



KRÁTCE / AKTUÁLNĚ



Nová zakázka v nemocnici

Divize 6 ve sdružení postaví
nový léčebný pavilon
Nemocnice Pelhřimov
(vizualizace), do kterého
se přemístí dětské,
gynekologicko-porodnické

a neurologické oddělení a další pracoviště. Nová budova
bude umístěna ve střední části areálu pelhřimovské
nemocnice tak, aby ji bylo možné pomocí mostů propojit
s ostatními strategickými provozy. Kolegové pod vedením
Ing. Luboše Jonáše již převzali staveniště.

Aktuální informace

k opatření Metrostavu kvůli koronaviru

zaměstnanci najdou na intranetu:

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

Naše firma operativně přijímá řadu opatření.



Na koridoru Hostivař po nových kolejích

Největší železniční stavba na
území Prahy – Rekonstrukce
železničního koridoru
Hostivař – Praha hl. n.,
kterou řídí tým divize 5,

se blíží k významnému milníku. S příchodem nového
jízdního řádu v polovině prosince vlaky opustí původní trať
a z Hostivaře do Vršovic začnou jezdit po nových kolejích.
Sloužit bude již nová zastávka Praha-Eden (foto). Díky
narovnání trasy, které zkrátí koleje o 232 m, a díky zvýšení
rychlosti na 120 km/h, se sníží doba jízdy.

Metrostav zbavuje elektrárnu rtuti

Naše dceřiná společnost DIZ Bohemia, jež od září působí
pod jménem Metrostav DIZ, ve spolupráci s divizí 3
dokončila zařízení na zachytávání rtuti v elektrárně ČEZ
v Mělníku. Stavbaři využili k instalaci nové technologie
odstavený absorber druhé odsiřovací linky, do kterého
osadili reaktor na odstraňování rtuti. Jde o patentovaný
systém americké společnosti W. L. Gore, který byl v České
republice použit poprvé. Technologie garantuje splnění
nového evropského emisního limitu od srpna roku 2021,
tj. sedm mikrogramů rtuti na metr krychlový spalín.

Obchodní úspěchy

Na následujících řádcích uvádíme projekty, které
doplňují výrobní program naší společnosti pro další
období. Během září a října jsme úspěšně vysoutěžili
a podepsali smlouvy na tyto vybrané stavby:

1. Železniční uzel Plzeň – 5. stavba úsek Koterov –
Lobzy. Divize 5.
2. Rekonstrukce odlučovačů, filtrace bloků 21, 22,
23, 24 elektrárny Tušimice. Divize 3.
3. Rekonstrukce tramvajové vozovny Slovany, Plzeň.
Divize 1.
4. Výstavba pavilonu s operačními sály a JIP
nemocnice, Ústí nad Labem. Divize 8.
5. Rekonstrukce pavilonu B nemocnice, Cheb.
Divize 9.
6. Výstavba kanalizace a ČOV, Oravská Lesná,
Slovensko. Divize 8.
7. Rekonstrukce a dostavba Jiráskova divadla, Česká
Lípa. Divize 8.

Ing. Rostislav Štajer

METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

Modernizace dálnice D1



Modernizace tuzemské nejvytíženější dopravní tepny
probíhá několik let a naše dceřiná společnost Metro-
stav Infrastructure a.s. se na ní podílí celkově pěti úse-
ky. Dva z nich, konkrétně úseky 03 a 06 o celkové délce
12,3 km, již byly dokončeny v minulých letech a další tři
úseky (16, 19 a 23) jsou v realizaci. Letos byla zaháje-
na také modernizace posledního úseku mezi exity 168
Devět křížů a 178 Ostrovačice. V těchto místech byl
původní cementobetonový kryt nejvíce poškozen a pro
společnost Metrostav Infrastructure to je velká výzva.

Modernizace dálnice (hlavní foto) je rozdělena na
20 dílčích mezikřížovatkových úseků a představuje v kaž-
dém z nich rozšíření dálničních směrů o 1,5 m a jejich zpev-
něných krajnic o 0,75 m. Dále zahrnuje opravu konstrukce
vozovky, úpravu odbočovačů a připojovacích pruhů,
rozšíření dálničních mostů a přestavbu nadjezdů, reno-
vací kanalizace, výměnu svodidel, opravu a modernizaci
systému tísňového volání, doplnění telematických zařízení
i protihlukových opatření a výměnu kabelových vedení.

Úsek 16: Velký Beranov – Měřín

Celková délka	14,7 km (km 119 až 134)
Vedoucí projektu	Bc. Zdeněk Vlčan
Začátek stavby	duben 2019
Konec stavby	podzim 2021
Dodavatel	sdružení Strabag, Metrostav Infrastructure, Eurovia

Metrostav Infrastructure samostatně odpovídá za
kompletní práce v cca 5 km části hned za Velkým Berano-
vem. Zatím byla v celém úseku dokončena modernizace
pravého jízdního pásu, na levém začnou práce příští jaro.

Úsek 19: Velké Meziříčí-východ – Velké Meziříčí-západ

Celková délka	5,9 km (km 141 až 146)
Vedoucí projektu	Bc. Zdeněk Vlčan
Začátek stavby	březen 2019
Konec stavby	podzim 2021
Dodavatel	Metrostav Infrastructure a.s.

Zde bylo nejnáročnější rozšíření a zesílení 425 m dlou-
hého ocelového mostu Vysočina (foto). Jeho nový pravý
most šel do užívání vloni v září po extrémně krátké výluce

trvající pouhých 70 dní, levý kolegové zprovoznili v říjnu.
Celý úsek bez omezení by měl být hotový letos v polovině
listopadu. Podle klimatických podmínek pak budou ještě
téměř rok probíhat práce na spodní straně mostu.

Úsek 23: Devět křížů – Ostrovačice

Celková délka	10,3 km (km 168 až 178)
Vedoucí projektu	Ing. Jiří Zapadlo
Začátek stavby	březen 2020
Konec stavby	podzim 2021
Dodavatel	Metrostav Infrastructure

Tento úsek je zajímavý zejména tím, že hned po zaháje-
ní prací bylo sneseno pět původních nadjezdů a vysunulo
se zde jednoho mostní provizorium. Náročným obdobím
bylo léto, kdy stavbu výrazně zasáhly přívalové deště,
které znemožňovaly provedené práce a část zabudovaných
materiálů při opravě středního děličního pásu.



„Modernizace každého úseku dálnice D1 je náročná,
a to zejména kvůli extrémně zkráceným časům na jednot-
livé činnosti a z toho plynoucím nárokům na jejich koordi-
naci i celou přípravu stavby. Všechno je ale o lidech. Když
se sejde dobrá parta, která táhne za jeden provaz – tak
jako u nás –, i náročná práce nabývá úplně jiných rozmě-
rů. Rád bych tímto vyjádřil velké poděkování všem našim
lidem, kteří se na modernizaci D1 podíleli či podílejí. Velmi
si jich i naši spolupráce vážím,“ uzavírá Ing. Jiří Salava,
ředitel oblasti pro region Vysočina.

Lenka Svobodová a Mgr. Pavlína Mertl
Foto archiv Metrostav Infrastructure

18. listopadu 2020 / 20 / XXXII

Ptáme se: Jana Juština,
vedoucího projektů divize 8 str. 2

Představení dceřiné společnosti
Metrostav Infrastructure str. 2

Metrostav otevřel tunel v ledové
pustině na Islandu str. 3

Divize 3 dokončila výstavbu bytového
projektu Zahálka v Modřanech str. 3

Pro tramvaje v Plzni

Tým divize 1 se pouští do zajímavého projektu v zá-
padočeské metropoli: pro Plzeňské městské dopravní
podniky (PMDP) v rámci sdružení zmodernizuje tram-
vajovou vozovnu Slovany. Ta slouží již od roku 1943,
jenže již déle nevyhovuje aktuálním potřebám moderní
veřejné hromadné dopravy.

Rekonstrukce bezpochyby přispěje ke spolehlivosti
provozu tramvajové traktce, což bude mít podíl na zlepšení
plynulosti dopravy v městské aglomeraci. Plánovaná mo-
dernizace vyřeší i další problémy, jelikož počítá s umís-
těním dosud chybějící myčky tramvají, diagnostiky kol,
průjezdny koleje usnadňujícími provoz ve vozovně
či novou administrativní budovou (vizualizace). Dodejme,
že zhotovitelem projektové dokumentace je Metroprojekt
Praha ve sdružení s firmou Mott MacDonald.

Střechy budou osazeny vegetací

V rámci záměru dojde bezpochyby ke zlepšení životního
prostředí v okolí. Jde jednak o snížení hlukové zátěže
a jednak o minimalizování tepelné zátěže, a to díky tomu,
že vozovna bude mít tzv. zelenou střechu. Ta umožňuje
i akumulaci dešťové vody. Přebytková voda ze zelených
střech bude jímána do nádrže a bude využita jako voda
technologická pro mytí tramvajových vozidel.

Modernizace vozovny již začala a s dokončením se
počítá na konci roku 2022. Rekonstrukce bude probíhat
jako celek při zachování částečného provozu vozovny.

–red–, vizualizace Metroprojekt



GAU je již na Želivce!

Tým divize 6 v rámci zakázky Modernizace úpravní vody Želivka dva roky buduje se svými partnery ve sdružení SMP a Geosanem nový stupeň úpravy pitné vody, a to filtraci za pomoci granulovaného aktivního uhlí (GAU). Počátkem listopadu byl dokončen jeho transport a ukládání (foto č. 1 a 2).

Granulované aktivní uhlí z vody dokáže odstranit nežádoucí látky (foto č. 3), s nimiž si tradiční filtrační systémy neporadí. V rámci projektu byla již vybudována nová hala (foto č. 4, 5 a 6), kde se nachází 16 filtračních van s celkovou plochou 1600 m². Právě v nich jsou uloženy téměř 3000 m³ GAU od výrobce, belgické firmy Chemviron S.A.

„Nyní probíhá a bude probíhat dokončování a ověřování funkčnosti technologií. Vše směřuje ke komplexním zkouškám kompletní stavby, které chceme provést v lednu 2021 a následně dokončenou zakázku předat investoři,“ shrnuje vedoucí projektu Ing. Petr Brož.

–red–, foto Petr Adámek



Rodí se budoucí lídr dopravního stavitelství

Přechod organizačního prvku označovaného v Metrostavu jako divize 4 do samostatné akciové společnosti Metrostav Infrastructure a.s. je úspěšným završením jedné z našich dlouhodobých strategických operací. Dopravní stavitelství (foto č. 1) je specifická činnost vyžadující svůj vlastní způsob řízení, oblastního pokrytí a technického vybavení. Nyní se za Skupinu Metrostav nachází v jedné samostatné entitě schopné konkurovat obdobným společnostem na trhu.

Předmětem přechodu byl celý organizační prvek označovaný divize 4 vyjma několika středisek zajišťujících zakázky této divize realizované v Polsku, Německu a na Slovensku. Jedná se o ucelenou část vykazující hospodářskou a funkční samostatnost. Společnost, která tuto část závodu Metrostavu převzala, nebyla nová, ale existuje v portfoliu koncernu Skupina Metrostav od roku 2012. V představenstvu Metrostav Infrastructure působí kolegové z bývalého vedení divize 4, Ing. Radim Čáp, Ph.D., Ing. Zdeněk Ludvík a Ing. Marek Steiner.

Společnost Metrostav Infrastructure nabyla veškeré jmění (tedy aktiva i pasiva) náležející k převáděné části závodu. Jedná se především o majetek, práva, dluhy, pohledávky, právní vztahy, zaměstnance. Součástí převáděné části závodu jsou i reference a know-how pro realizaci dopravních staveb.

Osvědčené řešení pro stavební trh

První úvahy o přeměně divize 4 Metrostavu na samostatnou akciovou společnost se objevily na přelomu let 2008 a 2009. Společnosti určené výhradně pro výstavbu infrastruktury mají totiž všechny významné stavební koncerny na evropských trzích a jedná se o efektivní model. Nicméně kvůli tehdejší nadcházející hospodářské a finanční krizi se vedení Metrostavu rozhodlo k operaci tenkrát nepřistoupit.

Následně došlo ke stabilizaci trhu v segmentu dopravních staveb a k dalšímu rozšiřování činností divize 4. Ta se postupně rozrostla a dosáhla svých limitů z hlediska efektivity řízení a možnosti dalšího rozvoje v segmentu silničních dopravních staveb v rámci společnosti Metrostav, proto bylo vhodné uvažovanou strategickou operaci dokončit.

Vyčlenění specifických činností není v našem koncernu ničím novým nebo neobvyklým. Podobně vrcholový

management Metrostavu v minulosti uvažoval a následně postupoval při vyčlenění našich developerských činností z divize do společnosti Metrostav Development, která se následně úspěšně etablovala na trhu.

Slibná budoucnost

Společnost Metrostav Infrastructure již v tomto roce zaznamenala první velký úspěch v soutěži, vyhrála výběrové řízení na stavbu obchvatu v Opavě (na snímku č. 2 slavnostní zahájení) a odstartovala tak novou éru svého působení v oblasti dopravního stavitelství. Další vítězství netrvalo dlouho a pokračovalo úspěchem ve výběrovém řízení na stavbu I/39 Soumarský most – Lenora, a také stavbami D1 Velká Bíteš, rekonstrukce mostu ev. č. D1-201 vlevo, Polní cesta C1 v k. ú. Lomy u Jemnice, Modernizace silnice II/298 Býšť, hranice kraje, km 9,700 – 14,420 vč. dešťové a splaškové kanalizace v obci Býšť a dalšími. Metrostav Infrastructure pokračuje v realizaci významných dopravních staveb, které byly součástí přechodu. Především jde o modernizaci tří úseků dálnice D1, výstavbu dálnice D11, D35, D6 nebo D48.



Díky nejnovějším a nejmodernějším technologiím, které Metrostav Infrastructure stále inovuje, a také díky mnohaletým znalostem a zkušenostem profesionálních pracovníků, ocení jistě všichni objednatelé kvalitně odvedenou práci. Všem kolegům v Metrostav Infrastructure za redakci firemních novin přejeme úspěšnou budoucnost plnou projektů, které zlepší životní prostředí, životní úroveň a dopravní dostupnost nejen nám, ale i všem ostatním obyvatelům České republiky.

Text a foto Metrostav Infrastructure

Vzděláváme se i v nelehké době pandemie!

Centrum vzdělávání Skupiny Metrostav, za spolupráce kolegů ze všech našich společností, nabízí řešení vzdělávacích potřeb jednotlivců a týmů také v obtížných podmínkách protipandemických opatření. Bylo nutné urychlit zavádění nových forem vzdělávání. Z ohlasů vnímáme, že nová podoba některých rozvojových aktivit je tím, co naše týmy potřebují.

V uplynulých měsících, za velké součinnosti s kolegy z divize 9, vznikly dva unikátní projekty zařazené do systému Odborných technických seminářů. Kurzy Požární bezpečnost staveb a Technického zařízení budov byly jednoznačně velmi očekávané vzdělávací odborné aktivity letošního roku. Svým rozsahem a přednášenou tematikou oslovily mnoho odborníků napříč celou naší Skupinou. S ohledem na přijatá opatření k zamezení šíření covidu-19 bylo konání těchto očekávaných akcí po jarních odkladech v podzimních termínech opět ohroženo. Týmu Centra, v úzké součinnosti všech garantů, lektorů i účastníků, se podařilo uskutečnit tyto aktivity v proměnlivých formách sdílení informací také v různé podobě za přítomnosti posluchačů i lek-

torů. Při zabezpečení akcí se využily nově pořízené audiovizuální prostředky Centra pro distanční výuku včetně pořízené záznamů přednášek. Na základě ohlasů realizace těchto Odborných technických seminářů, ale i po získaných zkušenostech s on-line přenosy v rámci vstupních školení nových zaměstnanců bude Centrum dále aktualizovat formy stávajících kurzů.

Prostor pro kurzy elektronickou formou

Možnosti zabezpečení e-learningových kurzů v rámci aplikace Edunio se budou také rozvíjet. Dostupnost některých rozvojových akcí včetně sdílení informací napříč Metrostavem i Skupinou pomocí právě této aplikace jsme již prověřili v rámci povinných kurzů s tematikou trestněprávní compliance či profesním školením pro řidiče osobních vozidel. I osvětové aktivity Centra by mohly být v příštím období více přenášeny prostřednictvím e-learningu. Na tom tým Centra již pracuje ve spolupráci s některými dodavateli rozvojových aktivit, odbornými sdruženími i se Senior klubem Metrostavu.

Mgr. Zdeněk Kostříž

P T Á M E S E

Jana Juština, vedoucího projektů z divize 8



Ve stavařině se pohybuje zhruba 25 let, poté co odmaturoval. Do Metrostavu Jana Juština přivedl dnes bývalý kolega Ing. Roman Vildner, se kterým začínal ve firmě Vodní stavby Praha a následně i v dalších společnostech. Nyní Jan Juština působí v rámci ústeckého zastoupení divize 8.

Můžete přiblížit, na které typy zakázek se zaměřujete?

Nemyslím si, že mám nějaké pevné zaměření, protože už jen za čtyři roky, co působím u Metrostavu, jsem realizoval velmi různorodé stavby. Od vodních děl přes stavby technické infrastruktury až po výstavbu provozních či skladovacích hal.

Jakými projekty nyní žijete nejvíce, na kterých stavbách aktuálně pracujete?

Je to třeba přeložka inženýrských sítí v dobývacím prostoru Slatinice na Mostecku (Hořanský koridor), kde tuto stavbu realizujeme ve sdružení s divizí 3, která je vedoucím účastníkem sdružení. A rád bych také zmínil další projekty: revitalizaci panelového sídliště Březiny u Děčína, IV. etapa, výstavbu dopravního terminálu města Litvínov, revitalizaci budov bývalé opravní na podnikatelský objekt společnosti HIT OFFICE s.r.o., dále „drobné“ zakázky pro společnost Tivall Nestlé v Krupce a také zakázku pod názvem Likvidace skladů potrubí pro společnost NET4GAS v rámci výstavby plynovodu Capacity4Gas na západě Čech. Tým divize 8 tu spolu s partnerem ve sdružení – belgickou firmou Denys – buduje 63 km dlouhý plynovod od obce Hora Svaté Kateřiny k obci Malměřice.

Zmínil jste tzv. Hořanský koridor. Můžete připomenout tuto stavbu?

Dnes se chýlíme k závěru a v podstatě již probíhají dokončovací práce. Finalizujeme dokladovou část a projekt skutečného provedení k předání a kolaudaci jednotlivých objektů. Všechna potrubí jsou již přepojena a v provozu. Hlavní specifikum byla vlastní přeložka deseti potrubí různých vlastníků a průměrů (od 150 mm do 1200 mm) v úseku pěti kilometrů na odtěžené části výsypky lomu v areálu Vršanské uhelné, kde jsme museli vybudovat kilometry přístupových cest, abychom vůbec mohli pracovat. Rád bych také zmínil výbornou spolupráci s kolegy z divize 3 a poděkoval celému realizačnímu týmu za perfektně odvedenou práci. To nejhorší máme za sebou, takže nyní mohu potvrdit, že jde o jeden z nejnáročnějších projektů, jaký pamatuji.

Co zde bylo asi nejobtížnější?

Nejobtížnější byla práce v náročném terénu, a to hlavně v zimním období a při vydatných srážkách. Právě v tomto období byly prováděny největší výkopové práce pro souběžné vedení dvou potrubí Povodí Ohře Ø DN 1200 o objemu cca 140 000 m³.

Z jiného soudku je výstavba dopravního terminálu města Litvínov. Co vše vás v této zakázce čeká?

Cílem projektu je komplexní modernizace prostoru stávajícího autobusového nádraží, které využívají linky městské, regionální i dálkové veřejné dopravy. Zahrnuje stavební úpravy přestupního uzlu a parkoviště. V současnosti dokončujeme I. etapu, která zahrnuje rekonstrukci ulice Mostecká včetně přeložek inženýrských sítí a v druhé polovině listopadu zahájíme druhou a největší část týkající se vlastního terminálu včetně nové kanalizace.

Na který projekt z minulosti rád vzpomínáte?

Na zakázku Vodohospodářská opatření v Žimu a Bořislavy na Teplicku, kdy po dokončení rybníků, terénních úprav a nových cest je za vámi opravdu něco pěkného a funkčního vidět. V místech, kde býval les, jsme vybudovali krásný rybník s travnatou pláží a kameny opevněnou hrází.

A když se vrátíme do současnosti, komplikují koronavirová opatření nějak práci na vašich stavbách?

Zatím našťastí nijak zásadně, byť řada kolegů – jak ze strany objednatele či z našich řad – si už karanténou nebo přímo nemocí covid-19 prošla. Věřím ale, že pandemii překonáme a zdárně dokončíme všechny projekty.

Za rozhovor děkuje David Kalců

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Bytový projekt Zahálka v Modřanech hotov

Divize 3 dokončila v říjnu výstavbu dvou výškových domů projektu Zahálka v pražských Modřanech (foto). V první etapě projektu s dřívějším názvem Riverpark Modřany vznikl na pozemcích bývalého brownfieldu základ nové rezidenční čtvrti s bytovými domy G a F. Většina z celkem 240 nových bytů první etapy našla zájemce už před dokončením. Těsně před kolaudací díla měl investor v nabídce již jen tři volné byty.

Ambiciózní projekt, podle něhož vyroste na zvýšené platformě mezi železniční a tramvajovou tratí ucelený soubor sedmi věžových domů propojených suterény a zpevněnými plochami, se stal Realitním projektem roku 2019. Bodoval přitom ve dvou kategoriích, získal Cenu odborné poroty i Cenu architektů. Soutěž je přehlídkou nejoblíbenějších českých developerských projektů v regionech ČR. „V ostré konkurenci nejrůznějších rezidenčních projektů byla oceněna mimořádná kvalita architektury a její soulad s atraktivní lokalitou, do níž je zasazena,“ uvádí v tiskové zprávě developer – společnost Horizon.

Ve spolupráci s dalšími středisky

Stavbaři divize 3 nastoupili na staveniště v červenci loňského roku, kdy už byly provedeny zemní práce, piloty a probíhala realizace železobetonové konstrukce, tedy ty části zakázky, které si investor zajišťoval sám. Dodávku vodovodních a kanalizačních řadů zajišťovali kolegové z divize 1. Obvodové pláště i s netradičním osazením představenými okny, které se označují anglickým pojmem bay windows, realizoval nový útvar divize 3 – Středisko lehkých obvodových plášťů (LOP).

Divize 5 dokončila lávku přes Ohři dříve

Na konci října mohli turisté a cyklisti poprvé využít novou lávku přes řeku Ohři ve Svatošských skalách. Na hojně navštěvované místo především během jarních a letních měsíců zavítala řada lidí v době podzimní vlny pandemie koronaviru. Mohli si tak prohlédnout a hlavně využít lávku, kterou letos v průběhu osmi měsíců vybudovala divize 5, a to o dva měsíce dříve!

Nová lávka (foto) vznikla v místě původního mostu přes Ohři v části nazvané Pionýrské nad Ohří. Z původního mostu zůstal zachován jen jeden pilíř v řece a zbytky dalšího pilíře a opory na levém břehu. Tým Ing. Zdeňka Rozsypálka místo něj vybudoval necelých 62 m dlouhou lávku, která má visutou konstrukci s lanem tvaru řetězovky. Na něm je pomocí svislých tyčových závěsů zavěšena mostovka s vrcholovým obloukem. Základní konstrukci mostovkového roštu z oceli tvoří dva hlavní nosníky a příčníky po 2,5 metrech. Na příčníky dělníci položili modřínové podélníky a dubové mostiny. Ocelové pylony z dvojice kruhových trubek výšky 10 m ukloněné dozadu



Právě „arkýřová“ okna byla pro stavbaře novou zkušeností. „Bay windows, což jsou vlastně vnitřní části bytů umístěné na balkonech, vyžadují ne zcela standardní materiály a konstrukce, např. vakuové izolace, dokonale parotěsné fólie, masivní hliníkové rámy a podobně,“ popisuje vedoucí projektu Ing. Jan Krajdl.

Tato stavba na pomezí Hodkoviček a Modřan měla více specifik a zajímavostí. Určitou zvláštností byl například požadavek na certifikace BREAA, běžný u kancelářských budov, ale nikoli u bytových domů. „Nicméně po stavební stránce zde nebylo nic zásadně složitějšího a nepřekonatelného. Co průběh výstavby významně ovlivnilo, byly dopady první i druhé vlny opatření vlády České republiky k zastavení postupu nemoci covid-19. Šlo o personální kapacity, dodávky materiálů i samotné omezení, se kterým se potýkali jak naši dodavatelé, tak bohužel i členové týmu,“ shrnuje Ing. Krajdl.

Blanka Růžičková, foto Petr Adámek

■ Bay windows je obecný výraz pro všechny vyčnívající okenní konstrukce. Jako arkýřové se označují tehdy, pokud jsou podepřeny konzolou nebo jiným nosníkem. Tyto typy oken jsou známy už od středověku, v novodobé historii se rozšířily hlavně v anglosaských zemích.

■ Wikipedie dále uvádí, že díky arkýřovým oknům může místnost vypadat větší a že poskytuje výhled, který by u běžného plochého okna nebyl k dispozici.

zafixovala šikmá kotevní lana. Pylony dělníci založili na železobetonové opěře s kamenným obkladem. Nejnápadnější na celé lávce je dřevěné zábradlí z modřínu ve tvaru ondřejských křížů. Čela zdvojených propustků stavbaři obložili kamenem, který získali ze zachovalé levobřežní opěry původního mostu.

Skoro jako v pustině

Na začátku stavby museli dělníci odbourat pilíř původního mostu. „To jsme prováděli trhacími pracemi, které samy o sobě nebyly nijak složité. Náročnější bylo dostat na místo jakoukoli mechanizaci,“ vzpomíná vedoucí projektu a dodává, že stavba proběhla bez větší komplikací. „Nicméně některým neočekávaným potížím jsme se přesto nevyhnuli. Řízení zakázky komplikovala skutečnost, že v okruhu tři kilometrů nebyl signál mobilního telefonu a pevná linka nebyla na staveniště zavedena. Nepříjemné bylo i uzavření hotelů a penzionů během první vlny epidemie. Někteří kolegové museli denně na stavbu dojíždět i více než sto kilometrů,“ dodává Ing. Rozsypálek. Přesto se jeho týmu podařilo vybudovat bezbariérovou lávku a upravit i její okolí dřív, než stanovil harmonogram.

Ještě předtím, v polovině září, prošla lávka náročnou zatěžkávací zkouškou. Nové dílo má totiž v případě potřeby kromě turistů, vodáků a cyklistů sloužit i k přejezdu sanitních vozů do blízkého rekreačního areálu. Na lávku proto vjely čtyři dodávky v barvách Metrostavu, které měly na korbě naplněné nádrže s vodou. Za přísného dohledu odborníků z Kloknerova ústavu se tak potvrdilo, že konstrukce lávky splňuje požadovanou nosnost.

Martina Vampulová, foto archiv Metrostavu

Metrostav otevřel tunel v pustině na Islandu

Miliony let staré lávové příkrovy, polární záře a až 15metrové závěje. Při poslední zakázce na Islandu scházelo stavbařům Metrostavu snad už jen spatřit sněžného muže. V neděli 25. října 2020 dobrodružství na severozápadě země skončilo a do nového silničního tunelu Dýrafjarðargöng (foto č. 1 a 2), jehož název se Čech raději ani nesnaží vyslovit, vjeli první řidiči. Kvůli karanténním opatřením předcházela otevření závor pouze symbolická akce „na dálku“ – projev ministra dopravy z kanceláře v Reykjavíku.

Dvoupruhový tunel Dýrafjarðargöng měří 5,3 km a vede skrz náhorní rovinu Hrafnseyrarheiði. Pro místní obyvatele je velmi důležitý, protože propojuje dva fjordy a řidičům zkracuje cestu o více než 30 km! Až dosud bylo přitom v zimním období zcela běžné, že sníh a mráz vyřadil z provozu původní silnici a odřízl celou jižní oblast od civilizace až na týdny či měsíce.

„Jak už v Metrostavu za ta léta dobře víme, drsný sever vždy připraví stavbařům tvrdou zkoušku, a to nejen z pohledu fyzických, ale i psychických sil. Letos se k zimě, tmě a samotě ještě přidaly kvůli pandemii koronaviru obavy z nákazy, vládní restrikce a nejistota návratu. O to víc mě těší, že jsme během stavby dokázali vytvořit několik rekordů v rychlosti ražby – vyrazili jsme 111 m za týden a 405 m za měsíc!“ prozrazuje Aleš Gothard, předseda představenstva společnosti Metrostav Norge AS.

„Jižní portál je asi úplně nejbizarnější místo, na kterém jsme kdy stavěli. Jde o jednu z nejměkčích oblastí na Islandu, která byla až do zprovoznění tunelu prakticky nepřístupná. Přes zimu jsme tam byli až pět týdnů úplně odříznuti od světa. Zažili jsme i vichřice, za kterých jsme nemohli opustit základnu. Jsem rád, že je projekt hotov a nikomu se nic nestalo,“ uvedl vedoucí projektu Dýrafjörður Ing. Josef Malknecht z Metrostavu.

Metrostav působí na Islandu téměř nepřetržitě již 14 let. V zemi ohně a ledu vybudoval čtyři tunely o celkové délce 23 km. Ten poslední postavil ve sdružení s místní firmou Suðurverk v letech 2017–2020. Český stavební trh také nadále trápí nedostatek zakázek, a to zejména v oblasti podzemních staveb. Metrostav proto dlouhodobě nachází uplatnění v zahraničí a Island rozhodně není jedinou zemí, kde působí – jeho pracovníky znají i v Norsku, Finsku, Polsku, Bělorusku a dalších státech.

Ing. Vojtěch Kostiha, foto archiv stavby



7500

metrů čtverečních repliky keramických obkladaček nalepili stavbaři během rekonstrukce bývalého sídla Elektrických podniků v Bubenské ulici.

Českolipské Jiráskovo divadlo čeká oprava

Všechna divadla v České republice jsou zavřená. Výjimkou není ani Jiráskovo divadlo v České Lípě. To na rozdíl od ostatních ovšem nezavřela pandemie koronaviru, ale dlouho plánovaná rekonstrukce.



Původně vedení města zvažovalo výstavbu nové budovy či přesun divadelního souboru do jiného objektu. Nakonec ale zvítězila myšlenka rekonstrukce historických prostor divadla v Panské ulici, které vznikly ve 30. letech minulého století. Momentálně tak herce, osvětlovače a kulisáky nahradili stavbaři z naší divize 8, aby původnímu místu vtiskli novou tvář (vizualizace).

V divadle se během rekonstrukce změní takřka vše s výjimkou obvodových stěn. Návrh ateliéru architekta Adama Rujbra počítá s přesunem hlavního vchodu divadla do Panské ulice, současný vchod z Jiráskovy ulice bude užíván jako služební. Obě ulice pak propojí nová pasáž, aby už nebylo nutné budovu obcházet. Vedle hlavního sálu vzniknou v divadle i dva salonky a foyer s mobilním barem, který bude možné využít pro klubová divadelní představení a komorní koncerty. Celý objekt bude kompletně bezbariérový, rozšíří se kapacita divadla o druhý balkon a rozsáhlými změnami projde i zázemí divadla.

„Rekonstrukci a dostavbu začínáme sejmutím původních lustrů a dále bouracími pracemi. Musíme kompletně očistit konstrukci od obkladů, omítek a příček. Následovat budou bourací a sanační práce v 1. nadzemním podlaží,“ popisuje hlavní stavbyvedoucí Ing. Aleš Kunca. Podle něj jsou v historické budově nejceněnější části hlavně sklepy a zmiňovaná historická svítidla. V neposlední řadě i busta Aloise Jiráska. „Tyto součásti budeme zachovávat a repasovat,“ dodává Ing. Kunca. Z hlediska prací pak podle

vedoucího projektu Petra Václavíka budou nejnáročnější podchytávky stávajících konstrukcí, při nichž budou dělníci bourat nové velké otvory pod nosnými zdmi. Na závěr náročné rekonstrukce, která potrvá rok a půl, si bude muset zkušený tým poradit i se všemi systémy spojenými s provozem divadla. „Sklobit audiotechniku, jevištní techniku a další technologie tak, aby vše fungovalo, bude trochu náročnější,“ připouští Ing. Kunca. Naše firma zde totiž zajišťuje i kompletní dodávku vybavení interiéru.

Tříměsíční archeologický průzkum

Budova divadla se nachází v památkové zóně a přes dvůr objektu kdysi vedly hradby města. Archeologové tak podminili rekonstrukci dvora možností tuto část stavby pečlivě prozkoumat, takže stavbaři v napjatém harmonogramu musejí počítat i s tříměsíčním archeologickým průzkumem. Zatímco archeologové možná něco objeví, už teď je jisté, že v divadle se bude také skrývat. Nepůjde ovšem o žádný herecký artefakt či umělecké dílo, ale o stávající trafostanici. „Architekti přišli s nápadem, že se obezdí budovou a zůstane v původním stavu zakomponovaná do hlavního vstupu,“ vysvětluje vedoucí projektu.

Ačkoli je rekonstrukce teprve na začátku, už teď je jasné, že skončit musí určitě o letních prázdninách v roce 2022, kdy je naplánován start nové divadelní sezony.

Martina Vampulová

Vizualizace Adam Rujbr architects

Vývoj cen bydlení v EU

Evropská komise zveřejnila opět výsledky srovnání cen domů / bytů v Unii, do něhož se započítávají obytné nemovitosti zakoupené domácnostmi (rodinné a řadové domy, i byty – staré i nově postavené).

Při srovnání vývoje ve druhém čtvrtletí 2020 se stejným obdobím roku 2019 zjistíme, že dva státy vykázaly meziroční růst cen o více než 10 procent: Lucembursko a Polsko. Je zajímavé, že pokles cen zaznamenalo jenom Maďarsko (-5,6 procenta) a Kypr (-2,9 procenta). Souhrnný údaj za eurozónu vykazuje růst cen domů a bytů o 5 procent. Údaj za celou EU27 vykazuje růst cen domů a bytů o 5,2 procenta.

PhDr. Dušan Čechvala

Vývoj ve vybraných státech:

Lucembursko	13,3%
Polsko	10,9%
Slovensko	9,7%
Chorvatsko	8,3%
Česká republika	7,7%
Rakousko	6,9%
Německo	6,6%
Francie	5,5%
Belgie	4,5%
Itálie	3,4%
Švédsko	3,3%
Bulharsko	2,9%
Španělsko	2,2%
Dánsko	1,4%
Finsko	0,5%

Tablety pro školáky

Naše společnost minulý týden věnovala Základní škole J. K. Tyla v Písku deset tabletů, které bude moci zapůjčit svým žákům, aby se mohli lépe zapojit do distanční výuky. Potřebnou techniku včetně pouzdra řediteli školy Pavlu Kocovi předal Ing. Milan Hromádka z jihočeského zastoupení divize 6.

Učitelé již vytipovali děti, kterým techniku na potřebnou dobu zapůjčí. Škola se snažila vybavení získat různými cestami, úspěšná byla až výzva zveřejněná na facebooku. Na ni zareagoval Metrostav a tablety pro školu a její žáky koupil. „Z daru máme obrovskou radost a velice za něj děkujeme,“ uvedl Pavel Koc. Za techniku určenou pro děti poděkovala také starostka Eva Vanžurová, která se za město Písek předání daru zúčastnila.

-red-, tisková zpráva města Písek

Cena pro divizi 6 za rekonstrukci jezu

V rámci soutěže Vodohospodářská stavba roku 2019 získal zvláštní cenu projekt rekonstrukce jezu na řece Sázavě v Podělských. Ocenění bylo uděleno v kategorii Stavby související s vodními toky. Práce na jezu probíhaly pod vedením Ing. Tomáše Beržinského z divize 6. Celému realizačnímu týmu blahopřejeme!

Zakázka zahrnovala kompletní rekonstrukci pevného kamenného tělesa jezu (foto), což si vyžádalo vybudování dočasných jímek a přístupových komunikací. Poté, co proběhlo odbourání původní konstrukce jezu vybaveného skluzem pro splouvání vorů, se v novém betonovém tělese budoval technický rybí přechod a propust pro malé sportovní a rekreační lodě.

Nový jez má železobetonovou konstrukci a kamenný obklad v délce necelých 19m. Součástí rekonstrukce jezu byla také výstavba schodišť pro vodáky, opevnění pravého břehu kamennou dlažbou a oprava komunikací. Na této části zakázky se vedle divize 6 podílela na konci stavby také společnost BES ze Skupiny Metrostav.

-red-, foto Petr Adámek



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Práce na dálničním tunelu u města Prešov na Slovensku směřují do finále

Tunel Prešov (na snímku č. 1 západní portál s dokončenými hloubenými tunely) leží na slovenské dálnici D1 a je součástí 7870 m dlouhého úseku mezi MÚK Prešov západ a MÚK Prešov jih, který buduje sdružení českých i slovenských firem Eurovia a Metrostav spolu s Doprastavem. Metrostav má na starosti výstavbu tunelu a spoluúčast na některých společných objektech. „V současné době finišují práce na cementobetonovém krytu vozovky v severní tunelové troubě (foto č. 2), kde byla betonová vozovka položena během jednoho týdne. V druhém tunelu (jižním) probíhají najednou práce na nátěrech definitivního ostění zesvětlujícím nátěrem, betonáže chodníků nutných pro budoucí pojezd finišerů na betonáž cementobetonového krytu a realizují se podkladní vrstvy vozovky, které představuje štrková vrstva tl. 400 mm a CBGM (cementem stmelené kamenivo) tl. 220 mm. Rovněž se pracuje na napojení drenážního systému do kanalizačních stok na portálech tunelu, které odvedou horninovou vodu do blízkých vodních toků,“ popisuje vedoucí projektu Ing. Jiří Břichňáč z divize 5 s tím, že na počátku listopadu jejich práci ztížila pandemie covidu-19, kdy část jeho týmu musela být v karanténě. Stavbaře čekají ještě práce na cementobetonové vozovce v jižním tunelu, realizace opěrných stěn a zásypů na obou portálech. Dále se budou instalovat technologické celky, které zajišťují bezpečnost v tunelech, a to tak, aby úsek dálnice mohl být zprovozněn v červenci 2021 (snímek č. 3 zachycuje pohled na trasu dálnice při výjezdu z tunelu Prešov směrem na Poprad).

-red-, foto archiv stavby

TBG Metrostav a čisté okolí betonáren

Naše dceřiná společnost TBG Metrostav si pořídila nový samosběrný zametač. Tento zametací vůz denně čistí všechny betonárny TBG Metrostavu i provoz TBG Pražské malty a k nim přilehlé komunikace.

Zametač pomocí soustavy zametacích kartáčů, skrápěcího zařízení a odsávací hubice slouží pro sběr prachových částí, písku, stěrku, zbytků betonu, listů a dalších nečistot z povrchu komunikací. Díky skrápěcímu zařízení je provoz zametacího stroje téměř bezprašný. Účelem je intenzivním úklidem omezit množství polétavých částic v ovzduší betonáren a zajistit, aby byly i okolní komunikace čisté a bezprašné. Vůz je v provozu téměř neustále.

Ing. Kristýna Vinklerová

Aktuality z Metrostavu i videa z našich projektů najdete na www.facebook.com/Metrostav a na webu www.metrostav.cz

Grand Prix pro kalendář Metrostavu

Náš letošní kalendář získal hlavní cenu v soutěži Kalendář 2020, kterou organizuje společnost ABF. Kromě toho získal ocenění i za využití fotografie. Kalendář Metrostavu tradičně připravuje Útvar vztahů k veřejnosti (ÚVV). Dílo oslavuje rekonstrukci Historické budovy Národního muzea, která byla ukončena v loňském roce a patří k nejvýznamnějším tuzemským projektům naší společnosti.

Porota soutěže, ve které zasedli odborníci z oblasti grafického designu, polygrafického průmyslu a reklamy, udělila Grand Prix za „soubor vydařených fotografií v krásném obalu“. Kalendář skvěle reprezentuje jak samotné Národní muzeum, tak i firmu Metrostav, která jej rekonstruovala. Porota ocenila velmi kvalitní zpracování díla, které není vždy samozřejmostí. Udělení Ceny za fotografii porota zdůvodnila perfektním zpracováním fotografií a vysokou řemeslnou kvalitou kalendáře s chytrými a důmyslnými detaily.

Nápad kombinovat různé prvky

„Ocenění je odměnou nejen za krásné fotografie, pečlivou práci a nápad kombinovat různé detaily, jako je reliéfní ražba, termoražba či kruhový výsek ve tvaru loga na obálce, ale také za dokonalé zpracování,“ vyjmenovává Martina Rychtalíková Malá, která kalendář připravovala ve spolupráci se Studiem Press.

Velkoryse pojatý nástěnný kalendář na 14 listech představuje fotografie zrekonstruovaných interiérů a budovy Národního muzea. Na titulním listu je noblesně využit parciální lak, který nenápadně vyznačuje rok a kalendárium. Titulní list kryje „obálka“ z velmi kvalitního částečně recyklovaného matného kartonu s reliéfní ražbou (slepiskem) loga firmy a letopočtu. Skrz kruhový výsek ve tvaru loga ve středu obálky je vidět část fotografie již zmíněného proskleného středu kupole renovovaného stropu panteonu.

Velkoformátové fotografie jsou tištěné na kvalitním matném křídovém papíru a opatřené lesklým parciálním lakem. Letošní kalendář Metrostavu je krásným dárkem či téměř sběratelským kouskem.

Silvie Marhoulová

Foto archiv Metrostavu



2