



KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

Další zakázka na Slovensku se rozbíhá

Jeden z posledních chybějících úseků dálnice mezi Bratislavou a Košicemi se začne stavět už letos 1. června a dodavatelky se na něm bude podílet divize 5. Slovenská Národní dálniční společnost totiž 6. dubna konečně podepsala smlouvu se sdružením firem Eurovia SK, Eurovia CS, Doprastav, Metrostav a Metrostav Slovakia. Stavba téměř 8km úseku D1 Prešov západ – Prešov jih potrvá čtyři roky a obsáhne mimo jiné dvě mimořádně velké MÚK, více než 2km tunel Prešov a 18 mostů. Za Metrostav se vedoucím projektu stal Ing. Tomáš Daneš.



Řídíme to všichni

Spolek Cesta za snem odstartoval další zajímavý projekt, ve kterém mu opět pomohl i Metrostav. První akce s názvem Řídíme to všichni proběhla 1. dubna na autodromu v Mostě

a kromě jiných se jí zúčastnilo na 70 hendikepovaných řidičů včetně Jiřího Ježka, neúspěšnějšího paracyklisty světa. Mezi jinými aktivitami měli všichni možnost vyzkoušet si také jízdu terénním autem Metrostavu (foto) po speciální offroadové dráze. Cílem programu bylo ukázat, že i s těžkým postižením lze žít naplno.

Blanka slouží spolehlivě

Tunelovým komplexem Blanka, jehož stavbě se věnoval téměř celý Metrostav, projelo v předvelikonočním týdnu padesátimiliónové auto. Zkrácení cesty ze Smíchova do Troje si řidiči užívají a pochvalují už více než rok a půl.



Samolepky MHCM

V souvislosti s podporou dalšího ročníku Metrostav Handy Cyklo Maratonu (MHCM), který pořádá spolek Cesta za snem, nechal Metrostav vyrobit samolepky na auta s novým

logem závodu. Stejně jako vloni se mohou lepit vlevo od zadní SPZ. Uživatelé firemních vozů samolepky získají prostřednictvím střediska osobní dopravy divize 11. Kdo ji bude chtít na soukromé auto, může si ji vyzvednout na hlavní recepci v hale Palmovka Parku II v Libni.

Barborka u kolektoru Hlávkův most

Od 22. března dohlíží na ražbu kolektoru Hlávkův most dřevěná soška sv. Barbory, které požehnal páter Benedikt. Slavnostního aktu ze zúčastnil také Ing. Ondřej Fuchs, generální ředitel společnosti Subterra, která se na přeložce sítí z mostu do kolektoru pod Vltavou podílí.

Setkání lídrů českého stavebnictví

Na Pražském hradě se 12. června uskutečnilo Setkání lídrů českého stavebnictví. Metrostav je výhradním stavebním partnerem celonárodní diskuze klíčových členů vlády ČR s více než 500 řediteli stavebních, projektových či developerů firem. Účast potvrdili premiér Bohuslav Sobotka, ministr financí Andrej Babiš, ministr dopravy Dan Ťok, ministryně pro místní rozvoj Karla Šlechtová a ministr životního prostředí Richard Brabec.

Pro rozvoj oboru ve všech oblastech

V pátek 7. dubna byla založena Česká společnost pro tepelnou ochranu budov (ČSTOB) jako dobrovolný a nezávislý spolek odborníků z oboru tepelné ochrany budov, kteří působí jako specialisté jak ve vzdělávacím, výzkumném, vývojovém a zkušebním prostředí, tak v projektovní a dodavatelské praxi. Jedním ze zakládajících členů spolku je Ing. Jan Klečka, specialista z úseku výrobně-technického ředitele Metrostavu. ČSTOB je odbornou společností Českého svazu stavebních inženýrů.

Budoucnost je v lidech



Na Strategické konferenci Skupiny Metrostav 2017 – s mottem **Budoucnost je v lidech** – se sešlo více než 160 předních manažerů z 15 jejich nejvýznamnějších společností v čele s řídící osobou koncernu, firmou Metrostav. V pražském Centru současného umění DOX se 30. března seznámili s hodnocením výsledků uplynulého roku a s dalšími uvažovanými směry rozvoje.

Prezident Jiří Bělohlav (titulní foto) vyjádřil v úvodu projevu potěšení z toho, že i přes nepříznivé vnější podmínky má Skupina Metrostav za sebou další celkem úspěšný rok. Poté rozebral operační klima a situaci na domácím trhu stavebních prací, které většinou objednávají soukromí investoři. Celková hodnota veřejných zakázek zadaných vloni totiž meziročně poklesla téměř o třetinu.

„Kvůli k nedostatku vhodných projektů u nás i na Slovensku a v zájmu zachování kapacit i doplnění výrobního programu jsme posílili vývoz skupinových nosných technologií. Úspěšně jsme se etablovali ve Skandinávii, Polsku, Německu, Rakousku, Srbsku, Maďarsku a v dalších zemích. Zkoušíme se znovu prosadit v Bělorusku a nově v Turecku. Téměř třetinu obrátu Skupiny realizujeme v zahraničí. Započítáme-li k němu i Slovensko, pak je to kolem 40%. Nejsme tak už jen největší český stavební koncern. Jsme důležitý hráč na evropské úrovni,“ konstatoval.

Následně se věnoval operačnímu klimatu ve Skupině. Odráží sice děje, jež ovlivnit nelze, ale také procedury, které je možné upravit. Jako příklad toho druhého uvedl nové teritoriální a oborové rozdělení projektů v systému obchodních informací a chystaný příkaz k úpravě systému práce se zakázkami v České republice a na Slovensku.



Jiří Bělohlav dále zmínil partnerství Skupiny Metrostav se spolkem Cesta za snem: „Už potřeťi pojedeme Handy Cyklo Maraton. Zúčastní se ho sportovci Metrostavu a Subterra společně s hendikepovanými kamarády.“

Další část vystoupení Jiřího Bělohlava informovala přítomné (foto č. 1) o způsobech, pomocí nichž by mělo dojít ke zlepšení mediálního obrazu Metrostavu, který neprávem zhoršily většinou kauzy třetích stran. „Co s tím? Možná víte, že připravujeme nový, moderní web Metrostavu a Skupiny Metrostav a že jsme aktivní na Facebooku, na němž dosahujeme velmi dobrých výsledků. Máme i mediální strategii, kterou chceme využívat pro zlepšení reputace. To jsou ale všechno jenom medikamenty, kterými můžeme léčit příznaky našeho problému. Jenže my musíme způsobit, aby k němu vůbec nedošlo. Čímž se již poněkoli káté dostávám k etice našeho podnikání,“ předsedal Jiří Bělohlav další významný úsek svého projevu.

Opakovaně zdůraznil, že i když podle jeho mínění jsou zákon o trestní odpovědnosti právnických osob a jeho výklad špatné, v obecné rovině se s jejich principy ztotožňuje: „Krást, uplácat a podvádět se nemá. K neetickému chování jsem měl a i nadále budu mít nulovou toleranci.“

Zaměstnanci všech firem Skupiny prošli v první pololetí loňského roku školením vypracovaným na základě Etického kodexu a Programu trestněprávní compliance Skupiny. K tomu prezident podotkl: „Jsem rád, že naši lidé důraz na etické jednání a chování vnímají a přijímají pozitivně. Na porušení etických zásad mohou všichni, tedy i třetí osoby, upozornit prostřednictvím Etické linky. Vítám, že za poslední roky nezaznamenala žádná excesy.“



Ptáme se: Ing. Davida Szombathyho, vedoucího střediska divize 4 str. 2

Experimentální ověřování požární odolnosti str. 2

Výměna mostů sevřených jak šunka v sendviči str. 3

Místo staré plynárny mají v Kolíně OC Stará plynárna str. 3

V úseku věnovaném personálu Jiří Bělohlav upozornil na obtížnost získat při kriticky nízké nezaměstnanosti nové kvalitní pracovníky náhradou za ty odcházející. Probral výsledky průzkumu spokojenosti zaměstnanců, který se uskutečnil v Metrostavu. „Jak jsem řekl, budoucnost je v lidech. Schopných, slušných a loajálních. A my si musíme umět takové lidi nejen najít, ale i udržet,“ doplnil.

V závěru prezident nastínil další směry rozvoje Skupiny, jejíž firmy by se měly zaměřit na maximální využití potenciálu v oblasti obchodu a marketingu s důrazem na spolupráci, synergie a posílení vnitroskupinových vazeb. „Budeme hledat optimální model fungování na Slovensku. Zaměříme se na práci se zaměstnanci. Musíme zvládnout i nové technologie, z nichž je neaktuálnější Building Information Management neboli BIM. A nakonec se budeme věnovat posilování a udržování dobrého jména Skupiny Metrostav a všech jejích členů,“ uzavřel Jiří Bělohlav, který se k tématu BIM vrátil i v závěrečné diskuzi.

Hospodářské výsledky Skupiny Metrostav

Vystoupení viceprezidenta Skupiny Metrostav Ing. Františka Kočího charakterizovaly číselné údaje, kterými zhodnotil hospodaření Skupiny a jejích společností v roce 2016 a popsal výkonnost vybraných členů i celého koncernu. „Konsolidovaný obrát Skupiny sice vloni poklesl o asi 10 % oproti předchozímu období, to jsme ale vzhledem k vnějším okolnostem očekávali,“ řekl Ing. Kočí.

Připomněl zajímavé projekty (foto č. 2 ELI Beamlines) a zveřejnil hospodářské výsledky firem Skupiny. Pozornost věnoval i developerům či specializovaným a zahraničním společnostem, z nichž vyzdvihl BeMo Tunnelling. Závěrem uvedl základní strategické cíle Skupiny, mezi něž z jeho pohledu patří rozvoj stavební výroby, zahraničního podnikání v osvědčených a perspektivních lokalitách, optimalizace nákladů i organizace a rozvoj lidských zdrojů.

„Podmínky na trhu jsou obtížné. Stavebnictví je známa tím, že disponuje velkými objemy a malými maržemi, do kterých se promítne každá chyba, která se ve stavebním procesu udělá. Abychom byli úspěšní, nesmíme jich dělat příliš. Úspěch v minulosti nám totiž nezaručí světlou budoucnost,“ ukončil Ing. Kočí. Více na straně 4.

–red–, foto Ondřej Petruška, Filip Šlapal

Poděkování příchozím

Na 22. akci Daruj krev s Metrostavem se přihlásilo na 60 jeho zaměstnanců i kolegů z jiných firem Skupiny. Zdravotníci z ÚVN vedení MUDr. Dominikem Kutáčem (foto č. 1) jim odebrali přes 22 litrů krve (foto č. 2–6). Daroval ji i Mgr. Robert Gruzovský z útvaru vztahů k veřejnosti (foto č. 7), který akci pravidelně organizuje.



Stavbu Marsa-Żoñnierska obyvatelé tolerují

Od loňského března, kdy divize 4 podepsala smlouvu s investorem na modernizaci částí varšavských ulic Marsa a Żoñnierska, uplynul více než rok a přestavba dříve velmi vytižených komunikací se blíží polovině. A to nejen co se týče termínu.

„Letošní zimu jsme podle plánu využili k bourání staré mostní estakády nad jedním železničním koridorem. Práce jsme kvůli počasí nemuseli přerušovat, proto zakázka stále běží podle harmonogramu. Ovšem upraveného, ne původního. Investor nám totiž nebyl schopen předat veškeré pozemky nutné k výstavbě ve smluvním termínu, a tak je zakončení stavby posunutě o čtyři měsíce. Nejblíže milníkem teď pro nás bude letošní listopad, kdy je nutné uvést do provozu první nové mosty. Celé dílo musíme fyzicky skončit do 25. července příštího roku a potom za další dva měsíce uzavřít administrativu,“ říká vedoucí projektu Ing. Tomáš Čmiel.

V jeho týmu dnes pracuje 28 techniků. Pět jich pochází z Česka, ostatní jsou Poláci. „Většinu z nich znám velmi dobře. Víc než 15 místních kolegů už totiž s námi spolupracovalo při naší předchozí varšavské stavbě na S8,“ dodává. Foto sídla týmu naleznete v upoutávce na straně 1.

Stavbu pozorně sledují místní občané

Modernizace ulic Marsa a Żoñnierska spočívá ve zkapacitnění krajské silnice 631 v 4,8 km dlouhém úseku, jenž začíná na křižovatce ulic Marsa a Naddnieprzańska a po překonání dvou železničních koridorů končí na hranicích polského hlavního města. Přestavba probíhá při zachování provozu jak na ulicích, tak na vlakových tratích

(foto č. 1). Je proto rozdělena do mnoha dílčích etap, při nichž se v okolí mění průběh dopravních tras. „Naši práci na předchozí stavbě S8 místní obyvatelé chválili. Také tady mají pro nás pochopení a asi se jim opět líbí, že práce rychle postupují. Zatím si totiž nestěžují, a to ani přes velké silniční zácpy, kterými jim stavba (foto č. 2) i organizace její dopravy komplikují život,“ říká Ing. Čmiel.

Některé práce už stavbaři ukončili

Dnes už mají stavbaři hotové založení čtyř mostů – na pilotách CFA o průměru 500 mm, velkopřůměrových pilotách 1200 mm či v kolejišti na mikropilotách – a zahájili práce na vbíjení prefabrikovaných pilot s průřezem 500 x 500 mm. Začátkem letošního dubna už také oceláři vyrobili přes 1200 tun ocelových mostních konstrukcí, kterých bude divize 4 na svou polskou zakázku celkem potřebovat zhruba dvojnásobek.

–red–, foto Genesis PR



Experimentální ověřování požární odolnosti

Z hlediska zajištění bezpečnosti provozu v tunelech představuje zásadní problém požární odolnost tunelového ostění. Požár představuje značné tepelné zatížení, které může vést až ke zřícení tunelu. Hluboké tunele s rovnými vyztuženými stropy jsou na vliv požárního zatížení citlivější než klenbové.

Při výstavbě dálnice D8 v roce 2005 Metrostav uvažoval o použití definitivního ostění z prostého betonu u tunelu Libouchec. Zatímco pro vyztužená ostění existovala kritéria návrhu, aplikace prostého betonu u nás byly v počátcích. Proto jsme ve zkušebně PAVUS ve Veselí nad Lužnicí přistoupili k experimentálnímu ověření požární odolnosti vzorku ostění tunelu z prostého betonu o rozměrech 2,0 x 2,0 x 0,4 m. Zkouška prokázala, že při tehdy požadovaném požárním zatížení nedošlo k závažnému porušení testovaného vzorku. Experimentálním ověřením kvality tak byly splněny požadavky investora a ostění z prostého betonu bylo možné v tunelu Libouchec použít, což významně přispělo k ekonomickému výsledku stavby a vytvořilo příznivější podmínky pro další realizace.

V následujícím období se Metrostav podílel na řešení výzkumného projektu CIDEAS, kde se požární odolnost tunelových ostění dále zkoumala asi pět let a ověřily se různé technologie jejich ochrany.

Již standardním, ale nejméně účinným opatřením je použití polypropylenových vláken, která omezují odprýskávání betonu vystaveného vysokým teplotám. Ostění se poruší podstatně méně, než kdyby se vlákna nepoužila, ale stále je nutné jej po požáru rekonstruovat. Vyšší odolnost poskytují ochranné nástřiky. Předmětem zkoušení byl například nástřik od firmy BASF v tloušťce cca 50 mm. Další testy ověřovaly například ochranu modelu vyztuženého stropu hloubek tunelu pomocí desek

Promact-T od společnosti Promat. Vzorky byly zatíženy a sledoval se průhyb desek o rozpětí cca 4,5 m při požáru po dobu 180 minut. Soubor zkoušek prokázal stupeň funkčnosti jednotlivých opatření a zároveň však upozornil na problematické části použitých technologií.

Výzkumná činnost nikdy nekončí

Aby požární opatření byla účinná, bylo by je nutné provést v celé délce tunelu, přestože se využijí jen lokálně v místě požáru. Proto jsou velmi nákladná. Před rozhodnutím o jejich realizaci je tak nezbytné pečlivě zvažovat dopady případného požáru na jeho účastníky, na následné opravy i na omezení provozu v tunelu. Je třeba vyhodnotit riziko vzniku požáru a jeho rozsah ve vazbě na jeho důsledky. Z toho pak vyplyne efektivnost nákladů vynaložených na požární opatření. To je mimo jiné i složkou výzkumné činnosti v současnosti řešeného projektu CESTI, který se zabývá stavbami dopravní infrastruktury.

prof. Ing. Jan L. Vítek, CSc., FEng.



Deformovaný železobetonový vzorek stropní desky po zkoušce zatížením při požáru

P T Á M E S E

Ing. Davida Szombathyho, vedoucího střediska divize 4



Profesní životopis Ing. Szombathyho je rovný jako přímka – od studia geotechniky a podzemního stavitelství na Vysoké škole báňské v Ostravě vede bez odboček přímo k divizi 4. Vloni se po 10leté praxi stal vedoucím jejího střediska silničních staveb.

Psalí jsme o střediscích asfaltových a betonových vozovek. Jak mezi ně zapadá středisko silničních staveb?

Připravuje jim staveniště na pokládku krytu. Zajišťuje totiž výstavbu a kompletní rekonstrukce silnic i dálnic – od bourání přes zemní práce a podkladní vrstvy vozovek až po kanalizaci či odvodňovací systémy. Spolupracujeme přitom samozřejmě se všemi divizními středisky i provozem dopravy a mechanizace. Máme pět techniků, kteří komunikují přímo s investorem, a tři strojírníky. Jsme sice malé středisko, ale efektivní. Za rok existence jsme už dokázali, že s poměrně nízkými režijními náklady dokážeme úspěšně dokončit zakázky v řádu stovek milionů korun.

Které stavby máte za sebou?

Vlastními silami jsme provedli řadu menších projektů, vesměs se jedná o fragmentace betonových vozovek, kanalizaci a zemní práce. Podstatné jsou ale ty velké zakázky, které jsme dokončili, konkrétně sedm rekonstrukcí na dálnicích D1 a D2 v okruhu 40 km od Brna. Začali jsme je dělat před čtyřmi lety, když jsme ještě působili v provozu zemních prací, z něhož jsme se vloni vyčlenili.

Kde pracujete teď?

Provádíme kanalizaci v úseku, kde mezi Bošilem a Ševětínem staví dálnici D3 tým kolegy Michala Türka. Při modernizaci dálnice D1 06 Soutice–Pšáře, kterou řídí další tým naší divize vedený Zdeňkem Ludvíkem, s kanalizací letos končíme, znovu jsme tam zahájili bourání starého cementobetonového krytu pomocí multikladivové drtičky.

Myslela jsem, že se na to používá silniční gilotina?

Gilotina má běžně jen jeden břít a pomocí několika tunového závaží rozbíjí kryt na poměrně velké kusy betonu, které se musejí odvázet. My máme ale uzavřenou smlouvu o výhradní spolupráci s polsko-americkou firmou Wegarten a k drcení starého krytu používáme technologii zvanou rubblizing, kterou má patentovanou společnost Antigo z USA. Drtící stroj nese označení MHB (Multi Head Breaker) a s pomocí dvanácti dvojic hydraulicky poháněných kladiv, které v různém rytmu padají z nastavitelné výšky, drtí kryt na drobnější frakce. Ty se pak lépe nakládají a do korby se vejde větší náklad. Použití tohoto stroje pro demolici CBK je ale druhotné. Je hlavně určen k segmentaci vysloužilých betonových vozovek, jejich rozdrčené kusy po ztvrdnutí přímo na místě poslouží jako podklad pro asfaltový povrch. Kdyby se totiž asfalt položil na původní kryt, jeho dilatační spáry by se prokopírovaly na povrch, takže by vznikla pěkná valcha, jako se už leckde stalo. Při technologii rubblizing k tomu dojít nemůže, jen se zesílí podkladní vrstva komunikace. Výhoda je i v tom, že se demolovaný materiál nemusí odvázet na skládku a recyklovat, takže se životní prostředí nezatežuje zbytečným hlučím či prachem. Letos už dosáhneme mety 1 milionu m² fragmentovaných CB vozovek u nás a na Slovensku.

Rozjízdité i novou zakázku v Českých Budějovicích...

Začínáme tam stavět asi 700metrovou silnici, která přímo spojí sídliště Máj a Vltava. Je to dost náročný projekt, protože při něm budeme muset ve čtyřech etapách a při zachování plného provozu přestavět křižovatku Husovy třídy se Strakonickou ulicí na kruhový objezd. Obě tyto komunikace jsou přitom extrémně vytižené a jezdí po nich i trolejbusy. Další zpeštění díla nám může přinést pozemek, přes který nová trasa povede až ve čtyřmetrovém zářezu. Dřív totiž sloužil jako vojenský tankodrom a nikdo neví, na co na něm narazíme. Mluví se i o zakopaných tancích a podzemním muničním skladu, ale to snad nebude pravda a stavbu dokončíme podle plánu do dubna 2018.

Na středisko s osmi lidmi máte dost práce.

Jsme vytižení na 100 % a musejí nám vypomáhat i kolegové z ostatních projektových týmů naší divize. Věřím proto, že všechno dobře a včas zvládneme.

Obrázky z Norska

Vedoucí projektu Ing. Jiří Šach a pár techniků z jeho týmu se zabydli nedaleko města Kongsberg. Ve spolupráci s místními partnery tu už totiž zahájili stavbu jeho téměř pětakilometrového silničního obchvatu, kde brzy začnou pracovat také další zaměstnanci divize 5, a to z obou jejích provozů – tuneláři i mostaři.



Pohled k východnímu portálu tunelu Moane, který bude měřit 350 m a bude mít profil 130 m² stejně jako druhý, o 150 m delší tunel Vollås



Stroje partnerské firmy Bertelsen & Garpestad před portálem zahájily zemní, v tomto případě spíš skalní práce



Před západním portálem tunelu Moane staví most Sagrenda druhý partner ve sdružení, firma HAG Anlegg



Kolegové z Bertelsen & Garpestad zřídili pohodlné zázemí stavby – ubytovnu, kanceláře i jídelnu



Jídelna je pro sever Evropy typická – ve vikingském stylu



Mezi prvními se v Norsku zabydlel a pustil do práce hlavní geodet divize 5 Ing. Tomáš Chlupík. Foto archiv stavby

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Výměna mostů sevřených jak šunka v sendviči

Po padesátiletém provozu dosloužily v Ostravě dva tramvajové mosty. Zdánlivě jednoduchý úkol – odstranit je a postavit nové – začalo letos v lednu řešit sdružení divize 1 a divize 5. „My teoreticky odpovídáme za demolicí, tramvajový svršek, spodek i trakční vedení a technici z pětky za stavbu nových mostů. Prakticky ale jednáme jako jeden tým a řešíme vše společně. Vzájemně se od sebe učíme a snažíme se doplňovat. A podle mého názoru si vyhovujeme nejen profesně, ale i lidsky,“ chválí kolegy vedoucí projektu Ing. Lukáš Horuta ze severomoravského regionu divize 1.

Mosty na dvoukolejnou tramvajovou trať z Nové Vsi do Hrabůvky stojí na Plzeňské ulici v úseku dlouhém 218 m. První překlenuje ulici Rudná, po které vede silnice I/11, a měří kolem 65 m. Druhý, jenž je o asi 15 m kratší, vede přes železnici nazývanou Polanecká spojka a souběžnou tramvajovou trať z Přívozu do Zábřehu. Oba postavili v 60. letech 20. století a mají monolitickou spodní stavbu a nosnou konstrukci z tyčových prefabrikátů.

Komplikaci jinak běžné zakázky představuje skutečnost, že po Plzeňské ulici jezdí hodně aut – v místě stavby po dvou samostatných mostních konstrukcích se třemi jízdními pruhy, které tramvajové mosty těsně svírají z obou stran. „Pro demolicí starých mostů a montáž nových tak nemáme skoro žádný prostor,“ říká Ing. Horuta a dodává, že navíc ten, co mají, je ještě charakteristicky vysokou koncentrací podzemních a nadzemních inženýrských sítí, které vyžadují přeložky nebo ochranu.

Druhý, kratší most musí stavbaři nadto zbourat a postavit jen s využitím několika málo naplánovaných výluk, jinak práce proběhnou za plného provozu vlaků i tramvají.

Práce běží přesně podle harmonogramu

„Koordinační se Správou železniční dopravní cesty a s Dopravním podnikem Ostrava je velmi náročná a veškerá povolení musíme řešit čtyři měsíce dopředu. Nezbytvá nám proto nic jiného než přesně dodržovat naplánovaný harmonogram,“ říká vedoucí projektu. „V lednu jsme podle něj zahájili přípravné práce a přeložky sítí a v termínu od 15. do 22. března provedli splátku tramvajové trati pod mostem (foto č. 2) a díky tomuto zjednodušení jsme získali trochu prostoru navíc. Od začátku dubna jsme za necelé dva týdny u obou mostů demontovali koleje



–red–, foto archiv stavby

Místo plynárny mají v Kolíně obchodní centrum

Billa, KIK, Pepco, Planeo Elektro, Super zoo či Valmont. To jsou obchody, které na začátku dubna otevřely zákazníkům své pobočky v novém obchodním centru Stará plynárna v Kolíně (foto). Mezi ulicemi Plynárenská, Polepská a Královská cesta její postavila divize 8. Stavbu o rozloze 4200 m² loni v září zahájil Ing. Radek Liška, aby jej na konci roku v roli vedoucího projektu vystřídal Ing. Tomáš Senohrábek, který se svým týmem dílo dotáhl až k úspěšné kolaudaci.

„Když jsem stavbu přebíral, byl hotový železobetonový prefa skelet, většina opláštění, drátkobetonová deska a dělicí příčka pro vestavbu prodejny Billa,“ popisuje Ing. Senohrábek. Zbývalo ještě dokončit kompletní technické zařízení budovy, příčky, podhledy a povrchové úpravy. Práce probíhaly i v těsné blízkosti objektu, kde vznikl krytý zásobovací dvůr, zpevněné plochy a parkoviště pro 134 aut. Součástí projektu byla i kompletní rekonstrukce přílehlé ulice včetně chodníků a veřejného osvětlení.

Průběh stavby na začátku letošního roku nekomplikovalo jen zimní počasí, ale mírný skluz, který se už nepodařilo dohnat. Vznikl ještě při výkopových pracích pro dešťovou kanalizaci a vsakovací objekt pod plochu parkoviště, kde byla odkryta stará ekologická zátěž. „Sanační práce probíhaly celé dva měsíce a museli jsme při nich selektivně těžbou vytěžit a odvézt 2280 tun kontaminované zeminy a odčerpat 88 tun kalů,“ vzpomíná Ing. Senohrábek. Hladký průběh prací komplikovala i jejich náročná koordinace, vysoké nároky na standardy vybavení obchodních jednotek a v neposlední řadě také složitá jednání s místními úřady především v souvislosti

s rekonstrukcí ulice Královská cesta, která probíhala za úplné uzavírky a výluky městské hromadné dopravy.

Výrobu svítiviny nahradily obchody

Nové obchodní centrum stojí na místě bývalé plynárny, což se projevilo nejen ekologickou zátěží, která musela být sanována, ale i nálezem velkého množství starých základových konstrukcí a trubních vedení při výkopových pracích. Už na úplném začátku se stavbaři museli vyrovnat i s velkým množstvím recyklatu po demolicí původních objektů, který byl na pozemku uložen.

Dnes je Stará plynárna díky mimořádnému nasazení a schopnostem mladého týmu pracovníků divize 8 po sedmi měsících výstavby v provozu. Místo nevzhledných starých budov stojí moderní centrum a investor, společnost KPD Group, jedná o další etapě projektu, v níž by mohly v přílehlém okolí vyrůst bytové domy.

Martina Vampulová, foto archiv stavby



Druhé dvě ze čtyř

Do soutěže Česká dopravní stavba, dopravní technologie, výrazná inovace v dopravě 2016 (ČDS&T 2016) přihlásil letos Metrostav čtyři stavby, z nichž první dvě představily minulý rok. Teď přišla řada na další.



Centrální dispečerské pracoviště Praha (CDP)

Novostavbu provozně-administrativní budovy pro Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) vybudoval v termínu od dubna 2014 do ledna 2016 tým Ing. Stanislava Červeného z divize 3 na pražské Balabence.

Částečně podsklepený pětipodlažní objekt (foto č. 1) s monolitickým železobetonovým skeletem divize 3 kromě běžného technického zařízení úspěšně vybavila řadou specifických moderních technologií, které předtím nikdy neprováděla. Všechny silové, sdělovací a zabezpečovací rozvody dotáhla až k stanoveným rozhraním, odkud SŽDC napojila svůj republikový drážní systém. Cvičný sál potom kolegové opatřili nejen nábytkem, ale i počítači a velkoplošným zobrazením (foto č. 2). Dnes je objekt zařízen nejmodernější technologií, která umožňuje dálkové řízení provozu na dvou třetinách železničních tratí České republiky. Moravské vlaky jsou ovládané z CDP v Přerově.



D1 – úsek 03 Hvězdovice–Ostředek

Tým Ing. Zdeňka Ludvíka z divize 4 úspěšně zmodernizoval úsek 03 na dálnici D1 mezi EXIT 29 Hvězdovice – EXIT 34 Ostředek v krátkém období od dubna 2015 do konce října 2016. Stavbu přitom nejen řídil, ale zaměstnanci divize 4 zde provedli i všechny hlavní práce včetně dodávek materiálů. Spočívaly ve vybourání původního cementobetonového krytu pomocí multiklavivové drtičky (foto č. 3) i v jeho následné recyklaci a pokračovaly kompletním provedením nového cementobetonového krytu (foto č. 4) včetně výroby betonu ve vlastní mobilní betonárně. Od kanalizování a dalších činnostech nemluví. Úsek 03 dlouhý 4,64 km zmodernizovala divize 4 ve čtyřech základních etapách po pruzích a vzhledem ke stanoveným termínům na samé hranici technologických možností.

O předpjatém betonu

Koncem března byla v Technickém muzeu slavnostně představena kniha *Historie předpjatého betonu*. Vyšla v edici *Betonové stavitelství ČKAIT* a jejím autorem je Ing. Jan Vítek, DrSc., který se předpjatým betonem zabýval od jeho počátků v tehdejší Československu.

Publikace začíná objevem a zaváděním předpjatého betonu v zahraničí, její hlavní část je ale věnována předpjatým mostním konstrukcím postaveným do roku 1990 u nás. Popisuje výrobu a montáž prefabrikovaných nosníků i problematiku segmentové technologie. Z oblasti monolitických konstrukcí se věnuje mostům budovaným na výsuvných skružích, letmou betonáží i vysouváním. Zmiňuje také první zavěšené mosty v Táboře a u Poděbrad a lávky z předpjatého betonu. Asi třetina knihy je věnována ostatním aplikacím předpjatého betonu, jako jsou budovy, haly, nádrže, kontejnery atomových elektráren i předpjaté vozovky a výrobky, třeba železniční pražce či stožáry. Autor věnuje pozornost i technologii předpínání, výzkumné činnosti a sanacím předpjatých konstrukcí. Kniha není pouze popisem jednotlivých staveb, ale dokumentuje podmínky, v nichž se tehdy pracovalo. Dnes můžeme jen s obdivem sledovat, co vše se při tehdejšímu stavu poznání postavilo a na jak vysoké technické úrovni.

Srozumitelný a přitom technicky pojatý text a mnoho ilustrací umožňují, aby knihu mohli číst specialisté z firem i z akademické sféry, zájemci o stavebnictví z řad laické veřejnosti a především studenti. Publikace je k dostání v Informačním centru ČKAIT v Sokolské ulici v Praze.
prof. Ing. Jan L. Vítek, CSc., FEng.

Metro odhaluje historii

Při budování nové linky metra C v italské metropoli odhalili stavbaři další unikátní nálezy. Při konferenci na univerzitě La Sapienza letos 5. dubna archeologové potvrdili objev pozůstatků zřejmě nejstaršího římského akvaduktu Aqua Appia, který byl postaven v roce 312 před Kristem, a hrobky z doby železné.

Objevy umožnilo hloubení větrací šachty metra o průměru 32 m, kterou v centru Říma u náměstí Celimontana stavbaři postupně budovali pod ochranou železobetonového pažení. Archeologům se tak díky nim poprvé podařilo proniknout pod základy existujících domů až do vrstev, které ukrývaly pozůstatky z doby před více než 3000 lety.

Vodovod Aqua Appia vedl v téměř celé své délce 16,5 km pod zemí a obyvatelé zásoboval denně asi 73 000 m³ vody. Jeho objevená část měří stejně jako šachta asi 32 m a leží v hloubce 20 m pod terénem. Archeologové ji rozeberou, vyzdvihnou, složí a veřejně vystaví.

O kus dál, v hloubce asi 18 metrů, stavba odhalila i hrobky z doby železné, zřejmě z konce 10. nebo začátku 9. st. př. n. l. Odborníci v ní našli mnoho předmětů uložených do země spolu s neobřítky. Jsou mezi nimi i dvě misky se zbytky jídla obsahující pozůstatky potravin nejen z domácích zdrojů, ale i z exotických dálek, což pomůže dokreslit obrázek jídelníčku římských aristokratů.

Některé z předmětů, které archeologové při stavbě metra C našli, budou vystaveny v minimuzeu ve stanici San Giovanni, která bude přestupní a na lince C má být uvedena do provozu letos na podzim. Dokončení římského metra C se tak potýká nejen s nedostatkem financí, ale musí se vyrovnat i se zpomalením stavby vyvolaným unikátními archeologickými nálezy.

Pozvánka na metal

Skupina Judas Priest Revival (foto), kde na baskytaru hraje kolega Milan Klindera z divize 9, patří mezi špičku revivalové scény nejen u nás, ale skládila úspěch i v zahraničí. V neděli 7. května od 21 hodin jste zváni na její heavy-metalový koncert do hudebního klubu Vagon v Paláci Metro na Národní třídě v Praze. Kapela vystoupí i na Párty Metrostavu 25. května na Občanské plovárně.



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Strategická konference – setkání zástupců významných firem Skupiny Metrostav

Metrostav je jedním z partnerů centra DOX, a proto měli vedoucí manažeři jeho Skupiny (foto č. 1 viceprezident Ing. František Kočí) už podruhé příležitost setkat se právě v jeho prostorách (foto č. 2). O hlavních bodech konference, kterými byly projevy prezidenta Skupiny Jiřího Bělohavy a Ing. Kočího, informuje článek na titulní straně. Na programu, jenž moderoval vedoucí útvaru strategie a systému řízení Skupiny Ing. Pavel Nebeský (foto č. 3), byl však i příspěvek Harald Burgstallera (foto č. 4) z firmy BeMo Tunneling, který v současnosti řídí výstavbu lehkého metra v Karlsruhe. Pozornost vzbudil zejména popis budování tunelu pod Karl-Friedrich-Straße, který se kvůli zastíženým geologickým podmínkám a vysoké hladině spodní vody musí razit v kesonu. Také další vystoupení se věnovalo zahraniční stavbě – ředitel divize 4 Ing. Radim Čáp (foto č. 5) při něm promluvil o optimalizaci způsobů zlepšování podloží hlavní trasy na stavbě silnice S7 Koszwały – Nowy Dwór Gdański, kde divize 4 řídí největší současný geotechnický projekt ve střední Evropě. Podstatnou součástí konference byla jako vždy neformální setkání v kuloárech, při nichž přátelsky diskutovali jak zástupci různých firem (foto č. 6 zleva ředitel Metrostavu stavebniny Ing. Petr Níček a ředitel CCE Praha Ing. Jaroslav Pohan), tak i kolegové z Metrostavu (foto č. 7 zleva Ing. Josef Neuwirth a Ing. Josef Černý). Po ukončení konference si její účastníci mohli prohlédnout Gullivera (foto č. 8) – 42 m dlouhou ocelovo-dřevěnou vzducholou, jež nedávno rozšířila expoziční prostory centra DOX (foto č. 9). Materiály ze Strategické konference jsou jako vždy přístupné na skupinovém intranetu v sekci strategie. Foto Ondřej Petruška.

SLOUPEK ODBORŮ

Kolektivní smlouva TBG

V prvních měsících roku se uskutečnilo kolektivní vyjednávání s vedením společnosti TBG Metrostav, jež 1. dubna vyvrcholilo podpisem kolektivní smlouvy na dvouleté období do 31. března 2019.

Text kolektivní smlouvy bude vydán v tradiční brožurce, která bude v blízkém termínu distribuována zaměstnancům. Z toho důvodu jsou na dalších rádcích uvedeny jen ty nejvýznamnější změny. K důležitě dochází ve mzdových tarifech, kde se jedná o navýšení ve všech tarifních stupních i s ohledem na očekávání dalšího růstu minimální mzdy. Kromě toho se část pohyblivé složky přesouvá do tarifní mzdy, takže finální navýšení mzdových tarifů je řádově o více než 25 % oproti předchozí kolektivní smlouvě.

Odměna za hospodářský výsledek je zaměstnancům nově poskytována ve formě multipoukázek v hodnotě 10 500 Kč. Dále zaměstnavatel poskytne zaměstnancům za každou odpracovanou směnu stravovací poukázku v hodnotě 100 Kč (spoluúčast zaměstnance je 45 Kč z hodnoty poukázky).

Další dílčí úpravy nejsou svým rozsahem významné a jedná se o upřesnění, případně drobné doplnění původního textu kolektivní smlouvy.

Kolektivní smlouva bude v nejbližší době zveřejněna jednak na intranetu TBG Metrostav a také na internetových stránkách základní organizace www.odborny-metrostav.cz.

Kosmetické úpravy

I když je pražská Blanka víc než rok a půl v provozu, s ní spojené stavební akce neskončily. Na řadu teď přišly ty, co krášlí její tvář – tedy vzhled některých objektů nad terénem nebo místa, kterých se stavba dotkla.

V poslední době se v médiích objevily zmínky hned o třech dílech, jež se k Blance vztahují. A na všech se podílí pracovníci divize 8 z provozu tunel Blanka, který vede Ing. Petr Šrámek. První jsou podzemní garáže na Letné a Prašném mostě s celkovou kapacitou více než 1100 parkovacích míst. Jejich stavební část, za kterou odpovídala divize 2, je už dávno hotová. Přesto v nich zůstává dokončit některé práce spojené s montáží technologií, které Metrostav nezajišťoval.

Bašty sv. Benedikta a sv. Václava

Jiná je situace u barokního opevnění z poloviny 17. st. na Prašném mostě, které od loňského dubna rekonstruuji stavbaři vedení Ing. Jiřím Kordíkem. Opravy pevnostních bastionů XIII a XIV (foto) i kurtiny by za dohledu památkářů měly skončit do letošního června. Na místě, kde bylo staveniště tunelu, vznikne do podzimu další část parku.

Výdechy ve Střešovicích a na Letné

Z šesti výdechových objektů Blanky jsou tři menší a čistě požární. Z dalších tří, které fungují jak při požáru, tak při běžném provozu, byly dva trnem v oku místních obyvatel – v ulicích Nad Octárnou a Nad Královskou oborou. Poslední výdech v Troji je nenápadný. Protože byl navržen více jako požární, je nižší a stojí mimo bytovou zástavbu.

O vzhledu těch problematických rozhodla 4. dubna rada hl. m. Prahy. Pětadvacetimetrový tubus v ulici Nad Octárnou dokončí Metrostav v rámci smlouvy na výstavbu tunelu Blanka podle projektu – zahradníci kolem něj vysadí na trélež popínavé rostliny a opodál i stromy. Divize 8 by s úpravami měla začít na sklonku letošního léta.

Téměř 19m výdech v ulici Nad Královskou oborou se díky bílému strukturovanému obkladu podle návrhu Federica Díazze změní v umělecký výtvar. Parter doplní terasa s relaxačními lavicemi, herními i zábavními prvky a parková výsadba. Večer a v noci bude dílo slavnostně nasvíceno a Praha tak získá další elegantní doplněk.

– red., foto archiv stavby

