



Viditelné části díla str. 2

Ptáme se: Ing. Luboše Kasy, náměstka ředitele divize 1 str. 2

Divize 4 zahájila novou dopravní stavbu ve Varšavě str. 2

KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

Strategická konference na intranetu

Na intranetovém portálu Skupiny Metrostav jsou ve složce Strategie pod odkazem Projevy a prezentace uloženy materiály ze Strategických konferencí Skupiny Metrostav – od první akce z roku 2010 až po letošní. Najdete tam nejen vystoupení všech řečníků, ale i vybrané fotografie.



Jindy to už nepůjde

Metrostav usilovně pracuje na dokončení dálnice D8 přes České středohoří. Velmi náročnou stavbu už dovedl do takového stadia, že se oba její tunely – Radejčín i Prackovice – a most mezi

nimi mohly stát částí trasy 37. ročníku Jarního putování okolím Lovoše. Akcí, letos nazvanou Po dálnici pod Středohořím, pořádá Klub českých turistů Lovosice ve spolupráci s Metrostavem v sobotu 30. dubna. Prohlédnout si zblízka práci divize 5 budou mít možnost jak rodiče s dětmi, tak zdatní turisté. Délka tras se totiž pohybuje od 3,5 do 38 km. Jiná příležitost na procházku po D8 se už asi nenaskytne. Více najdete na www.kct.lovosice.net.

Setkání členů SKM v nejbližším období

Pro členy Senior klubu Metrostav je 21. dubna od 14 hodin připraveno pravidelné setkání v restauraci Akcent Na Knížecí. Objednání předem není nutné. Program obvyklý, na výběr malé občerstvení – něco sladkého ke kávě či bagetka. Účast pro členy zdarma, pro nečleny 100 Kč.



Gratulujeme!

Ředitel divize 6 Ing. Jan Cuc (foto vpravo) převzal 22. března hned dvě ocenění Vodohospodářská stavba roku 2015 za výstavbu malé vodní elektrárny Štětí – dílo týmu Ing. Jiřího Škrance – a provedení protipovodňových opatření v obci Koválovce-Osíčany, jejichž výstavbu řídil Ing. Lubomír Mik.



Nová dominanta

V horní části Václavského náměstí se od začátku dubna tyčí z dvoraný Národního muzea 80 m vysoký jeřáb se 70m ramenem (foto), který umožní opravu střechy historické muzejní budovy,

montáž ocelových konstrukcí zastřešení nad dvoranami a provedení monolitických konstrukcí spojovací chodby. Do středu Prahy jeřáb dovezou 13 kamionů a na místě ho složil a do pozice vztýčil mobilní autojeřáb firmy Hanyš s montážní hmotností 300 tun. Do práce se stabilní jeřáb Liebherr 280 EC-H/256 HC pustí 11. dubna 2016 a ředitel výstavby Jan Kučera z divize 9 předpokládá, že jej stavbaři budou potřebovat více než jeden rok.



Veletrh iKariéra

Pracovníci útvaru personálního ředitele se 30. března za podpory divizí 4, 6 a 11 zúčastnili veletrhu pracovních příležitostí iKariéra 2016 v dejvickém kampusu ČVUT. Stánek

Metrostavu ve dvoraně stavební fakulty navštívilo přes 100 lidí, především studentů posledních bakalářských i magisterských ročníků, které zajímala zejména dlouhodobá praxe. Před vchodem do fakulty nabízeli kolegové kariérní poradenství v typizované stavební buňce Metrostavu (foto). Zahájili zde jednání s řadou studentů, získali přes 30 životopisů a podpořili dobré jméno firmy.

Minulost a budoucnost



Letošní Strategické konference se zúčastnilo více než 150 předních manažerů Skupiny Metrostav. V pražském centru moderního umění DOX se 22. března seznámili s hodnocením výsledků uplynulého roku a se strategií na další období. Největší český stavební koncern dnes tvoří 40 českých a zahraničních firem.

Prezident Jiří Bělohav (titulní foto) v úvodu svého vystoupení poděkoval všem, kdo se na dobrých výsledcích firem koncernu v minulém roce podíleli. V obsáhlém příspěvku pak připomněl zkušenosti z historie Metrostavu, který letos slaví 45 let své existence. Výčet událostí, staveb, technologických mezníků i významných osobností firmy uvedl slovy: „Našími sdílenými hodnotami jsou profesionalita, důvěryhodnost a stabilita, které jsme si zvolili za motto dnešní konference. Tyto hodnoty propojují naši minulost s budoucností. Máme ale i další základní kameny, na kterých musíme stavět – hrdo, sebevědomí, kolegialitu a disciplínu.“

Po přehledu ukončených zahraničních projektů firem Skupiny Metrostav poukázal Jiří Bělohav na nutnost posílit pozice na evropských trzích. „Velmi si vážím spolupracovníků, kteří dokážou v zahraničí zakázky získat a pak je mnohdy v drsných podmínkách, zejména v severovýchodních zemích, a neznámé legislativě včas a řádně provést,“ pronesl. Zdůraznil také význam podnikání na Slovensku, jehož trh musí členové koncernu plně využít.

Velkou pozornost pak prezident ve svém příspěvku věnoval etice v podnikání: „Vyhlásili jsme program trestně-právní compliance, ke kterému přistoupily všechny společnosti ve Skupině Metrostav. Aby zaměstnanci znali mravní limity své činnosti, byl vypracován a aktualizován etický kodex Skupiny a stanoveny principy a pravidla etického jednání ve skupinové normě. Znovu opakují, že já sám i nadále zastávám k porušování právních a etických norem nulovou toleranci.“

Na závěr projevu Jiří Bělohav konstatoval: „Skupina Metrostav má za sebou úspěšnou a bohatou minulost. Abychom mohli doufat i ve stejně dobrou budoucnost, musíme ale zabrat. Vzhledem k absenci velkých projektů na českém stavebním trhu považuji rok 2016 za kritický. V následujících obdobích proto pro nás bude klíčové posílit pozice na zahraničních trzích a u společností Metrostav

a Subterra zvážit navýšení obrátu v zahraničí nad strategií stanovených 20%. Musíme rovněž nalézt nejvýhodnější způsob podnikání na Slovensku. Je nutné optimalizovat využívání systému obchodních informací, prosadit se v pozemním stavitelství v tuzemských regionech a zaměřit se na práci s personálem tak, aby nám neodcházeli klíčoví zaměstnanci. Budeme-li pracovat správně, čeká vás ještě minimálně pětadvacet úspěšných let.“

Viceprezident Skupiny Metrostav Ing. František Kočí zahájil svůj projev slovy: „Jsem opravdu potěšen, že mohu komentovat loňské výsledky. Plán na rok 2015 jsme totiž sestavovali s obavami. Dnes ale mohu konstatovat, že se většině společností podařilo plánované parametry i úkoly splnit.“ Poté seznámil přítomné (foto č. 1, 2) s ekonomickými výsledky celého koncernu a podrobněji se věnoval jeho třinácti nejvýznamnějším členům, jejich projektům, strategiím i plánovaným investicím.



Mateřská společnost Metrostav dosáhla v roce 2015 podobného objemu výkonů jako v předchozím období. Mimo zprovoznění tunelu Blanka a metra V.A svou pozitivní roli sehrály také její úspěchy v zahraničních projektech, z nichž Ing. Kočí vyzdvihl náročnou stavbu S8 ve Varšavě. Divize 4 ji uzavřela s dobrým hospodářským výsledkem a k plné spokojenosti investora.

Firmě Subterra se i přes dobrý obrát a intenzivní obchodní činnost nepodařilo dosáhnout plánovaných parametrů. Zejména proto, že se stále potýká s potížemi na zakázce v Srbsku. Metrostav Slovakia nedosáhl kladného hospodářského výsledku především kvůli nedeřešeným

Řeka z kamene str. 3

Úplná uzavírka dálnice D1 byla zkrácena o 30 minut str. 3

Fotoreportáž: Profesionální, důvěryhodná a stabilní str. 4

problémům ve dvou starších projektech. Ve firmě proto proběhly personální změny a nový management změnil strategii podnikání.

Výsledky firmy Pragis jsou dlouhodobě velmi dobré. Společnost BES v roce 2015 dosáhla největšího obrátu i nejlepších hospodářských výsledků v historii svého podnikání. Stejně úspěšný byl i slovenský Doprastav Asfalt, který udělal pokrok i v rozšíření nabízených služeb.

Také kolegové z rakouské společnosti BeMo Tunneling mají za sebou úspěšný rok, kdy se jim dařilo zejména na stavbě lehkého metra v německém Karlsruhe. Firma SQZ a CCE Praha rozšířily svou působnost na Slovensko, obrát stoupl i slovenské společnosti PK Doprastav.

Oživení poptávky po bytech v Praze prospělo Metrostavu Development, Metrostav Facility pak splnil své úkoly uvnitř Skupiny a začal nabízet své kapacity také externím zákazníkům.



„Cílem ale není jen plnit čísla, která jsme si naplánovali. Naším dlouhodobým záměrem je dosáhnout toho, aby každá z našich společností byla lídrem v segmentu nebo regionu, kde působí. Všechny aktivity, které k tomu povedou, budeme podporovat finančně, investičně i personálně,“ zdůraznil Ing. Kočí.

Viceprezident se ve svém příspěvku dále věnoval hodnocení vybraných technologií za uplynulý rok a komentářem doplnil i základní strategické cíle Skupiny Metrostav v oblasti rozvoje stavební výroby, zahraničního podnikání, lidských zdrojů a optimalizace nákladů i organizace.

Další informace na straně 4

Viditelné části díla

Velká část prací na modernizaci trati Rokycany–Plzeň je očím diváků skrytá, protože se pod zemí týká tunelu Ejovice. Přesto je na povrchu stále co pozorovat.

Viktorce, kterou řídí pracovníci divize 5 vedení týmem Ing. Štefana Ivora, zbývá dokončit jen kolem 600 m jižního tunelu. Stavbaři už proto pro ni chystají výjezdový portál u Doubravky (foto č. 1). Po prorážce zde TBM rozeberou a přepraví zpět před ejpovický portál (foto č. 2), kde je vpravo vidět vznikající železobetonové lůžko, odkud největší v tuzemsku použitý plnoprofilový štít odstartuje podruhé, aby vyrazil i severní tunelovou troubu.

Součástí díla, které Metrostav buduje ve sdružení se Subterrou, je i přestavba mostů na železniční trati. Provádí ji také divize 5, ale pod vedením týmu Milana Špičky. Stavbaři tu pracují na vyloučené druhé koleji při zachovaném provozu na první, už zmodernizované. Na mostě přes Úslavu osadili novou ocelovou konstrukci (foto č. 3), u mostu Potoční betonují dřík opěry (foto č. 4) a na mostě Mohylová provádějí betonáž úložných prahů (foto č. 5).

–red–, foto www.droneone.cz, stavba



Infocentrum stavby je otevřené každou lichou středu od 15 do 17 hodin. Nachází se u hlavní brány Industriálního parku Plzeň Ejovice.



Divize 4 zahájila novou stavbu ve Varšavě

Metrostav má ve Varšavě velmi dobrou pověst – vloni tu divize 4 dokončila o celý měsíc dřív modernizaci 4,6 km dlouhého úseku S8 včetně rozšíření mostu Generała Grota Roweckiego a výrazně tak přispěla ke zlepšení místní dopravní situace. Od letošního dubna sice městský provoz zkomplikuje tým Ing. Tomáše Čmiela, který kácením, demolicemi a výstavbou zařízení staveniště zahájí přípravné práce na přestavbě zhruba 5 km úseku ulic Marsa a Żołnierską, Varšavané ale věří, že i tento projekt skončí stejně úspěšně jako předchozí, který sklídl obdiv odborníků i veřejnosti.

Smlouvu na provedení díla podepsali 24. března za polskou stranu zástupce varšavského primátora Jacek Wojciechowicz a Anna Piotrowska, ředitelka Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych. Hlavním zástupcem Metrostavu se pro tuto slavnostní příležitost stal ředitel výstavby Polsko Ing. Radim Čáp z divize 4 (foto vpravo).

„Zhruba jeden měsíc budeme projekt připravovat, 23 měsíců realizovat a za další dva měsíce jej musíme uzavřít i administrativně,“ rozpočítává ředitel stavby Ing. Tomáš Čmiel zakázku s celkovou délkou trvání 26 měsíců od podpisu smlouvy. Z jeho 28členného projektového týmu, který dílo na místě řídí, je 24 Poláků a čtyři Češi. S výjimkou jednoho pracovníka, který tým doplnil nedávno, se všichni dobře znají z úspěšné stavby S8.

Projekt na přestavbu krajské silnice 631 v 4,8 km dlouhém úseku od křižovatky ulic Marsa a Naddnieprzańska až k hranicím města (mapa) zkapacitní původní dvou- až třípruhovou komunikaci v obou směrech. Na trase se dotkne pěti hlavních inženýrských objektů, konkrétně ocelobetonových mostů. První má devět polí a měří asi 200m, druhý je čtrnáctipolový a šestisetmetrový, třetí viadukt má čtyři pole a 100m, čtvrtý měří kolem 65m a poslední lehce přes padesát. S investicí dále souvisejí přeložky sítí, zabezpečení železniční dopravy, vybudování

světelné signalizace, telekomunikací či protihlukových stěn a samozřejmě terénní a sadové úpravy.

Metrostav vyhrál soutěž na přestavbu ulic Marsa a Żołnierską už vloni v září, dřívějšímu uzavření smlouvy ale bránilo odvolání neúspěšného konkurenta. Také samotné dílo se oproti původním záměrům varšavského magistrátu zkomplikovalo – stavba měla původně zahrnout dvě nové estakády, které měly mimoúrovňově vyřešit křížení ulic Marsa, Chetmżyńska, Okularowa, Żołnierską a Rekrucką. Vzhledem k tomu, že se investorovi nepodařilo včas vykoupit pozemek pro vybudování jednoho z mostních pilířů, vznikne však jen jedna. Dopravu v této části polského hlavního města tak bude zřejmě i nadále zpomalovat úzké dopravní hrdlo, za které rozhodně nebude moci Metrostav.

–red–, foto archiv divize 4

Hlavní parametry stavby:

Výkopy	19 960 m ³
Násypy	141 100 m ³
Asfaltové vrstvy	110 000 m ²



Statistika potvrzuje stav stavebního trhu

Jak je zřejmé z vedlejšího rozhovoru s náměstkem ředitele divize 1 Ing. Lubošem Kasou, při podnikání doma není každý den posvícení. Všechny divize Metrostavu proto vloni využily příležitosti, které nabízejí zahraniční trhy, zejména Slovensko. Dokazuje to i srovnání vybraných statistických ukazatelů ze systému obchodních informací společnosti.

Srovnání údajů z let 2014 a 2015 potvrzuje, že se v počtu ani finančním objemu příliš nezměnil podíl zakázek, které divize zaregistrovaly a soutěžily ve shodném roce. I když v obou parametrech nepatrně stoupá, stále se pohybuje kolem 50 procent. I přes optimistické odhady, zveřejňované v médiích, pokračuje na tuzemském stavebním trhu stagnace. Počet i finanční objem v Česku evidovaných veřejných poptávek stále klesá. Projekty nejsou připraveny, pozemky nejsou vykoupeny, a tak se většina zejména liniových staveb odsouvá.

Obchodníci Metrostavu proto v souladu s firemní strategií zaměřili svou pozornost na Slovensko, kde se oproti předchozímu období zvedl zhruba dvakrát počet zasloužených zakázek. Počet úspěšných nabídek zde sice zůstal téměř shodný co do počtu, ale co do objemu se více než zdvojnásobil. V ostatních zahraničních zemích byl počet úspěšných nabídek přibližně trojnásobný.

Ze zahájených staveb mimo území České republiky rozhodně stojí za zmínku silnice S7, Koszwały – Nowy Dwor Gdański v Polsku; tunel na silnici Rv 13, Joberg, Granvin v Norsku a na Slovensku montážní hala pro au-

tomobilku Volkswagen v Bratislavě; kanalizace a čistírny odpadních vod ve třinácti obcích regionu Velký Krtíš; rekonstrukce silnic I/62 a I/75, Senec–Sládkovičovo–Jatov nebo nedávno dokončená rekonstrukce památkově chráněného zámku v obci Humenné.

Obchodní aktivity společnosti Metrostav se v zahraničí v roce 2015 rozšířily do Bulharska, Německa, Chorvatska nebo také do Itálie. Kvůli změnám na trzích se ale naopak vloni neobjevily žádné nové zakázky v Bělorusku, Bosně a Hercegovině a ve Slovinsku. Potvrzuje to i následující graf, který vychází ze statistických údajů marketingu firmy Metrostav.

Sloučený graf porovnání obchodních aktivit v zahraničí



■ Počet podaných nabídek v roce 2014
■ Počet podaných nabídek v roce 2015

P T Á M E S E

Ing. Luboš Kasy, náměstka ředitele divize 1



Ing. Kasa vystudoval stavební fakultu ČVUT a Metrostav se před 20 lety stal jeho prvním zaměstnavatelem. Praxi v divizi 1 zahájil jako přípravník na stavbě obytného souboru U Kříže, po šesti letech začal pracovat v útvaru obchodní přípravy divize. Od roku 2014 je náměstkem a vede útvary přípravy a nakupování.

Útvary, které řídíte, spadají v jiných divizích do gesce obchodního náměstka. Proč je tomu u divize 1 jinak?

Jsme trochu atypičtí. Věnujeme se převážně pozemním stavbám a na rozdíl od ostatních nejen v Praze a středních Čechách, ale máme oblastní zastoupení i v Plzni, Brně či Ostravě. Máme tedy široké pole působnosti, a abychom uspěli, musíme postupovat efektivně a svoje zkušenosti mezi sebou sdílet a potřeby koordinovat. Nedávno jsme třeba v jeden okamžik modernizovali hned čtyři fotbalové stadiony – v Plzni, v Praze, Znojmě a v Ostravě-Vítkovicích – a všechny potřebovaly stejné vybavení. Výběr dodavatelů byl proto mnohem výhodnější centrální a ne z pozice jednotlivých projektů. Život nás naučil, že to tak funguje u všech klíčových dodávek materiálů i prací. S obchodním náměstkem divize 1 Ing. Jiřím Andělem takto spolupracuji již několik let, rozdělení kompetencí nám vyhovuje a dovoluji si tvrdit, že se nám daří. Ročně obchodní tým divize 1 zpracuje asi 150 nabídek, při zhruba 20% úspěšnosti z nich vyhraje 30. Každý den uzavíráme i tři subdodavatelé smlouvy. Spolu s Metrostavem Deutschland se snažíme proniknout také do segmentu bytové výstavby v Německu. Práce tedy máme všichni opravdu dost.

Na čem obchodní úspěch vaší divize závisí?

Pracujeme týmově, v divizi udržujeme dobré klima a naši kolegové jsou technicky zdatní a loajální. Obchod se totiž dělá všude, i na stavbě. Pokud je investor spokojený s realizací díla, znovu nás osloví. Když se chováme korektně k subdodavatelům, tak se k nám rádi vrátí a na stavbách nám pomohou. Základem je ale dobrá příprava. Celkem máme na 60 přípravářů, asi 20 z nich působí v sídle divize. Náš tým jsme doplnili o autorizovaného statika, specialistu TZB, máme odborníky na elektroinstalace i stavební fyziku. Na nabídku někdy pracujeme velmi dlouho, jindy se stane, že někteří kolegové s těmi svými nevyhrají i dva roky, a to frustruje. Ve sportu ocení i druhého a třetího, ale u nás je to buď vítězství, nebo nic. I proto připraváři a technici mezi projekty a divizí cirkulují, aby si uvědomili, že každá práce je pro celek důležitá, i ta neúspěšná.

Ve kterých soutěžích jste nedávno uspěli?

Potěšily nás zakázky na výstavbu montážní haly pro Volkswagen v Bratislavě, projektu Inovace procesu formování a výroby odlitků na slévárnách šedých litin v Třinci, skladovacích hal pro Lasselsberger v Chlumčanech – ty budeme dělat ve sdružení s divizí 6 – nebo parkovacího domu s obchodním centrem v Benešově. Máme i projekty pro pracovníky střediska kanalizací a vodovodů, obtížně však hledáme práci pro raziče malých důlních děl. V tomto sektoru totiž chybí připravované zakázky. Chceme si ale všechny dobré zaměstnance udržet, protože výstavba vlastními silami je pro nás velmi důležitá.

Pracujete v Metrostavu už 20 let. Litoval jste někdy, že jste nevyužil nabídku na zaměstnání v jiné firmě?

Rozhodně ne. Měl jsem štěstí na dobré šéfy i prima kolegy. V Metrostavu je navíc pořádek, má systém, organizační normy, malou fluktuaci... Když se po čase potkám s firmou, s níž jsme dřív pracovali ve sdružení, často vidím, že používá třeba naše postupy, smlouvy, což potěší. Každý rok k nám nastupuje šest vysokoškolských absolventů. Teprve začínají, ale za dva tři roky už mají zkušenosti a konkurence je lanáří. Jsem rád, že i oni většinou bývají loajální a zůstanou. Držíme prostě při sobě.

Jste týmový hráč, fotbalista, ovlivňuje to i vaši práci?

Abychom uspěli, musíme být tým. Chceme ale spolupracovat i s dalšími kolegy. Místo na poradách se však scházíme s náměstkem ostatních pozemáckých divizí Metrostavu i divize 2 Subterra na fotbalovém hřišti. Zatím hráme jen pralesní ligu, chceme ale postoupit. Ve hře i v práci.

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Úplná uzavírka D1 byla zkrácena o 30 minut

Kde: dálnice D1.

Kdy: 19.–20. března 2016.

Kdo: tým Ing. Zdeňka Ludvíka z divize 4 a 70 dalších pracovníků.

Co: 11 třicetitonových pásových bagrů vystrojených hydraulickými nůžkami a bouracími kladivy, dva dvacetitonové kolové bagry, 20 nákladních automobilů, dva kolové nakladače.

Proč: snesení nadjezdů D1-051 a D1-052 nad uzavřenou dálnicí, odstranění 3600 tun betonové suti a 4500 m³ zeminy.

Jak: za dobu o 30 minut kratší, než předpokládal harmonogram. Všichni řidiči děkují.

„Náš projektový tým akci zajistil a řídil. Demolici – kvůli nutnosti masivního nasazení speciální mechanizace – jsme provedli pomocí strojů externích dodavatelů (foto č. 1–3),“ uvedl ředitel výstavby Ing. Ludvík, jehož tým od letošního jara pracuje souběžně na modernizaci hned dvou úseků dálnice D1 – 03 mezi Hvězdonicemi a Ostředkem a 06 mezi Psářemi a Souticemi. „Obě stavby s celkovou délkou přes 12 km musejí být s ohledem na požadavky investora provedeny v extrémně krátkých termínech

a jsou pod drobnohledem nejen ŘSD, ale i veřejnosti. Realizace v těchto extrémních termínech vyžaduje maximální nasazení všech kapacit a kromě prodloužených a nočních směn i nepřetržitou práci o víkendech a svátcích,“ dodává.

Bourání nad D1 si tým Ing. Ludvíka vyzkoušel vloni v červenci, když demoloval nadjezd v MÚK Ostředek. Letos začal obdobný, přesně dirigovaný stavební koncert 19. března v 19 hodin uzavřením dálnice mezi exity 41 a 56. Konstrukci nadjezdu D1-051 stavbaři sнесли ve 20.15, o půl hodiny později byl dole i D1-052. Dobře naplánovaná a přesně provedená práce slavila úspěch – levý jízdní pás byl k potěše motoristů v provozu už 20. března v 10.30.

Práci bagrů v časosběrném videu na Facebooku Metrostavu okomentovala návštěvnice KK slovy:

„Stroje se sesypaly na most jako vosy na bonbon.“

V obou úsecích D1, kde Metrostav pracuje jako lídr sdružení, divize 4 stavby nejen řídí, ale její zaměstnanci provádějí i hlavní práce. Spočívají ve vybourání původního cementobetonového (CB) krytu a v jeho následné recyklaci, dále pokračují kompletním provedením nového CB krytu včetně výroby betonu ve vlastní mobilní betonárně.

V úseku 06 vybudují pracovníci divize 4 i pět nových mostních objektů a v extrémně krátkém termínu 21 dnů provedou 4,6 km kanalizace. Na obou stavbách rovněž působí firmy CCE a SQZ, které provádějí geodetické, respektive laboratorní práce. Kamenivo pro výrobu nového CB krytu dodávají lomy společnosti BES. Skupina Metrostav se prostě v oblasti dálničních staveb stává soběstačnou.

–red–, foto archiv stavby



2



3

Betonáři vymodelovali stavbu Atria Kobyličky

Po úspěchu první etapy projektu Atrium Kobyličky se investor ve stejné lokalitě rozhodl pokračovat s další výstavbou. Zadal ji Metrostavu – konkrétně týmu Ing. Marka Kubra z divize 6. Ten už v současnosti dokončil hrubou stavbu domů (foto) a hotové je předá investorovi, společnosti CTR group, již letos na podzim.

Atrium Kobyličky tvoří dva bytové domy o třech až šesti podlažích – jeden ve tvaru L, druhý ve tvaru U. Spolu vy-

tvářejí polouzavřený prostor, atrium, které dalo projektu jméno. Pro energeticky úsporné objekty kategorie B jsou charakteristické extravagantní organické tvary, které budou i díky originální barvě dominantním prvkem díla.

„Je pro nás stěžejní ohlídat zejména to, aby veškeré důležité detaily s dopadem na energetickou náročnost byly provedeny přesně podle dokumentace jednotlivých profesí. Práci nám sice komplikují nezvyklé tvary fasády, věřím však, že si s ní úspěšně poradíme,“ uvedl Ing. Kubr.

Většinu prací na hrubé stavbě dokončili betonáři již začátkem února. První březnový den proto mohli na stavbě oslavit uložení posledního kubíku betonu.

Do obálky budovy jsou už dnes vložena dřevěná okna a dělníci dokončují skladby střech. Rozestavěné domy jsou tak uzavřeny proti zatékání vody. Zvenku nyní probíhají práce na jejich fasádách, uvnitř objekty doplňují sádkartonové příčky, omítky a stropní stěrky. Začátkem dubna přijde na řadu lití podlah a areálové rozvody sítí. Vše tedy naznačuje, že divize 6 zakázku předá včas.

Jarmila Šnoblová, foto archiv Metrostavu



Plzeňský Livingstone už má jádro i skořápku

Jen pár minut pěšky od náměstí Republiky a katedrály svatého Bartoloměje provádí tým Ing. Radka Böhma z plzeňské oblasti divize 1 poslední změny, které v samém centru Plzně vyplynuly z požadavků investora či nových nájemců. Od září roku 2014 tu totiž staví polyfunkční dům Livingstone. Jde vlastně o dvě budovy, z nichž ta vyšší, označovaná římskou jedničkou nebo písmenem A, má devět nadzemních podlaží (foto č. 1), ta nižší pak o čtyři méně (foto č. 2).

Ačkoli tým zkušených architektů v čele s Lubošem Kouřimem vyprojektoval z hlediska architektury i použitých materiálů zajímavé budovy, pro stavbaře to nebyla ničím výjimečná zakázka. „Ne zcela tradiční je snad jen fasádní omítka spodních podlaží objektu A, kde jsme použili technologii modelování čerstvé omítkové směsi. Do omítky jsme ve čtyřech krocích imitovali strukturu přírodního kamene přesně podle požadavku architekta, který si stejně jako my prošel školením u výrobce směsi v jeho firemním centru a byl přítomen i při vlastní práci na místě. Do této omítky jsme zároveň zabudovali osvětlující dekorativní pásy,“ popisuje Ing. Böhm.

Neobvyklé je však dokončení zakázky. Stavbaři totiž předávají budovy investorovi v podobě Shell & Core

(Skořápka & Jádro). „Interiéry dokončovat nebudeme, to provádí jednak investor prostřednictvím svých firem, nebo se o ně starají noví majitelé. Výjimkou jsou jen některé případy, například stavební úpravy zubní ordinace v objektu A,“ dodává Ing. Böhm.

Obě budovy šplhaly do výšky ve svižném tempu. Časový harmonogram díla byl velmi napnutý, a to i přesto, že došlo k jeho mírnému posunu. Chyba však nebyla na straně stavbařů. „Prodloužení termínu prací si vyžádalo velké množství změn v dispozici i koncepci technologických rozvodů. Investor například až v průběhu díla výrazně změnil rozhodnutí, které byty a konferenční prostory budou vytápěny podlahovým topením a které budou nebo naopak nebudou mít klimatizaci,“ vzpomíná Ing. Böhm.

Ve vyšší z obou budov, devítipodlažním Livingstone I, je celkem 12 bytů s dispozicí 2+kk až 5+kk a o celkové ploše od 85 do 232 m². Ve čtyřech jeho podlažích se nacházejí komerční prostory a v suterénu garáže. V pětipodlažním objektu Livingstone II je patnácti bytů 1+kk až 5+1 a rovněž jeden obchod. Pro tým divize 1 už práce na stavbě skončila – do nižší budovy se stěhují noví majitelé, v té vyšší probíhá příprava interiéru.

Martina Vampulová, foto archiv stavby



21

je počet úseků, na které je rozdělena modernizace dálnice D1 na trase mezi Mirošovicemi na 21. km a Kývalkou na 182. km. Náklady na celou stavbu se odhadují asi na 14 miliard Kč.

METROSTAV SLAVÍ 45 LET SVÉ EXISTENCE



Řeka z kamene nad metrem nedaleko Vltavy

Stanice metra Nádraží Holešovice, která se nachází na druhém úseku linky C, byla zprovozněna v roce 1984. Vzhledem k tomu, že se jednalo o stanici vybudovanou pod významným dopravním uzlem, koncipovali ji její autoři, architekti Jiří Dušek a Jan Marek, atypickým způsobem. Stanice má proto dva typy vestibulů. Jižní povrchový, jehož součástí je kryté stání pro autobusy, a severní, integrovaný do nádražní budovy postavené podle projektu architekta Karla Filsaka z roku 1978.

A byl to pravděpodobně právě Filsak, jeden z předních protagonistů českého brutalismu, kdo vypracováním umělecké výzdoby pověřil sochaře Josefa Klimeše (*1928), s nímž tehdy systematicky spolupracoval.

Josef Klimeš, absolvent sochařského ateliéru Jana Laudy na pražské AVU a také dějiny umění na Filozofické fakultě UK, na sebe poprvé upozornil již v roce 1958. Za plastikou s názvem Každý má své právo na vzdělání, instalovanou v Československém pavilonu na EXPO 58 v Bruselu, získal cenu Grand Prix. V této době, respektive počátkem 60. let 20. století Klimeš dospěl k osobitému

výtvarnému projevu, který charakterizují dva základní tvůrčí přístupy. První z nich představuje práce s figurálními motivy abstrahovanými v jednoduché tvary s jasně danou tektonikou, kterou ještě podtrhuje struktura hrubě opracovaného materiálu, vesměs dřeva. Druhý, který historička umění Adriana Kořínková nazývá modelačním, pracuje s otisky lidských rukou. Symbolizuje „tvárnění hmoty člověkem, ale představuje zároveň vlastní dynamický i dramatický děj hmoty“. Právě tento princip je přítomný v Klimešových realizacích pro architekturu, tedy i v případě plastiky Řeka, která se nachází v klidové zóně jižního vestibulu stanice Nádraží Holešovice.

Téma řeky, pochopitelně Vltavy, bylo zvoleno záměrně, jako pocta technické stavbě vedoucí pod jejím tokem. Dílo na pomezí sochy, instalace a land artu proto pracuje s různými velikými rozlomenými kameny usazenými do středu symbolického říčního brodu z oblázků, který může poutník překročit po plochých kamenech. Voda proto kameny neobtéká, nýbrž z nich přímo vyvěrá, a balvany tak zároveň slouží jako mramorová pítko.

Jakub Potůček

BIM projekty IV

Seriál o informačním modelu stavebního projektu BIM pokračuje čtvrtým, předposledním dílem.

BIM prostředí a zakázky Skupiny Metrostav

Už od roku 2007 začaly některé projektové kanceláře v ČR zpracovávat projekty v BIM prostředí i pro zakázky, které realizoval Metrostav. Mezi ně patřily i stanice Bořislavka a Nemocnice Motol na metru V.A., Šumavský Dvůr a technologická část projektu ELI Beamlines v Dolních Břežanech. V současnosti jsou to zakázky Vivus Uhřetěves a Vackov, z připravovaných třeba rekonstrukce Státní opery, Telehouse, Palmovka Park III i IV a především metro I.D i další dopravní stavby třeba komunikace R4.

Co BIM prostředí znamená v projektu a realizaci

Využití BIM prostředí v projektu přináší lepší koordinaci projektu i propracování projektových podkladů a návazností. BIM pro oceňování projektů umožňuje generování výměr přímo z PD a shodné strukturování a popis položek. Připojené specifikace výrobků a další informace vycházejí ze stupně podrobnosti projektu. Technologické a TZB části bývají vypracovány ve vyšších než dosud obvyklých podrobnostech. Ve strojírenství a pro opakovanou sériovou výrobu je BIM prostředí standardem už řadu let.

BIM umožňuje ve všech etapách rychle a efektivně kontrolovat možné kolize jednotlivých částí i technologií mezi sebou, a tak poskytovat zpětnou vazbu investořovi i projektantovi. Dovoluje do dokumentace okamžitě zapracovat vývojové změny projektu během realizace a průběžně vytvářet dokumentaci skutečného provedení.

Umožňuje integraci technologických postupů a dokladů řízení kvality připojením záznamů realizačních vad, přiřazením odpovědností a příkazů k odstranění a sledování výsledků kontrol (popisem, termínem odstranění apod.).

BIM pro Facility Management pracuje s připojenými doklady o výrobcích, technickými listy, návody k užívání, pokyny pro údržbu, záručními doklady, plánovanými cykly výměny i obnovy, podklady k řízení systémů. Řízení provozu budovy má všechny potřebné podklady k dispozici v reálném čase. Proklik odkazu otevře připojené soubory bez nutnosti hledat v pořadačích papírové dokumenty.

BIM v České republice

Pro zájemce o problematiku BIM již několik let pracují zájmová sdružení a Odborná rada pro BIM (CzBIM), která zahrnuje i platformy pro jednotlivé části prostředí. Mimo to vyvíjejí činnost i báze jednotlivých dodavatelů BIM prostředí jako BIM+ společnosti AIIPlan, BIM fórum pro produkty Autodesk či Cegra pro uživatele produktů ArchiCad. Tyto platformy jsou zaměřeny především na projektanty a výrobce, kteří sami vytvářejí tzv. BIM knihovny či databáze prvků připravené pro implementaci do BIM projektu. V tomto výčtu nebyla donedávna zahrnuta oblast realizace, v současné době je ale v CzBIM aktivní pracovní skupina 3, která se realizaci věnuje a vyvíjejí v ní činnost i zástupci Metrostavu. Tyto odborné skupiny mívají vliv na přípravu předpisů připravovaných pro zavedení BIM do stavební praxe, a proto je potřebné se jejich činnosti účastnit. BIM se nyní ověřuje pro infrastrukturní projekty ŘSD, společnost Skanska v BIM prostředí realizovala svou část MÚK Opatovice na R35, nyní označované D35. **Jaroslav Synek, vedoucí ÚTM ÚVTŘ**

Zaměstnanci pomohli

Den po Velikonocích se v Metrostavu uskutečnila sbírka oblečení pro charitativní secondhand Hvězdný bazar. Byla velmi úspěšná, takové množství oblečení a doplňků si z firemní akce vozíčkáři snad ještě nikdy neodváželi. „Moc si toho vážíme. Měli jsme obrovskou radost nejen z množství darovaného oblečení, ale i z nadšení, které jsme ze zaměstnanců Metrostavu cítili,“ řekl jeden z prodejců Jaroslav Filsák (foto) a všem dárcům vzkázal veliké díky. **–red–, foto Alena Jančíková**



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Profesionální, důvěryhodná, stabilní, ale i hrdá, sebevědomá a kolegiální

Strategická konference Skupiny Metrostav změnila v roce 2016 místo konání – z Národní technické knihovny se přestěhovala do Centra současného umění DOX v Holešovicích. Její cíl se ale nezměnil – informovala o minulosti a předznamenala budoucnost. Po spíše ekonomických údajích viceprezidenta Ing. Františka Kočího (foto č. 1) přiblížil prezident Skupiny Jiří Bělohlav všem příchozím manažerům (foto č. 2) změny, kterými mateřská společnost prošla, a nastínil výzvy, které před ní i jejími dceřinými firmami stojí. V kuloárech o nich diskutovali nejen ředitelé z Metrostavu (foto č. 3), ale i zástupci společnosti BeMo Tunneling, kteří měli možnost vyslechnout české projevy v překladu (foto č. 4). Na pravidelném každoročním setkání oceňují vedoucí pracovníci firem, že se mohou sejit napříč společnostmi i divizemi (foto č. 5, 7) a získat podrobnější údaje o činnosti kolegů. V roce 2016 předstoupil před plénum Ing. Jiří Prokop, který představil firmu SQZ a zmínil její nově akreditované zkoušky. Generální ředitel Metrostavu Ing. Pavel Pilát (foto č. 6) připomněl 15. výročí založení divize 4, díky níž Metrostav úspěšně pronikl do segmentu dopravních staveb. Ing. Tibor Trnovszký ze Subterry promluvil o rekonstrukci železničního úseku Budapest, Kelenföld–Tárnok. Generální ředitel Metrostavu Slovakia Ing. Robert Pátek, Ph.D., potvrdil, že se jeho firma snaží měnit k lepšímu. Managing director BeMo Tunneling – Dipl.-Ing. Friedrich Neureiter (foto č. 8) – přiblížil projekty největší zahraniční firmy Skupiny Metrostav. Pro zájemce skončila letošní Strategická konference prohlídkou výstavy Duše peněz (foto č. 9). Pro ostatní pak slibem, že se za rok opět setkají.

SLOUPEK ODBORŮ

Konference základní organizace

Výroční konference základní organizace OS Stavba Metrostav se uskutečnila 24. března v Centru vzdělávání v Palmovka Parku II. Zúčastnilo se jí 48 delegátů a hosté z vedení Metrostavu i Odborového svazu.

Prezident Skupiny Metrostav Jiří Bělohlav přítomné seznámil se stavem stavební výroby a jejími dopady na Metrostav a s problematikou legislativního prostředí ve vztahu k odvětví. V souvislosti s 45. výročí existence Metrostavu připomněl začátky firmy a její další vývoj až do současné podoby. Zdůraznil také některé aspekty, které mohou firmy Skupiny ohrožovat nejenom zvenku, ale i zevnitř, jako je například porušování zásad etického chování.

Předseda Odborového svazu Stavba ČR Stanislav Antoniv doplnil informace o situaci okolo legislativních procesů ve vztahu ke stavebnictví a dále se věnoval především odborové problematice na úrovni odvětví včetně dalších oblastí celonárodního významu. Připomněl dialog se sociálním partnerem, což je Svaz podnikatelů ve stavebnictví, a průběh kolektivního vyjednávání k uzavření vyšší oborové kolektivní smlouvy na další období. Velkou část příspěvku věnoval informaci o postojích vrcholných odborových orgánů k celospolečenské situaci a jednání tripartity.

Personální ředitel Mgr. Tomáš Zámečník se v příspěvku zmínil o personální strategii Metrostavu do budoucna v souvislosti s možným vývojem zakázky.

V pracovní části konference delegáti na základě předložené zprávy zhodnotili dosavadní činnost za uplynulé období. Projednali a schválili výsledky hospodaření za předchozí rok včetně účetní závěrky a schválili rozpočet na rok 2016 včetně plánu práce či plánu oprav a investic týkajících se rekreačních středisek. Konference se seznámila i se závěry revizní komise a do funkce hospodářky ZO jmenovala Marii Nevečeřalovou. Výboru ZO uložila několik úkolů, z nichž ten hlavní spočívá v zabezpečení voleb do orgánů na další období. Jednání zakončilo přijetí usnesení ke všem projednávaným bodům.

Stojí téměř 170 let

Další velká rekonstrukce, která se v Praze chystá, se bude týkat mostařů – opravit totiž potřebuje Negrelliho viadukt. Muzeum hl. města Prahy tuto unikátní technickou památku představuje až do 22. června pomocí výstavy na panelech před svou hlavní budovou.

Viadukt rozeřádili na jaře 1846 jako v té době největší evropské železniční dílo. Na Severní státní dráze Olomouc–Praha–Dráždany začal dvoukolejný most o délce 700 sáhů (1111 m) projektovat těsně před smrtí známý stavitel Jan Perner. Jeho dílo dokončil Alois Negrelli von Moldelbe, po kterém se dnes viadukt jmenuje. Stavbu prováděly firmy bratří Kleinů a Vojtěcha Lanny a pracovalo na ní nepřetržitě kolem 3000 dělníků různých národností.

Most s 87 kamennými oblouky byl zprovozněn roku 1850. Za 21 let jej na jižní straně doplnil 351m karlínský spojovací viadukt s 10 kamennými a 16 cihelnými oblouky. Negrelliho viadukt (foto) je dnes druhým nejstarším stojícím mostem v Praze a zároveň nejstarším železničním mostem přes Vltavu. Vzhledem k tomu, že jeho zaměření geodeti zahájili už v roce 1845 po velké povodni, historická paměť této události přispěla k tomu, že při tisícileté vodě v roce 2002 byl Negrelliho viadukt jedním z pouhých čtyř pražských mostů přes Vltavu, na kterých nebyl přerušen provoz – tři z nich byly železniční.

Na výstavě před Muzeem hl. města Prahy je možné spatřit reprodukcce obrazů, které viadukt zachycují od stavby až do současnosti. Autoři těchto děl byli významní malíři své doby. Také jsou zde vystaveny zajímavé fotografické záběry mostu, a to již z konce 19. století.

–red–, foto Wikimedia

