

45
1971—2016



Každá krev pomáhá str. 2

Ptáme se: Ing. Josefa Neuwirtha, ředitele divize 4 str. 2

Cesta z Karlsruhe zavedla firmu BeMo do celého Německa str. 2

KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

MIPIM Awards 2016 pro ELI Beamlines

Laserové centrum ELI Beamlines v Dolních Břežanech zvítězilo na veletrhu v Cannes v soutěži MIPIM Awards v kategorii Průmyslové a logistické nemovitosti. Pod vedením Ing. Tomáše Vašuta z divize 3 komplex postavilo sdružení, v němž firmu zastupovala i divize 9.



Sacre Coeur²

Residence Sacre Coeur² prošla 29. března závěrečnou prohlídkou v kolaudačním řízení. Ocelářům, betonářům i ostatním pracovníkům Metrostavu, které řídil tým Ing. Filipa Křesťana

z divize 9, za to 7. dubna za přítomnosti Ing. Petra Záborského, ředitele divize 9, poděkoval také zástupce investora Ing. Robert Pavelka ze společnosti SATPO.

Každá pochvala potěší, veřejná zvlášť

Na facebookovém profilu Metrostavu se pod videem průletu hotovou částí tunelu Ejovice objevila 31. března pochvala od návštěvníka DK: „Najlepsza strona firmy budowlanej jaką widziałem. Pozdrowienia z Polski.“ Pochvala jistě potěšila nejen pracovníky útvaru vztahů k veřejnosti, kteří internetové výstupy firmy spravují.



Dispečink pro SŽDC

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) 7. dubna slavnostně ukončila výstavbu Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Praze na Balabance. Akce se zúčastnil i generální ředitel

Metrostavu Ing. Pavel Pilát a ředitel divize 3 Ing. Martin Plich. Výstavbu řídil tým Ing. Stanislava Červeného.

Metrostav v Polsku nejen staví

Divize 4, která v současnosti pracuje v Polsku na dvou dopravních stavbách, se stala partnerem výstavy fotografií Václava Havla. Proběhne od 19. května do 22. června v Evropském centru solidarity v Gdaňsku.

Nejatraktivnější zaměstnavatel

V kariérním průzkumu společnosti Universum, kterého se letos v Česku zúčastnilo téměř 14 500 vysokoškolských studentů, získal Metrostav prvenství v kategorii Best in Industry 2016/Construction/Engineering. Celkově byl pátý.



Nejnovější úspěch ve Finsku

Metrostav získal další zakázku v Helsinkách – razičí divize 5 vedení týmem Ing. Aleše Gotharda zde už brzy začnou prodlužovat metro. Zakázka, na níž budou opět pracovat ve sdružení s místní firmou DESTIA, zahrne zejména ražbu dvou tunelů v úhrnné délce 2770 m a stanice Espoonlahti. Smlouvu o provedení díla podepsali 18. dubna v Helsinkách (foto zprava) Matti Kokkinen, generální ředitel investora, kterým je Länsimetro, Minna Heinonen, viceprezidentka DESTIA, a obchodní náměstek divize 5 Ing. Jan Kvaš, MBA.

METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

Inspirace pro další cestu



Třináctý ročník Programové konference Metrostavu – TEK 2016 – se uskutečnil 13. dubna v kongresovém centru pražského hotelu Olympik. Díky hostům i filmovému dokumentu se při něm více než 330 manažerů nejprve seznámilo s významnými milníky 45leté historie firmy. Po ohlédnutí do minulosti nastal čas na představení vybraných projektů či technologií nedávné doby, na posouzení současnosti a nastínění strategie pro budoucnost. Vedení společnosti tradičně ocenilo nejlepší pracovníky roku 2015 a generální ředitel Metrostavu Ing. Pavel Pilát konferenci uzavřel prvními výsledky průzkumu spokojenosti zaměstnanců.

TEK 2016 otevřely vzpomínky pamětníků – předsedy dozorčí rady Metrostavu Ing. Jindřicha Hesse, Ph.D., (titulní foto uprostřed) a prezidenta Svazu podnikatelů ve stavebnictví v ČR Ing. Václava Matyáše. Přiblížili zejména dobu, kdy se měnilo společenské uspořádání v zemi, což mělo samozřejmě dopad i na historii Metrostavu. Ing. Hess (malé foto) připomněl: „V roce 1989 měl Metrostav tisíc techniků, čtyři tisíce dělníků a vlastními silami budoval ročně až sedm kilometrů traťových tunelů metra a 800 metrů staničních. Přes 99 % objemu postavěl v Praze, 88 % představovalo metro a Strahovský tunel. Když se nám otevřely dveře do světa, věděli jsme, že chceme udržet silný podnik schopný provádět velké projekty. Ve strategii jsme si kromě toho vytyčili nutnost naučit se získávat zakázky mimo metro – první byly výstavba budovy Sazky a rekonstrukce Lichtenštejnského paláce –, dostat se mimo Prahu a rozvinout marketing.“

Tlak na rozpad velkých státních podniků byl v té době enormní, proto vedení Metrostavu jako jedno z prvních

zažádalo o převedení na státní akciovou společnost, což se v roce 1991 zdařilo. Ing. Hess promluvil i o privatizaci Metrostavu a spolupráci se slovenským Doprastavem.

Jeho vzpomínky doplnil Ing. Matyáš o charakteristiku tehdejšího vnějšího prostředí, kde zmínil období vstupu zahraničních investorů na český trh a zdůraznil velmi negativní dopad zrušení ministerstva stavebnictví. V závěru okomentoval vývoj stavebního trhu od roku 1994 a zmínil i dnešní stav oboru – nestabilitu státního rozpočtu, nepřipravenost projektů a problémy s legislativou i s EIA.

K tomu, co znamená Metrostav, Ing. Matyáš řekl:

„Vnímám ho jako sebevědomou společnost, komplexně vybavenou a s jasnou filozofií i strategií do budoucna. Jeho výkony v zahraničí oslovují celé české stavebnictví.“

„Minulost byla krásná a měla by inspirovat budoucnost. Aby firma pokračovala úspěšně dál, musí chtít něco dokázat. Měla by si udržet charakter profesně „rodinného podniku“ s dlouhodobě věrnými zaměstnanci, kteří ponese svou osobní odpovědnost. To je jediná správná cesta, po které Metrostav může pokračovat, a já jsem přesvědčen, že po ní už jde,“ uzavřel Ing. Hess.

První část konference zakončil dokument složený z historických záběrů a časosběrných filmů ze staveb Metrostavu od 70. let minulého století až do dnešních dnů. Více o TEK 2016 na stranách 2 a 4



Ing. Jindřich Hess, Ph.D., pracoval od roku 1963 jako mistr u Vodních staveb, po roce 1971 spojil profesní život s Metrostavem. Začínal na Pankráci jako hlavní stavbyvedoucí ražených tunelů metra C, byl technickým i výrobním náměstkem firmy a od roku 1988 podnikovým ředitelem. Po vzniku akciové společnosti byl v roce 1991 zvolen předsedou jejího představenstva a stal se generálním ředitelem Metrostavu. Z funkce odstoupil roku 2001, aby ve společnosti pracoval na jiných pozicích. Dnes je předsedou dozorčí rady.

28. dubna 2016 / 7 / XXVIII

Sjednocená Evropa str. 3

Developeři Metrostavu rozšiřují komplex Palmovka Park str. 3

Přestavba IGY1 a novostavba IGY2 v Českých Budějovicích str. 3

Pohled zpět i dopředu

Generální ředitel Metrostavu Ing. Pavel Pilát (foto) na TEK 2016 zhodnotil výsledky minulého roku a promluvil i o výhledu společnosti do budoucna.

„Výkony i hospodářský výsledek Metrostavu byly v roce 2015 vzhledem k situaci na trhu dobré,“ řekl Ing. Pilát a připojil své hodnocení divizí. Ocenil, že propad na domácím trhu se Metrostavu podařilo eliminovat růstem obrátou v zahraničí a na Slovensku, kde podíl výkonů od roku 2011 stoupl na 11 procent. „S růstem počtu podaných nabídek a získaných projektů ale bohužel roste i podíl neúspěšných a ztrátových zakázek, které musíme do budoucna minimalizovat,“ okomentoval situaci Ing. Pilát a projev doplnil o informace týkající se investování do vlastních kapacit, rozvoje personálu a provedených obměn na vyšších manažerských pozicích.

Na závěr konference odkázal na společné hodnoty, které Metrostav ctí a sdílí po několik pracovních generací: profesionalitu, důvěryhodnost a stabilitu. „Profesionalita je nejen o schopnosti provádět kvalitní stavební díla, ale i o zvládnutí náročných spolupráce s našimi partnery s profesní ctí. Dobrá práce by měla pro nás být synonymem pro 100% kvalitu. Té lze dosáhnout, a zvlášť v dnešní době, jedině sehnáním celého týmu – tedy nás všech,“ sdělil Ing. Pilát. Zmínil také dílčí výsledky průzkumu spokojenosti zaměstnanců, který v Metrostavu proběhl minulý měsíc: „V Metrostavu se léta traduje, že zde pracují ‚srdcaři‘. Lidé, kteří jsou loajální k firmě, váží si své práce a odvádějí ji nejlépe, jak umějí. Velmi mě těší, že průzkum potvrdil, že tomu tak skutečně je.“



Každá krev pomáhá

V souvislosti s Metrostavem noviny převážně zmiňují muže – ve firmě jich totiž pracuje téměř 83 %. Přesto 8. dubna na jubilejní 20. akci Daruj krev s Metrostavem dorazilo víc dívek a žen. Poděkování ale samozřejmě patří všem, protože život zachrání každá krev.

Zdravotníci z ÚVN odebrali zaměstnancům Metrostavu, několika kolegům z Metrostavů Facility (foto č. 1) i Development a zástupci Subterry celkem přes 20 litrů krve. Vedoucí odběrového týmu MUDr. Michaela Kořánová (foto č. 2) byla překvapená: „Jsem u vás poprvé a musím říct, že je to jedna z nejlépe organizovaných akcí, na kterých jsem kdy byla. Vše probíhá hladce, nejsou žádné fronty, žádné kolapsy, dárci jsou poučení a dva navíc projevili zájem darovat kostní dřeň! Tento výjezd je tak velmi úspěšný.“ Všichni, kdo dobrovolně darovali krev (foto č. 3), si mohli po odběru odpočinout u malého občerstvení (foto č. 4). Aby nabrali energii, potěšil je i sestřičky (foto č. 5) originální zákusek (foto č. 6). Na shledanou příště!



Technický a technologický rozvoj společnosti

Odbornou část TEK uvedl výrobně-technický ředitel Ing. Ivan Hrdina (foto č. 1) přehledem nejdůležitějších technologií, které Metrostav ovládá. Pět dalších kolegů (foto č. 2) poté představilo vybrané projekty.

Mezi technologiemi, které Metrostav rozvíjí, vzbudily největší zájem schémata razících štítů od nemechanizovaného z metra I.C a sovětského mechanizovaného tunelovacího kompletu z metra I.A přes alternativu nemechanizovaného štítu pro Strahovský tunel až po Tondou, Adélu a Viktorii – nejmodernější TBM současnosti. Ing. Hrdina zmínil mimo jiné i vysouvané tunely metra IV.C1 pod Vltavou, předpjaté betonové nádrže v Loukově, výměnu kotlů v Pruněřově, most Opárno, Trojský most a lávku v Čelákovicích – konstrukce, k jejichž výstavbě Metrostav použil vlastní patenty a získal za ně i řadu ocenění.

Výrobní náměstek divize 4 Ing. Pavel Kout se v projevu věnoval výrobním kapacitám divize. Významná byla zpráva zmiňující druhou sestavu finišerů na CB kryt, s níž budou moci silničáři pracovat už začátkem května.

Ředitel divize 6 Ing. Jan Cuc promluvil o výstavbě rozsáhlé Residence Garden Towers se 700 byty a s celkovým obestavěným prostorem 276 092 m². Na náročném projektu pracovali divizní betonáři, kteří do bedněni s plochou 205 435 m² uložili 38 045 m³ betonu a 3387 tun oceli. V konferenčním sále byl k vidění i model komplexu.

Vedoucí projektu Jan Mráz představil výstavbu regionálního centra zpracování odpadů Karlovarského kraje. Divize 9 ji provádí ve sdružení se Subterrou a technologie, jíž komplex vybaví, bude první svého druhu v republice.

S novinkami se setkávali i pracovníci divizí 3 a 9, když vedení Ing. Tomášem Vašutem řídili ve sdružení stavbu

výzkumného laserového centra ELI Beamlines v Dolních Břežanech. Poradili si přitom s velkým množstvím změn, které vyřešilo 11 dodatků ke smlouvě a 336 pokynů pro stavbu. Mohutné železobetonové konstrukce, ty stínící z betonu o objemové hmotnosti 3450 kg/m³, provedli betonáři divize 6. „Abychom dílo vyfakturovali, bylo potřeba 15 600 podpisů na 1300 fakturačních oddílech. Během projektu jsme také podepsali více než 1000 protokolů odsouhlasení vzorků včetně ukázky kubíku zeminy,“ uvedl v závěru Ing. Vašut.

Technickou část konference uzavřelo vystoupení Ing. Pavla Djuga z divize 5, který pomocí schémat i fotografií přiblížil stavbu tunelu Joberg v Norsku. Pod vedením Ing. Ivana Piršče tam pracovníci divize 5 vrazí téměř 2 km silničního tunelu metodou Drill & Blast a 90 m v obtížném geologickém prostředí pomocí Nové rakouské tunelovací metody, což bude její vůbec první použití v Norsku. K prorážce tunelu Joberg by mělo dojít už v polovině letošního července.



Cesta z Karlsruhe vedla do celého Německa

Pracovníci oddělení speciálního zakládání firmy BeMo Tunnelling (BeMo) ve spolupráci s českým Zakládáním staveb úspěšně dokončili většinu prací na stavbě lehkého metra v Karlsruhe. Dobrá kvalita i dodržení termínu jim umožnily vyrazit za prací po celém Německu.

Pro připomenutí – na trase dlouhé 4,6 km zahrnovala stavba v Karlsruhe vybudování osmi podzemních stanic, 1,6 km hloubených tunelů a 2,3 km tunelu raženého pomocí NRTM v kesonu a TBM. Práce speciálního zakládání (foto) se týkala především stanic a hloubeného tunelu od Ettliger Tor směrem na jih včetně tří nájezdových a výjezdových ramp. Jednotlivé stavební úseky zde musely být vodonepropustně utěsněny vzhledem ke geologickým poměrům, propustnému podloží a hladině podzemní vody někde jen tři metry pod terémem. Základní koncept řešení stavebních jam spočíval ve zhotovení jejich obvodového pláště z podzemních stěn nebo štetovic kotvených v několika úrovních pramencovými kotvami. Dno utěsnila trysková injektáž vyztužená tahovými tyčemi, která současně rozpínala paty konstrukcí po obvodu.

Postup výstavby metra nebyl ve všech úsecích stejný. Od východu k západu, mezi Durlacher Tor a Mühlburger Tor, stavbaři nejprve budovali stanice a nájezdové rampy. Po dokončení prací speciálního zakládání provedli stropní železobetonové konstrukce stanic metodou Cut and Cover a razící štít je projížděl. V jižní ose tvoří velkou část úseku hloubený tunel, jehož konstrukce byly vestavěny do vodonepropustně utěsněných jam. V úseku mezi stanicemi Markplatz a Ettliger Tor zmonolitnila štetkopískové základové lože chemická injektáž – právě v tomto více než 250 m dlouhém úseku probíhá od začátku roku 2016 ražba tunelů metodou NRTM v kesonu.

Kromě projektu v Karlsruhe pracovali kolegové z oddělení speciálního zakládání BeMo i na dalších německých zakázkách, především v tunelech Bad Cannstatt při projektu Stuttgart 21 pro Deutsche Bahn a v tunelu Zierenberger u Kasselu. Pro Max-Delbrück-Centrum für Molekulare Medizin Humboldtovy univerzity v Berlíně samostatně provedli kotvené stěny stavební jámy a tryskovou injektáž jejího dna. Také na většině těchto projektů BeMo spolupracovalo se společností Zakládání staveb.

Velkým úspěchem BeMo byl v březnu 2016 podpis smlouvy s berlínským senátem na realizaci části městského silničního okruhu A100 ve čtvrti Berlin-Treptow, kde firma uspěla ve sdružení se společností Heitkamp Ingenieur und Kraftwerksbau. Práce speciálního zakládání zde zahrnují velký rozsah podzemních stěn, těsnících injektáží dna, prací kotvicích i dalších v objemu kolem 15 milionů eur. I zde bude BeMo spolupracovat s kolegy ze Zakládání staveb a využít tak synergické výhody Skupiny Metrostav. Zdař Bůh!

Robert Dostál, foto archiv BeMo



P T Á M E S E

Ing. Josefa Neuwirtha, ředitele divize 4



Ing. Neuwirth změnil zaměstnavatele jen jednou v životě – po 28 letech praxe v kolektivu působícím pod třemi různými firemními jmény nastoupil před 16 lety do Metrostavu, kde přijal výzvu vybudovat specializovanou divizi dopravního stavitelství. O tom, že se mu úkol podařil, svědčí i ocenění Osobnost Metrostavu, které převzal na letošní konferenci TEK.

Co pro vás titul Osobnost Metrostavu znamená?

Potěšil mě. Udělalo mi radost, že si firma váží mé práce a cení si jí. Sám bych ale mnoho nedokázal. Podporovalo mě vedení, kolegové z jiných divizí či centrály a v neposlední řadě se o úspěch zasloužili mí spolupracovníci.

Divizi 4 jste vystavěl na „zelené louce“. Jak vznikala?

Nebylo to lehké. Je to patrné i z rozhovorů, které vyšly v novinách Metrostavu – první pár měsíců po založení divize a druhý po 10 letech činnosti. Když je teď čtu, dokládají, že jsme měli už od začátku správně vytyčenou strategii, a to mě těší. Všechno, o čem jsem mluvil, se potvrdilo. Hned na začátku bylo třeba obtížné najít zaměstnance – zkušební praktici už byli rozebráni. Většina našich techniků, a to i těch, kteří dnes působí ve významných funkcích, u nás začínala jako čerství absolventi stavební fakulty ČVUT nebo jako její studenti. Snažil jsem se z nich vybrat ty samostatné, kteří vědí, co a jak by chtěli dělat, měli zájem o obor a hledali další možnosti vzdělání i praxe, třeba v zahraničí. Jak se pak divize zvětšovala, rozšiřovaly se v ní pozice a schopní mladí kolegové měli možnost stát se i dříve než ve 30 letech náměstký nebo vedoucími projektů. Stále chceme, aby všichni lidé byli u nás spokojeni, proto kladu důraz na přátelskou atmosféru i ochotu spolupracovat a sdílet zkušenosti. Sice jsme se s někým museli rozloučit, protože nám nevyhovoval, další jsme bohužel museli při hluboké recesi oboru propustit. Většina je ale divizi 4 věrná.

Jaká tedy je divize 4 dnes a co umí?

V divizi je nás kolem 520, z toho asi 110 techniků má polskou státní příslušnost a osm slovenskou, a dosahujeme ročního obrátu větší stavební firmy. Umíme vlastními silami stavět nejen mosty, se kterými jsme začínali, ale i provádět zemní práce. Díky nedávným velkým investicím pokládáme cementobetonové i asfaltové povrchy vozovek a k tomu máme geodety, dopravu a mechanizaci i správu inventárního materiálu. Dokážeme tedy postavit dálnici nebo silnici od A do Z, s výjimkou specializovaných prací, na které si ale subdodavatele najímá i konkurence. Jediné, co nás limituje, je nedostatek zdrojů asfaltových směsí. Doprava Asfalt sice disponuje řetězcem obaloven, které pokrývají velkou část Slovenska, ale u nás firma BES prakticky stačí sama položit vše, co její obalovny vyrobí.

Odlišuje se podle vás Metrostav od konkurence?

Je u nás největší stavební společnost a není součástí žádného nadnárodního koncernu. To má tu výhodu, že firma není pouhou investicí a její vedení podporuje další rozvoj i finančně. Myslím si, že i naše vzájemné vztahy jsou korektnější, serióznější a dlouhodobější než jinde. Navíc nejsme v podnikání omezeni regionem jako pobočky zahraničních firem a můžeme podnikat kdekoli v cizině.

Loni jste byli úspěšní v Polsku. Jak vidíte letošek?

Zatím se zdá, že tamější obrat dosáhne asi 60 % celkového. I když nás úspěchy v Polsku těší, velkým problémem zůstává situace v Česku a na Slovensku, které stále připravujeme k domácímu trhu. V Polsku totiž máme jen 25 našich pracovníků, k nim přes stovku Poláků a všichni řídí stavby inženýrským způsobem. Zbýlých asi 220 techniků, kolem 180 dělníků a stroje závisí na domácích zakázkách. Potřebujeme proto kolem dvou miliard korun obrátu tvořit doma. Vzhledem ke stavu českého dopravního stavitelství, legislativě a problémům s EIA nás tak v nejbližších letech čeká těžké období. Chceme si během něj připravit v Polsku asi 20 absolventů, aby získali zkušenosti a byli připraveni plnit úkoly, až se situace zlepší. Rád bych v Metrostavu ještě pár let zůstal, moje práce se mi líbí a baví mě. Věřím proto, že se nám v divizi bude i nadále dařit.

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Developeři Metrostavu rozšiřují Palmovka Park

Prostranství mezi pražským sídlem Metrostavu a továrním komínem u Libeňského mostu ožije do konce roku 2016 čilým stavebním ruchem. Metrostav Development zde totiž už brzy zahájí výstavbu objektů Palmovka Open Park (POP) III a IV a rekonstrukci památkově chráněné tovární haly označované jako POP 0. Stavbu podle návrhů ateliéru Aulík Fišer Architekti povede tým Ing. Stanislava Červeného z divize 3.

„Hlavním kladem nového komerčního projektu je jeho umístění. Brownfield s vyhořelou výrobní halou proměněným v moderní administrativní komplex s výbornou dopravní dostupností. Opravený, památkově chráněný průmyslový objekt a tovární komín ponechají místu autentické prvky (vizualizace č. 1), které většina dnes otevřených kancelářských areálů postrádá,“ říká obchodní ředitel Metrostavu Development Ing. Ondřej Buršík.

Tři budovy – POP III, IV a 0 – nabídnou 26 000 m² kancelářských, maloobchodních a skladových ploch s efek-

tivně využitelnými půdorysy, které flexibilně umožní kombinovat open space s klasickými uzavřenými kancelářemi. Tomu budou odpovídat i možnosti variantního umístění a dispozice sociálních zařízení a kuchyněk.

POP	Pronajimatelná plocha	Počet parkovacích míst
III	9720 m ²	106
IV	14 425 m ²	111
0	1855 m ²	

Pro chlazení objektů POP projektant navrhl chladicí trámy kombinovatelné s dalšími technologiemi podle potřeb klienta. Topení vyřeší podlahové konvektory. K jistotě při zásobování energií přispěje náhradní zdroj.

Protože se areál nachází v záplavovém území Rokytky, je v objektu POP III navržen keson pro uložení technologií. Součástí projektu jsou i opatření umožňující použití mobilních protipovodňových stěn.

V rekonstruované POP 0 najde místo jídelna a kavárna, možná i minipivovar. Budovy s certifikátem Bream Excelent by měly zahrnovat také kolárny a sprchy pro cyklisty, zásuvky pro nabíjení elektromobilů a venkovní wifi. Do objektu POP IV budou moci vjíždět i vozidla na LPG.

Pro odpočinek zaměstnanců či pořádání neformálních setkání poslouží střešní terasy se sadovými úpravami. Jako bonus architekti přidali velkorysé vstupní prostory, zajímavě řešený parter s vodními prvky, zelení a drobnou architekturou v nově založeném parku mezi Libeňským mostem a projektem Palmovka Open Park (viz. č. 2).

Zdroj Metrostav Development

Střešní konstrukci haly POP 0 z 20. let 20. století (viz. č. 3) tvoří Stephanova soustava – obloukové příhradové nosníky tesařského mistra Stephana z Düsseldorfu, který zkombinoval l'Ormeho a Emyho skruže (noviny č. 6/2013), provedl z nich horní a dolní pásy oblouku a mezi ně umístil příhradovinu z latí nebo prken. Oblouky, jež po statické stránce tvoří dvoukloubové či tříkloubové vazby, se obvykle kladly 4 až 5 m od sebe a zastřešovaly se jimi stavby až do rozpětí 60 m.



Přestavba i novostavba v Českých Budějovicích

Slavnostní poklep na základní kámen zahájil 19. dubna modernizaci a přístavbu obchodního centra IGY v Českých Budějovicích. Zakázku pro CPI Property Group povede tým Ing. Davida Vlasáka z divize 3, proto se kládka chopil i její ředitel Ing. Martin Pich (foto vlevo).

Projekt navržený architektky z Ateliéru 8000 a kanceláře Chapman Taylor zahrnuje přestavbu části 10 let starého

obchodního centra IGY1, jeho nástavbu pro multikino s devíti sály a rekonstrukci obvodového pláště. Součástí díla je i souběžná výstavba polyfunkčního objektu IGY2, který na celkové ploše 7765 m² v přízemí i patře nabídne 47 variabilních pronajimatelných jednotek pro obchody či služby a 215 parkovacích stání ve 3. a 4. nadzemním podlaží. Obě budovy, které odděluje Pekárenská ulice, spojí v úrovni 2. podlaží dvě široké kryté lávky.

Ing. Vlasák, který v současnosti dokončuje přestavbu kotelny na administrativní budovu v pražských Radlicích, k projektu v Budějovicích uvedl: „Práce na novostavbě IGY2 jsme už začali, do IGY1 nastoupíme v červenci. Při zachování jeho plného provozu ve dvou obchodních podlažích budeme ve třetím, kde jsou na střeše nástavby, provádět masivní demolice a později osazovat nové těžké konstrukce, které se stanou základem multikina. Bude to technicky velmi náročné a z celého projektu nejobtížnější. Věřím, že všechno zvládneme včas, do podzimu 2017.“

–red–, foto archiv CPI Property Group



Pacienty vystřídali v lázních stavbaři

Ačkoli lázeňská sezona ve Františkových Lázních ještě nezačala, ve Spa & Kur Hotelu Praha je i přesto hodně rušno. Hosty totiž letos na začátku roku vystřídali stavbaři z divize 9 vedení Radkem Kučerou, aby památkově chráněný hotel na kraji městské památkové rezervace zrenovovali a připravili pro jeho budoucí návštěvníky příjemné a komfortní ubytování s kvalitním zázemím.

Proměnou projdou nejen hotelové budovy (historické foto), ale také bazén. V plánu je i kompletní rekonstrukce interiéru, která mimo jiné zahrnuje výměnu oken, opravu podlah i vnitřních omítek a nové rozvody instalací. „Dispoziční uspořádání hotelu se v základním členění nijak zásadně nezmění, budeme pouze částečně upravovat recepci a tam, kde se v současné době nachází vinárna, se po rekonstrukci objeví solná jeskyně. Kromě toho přistavíme k bazénu malou saunu a z několika místností vzniknou čtyři nové pokoje s koupelnami a předstěnami,“ říká Radek Kučera. Celková kapacita hotelu se tak ze 79 pokojů navýší na 83, z toho čtyři budou bezbariérové.

Rekonstrukce se dotkne i krytého hotelového bazénu, který mimo jiné dostane nové zastřešení. Původní nosnou pultovou střechu z polykarbonátu nahradí dřevěné lepené vazníky, které ponosou sendvičový střešní plášť s dřevěnou nosnou konstrukcí z pohledově upraveného celoplošného záklopu. Pro návštěvníky neviditelná, ale z hlediska provozu důležitá bude také změna vany bazénu na nerezovou. Stavbaři podle architektonických plánů

promění i dispozice bazénového zázemí a k relaxaci hostů doplní malou saunu s odpočívárnou či ochlazovnou. Na budoucí hosty zde bude čekat nové podlahové vytápění pod keramickou protiskluzovou dlažbou.

V současné době dělníci dokončili všechny potřebné demolice, otloukli znehodnocené omítky a z větší části vybourali podlahy. Do finální podoby dokončili i dva vzorové pokoje (vizualizace). „Momentálně měníme okna a opravujeme nezaizolované historické části fasády. Vznikají už i nové podlahy a opravujeme omítky,“ vyjmenovává Radek Kučera s tím, že ačkoli jde o rekonstrukci památkově chráněného objektu, z hlediska stavbařů se jedná o standardní, ničím výjimečnou stavbu. Musí být ale dokončená v termínu. „Z časového hlediska je to neskutečně náročné dílo. Někde sice máme mírné zpoždění víceméně plynoucí z chybné projektové dokumentace, snažíme se ale napjatý harmonogram dodržet co nejlépe,“ uvádí Radek Kučera.

Kompletní dokončení všech objektů a znovuoobnovení provozu by mělo proběhnout už začátkem srpna. A vzhledem k tomu, že ve Spa & Kur Hotelu Praha neprobíhá rekonstrukce celková, ale jen částečná, je při ní kladen obzvláštní důraz i na kvalitu provedených prací. Všichni, kdo se na stavbě z divize 9 podílejí, věří, že výsledkem jejich sedmiměsíční práce bude zdařile přestavěný hotel, ve kterém pacienti naleznou nejen kvalitní lázeňskou péči, ale hlavně maximální komfort a pohodlí.

Martina Vampulová, ilustrace archiv stavby



METROSTAV SLAVÍ 45 LET SVÉ EXISTENCE



Sjednocená Evropa na vinohradském náměstí

Fontána z liberecké žuly, kterou nalezneme na náměstí Jiřího z Poděbrad, vznikla v roce 1980 v souvislosti s výstavbou druhého úseku metra linky A. Vytvořil ji akademický sochař Petr Šedivý spolu s Annou Hübschmannovou, projektantkou stanice metra, a architektkou Beryl Schütznerovou – Filsakovou.

Petr Šedivý dnes není tak známý jako jiní umělci jeho generace. Narodil se roku 1948 a vzdělání se mu dostalo na pražské Akademii výtvarných umění v ateliérech Karla Lidického a Miloše Axmana. Po absolvování studia v roce 1976 nastoupil jako odborný asistent do ateliéru Jiřího Bradáčka, kde působil až do jeho smrti v roce 1984. Pedagogické činnosti se na akademii v Praze věnoval i v následujících letech, a to v ateliéru svého učitele Miloše Axmana. V roce 1988 získal Fullbrightovo stipendium a celý rok strávil na studijní cestě v USA.

K fontáně inspirovala Petra Šedivého historická událost spjatá s králem Jiřím z Poděbrad, na jehož počest je pojmenované náměstí. Tento vladař, který jako jediný z českých panovníků nepocházel z panovnické dynastie, nýbrž byl v roce 1458 zvolen stavy, kolem roku 1464 inicioval mírové poselství známé jako Smlouva o nastolení míru v celém křesťanství. Tato nota, jež se z logických důvodů nesetkala u evropských panovníků s pochopením, je vyzývala ke spolupráci, nevěšování a řešení sporů prostřednictvím mezinárodního tribunálu.

Podle soutěžních podmínek měla být fontána pojata jako horizontální dílo s vertikálním stříkem vody, což souviselo se sousedním Plečnickovým kostelem Nejsvětějšího Srdce Páně, jehož dominantu nesměla být narušena. Fontánu se tudíž Petr Šedivý rozhodl koncipovat jako kruhový, částečně zapuštěný bazén lemovaný dlažbou, která symbolizuje svět. Nad tímto asi 20 metrů širokým útvarem levituje kamenný disk, jenž naopak symbolizuje naši společnost. „Disk je puklý silou husitského hnutí, společenskou silou, která rozdělila společnost na své příznivce a odpůrce“ (Petr Šedivý). Disk zároveň vyjadřuje dichotomii tehdejší společnosti, světské na jedné a církevní na druhé straně. Další symbolický aspekt pak samozřejmě představuje voda, která má, jak autor napsal: „...dopadat na obě půlky, stékat do struktur a přetékáním přes hranu bazénu se ztrácet do země jako do časoprostoru“. Jde tedy o jakési „perpetuum mobile lidské touhy po nápravě“ (Petr Šedivý).

Fontáně, kterou umělec navrhl společně s odvětvávací věží metra a dnes již neexistujícími pítky (bez jeho souhlasu byla v roce 2002 odstraněna), hrozí likvidace v souvislosti s připravovaným projektem rekonstrukce náměstí. Nezbývá než doufat, že tento vynikající umělecký objekt, který má s normalizační dobou pramálo společného, zůstane zachován.

Jakub Potůček

Bezpečnost především

V Metrostavu má už sedmiletou tradici motivační program **Bezpečné pracoviště**. Na TEK 2016 převzali ocenění za konkrétní stavby následující vedoucí projektů či provozů. Všem oceněným týmům gratulujeme!

D1, Ing. Jan Habrovec	Středisko plynovodů Morava
D3, Ing. Jan Krajdl	Nisa Air Mladá Boleslav, Rekonstrukce zastřešení haly železniční stanice Praha hlavní nádraží
D4, Ing. Richard Rakouš	komunikace R35, Sedlice–Opatovice, estakáda
D4, Mgr. Zdeněk Kulha	Provoz dopravy a mechanizace divize 4
D5, Martin Šfáva	Most Dobkovičky
D6, Ing. Marek Kubr	OS Na Vackově – železobetonové konstrukce, II. etapa
D8, Ing. Jiří Pups	Bydlení Nad Přehradou
D8, Ing. Radek Zeman	Plavecký areál Klíše
D9, Jiří Pauler	OS Na Vackově, domy A, B, C

Změny v Senior klubu

S novým vedením vstoupila do Senior klubu Metrostavu (SKM) mladá krev a došlo i k pár změnám v platbách nebo v přihlašování na jednotlivé akce.

Platby v hotovosti přijímá pouze ekonom SKM Ing. Antonín Mareš, a to první a třetí pondělí v měsíci (mimo prázdnin a svátků) od 12 do 14 hodin v kanceláři SKM, která je v Palmovka Parku II ve 3. podlaží budovy C v čísle 29.

Přihlašování na jednotlivé akce je možné provést prostřednictvím e-mailu skm@jabro.cz, zprávy SMS na 603 402 402, osobně v kanceláři SKM nebo telefonicky každou středu od 9 do 12 hodin na 266 019 782. Při platbě na účet SKM 2500672195/2010 uveďte v poznámce pro příjemce jméno a název akce. Plánované akce se uskuteční, pokud se na ně přihlásí dostatečný počet zájemců do termínu, který bude u každé akce uveden. Všichni přihlášení dostanou vyznění, zda se akce bude, či nebude konat, a že mohou uhradit účastnický poplatek.

Do 4. května se můžete hlásit na Uhelné safari nebo prohlídku zámku Jezeří, které se spolu s návštěvou Mostu uskuteční 28. května. Fandit o Nymburka na Letní sportovní hry Metrostavu pojedte 9. června (přihlášky do 18. května) a 2. června si nenechte ujít výlet na Svatou Horu u Příbrami. Akcí se mohou zúčastnit i nečlenové SKM.

BIM projekty V

Seriál o informačním modelu stavebního projektu BIM (Building Information Modelling anebo Building Information Management) uzavírá poslední díl.

Výzvy BIM technologie a jak se na ně připravit

Připravenost k využívání BIM prostředí v realizaci znamená především připravit a mít ve svých řadách pracovníky, kteří jsou přichystáni vyhovět požadavkům komplexního prostředí projektu náročného na abstraktní myšlení a zároveň mají schopnost představivosti v prostoru a čase. Informační modelování staveb je totiž zejména představitelství celé stavby a jejího průběhu v čase. Stavbu je nutné chápat jako souhrnný soubor navzájem propojených informací souvisejících jak v místě a v čase, tak i v atributech, vlastnostech rozhodujících pro správnou a kvalitní uživatelskou funkci.

Portál VTR soustřeďuje relevantní odkazy na adrese: <http://intranetmts.metrostav.cz/uvtr/TechnickeRizeni/BIM/SitePages/DomovskaStranka.aspx>.

Jaroslav Synek, vedoucí ÚTM ÚVTR



Mezi nejlepší pracovníky Metrostavu patřil v roce 2015 také Jaroslav Pařov (foto) a David Šimko, kterým ocenění předal 13. dubna na stavbě tunelu Joberg v Norsku Ing. Jaromír Heřt, vedoucí provozu VNT Tunely divize 5.

NAŠE FOTOREPORTÁŽ



TEK poskytuje prostor i čas pro sdílení informací

Mezi referáty, které na konferenci (foto č. 1) zazněly, patřilo i vystoupení Ing. Karla Volfa, MBA, zástupce obchodního ředitele Metrostavu (foto č. 2). Okomentoval v něm aktuální stav na stavebním trhu a představil priority obchodní činnosti firmy v dalším období – zejména přípravu na nový zákon o zadávání veřejných zakázek, rozvoj aktivit na Slovensku a zlepšení spolupráce uvnitř společnosti. Zdůraznil: „Cesta k úspěchu vede od kvalitní právní služby přes co nejtěsnější spolupráci obchodu a realizace po výborný projektový tým.“ Informace sdělované v předšálí (foto č. 3) i u modelu Residence Garden Towers (foto č. 4) doplnila data na dlouhém Stromu života – panelu organizačního a personálního uspořádání Metrostavu od jeho vzniku po současnost (foto č. 5). V diskusi na dotazy z pléna (foto č. 6) odpovídali výkonní ředitelé společnosti (foto č. 7). Poslední velký blok konference představovalo tradiční vyhodnocení motivačního programu **Bezpečné pracoviště** (foto č. 8), předání Výroční ceny generálního ředitele Metrostavu a ocenění nejlepších firemních zaměstnanců a techniků: vedoucích projektů, stavbyvedoucích, přípravářů a manažerů juniorů. V rámci vyznamenávání předal Jiří Bělohav, prezident Skupiny Metrostav, titul **Osobnost Metrostavu** řediteli divize 4 Ing. Josefu Neuwirthovi (foto č. 9 zprava). „Dovolte, abych na závěr poděkoval vám všem, kteří jste přispěli k výsledkům Metrostavu. A to nejen k výsledkům finančním, ale k čemukoliv, co Metrostav posunulo o malý krůček či velký krok dál,“ rozloučil se s účastníky letošní konference generální ředitel Metrostavu Ing. Pavel Pilát. Materiály z TEK 2016 naleznete také na firemním intranetu.

Ocenění úspěšných

Ve druhé části konference TEK 2016 předal generální ředitel Metrostavu Ing. Pavel Pilát ocenění za práci v loňském roce nejlepším technikům a zaměstnancům. Vyznamenaným kolegům děkujeme za přínos pro společnost a gratulujeme.

OSOBNOST METROSTAVU

Titul **Osobnost Metrostavu** za rok 2015 převzal z rukou prezidenta Skupiny Metrostav Jiřího Bělohava a generálního ředitele Metrostavu Ing. Pavla Piláta ředitel divize 4 Ing. Josef Neuwirth. Do Metrostavu nastoupil v roce 2000 – s bohatou praxí v oboru dopravního stavitelství i s manažerskými zkušenostmi. Po půlroční přípravě a adaptaci dostal od vedení společnosti za úkol založit specializovanou divizi dopravního stavitelství, vstoupit v tomto segmentu na plně obsazený trh České republiky a uspět. Během patnáctileté existence divize 4 prokázal, že jak on sám, tak jeho pracovní tým jsou schopni překonávat i ty nejtěžší překážky, a zařadil divizi 4 mezi dlouhodobě nejúspěšnější části firmy na tuzemském i zahraničním trhu.

VÝROČNÍ CENA GENERÁLNÍHO ŘEDITELE AKCIOVÉ SPOLEČNOSTI METROSTAV

Výroční cenu generálního ředitele Metrostavu za rok 2015 získalo za úspěšnou výstavbu ve Varšavě sedm pracovníků divize 4 a čtyři zaměstnanci zahraniční organizační složky Polsko u divize 4:

■ Ing. Radim Čáp, Ph.D., ředitel výstavby ■ Ing. Martin Kulhavý, Ph.D., MBA, hlavní stavbyvedoucí ■ Ing. Tomáš Čmiel, hlavní stavbyvedoucí ■ Mgr. Ivana Kaiseřová, vedoucí útvaru ■ Ing. Otakar Lojkásek, specialista ■ Ing. Igor Sedláček, hlavní stavbyvedoucí ■ Ing. Ladislav Chovanec, specialista přípravy ■ Mgr. Ing. Mariusz Jańczewski, hlavní stavbyvedoucí ■ Mgr. Ing. Paweł Tuszyński, zástupce ředitele výstavby mostů a inženýrských konstrukcí ■ Ing. Miroslav Hořa, vedoucí útvaru claimové agendy ■ Mgr. Ing. Artur Ząbik, zástupce ředitele výstavby ve věcech claimové agendy a smluvních podmínek kontraktu

ZAMĚSTNANEC METROSTAVU

■ Miloslav Novotný, D1, vedoucí provozu ■ Ing. Gabriela Maříková, D3, odborný referent financování ■ Ing. Petr Bárta, D3, technik ■ Andrea Řezníčková, D4, vedoucí útvaru ■ Tomáš Kárník, D5, samostatný geodet ■ Jaroslava Podpěrová, D6, samostatný referent financování ■ Miloš Jirka, D8, samostatný technik ■ Radek Matějka, D9, vedoucí útvaru ■ Vít Lepeška, D11, vedoucí střediska ■ Ing. Libuše Weinfurtová, ÚVPZ, zástupce viceprezidenta ■ Ing. Ladislav Profota, ÚGŘ, vedoucí útvaru centrály ■ PhDr. Mgr. Petr Skalský, ÚGŘ, právník ■ Ing. Věra Houšková, ÚEŘ, specialista ■ Ing. Jaromír Maixner, ÚOŘ, zástupce obchodního ředitele ■ Mgr. Jan Kuchař, ÚPŘ, specialista

VEDOUČÍ PROJEKTU METROSTAVU

■ Ing. Radomír Richter, D1, hlavní stavbyvedoucí ■ Ing. Tomáš Vašut, D3, hlavní stavbyvedoucí ■ Ing. Pavol Hružík, D4, oblastní ředitel ■ Ing. Petr Hanzal, D5, stavbyvedoucí ■ Ing. Marek Kubr, D6, stavbyvedoucí ■ Ing. Jiří Pups, D8, stavbyvedoucí ■ Ing. Pavel Trojan, D9, hlavní stavbyvedoucí

STAVBYVEDOUČÍ METROSTAVU

■ Ing. Václav Dronski, D1, stavbyvedoucí ■ Ing. Petr Pultar, D3, stavbyvedoucí ■ Ing. Martin Slovák, D4, stavbyvedoucí ■ Ing. Zbyněk Kováčik, D5, stavbyvedoucí ■ František Vilík, D6, stavbyvedoucí ■ Petr Zahálka, D8, stavbyvedoucí ■ Ing. Milan Voráček, D9, stavbyvedoucí ■ Ing. Josef Kafka, D11, vedoucí střediska

PŘÍPRAVÁŘ METROSTAVU

■ Václav Beránek, D1, přípravář ■ Milan Kysela, D3, přípravář ■ Ing. Jan Padrta, D4, vedoucí útvaru ■ Ing. Jan Voves, D5, samostatný přípravář ■ Vít Brainhof, D6, samostatný přípravář ■ Ing. Zdeňka Thirová, D8, vedoucí útvaru ■ Ing. Vladimír Cerman, D9, přípravář

MANAŽER JUNIOR METROSTAVU

■ Tomáš Lojek, D1, stavbyvedoucí ■ Ing. Jan Benc, D3, stavbyvedoucí ■ Ing. Kamil Šeiner, D4, stavbyvedoucí ■ Ing. Stanislav Rosenthal, D5, stavbyvedoucí ■ Ing. Tomáš Beržinský, D6, přípravář ■ Ing. Marek Krejsa, D8, stavbyvedoucí ■ Ing. Lukáš Březina, D9, stavbyvedoucí ■ Ing. Jan Dostál, D11, vedoucí útvaru ■ Ing. Jiří Welsler, EŘ, technik IT