

45
1971—2016



Příležitost prospět nejen sobě str. 2

Ptáme se: Ing. Marcely Koucké, personální manažerky divize 5 str. 2

V centru Benešova roste pozoruhodná stavba str. 2

KRÁTCE / AKTUÁLNĚ



Síla synergie

Ing. Richard Rakouš z divize 4 a jeho týmoví kolegové představili 20. dubna v Centru vzdělávání estakádu pro R35 na MÚK Opatovice, stavbu dálnice D11 v úseku

Osičky – Hradec Králové a Severovýchodní tangentu v Mladé Boleslavi. Ve vystoupení se neomezili pouze na kvantitativní parametry zakázek, ale snažili se zvýraznit nejdůležitější poznatky, které z projektů vypluly a mohly by pomoci ostatním. Sdílení zkušeností napříč Metrostavem nebo i jeho Skupinou je totiž nejdůležitějším důvodem, proč se takové akce konají.



O celý měsíc dřív

Motoristé, využívající silnici II/110 mezi Kozmícemi a Dojetřicemi, se 4. května mohli radovat. Tým Ing. Zdeňka Ludvíka z divize 4 totiž o celý měsíc dřív, než určoval

plán, zprovoznil nový nadjezd, který u Ostředku převádí silnici přes dálnici D1. Původní most stavbaři strhli vloni v červenci, protože jeho délka neumožňovala rozšíření dálnice. Nové dvoupolové přemostění je dlouhé 67,65 m a umožní vedení dálnice ve třech pruzích každým směrem.

Vrtáky do všech stran

Skupina Metrostav průběžně doplňuje strojový park. V nedávné době jej obohatily hned dvě vrtací soupravy.

V dubnu převzali zástupci divizí 11 a 5 od firmy Atlas Copco ve výrobním závodě ve švédském Örebro nový dvouřadový vrtací vůz BOOMER E2C (foto č. 1). První nasazení ve službách Metrostavu tento moderní stroj zřejmě čeká při výstavbě slovenských tunelů.

Jen o pár dní později mohli návštěvníci mezinárodního stavebního veletrhu Bauma v Mnichově vidět mobilní vrtací soustavu (foto č. 2), kterou si pořídila společnost SQZ. Zařízení odebírá jádrové vzorky o průměru zhruba 150 mm z hloubky až deset metrů. Pracovníci firmy SQZ stroj využijí zejména při průzkumných a diagnostických pracích v netuhých vozovkách a v oblasti geotechniky. Dnes s ním pracují na asi 22 km dlouhém úseku komunikace II/150 v prostějovském okrese.

–red–, foto archiv divize 5 a firmy SQZ



METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

Putování dálničními tunely



Po dálnici D8 mezi Lovosicemi a Řehlovcemi zatím auta nejezdí. I proto si tunely Radejčín a Prackovice i most mezi nimi mohlo 30. dubna projít více než 800 účastníků 37. turistické akce Jarní putování okolím Lovoše. Prohlídka technického díla Metrostavu přilákala dvojnásobný počet pochodníků, než bylo v minulosti obvyklé. Více na straně 4.

Ve vodním díle u Želiezovců se zabydluje Hron

Čas plyne jako voda. Po roce stavby předal vloni v červenci tým Ing. Luboše Jonáše z divize 6 malou vodní elektrárnu Želiezovce technologům, aby zahájili montáž dvou horizontálních Kaplanových turbin. Dnes přichází čas zaplavit celé nové dílo vodou z řeky Hron.



„MVE i třípolový jez s mezilehlým rybím přechodem jsme vystavěli na souši uprostřed poloostrova, který vytvořil říční meandr – takže na suchu a pod ochranou cementojílových podzemních stěn,“ vysvětluje Ing. Jonáš. „Nedávno jsme dokončili železobetonové konstrukce (foto) a technologie MVE i jezu prošly suchými zkouškami. Jsou hotové i zemní práce potřebné k převedení koryta Hronu a asi 2,5 km protipovodňových hrází,“ dodává.

Po odtěžení zemních hrázek, které brání průsaku vody do stavební jámy, dojde prvně k propichu a řízenému zaplavení díla na dolní vodě. Poté stavbaři odstraní hrázku i na horní a zahájí mokré zkoušky. Současně s převedením Hronu začnou budovat zemní hráz napříč korytem s podzemními těsnicími stěnami a původní řečiště zasypou. V zásepu přitom vytvoří železobetonový vodácký skluz, který bude zároveň druhým rybím přechodem.

Vodní dílo u města Želiezovce bylo první zakázkou svého druhu, kterou divize 6 na Slovensku získala. Vedla jí jako lídr ve sdružení s místní firmou Keller speciálně

zakladanie. Přestože má tým Ing. Jonáše s výstavbou MVE bohaté zkušenosti – v České republice jich postavil už sedm –, u Hronu jej překvapil velký objem zemních prací. Jen výkopy totiž přesáhly 300 000 m³. Také železobetonové konstrukce savek i mohutných a zalomených

stropů strojovny byly nezvykle složité. Navíc bylo nutné vybudovat i 40 m dlouhý most, který v návaznosti na jez překlenuje nové říční koryto. „Se vším jsme si nakonec poradili. Největším problémem se tak ukázaly být velmi složité vztahy se subdavateli v prostředí, kde jsme ještě nepůsobili,“ uzavírá Ing. Jonáš.

–red–, foto archiv stavby

Želiezovce leží na Hronu blízko maďarských hranic. Žije v nich asi 7000 obyvatel, půl na půl slovenské a maďarské národnosti. První písemná zmínka o městě sice pochází až z roku 1274, archeologické nálezy však svědčí o tom, že území bylo osídlené už 4300 let před n. l. Podle první kapitoly knihy Ta eis haueton (Hovory k sobě) zde v zimě roku 173 n. l. tábořil římský císař Marcus Aurelius. Mezi známé osobnosti, které ve městě žily či pracovaly, patří skladatel Franz Schubert a proslulý vídeňský cukrář Franz Sacher.

13. května 2016 / 8 / XXVIII

Barikáda – květen roku 1945 str. 3

Fotoreportáž: Patnáct let existence je pořádný důvod k oslavám str. 4

Nejlepší studenti-asistenti manažerů, mistři a dělníci str. 4

Mostní díla roku 2014

Dva mosty, které postavil, respektive přestavěl Metrostav (Trojský a železniční přes Labe na trati Děčín–Jedlová), získaly 21. dubna ocenění Mostní dílo 2014 na 21. mezinárodním sympoziu Mosty v Brně.

Setkání odborníků, mezi jehož partnery patřili i Metrostav, se uskutečnilo v rámci veletrhu IBF a jako vždy se jej zúčastnili i specialisté z divizí 3, 4 a 5. V programu zazněly jejich příspěvky o přestavbě mostu Generála Grota Roweckého ve Varšavě, o mostech na trati Rokycany–Plzeň a o rekonstrukci železničního mostu v Boršově n/Vltavou.

Odborná porota během sympozia vyhlásila i nejlepší mostní díla roku 2014. Titul získal Trojský most v Praze, jehož výstavbu řídilo sdružení divizí 2 a 5 pod vedením Bc. Alexandra Tvrze a významně se na něm vlastními silami podíleli pracovníci divizí 3, 4, 5 a 6 Metrostavu i firem TBG Metrostav, CCE Praha, SQZ a Zakládání staveb.

Stejného uznání se dočkal i zrekonstruovaný most, který spojuje hlavní a východní děčínské nádraží (foto). Přestavěli jej pracovníci provozu mostních technologií divize 4 pod vedením Ing. Martina Řediny a použili přitom ocelovou konstrukci vyrobenou pracovníky divize 3.

Díla se tak definitivně zařadila mezi nejzajímavější referenční díla firmy. Všem, kdo se na nich podíleli, gratulujeme!

–red–, foto Josef Husák



Cesta dolů jeřábem

Pilnost, Ušlechtilost a Pravda opustily 21. dubna pravou balustrádu Historické budovy Národního muzea (foto č. 1) bezpečným pomalým letem z 30metrové výšky pomocí jeřábu (foto č. 2). Krása je kvůli poškození o 9 let předešla.

Všechny výše zmíněné jsou pískovcové ženské figury (foto č. 3), alegorie vlastností charakteristických pro vědeckou činnost. Z muzea musely zmizet kvůli jeho rekonstrukci, kterou ve sdružení řídí tým vedený Janem Kučerou z divize 9. Pilnost i Ušlechtilost (od Antonína Procházky) a Pravda i Krása (od Josefa Strachovského) se z restaurátorského ateliéru na svá historická místa vrátí asi za dva roky, po kompletní opravě fasády.

–red–, Fotografie © Ester Havlová



Cesta dolů pádem

Také další cesta z výšky se neobešla bez Pravdy – ale Vladimíra z divize 5 (foto č. 1 třetí zleva), tedy vedoucího trhacích prací Metrostavu. Za pomoci svého zástupce Ing. Jaromíra Augusty poslal 14. dubna na zem hned tři cihlové komíny v objektu bývalé Lachemy Kaznějov.

Při likvidaci se na stavby nebere ohled. Komíny proto spadly pomocí odstřelů. Ty v Kaznějově vyžadovaly projekt, přípravu a provedení trhacích prací velkého rozsahu. Na zem totiž zamířily 52, 40 a 30 m vysoké objekty, přičemž ten druhý (foto č. 2) stál jen 35 m od provozované trafostanice a 40 m od užívané budovy. Akce se konala v rámci výcviku HZS ČR za spoluúčasti hasičů z Německa.

–red–, foto archiv Vladimíra Pravdy



V centru Benešova roste pozoruhodná stavba

Nové obchodní a administrativní centrum, které vzniká v Benešově, se po dokončení stane moderní dominantou města. Součástí architektonicky velmi zajímavého projektu s názvem Green Park Benešov je obchodní pasáž s parkovacím domem a kanceláři. Metrostav na stavbě pracuje od letošního ledna, hotovou ji bude předávat v květnu příštího roku.

Stavbaři, vedení týmem divize 1, už v Benešově do konce dubna dokončili násypy i pilotové založení a začali pracovat na základech, které stejně jako ostatní železobetonové konstrukce provádějí betonáři divize 6. Všichni se musejí vypořádat se stísněným prostorem – nedostatkem místa pro zařízení staveniště i skladování materiálu. Stavební plocha totiž na jižní i severní straně sousedí se staršími budovami, na dalších dvou se soukromými pozemky. „Koordinační práci na malém prostoru jsou zatím pro nás největším oříškem,“ říká vedoucí projektového týmu Pavel Zezulák z divize 1.

Novostavba nabídne kromě obchodních prostor o ploše přes 2500 m², kde se počítá s fastfoody, kavárnami, restauracemi a butiky, také 714 m² kanceláří. Benefitem pro obyvatele města bude i propojení Tyršovy ulice, jež je dnes nejvýznamnější městskou třídou, s nedávno vybudovanou ulicí Karla Nového.

Důležitým architektonickým prvkem nového centra, které navrhl pražský ateliér A32, bude uliční fasáda s lehkým proskleným obvodovým pláštěm, nepravidelnými výplněmi a s výrazným nápisem v úrovni druhého nadzemního podlaží (vizualizace č. 2). Na jedné ze stran vy-

roste schodišková věž s fasádou v dezénu dřeva. Nápadité řešení Green Parku Benešov zahrnuje také atrium s vodní plochou a zelení ve vnitřním prostoru (vizualizace č. 1). Zeleně částečně pokryje i střešinu. Pro město, které se potýká s nedostatkem parkovacích ploch, bude důležité i to, že novostavba nabídne 154 parkovacích míst.

Nový objekt bude mít dvě části. Hlavní budova se čtyřmi nadzemními a pátým ustupujícím podlažím a střešním parkovištěm naváže na ulici Karla Nového. Druhá – dvorní část budovy – bude dvoupodlažní s prostorným otevřeným atriem. V přízemí a druhém podlaží hlavní budovy má být obchodní centrum, v uliční fasádě v nadzemních podlažích budou administrativní prostory. Parkovací plochy vzniknou ve druhém nadzemním podlaží dvorní části a také v hlavní budově, kde bude možné kromě střešiny parkovat i ve třetím a čtvrtém patře.

Blanka Růžičková, vizualizace A32



Příležitost prospět nejen sám sobě

Metrostav se stal generálním partnerem Handy Cyklo Maratonu a hlavním partnerem všech dalších akcí, které v roce 2016 pořádá spolek Cesta za snem vedený handbikerem Heřmanem Volfem. Jedná se o aktivity, které spojují snad všechny – hendikepované s širokou veřejností, muže i ženy, amatéry a profesionály, mladé, starší či pokročilé, a to nejen sportovce. Partnerství nabízí příležitost udělat dobrou věc a ukázat, že umíme táhnout za jeden provaz, a to nejen v rámci Metrostavu, ale i celé jeho Skupiny.

Metrostav Handy Cyklo Maraton 2016 odstartuje 2. srpna v poledne z Pražského hradu a štafety čtyř- nebo osmičlenných týmů v něm do 111 hodin musí urazit 2222 km. Cílem ale není dosáhnout co nejlepšího výsledného času, nýbrž reprezentovat co možná nejlépe myšlenky vzájemné spolupráce, integrace, solidarity a přátelství. Už vloni se do maratónu jeden tým Metrostavu zapojil (foto) a uspěl ve všech směrech – sportovních i sociálních. Letošní partnerství akce však s sebou přináší nejen možnosti, ale i závazky. Proto kromě závodníků z řad zaměstnanců je nutné najít i pomocníky pro organizaci maratónu, ČEZ Handy Kvadrilatlonu smíšených dvojic a závodu Okolo měst napříč handicap. Tabulka na závěr textu uvádí nejen akce, místa a termíny, kdy budou organizátoři zapotřebí, ale v pravém sloupci udává i jejich počet.

Kromě organizátorů, kteří se budou věnovat přípravě a pomoci v průběhu akcí, jsou vítáni i příznivci, kteří by na tratích podpořili týmy Metrostavu i jeho Skupiny. Část cesty by jeli s sebou, mohli by nabídnout zázemí nebo upéct třeba buchty... Loňský tým na podobnou podporu s chutí a rád vzpomíná.

Ani vedení společností Skupiny Metrostav nezůstane stranou a pomůže – zaměstnanci, kteří se do akcí zapojí, ať už jako sportovci nebo organizátoři, po nezbytné nut-

nou část pracovní doby placeně uvolní, aby mohli Metrostav nebo jeho dceřiné firmy reprezentovat.

Více informací najdete na www.cestazasnem.cz. Prostřednictvím e-mailu na cyklomaraton@metrostav.cz můžete nabídnout svou účast ve sportovních týmech i pomocnou ruku. Děkujeme všem, kdo se připojí.



Metrostav Handy Cyklo Maraton 2016

Pražský hrad	2. srpna	6
Radejčín	2. srpna	6
Červenohorské sedlo	3.–4. srpna	12 na 24 h.
Bratislavský hrad	4. srpna	6
Praha	5.–6. srpna	6 na 36 h.

ČEZ Handy Kvadrilatlon smíšených dvojic 2016

Jablonec n/Nisou	25. června	4
Praha	23. července	4
Lipno	20. srpna	4

Okolo měst napříč handicap – Okolo Prahy

Praha	29. května	4
-------	------------	---

PTÁME SE

Ing. Marcely Koucké, personální manažerka divize 5



Koncem roku 2013 byla Ing. Koucká ve správný čas na správném místě – po výběrovém řízení se při centralizaci sídla a služeb Metrostavu stala první personální manažerkou divize 5. Absolventka pražské VŠE se zaměřením na ekonomiku průmyslu a lidské zdroje měla v té době za sebou bohatou praxi z personalistiky ve velké bance i z vedení soukromé agentury.

Nastoupila jste do nově vytvořené pozice. Co obnáší?

Plním strategickou, konzultační a servisní roli pro vedení i zaměstnance divize. Starám se o nábor i výběr kvalitních techniků a dělníků, jejich stabilizaci, rozvoj, vzdělávání i přesuny tak, aby naše personální složení odpovídalo technologiím a stavbám, které provádíme či na něž se chystáme, a přitom bylo co nejlépejší. V současnosti mě velmi těší, že máme obsazené všechny projekty a nikdo nemusí být doma. Moc bych si to přála udržet, ale závisí to na stavebním trhu i druhu získaných zakázek.

Kolik lidí dnes v divizi 5 pracuje?

V současnosti máme 640 zaměstnanců, z toho 380 dělníků. Dvě stě lidí pracuje v cizině – na Slovensku, na Islandu, v Norsku a teď znovu i ve Finsku. Každý stát má přitom jinou legislativu a odlišné pracovní podmínky. Působení ve Skandinávii je finančně výhodné a nabízíme je nejlepšímu a nejzkušenějšímu dělníkům i technikům.

Věkový průměr dělníků u vás dosahuje 42,5 roku...

Od roku 2014 jsme jej snížili o rok a půl, ale potřebujeme jít ještě níž. Abychom omladili či doplnili týmy, snažíme si lidi vychovat od začátku – letos k nám nastoupí 12 smluvních učňů, budoucí kolegy techniky hledáme i na půdě vysokých škol. U náboru nováčků „z ulice“ dáváme přednost těm, které doporučí naši zaměstnanci. Vždy si ale vybíráme ty, kteří zapadnou do kolektivu a jsou utvářeni hráči. Jsme totiž zvyklí dosahovat společných cílů a ne mezi sebou soutěžit. Osobnostní charakteristice proto přikládáme při pohovorech velký důraz. V projektových týmech je to o respektu, důvěře, spolehnout se jeden na druhého. Výhoda je, že lidé v divizi 5 jsou z většiny srdační, kteří si své práce váží. Většina zaměstnanců je u nás zaměstnána dlouhodobě a snažíme se, aby ti starší mohli předávat zkušenosti i dovednosti nováčkům jako patroni či mentoři. Chceme, aby se to v budoucnu týkalo i tunelářů, kteří naplní prašnou expozici a musí přejít na povrchovou práci.

V divizi 5 ale nepracují jen tuneláři...

Máme ještě provoz mostů a železobetonových konstrukcí dopravních staveb, který má dnes bohužel méně zakázek, než bychom potřebovali. Snažíme se proto, aby všichni naši zaměstnanci byli co nejflexibilnější a my je mohli přesunovat nejen z jednoho projektu na druhý v rámci provozu, ale i v celé divizi. Flexibilita je prostě naší mantrou. Proto také v květnu může 13 betonářů z provozu mosty odjet pracovat na tunel na Islandu. Ostatní modernizují železniční trať Plzeň–Rokycany a dostavují dálnici D8. Věříme, že se mostařům brzy podaří získat další zakázky, které soutěží v Čechách i v zahraničí.

Stále mluvíme o mužích, ale co ženy?

Vzhledem k charakteru práce u nás muži převládají, ženy tvoří v personálu jen asi desetinu. Nepracují ale jen v sídle divize, jsou v projektových týmech i přímo na stavbách. Také se podařilo, že na většině zahraničních zakázek působí alespoň jedna žena. Jejich přítomnost v kolektivu je nesmírně důležitá – mají jiný pohled na věc a různorodost týmu je vždy přínosem. Ženám nabízíme velké příležitosti. Práce vás evidentně baví. Čeho byste chtěla dosáhnout? Baví mě hlavně divize 5, protože je sebevědomá, profesionální a přitom lidská. Mám ráda různorodost své práce. Množství lidí, s nimiž se setkávám, mi přináší stále nové zkušenosti. A nejsem na to sama. Denně spolupracuji se svými divizními kolegy a úsekem personálního ředitele. A co bych chtěla? Trávit méně času u počítače a více času s lidmi. Ráda bych lépe věděla, co je trápi, v čem potřebují pomoci, kam se mohou rozvíjet a jaké mají své osobní a pracovní cíle, abych jim je mohla pomoci naplnit.

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Divize 1 se věnuje i technologickým projektům

Třetí zakázka týmu Pavla Szmeke ze severomoravského regionu divize 1 pro firmu Slévárny Třinec se nazývá Inovace procesu formování a výroby odlitků ve Slévárně šedé litiny I. Za dlouhým názvem se skrývá modernizace části původního provozu. Jako předchozí projekty bude i tato práce v železárnách velmi náročná.

„Vloni jsme pro Slévárny Třinec úspěšně dokončili rekonstrukce tavicího agregátu dvou pecí a vytlučovacího roštu. Investor byl s naší prací spokojen, proto jsme se letos 11. dubna mohli do areálu vrátit,“ říká Pavel Szmek. Spolu s kolegy dostal za úkol řídit přestavbu části slévárenského provozu, kde se jednorázové neboli netrvalé formy na odlitky vyráběly ze samotuhnoucí formovací směsi s vodním sklem. V budoucnu vzniknou modernější způsobem – ze samotuhnoucí směsi s pojivem z furanové pryskyřice a ostřivem z křemenného a chromitového písku. Hlavními částmi nového technologického vybavení se tak stanou mísiče pro výrobu směsi (foto), zařízení pro regeneraci písku vytlučeného z použitých forem a separaci chromitu, sušička a chladnička písku, potrubní a pásová doprava, skladovací zásobníky a stahovače strusky.

Dnes už stavbaři dokončili základy pod venkovní zásobník písku nazývaný podle velikosti Hradčany. Provedli bourací práce v části, kde bude probíhat separace chromitu, pracují na propojovacím kanálu pro pásový dopravník a demontují ocelové konstrukce starých jeřábových drah.

Stejně jako před rokem i teď bude divize 1 pracovat v třineckém komplexu za plného provozu slévárny, a to spolu s krátkým termínem prací přiděluje kolegům vrás-ky. Jejich činnost ale přinese slévárnám jen samá pozitiva – zlepšení technologických a provozních parametrů, zvýšení konkurenceschopnosti i produktivity při výrobě forem a snížení nákladů na tvorbu odlitků.

Nová technologická zařízení se musejí rozebrat už 3. října. Hotové dílo předá tým Pavla Szmeke investorovi 1. prosince po zdárném ukončení zkušebního provozu.

–red–, foto firma Wöhr CZ

Litinu – slitinu železa s uhlíkem – vyráběli Číňané už ve 4. století před n. l. Dělí se na čtyři druhy podle způsobu vyloučení grafitu ze surového železa, což se rozlišuje pod mikroskopem. Tvárná litina – s kuličkovým grafitem – je mechanickými vlastnostmi srovnatelná s ocelí. Šedá – s lupínkovým grafitem – má dobré mazné vlastnosti i vysokou schopnost tlumit rázy a chvění. Bílá je v podstatě odlité surové železo (uhlík se nevytloučí ve formě grafitu a zůstane vázán jako karbid železa) a je velice tvrdá a křehká. Čtvrtá temperovaná litina – s vločkovým grafitem – je vytvořena tepelným zpracováním. Podobá se šedé litině, je ale tvrdší.

Lucerna s nepřetržitým i bezpečným provozem

Význam slova lucerna může být různý. Ta, kterou od poloviny ledna buduje tým Miloše Jirky z divize 8, mu nesvítlí na cestu, ale píše se s velkým počátečním písmenem. Označuje totiž moderní datové centrum, jež vzniká vedle budovy Sazky v pražských Vysočanech.

„I když Lucernu budujeme v subdodávce, řídíme vlastně celou stavbu (foto) sami. Její celková užitná plocha jen o něco málo překročí 2500 m², spotřeba energie však přesáhne dvojnásobek toho, co vyžaduje celá Galerie Teplice se sto obchody či provozovny,“ říká vedoucí projektu Miloš Jirka. Zkušenosti z podobného projektu už má. Začátkem roku 2015 totiž ve sdružení dokončil za divizi 8 stavbu podobného datového centra v Lužici u Hodonína.

Pražská Lucerna (vizualizace) vznikne ve vybourané provozní budově. V čele bude mít přízemní administrativní část se zázemím pro 33 technologů či pracovníků bezpečnostní služby, v suterénu najdou místo technologie, třeba strojovna vzduchotechniky či chlazení. Návazný nepodsklepený trakt obsáhne čtyři samostatné datové sály s technologickou infrastrukturou, do níž patří třeba čtyři rozvodny NN a stejný počet motorogenerátorů s vlastním naftovým hospodářstvím, tedy s podzemními dvoupásovémi ocelovými nádržemi v železobetonové ochranné jím-

ce. Samostatně stojí rozvodna VN projde rekonstrukcí kvůli významnému navýšení spotřeby energie.

Pro datové sály musí stavbaři zajistit bezpečné prostředí s konstantní teplotou i vlhkostí, s plynovým stabilním hasicím zařízením, čtyřnásobně provedeným napájením elektrickou energií a s dvojnásobným napájením elektrickou energií a s dvojnásobným napájením elektrickou energií a s dvojnásobným napájením elektrickou energií a s dvojnásobným napájením elektrickou energií.

Lucernu chce investor používat pro zajištění cloudových služeb nebo ji pronajímat. Ze čtyř stupňů mezinárodní klasifikace bude splňovat třídu TIER 3, která je druhá nejvyšší, a podle ní bude disponovat dvojnásobkem napájecích a chladicích prvků, než je nezbytné. Údržba jakékoliv části bude probíhat bez přerušování provozu a dostupnost dat musí být minimálně 99,98 %.

„Dílo máme skončit 11. září, stavební část přitom dosáhne jen asi 30 % nákladů. Je to složitá zakázka převážně technologického charakteru, v malém prostoru a za krátký čas – o nesrovnalostech v koordinaci stavební a technologické části projektu nemluvě,“ uzavírá Miloš Jirka.

–red–, foto Miloš Jirka, vizualizace INVIN



V motolské nemocnici vyroste nový pavilon H

V policejní terminologii by se ta situace dala označit jako „pachatel se vrací na místo činu“. Tím pachatelem je v našem případě tým Josefa Majera z divize 9, místem činu pak areál Fakultní nemocnice v Motole (vizualizace). Tentokrát se „pachatelé“ zasadí o to, aby v ní de facto na zelené louce vyroste centrální posluchárna označovaná jako pavilon H. Zrekonstruuje také pavilon E, který přímo navazuje na dříve opravená křídla dětské části nemocnice, a nově vybudují lávku, která zastřeší bývalý urgentní příjem.

„Samostatně stojící pavilon H, pracovním nazývaný „netopýř“, protože ho svou dispozicí připomíná, nebude mít charakter zdravotnického zařízení, ale školského. S ostatními objekty ho spojí pouze komunikace,“ popisuje vedoucí projektu Josef Majer.

Rekonstrukce pavilonu E, tedy dětské polikliniky, bude v zásadě totožná jako u dříve opravovaných objektů v motolské nemocnici. Stavbaři budou muset nejdříve odstranit všechny stavební prvky až na samotný skelet objektu, přistavět jedno podlaží na střeše a následně objekt propojit se zbývajícími okolními budovami.

Poslední objekt, který musí tým Josefa Majera vybudovat, bude lávka ve velmi exponované části komplexu. Zvětší zakrytou část parkoviště přilehlého k poliklinice a zároveň vyřeší havarijní stav zdejší komunikace pro pěší. „Práce zahájíme během května, jakmile bude možné dotčená pracoviště vystěhovat. Začneme samozřejmě demolicemi. Všechny práce budou probíhat za provozu nemocnice bez jakéhokoli omezení jejího chodu, ale s tím máme z předchozího působení v Motole bohaté zkušenosti,“ říká Josef Majer s tím, že samozřejmě k mírnému omezení může dojít například v dopravě či ve změně logistických tras, ale nepůjde o nic zásadního.

Rekonstrukce i novostavby budou probíhat současně, dokonce se k nim přidá ještě dostavba vertikály E, která čekala na zahájení prací na opravě polikliniky. Všechny stavby by přitom měly být hotovy do dvou let. „Obecně nečekáme nic specifického, budeme čerpat z našich zkušeností se stavbami v areálech nemocnic, tedy z předchozích prací pro zdravotnická zařízení s plným zachováním lékařské činnosti,“ dodává vedoucí projektu. Nejnáročnější podle něj bude splnění všech zásadních postupových termínů a také nutnost pružně reagovat na požadavky jednotlivých uživatelů zejména ve smyslu přerušování prací po dobu důležitých zdravotnických výkonů.

Josef Majer a jeho tým areál motolské nemocnice i požadavky investora z předchozích zakázek velmi dobře znají a dá se tedy očekávat, že za dva roky budou všechny stavby dokončeny v očekávané kvalitě. „Se zkušeným zadavatelem pracujeme rádi a těší nás, že i on vnímá náš tým jako profesionály,“ uzavírá Josef Majer.

Martina Vampulová,

vizualizace archiv stavby



80

tisíc metrů čtverečních bude plocha, na které v Bratislavě staví výrobní halu pro firmu Volkswagen Slovakia tým Ing. Radovana Jaška z divize 1. Více se dozvíte příštím čísle novin Metrostavu.

METROSTAV SLAVÍ 45 LET SVÉ EXISTENCE



Barikáda – květen roku 1945

V památný den, 9. května roku 1974, byla na Pan-kráci slavnostně otevřena stanice metra se symbolickým jménem Pražského povstání. Připomenout měla hrdinství těch, kdo se v této části Prahy postavili na odpor jednotkám SS Wallenstein, vyslaným k potlačení povstání. Avšak v den, kdy byla stanice, navržená architektem Vladimírem Uhlířem, uvedena do provozu, se v jejím prostoru ani okolí ještě žádné umělecké dílo nenacházelo. Kamenný objekt s názvem Barikáda – květen 1945 totiž jeho autor, sochař Stanislav Hanzík, dokončil až o tři roky později.

Dílo bylo na místo osazeno pravděpodobně až po dokončení sousedního sídla Podniku zahraničního obchodu Centrotex, postaveného v letech 1972–1977 podle projektu architektů Václava Hliského a Otakara Jurenky. Tato firma, která se zabývala exportem a importem surovin pro textilní průmysl, úřadovala až do osudné ohnivě noci ze čtrnáctého na patnáctého srpna 1974 ve Veletržním paláci.

Akademický sochař Stanislav Hanzík (*1931) absolvoval Akademii výtvarných umění v Praze. V letech 1962–1963 podnikl studijní cestu po Evropě, při níž mimo jiné navštívil proslulého sochaře Ossipa Zadki-

něho a nějakou dobu s ním spolupracoval. Po návratu z Francie pak až do roku 1990 působil jako profesor sochařství na Akademii výtvarných umění v Praze.

Dílo určené k výzdobě parteru Centrotexu, kde se vstup do stanice metra Pražského povstání nachází, koncipoval Hanzík jak v duchu brutalistní architektury, tak v souladu s libretem požadujícím formou plastiky vyjádřit „boj pražského lidu proti německým okupantům“. Objekt – památník je složen jakoby z letmo navršených kvadrů z části překrytých draperií připomínající a zároveň symbolizující československou standartu. Po pravé straně památníku je zlatým písmem vyvedený verš básníka Františka Halase: „Jen dědička května barikáda Praha strmět bude do bezčasí“. Na tento verš pak nedaleko odtud (u budovy Vrchního soudu) navazuje další: „Za ní její mrtví a mrtví z koncentráků a mrtví z káznice rozestaví hřídky k střežení budoucnosti“.

Jakub Potůček

P. S. Stanislav Hanzík vytvořil i sochu Karla Hašlera, kterou Metrostav převezl z kamenické dílny v Zálesanech na Pražský hrad a osadil na Staré zámecké schody, jak přibližují firmní noviny číslo 20/2009.

Kampaň pro zdraví

Evropská komise spolu s Evropskou agenturou pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci vyhlásila v dubnu dvouletou celoevropskou kampaň s názvem **Zdravé pracoviště pro všechny věkové skupiny**. Aktivitám, které do ní patří, se delší dobu věnuje i Metrostav.

Kampaň upozorňuje na nutnost podporovat udržitelnou práci a zdravé stárnutí od začátku profesní dráhy pracovníků. Tímto způsobem podniky zaručí ochranu jejich zdraví až do důchodového věku i po něm a zároveň zajistí produktivitu práce. Trend podpory zdraví je přirozenou reakcí na zvyšující se počet nemocí a burn-out syndromů, jejichž nárůst je za posledních 10 let alarmující.

„Podpora zdraví ve firmách je téma skloňované mezi personalisty v České republice minimálně 3–4 roky. Zahrnuje širokou oblast – jak ochranu zdraví fyzického i duševního, tak podporu respektu k zaměstnancům jako lidem. Souvisí také s dalšími rozvíjenými koncepty týkajícími se souladu pracovního a osobního života,“ říká Mgr. Jana Kořínková, MBA, vedoucí útvaru personálního marketingu Metrostavu. „V Metrostavu se organizuje celá řada programů na podporu zdraví – přes Čtvrťky v Centru vzdělávání, kde byl například seminář o péči o záda nebo o demenci a Alzheimerově chorobě. Zaměstnanci se mohou nechat očkovat proti chřipce, spolu s akcí Daruj krev s Metrostavem se dozvěděli o prevenci rakoviny tlustého střeva. Sport a pohyb firma podporuje pořádáním sportovních her, účastí v Byrokrat Cupu či v hokejových turnajích a cyklistických závodech,“ doplňuje.

HAMLET PRINC DÁNSKÝ

Po 11 premiérách her českého génia Jára Cimrmana, nabízí Divadlo rodu Vejvodů 24. května v divadle Gong inscenaci **génia zahraničního – Williama Shakespeara**.

Britský básník a dramatik, od jehož úmrtí nedávno uplynulo rovných 400 let, napsal svého Hamleta jako tragédie, během níž postupně umírají všechny postavy včetně hlavní. Český spisovatel, herec a režisér Ivan Vyskočil jeho dílo v roce 1985 „drobně“ upravil a sepsal jeho humornou parafrazu HAPRDÁNS neboli HAMLET PRINC DÁNSKÝ ve zkratce: „...protože smutku, krveprolití a podobných patálií je všude kolem nás zbytečně moc.“

Kolegové Jiří Novotný a Miroslav Jirčík se v této komedii představí jako vypravěči, Stanislav Červený v roli Polonia. Kdo přijde do Gongu 24. května v 19.30 hodin, pobaví se, podpoří amatérské umělce a nepřejde ani o Hamletův monolog s lebkou v ruce či scénu vaření.

Nepřehlédnutelné vozy

V polovině dubna zrucl veleslavský autosalon firmy Přerost a Švorc – auto. Ne hněvem, rozčilením či rozpaky, ale deseti novými vozy značky Škoda v červené firemní barvě Metrostavu.

„V současnosti jezdí po silnicích na 330 podobných červených Škodovek, ale od jejich první série, kterou jsme formou operativního leasingu začali přebírat před 14 lety, už Metrostavem prošlo kolem 770 osobních vozů stejné značky a s podobou odpovídající vizuálnímu stylu firmy,“ konstatoval při přejímce modelů Fabia Combi, Octavia a Superb Jaroslav Zahradník, vedoucí střediska osobní dopravy divize 11.

Od října roku 2015 probíhá v Metrostavu poměrně velká výměna škodovek, a to jak těch s plánovaným ukončením operativního leasingu, tak i těch s předčasným ukončením z důvodu snížení měsíčních splátek, které leasingová společnost nabídla. „Návrh na dvouletý operativní leasing jsme rádi přijali – vzhledem k velmi dobrým zůstatkovým cenám aut snížil měsíční splátky v průměru o více než 30 procent,“ říká Jaroslav Zahradník. Od půlky října 2015 převzala divize 11 už více než 140 nových aut a dalších asi 50 má ještě objednaných s datem převzetí do konce letošního července.



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Patnáct let existence je pořádný důvod k oslavám

Divize 4 překonala „dětská léta“ a zdárně nakročila do dospělosti. Jejím pracovníkům k tomu poblahopřál generální ředitel Metrostavu Ing. Pavel Pilát a ředitel divize 4 Ing. Josef Neuwirth (foto č. 1 zprava) poděkoval za spolupráci kolegům i obchodním partnerům. Sešli se na to 25. dubna ve velkém sále České národní banky (foto č. 2), kde je slavnostní částí programu provedl herec Jan Čenský. O humor při tom nebyla nouze. Nechyběl totiž ani Marku Ebenovi, který se svými bratry a dalšími hudebníky ze skupiny Bratři Ebenové (foto č. 3) akci doprovodil skvělým a vřele přijatým koncertem. Typickým znakem příjemného večera, na němž se sešli odborníci na dopravní stavby všech generací (foto č. 4), byly úsměvy a dobrá nálada. Nechyběly ani řediteli divize Ing. Neuwirthovi, který kyticí pro manželku (foto č. 5) připomněl, že za úspěchem stojí i mnoho dalších, které na stavbách nepotkáváme.



Poslední příležitost projít pěšky tunely Prackovice a Radejčín na dálnici D8

Cesta okolím Lovoše vedla turisty od ústeckého portálu (foto č. 1) skrz tunel Radejčín (foto č. 2) přes most nad Uhelnou struhou (foto č. 3) a tunelem Prackovice k jeho pražskému portálu (foto č. 4). Ing. Miloš Vodička z Klubu českých turistů Lovosice ve zprávě po akci uvedl: „Výbor lovosického klubu děkuje organizátorům z firmy Metrostav za možnost obdivovat unikátní technické dílo i za jejich vstřícnost i trpělivost.“ Fotografie pořídil Jiří Pružina.

Nejlepší pracovníci

Ředitelé jednotlivých divízií Metrostavu ocenili po letošní konferenci TEK také nejlepší studenty-asistenty manažera, mistry a dělníky za rok 2015. Někteří z nich přebírali ocenění na zahraničních stavbách.

Všem vyznamenaným děkujeme za dobře odváděnou práci, blahopřejeme k ocenění a přejeme hodně úspěchů do budoucnosti!

STUDENT-ASISTENT MANAŽERA METROSTAVU

■ Ing. Filip Pech, D1 ■ Ing. Jiří Čupl, D4 ■ Ing. Daniel Boda, D6 ■ Ing. Jiří Růt, D6 ■ Ing. Petr Lhotka, D8

MISTR METROSTAVU

■ Ing. Michal Dywor, D1 ■ Lubor Halas, D1 ■ Pavel Wiesner, D1 ■ Roman Kopic, D3 ■ Vladimír Seidl, D3 ■ Marek Kolář, D3 ■ Jiří Slovák, D3 ■ Andrej Jackanin, D4 ■ Jozef Katrenič, D4 ■ Radek Sadlo, D4 ■ Jaroslav Hrach, D5 ■ Petr Kleveta, D5 ■ Jaroslav Pařov, D5 ■ Juraj Gabriš, D6 ■ Ing. Otto Hrodek, D6 ■ Pavel Landa, D6 ■ Bc. Viktor Novotný, D6 ■ Jakub Sehnoutka, D6 ■ Jan Šafránek, D6 ■ Ing. Pavel Kalouš, D8 ■ Václav Vrátník, D9 ■ Miroslav Klusáček, D11

DĚLNÍK METROSTAVU

■ Josef Caudr, D1, stavební dělník ■ Radomír Hamták, D1, provozní zámečník ■ Pavel Kollmann, D1, stavební zámečník ■ Miloslav Konrád, D1, potrubář ■ Luboš Račák, D1, stavební dělník ■ Antonín Patkoló, D3, zedník ■ Jiří Juhaniak, D3, zedník ■ Igor Štec, D3, svářeč kovů ■ Marián Demko, D3, svářeč kovů ■ Ondřej Liehm, D3, provozní zámečník ■ Miroslav Schneider, D4, tesař ■ Miloslav Pivarník, D4, tesař ■ Jozef Lefo, D4, betonář ■ Lukáš Musil, D4, tesař ■ Jiří Kocourek, D4, strojník pracovních strojů ■ Tomáš Sklenička, D4, strojník pracovních strojů ■ Jozef Vojtas, D4, betonář ■ Pavel Kotlík, D4, řidič ■ Petr Šlajs, D4, řidič ■ Michal Hopko, D4, tesař ■ Igor Benčo, D5, střelmistr ■ Vladimír Brožka, D5, tesař ■ Miroslav Černý, D5, tesař ■ Radek Dekoj, D5, tunelář ■ Lubomír Drexler, D5, provozní zámečník ■ Zdeněk Dvořák, D5, strojník pracovních strojů ■ Martin Fiala, D5, elektromontér ■ Petr Hermann, D5, stavební montážník ■ Milan Hulla, D5, tunelář ■ Jiří Jedinák, D5, strojník pracovních strojů ■ Jiří Kaplan, D5, strojník pracovních strojů ■ Radovan Katrušák, D5, tunelář ■ Josef Laško, D5, strojník pracovních strojů ■ Aleš Polách, D5, betonář ■ Ján Purda, D5, strojník pracovních strojů ■ Jiří Sluka, D5, elektromontér ■ Lukáš Šedivý, D5, provozní zámečník ■ Dávid Šimko, D5, tunelář ■ Radek Žlebský, D5, strojník pracovních strojů ■ Jan Hodač, D6, tesař ■ Jiří Hruška, D6, stavební truhlář ■ Ivan Langer, D6, tesař ■ Zenon Pudłowski, D6, betonář ■ Ladislava Smetanová, D6, jeřábnice ■ Zoltán Szulcsanyi, D6, zedník ■ Zdeněk Uhlíř, D6, stavební zámečník ■ Radek Vlach, D9, malíř – tapetář ■ Petr Kuchinka, D9, truhlář ■ Roman Urválek, D11, provozní zámečník ■ Petr Melichar, D11, skladník ■ Martin Blahut, D11, skladník

Nastávající kolegové

Více než 30 smluvních žáků z 3. ročníků středních odborných škol v Praze, Brně, Ústí nad Labem a Kladně se 27. dubna setkala v Metrostavu, aby se blíže seznámili se svým budoucím zaměstnavatelem.

Po představení celé společnosti čekala kluky jednání nejen s patrony jednotlivých řemesel, kteří jim pomáhají už dnes, ale i s vedením divízií, v nichž budou pracovat. Odpoledne se po skupinách vydali s odborným doprovodem na stavby – do rekonstruované historické budovy Národního muzea a do průmyslového areálu v Křížové ulici v Praze na Smíchově, kde zanedlouho skončí stavba objektu pro společnost Realtoria. Během letních prázdnin nastoupí dnešní učni k divíziím 1, 3, 4, 5, 6 a 9 už jako zedníci, tesaři, elektrikáři nebo strojní mechanici.

– red –, foto Zuzana Junková

