



Kdo chce, ten může str. 2

Ptáme se: Ing. Františka Kočího, viceprezidenta Skupiny MTS str. 2

Sanace velké plavební komory v Brunsbüttelu str. 2

KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

Další návrh na ochranu zdraví při práci

V polovině května představila Evropská komise legislativní návrh změn směrnice 2004/37/ES. Její úpravy povedou k lepší ochraně zdraví u osob vystavených na pracovištích 13 rakovinotvorným karcinogenům a mutagenům, jako jsou sloučeniny chromu, prach z tvrdého dřeva nebo hydrazin. Nově je mezi ně zahrnut i respirabilní prach krystalického oxidu křemičitého vznikající těžbou, tunelováním, řezáním, drcením, případně mletím materiálů obsahujících oxid křemičitý, třeba betonu, kamene či cihel.



Cesta za snem

V souvislosti s podporou Metrostav Handy Cyklo Maratonu 2016 (MHCM 2016), který pořádá spolek Cesta za snem, jsou k dispozici samolepky na auta s logem závodu,

jejichž umístění ukazuje fotografie. Uživatelům firemních vozů budou distribuovány prostřednictvím střediska osobní dopravy divize 11. Samolepky na soukromá auta budou k dispozici na hlavní recepci Palmovka Parku II.

Ostění tunelu Poľana je hotové

V pátek 13. května dobetonovali stavbaři blok č. 75 a tím dokončili definitivní ostění 900 m dlouhého tunelu Poľana na slovenské dálnici D3 v úseku Svrčinovec–Skalité. Ražba tohoto podzemního díla začala v červnu 2014 a skončila v září o rok později. Za Metrostav projekt vede tým Ing. Jiřího Břichňáče z divize 5. Více v příštím čísle.



Železný TOMík

Tradiční triatlon pro děti a mládež Železný TOMík proběhl v Litoměřicích 14. května. Jedním ze sponzorů akce, která se letos uskutečnila už podvaadvacáté, byla opět

divize 5 a tým Ing. Pavla Kuděje. Výsledky závodu svědčily o obětavých sportovních výkonech všech zúčastněných.

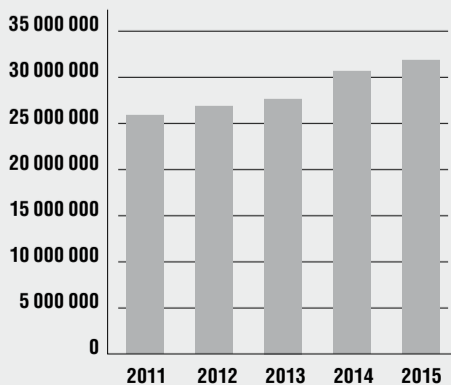
Významný úspěch na externím trhu

Společnost Metrostav Facility vyhrála v dubnu soutěž na zajištění provozně-servisních činností na technologickém a technickém zařízení v objektech Národní knihovny ČR.

Stabilní růst výnosů

O tom, že se Skupině Metrostav daří, svědčí nejen výsledky zveřejněné na valné hromadě Metrostavu, ale i graf dokumentující vývoj jejich konsolidovaných provozních výnosů z let 2011 až 2015 (v tisících korun). Podrobněji se o výsledcích hospodaření Skupiny zmiňuje její viceprezident Ing. František Kočí v rozhovoru na straně 2.

Provozní výnosy skupiny Metrostav



METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

Dekorace vysoká 115 metrů



Za pouhý rok se bývalé energocentrum Waltrovky, staré továrny na výrobu leteckých motorů v Radlicích, přeměnilo v moderní administrativní komplex. Přestavbu slepence kotelen s přílehlými provozními budovami řídil tým Ing. Vlasáka z divize 3 a ruku k dílu zde přiložili i betonáři divize 6. Jediné, co na pozemku mezi Radlickou ulicí a Pražským Semmeringem zbylo beze změny, je zhruba 32 let starý komín, čtvrtý nejvyšší v Praze. Díky jeho výšce 115 metrů se dnes nové sídlo firmy Bosch a Brand Experience Center společnosti BSH (titulní foto) nedají přehlédnout.

„Podle mého se tato stavba technicky nelišila od řady jiných, které má Metrostav za sebou. Pro každou rekonstrukci je typické, že snad všechno je jinak, než jak předpokládá projekt. A vždy v té horší variantě – konstrukce jsou méně únosné a víc zničené. Investor předělával dispozice podle dodatečných požadavků uživatelů až při stavbě a spíš pět minut po dvanácté než před ní. A jako vždy chyběl čas a peníze. Jsem ale rád, že se mohu spolehnout na kolegy, s nimiž jsme zakázku zvládli včas a v očekávané kvalitě,“ říká Ing. Vlasák.

Jako první předával jeho tým už vloni v prosinci přestavěnou uhelnou kotelnu, k ní přílehlý bunkr, skrz nějž se ke kotlům dováželo palivo od nedaleké železniční vlečky, a bývalou areálovou rozvodnu vysokého napětí. Dnes v nich na ploše asi 2300 m² pracují zaměstnanci firmy BSH, kteří předvádějí domácí spotřebiče značek Bosch, Siemens či Gaggenau a provozují školici a kulinářské centrum i domácí kavárnu. Architekti při rekonstrukci zámečně zachovali industriální ráz budov a prostory Brand Experience Centra tak nabízejí působivé spojení původních průmyslových konstrukcí s moderním designem.

V pátek 13. května 2016 nastal čas předat i zbylou část areálu – plynovou kotelnu, do jejíž odstrojené kostry

stavbaři doplnili pět ocelových podlaží kanceláří s železobetonovými instalačními a komunikačními jádry, a objekt kogenerační jednotky, kde vzniklo tréninkové centrum na zkoušení ručního nářadí. Plochu kolem 4200 m² zde budou využívat zaměstnanci firmy Bosch. Vnitřní sádrokartonové konstrukce napovědí, že se stěhují do moderního prostředí, vnější vzhled budov jim ale nedá zapomenout na historii komplexu. „Na začátku jsme si nedokázali představit, jak bude kombinace starých a nových prvků působit, byli jsme však překvapeni, jak dobře vypadá,“ konstatuje Ing. Vlasák.



Sanace i zesilování nosných prvků včetně základů jsou už minulostí stejně jako umouněné kotelny. Místo a podobu si ponechal jen starý a už delší dobu nefunkční komín, kterého se stavba nedotkla. „Budovali jsme sice kolem něj pod zemí i nad zemí parkoviště pro 150 aut (malé foto), jeho základy ale byly našťást tak mohutné a hluboké, že jsme je ani nezahledli,“ uzavírá vedoucí projektu, který se s celým týmem stěhuje do Českých Budějovic, kde řídí dostavbu a přestavbu multifunkčního centra IGY.

–red–, foto Petr Adámek

Budovatel metra str. 3

Islandský Norðfjarðargöng a finská Espoonlahti str. 3

Fantova budova hlavního nádraží v Praze se mění i zvenku str. 3

Valná hromada 2016

Na valnou hromadu Metrostavu dorazili 12. května 2016 do Centra vzdělávání Skupiny Metrostav akcionáři nebo jejich zákonní zmocněnci, kteří zastupovali více než 91,87 procenta jmenovité hodnoty z celkového množství akcií Metrostavu. Valná hromada proto byla i ve 45. roce existence společnosti usnášeníschopná.

V úvodu jednání přednesl předseda představenstva Metrostavu a prezident Skupiny Metrostav Jiří Bělohav zprávu o současném stavu firmy a jejím výhledu do budoucnosti. Přitom poznamenal: „Děkuji akcionářům, kteří nám dali důvěru, a zaměstnancům za dobrou práci, jež umožnila minimalizovat nepříznivé dopady tuzemského podnikatelského prostředí. Věřím, že pokud budeme pracovat jako dosud, čeká nás minimálně 45 dalších úspěšných let.“ V průběhu jednání valná hromada mimo jiné:

- schválila řádnou účetní i konsolidovanou účetní závěrku za účetní rok končící 31. prosincem 2015
- rozhodla o užití vyprodukovaného zisku za rok 2015
- rozhodla o zrušení výboru pro audit a odvolala členy výboru pro audit společnosti Metrostav
- rozhodla o změně stanov
- určila, aby audit Metrostavu pro rok 2015 provedla PricewaterhouseCoopers Audit, s.r.o., a audit pro Metrostav S.A. oddział w Polsce firma Usługi Księgowe i Audytorskie „RANGA“, Angelika Sadłoń-Grabska
- zvolila do představenstva Jiřího Bělohava, Ing. Ivana Šestáka a Ing. Jána Dudáše a za členy dozorčí rady Ing. Viktora Karela, Ing. Jiřího Karneta a Pavla Meyera
- schválila dodatky ke smlouvám o výkonu funkce opětovně zvoleným členům orgánů společnosti

V roce 2016 Metrostav s necelými 3000 zaměstnanců dosáhl výkonů v hodnotě 19 207 milionů Kč. Obrát byl v souladu s očekáváním a mírně překročil plánované parametry. Provozní výsledek hospodaření činil 408,7 milionu Kč, celkový výsledek hospodaření před zdaněním pak dosáhl úrovně 493 milionů Kč.

Společnost Metrostav vyplatí akcionářům v termínu splatnosti na svůj náklad podíl na zisku – 21,50 Kč na jednu akcii – bezhotovostním převodem na bankovní účet akcionáře uvedený v seznamu akcionářů, který nahrazuje evidence zaknihovaných cenných papírů vedené podle zvláštního právního předpisu Centrálním depozitářem cenných papírů prostřednictvím Komerční banky.

Rozšíření dosahu

Na Komárňanskej ceste ve slovenských Nových Zámčích začala v květnu pracovat nová výrobní asfaltových směsí, kterou provozuje firma Doprastav Asfalt.

Výrobní typu Ammann Uniglobe (foto) má kapacitu 240 tun za hodinu a je ze všech provozoven Doprastavu Asfalt nejvýkonnější. Metrostav ji začal stavět v září roku 2015 a od letošního května je ve zkušebním provozu. Stojí u trasy plánované silnice R7 z Bratislavy přes Dunajskou Stredu do Nových Zámčů, a je proto strategicky velmi důležitá. Splňuje nejen požadavky na kvalitu a bezpečnost, ale i všechny environmentální parametry.

Nová výrobní v regionu jižního Slovenska přispěje k lepšímu pokrytí tamějšího stavebního trhu asfaltovými směsí. Skupina Metrostav s ní na Slovensku ovládá už 7 obaloven a řadí se v jejich počtu na třetí místo v zemi.

Zdroj Doprastav Asfalt



Kdo chce, ten může

Ve středisku drobné a střední mechanizace divize 11 se od loňského listopadu objevuje na praxi student Jakub Jirků z Jedličkova ústavu. Jeho pracovní výdrž a samostatnost se neustále zvyšují.

Poprvé se Kuba v Horních Počernicích objevil vloni v listopadu, když podle svého přání a na doporučení Mgr. Markéty Purnochové z útvaru personálního marketingu nastoupil na brigádu do tamější půjčovny divize 11. Až do letošního února tam i s asistentem dojížděl na čtyři hodiny jednou za 14 dní. Zaměstnání v přátelském kolektivu se mu líbilo i dařilo, a proto se už v dubnu vrátil (foto č. 1). Pomáhá reviznímu technikovi v kanceláři (foto č. 2), v terénu sleduje testy čerpadla před nasazením (foto č. 3). Za asistenčního doprovodu už pracuje šest hodin týdně. To mu je však málo. Od září bude pokračovat, ale už sám. Tranzitní program, který podporuje mladé lidi s tělesným postižením v jejich přechodu z bezbariérové školy do dalšího života, mu pouze poskytne asistenta na pomoc při dopravě do práce a zpět. Jinak bude díky přispění týmu ergoterapeutek pracovat samostatně ze svého upraveného pracoviště (foto č. 4).

„Kuba pracuje stále efektivněji. Dokazuje, že každý může být ve všech momentech života svobodný. Mýlíme se, pokud si myslíme, že to, kde se ocitáme nebo co zrovna děláme, nemůžeme změnit. Když si však člověk vytyčí cíl a jde mu vstříc, může se ubírat vlastní cestou a naplňovat hodnoty, které jsou prospěšné nejen jemu, ale i ostatním,“ říká vedoucí střediska Jiří Ešner, který už s Kubou podepsal dohodu o pracovní činnosti (foto č. 5).

– red –, foto divize 11



1



2



3



4



5



Sanace velké plavební komory v Brunsbüttelu

Pracovníci oddělení rekonstrukce a sanace staveb ze společnosti BeMo Tunnelling (BeMo), která už tři roky patří do Skupiny Metrostav, nedávno dokončili pro nás suchozemce neobvyklý druh stavby. Od roku 2012 totiž v několika etapách prováděli sanaci zařízení velké plavební komory v Brunsbüttelu, jež kousek za ústím Labe spojuje Kielským kanálem (NOK) Severní moře s Baltským. Tento průplav představuje nejdynamičtější umělou vodní dopravní cestu na světě.

Dvě hlavní zděné plavební komory v Brunsbüttelu jsou 330 m dlouhé a 45 m široké (foto č. 1). Jejich hloubka v závislosti na přílivu dosahuje 14–18 m. Na příslušných vnějších portálech velkého zdymadla jsou jako uzavírací mechanismus komory zabudována posuvná vrata opatřená spodním a horním podvozky na kolečkovém principu. Oba podvozky se pohybují na kolejnicových systémech, které bylo zapotřebí v rámci rekonstrukce obnovit včetně kolejí tak, aby plavební komora mohla být dále v provozu až do naplánované velké údržby základů.

Projekt za téměř 9,5 milionu eur byl velmi náročný. Kvůli extrémně špatné viditelnosti pod hladinou, kterou způsobily naplaveniny, museli kolegové provádět práce za podpory potápěčů (foto č. 2). V konstrukcích tu kromě jiného našel uplatnění ultravysokopevnostní beton (UHPC) a odborníci museli vyvinout speciální metodu vrtní přizpůsobenou pro práci pod vodou.

Úspěšné dokončení zakázky přineslo pracovníkům BeMo důležité zkušenosti a umožnilo vznik dobré reference pro další plánovanou činnost v oblasti vodního stavitelství v Německu. Zdař Bůh!

Robert Dostál, foto archiv BeMo



2

Kielský průplav (německy Nord-Ostsee-Kanal, NOK), známý od roku 1948 jako Průplav císaře Viléma, je 98 km dlouhý vodní kanál v německé spolkové zemi Šlesvicko-Holštýnsko, který prostřednictvím Labe u Brunsbüttelu spojuje Severní moře s Baltským mořem u Kielu. Použití průplavu zkracuje cestu kolem Jutského poloostrova, kde leží Dánsko, o 460 km. Stavba NOK začala v červnu 1887 nedaleko Kielu a více než 9000 dělníků trvalo osm let, než mohl 21. června roku 1895 císař Vilém II. průplav otevřít. Podle údajů z internetu se jedná o jednu z nejvytíženějších vodních cest světa. V roce 2006 ji využilo více než 43 000 lodí, v čemž nejsou započítána malá plavidla.

Průzkum spokojenosti zaměstnanců

V březnu proběhl v Metrostavu rozsáhlý průzkum spokojenosti zaměstnanců. Byl zaměřený na osm oblastí, které se týkaly spokojenosti s vedením, s nadřízeným, s přístupem k zaměstnancům, s komunikací, s atmosférou na pracovišti, s pracovními podmínkami, s odměnou a s osobním i profesním rozvojem, a doplněný o oblast angažovanosti (motivace) a také identifikace se společností (loajalita).

Průzkum spokojenosti probíhal anonymně v průběhu letošního března a zajišťoval jej externí dodavatel, společnost T&C Online. Obsahoval 40 tvrzení rozdělených do výše jmenovaných oblastí, v nichž mohli zaměstnanci vybrat odpověď na pětistupňové škále souhlasu/nesouhlasu a měli také určit míru důležitosti položky. U každé oblasti byl ponechán prostor pro komentář.

Průzkum měl vysokou návratnost, celkově odpovědělo 71 procent pracovníků (přesně 1944), z nichž bylo 483 dělníků a 1461 technicko-hospodářských zaměstnanců. Ti první odpovídali písemně, druhí prostřednictvím linku v e-mailu. Vysoký byl i počet doprovodných komentářů

– téměř dva tisíce, přesně 1944. Jejich charakter a délka naznačují, že průzkum brali zaměstnanci Metrostavu vážně. Míra návratnosti dotazníků se sice u jednotlivých divízi lišila, všude ale přesáhla 60 procent. Průměrně se návratnost v obdobných průzkumech spokojenosti u firmem pohybuje mezi 60–70 procenty.

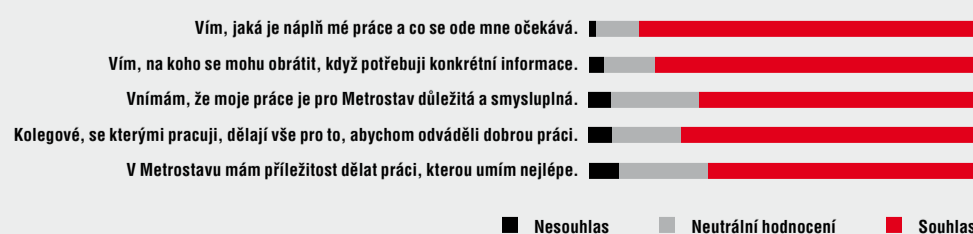
Výsledky nejlépe hodnocených položek zobrazuje připojený graf. Průzkum však poukázal také na méně uspokojivé oblasti. Těm bude vedení společnosti dlouhodobě věnovat svou pozornost.

Podrobnější výsledky průzkumu budou dostupné na intranetu a zaměstnanci je v nejbližší době obdrží také e-mailem. Výsledky průzkumu za jednotlivé divize budou zaměstnancům prezentovány prostřednictvím personálních manažerů.

Vedení akciové společnosti Metrostav si váží odpovědi a otevřenosti, se kterou zaměstnanci k průzkumu přistoupili, a zavazuje se, že se stejnou mírou vážnosti přistoupí také k hledání řešení pro zvýšení jejich spokojenosti.

Mgr. Tomáš Zámečník, MBA

Nejlépe hodnocené položky v průzkumu spokojenosti zaměstnanců Metrostavu



PTÁME SE

Ing. Františka Kočího, viceprezidenta Skupiny Metrostav



Po každé valné hromadě nastává čas zveřejnit výsledky uplynulého období. O Metrostavu noviny informují pravidelně. Mimo to, že je obrátově největší firmou českého stavebnictví, je však i řídicí osobou koncernu, jenž sdružuje 52 dalších společností. Následující řádky proto patří celé Skupině Metrostav.

Jak byste Skupinu zjednodušeně představil?

Mimo Metrostavu jsou jejími nejvýznamnějšími členy Subterra, BeMo Tunnelling, Metrostav Development, Pragis, BES, Metrostav Slovakia, PK Doprastav a Doprastav Asphalt. K 31. prosinci 2015 Skupina celkem zaměstnávala 5068 lidí, působila v 17 zemích, její konsolidovaný obrát za rok 2015 dosáhl 31,6 miliardy Kč a čistý zisk překročil 590 milionů Kč. Výsledky odpovídaly plánu a někde jej i překračovaly. Trvale se zvyšují, a to i u menších společností, jako je třeba SQZ.

Co je nejdůležitějším cílem Skupiny?

Klademe velký důraz na neustálé zlepšování technologií a schopností v oblasti stavební výroby. Těší nás, že řada projektů zejména Metrostavu vloni získala respektovaná ocenění, a to i zahraniční, jako třeba Trojský most či lávka v Čelákovicích. Skupina dnes působí v celém stavebním cyklu. Částečně ovládá surovinovou základnu, provádí všechny druhy komplikovaných staveb a zná technologie, jež se v oboru vyskytují v oblasti podzemních staveb (TBM, NRTM a Drill & Blast), zemních prací, železobetonových a ocelových konstrukcí i zakázek mostních či dopravních včetně železnice a krytých vozovek. Naši zaměstnanci například vloni vyrazili 4,6 km tunelů metodou TBM, položili 152 km železničního svršku, vyrobili 600 tisíc tun asfaltových směsí a zpracovali 261 tisíc m³ betonu. Pro udržení konkurenceschopnosti jsme v roce 2015 investovali miliony korun do nejmodernějších strojů a vybavení. Stále se mluví o tom, že podmínky pro podnikání ve stavebnictví nejsou v České republice dobré...

Nedostatek velkých projektů na domácím trhu způsobil, že Skupina přesunula část svých výrobních kapacit do zahraničí, kde v roce 2015 vytvořila víc než 30% svého obrátu. Společnost BeMo Tunnelling do něj přispěla zhruba 4,2 miliardy Kč a jejím největším projektem je výstavba lehkého metra v Karlsruhe. Společně se snažíme podávat nabídky zejména v Rakousku a Německu, abychom portfolio zakázek rozšířili. V Polsku se nám osvědčil důraz na kvalitu projektových týmů. Divize 4 zde zvládla náročnou zakázku na modernizaci S8 ve Varšavě – ve velmi dobré kvalitě, před termínem a s pochvalou investora. Na Slovensku se divizím Metrostavu dařilo v segmentu dopravních staveb, a to i proto, že tam působí Doprastav Asphalt a PK Doprastav. Je tam perspektivní trh, na kterém bychom se chtěli pohybovat na předních místech v oboru. Skandinávie má z hlediska legislativy stabilní a předvídatelné prostředí, takže rizika, kterým tam čelíme, jsou převážně technická, a ta umíme vyloučit. Zvyšovat aktivitu chceme i v Turecku a v Bělorusku.

Jak se dařilo či daří developerům?

Vloni jsme prodali asi 200 bytů u nás a stovku na Slovensku. V Praze máme největší bytový projekt Na Vackově, kde se připravuje výstavba dalších domů s asi 700 byty. V Bratislavě se nad očekávání dobře prodávají jednotky z rezidenčního projektu CityPark Ružinov, kde je celkem asi 550 bytů, loftů a ateliérů. Ještě letos začneme v Praze stavět Palmovka Open Park, kde nabídneme 26 000 m² kancelářských ploch. V Česku bychom se rádi zařadili mezi první trojku největších developerů. Zatím jsme pátí. Máte ještě čas zajít z kanceláře do provozu?

Snažím se pravidelně navštěvovat dceřiné společnosti a jejich zakázky. Nechceme je totiž řídit pasivně přes čísla či výkazy, ale aktivně. Pomáháme jim investičně i s rozvojovými programy a usilujeme o to, aby byly dobře vybavené strojně i personálně a na trhu mohli čelit konkurenci. Kvalitní a kvalifikovaný personál je základem úspěchu. Stavebnictví sice pracuje s velkými objemy, ale s nízkými maržemi a jakákoliv chyba se promítá do jeho výsledků.

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Islandský Norðfjarðargöng a finská Espoonlahti

Jeden vedoucí projektu z Metrostavu často řídí víc zakázek. Dosud ale žádný nevedl díla v různých státech. Prvním se stal Ing. Aleš Gothard z provozu VNT tunely divize 5, který k islandskému tunelu Norðfjarðargöng dostal na starost i zakázku ve Finsku. Jak ale říká, není na něm sám: „Uvědomuji si, že to bude náročné. V obou zemích ale mám kolegy, kterým důvěřuji, a vím, že i beze mne dokážou samostatně, dobře a rychle rozhodovat.“

Po prorážce více než 7,5 km dlouhého silničního tunelu Norðfjarðargöng začali vloni v září pracovníci divize 5 Island postupně opouštět. Většinu dalších činností směřujících k dokončení zakázky totiž měla provést firma Suðurverk, místní partner Metrostavu ve sdružení, a subdodavatelé. Jeden z nich, který zajišťoval betonáže a izolace, ale náhle zkrachoval. Ing. Gothard k tomu říká: „Vzhledem k nepřijemným zkušenostem ze soudů s partnerem z předchozího islandského projektu Héðinsfjarðargöng jsme se při náhradě zbankrotované společnosti snažili postupovat velmi obezřetně a výměna trvala dlouho, abychom minimalizovali možnost nových sporů. Betonáže proto teprve nedávno zahájili kolegové z našeho divizního provozu mostů a železobetonových konstrukcí, kteří postaví šest technologických místností, hloubený úsek při portálu



Eskifjörður a krátký hloubený tunel podcházející novou komunikací. V izolacích pokračuje společnost Renesco.“

V posledních dnech se tak počet zaměstnanců divize 5 v Eskifjörðuru opět zvyšuje. Kromě čtyř techniků z týmu Ing. Gotharda už na Islandu pracuje i 13 betonářů a další ještě dorazí. „Měli by zůstat asi do listopadu. Poté se už naše zastoupení na Islandu zase zredukuje. I přes zdržení zavíněné bankrotem subdodavatele by stavba měla být hotová v termínu podle smlouvy, v září roku 2017.“

Druhá zakázka o více než dva tisíce kilometrů vzdušnou čarou dál na východohojovýchod v Helsinkách teprve začíná. Ing. Gothard tam bude řídit výstavbu 2,77 km dlouhých traťových tunelů s profilem 36,2 m², stanice metra Espoonlahti, rozpletu a dvou apendixů. Opět na to divize 5 nebude sama, ale ve sdružení s jí dobře známým partnerem – místní firmou DESTIA. Její zaměstnanci vybudovali zařízení staveniště (foto č. 1, 2), provedou lomovou ražbu ve stanici, vertikální šachty a zajistí odvoz více než 204 tisíc kubíků rubaniny.

Na Metrostav čekají ražby tunelů metodou Drill & Blast – 15 390 m³/měsíčně, injektáže ze zhruba tisíce tun cementu, upevnění asi 91 000 m svorníků a stříkané betony. Slovy Ing. Gotharda: „Extenzivní injektáže, nedostatek času, dodržení limitů pro seizmická zatížení budov na povrchu, velmi náročný klient, podle geologické zprávy časté poruchové zóny a nově poskládaná osádka. Ještě že v Helsinkách bude působit jako hlavní stavbyvedoucí Ivan Pirš, s nímž jsem ve stejném gardurazil také Norðfjarðargöng a kterého si velmi vážím.“ Do Finska se totiž vydají tuneláři, kteří na Islandu dodělávali definitivy, a doplní je nově přijatí zaměstnanci, kteří ještě s prací Metrostavu v zahraničí nemají zkušenosti. Ale ani Ing. Pirš to nebude mít jednoduché – musí jako vedoucí projektu dokončit ražbu norského tunelu Joberg a dílo předat svému nástupci.

–red–, foto archiv divize 5

Rozlehlá hala pro automobilku v Bratislavě

Divize 1 nedávno dosáhla dalšího úspěchu na Slovensku – tým Ing. Radovana Jaška začal v lednu v jeho metropoli stavět montážní halu pro společnost Volkswagen Slovakia. Jeho práce ve sdružení s firmou INGSTEEL skončí příští rok na jaře a umožní výrobu sportovní-úžitkových vozů Porsche Cayenne.

„Neočekávám, že by naše stavba byla technologicky komplikovaná. Hala má ale plochu kolem 90 000 m² a výzvou proto zřejmě budou objemy jednotlivých prací. Intenzivněji se také budeme muset soustředit na koordinaci našich činností s těmi, které přímo pro investora zajišťuje dodavatel vnitřních rozvodů technologií,“ říká Ing. Jašek.

Jeho slova potvrzují parametry díla – hala s ustupující-címní obdélníkovým půdorysem měří v nejdelší části kolem

550 m a v nejširší přes 210 m. Základem svislých nosných prvků je 179 prefabrikovaných železobetonových sloupů s průřezem až 1 x 1 m, délkami od 14,5 do 18,3 m a hmotností do 57 tun. Ve výrobní hale přesáhne světlá výška 9 m a podlaha tu musí přenést plošné zatížení 5 t/m². Navíc musí odolat pojezdu vysokozdvizného vozíku.

„Dnes máme hotové výkopy i založení a provádíme železobetonové konstrukce, montujeme prefa sloupky, na ně upevňujeme ocelové příhradové nosníky i trapézové plechy a skládáme střešní plášť (foto). Souběžně budujeme ležatou kanalizaci,“ vypočítává Ing. Jašek. Po dokončení haly a jejího administrativního a sociálního zázemí bude v nové výrobně pracovat v jedné směně 400 zaměstnanců.

–red–, foto archiv stavby

Porsche Cayenne je pětisedadlové luxusní SUV vyráběné od roku 2002 německou automobilkou Porsche v Lipsku. Karoserie modelů jeho nejnovější generace vzniká spolu se sesterskými vozy VW Touareg v závodě firmy Volkswagen Slovakia v Devínské Nové Vsi. V 1. čtvrtletí roku 2016 stoupl celosvětový prodej automobilů Porsche Cayenne oproti stejnému období předchozího roku o osm procent a celkem se jich prodalo téměř 17,6 tisíce kusů. Slovensko se i díky jejich produkci stalo další automobilovou velmocí.

Fantova budova v Praze se mění i zvenku

Nejen po Praze se nachází celá řada objektů, kam se v různých etapách pracovníci Metrostavu vrací, aby je dál rekonstruovali, rozšiřovali či jinak upravovali. Jedno z takových míst, jež nese už poněkolkáté rukopis Metrostavu, je historická budova železniční stanice Praha hlavní nádraží.

Po modernizaci odbavovací haly, která byla znovu otevřena před pěti lety, se v průběhu roku 2013 zaměstnanci divize 9 pod vedením Ing. Michala Kaisera postarali o vzkříšení Fantovy kavárny. Pod taktovku divize 3 prošla obnova i nádražní kolejiště a nástupiště. V současné době nad nimi provádí jiný tým divize 3 v čele s Ing. Janem Krajdem rekonstrukci zastřešení historické haly.

Kromě toho koncem února vztyčili další pracovníci divize 9 lešení u střední části fasády historické Fantovy budovy (foto č. 1), aby památkově chráněné stavbě vrátili i zvenku její původní krásu. „Čeká nás především restaurování štukové i sochařské výzdoby a zeleného obkladu, u kterého se budou muset vyrábět také repliky, repase ocelových a truhlářských prvků a výměna klempířských částí i elektroinstalace,“ vypočítává stavbyvedoucí Ing. Jaroslav Sýkora, který řídí práce na místě.

Opravu zahájili restaurátoři podrobným průzkumem štukových a kamenných prvků fasády a oken i dveří.

Náročnými postupy zjistili, že v minulosti byly všechny spáry mezi kamennými kvádry pískovcových věží přetřeny nevhodným asfaltovým nátěrem, jenž kámen poškodil. Narušené jsou i plastiky na věžích, třeba křídla orlic, která se uvolňují a hrozí pádem. „Bude u nich nutné šetrně odstranit asfaltový nátěr a vyrobit nové repliky křidel, s čímž se původně nepočítalo,“ říká Ing. Sýkora. „V současné době probíhají zkoušky čištění a odstraňování nesoudržných částí kamenné a štukové výzdoby a vedle toho běží i průzkum zámečnických prvků, který odhalil špatný stav ocelových konstrukcí kopulí věží,“ doplňuje.

Pro zachování historické hmoty bude povrch štukových i kamenných částí (foto č. 2) po očištění zpevněn. Praskliny budou muset stavbaři injektovat a chybějící části doplnit novými. Na závěr bude potřeba provést hydrofobizaci, která sníží kapilární nasákavost fasádních prvků a přispěje k prodloužení jejich životnosti.

Obnovu zevního pláště středové části historického nádražní budovy by měl tým Ing. Jaroslava Sýkory dokončit v únoru příštího roku. Zatím se zdá, že se mu to podaří – i přes náročné podmínky na staveništi, které se nachází v těsné blízkosti magistrály a vedle frekventovaného chodníku se zastávkami mnoha autobusů.

Martina Vampulová, foto archiv stavby



METROSTAV SLAVÍ 45 LET SVÉ EXISTENCE



Budovatel metra u stanice Chodov

V pražském metru nalezneme celou řadu uměleckých děl, na něž jsme si již natolik zvykli, že už je ani nevnímáme. A nehraje přitom roli, zdali představují ty nejlepší výtvarné projevy své éry nebo naopak umění poplatné době a její ideologii. Prostě nám zevšechny a staly se integrální součástí prostoru, v němž se pohybujeme jaksi automaticky.

Jiný případ ale představují díla, která z našeho povědomí vymizela jen proto, že byla chybně interpretována, což je i případ Budovatele, bronzové sochy nacházející se poblíž vestibulu stanice Chodov. Tato plastika byla již v době svého odhalení mylně považována za budovatele normalizační, tedy negativním étosem opředené společnosti. Přitom její autor, akademický sochař František Radvan (*1922) své dílo zamýšlel jako poctu těm, kteří na stavbě tohoto dopravního systému pracovali. Zásadní změnu v interpretaci sochy zřejmě způsobilo jak její realistické ztvárnění včetně atributů (montérky, přilba a gumáky), tak i název stanice, u níž byla postavena. Původně nesla jméno Budovatelů; ve hře ale byl i název Šesté pětiletky, neboť v roce 1980, kdy cyklus

ekonomického plánu dobíhal, byla právě tato stanice uvedena do provozu. Autory jejího řešení jsou architekti Jiří Dušek a Jan Marek, kteří stěny nástupiště obložili 12 tisíci keramických tvarovek v kombinaci vypuklých a vydutých půlválců a v barvách krevní soli. Vyrobit je Poštorenské keramické závody u Břeclavi a běžně se používaly ke stavbám kominů.

Vraťme se ale zpět k Budovateli a jeho pojetí, které vedle zadání determinovalo i autorovo školení a rovněž také zaměření. František Radvan je absolventem pražské Akademie výtvarných umění, kde sochařství vystudoval v ateliérech profesorů Jana Laudy a Karla Pokorného. Tedy umělců tvořících v duchu realismu, kteří Radvanovo dílo nejen ovlivnili, ale k realistickému pojetí ho i nasměrovali. Je tudíž pochopitelné, že roku 1979, kdy umělec na plastice, jejímž předobrazem je cínová socha Minéra (1978), začal pracovat, sáhl právě po realistickém ztvárnění i typických atributech stavbařů. Jedině tak mohlo být totiž jeho dílo lépe srozumitelné těm, jímž je zasvěceno.

Jakub Potůček

Uměli se postavit

V souvislosti s partnerstvím Metrostavu a spolkem Cesta za snem (www.cestazasnem.cz) a zejména Metrostav Handy Cyklo Maratonem 2016 si ve vstupní hale Palmovka Parku II můžete prohlédnout nové informační tabule a fotografickou výstavu.

Metrostav Handy Cyklo Maraton spojuje rozdílné skupiny lidí – hendikepované s veřejností, ženy a muže, profesionální sportovce s amatéry i starší s mladými. Na bannerech v hale najdete informace a fotografie z jeho předešlých ročníků, informace, jak fandit našim dvěma týmům nebo jak se do akce osobně zapojit.

Myšlenku projektu podporuje i nová výstava, která je v hale k vidění od 23. května a nese název Umíme se postavit na vlastní nohy. Jejím tématem je život vozíčkářů, kteří se nenechali zlomit svým osudem a dokážou si poradit se svým životem: pracují, studují, sportují, věnují se umění, vychovávají děti. Dokazují, že i na vozíku je možné stát na vlastních nohou, a vzkazují: „Nemůžeme chodit, ale umíme se o sebe postarat. Naše páteř je zlomená, ale my ne. I na vozíku můžeme stát na vlastních nohou!“

Věříme, že se projekty spolku Cesta za snem i fotografická výstava budou líbit. Pokud budete potřebovat další informace nebo chtít podat pomocnou ruku při organizaci Metrostav Handy Cyklo Maratonu 2016 (jako organizátoři budete po nezbytné nutnou dobu uvolnění z práce a vaše pomoc bude plně hrazena), využijte prosím e-mailové adresy cyklomaraton@metrostav.cz.

Ing. Vojtěch Kostiha, MBA

Ročenka architektury

Společnost Prostor – architektura, interiér, design vydala ročenku Česká architektura 2014–2015 a Metrostav byl opět jejím partnerem. Publikaci letos sestavila zlínská architektka Jitka Ressorová a dostalo se do ní 33 projektů z celé České republiky. Vyšla 13. dubna a je možné ji zakoupit či objednat u vybraných knihkupců nebo u vydavatele. Více informací najdete na internetové adrese <http://prostor-ad.cz/roc2016/ročenka1415.htm>.

Leccos bylo jinak

Během rekonstrukce historické budovy Národního muzea v Praze odhalili stavbaři v makovici lucerny na hlavní věži zapečetěnou schránku s odkazem předchůdců, kteří obnovovali plášť budovy v roce 1972.

Ve čtvrtek 12. května 2016 prozradila olověná schránka (foto) svá tajemství novinářům. Dobové snímky ukázaly tehdejší interiéry muzea, záběry z oken odhalily vzhled staveniště metra a stav rozestavenosti Federálního shromáždění. Dokumenty potom připomněly, že začátkem 70. let minulého století bylo leccos jinak. Sdružený socialistický závazek zúčastněných dodavatelů třeba tvrdil, že poškození fasády muzea nezpůsobil jen čas a povětrnostní vlivy, ale i důsledky druhé světové války. Je sice pravda, že 7. května 1945 zasáhla budovu letecká bomba, která poničila její střední trakt, přesto se na obvodovém plášti nejvíc podepsala střelba z kulometů a samopalů 21. srpna roku 1968, o které listiny mlčí.

Záhadou je i důvod, proč pracovníci JPPUP Pelhřimov na schránku vyryli datum 19. června a dovnitř uložili dva měsíce staré noviny. Bavilo je připomenout, že právě v dubnu 1972 vyhráli českoslovenští hokejisté v Praze mistrovství světa a porazili Sovětský svaz, jehož vojáci muzeum poničili? To se už asi nedovíme, jisté však je, že schránku převzali restaurátoři a po ukončení rekonstrukce hlavní věže ji vrátí na původní místo doplněnou upomínkami na současnost. Věříme, že k nim bude moci přispět i Metrostav, když jako lídr řídí sdružení, které přestavbu muzea provádí. Projektový tým vedený Janem Kučerou by jistě potěšilo, kdyby do makovice mohli jako odkaz vložit noviny, které by o dnešní době nelhaly.

–red–, Fotografie @ Ester Havlová



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Na rekordní Párty Metrostavu se letos dobře pobavilo téměř tisíc hostů

Třetí květnový čtvrtek patřil na Občanské plovárně oblíbené Párty, jejíž program i tentokrát návštěvníky pořádně rozeběhl (foto č. 1). Generální ředitel společnosti Ing. Pavel Pilát (foto č. 2) v úvodu setkání připomněl, že bez vlastních dělníků a řemeslníků by Metrostav na trhu neobstál. Poděkoval všem za odvedenou práci a popřál dobrou zábavu spojenou s oslavou 45. firemních narozenin. Aby výročí nezapadlo, dostal každý příchozí jeho logo na svou hrud (foto č. 3). „Placek jsme rozdali 990, proto víme, kolik lidí dorazilo,“ vysvětlil Mgr. Robert Gruzovský z útvaru vztahů k veřejnosti, který Párty organizuje. Letos na ni pozval předsedu spolku Cesta za snem handbikera Heřmana Volfa (na foto č. 4 je s prezidentem Skupiny Metrostav Jiřím Bělohlavem), aby přiblížil aktivity, jež v letošním roce Metrostav podporuje. Velký ohlas vzbudila show vícenásobného mistra světa ve footbag freestylu, tedy ukázka triků s hakisakem (foto č. 5), fotbalovým míčem, bowlingovou koulí a mobilem moderátora akce Petra Vichnara. K dalším atrakcím patřila projížďka lodí (foto č. 6), fotbalák, oblíbený siloměr (foto č. 7) či laserová střelnice. Se svými kolegy dělníky, mistry i řediteli se tu sešli i bývalí smluvní žáci, dnes už zaměstnanci Metrostavu (na foto č. 8 se Zuzanou Junkovou z útvaru personálního marketingu). Sálem duněla diskotéka z 60.–90. let 20. století, pod stanem hrála k tanci rocknrollová kapela, vrcholem večera ale byl koncert skupiny Tři sestry (foto č. 9) v čele s Lou Fanánkem Hagenem. Že se skvěle bavili nejen posluchači, ale i on, dosvědčuje upoutávková fotografie na titulní straně. Dobrá nálada zpestřená ohňostrojem na oslavu výročí Metrostavu vydržela spoustě lidí až do půlnoci.

Prostředí BIM pro dopravní stavitelství

Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI) spolu s ministerstvem dopravy, CzBIM, ŘSD, SŽDC a SFDI uspořádala 19. dubna kulatý stůl s názvem Potenciál využití BIM v oblasti dopravní infrastruktury České republiky. V jeho rámci byly představeny možnosti BIM v této oblasti a především zkušenosti firem, které se již touto problematikou zabývají.

Na začátku zaujaly údaje, které dokládají ztráty stavitelství vzniklé poklesem jeho produktivity oproti průmyslu – zatímco produktivita průmyslu se od roku 1964 dodnes více než zdvojnásobila, produktivita stavebnictví za stejné období o čtvrtinu klesla.

Zajímavé byly i výsledky průzkumů, jež dokládají, že stavitelství má asi 30 % projektů dražších, než bylo očekávání, 92 % klientů nepokládá současnou dokumentaci stavby za dostatečnou a 37 % na stavbě použitého materiálu se stává odpadem. Tyto negativní faktory jsou připisovány nedostatečnému využívání výpočetní techniky a také latentnímu odporu proti racionalizaci a zprůhlednění projektové dokumentace, který lze pozorovat v některých segmentech tuzemského stavebního trhu.

Prezentace dodavatelů přibližovaly projekty, na nichž firmy nebo jejich mateřské společnosti pracovaly v prostředí BIM. Z našeho pohledu bylo zajímavé, že mezi nimi byla i výstavba linky Crossrail v Londýně, na níž pracuje dceřiná společnost Metrostavu firma BeMo Tunnelling. Představeny byly také pilotní projekty BIM na dopravních stavbách v Česku: D4 Skalka – křižovatka II/118 a rekonstrukce železniční stanice Česká Lípa. Obě provádí Skanska, které projekty do prostředí BIM upravují vlastní pracovníci. Z příspěvků projektových firem zaujala práce Metroprojektu na připravované trase metra I.D a jeho informace, že už nyní zaměstnává 60 projektantů se znalostí prostředí BIM. Zástupce Fakulty stavební ČVUT v Praze promluvil o ztrátách dat v současné dokumentaci jako o příčině chyb v přípravě, realizaci a provozování staveb.

Všechny prezentace, které přinesly sondu do současného povědomí o problematice prostředí BIM i o možnostech, jež se v tomto oboru dodavatelům nabízejí, jsou dostupné na webu www.ceskainfrastruktura.cz v záložce Akce pod odkazem Kulaté stoly.

Jaroslav Synek

Vysněná praxe aneb pohled z druhé strany

Fotosloupek v novinách na straně 2 dokumentuje současnou praxi Kuby Jirků ve středisku drobné a střední mechanizace divize 11. Jeho pohled na práci v Metrostavu z letošního února přináší následující řádky:

„Studuji třetím rokem v Jedličkově ústavu, a protože se zajímám o stavební a zemědělskou techniku, tak mě napadlo, že bych si v tomto oboru mohl najít i praxi. S konzultantkou jsme v Praze vybrali pár stavebních firem, do kterých jsme napsali, a jako první mi odpověděli z Metrostavu. Divize 11 mě pozvala na exkurzi, a protože jsem se jim zalíbil, domluvili jsme se na nástupu do původny střediska drobné a střední mechanizace. Na praxi dojíždím s asistentem Jirkou jednou za 14 dní ve středu na čtyři dopolední hodiny. Při práci zjišťuji, jak to chodí v tak velké firmě, jako je Metrostav. Eviduji revize půjčecných strojů, skenuji dokumenty a pomáhám při dodávání materiálů na stavby.“

Mám kolem sebe super kolektiv (foto), který mě velmi přívětivě vzal mezi sebe jako nového kolegu. Naučil jsem se spoustu věcí – a stále se učím – a začínám při tom s kluky velkou srandu. Největší zážitek pro mě zatím byl, když mi svěřili v prodejní mluvení a já vyzvedával bourací kladivo. Za možnost praxe děkuji panu Ešnerovi a jeho kolegům. Jsem moc rád, že můžu být ve vašem týmu!“

–red–, foto archiv divize 11

