



Zátěž z parních lokomotiv str. 2

Ptáme se: Ing. Zdeňka Mičky, oblastního ředitele divize 1 str. 2

Základna pro lasery, které vědci teprve vyvíjejí str. 2

Fontána Kalich u metra A str. 3

Další pražský brownfield na startu nového života str. 3

Fotoreportáž: Děkujeme všem, kdo přispěli k úspěchu MHCM str. 4

Uznání razičům v Norsku



KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

Skupina Metrostav si drží pozici

Ze studie společnosti Deloitte, která analyzovala vývoj předních evropských stavebních skupin v roce 2015, a podle informací zveřejněných na webu BusinessInfo.cz vyplývá, že z českých stavebních koncernů se s nejlepší evropskou padesátkou může porovnávat pouze Skupina Metrostav s konsolidovaným obrátem 1,14 miliardy eur (31,627 miliardy korun). Celkové investice do stavebnictví v EU se loni oproti předchozímu roku zvýšily o pět procent na 1 434 bilionů eur. Pozici jedničky si v Evropě udržela francouzská skupina VINCI.



Metro ve Finsku

Raziči divize 5 vedení týmem Ing. Aleše Gotharda postupně otvírají nové čelby do traťových tunelů na dalším úseku metra v Helsinkách a od začátku prací už vyrazili téměř 300 m nového podzemního díla. Vzhledem k tomu, že razí v husté rezidenční zástavbě, potýkají se zejména s dodržováním limitů vibrací okolních budov, které způsobují trhací práce. Na stavbě dnes úspěšně pracuje na třicet zaměstnanců Metrostavu z České republiky i ze Slovenska.



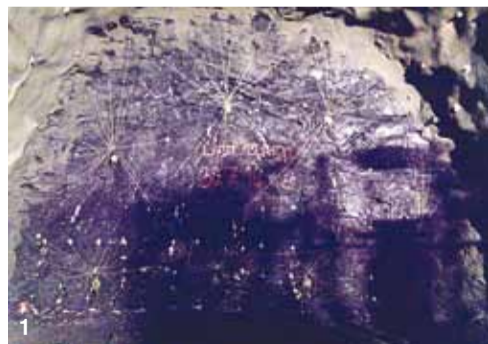
D1 na výbornou

Úsek 06 dálnice D1 navštívil 8. srpna generální ředitel Metrostavu Ing. Pavel Pilát spolu s obchodním ředitelem Ing. Milanem Veselským. Stejně jako několik dní před nimi ministr

dopravy Dan Ťok a zástupce investora konstatovali, že pokládka cementobetonového krytu i další práce, které při rekonstrukci naší nejstarší autostrády provádějí pracovníci divize 4 vedení týmem Ing. Zdeňka Ludvíka, probíhají kvalitně a hlavně v předstihu oproti harmonogramu. Více informací naleznete na Facebooku Metrostavu.

V sobotu 30. července prorazil tým divize 5 vedený Ing. Ivanem Pirščem (titulní foto) více než dvoukilometrový tunel Joberg na silnici Rv. 13 v norském okrsku Granvin. K prorážce došlo zhruba 1700 m od západního portálu a asi 400 m od východního. Úspěch Metrostavu zaznamenala i místní média: „Když jsme se v tunelu setkali, nastal obrovský jásot a velká radost.“ uvedl v nich Lars Magnar Røneid, vedoucí projektu z investorské společnosti Statens Vegvesen, který je s dosavadním průběhem prací velmi spokojen. K otevření tunelu by mělo dojít už v červnu 2017.

Ražby tunelu Joberg, který je součástí protilavinových opatření na silnici podél jezera Granvinsvatnet, začaly v říjnu roku 2015 a poslední odstřel (foto č. 1) je ukončil po pouhých devíti měsících. Zatímco od západního portálu probíhaly práce pro Norsko typickou metodou Drill & Blast, z druhé strany využili raziči divize 5 vůbec poprvé v zemi Novou rakouskou tunelovací metodu (NRTM). Museli totiž překonat asi devadesátimetrový úsek vedený



v písčitéch zeminách s malou soudržností, morénovými sedimenty a s nejmenším nadložím jen 2–4 metry.

„V Norsku není stavba tunelů ničím zvláštním, takže tu odborníci na jejich návštěvy nechodí. Na naše ražby NRTM však dorazilo více než 300 místních specialistů na podzemní stavby a mezi nimi i uznávaný geotechnik profesor Bjørn Nilsen,“ řekl Ing. Piršče. „Dozor nad NRTM prováděla rakouská společnost IC consulting a také jejich zástupce hodnotil naši práci kladně. Mě ale osobně nejvíc potěšilo přátelské potřesení rukou s Larsem Roneidem a jeho projev při večerní oslavě, kde naši práci velmi

chválil. Mimo jiné uvedl, že na to, že jsme zahraniční firma, jsme si s norskými podmínkami poradili překvapivě dobře,“ podotkl Ing. Piršče. Dodal, že Lars všechny překvapil, když přinesl vlastnoručně vyrobené dorty s motivy norské, české a slovenské vlajky (foto č. 2).

S prací našich razičů se 9. srpna seznámili i místní obyvatelé, kteří přivítali možnost projít poprvé celým tunelem. Na jeho dokončení už totiž netrpělivě čekají. Také tuto událost pozitivně komentoval místní tisk.

Pracovníci divize 5 ještě musí v Jobergu dokončit lokální práce na vystrojení tunelu stříkaným betonem a kotvením. Zároveň už stěhují zařízení staveniště a zařizují převoz strojů do České republiky. Jejich počet se proto postupně snižuje a přemísťují se na další tunelářské zakázky Metrostavu od Islandu přes Finsko a Slovensko až po Českou republiku. Do předání díla investorovi zůstane v Norsku jen nový vedoucí projektu Ing. Jiří Šach, který byl v průběhu ražeb zástupcem Ing. Piršče, ekonom Ing. Jan Takáč a překladatel Mgr. Martin Suško.



Kolegové odvedli u jezera Granvinsvatnet pořádný kus díla – v části ražené metodou Drill & Blast třeba odstřelili 150 000 m³ horniny a nastříkali téměř 11 000 m³ betonu. Na 90m úseku trasy vyrubaném pomocí NRTM zase norským kolegům předvedli práci pod ochranou klasických výztužných prvků včetně injektovaných mikropilotových deštníků, čelbových kotev a drenážních vývrtů do předpolí čelby. „Celému týmu, který se na náročném díle podílel, bych chtěl poděkovat,“ uzavřel Ing. Piršče, který už dnes pracuje na ražbách metra v Helsinkách.

–red–, foto archiv stavby

Pro lidi i přírodu

Za účasti premiéra České republiky Bohuslava Sobotky, hejtmana Jihomoravského kraje Michala Haška a dalších hostů – včetně mnoha místních obyvatel – byla 28. července slavnostně ukončena výstavba kanalizační sítě a čistírny odpadních vod (ČOV) pro dobrovolný svazek obcí nazvaný Ligary (foto). Projekt zajistil odkanalizování Hodějic, Němčan, Křižanovic u Bučovic, Heršpic i Nížkovice a odvedení splaškových odpadních vod do nové společné ČOV v Hodějicích.

V převážné části intravilánu všech obcí přibýlo téměř 34 km nové kanalizační sítě, kterou vzhledem ke konfiguraci terénu doplňuje jedenáct čerpacích stanic. Celý moderní systém je možné řídit a sledovat pomocí počítače z velína umístěného na ČOV v Hodějicích, která je dimenzovaná pro 4600 EO (ekvivalentních obyvatel) a provedena tak, že odolá i stoleté vodě.

Na realizaci vodohospodářského a ekologického projektu za více než 350 milionů Kč, který byl spolufinancován z prostředků Evropské unie, státu, kraje i samotných obcí, se ve sdružení podílela divize 1, konkrétně její oblastní zastoupení pro jihomoravský region. Do čela projektového týmu za Metrostav se v závěru díla postavil ředitel oblasti Ing. Zdeněk Mička. Lídrem sdružení, které na Vyškovsku začalo působit před 22 měsíci, byla společnost OHL ŽS, dalším členem pak HOCHTIEF CZ. Díky společnému úsilí stavbařů se v další moravské oblasti zlepšil nejen komfort života místních obyvatel, ale zejména čistota okolních vodotečí a tím i celé životní prostředí.

–red–, foto archiv OHL ŽS



Zátěž z lokomotiv

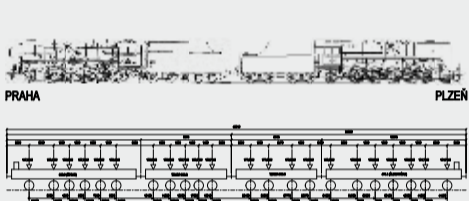
Plzeňští milovníci vlaků měli 27. července další příležitost obdivovat historické parní lokomotivy Šlechtična a Štokr, samozřejmě i s tendry a plné vody i uhlí. Souprava rozložila svou celkovou hmotnost téměř 360 tun na dvaadvacet náprav. Při statické zatěžovací zkoušce tým prověřila kvalitu tří nových železničních mostů v Plzni ve druhé traťové koleji modernizovaného železničního úseku Rokycany–Plzeň.

Vloni v listopadu prošly stejnými zkouškami mosty první koleje, proto tým divize 5 vedený Milanem Špičkou, který zde celkem dostal na starost rekonstrukci či výstavbu 41 mostních a inženýrských objektů, o kvalitě a úspěchu své práce nepochyboval. „Teoreticky stanovený průhyb (obr. č. 1) pro největší most přes Úslavu o rozpětí 63 m (foto č. 2) byl 35,8 mm,“ uvedl Ing. Tomáš Wangler, specialista pro mosty a železniční stavby z divize 5.

Při statické zatěžovací zkoušce, kterou pozorně sledovali nejen místní obyvatelé, ale i zástupci médií (foto č. 3), měřili odborníci průhyb nosné konstrukce (foto č. 4) v polovině rozpětí, zatlačení ložisek mostu i případné sedání jeho podpěr. Po vedlejší, již přestavěné koleji přitom projížděly vlaky oběma směry (foto č. 5).

„Do stavebního deníku jsme zapsali, že se most pod lokomotivami prohnul o 28 mm, což podle předběžného vyhodnocení zkoušek vyhovuje. Na dalších mostech – přes ulice Potoční a Mohylová – to bude pravděpodobně stejné,“ řekl doc. Ing. Petr Bouška, CSc., z Kloknerova ústavu ČVUT Praha, který zatěžovací zkoušky řídil. A měl pravdu – druhá kolej byla zprovozněna o dva dny později. Divize 5 tak úspěšně uzavřela další část náročného stavby. –red–, foto archiv divize 5

ZJEDNODUŠENÉ SCHÉMA ZKUŠEBNÍHO ZATÍŽENÍ



1



2



3



4



5



Základna pro lasery, které vědci teprve vyvíjejí

„Pokud z komplexu ELI Beamlines, který jsme v Dolních Břežanech vybudovali pro Fyzikální ústav AV ČR, vyberu jen laserovou budovu, mohu s nadsázkou konstatovat, že na ní byli normální snad jen lidé, kteří ji stavěli. Všechno ostatní bylo zcela atypické a úplně jiné než na našich běžných zakázkách. Hlavně proto, že lasery, kterým objekt bude sloužit a musel se jim přizpůsobit, zatím ještě nikde nefungují a v současné době je odborníci teprve vyvíjejí. Jejich výkon i vědecké schopnosti, které budou umožňovat, budou unikátní,“ říká vedoucí projektu Ing. Tomáš Vašut z divize 3.

Že se sdružení společností Metrostav, VCES a OHL ŽS v čele s našimi divizemi 3 a 9 s projektem popasovalo výborně, svědčí pochvala, kterou v rozhovoru pro časopis Konstrukce uvedl projektový manažer ELI Ing. Roman Hvězda: „Jsme rádi, že podstatnou část stavebních prací a dodávek provedly tuzemské firmy. Výstavbu ELI jsme svěřili zkušeným dodavatelům s kvalitním know-how, kteří svými referencemi a zahraničními zkušenostmi demontovali předpoklady pro zajištění řádné realizace.“

Cílem mezinárodního projektu ELI Beamlines bylo vybudovat základnu pro výzkum s využitím nové generace laserů, které jsou na špičce vývoje a zároveň na hraně celosvětového vědeckého poznání. Kolegové na její výstavbě začali pracovat v červenci roku 2013 a letos na podzim by měli v halách (foto) dokončit poslední práce, které si investor objednal nad rámec původní smlouvy, protože teprve při provozu komplexu zjistil, co je nutné dořešit.

Noviny se náročnou stavbě věnovaly mnohokrát, na závěr díla se ale sluší ohlédnout. „A poděkovat stovkám lidí,

kterí mimořádnému projektu věnovali část života,“ říká Ing. Vašut a mezi jinými vyzdvihuje práci betonářů z divize 6 – nikdo jiný, koho zná, by prý tak mohutné konstrukce ze speciálního těžkého betonu nedokázal kvalitně provést.

„Teprve při této zakázce jsem zjistil, kolik výborných lidí – po stránce odborné i lidské – v Metrostavu pracuje. Poznal jsem totiž napříč firmou mnoho kolegů, kteří nám pomáhali řešit detaily projektu i problémy, které vznikly v průběhu stavby. Myslím si proto, že už dnes máme ve vlastních řadách dostatek odborníků na to, abychom dokázali poskládat tým, který je schopen provést i nejnáročnější stavbu od základů až po nejmodernější technologie. A domnívám se, že žádná jiná česká firma by si sama s tolika specifickými problémy, na jaké jsme narazili v Dolních Břežanech, poradit nedokázala,“ říká Ing. Vašut, kterého na místě zastupoval Ing. Petr Jeřábek z divize 9.

„Seznámil jsem se i s projektanty a vědeckými pracovníky. A také s nimi se nám podařilo vytvořit dobrý tým. Museli jsme se přitom za krátkou dobu naučit komunikovat tak, abychom s běžnými stavbařskými znalostmi rozuměli abstraktní odborné řeči akademiků, principům fungování technologií a dokázali tyto informace správně a jednoduše přednést subdodavatelům, aby je byli schopni pochopit a práci provést. Chtěl bych také připomenout kolegy, na které se často zapomíná – schopné obchodníky, kteří investotorovi dokázali předložit nejlepší nabídku a my tak díky nim mohli na této krásné stavbě začít pracovat,“ uzavírá vedoucí projektu Ing. Vašut.

ELI Beamlines můžete podpořit hlasováním v soutěži Stavba roku Středočeského kraje na www.stavbaroku.cz.

BeMo – divize Průmyslové a inženýrské stavby

Firma BeMo Tunnelling, která na německém i mezinárodním stavebním trhu působí více než 50 let a se svými dceřinými společnostmi vykazuje roční hospodářský obrát ve výši více než 180 mil. eur, se orientuje zejména na tunelářství, speciální zakládání, sanace objektů a baňské stavby. Od letošního dubna se ale její pobočka v Dortmundu rozšířila v novém sídle o tým zkušených spolupracovníků, který se věnuje inženýrským a průmyslovým stavbám.

Už pátý měsíc tedy v BeMo působí vysoce motivovaný kolektiv více než 40 zkušených stavbařů složený z vedoucích projektů, stavbyvedoucích, mistrů, přípravářů i dělníků. V nové divizi nazvané Průmyslové a inženýrské stavby zvládají kompletní zakázky ze segmentu inženýrských staveb, a to včetně železobetonářských prací – od projektů z oblasti infrastruktury až po generální dodávku průmyslových objektů.

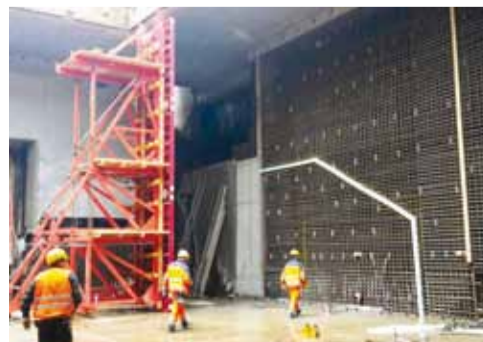
V současnosti kolegové většinou pracují na stavbě lehkého metra v Karlsruhe (foto), kde nesou odpovědnost za provedení náročných inženýrských staveb ve stanicích či na rampách. Tento významný projekt zaručuje divizi efektivní využití pro následujících 18 měsíců.

Nový kolektiv už také dva menší projekty dokončil. Ten první – pro firmu KEO – byl z oblasti energetiky. Zahřoval stavbu trafostanice, nanášení chemicky odolného nátěru na základovou desku skladištní haly, zemní práce, výstavbu komunikací pro položení vedení vysokého napětí a hlavně vybudování nového elektrodového kotle v kombinované elektrárně v Rüsselsheimu. Firma KEO z ní zásobuje areál automobilového závodu Opel elektrickým proudem a parou a nový kotel jí poslouží ke stabilizaci sítě, když přebytečný proud použije k výrobě páry.

Divize Průmyslové a inženýrské stavby zajišťuje pro BeMo také projektové vedení v ekonomické a technické oblasti, třeba při novostavbě dálnice A100 v Berlíně, a stále systematicky hledá další zakázky. Jejím dlouhodobým cílem je rozhodným způsobem přispět ke stabilizaci obrátu a hospodářského výsledku firmy, která stále doplňuje nabídku prací a služeb, jež může v budoucnosti využít i při spolupráci s Metrostavem. V polovině května třeba pobočka BeMo ve městě Werne absolvovala atestaci podle zákona o vodním hospodářství a získala tak jako zapsané sdružení odbornou způsobilost pro dozorčí činnost ve stavebnictví pro celou Evropskou unii.

Inovační schopnosti pracovníků společnosti BeMo Tunnelling při řešení technicky náročných úkolů potvrzuje celá řada prestižních mezinárodních vyznamenání. Vzhledem k tomu, že firma chce výkonnost a technickou kompetentnost ve zpracování nabídek a provádění zakázek i nadále zvyšovat, budeme o aktivitách tohoto důležitého člena Skupiny Metrostav pravidelně informovat.

Peter Henkel, Robert Dostál, foto BeMo



P T Á M E S E

Ing. Zdeňka Mičky, oblastního ředitele divize 1



Než v roce 2004 přišel do Metrostavu, absolvoval Ing. Mička strojní průmyslovku, stavební fakultu VUT, roční pobyt v Anglii a byl 18 měsíců zaměstnaný u Českých drah. Činnost inženýra železničních staveb ho ale moc neuspokojovala, a tak podlehl lákání kamarádů a začal pracovat v divizi 1 jako asistent stavbyvedoucího. Odtud pak bylo jen pár kroků do oddělení přípravy, které v Brně později vedl. Vloni v září se stal oblastním ředitelem divize 1 pro jihomoravský region.

V nové pozici pracujete už rok. Překvapila vás něčím?

Byl jsem 8 let zástupcem oblastního ředitele, takže jsem věděl téměř o všem, co dnes spadá do mé práce. Jen jsem dřív nemohl provést závěrečná rozhodnutí jako teď. Také okruh lidí, které jsem řídil či s nimi spolupracoval, byl užší a zahrnoval vlastně jen přípraváře a vedoucí projektů. Teď řeším i problémy stavbyvedoucích, mistrů i dělníků a zabírá mi to víc času, než jsem čekal.

Mohl byste představit svoje oblastní zastoupení?

Náš tým je v posledních letech personálně stabilizovaný. Zaměstnáváme kolem 70–80 pracovníků, z toho je 20 dělníků, kteří pracují ve středisku plynovodů. Působíme v Jihomoravském a Zlínském kraji, ale někdy se nám podaří získat i velký projekt mimo ně, jako třeba byla Galerie Šantovka v Olomouci nebo je teď výstavba montážní haly pro společnost Volkswagen Slovakia v Bratislavě, která nám výrazně vylepšuje obrát. Ne každý ale chce jít pracovat na Slovensko a my musíme hledat práci pro všechny. Naším hlavním úkolem je proto najít dostatek zakázek v přiděleném regionu, což je s výjimkou střediska plynovodů v poslední době problém.

Na jakých větších projektech pracujete na Moravě?

Právě jsme předali komunikaci v Letovicích – do segmentu silničních staveb se ale pouštíme jen tehdy, když stavba zahrnuje hodně přeložek, sítí, chodníků či opěrných zdí, jako tomu bylo právě v tomto případě. Jinak jsme slavnostně dokončili významný vodohospodářský a ekologický projekt likvidace odpadních vod svazku Ligary, v Brně doděláváme stavbu parkovacího domu Panenská a budujeme stavební část rozvodny pro Eltdo. Ve Zlíně se podílíme na dvou akcích pro tamější univerzitu.

Jaké zakázky byste ve svém regionu rádi získali?

Oproti loňsku, kdy jsme měli práce dost zejména v segmentu inženýrských sítí, letos se u nás soutěže na větší zakázky nevyvíjejí. Projektanti ale hlásí, že mají tolik práce, že skoro nestíhají, tak věřím, že se situace v roce 2017 zlepší. V Brně se třeba chystají přestavby fotbalového stadionu i hokejové arény a ty by mě i jako sportovce velmi zajímaly. Mimo moravskou metropoli a její okolí je situace složitější. Ve Zlínském kraji jsou vypisované jen menší zakázky, a protože tam působí dost malých a středních stavebních firem, je těžké uspět. S kolegy ze severomoravského regionu si ale pomáháme a soutěžíme akce tak, aby naše práce měla smysl. Na jižní Moravě je zase hodně investorů z Rakouska, kteří často dávají last call českým pobočkám rakouských stavebních firem, takže i když vyhrájeme, nestavíme. V Pohořelicích se nám ale podařilo uspět v tendru na výrobní halu pro francouzského investora a čekáme na potvrzení výsledků soutěže.

Je v Brně Metrostav stále vnímán jako pražská firma?

Myslím, že už jsme v něm zdomácněli. Nakonec jsme s pár výjimkami jediná velká česká stavební firma, která tam působí, ostatní mají zahraniční kapitál. Zaměstnáváme místní lidi i subdodavatele, takže si myslím, že Metrostav už mezi Pražáky nespadá. Alespoň jsem dlouho neslyšel: „Co tu chcete? Tady metro stejně nikdy nebude.“

Libila se vám práce přípraváře. Jak jste na tom dnes?

Především mě vždycky bavila práce ve stavebnictví, a to platí pořád. Činnost přípraváře mě tak trochu chybí, proto se k ní někdy vracím. Mám kolem sebe dobrou partu, jež se po léta jen lehce obměňuje. Vedoucí projektů jsou víceméně tak staří jako já a zůstává u nás pracovat řada studentů z VUT, kteří k nám chodí na praxi. A s mladými lidmi, co mají o stavařinu zájem, je radost spolupracovat.

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Než se rozjely vlaky, musel přijet most

V Jindřichově u Chebu usadili začátkem srpna pracovníci provozu mostních technologií divize 4 do definitivní polohy železniční ocelový most přes Ohři, který vyrobili a smontovali oceláři divize 3. Příčný přesun mostu o 25 metrů trval asi dvě hodiny, jeho spuštění o 3,6 m bylo pomalejší a zabralo skoro dva dny. Nezvyklá operace upoutala zájem veřejnosti i médií, jak se můžete přesvědčit také na Facebooku Metrostavu.

Červeno-šedý kolos, který je téměř 70 m dlouhý, 11 metrů široký a váží přes 600 tun, musel při své cestě z místa montáže do konečné pozice překonat souběžný silniční most (foto č. 1). Právě ten byl důvodem, proč se nová konstrukce přesouvala nejen vodorovně, ale i vsvisle. „Vymyslet a navrhnout správné technické řešení bylo složitější než vlastní přesun,“ říká stavbyvedoucí Ing. David Režnar, který na místě celou akci spolehlivě řídil.

Vodorovný posun mostu umožnily vysouvací dráhy a stolice, jejichž pojezd se při manipulaci musel neustále



kontrolovat (na foto č. 2 montážník Marek Krivák), aby se konstrukce pohybovala na obou březích současně a stejně rychle. Posun, který proběhl 2. srpna, proto stavbaři koordinovali vysílačkami. Po demontáži pojezdových drah přišlo druhý den na řadu spuštění celé konstrukce na připravené betonové opěry pomocí čtyř 350tunových hydraulických lisů. „Manipulace s těžkými břemeny pro nás nejsou novinkou. Podobné jsme už provedli třeba při stavbě mostů v Boršově či v Děčíně. A právě na základě těchto i dalších zkušeností jsme mohli u Chebu navrhnout odlišné řešení přesunu, než navrhoval projekt. Ten totiž uvažoval s osazením mostu pomocí těžkých jeřábů, ale my jsme raději využili vlastní kapacity i materiál,“ objasňuje vedoucí provozu Ing. Martin Ředina.

Zakázku v Jindřichově buduje Metrostav ve sdružení se společností Chládek a Tintěra, Pardubice, která má na starost spodní stavbu, železniční svršek a přeložky kabelů. Zajímavostí bylo, že její pracovníci při bourání starých nevyhovujících konstrukcí odhalili v jednom z pilířů hlubokou šachtu, která měla v případě válečného konfliktu sloužit pro umístění výbušnin, po jejichž odpálení by se celé přemostění zhroutilo. Nový most už takovou tajnou komnatu nemá. Také nebude mít v řece pilíře, což pomůže třeba při povodních, protože v korytě Ohře nebude žádná překážka. Umožní zato zvýšit rychlost jízdy z nedávných 50 na 100 km v hodině. Okolním obyvatelům ztlumí hluk od projíždějících vlaků a sníží náklady na údržbu mostu, po němž by už v době vydání těchto novin měla rychle proudit železniční doprava po obou kolejích.

– red –, foto archiv divize 4

K Aristotelovi a Sokratovi přibyl také Platon

V Košicích nedávno dokončil tým z oblastního zastoupení divize 3 pro Košický a Prešovský kraj přestavbu památkově chráněné budovy bývalé porodnické kliniky na vědecko-vzdělávací objekt Filozofické fakulty UPJŠ. Zanedbané budovy v areálu bývalé dětské nemocnice podél Moyzesovy ulice procházejí rekonstrukcí už několik let a po svém vzkříšení dostávají jména po řeckých filozofech. Po Aristotelovi a Sokratovi, kteří už slouží profesorům i studentům, tak díky Metrostavu ožije od nového akademického roku i Platon.

Zakázka rozdělená na tři etapy začala vloni v dubnu za vedení oblastního ředitele Ing. Jana Hehejíka, dnes obchodního náměstka divize 3. Od loňského října ji jako vedoucí projektu řídil jeho nástupce Ing. Ján Sekerák, který konstatuje: „Asi jako každá rekonstrukce i ta naše odhalila řadu nečekaných překvapení. Při provádění areálových rozvodů jsme třeba našli podzemní prostory, o kterých nikdo nevěděl. Nosné zdivo v suterénu často držela jen omítka, a když jsme ji odstranili, vypadlo. Celé

podzemní podlaží jsme proto museli staticky zabezpečit. Také stropní trámy byly v horším stavu, než jsme předpokládali, a museli jsme jich sanovat a nahradit o dost víc. To vše ve spolupráci s krajským památkovým úřadem a restaurátory. Mile nás ale překvapil nálezk původní mozaikové dlažby pod vrstvami PVC u hlavního kamenného schodiště. Po odstranění přeplků jsme ji pouze vyčistili a může dál sloužit v původní kráse.“

Třípodlažní podsklepená budova, kterou kolegové sanovali a přestavovali, byla postavena na začátku 20. století jako vůbec první porodnice na území současného Slovenska. Proměnou nejprve prošel její interiér, což zahrnovalo změnu dispozic, vybudování nových instalací a sítí i provedení akustických obkladů a podhledů. Na závěr se dočkal nové krytiny poměrně zachovalý krov a fasádníci opravili obvodový plášť. „Venkovní omítky jsme museli kropit vodou, aby dostatečně vyzrály a mohli jsme je opatřit barevným nátěrem,“ vzpomíná stavbyvedoucí Ing. František Jantek, který za pomoci stavbyvedoucího Jiřího Růžka z Prahy stavbu řídil na místě spolu s příprávkou Ing. Máriou Suchoemelovou.

Podle dobové dokumentace stavbaři zhotovili repliku kamenného hlavního vstupu do objektu z Moyzesovy ulice a na opačné straně obalili přístavbu ze 70. let minulého století novou fasádou z perforovaného nerezového plechu (foto), aby se na první pohled odlišila od historické budovy nemocnice, která zde sloužila až do roku 2009. Díky dobré práci divize 3 a příspěvku od EU začnou zmodernizovaný objekt od října 2016 naplno využívat posluchači i přednášející Univerzity Pavla Jozefa Šafárika v Košicích.

– red –, foto archiv stavby



Další brownfield na startu nového života

Na místě, kde v roce 1896 Emil Kolben založil továrnu Kolben a spol., elektrotechnická továrna v Praze-Vysočanech, dnes pracují úplně jiné stroje – stavební. Tým Ing. Jana Krajdl z divize 3 tu totiž na místě zpusťlého průmyslového areálu s rozlohou přes 15 hektarů začal budovat první část AFI City – obytné domy L, M (vizualizace), N a O s celkem 257 byty. Developerům ze společnosti AFI Europe Czech Republic je stavbaři předají hotové v červnu roku 2018.

„Staveniště jsme převzali letos 11. července, takže na něm zatím probíhají jen demoliční a zemní práce a připravujeme se na pilotové zakládání,“ říká vedoucí projektu, který už se svými kolegy odhalil první technický oříšek díla – zasypané suterénní konstrukce a základy bývalých továrních hal, které je nutné odstranit a jichž je víc, než očekával projekt. „Jednoduše řečeno, musíme vykopat celý sklep zdejšího ČKD,“ konstatuje Ing. Krajdl.

Další komplikací, se kterou se kolegové musejí vypořádat, je změna zadání ihned po zahájení stavby – místo původně uvažovaných asi 170 bytů jich domy obsáhnou přes 250. Projektové práce proto probíhají za pochodu a někde spíš vedle stavby pokulhávají. „To jsou ale potíže, které zná řada vedoucích projektů, a my si s nimi jistě poradíme. Zvlášť proto, že založení objektů na pilotách pro nás provede firma Pragis a na výstavbě železobetonových konstrukcí se budou podílet betonáři z divize 6. A my víme, že na kolegy ze Skupiny Metrostav se dá spolehnout,“



komentuje Ing. Krajdl, který souběžně s touto zakázkou úspěšně řídí i rekonstrukci zastřešení ocelové haly nad kolejištěm železniční stanice Praha hlavní nádraží.

Polyfunkční projekt AFI City by měl po svém dokončení plánovaném na rok 2026 výrazně přispět ke kultivaci dříve průmyslové a po roce 2000 zpusťlé části Vysočan. Kromě bydlení, administrativy a obchodů zde projektanti z renomovaného studia CMC architects navrhli také park, mateřskou školu, zahradní restauraci a fitness centrum. AFI City tak obyvatelům nabídne nejen bydlení, ale i práci či odpočinek a stane se novou, atraktivní částí Prahy.

Pokud se divizi 3 podaří současnou stavbu čtyř tamějších obytných domů dokončit včas a podle představ investora, může se před ní v této části české metropole otevřít vyhlídka práce na řadu dalších let.

– red –, vizualizace developer

Emil Kolben (*1862) byl jeden z nejvýznamnějších českých elektrotechniků a podnikatelů. V roce 1887 dokončil s významným studium elektrotechniky a strojínictví na vysoké škole technické v Praze a po roční praxi obdržel od Zemského výboru stipendium, které mu umožnilo studijní pobyt v zahraničí. Seznámil se s významnými průmyslovými podniky v Evropě a pět let působil v USA, kde spolupracoval s Thomasem Alvou Edisonem a s Nikolou Teslou. Tyto zkušenosti velmi přispěly ke Kolbenově orientaci na využití střídavého proudu. Založil elektrotechnickou továrnu Kolben a spol., která se roku 1921 spojila s První Českomoravskou továrnou na stroje v Praze. Přičleněním Akciové společnosti Strojírny, dříve Breitfeld, Daněk a spol. vznikla o šest let později Českomoravská-Kolben-Daněk (ČKD), kde byl Kolben generálním ředitelem a hlavním akcionářem. Tato největší česká strojírna zaměstnávala až 12 tisíc pracovníků a měla velmi široký výrobní sortiment – od špendlíků po lokomotivu. Více než 80letý Emil Kolben zemřel roku 1943 v koncentračním táboře Terezín.

METROSTAV SLAVÍ 45 LET SVÉ EXISTENCE



Fontána Kalich nad stanicí metra Želivského

Když byl v roce 1980 otevřen druhý provozní úsek trasy pražského metra A, byl pro jednu z jeho stanic, konkrétně Želivského, zvolen atypický vzhled, s nímž se jinde v naší podzemní dráze neseťkáme.

Stěny stanice Želivského jsou sice pokryty charakteristickými hliníkovými plechy (v červenohnědé až bronzové barvě), postrádají ale příznačnou kruhovou vypouklinu i typický čtvercový tvar. Plechy jsou jen perforovanými obdélníkovými kryty a mají symbolizovat přechod mezi raženým a hloubeným typem stanic, které byly obkládány úzkými keramickými tvarovkami. Želivského je totiž stejně jako Hradčanská poslední raženou stanicí na lince metra A. Původně se měla jmenovat Olšanská, nakonec ale získala jméno po Janu Želivském, radikálním husitském knězi, kterého nad zemí připomíná stejnojmenná ulice.

Husitská tematika se tudíž stala určujícím prvkem této stanice, na jejíž výtvarné výzdobě se podílelo hned několik umělců, jako Jiřina Adamcová, Jan Červa, František Raška, Eva Břusková, Jan Hejtmánek a František Pašek. A právě tři posledně jmenovaní jsou autory fontány, kterou najdeme mezi autobusovými stanicemi

a vstupem do metra. Fontána, která představuje kalich, snad nejtypičtější symbol husitského hnutí, byla vypracována na základě vítězného soutěžního návrhu sochaře a restaurátora Františka Paška (1922), který se nejvíce přiblížil libretu na téma kalichu s živou vodou.

Pašek byl absolventem sochařských ateliérů Jana Kavana a Otto Eckerta na pražské Uměleckoprůmyslové škole. Vedle sochařství, keramické tvorby a práce s porcelánem zasvětil svůj život především restaurování. Byl členem restaurátorské Skupiny 66 a v letech 1969–1989 předsedou sekce restaurátorů ve spolku výtvarných umělců Mánes. Jako restaurátor kamene spolupracoval na rekonstrukcích barokních váz v zámku Troja nebo na obnově soch ve Vrtbovských zahradách.

Pro fontánu při stanici Želivského z roku 1983 se ale rozhodl použít jiný materiál, železo. Kalich usazený do šestimetřové kamenné fontány je vykován z plochých čtyřhranných profilů. Jeho středem je vedeno potrubí, kterým tryskala voda, na jejíž hladině se kalich zrcadlil. Statický objekt se tak někdy díky větru a dešti stával kinetickým. Snad tomu tak bude i v budoucnosti.

Jakub Potůček

**Sledujte internetové stránky
www.metrostav.cz,
www.facebook.com/Metrostav.
V září by se na našich dopravních
stavbách měly uskutečnit dvě
zajímavé akce, které byste si
rozhodně neměli nechat ujít.**

Funkcionalistické vily

pokračování

Ke čtveřici funkcionalistických vil, se kterými čtenáře seznámila letní příloha v minulém čísle novin, zbývá doplnit ještě jedno významné architektonické dílo – modřanskou vilu architekta Karla Hannauera mladšího.

Zřejmě jen málokdo tento poslední dům zná; a to i přesto, že jeho snímky pořídil slavný fotograf Josef Suděk (1896–1976), jehož služby architekti hojně využívali. Na Sudka, který platil za předního fotografa meziválečné architektury, se obrátil i začínající architekt Karel Hannauer mladší (1906–1966), autor těžko zaměnitelné vily postavené v rekordně krátké době roku 1931 v Modřanech (Darwinova 8, čp. 985).

Hannauer junior byl synem majitele nuselské stavební firmy, do níž nastoupil hned po absolutoriu architektury na pražské technice roku 1930. O rok později, po smrti svého otce, se společně se svým strýcem Jaroslavem ujal vedení podniku, který v okruhu pražských funkcionalistických architektů proslavil moderní penzion Arosa, postavený roku 1932. Karel Hannauer, o němž se traduje, že studoval u významných evropských architektů Waltra Gropia v Berlíně, Victora Bourgeois v Bruselu a hlavně Le Corbusiera v Paříži, se s posledně jmenovaným přinejmenším alespoň jednou v životě osobně setkal. Stalo se tak v roce 1928 během Le Corbusierovy třetí návštěvy Prahy, během níž dal Hannauer slavnému architektovi k dispozici svůj vlastní vůz, americký kabriolet blíže nespecifikované značky.

Vraťme se ale zpět k modřanské vile, jejímž stavebníkem byl úředník Královodvorské cementárny Jaroslav Štekl se svou ženou Olgou. Když se v roce 1931 manželé rozhodli ke stavbě vlastního domu, pro jistotu oslovili architektky dva. Vedle Hannauera, který si manželé jistě nezískal jen avantgardním pojetím, to byl Karel Truksa, konzervativní architekt z Letné. Ve výsledku zvítězil Hannauer, který dům, respektive jeho firma, postavil během necelých osmi měsíců.

Vilu (foto č. 1), jako reprezentant nové architektury i moderních stavebních postupů, pojal jako stavbu se železobetonovým skeletem s lehkou vyzdívkou, spočívající na šestnácti pilotách kruhového profilu. Vzhledem k tomu, že manželé byli bezdětní, navrhl vnitřní prostor tak, aby mohl co nejvíce sloužit společenským událostem. Možná proto je obytná část ve zvýšeném přízemí přístupná po širokém schodišti, stejně zajímavým jako nevšední střešní zahrada se slunečními lázněmi a s podmanivě řešenou stínící střešou, jakýmsi slunolamem. Dnešní vzhled domu se od původního téměř neliší (foto č. 2).

Jakub Potůček, černobílé foto archiv JP



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Gratulace našim cyklistům k úspěchu v MHCM a díky všem, kdo jim pomáhali

Metrostav Handy Cyklo Maraton 2016 (MHCM) je minulostí. Oba týmy našich kolegů (foto č. 1) – Metrostav i Skupina Metrostav – absolvovaly se svými handicapovanými spolujezdcí více než 2222 km dlouhou trasu z Prahy do Bratislavy a zpět v limitu za méně než 111 hodin a dojevy ve zdraví. Prezident Skupiny Metrostav, který závod v úterý 2. srpna startoval (foto č. 2), před společným odjezdem z Palmovka Parku na Hradčanské náměstí prohlásil: „Přál bych si, aby tahle krásná akce, která mě opravdu nadchla, alespoň trochu přispěla k tomu, že v naší společnosti zakoření ohleduplnost, tolerance a slušnost. A jestli k tomu trochu dokážeme přispět, budu spokojený.“ S generálním partnerstvím Metrostavu přibyla letos práce firemním dobrovolníkům (foto č. 3 tunel Radejčín), kteří pomáhali nejen našim závodníkům jako vloni, ale všem cyklistům. Mimo sportovce a řidiče či osádky doprovodných vozů se tak letos do akce zapojilo 35 dalších pracovníků převážně z Metrostavu, ale i ze Subterry (foto č. 4) nebo Metrostavu Slovakia. Pomáhali během startu, v cíli, ale zejména na průjezdních bodech třeba na Červenohorském sedle, kde signalizovali konec časovky (foto č. 5). Někteří z nich museli u stánků vydržet i déle než den a půl. U Radejčína a v Plzni se do práce zapojily i týmy ze staveb divizí 5 a 1. V Bratislavě se ke slovenským kolegyním přidali zaměstnanci divize 11. Díky patří i těm, kdo týmům posílali povzbuzující komentáře. Velký obdiv sklídili handbikeri Martin Záruba z týmu Metrostavu (foto č. 6) a Daniel Pereira ze Skupiny Metrostav (foto č. 7). I přes náročnost závodu panovala na trati MCHM ve dne i v noci skvělá nálada (foto č. 8). V cíli v Dejvicích bylo už v sobotu 6. srpna jasné, že se dobrá a prospěšná věc podařila – za což patří dík Heřmanu Volfovi (foto č. 9 uprostřed), jeho spolupracovníkům, všem cyklistům i našim dobrovolníkům. K vyhlášení absolutních vítězů MCHM 2016 dojde při Večeru v Gala 12. listopadu. Více informací i fotografií najdete na Facebooku Metrostavu a www.cestazasnem.cz.

Tři otázky pro...

Heřmana Volfa, předsedu spolku Cesta za snem. Ten kromě jiných projektů pro všechny – handicapované i širokou veřejnost, muže a ženy, amatéry i profesionály či mladé, starší i pokročilé – uspořádal v roce 2016 už čtvrtý ročník Handy Cyklo Maratonu (MHCM), jehož generálním partnerem se letos stal Metrostav.

Jaký je váš nejsilnější zážitek z maratonu a co vám při něm udělalo největší radost?

Neskutečná atmosféra, duch fair play, kdy si týmy mezi sebou pomáhají, fandí... Velice těžko se to popisuje, musíte to zažít. A z čeho jsem měl největší radost? Když jsem přijel do Písku a čekala tam na tým maminka jednoho ze členů, který jel na handbiku. Byl to člověk, pro kterého jel tým předloni, a letos už on sám jel pro někoho dalšího. Pozdravili jsme se a chvíli si povídali. Během řeči mi pak řekla: „Díky, Heřó, žeš mi zachránil syna.“

Čím se nejvýrazněji liší letošní ročník od loňského?

Byl jiný hlavně trasou a zapojením všech krajů z celé republiky. Podívali jsme se na místa, o kterých jsme sice slyšeli, ale nikdy tam nebyli. Musím přiznat, že bylo úžasné projíždět tato místa a objevovat je ze sedla kola.

Máte nějaké další plány pro příští ročník?

Naším cílem bude opětovně podpořit bezpečnost lidí během celé akce. Oslovíme znovu kraje, CzechTourism... Chceme projíždět nová místa a navštívit další zemi, která nás obklopuje. Pravděpodobně to bude Německo.

Zážitky z našich týmů

O dojmy z letošního Metrostav Handy Cyklo Maratonu jsme požádali i zástupce obou našich družstev.

Jana Komárková z týmu Metrostavu uvedla: „Letos bylo naším nejsilnějším momentem seznámení s Martinem Zárubou, naším handbikerem, lidsky i sportovně báječným člověkem, který za necelých 80 hodin odjel víc než 250 km – zodpovědně, s nadhledem a velmi příjemným smyslem pro humor. Už teď víme, že uděláme vše pro to, abychom se mohli v roce 2017 opět postavit na start a dojet až do cíle. Snad najdeme stejně správného patrona, pro kterého budeme moci jet, jako byl letos Michal Břetenář.“

Martin Souček z týmu Skupina Metrostav, který doplnil handbiker Daniel Pereira, zavzpomínal: „Celý závod byl pro nás jeden dlouhý, krásný a velmi silný zážitek. Zejména půlnoční setkání v Telči s naším handicapovaným patronem Honzou Kopeckým, pro kterého jsme závodili. Čekal na nás dlouho do nočních hodin, abychom prohodili pár slov a udělali foto. Emočně nás zasáhlo, když se Honza s velkými obtížemi postavil na vlastní nohy a strávil ten čas s námi oběma. Úsilí, které pro to vynaložil, bylo zjevné. Očekával nás i v cíli a potěšil tím, že našel odhodlaní jet s námi příští rok jako handbiker.“

Další prestižní cena

Lávka pro pěší v Čelákovících, která mimo jiné obdržela titul Stavba roku 2014 a vítězná ocenění od Americké společnosti pro beton (ACI) v kategorii Infrastruktura, získala druhé místo v prestižní soutěži European Concrete Award 2016. Gratulujeme!

Odborná porota lávku hodnotila v kategorii Inženýrské stavby, kde jí konkurovalo sedm dalších projektů, třeba prodloužení historického mostu Waalbridge v nizozemském městě Nijmegen, protilavinová galerie na Lofotech nebo elegantní Gulli Bridge přes řeku Glomma v Norsku.

Lávka v Čelákovících (foto), jejíž výstavbu řídil tým Ing. Petra Koukolíka z divize 5, je unikátní zejména prvním tuzemským použitím velice vysokohodnotného betonu s rozptýlenou výtuzí, ze kterého jsou vyrobeny prefabrikáty subtilní mostovky zavěšené na ocelových pylonech. Ceny ze soutěže předají zástupci pořádatelů organizace ECSN (European Concrete Societies Network) třem nejlepším na slavnostním ceremoniálu 27. října v Římě.

