



Střecha jako vahadlo str. 2

Ptáme se: Ing. Milana Hromádky,
vedoucího projektu z divize 6 str. 2

Firma BeMo dokončila ražby tubusů
tunelového řetězce Klaus str. 2

KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

Achilles BuildingConfidence

Metrostav koncem července úspěšně prošel externím auditem zajišťovaným britskou společností Achilles. V srpnu pak obdržel status certifikovaného dodavatele ve stavebnictví podle britských standardů, což mu zvýší šance získat zakázky u náročných zahraničních investorů.



Podpořte Metrostav

Ve třetím ročníku soutěže Stavba roku Středočeského kraje usilují o přízeň veřejnosti i dvě stavby, na kterých se podílel Metrostav – severovýchodní tangenta v Mladé Boleslavi,

na níž ve sdružení pracoval tým Ing. Richarda Rakouše z divize 4 a mezinárodní výzkumné centrum ELI Beamlines (foto), kde pod vedením Ing. Tomáše Vašuta pracovali v projektovém týmu kolegové z divizí 3 a 9. Betonáři divize 6 se zasloužili o vznik mohutných konstrukcí jeho laserových hal. Hlasování o Cenu veřejnosti pokračuje do 15. září na www.stavbaroku.cz. Připojte se!

Stavba tunelu Ejovice
Repasovaná Viktorka
Cesta tunelem pod Chlumem
Den otevřených dveří
10. září od 10. do 15. hodiny
www.facebook.com/Metrostav

Pokles veřejných zakázek o téměř 39 %

Podle údajů, které 11. srpna poskytla inženýrská společnost ÚRS Praha, zadali letos do konce července veřejní investoři stavebním firmám 2534 zakázek za 47,8 miliardy korun. Jejich počet se meziročně snížil o 28,3 % a hodnota klesla o 38,9 % – u zakázek na pozemní stavby o 25,2 % na 13,7 miliardy korun a u inženýrských o 43 % na 34,1 miliardy korun. Průměrná velikost zakázky dosáhla jen 18,9 milionu korun, což je o 5,7 procenta méně, než je průměr za loňský rok.

Změny v Divadle Na zábradlí

Foyer přední pražské divadelní scény, kterou Metrostav dlouhodobě podporuje, projde proměnou. Zakázku na výstavbu nového vstupu do hlediště, kavárny a zázemí získala společnost Subterra. Práce potrvají až 150 dnů a budou stát téměř 40 milionů korun.



Ražený tunel doplnil i hloubený

Na Islandu pokračují stavbaři z divize 5 dnes na místě vedení Ing. Radkem Pernicou na dostavbě nejdelsího islandského silničního tunelu Norðfjörður, který měří víc než 7,5 km. Dokončují technologické místnosti, hloubený úsek při portálu Eskifjörður (foto) a krátký hloubený tunel podcházející budovanou komunikací. Spolu se subdodavateli pokračují v montáži izolací. K otevření tunelu dojde už v září příštího roku.

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

Manipulace s obrem



Nad konferenčním centrem na Pankráci v těsné blízkosti frekventované pražské magistráty osazovali v srpnu montéři z provozu ocelových konstrukcí divize 3 nosníky, svislice a táhla na střechu rozestavěné budovy City Deco. Jednotlivé dílce s hmotností až 46 tun museli zvednout do výšky 45 m a uložit do vzdálenosti více než 90 m. Použili k tomu největší pásový jeřáb u nás – Liebherr LR 1750, jehož umístění v husté zástavbě bylo velmi složité stejně jako všechny manipulace, které s jeho pomocí prováděli. Další informace najdete na straně 2.

Metrostav rozběhl další stavbu na Slovensku

Pracovníci severomoravského regionu divize 1 získali novou zakázku za východními hranicemi – tým Ing. Michala Osičky začal v srpnu v centru Martina bourat starý Prior, aby místo něj do konce října 2017 vybudoval v památkové zóně města moderní obchodní centrum.

„Jsme na samém začátku prací, demolice 33 let starého prefabrikovaného Prioru se teprve rozbíhají. Ještě stále jednáme s úřady, připravujeme si staveniště a za dohledu archeologů začínáme překládat inženýrské sítě,“ říká vedoucí projektu Ing. Osička, který věří, že si jeho tým mezi Velkou a Malou Fatrou dobře poradí i s betonážemi monolitického skeletu nové budovy, které musejí proběhnout během zimního období.

Stavbaři v Martině budou postupovat podle návrhů architektů z českobudějovické společnosti Atelier 8000. Spolupráce s nimi není pro Metrostav novinka – podle jejich plánů už vybudoval nákupní centrum Laugaricio v Trenčíně, olomouckou Šantovku, obchodní Galerii Teplice a řadu menších staveb v rámci projektu splavnění vltavské vodní cesty. Divize 3 dnes podle jejich vizí přestavuje a dostavuje IGY 1 a IGY 2 v Českých Budějovicích.

Na rozdíl od výše zmíněných projektů se však architekti v Martině museli popasovat s návrhem novostavby v památkově chráněném centru města. Nákupní komplex navrhli v půdorysné stopě původní budovy, kterou rozšířili do prostoru současného parkoviště. Na ploše 122 x 114 m tu podle projektu vyrostě čtyřpodlažní novo-

stavba, která bude mít v přízemí a v prvním patře nákupní pasáže s celkem 80 jednotkami pro obchody, gastronomii a služby. Nad nimi se pod jednoduchými sedlovými střechami skryje parking pro 184 aut. Poslední podlaží s minimálním půdorysem poslouží technologickému zázemí.

Abyste objekt začlenil do okolí, obalí jej poloprůhledný předsazený závoj z odlišně velkých a různě hustě kladečných kovových lamel, pod nimiž budou prosvítat omítnuté či prosklené stěny fasád. Nový obchodní dům tak získá sice jednotný, ale jemnější a členěný výraz (vizualizace).

Po Prioru zbuduje v Martině jen kryt civilní obrany pro 350 osob v suterénu. Vstup do něj umožní poklop v podlaze nákupní galerie. Spolu s investorem ale věříme, že obyvatelé i hosty Martina budou před Vánoce 2017 daleko víc zajímat jiné prostory obchodního domu.

–red–, vizualizace Atelier 8000



Poločas nad přehradou str. 3

Vzhled stanice Malostranská
inspirovalo okolí str. 3

Fotoreportáž: Návštěva na stavbách
divize 4 v Polsku str. 4

Nejen parkovací dům

„Práce v historickém středu města stavbařům vředycky přinášejí omezení, a to nejen kvůli hluku či prašnosti. Pro nás asi bylo nejnáročnější vyřešit zásobování. Měli jsme totiž prakticky nulové zařízení staveniště a museli jsme žádat o výjimky pro vjezd všech nákladních vozidel. A my třeba potřebovali odvézt 11 000 m³ výkoku,“ vzpomíná vedoucí projektu Ing. Tomáš Vařák na stavbu parkovacího domu v Panenské ulici v Brně.

Desetipodlažní garáže pro 365 vozů postavili pracovníci jihomoravského regionu divize 1 za 22 měsíců v centru města pouhých pár kroků od náměstí Svobody – mezi bývalým dominikánským klášterem, kde dnes sídlí brněnský magistrát, Moravskou galerií a hotelem International. Se stíněným prostorem si poradili a k úspěchu díla přispěli i změnou technologie při zajišťování stavební jámy u stěny Moravské galerie, kde vyjednali použití zemních kotev místo původně plánovaných ocelových rozpěrných rámu, což značně urychlilo výstavbu.

Parkovací dům architekti navrhli tak šikovně, že ani nepřipomíná moderní účel svého užití a historizujícím vzhledem dobře zapadá do okolní staré zástavby. Na části jeho střechy je patrná měděná krytina a čistě vápennou fasádu doplňuje ruční práce kameníků, kteří osadili parapetní desky a ze stejného druhu kamene provedli masivní sloupky rozdělující okna na dvě úzké „střílny“ (foto č. 1). Podle projektu na to použili čtyři různobarevné druhy hornin – bílý vápenec a světle šedý pískovec z Itálie, červený pískovec ze Skotska a čínský tmavě šedý bazalt (foto č. 2). Na kvalitní provedení obvodového pláště zvlášť pozorně dohlížel autor jeho návrhu prof. Ing. arch. Petr Hruša.

Zajímavostí projektu je i navigační systém, který bude poprvé v Brně řidiče informovat o obsazenosti jednotlivých pater a LED indikátory jim signalizovat volná místa.

Po zářijové kolaudaci objektu u Panenské ulice přijde zhruba do poloviny listopadu na řadu zkušební provoz. To už se však z nové stavby budou těšit nejen motoristé, kteří mají o parkovací místa velký zájem, ale i obyvatelé a návštěvníci Brna – v přízemí parkovacího objektu totiž



bude část turistického informačního centra moravské metropole, kde bude možné zakoupit suvenýry a vstupenky na kulturní i jiné akce. Na střeše v 8. nadzemním podlaží, odkud je krásný výhled na Špilberk, zase najde své místo galerie designového nábytku.

„Stavba parkovacího domu Panenská pro mě představovala zajímavou zkušenost. Dříve jsem totiž pracoval výhradně pro soukromé investory a tady jsem se poprvé setkal s veřejnou zakázkou. Za velmi dobře odvedenou práci bych také chtěl poděkovat celému projektovému týmu včetně kolegů z firmy IMOS Brno, která byla naším partnerem ve sdružení,“ uzavírá Ing. Vařák.

–red–, foto archiv stavby

Střecha jako vahadlo

„Myslím, že se zakázka pro City Deco nedá měřit s ničím, co Metrostav dosud vyráběl či montoval. Její prvky sice jsou ve srovnání s mosty subtilnější, ale váží dohromady přes 700 tun a vytvoří střechu fungující jako vahadlo, což je unikátní řešení,“ uvádí mistr Stanislav Sosna z provozu ocelových konstrukcí divize 3.

Tři trojice vazníků, jejich příčná ztužidla a svislíce, které na 7. NP City Deco (foto č. 1) doplní táhla Macalloy, vyrobili oceláři divize 3. Na Pankrác je v pěti srpnových dnech dopravila divize 4 – na 50m dlouhých návěsech. Přímou z nich je největší pásový jeřáb u nás, Liebherr LR 1750 se 119m ramenem, zvedl (foto č. 2) a uložil do předmontážní pozice (foto č. 3). Techniky i montéry divize 3 z týmu Ing. Jindřicha Hátého přitom dokumentovala kamera (foto č. 4), práci monitorovali divizní geodeti.

Uvázání jednoho trámu, zdvižení a uložení trvalo podle přepravované vzdálenosti v průměru čtyři hodiny. Kvůli dodržení předpisů BOZP byla další manipulace s nosníky komplikovaná. Po připojení poloviny táhel a svislíc je jeřáb musel přetočit kolem svislé osy o 180° a osadit do konečné pozice, kde k nim oceláři připevnili druhou polovinu vystrojení (foto č. 5). Základové prvky spojené s výztuží skeletu musela divize 3 vyrobít a osadit velice přesně, ostatně jako celou specifickou ocelovou soustavu.

V osazování táhel a jejich předpinání kolegové stále pokračují, zavěšené části konstrukce smontují do konce září. Celá zakázka však pro ně skončí až po roce provozu City Deco, protože musí tenzometricky a geodeticky sledovat a změřit skutečný stav ocelových prvků po zatížení.

– red –, foto Petr Adámek



Cesta od sv. Vavřince ke Svatému Vavřinci

Projektový tým Ing. Filipa Křesťana z divize 9 staví od května v Peci pod Sněžkou apartmány Svatý Vavřinec. Na místě socialistické velkoprodeje se tu ve svazitém terénu ukryje společný podzemní parking s komerčním parterem. Nad jejich osázené střechy připomínající horskou louku vyrostou čtyři obytné věže s 88 apartmány (vizualizace č. 1). Ty podle nápadu investorské firmy Kubík Sněžka mohou sloužit nejen pro rekreaci majitelů, ale také k tvorbě pravidelného výnosu z pronájmu, o který se postará sám developer.

Mimo nezvyklý investorský záměr nabízí projekt další zajímavou možnost – až do dokončení hrubé stavby si totiž klienti mohou zvolit jeden ze čtyř stylů, skandinávský, moderní, krkonošský či glamour (vizualizace č. 2), v němž bude apartmán kompletně zařízen od postele přes vybavenou kuchyňskou linku až po televizor a wifi.

„Staveniště v příkrém svahu podél hlavní příjezdové komunikace neposkytuje volné skladovací plochy pro materiál ani pro stroje. Každý den proto musíme pečlivě koordinovat pracovní postupy, aby si jednotliví subdodavatelé co nejméně překáželi. K tomu se přidává složitě založení na velmi tvrdém skalním podloží, což komplikuje provádění velkopříměrových pilot i zemních prací. Máme už ale zajištěnou stavební jámu, dokončujeme výkopy na základovou spáru a provádíme podkladní betony. Dokončili jsme projektované demolice a brzy nastoupí k práci betonáři z firmy Pragis, kteří dostali na starost výstavbu monolitických konstrukcí,“ říká stavbyvedoucí Ing. Jiří Korábečný, který stavbu řídí na místě.

V centru obce se během následujících 17 měsíců zařiznou do úbočí Lesní hory hned čtyři společná podzemní podlaží nového komplexu. Nejnižší a ve 2. PP vzniknou garáže, mezi nimi najdou místo komerční jednotky s veřejně přístupným wellness. Jejich ustupující střechy

s intenzivní vegetační skladbou poskytnou v podobě horské louky prostor pro čtyři samostatné domy A, B, C, a D s cedrovým obkladem a zelenou střechou. Do dvou se bude vstupovat z 1. PP, do dalších z přízemí. Nejvyšší objekt C dosáhne pěti nadzemních podlaží.

Zajímavý koncept spojující možnost rekreace ve vlastním apartmá s jeho pronájmem v nevyužitém čase umožní i promyšlené řešení dispozic. A to jak společných prostor se skiboxy pro majitele a lyžárnou pro nájemce, tak i samotných apartmánů, které obsahují uzamykatelné prostory pro uložení věcí vlastníka.

Kolegové z divize 9 by měli hotové dílo podle návrhu autorů z ateliéru ov architekti předat investorovi posledního února roku 2018. Potom centrum Pece ožije a u nás zatím netypický, v zahraničí ale oblíbený způsob investice prověří svou životnost v podmínkách České republiky.

A proč se projekt jmenuje právě po svatém Vavřinci? Podle světce, kterému je zasvěcena kaple na vrcholu nedaleké Sněžky. Od Svatého Vavřince to bude ke svatému Vavřinci kousek – vzdušnou čarou asi 4,5km s 850m převýšením, cesta k lanovce ale zabere jen 15 minut.

– red –, vizualizace ov architekti



BeMo dokončilo ražby tunelů komplexu Klaus

Po dálnici A9 nedaleko rakouského Lince jezdí auta v úseku nazvaném tunelový komplex Klaus (Tunnelkette Klaus) stále jen jedním jízdním pruhem v každém směru. Kolegové ze společnosti BeMo Tunneling (BeMo), už ale dokončili ražby a definitivní ostění druhých tubusů všech čtyř zdejších tunelů, které pomohou tento devítikilometrový úsek A9 doplnit na plný profil.

Na vybudování druhých trub čtyř tunelů, Falkenstein (752 m), Spering (2894 m), Traunfried (462 m) a Klaus (2166 m), které podél údolí řeky Steyr podcházejí úbočí masivu Sengsenberge, mají stavbaři extrémně krátký termín. Od poslední zprávy v našich firemních novinách, tedy od loňského listopadu, se už pracovníkům BeMo podařilo nejen dokončit ražby nejdelšího tunelu Klaus či definitivní obezdívky ve všech podzemních dílech, ale také 36 a 70metrů dlouhé hloubené části tunelů. Sekundární ostění betonovali tuneláři v sedmidenním rytmu pomocí tří bednicích forem.

V současnosti probíhají v tunelech dokončovací práce, které už většinou provádějí subdodavatelé. Od jihu na sever frézují hlavní kanalizační sběrač (foto), pomocí posuvného bednění vestavují obrubníky, převážně z prefabrikátů budují odvodňovací a odlučovací zařízení (lapol) a pokládají konstrukční vrstvy vozovek s asfaltovým a cementobetonovým krytem.

Stavbaři už také dokončují všechny vnější objekty, mezi které například patří provozní budova, výškový zásobník pro hasící vodu, kolektory s kabeláží, zařízení na ochranu vodních toků, větrací přičky a mřížové stěny.

Sladit práci na jednotlivých staveništích s osmi portály bylo při krátké době výstavby velmi náročné, a to zejména logisticky. Součástí řetězce Klaus jsou totiž mezi tunely i tři viadukty, které se také doplňují o druhé mosty.

Práce firmy BeMo na náročném projektu byly rozděleny do dvou zakázek. Ta první, obsahující tunely Falkenstein a Spering, začala v listopadu 2014 a skončí letos v září. Druhou, tunely Traunfried a Klaus, začali kolegové budovat vloni v dubnu a předají technologům 8. prosince 2016. Ke zprovoznění dálnice A9 v nových tubusech tunelového řetězce Klaus by mělo dojít v předstihu oproti plánu na začátku srpna 2017. Potom se stavbaři pustí do sanací dnes provozovaných tunelů a viaduktů. Celý projekt Tunnelkette Klaus, probíhající v rámci programu na zvýšení bezpečnosti a ochrany zdraví na rakouských dálnicích, by měl být dokončen v roce 2018. Zdař bůh!

Thomas Stegbauer, Robert Dostál, foto BeMo



P T Á M E S E

Ing. Milana Hromádky, vedoucího projektu z divize 6



Milan Hromádka šel po střední škole mistrovat na stavbu. Ke studiu se ale za rok vrátil a před pěti lety absolvoval Stavební fakultu ČVUT v Praze. Už jako student pracoval pro divizi 8 Metrostavu – prvně na stavbě metra V.A. Roku 2014 přestoupil jako stavbyvedoucí k divizi 6, aby se vrátil do rodného Jihočeského kraje, kde se o rok později stal vedoucím projektu tamějšího oblastního zastoupení.

Rád vzpomínáte na úpravy Václavského jezu v Písku...

Byla to první zakázka, kterou jsem na místě řídil v barvách divize 6 – v týmu Jaroslava Jedličky – a troufám si jí označit za stavbu svého života, jaká se už možná nikdy nebude opakovat. Namísto toho, abych téměř každý den na staveniště dojížděl 100km tam a zpět, jak bylo obvyklé v předchozích letech, jsem ho totiž měl přímo pod okny. Na jez jsem se chodil koupat už jako kluk, všechny kolem jsem léta znal včetně subdodavatelů, byla tam prima parta, super investor, co víc si přát?

Tahle stavba skončila v červnu 2014. Co jste dělal dál?

Stal jsem se vedoucím projektu a začal řídit naráz několik menších projektů, třeba výstavbu hokejbalového hřiště v Prachaticích. Také tahle zakázka mi byla osobně blízká, protože hokejbal hraju za HC ŠD Písek a hřiště jsme stavěli pro našeho dlouholetého rivala. Potom jsem buďoval přístaviště na Vltavě v Purkarcích a průmyslový areál pro firmu Stavoklima v Českých Budějovicích, kde jsme souběžně rekonstruovali památkově chráněný špitálek Nejsvětější Trojice. Každá z těch staveb byla něčím specifická a rád na ně všechny vzpomínám.

Teď řídíte naráz tři projekty. Jak jsou daleko?

U vodního díla Hracholusky už skoro rok budujeme za pomoci divize 4 nové přemostění hrace, které by mělo být hotové v září. V budějovické nemocnici jsme při modernizaci pavilonu Z dokončili bourací práce a základovou desku pro přístavbu. Třetí největší projekt potrvá asi dva roky. Jedná se o novostavbu administrativního centra Piano v Českých Budějovicích. Vzhledem k tomu, že kolegové z divize 3 souběžně dostávají a přestavují nedaleké obchodní centrum IGY, nastanou nám tu asi obtíže se subdodavateli. Budějovice totiž nemají dostatečné kapacity stavebních firem na souběh takto velkých staveb. Poradit si s tím ale musíme, tento problém nemáme jistě jediní. U Piano dnes provádíme zemní práce a pracovníci Zakládání staveb začali jistit stavební jámu. Tady zatím nejvíc řešíme vysokou hladinu spodní vody a stížnosti okolních obyvatel, kterým projekt není po chuti.

V roce 2015 jste se stal Manažerem juniorem Metrostavu. Co vám tohle ocenění přineslo?

Radost, že si vedení divize váží mé práce a práce mých kolegů, bez kterých bych ocenění nezískal, a skvělý odborný zájezd do Španělska. Z mého pohledu byla tato forma odměny určitě lepší než finanční. Program byl sice náročný, ale špičkově připravený. S kolegy z Metrostavu jsme si perfektně sedli a výborný byl i doprovod architektů Patrika Kotase, který jel náhodou s námi. Užil jsem si to.

Co vám na práci v Metrostavu nejvíc vyhovuje?

Divize 8 mi nabídla příležitost pracovat na velkých stavbách, po metru třeba na obchodním centru Galerie Teplice, při nichž jsem měl možnost poznat nejmodernější technologie, vedení náročných zakázek i způsob řízení práce v Metrostavu. Dostal jsem prostor rozvíjet se a důvěru od vedení obou divizí, 8 i 6. Ale hlavně party a týmy, ve kterých jsem působil, byly vždycky fajn. V šestce máme také skvělé betonáře, těším se, že se znovu sejdeme na stavbě v Budějovicích. Mohu se spolehnout i na kolegy z divize 4, se kterými teď stavíme železobetonový most na zmíněném vodním díle Hracholusky. Jako vedoucí projektu cítím podporu obchodního i technického úseku naší divize i expertů z centrály. Teď třeba úzce spolupracujeme s Ing. Pavlem Novákem, který nám u Piano pomáhá řešit zakládání. Když to shrnu – líbí se mi, že se v Metrostavu mezi sebou normálně a lidsky domluvíme a čím dál tím lépe a rychleji si vzájemně vyhovíme.

Střípky z muzea

Rekonstrukce historické budovy Národního muzea (NM) v Praze probíhá už 16 měsíců. Stavbaři vedení týmem ředitele výstavby Jana Kučery z divize 9 se při ní věnují velmi široké škále činností.



Vznik podzemní chodby mezi historickou a novou budovou NM umožní hloubený tunel pod Vinohradskou třídou



Kvůli omezenému prostoru pro hloubení tunelu museli stavbaři stroje přenášet pomocí jeřábů



Trasu chodby kříží různá podzemní vedení. Stoka z první republiky byla naštěstí zrušena už při výstavbě metra



Do začátku září se kolegům podařilo vyhloubit a zajistit druhou ze tří kotevních úrovní stavební jámy, která bude sahat až 9 m pod terén. Ze 14 dilatačních úseků, na něž je podzemní chodba rozdělena, jsou dnes rozestaveny čtyři



Kameníci snesli kuželky a madla z jihozápadní a severozápadní balustrády na terén, umyli je, očistili a zrestaurovali



Zničené prvky nahradily nové z božanovského pískovce –red–, foto Ing. arch. Irena Klingorová

METROSTAV SLAVÍ 45 LET SVÉ EXISTENCE



Vzhled stanice Malostranská inspirovalo okolí

Jednou z nejzajímavějších stanic pražského metra vůbec je zastávka Malostranská. Nachází se v samém srdci historického centra v blízkosti Valdštejnského paláce, raně barokního klenotu postaveného v letech 1623–1630 podle projektu italských architektů, jimiž byli Andrea Spezza, Giovanni Battista Pieroni a Nicolò Sebregondi.

Protože na místě stanice, zprovozněné v srpnu roku 1978, původně stál historický dům U Tří králů, zvaný též U Pětníku, kompenzovali architekti Zdeněk Drobný a Otakar Kuča, který je autorem zahradních úprav atria, jeho ztrátu nevhodně pojatým vstupním objektem metra. Koncipovali ho totiž jako reminiscenci na okolní prostředí – tedy takřka v barokním duchu – jako nízký a vzdušný kavárenský pavilon integrovaný do zahradního atria oběhnaného zdí. Aby ještě umocnili výjimečnost tohoto prostoru, z něhož se vstupuje přímo do někdejší Valdštejnské jízdárny, která slouží Národní galerii jako výstavní sál, opatřili jej vedle vodní hladiny také řadou uměleckých děl a uměleckořemeslných detailů.

Největší pozornost poutají kopie barokních soch či faksimile rokokových váz z roku 1770, které najdeme v zahradě i vestibulu. Jejich autory byli sochaři Antonín a Matyáš Bernard Braunové, kteří je původně zhotovili pro Špítal v Kuksu a zámek Valeč. Ostatní díla již pocházejí ze 70. let 20. století. Jde většinou o kamenické a pasířské práce, na nichž se podílela plejáda umělců včetně architekta Drobného, jenž je spolu s Ladislavem Jiránkem autorem kašny a kamenných bazének v atriu.

U vchodu do vestibulu metra je umístěna trojitá kovaná mříž s pozlacenými domovními znameními, která odkazuje na nejznámější malostranské domy – U Zlatého slunce, U Zlatého klíče a U Tří housliček. Autorem této půvabné mříže je akademický sochař Jan Smrž. Autory dalších mříží pak jsou sochaři Josef Kobylka, Eduard Řepka, Jaromír Brudhaus a Zbyněk Runčik.

Posledním dílem, na které bychom neměli zapomenout, je drobný nárožní patník od Luboše Růžičky, který nese datum 1978, tedy otevření stanice Malostranská. **Jakub Potůček**

13

je počet velkých bytových projektů, na kterých dnes Metrostav pracuje. Patří mezi ně třeba soubor Na Vackově, Garden Towers, U Dubu, AFI City III, Park Hloubětín nebo Atrium Kobylisy.

Divize 3 staví nový „domov“ pro vozidla Lexus

Domovy pro lidi staví Metrostav poměrně často, ale „domov“ pro auta jen málokdy. Teď jeden takový vyrůstá u Bavorské ulice v pražských Stodůlkách. Autocentrum Lexus Praha zde staví tým Ing. Stanislava Červeného z divize 3 pro investora Louwman Motor Praha hned u sídla společnosti Toyota Motor Czech.

Podle stavbyvedoucího Ing. Milana Tericha už objekt o celkové užité ploše 1730 m² začíná dostávat konečnou podobu. Architekti mu vtiskli zajímavý tvar nepravidelného pětiúhelníku (záruční a pozáruční servis), který je vepsán do pravouhelného trojúhelníku (showroom). Dvoupodlažní zákaznická část objektu bude mít na střeše 11 parkovacích stání určených pro servis a samostatně stojící sociální zázemí pro zaměstnance. V technické a kancelářské části bude do přízemí vestavěné mezipatro. Všechny výškové úrovně stavby zakryjí ploché střechy.

„Nejsložitější práce z celého projektu už máme doufám za sebou. Šlo o přeložky vodovodu a plynovodu o velkých průměrech – DN 400 a DN 500 –, které jsme museli provést ještě před zahájením stavby vlastního objektu autocentra. Náročná tu byla především koordinace naplánovaných činností s probíhajícími zemními a přípravnými pracemi, které jsme museli zvládnout poměrně rychle vzhledem k velmi krátké době na realizaci celé zakázky.“

vzpomíná Ing. Terich. Dnes už má autocentrum hotové nejen založení na pilotách, ale i nosnou prefabrikovanou konstrukci a nosné vyzdívkové včetně nástavby ve druhém nadzemním podlaží (foto č. 1). V nejbližší době stavbaře čeká zastřešení a opláštění budovy. Fasády v 1. NP vytvoří plechové PIR panely (foto č. 2) ve dvou šedých odstínech, na obvod sociálního zázemí ve 2. NP použijí stavbaři zateplovací systém v bílé barvě.

Architektonické řešení, barevnost fasád i návrh interiérů vychází z jednotného firemního designu výrobce vozidel značky Lexus, který patří do koncernu Toyota. „Také prostory, ve kterých se budou pohybovat zákazníci, musí splňovat požadavky vizuálního stylu výrobce automobilů, který je shodný pro všechna jeho autocentra v Evropě. Klade důraz na vysokou kvalitu použitých materiálů, což centrálně z ústředí Lexusu kontrolují,“ říká Ing. Terich.

Divize 3 začala ve Stodůlkách pracovat teprve letos na konci dubna, její pracovníci už přesto mají za sebou hodně práce. Musejí spěchat, nové autocentrum totiž má být dokončeno na začátku letošního prosince, kdy do něj dealer začne stěhovat luxusní vozy Lexus. Precizně provedený showroom se i se servisem otevře prvním zákazníkům už na začátku příštího roku.

Martina Vampulová, foto archiv stavby



Poločas nad přehradou

Je hotovo a přitom není. To si mohl v polovině července pomyslet vedoucí projektu Ing. Jiří Pups z divize 8 po úspěšné kolaudaci bytového domu C, který je součástí developerského projektu Hostivař – Nad Přehradou. Dokončené byty v něm už dnes přebírají jejich majitelé. Hotovo však ještě není. Stejný tým stavbařů má totiž v téže lokalitě za úkol postavit ještě dvě další obytné budovy.

Výstavba projektu Nad Přehradou je rozdělena do pěti etap. Dvě byly dokončeny už dřív, třetí – dům C (foto č. 1) – prošla kolaudací před pár týdny. „Čečko se nám podařilo dokončit včas díky kvalitnímu týmu spolupracovníků. Zkoordinovat požadavky klientských změn s prováděním stavby bylo totiž velmi náročné a předpokládám, že neméně složité bude i předávání bytů klientům,“ řekl Ing. Jiří Pups. Developerská společnost Finep totiž byty nabízí s možností variabilního umístění zařizovacích prvků podle přání klientů, a to není pro žádné stavbaře jednoduchá záležitost. Zvlášť pokud jsou z divize 8, která sice má bohaté zkušenosti ze staveb metra či zakázek pro energetiku a průmysl, ale bytové výstavbě se často nevěnuje. I přesto se jí tato náročná práce daří.

„Věřím, že nabyté zkušenosti z domu C nám pomohou při provádění zbývajících objektů A a F. Komplikace spojené s klientskými změnami se snažíme předvídat už od začátku, přesto i tady očekávám největší problémy při plnění požadavků budoucích majitelů bytů,“ dodal Ing. Pups.



Vedle zkolaudovaného „Čečka“ dostává v Hostivaři konečnou podobu i sousední dům A (foto č. 2) s 48 byty o dispozicích 1+kk (od 29 m²) až po prostornější 4+kk (do 119 m²). Vyšplhal se už do posledního desátého podlaží a začíná jej obalovat zateplený plášť. V interiérech stavbaři lijí anhydritové podlahy a dokončují omítky.

U posledního rozestavěného domu označeného F (foto č. 3) s 54 byty jsou zatím patrné jen železobetonové konstrukce dvou nadzemních podlaží.

Až tým Ing. Pups projekt Nad Přehradou ukončí, zavládne klid nejen nad Hostivařskou přehradou, ale také v divizi 8, která si bude moci do portfolia staveb, jež ovládá, přidat další významný segment výstavby.

Martina Vampulová, foto archiv MTS

Hostivařská přehrada neboli vodní nádrž Hostivař vznikla v roce 1964 na jihovýchodním okraji Prahy jako protipovodňové opatření na potoce Botič. Dosahuje rozlohy až 42 hektarů a má objem 1 845 000 m³ vody. Je 2,5 kilometru dlouhá, až 400 m široká a do 12 m hluboká. Má tvar hada a díky svým rozměrům je největší vodní plochou v Praze. Její 13 m vysoká zemní sypaná hráz měří v koruně 110 m a byla vytvořena z písčitých hlín, návodní těsnění je z hlín sprašových. Na svazích kolem přehrady roste na 240 ha les.

Tři otázky pro...

Ing. Jiřího Kopáče (na foto v popředí), asistenta stavbyvedoucího z divize 6, který v týmu Ing. Jaroslava Kazatele dokončuje stavbu bytových domů v Parku Hloubětín. Ve svém volném čase – a zatím bez podpory Metrostavu – vesluje na lehké čtyřce bez kormidelníka, se kterou se probojoval do olympijského semifinále B v Londýně i v Riu de Janeiro. Gratulujeme!



Jaký je váš nejsilnější zážitek z Ria?

Silných zážitků mám hned několik. Zmínil bych první trénink na laguně pod horou Corcovado se sochou Krista, závod v největších vlnách, jaké jsem nepoznal za 24 let, co vesluji, a také večerní atmosféru v Českém domě po zisku tří medailí – prý to byla nejlepší oslava ve všech na olympijských hrách, kterou kdo pamatuje. A na závěr nádherné přivítání od fanoušků v olympijském parku na Lipně.

Lišily se olympijské hry v Londýně a v Riu?

Lišily se hodně, až mě to samotného překvapilo. Od prostředí, kde se konaly závody (Londýn – umělý kanál, Rio – přírodní dráha), přes prožitou atmosféru ve vesnici a v českém týmu (v Londýně jsme bydleli mimo vesnici, v Riu jsme byli všichni pohromadě) a i organizací samotnou. V Londýně všechno proběhlo bez větších problémů, v Riu jich sice pár bylo, ale nakonec to dobře dopadlo.

Měl jste čas všimnout si v Riu nějaké zajímavé stavby?
Určitě, zajímavých staveb bylo k vidění hned několik. Počínaje dominantou Ria, 30 m vysokou sochou Krista Spasitele ze železobetonu a mastku. Stojí na sedm metrů vysokém podstavci na kopci Corcovado s nadmořskou výškou 710 m a odhalil ji roku 1931. Pozoruhodná je i nově vybudovaná visutá cyklostezka, která několik kilometrů vede podél pobřeží nad hladinou oceánu. Zaujal mě také pohled na kopce plné favel.

Příběhy polární záře

„Fotografování polární záře je jako rybaření – až do konce nevíte, co máte v ruce,“ říká islandský fotograf Magnús Sveinsson na předsádce knihy Northern Light Stories. Vyšla už v roce 2013, kolega Václav Anděl z divize 5, který se na ní podílel, ji ale ukázal teprve teď.

Publikace představuje prostřednictvím snímků polární záře krásy islandského kraje Tröllaskagi a lidí, jež ji umí zachytit. Václav Anděl, který v letech 2006–2009 pracoval na Islandu na tunelech spojujících městečka Siglufjörður a Ólafsfjörður, do ní přispěl hned šesti fotografiemi. Jednu z nich nazval Island dává lidem křídla jako láska (foto). Do knihy také poznamenal: „Na první pohled jsem se do Islandu zamiloval. Čistá příroda, lidé s otevřenou náručí, krásné hory, moře, sopky a dechberoucí polární záře. Načerpal jsem na Islandu mnoho energie. Často na tu dobu vzpomínám a cítím ji ve svém srdci. Jednoho dne se do tohoto ráje určitě vrátím.“

Pokud pojedete na Island, možná knížku ještě seženete. Rozhodně ale budete moci na vlastní oči poznat to, co nejen Václava Anděla na této severské zemi uchvátilo.



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Návštěva na stavbách divize 4 poblíž Baltského moře a ve Varšavě

Česko-polský projektový tým divize 4 v čele s ředitelem výstavby Ing. Radimem Čápem pracuje za našimi severními hranicemi hned na dvou velkých zakázkách najednou. Nejprve začal vloni v říjnu budovat 20,5 km dlouhý úsek rychlostní silnice S7 nedaleko Gdaňsku (foto č. 1). „Momentálně na stavbě používáme 21 vrtných souprav (foto č. 2), kterými denně provádíme 10 kilometrů roztlačovaných železobetonových pilot pro zlepšení podloží hlavní trasy dálnice,“ říká Ing. Čáp. Pilot o průměru 400 mm už stavbaři dokončili téměř čtvrtinu z celkových 2500 km. U mostu přes Vislu (foto č. 3) zakládají středový pilíř – opět pomocí železobetonových pilot, tentokrát ale vibrovaných. Vbíjejí je z pontonu a pro jednu podporu jich celkem musí vzniknout 260. Dále pracují na přeložkách sítí či kanalizací a na celkem šest mezideponií už navezli přes dva miliony tun písku (foto č. 4), který je určený zejména pro výstavbu náspů. Jako na každé stavbě bere i tady Metrostav ohled na životní prostředí. Kolem ústí do Baltského moře vytvořila Visla širokou říční deltu – tzv. Żuławy – s několika rameny. Do jednoho z nich tečou i vody Linawského kanálu, na kterém ochránci přírody objevili plavat vodní kapradinu nepukalku vzplývající, která je i u nás zařazena mezi silně ohrožené druhy květeny. Pracovníci specializované firmy ve dvou srpnových dnech asi 2000 kusů této rostliny ručně sesbírali z hladiny pomocí podběráku (foto č. 5) a přenesli na bezpečnou vzdálenost asi 200 metrů od staveniště. Ve Varšavě zahájila divize 4 modernizaci komunikací v úseku Marsa–Żońnierska (foto č. 6) teprve letos v dubnu. Proto tam stavbaři teprve překládají inženýrské sítě či budují silniční těleso (foto č. 7). Práci tam však našli nejen geodeti (foto č. 8), ale i těžaři – část trasy totiž bylo prvně nutné odlesnit (foto č. 9).

Už desátý školní rok

Projekt na výchovu řemeslníků pro Metrostav vstoupil v září do jubilejního desátého školního roku. Za dobu své existence prošel mnoha změnami a zlepšeními a těší nás, že po prvotních porodních bolestech se podařilo systém nastavit tak, že je oboustranně prospěšný. V našich řadách v současné době působí již 106 mladých řemeslníků, kteří u nás díky tomuto projektu pracují – to je více než 10 procent z celkové počtu dělníků. Děkujeme všem kolegům a partnerům, kteří se na tomto unikátním projektu podíleli a podílejí.

2006 Hledáme udržitelný model pro výchovu nových dělníků. Mluvíme s MŠMT, navštěvujeme školy, inspirujeme se v zahraničí. Probíhají první jednání o podobě spolupráce s pražskou Střední školou technickou Zelený pruh. Projekt se zrodil díky víře a nasazení dvou mužů: tehdejšího personálního ředitele Metrostavu dr. Josefa Škorpila a tehdejšího ředitele střední školy Ing. Ivo Košaře.

2007 Nabíráme první smluvní žáky v oborech tesař, zámečnick, elektrikář a zedník. Základním předpokladem pro vstup žáka do projektu je jeho zájem.

2008 Zahajujeme spolupráci s dalšími dvěma školami: SŠT Ústí nad Labem a SOU Brno Bosonohy. V projektu je už přes 80 dětí.

2009 Pro spolupráci získáváme čtvrtou smluvní školu – SŠT v Táboře. V divizích hledáme vhodné kolegy pro post patrona – partnera, průvodce a rádce pro žáky.

2010 Upravujeme podmínky smluv a výhod pro žáky, např. zavádíme lékařské prohlídky už před podpisem smlouvy.

2011 Zpřísňujeme požadavky na výběr žáků a zavádíme tzv. draft v I. pololetí prvních ročníků. Smlouvy se žáky 1. ročníku nově uzavíráme až po výběru těch nejlepších z draftu. V tomto roce do Metrostavu a Subterry nastupují první vyučení řemeslníci.

2012 V pražské škole je po dohodě vytvořen a otevřen nový studijní obor: strojník. Ukončujeme spolupráci se školou v Táboře.

2013 Klesající demografické křivky, tj. snižující se počty dětí v 9. třídách, se snažíme překonat masivní propagací projektu v základních školách. Zastavujeme nábor pro obor zedník v brněnské škole.

2014 Dochází ke změně na pozici koordinátora celého projektu, Ing. Pavel Špíchal předává žezlo Zuzaně Junkové, která byla předtím patronkou žáků v provozu ocelových konstrukcí divize 3.

2015 Zřizujeme statut tzv. spolupracujících škol a zahajujeme pilotní rok spolupráce hned s pěti dalšími školami: Kolín, Kladno, Jaroměř, Chrudim a Vysoké Mýto. Obor truhlář zařazujeme mezi podporované obory. Ukončujeme spolupráci se školou v Brně. Poprvé organizujeme odborný výcvik mimo kraj, kde škola sídlí (pražští kluci se učí na praxi v Ejpovicích).

2016 Zjednodušujeme systém odměn pro žáky. Rušíme nevyužívané výhody a navyšujeme stipendia. Upravujeme nástupní mzdy vyučenců. Čeká nás první školní rok s tzv. modulovou výukou u vybraných oborů v Praze. Přináší kýžené jiné poměrové rozčlenění teoretické a praktické výuky v jednotlivých ročnících s důrazem na odborný výcvik na stavbách. Naši mladí řemeslníci sbírají první zkušenosti ve Skandinávii.

Mgr. Jana Kofínková, MBA

