



Práce na dálnici D8 vrcholí str. 2

Ptáme se: Ing. Jana Růžičky, vedoucího střediska z divize 4 str. 2

Rekonstrukce památkově chráněného lázeňského hotelu str. 3

KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

Metrostav se v CE TOP 500 zlepšuje

V žebříčku 500 největších podniků z devatenácti zemí střední a jihovýchodní Evropy, který podle konsolidovaných výnosů předchozího roku pravidelně sestavuje společnost Deloitte, Metrostav oproti loňsku znovu postoupil o šest míst a dostal se tak už na 168. příčku. Ve stavebnictví se situace nezměnila a Metrostav zůstal třetí za polskými firmami Skanska Polska a Budimex.



Změny ve Skupině
Dnem 23. srpna 2016 vešla v platnost smlouva o převodu 100% obchodního podílu ve společnosti Metrostav Facility z Metrostavu Development na Metrostav. Tímto krokem získal

Metrostav přímý vliv na řízení Metrostavu Facility. Novým jednatelem a ředitelem společnosti byl s účinností od 1. září 2016 jmenován Petr Dvořák. Pracovníci firmy, kteří působili v Zenklově ulici, se 23. září přestěhují do budovy Palmovka Park I, kde sídlí Subterra. Objekt v Zenklově ulici se tak uvolní, protože kolegové z útvaru zahraničního podnikání Skupiny Metrostav a z Metrostavu Development, kteří v něm pracovali, už přesídlili do 5. patra věže C v Palmovka Parku II (foto).

Připomínka zdravotního programu

I letos je v Metrostavu připraveno očkování proti chřipce. Máte-li o ně zájem a dosud nejste přihlášení, učiňte tak neprodleně prostřednictvím personálních manažerek.



Nové zakázky
Ing. Jan Zemánek z divize 5 začal nedávno se svými kolegy modernizovat spádoviště Libeň, u něž vybuduje i protihluková opatření. Tým Jana Prokeše z divize 6 převzal začátkem

září hned dvě staveniště a zahájil přestavbu rejd plavební komory Kořensko a u Suchdola nad Lužnicí napojí osadu Tušň na veřejnou kanalizaci. Ředitel výstavby v Polsku Ing. Radim Čáp z divize 4 podepsal 2. září smlouvu na výstavbu vahadlového mostu přes řeku Martwą Wisłą v Sobieszewie u Gdaňsku (obr.). Metrostav zde bude pracovat jako lídr ve sdružení s místní firmou Vistal.

Pozdravy na uvítanou

Vstupní halu Palmovka Parku II doplnila výstava nazvaná Jaromír Brabenec – Pozdravy. Její vernisáž proběhla 14. září (foto Eva Kořínková) za přítomnosti autora a za hudebního doprovodu jeho bratra Vratislava.

Technické citění i vzdělání podpořilo u Jaromíra Brabence schopnost vytvářet logicky uspořádané kompozice. Spárované dvojice obdélníků o stejných rozměrech avšak odlišných barevností zavěšené v prostoru mají vyvolávat v etické rovině představy o vztazích mezi lidmi a světem. Vratislav Brabenec je známý z undergroundové skupiny The Plastic People of the Universe.



ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

Příprava na druhý start



S-799 – razicí stroj konvertibilní EPB/Hardrock pojmenovaný Viktorie čeká ve vjezdovém portálu v Kyšicích na druhý start pod vrchy Homolka a Chlum. Průměr štítu 9,85 m, délka stroje 114 m, váha 1800 t, maximální tlačná síla 73 890 kN. Hotovo: jižní tubus tunelů Ejovice o délce 4020 m. Zbývá vyrazit: o 30 m delší tubus severní. Více na straně 4.

Stavbu nekomplikovala jen blízkost komína

Dominantou průmyslového komplexu v Křížové ulici na pražském Smíchově zůstal tovární komín. Vidět je zdaleka a odkazuje na minulost areálu, v němž se pod značkou ČKD vyráběly naftové motory. Současnost je však už jiná. Právě pod komínem zde tým Petra Kopicčky z divize 1 postavil během posledních 17 měsíců novou administrativní budovu (foto č. 1) pro vlastníka celého areálu, společnost Realitoria. V objektu se vedle kanceláří nacházejí i byty (foto č. 2) a ateliéry, jež investor či nájemci areálu využijí pro dlouhodobé i krátkodobé ubytování svých zaměstnanců.



Stručný popis smíchovské zakázky

Nosnou konstrukci nového objektu tvoří železobetonový skelet, na nějž v 5. NP navazuje železobetonový stěnový systém a v 6. až 8. NP vyzdvaná nosná stěna s železobetonovými stropy. Budovu v 8. NP zakrývají ploché střechy z asfaltových pásů. Na sousedním objektu Energo centra pak tým Petra Kopicčky vybudoval v rámci osmého nadzemního podlaží PREFA nástavbu.

Stavět vedle starého komína nebylo snadné

„Těsná blízkost komína představovala jednu z komplikací stavby. Museli jsme totiž postavit věžový jeřáb, který se točil až nad hlavou komína ve výšce přes 50 m,“ vzpomíná vedoucí projektu Petr Kopicčka. Nejnáročnějším úkolem ale čelil jeho tým hned na počátku, když musel zdemolovat překážející objekt mazutové kotelny. Byl totiž podsklepený a bylo nutné zamezit kolizi jeho původních železobetonových konstrukcí s pilotovým založením nového objektu.

Stavbaři se museli vyrovnat i s velkým množstvím přeložek inženýrských sítí, protože původní budovou procházel kolektor s areálovými rozvody. „Po přeložení všech funkčních sítí, hlavně plynovodu a vodovodu, jsme museli v půdorysu nového objektu vybudovat kolektor nový, aby zůstala zachována možnost rozvodu inženýrských sítí po celém areálu,“ říká Petr Kopicčka.

Zatímco stavba objektu probíhala bez problémů, jistou komplikací se ukázalo být napojení budovy na Křížovou ulici. Úřady, které stavbu schvalovaly, ji požadovaly rozšířit tak, aby byl zajištěn dostatečný rozhled při východu



z areálu. Vzhledem k tomu, že komunikace je ve svahu zajištěna opěrnou stěnou, bylo by to velmi nákladné. Nakonec proto stavbaři přemístili vstupní ocelovou lávku z Křížové ulice jinam, aby rozhled zůstal zachován.

Konec dobrý, všechno dobré

Zakázka probíhala systémem design & build, což se s odstupem času projevilo jako výhoda. Projektovou dokumentaci třeba mohl tým Petra Kopicčky s projektanty lépe optimalizovat. „Rád bych poděkoval všem členům týmu za spolupráci i za to, jak při stavbě uhlídali všechny potřebné detaily. Poděkování patří i dodavatelům, projektantům a také investorovi, se kterým součinnost probíhala korektně a konstruktivně,“ říká Petr Kopicčka.

Stavba je dnes zcela dokončena a investor ji už začal vybavovat nábytkem a dalším zařízením. Od října by pak měla být budova připravena k plnému užívání.

–mv–, foto archiv Metrostavu

Vestibul stanice Kolbenova str. 3

Stavba malá jménem, ale velká rozsahem str. 3

Fotoreportáž: Vlak pojedě minutu, cesta pěšky trvá hodinu str. 4

Nominace nejlepších

Odborná porota, kterou letos poprvé doplnil sbor třiceti expertů, nominovala nejlepší projekty v soutěži Stavba roku. Je mezi nimi i pět děl, která vybudoval Metrostav nebo se na jejich výstavbě významně podílel.

Do užšího výběru se dostalo Mezinárodní výzkumné laserové centrum ELI Beamlines v Dolních Břežanech, které stavělo sdružení vedené týmem techniků z divizí 3 a 9 v čele s Ing. Tomášem Vašutem. Nominaci získalo za technicky náročnou stavbu a se zřetelem k výrazně inovativnímu zpracování železobetonových konstrukcí.

Za vytvoření dopravně důležitého díla překonávajícího složité geologické, ekonomické i společenské podmínky byl oceněn tunelový komplex Blanka, jehož stavbu řídila divize 2. Diplom za nominaci přebíral Ing. Petr Šrámek (foto), dnes vedoucí provozu tunelu Blanka v divizi 8.

Mezi nejlepší se dostal i soubor ByTy v pražských Malešicích, který stavěla i divize 3, a rekonstrukce a dostavba městského stadionu ve Vítkovicích, kde pracovala divize 1. Do poledne 13. října můžete stavby Metrostavu podpořit při hlasování o Cenu veřejnosti na internetovém portálu www.stavbaroku.cz.

Metrostav uspěl i v dalších nominacích

Modernizace rychlostní komunikace S8 tvořící průtah Varšavy, kterou provedla divize 4 pod vedením týmu Ing. Radima Čápa, aspiruje na titul Zahraniční stavba roku 2016. Letos poprvé byly vyhlášeny i tři nominace na Zvláštní cenu za využití BIM při přípravě a realizaci staveb. Mohly by ji získat jak ELI, tak ByTy v Malešicích.

–red–, foto Stavba roku



Práce na D8 vrcholí

Více než deset tisíc lidí využilo pozvánku Ústeckého kraje, Ředitelství silnic a dálnic a stavbařů (foto č. 1) a 3. září dorazilo na poslední možnou turistickou prohlídku jediného nedokončeného úseku dálnice D8.

Zájem o 3km trasu byl veliký (foto č. 2). Ze stavebních děl si ale návštěvníci mohli prohlédnout jen tunel Radejčín (foto č. 3), zato s částí jeho projektové dokumentace a s fotografiemi z výstavby (foto č. 4). Přichystali je a výkladem doprovodili kolegové z týmu Ing. Jiřího Trochty z divize 5 (foto č. 5 vpravo), který za Metrostav dostavbu úseku řídí. K části u Litochovic, kde práce před třemi lety přerušil horninový sesuv, se ale nikdo nepovolal dostat nemohl. Tam se totiž ještě pracuje stejně jako na mostě mezi tunely. Ministr dopravy Dan Ťok (foto č. 6 vpravo), vedle hejtman Ústeckého kraje Oldřich Bubeníček a generální ředitel ŘSD Jan Kroupa, ale všem přítomným slíbil, že řidiči se po novém úseku D8 svezou co možná nejdříve.

–red–, foto Jiří Pružina



Divize 3 vrátila původní vzhled kaštelu

„Historické objekty mají své kouzlo. Při opravách kaštelu v Humenném (foto č. 1) jsem se utvrdil v názoru, že památkově hodnotné budovy je nutné zachovat pro další generace v původní podobě, i když se to ne vždy finančně vyplatí,“ říká oblastní ředitel divize 3 pro Košický a Prešovský kraj Ing. Ján Sekerák.

Kaštel – z lat. castellum – označuje původně opevněné venkovské sídlo nižší šlechty, které se v Čechách nestavělo, ale bývalo běžné na Slovensku. U toho ve městě Humenné, jehož počátky sahají do 15. století, rekonstruovala divize 3 obvodový plášť – za plného provozu uvnitř fungujícího Vihorlatského muzea. Při pracích, které trvaly rok a čtvrt, stavbaři odhalili hned několik překvapení – třeba deset na fasádě nepřiznaných střílen (foto č. 2), jedno zazděné okno ve věži či kordonové římsy z pozdější renesanční přestavby. Po dohodě investora a památkového úřadu se střílny a okno do nových omítek promítly obrysy, římsy připomněly barevné iluzivní linky.

„Bylo pro mě novinkou provádět dílo pod dozorem památkářů a za pomoci restaurátorů s jejich zámečnickým pohledem na věc. Odborné záležitosti se třeba snažili řešit samostatně bez našeho vědomí, což nám stavbu komplikovalo. Každodenní střety moderních technických řešení s historickým řemeslným uměním našich předků mě ale jako laika v oboru historie dokázalo v některých chvílích přímo nadchnout,“ přiznává stavbyvedoucí Ing. Róbert Domonkos, který práce řídil na místě.

Na krokech kaštelu byly původně uloženy šindele, které shořely při požáru v roce 1947. Při opravě je pokrývači nahradili měděnou krytinou, kterou nyní vystřídaly

hliníkové plechy. „Místním obyvatelům se ze začátku tato výměna moc nezdála, teď si ale novou šedou střechu s celkovou plochou 4500 m² pochvalují. Zato se jim vůbec nelíbí naše nerovné omítky. Všechny jejich 3800 m² jsme ale provedli přesně podle projektu restaurátorů, kteří požadovali, aby vzhled fasády odpovídal způsobu, kterým pracovali zedníci v 17. století,“ doplňuje Ing. Domonkos.

Ohlédnutí do historie

Kaštel v Humenném, původně sídlo francouzsko-neapolské dynastie Drugethových a naposledy dům uherského šlechtického rodu Andrassy, prošel první kompletní rekonstrukcí v roce 1971, odkdy slouží muzeu Horního Zemplína. Kovové odličky lva (upoutávka na str. 1) a lvice s erby rodu Andrassy a města Humenné u vstupu do parku i u brány do muzea pocházejí ze slévárny v Zemplinských (dříve Sninských) Hamrech a vznikly v 19. století.

–red–, foto archiv stavby



Skupina Metrostav se rozšířila o Údržbu silnic

Odprodej většiny podílu se do Skupiny Metrostav zařadila nová firma – Údržba silnic s. r. o. Sídli v Sedlčanech a věnuje se opravám a údržbám komunikací kolem měst Sedlčany, Votice a Sedlec-Prčice. Nabízí i vodorovné dopravní značení a montáž svodidel a v těchto činnostech dnes patří k významným dodavatelům ve Středočeském kraji. Ve Skupině Metrostav se firmě otevírají další možnosti pro budoucí růst.

Údržbu silnic, s. r. o., založil v roce 1995 Milan Doležal a je dodnes jejím jednatelem i ředitelem. V historii firmy hrály podstatnou roli roky 2000, když získala certifikát ISO 9002, a 2004, kdy vyhrála veřejnou zakázku na zimní a letní údržbu komunikací v cestmistrovství Sedlčany. Jejím spolumajitelem se tehdy stal Jaroslav Opiš. Za rok nato společnost rozšířila činnost také do cestmistrovství Sedlec-Prčice a počet zaměstnanců už přesáhl padesátku.

Zařazení do Skupiny Metrostav se od 1. července 2016 promítlo i do organizační struktury firmy. Druhým jednatelem společnosti se stal Ing. Roman Tichovský, výrobní náměstek společnosti BES. Dozorčí rada pracuje ve složení: Ing. Milan Chotaš (předseda) a Ing. Tomáš Jelínek, kteří jsou jednatelem společnosti BES, a pan Jaroslav Opiš.

Nabídka nového člena Skupiny Metrostav

Firma zajišťuje údržbu na téměř 400km komunikací II. a III. třídy a ve sdružení s BES, s níž dlouhodobě spolupracuje, také na části silnice I/18. Samostatná divize provádí vodorovné dopravní značení barvou (foto č. 1) či strukturálními plasty (foto č. 2), a to i zvučicími. Osazuje všechny druhy dopravních značek a poutačů, zajišťuje uzavírky a objízďky pro opravy vozovek a provádí opravy a montáže ocelových svodidel. Kromě toho dnes pracovníci Údržby silnic ovládají a nabízejí zhotovení, řezání a frézování

asfaltových ploch, výkopové a hutnicí práce, opravy překopů vozovek, výstavbu vozovek soupravou Patchmatic, hloubení příkopů, úpravu krajnic, zhotovení betonových vodicích stěn z prefabrikátů a gabionů, pokládku obrubníků a zámkové dlažby, montáž zpomalovacích prahů, likvidaci travních porostů, křoví a pařezů, štěpkování, kácení stromů, zimní posyp vozovek solí i inertními materiály a úklid sněhu. Více na www.udrzbasilnic.eu

Milan Chotaš, foto archiv firmy



PTÁME SE

Ing. Jana Růžičky, vedoucího střediska divize 4



Po dostavbě mostu přes rybník Koberný na dálnici D3 dostal v roce 2012 Ing. Růžička nabídku, aby v divizi 4 začal řídit nově založené středisko betonových vozovek. Výzvu přijal a dnes se věnuje zejména budování cementobetonových krytů dálnic.

Vaše středisko se specializuje na pokládku cementobetonového krytu. Kolik lidí v něm pracuje?

Máme 26 zaměstnanců – 10 techniků a 16 dělníků –, kteří ovládají dvě velké sestavy finišerů a pracují ve dvou betonárnách. Středisko ale stále formujeme a lidi nasazujeme flexibilně podle potřeby. Nyní je naším cílem rozšířit počet zaměstnanců, abychom mohli současně provádět pokládku cementobetonového krytu na dvou pracovištích zároveň. Současný nedostatek pracovních sil dnes řešíme výpomocí kolegů ze slovenského oblastního ředitelství a k našim kvalifikovaným strojíkářům najímáme pomocné firmy, se kterými dlouhodobě spolupracujeme. Chceme však naše dovednosti nejen zlepšovat, ale i rozšiřovat, abychom na stavbě zůstali co nejdéle, například při budování krajnic, protihlukových stěn a svodidel. Tyto práce totiž lze provádět i za počasí nepříznivého pro betonáže, čímž by se produktivní doba střediska prodloužila.

Co děláte či chcete dělat v mimoproduktivním období?

V zimním období se věnujeme údržbě strojů, na nichž je po každé sezoně zapotřebí udělat mnoho oprav. Zároveň se je snažíme také zdokonalovat, aby se technologie pokládky cementobetonového krytu ulehčila a urychlila. Mimo to ale musíme pro toto období najít ještě jiný výrobní program, nezávislý na počasí. Jelikož jsou naši pracovníci šikovni řemeslníci a zruční montéři, většinou strojíkáři či zámečníci, uvažujeme o nějaké drobné zámečnické výrobě nebo montáži ocelových protihlukových stěn. Nejen proto si stavíme v Horních Počernicích výrobní a skladovací halu s plochou kolem 240 m², kterou budeme moci využívat také pro parkování malých strojů.

Kde teď vaše finišery pracují?

Na dálnici D1 v úseku O3 Hvězdonice–Ostředek. Do konce října bychom ještě měli dokončit jednu etapu v úseku O6 Psáře–Soutice, kde budeme pokračovat příští rok na jaře. Snažíme se získat i další rekonstrukce či modernizace českých a slovenských dálnic a věříme, že uspějeme.

Kolik cementobetonového krytu za den položíte?

Rekord máme přes 800 metrů dálnice, ale běžně děláme 500 metrů, což se zdá být v současnosti optimální vzhledem k množství potřebných surovin pro výrobu betonové směsi a k požadované kvalitě cementobetonového krytu. Moc nám pomohl nákup nové kapacitní mobilní betonárny. Teď je postavená u Ostředku a vyrábí směs pro spodní vrstvu krytu. Druhá, méně výkonná, starší betonárna stojí v Psářích a mícháme v ní tenčí horní vrstvu. Máme tedy nejen garantovanou kvalitu betonu, ale umíme rychle upravovat i jeho konzistenci podle povětrnostních vlivů a požadavků obsluhy finišerů. Z našich betonáren to dnes navíc máme na stavbu poměrně blízko – nejvýš 10km. Dřív jsme vozili beton i z třikrát větší vzdálenosti. Zásobování finišerů vyžaduje dopravu obrovského množství materiálu – na návoz pro betonárny i dopravu betonu na stavbu už zdaleka nestačí vozový park našeho divizního provozu. Musí nám proto najímat i externí dopravce.

Při zkouškách materiálů v betonárnách i na stavbě využíváte firmu SQZ. Jak spolupracujete s CCE Praha?

Jejich geodeti nám zatím vytyčují lankovou dráhu pro jízdu finišeru a nyní začínáme s jejich vlastním systémem kontrolovat správnost pokládky cementobetonového krytu finišery přes GPS. Chtěli bychom se ale brzy dopracovat k tomu, že finišery budou automaticky řízené pomocí družice a totálních stanic. Lankodráhu potom vůbec nebudeme potřebovat, což by v naší technologii znamenalo posun na nejmodernější úroveň.

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Stavba malá jménem, ale velká rozsahem

Pokud se energetické zařízení nazývá malá vodní elektrárna (MVE), může mít maximální instalovaný výkon jen do 10 MW. MVE, kterou na slovenském Hronu postavil tým Ing. Luboše Jonáše z divize 6, tuto možnost zdaleka nevyužívá – její dvě horizontální Kaplanovy turbíny s průměrem oběžného kola 2,25 m mají výkon jen 2800 kW. Přesto objem práce, kterou kolegové za dva roky na Slovensku odvedli ve sdružení s místní firmou Keller speciálně zakladanie, je víc než veliký.

Do první zahraniční zakázky divize 6 na stavbu MVE patřily na Hronu mimo budovy elektrárny i tříplový jez (foto č. 1), 55 m dlouhý silniční most, biokoridor (foto č. 2) s pozorovacími okny a vodácký skluz, jež překonávají 5,6 m vysoký spád hladin, protipovodňové hráze, 750 m dlouhá komunikace, čerpací stanice pro zavlažování okolních polí a jedna další „malíčková“ – přeložení koryta řeky a vybudování nového řečiště v souhrnné délce asi 200 m.

„Dílo zahrnovalo snad rozsah celé stavební výroby od speciálního zakládání pod hladinou vody přes poměrně

složitě a atypické železobetonové konstrukce, z nichž některé mají ozdobnou funkci a připomínají plátky ementału, po speciální provětrávané fasády a architektonické prvky, které se vyskytují třeba na obchodních centrech. Za zmínku stojí i to, že most jsme vybudovali vlastními kapacitami,“ vzpomíná stavbyvedoucí Jozef Ďuriš.

Dnes už u Hronu nestojí ani zařízení staveniště. A ještě jeden postřeh. Když jede Čech pracovat na Slovensko, předpokládá, že tam bude skoro jako doma – vždyť jsme ještě nedávno žili v jednom státě. Ing. Jonáš ale získal jinou zkušenost: „Musím smeknout před kolegy z výrobního týmu počínaje stavbyvedoucím přes mistry, připraváře až po dělníky, kteří dokázali dokončit stavbu ve smluvních termínech, i když nebyli v domácím prostředí a většina místních pracovníků hovořila absolutně nesrozumitelným jazykem.“ Město Želiezovce totiž leží jen asi 30 km od hranice s Maďarskem a pro víc než polovinu jeho obyvatel je mateřským jazykem maďarština.

– red., foto Lad. Tileš, Tomáš Ambros



„Malá“ vodní elektrárna Želiezovce:

Těsněná stavební jámka	150 x 150 m
Výška strojovny MVE	20,5 m
Výkopy na převedení koryta	200 000 m³
Zásypy starého koryta	60 000 m³
Objem zemní hráze	10 000 m³
Délka protipovodňových hrází	2000 m
Podzemní těsnicí stěny	16 000 m²
Celkové množství použitého betonu	14 000 m³

Živé Letňany se líbí nejen novým obyvatelům

Rok a osm měsíců trvala stavba dvou bytových domů z projektu Živé Letňany. Tato část Prahy 18 se skutečně velice živě rozvíjí, a tak všech 94 bytů našlo své majitele ještě před dokončením. „Kdybych musel aktuálně řešit bytovou situaci a měl dostatek financí, tak proč ne,“ odpověděl na otázku, zda by si tu koupil byt, vedoucí projektu Ing. Tomáš Pýcha. „Lokalita je dobrá, byty pěkné, provedení kvalitní,“ zdůvodnil svou volbu.

Dva velké projekty naráz

Vedení projektu převzal Ing. Tomáš Pýcha z divize 1 vloni v dubnu po Ing. Janu Šlajsovi, který se v té době stal obchodním náměstkem divize 6. Tehdy byla výstavba v Letňanech ve fázi hrubé stavby a byly dokončeny železobetonové monolitické konstrukce stropu nad přízemím. Ing. Pýcha přitom souběžně s touto zakázkou řídil i výstavbu nové haly karosárny – svařovny pro Škodu Auto v Kvasinách nedaleko Rychnova nad Kněžnou.



Na místě Živých Letňan kdysi sídlili Markomané

V Letňanech hned na začátku investor, společnost Landia Management, stavbu bytových domů na pět týdnů pozastavil. Na stavenišťě totiž nastoupili archeologové. „Objevíli sídlištní jámy a kúlové jamky domů, zvířecí kosti a střepy nádob ze starší doby římské, tedy z 1. až 2. století našeho letopočtu, kdy u nás sídlil germánský kmen Markomanů,“ uvádí vedoucí projektu.

Požadavky na kvalitu práce se stále zvyšují

V šestipodlažním, částečně podsklepeném domě označeném A a v o patro nižší budově B je celkem 94 bytů od 1+kk až po 3+kk a plochou od 33 do 85 m². Jejich majitelé mají k dispozici venkovní i krytá parkovací stání v otevřené sloupové podnoži (foto).

Tým divize 1 se při práci v Letňanech musel především vypořádat se zvyšujícími se nároky na kvalitu provedení bytů. „Budoucí majitelé při přejímání stále častěji využívají služeb externích specialistů, znalců v oboru stavebnictví,“ vysvětluje Ing. Pýcha. „Věřím však, že se nám jejich nároky podařilo splnit. Při ohlédnutí na tuto zakázku ale budu nejraději vzpomínat na bezproblémový průběh výstavby i profesionální spolupráci jak s investorem, tak s technickým dozorem z Archinvestu, architektky z ateliéru KAAMA a projektantem z SPS projektu a chtěl bych všem poděkovat. Stejně tak členům projektového týmu, a to nejen v Letňanech, ale i v Kvasinách. Věřím, že se díky naší kvalitní stavbě prohloubí spolupráce s oběma investory a divize získá další zajímavé zakázky,“ uzavírá.

Martina Vampulová, foto archiv MTS

Rekonstrukce památkově chráněného hotelu

V centru Františkových Lázní se v srpnu znovu otevřely prostory Spa & Kur Hotelu Praha. Památkově chráněný objekt, jenž poskytuje lázeňské služby a má k dispozici vlastní pramen minerální vody, prošel kompletní rekonstrukcí. Metrostav ji zahájil v polovině ledna, dokončovací práce některých prostor ale stavbaři divize 9 provádějí ještě nyní. Parkoviště se sadovými úpravami bude hotové v polovině října.

Spa & Kur Hotel Praha stojí v městské památkové rezervaci poblíž divadla, jen pár kroků od lázeňské kolonády a městského parku. Objekt složený ze čtyř domů sestavených do písmene L dnes poutá pohledy novou fasádou (foto č. 1). Na uličních stranách ji stavbaři renovovali do původní historické podoby tak, aby se na ní znovu objevily drážky bosáží. Po rekonstrukci vynikly i štukatérské prvky, šambrány a římsy, které obnovily reprezentativní vzhled budov. „Fasáda se skutečně povedla. Její provedení a barevnost určili památkáři na základě restaurátorského průzkumu,“ řekl vedoucí projektu Radek Kučera.

Na dvorní straně se obvodový plášť budovy zateplovat. Ve dvoře proběhly i další vnější úpravy, nové zastřešení dostaly přízemní přístavby a bazén. Místo původní polykarbonátové konstrukce dnes mají tyto části objektu novou pultovou střechu s plechovou falcovanou krytinou.

Stavbaři v rámci rekonstrukce vyměnili všechna okna a dveře, na balkony a terasy položili novou dlažbu a insta-

lovali dřevěné pochozí rošty. Upravili bezbariérový přístup včetně propojení úrovní podlah v jednotlivých podlažích a vybudovali nové rozvody instalací. Důkladnou renovaci prošel i systém jímání a rozvodů minerální vody z původního vlastního vrtu.

I když se celková dispozice památkově chráněného objektu neměnila, došlo i na rozsáhlejší vnitřní úpravy. K opravenému bazénu (foto č. 2) byla přistavěna finská sauna, která částečně zabrala prostory původní chodby. Rozšiřovala se recepce a místo dřívější vinárny vznikla v prvním patře solná jeskyně. V rámci přestavby některých místností se zvýšila kapacita hotelu, jemuž přibýly čtyři nové pokoje s koupelnami a předsíněmi. Spa & Kur Hotel Praha tak nyní lázeňským hostům nabízí k ubytování 52 dvouložkových a 31 jednolůžkových komfortně vybavených pokojů. Jeho součástí je také balneo provoz pro poskytování léčebné rehabilitace, která zahrnuje masáže, vodoléčbu, elektroléčbu, slatinné zábaly a další terapie, například uhlíčitě koupele.

Stavební práce se oproti původnímu plánu mírně opozdily, poslední úpravy se tak provádí už za plného provozu hotelu. Na zpoždění se podle Radka Kučery podepsala zejména nekvalitní projektová dokumentace a problémy se zajištěním dodavatelů. „Termín byl z těchto důvodů napjatý už od začátku stavby,“ uvedl.

Blanka Růžičková, foto archiv stavby



1

rok uplynul 19. září od otevření pražského tunelového komplexu Blanka. Vybudování jeho stavební části řídila divize 2 a na projektu se podílelo mnoho pracovníků jiných divizí Metrostavu, zejména tuneláři divize 5.

METROSTAV SLAVÍ 45 LET SVÉ EXISTENCE



Vestibul stanice Kolbenova na lince B

Přestože stanice metra Kolbenova neoplyvá žádnou obzvlášť výjimečnou uměleckou výzdobou, není zkrátka možné ji v našem seriálu opomenout. Představuje totiž skutečné architektonické dílo, jediné, které se v rámci polistopadového rozšiřování pražského metra podařilo realizovat.

Slovo podařilo je na místě, poněvadž o definitivní podobě vestibulu stanice nerozhodl plán či koncept, nýbrž náhoda. Jeho autoři Marek a Štěpán Chalupovi z ateliéru Chalupa Architekti (dříve d.u.m. Architekti) se totiž k projektu dostali až ve chvíli, kdy se na místě již nacházela rozestavěná budova, respektive základy nikdy nedokončeného osmipodlažního objektu.

Masivní železobetonovou konstrukci architekti zachovali, obnažili ji však až na dřevě, aby kontrastovala s lehkým transparentním pláštěm a zároveň krásně ladila s materiály charakteristickými pro mašinistickou či průmyslovou estetiku. V interiéru, který je vůči záze-

mí vymezen zrcadlovou stěnou reflektující ruch ulice až do nitra budovy, se proto můžeme setkat jen s oceľí, sklem či betonem a s barvami (vyjma orientačního systému) v šedých tónech.

Budova vestibulu stanice Kolbenova, která byla uvedena do provozu v létě roku 2001, je už na první pohled nezaměnitelná. Vedle celkového minimalistického pojetí, typického pro architekturu nového milénia, má na tom lví podíl grafické řešení fasády s obrovským nápisem Kolbenova. Vestibul stanice tak prostřednictvím jména Emila Kolbena (1862–1943), vynálezce a podnikatele, odkazuje k průmyslové tradici Vysočan a zároveň k areálu dnes již prakticky neexistující továrny koncernu ČKD, která stávala nedaleko odsud. Ačkoli Kolbenovu osobnost připomíná busta osazená při vstupu do metra, skutečnou poctou jeho génia je sama stanice, přesně řečeno její architektonické pojetí evokující atmosféru Kolbenových elektrotechnických podniků.

Jakub Potůček

Připomínka seniorů

Mezinárodní den seniorů nám 1. října připomíná, s čím se musejí vyrovnávat. A s čím se potýkají ti, kdo o ně pečují. Mimo jiné i to, že jednou budeme všichni staří.

Doba aktivního zaměstnání se prodlužuje. Často se ještě staráme o dospívající děti, současně pečujeme o stárnoucí rodiče, v nejednom případě navíc hlídáme vnoučata. Péče o blízké zabere lidem ze „sendvičové generace“ v průměru 20 hodin týdně. Situace je náročná psychicky i organizačně a mnozí z nás musí cestu ke sladení pracovního života s rodinnými povinnostmi hledat.

Pečujete o osobu blízkou?

Nejste v tom sami. Víte, že téměř tři čtvrtiny lidí ve věku 45–60 let pomáhají svým stárnoucími rodičům v každodenním životě, 42% z nich tuto pomoc dokonce označuje za častou? Tento trend se bude i nadále významným způsobem zvyšovat. Prognózy do roku 2025 předpokládají, že na sto žen v produktivním věku (jsou to totiž ony, které se nejčastěji starají) připadne 55 osob starších 80 let. Délka péče o seniora či seniorku v rodině je v Evropě v průměru kolem 60 měsíců.

Pečovat o seniory lze různě. Podpůrně – financemi, drobnými úkony v domácnosti, doprovodem k lékaři apod. Neosobně – činnostmi souvisejícími s každodenní péčí o domácnost – vařením, úklidem, praním, nákupy atd. Nebo přímo osobně – s kompletní péčí o nemožnou a nevyhnutelnou stálou přítomností.

Potřebujete poradit? Víte, kde hledat pomoc? Tušíte, jaké máte možnosti? Nejdůležitější informace najdete na portálu personálního ředitele v rubrice Péče o zdraví. Útvar personálních služeb

Můžete pomoci i vy

Skupina Metrostav se zapojila do mobilní aplikace EPP – Pomáhej pohybem. Chce tak pomoci splnit sen dvěma handbikerům – po dosažení stanového počtu bodů jim zdvojnásobí finanční částku od Skupiny ČEZ. Dnes představíme prvního z nich – Daniela Pereiru.

Turnaj nejen pro Daniela

Danielovi Pereirovi po šesti letech bolestivého boje se vzácnou nemocí amputovali pravou nohu. Bere však svůj handicap jako výzvu a nevzdává se. Našel si v Praze volejbal sedících, sport blízký tomu, který hrával na vysoké úrovni, když měl ještě obě nohy.

Letos se Daniel zúčastnil Metrostav Handy Cyklo Maratonu, který absolvoval v týmu Skupiny Metrostav (foto). Přestože na kole před ním nesešel několik let, s náročným závodem se popral velmi statečně a téměř stále z něj vyzařoval optimismus a chuť do života.

Právě tu chuť do života mu pomohl vrátit volejbal sedících – s týmem SK Komet Praha dokonce letos v dubnu vybojoval na mezinárodním turnaji bronzovou medaili. Chtěl by rozšířit povědomí o tomto sportu mezi více lidí. My mu v tom chceme pomoci získáním financí na uspořádání mezinárodního turnaje ve volejbalu sedících, jenž by se měl uskutečnit v roce 2017 v Praze.

Pohybem se dá nejen přispět k vlastnímu zdraví

Pomozte Danielovi také vy. Stáhněte si aplikaci Pomáhej pohybem od Skupiny ČEZ, ve které si můžete vybrat kromě běhu i cyklistiku nebo chůzi či celou řadu jiných aktivit. Jejich provozováním pak získáte body, kterými můžete našeho závodníka podpořit. Po dosažení určitého počtu bodů získá cílovou částku od skupiny ČEZ a stejný finanční obnos také od Skupiny Metrostav. Více informací najdete na www.pomahejpohybem.cz.

Kromě Daniela chce Metrostav obdobně pomoci i druhému handicapovanému sportovci – Martinu Zárubovi, který jel v letošním Metrostav Handy Cyklo Maratonu za tým Metrostavu. Až bude možné připsovat body i jemu, představíme také jeho příběh.

Vojtěch Kostih, foto MHCM 2016



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Vlaky projedou tunelem za minutu, cesta pěšky trvala přes hodinu

Nevedení zážitek si odnesli návštěvníci dne otevřených dveří (DOD) tunelů Ejovice, který se konal v sobotu 10. září na stavbě nejdelšího železničního tunelu v ČR. Stavbaři z Metrostavu ukázali zájemcům ve vjezdovém portálu nedaleko západočeských Kyšic (foto č. 1, dron firmy FASON) razicí štít Viktorie a další stroje potřebné k vybudování největšího tuzemského podzemního díla současnosti. Zájemců o prohlídku přišlo přes deset tisíc, řada z nich dorazila ještě před otevřením (foto č. 2). Tunely Ejovice jsou součástí modernizace trati Rokycany–Plzeň, kterou provádí sdružení Metrostavu a Subterry řízené Ing. Tomášem Kohoutem z divize 5. Na DOD se ale příchodem věnovali hlavně technici (foto č. 3) a tuneláři (foto č. 4) z týmu Ing. Štefana Ivora, kteří odpovídají za ražby prováděné konvertibilním strojem EPB/Hardrock. Po jeho prohlídce mohli všichni návštěvníci nakouknout do jižní tunelové trouby o průměru zhruba 9 metrů (foto č. 5). Na odvážné, kteří netrpí klaustrofobií, čekala více než čtyřkilometrová procházka (foto č. 6) zakončená světlem na konci tunelu (foto č. 7) u vjezdového portálu těsně před plzeňskou čtvrtí Doubravka (foto č. 8). Velké poděkování patří kolegům, jež akci skvěle připravili a zorganizovali včetně občerstvení a kteří místo zaslouženého volna trpělivě celý den odpovídali za různorodé otázky malých i velkých zvědavců. Poslední fotografie ze série Jiřího Zahradníka zachycuje houf čekající na kyvadlový autobus do I. P. P. E. Dýšina a dokazuje, že se cesty pod zemí nebáli ani ti nejmenší. Všem se exkurze na stavbu líbila, jak dokládají hlasy na profilu www.facebook.com/Metrostav. A co bude dál? „S ražbou severního tubusu chceme začít do konce září. Nečekáme, že půjde rychleji než u jižního. Pod zemí totiž nikdy nevíte, na co narazíte,“ řekl Ing. Štefan Ivor.

Info nejen pro SKM

V září opět narůstají aktivity Senior klubu Metrostav. Vzhledem k tomu, že ne vždy jsou jeho akce obsazené, mohou se jich zúčastnit i zaměstnanci Metrostavu, kteří nejsou členy klubu. Stačí se jen zeptat.

Vyřizování členských záležitostí SKM bude od září probíhat každé pondělí od 12 do 14 hodin. Pokladna se otevře ve stejnou dobu, ale jen první a třetí pondělí v měsíci. Schůze výboru SKM naváže každé první pondělí od 14 hodin. Vždy kromě prázdnin, svátků a Vánoc. Informace pro členy, kteří nemají možnost použít e-mail, budou k dispozici v kanceláři SKM a v novinách Metrostavu. Přihlašování na akce zůstává stejné – e-mailem, prostřednictvím SMS nebo osobně v kanceláři SKM. Z nejbližšího programu vybíráme:

- Členové SKM se 20. října a 16. listopadu mohou setkat od 14 hodin v jídelně Metrostavu na Palmovce – pokud bude zájem a bez předchozího přihlášení. V prosinci se uskuteční tradiční předvánoční setkání.
- Cvičení a (nebo) plavání v Radlicích začne v úterý 27. září v 11 hodin. Ještě je možnost přihlásit se jak na cvičení, tak na samostatné plavání.
- Návštěva letiště v Ruzyni, prohlídková trasa č. 6, proběhne v úterý 4. října od 12 hodin. Pro členy SKM bude zdarma, ale tři dny před prohlídkou je třeba nahlásit jména, data narození a čísla občanských průkazů.
- Autobusový zájezd vyjede na výlov rybníka v Třeboni v sobotu 15. října.
- Návštěva štoly Josef – autobusem ve čtvrtek 20. října, a to včetně části programu z neuskutečněné akce Sedlčansko. Čas a místo odjezdu bude upřesněno. Cena pro členu 50 Kč, pro nečlenu 200 Kč.
- Zájezdy do Polska, Velkého Mederu, Vídně, Drážďan – platí původní informace, můžete se hlásit přímo u CK.

Chytrá makovice

Lucerna hlavní věže historické budovy Národního muzea v Praze ukryla 29. srpna další vzkaz pro příští generace. Původní obsah olověné schránky, kterou na jaře objevili stavbaři v čele s týmem Jana Kučery z divize 9, bude zařazen do muzejních sbírek.

Do originálního olověného obalu uložili muzejníci předměty prezentující dnešní dobu – třeba fotografie, noviny či mince. Velký zájem vzbudil analogový nosič se zakódovanými dokumenty o aktivitách muzea. Asi ne kvůli obsahu, ale formě – niklové gramofonové desce, na níž jsou údaje zaznamenány ve formě audio stopy. Přehrát se sice dají na klasickém gramofonu, zvuk lze ale převést na data jen pomocí speciálního zařízení. Tento způsob uložení informací vybrali odborníci proto, že přežije i extrémní výkyvy teplot v makovici věže. Schránka obsahuje také stručný návod, jak desku přehrát.

Finále na Lipně

Závěrečného ČEZ kvadriatlonu smíšených dvojic se za Metrostav zúčastnily dvě čtyřčlenné štafety a dvě smíšené dvojice, kterým pomáhalo několik dobrovolníků.

Olympijský park na Lipně přivítal 21. srpna závodníky chladem a mrholením. Webové stránky pořadajícího spolku www.cestazasnem.cz poznamenaly, že poslední kvadriatlon 2016 byl prostě jen pro drsnáky. Skočit do vody, když vám i v bundě drkotají zuby, je totiž hrdinství!

Za Metrostav se ale na start postavilo nejvíce borců ze všech letošních utkání. Přijela je podpořit i Alena Jančíková, ředitelka České asociace paraplegiků CZEPA, která s Martinem Jedličkou absolvovala všechny předchozí kvadriatlony. Tentokrát ji ve dvojici handy+nehandy vystřídala Kristýna Křenová a nenechala se zahanbit. Za doprovodu Metrostavských dětí dorazila s partnerem do cíle (foto) na krásném čtvrtém místě. Štafeta vedená Filipem Křesťanem dokonce zvítězila. Gratulujeme!

–red–, foto archiv účastníků

