

Metrostav Open 2016 str. 2

Ptáme se: Jana Kučery, vedoucího projektu z divize 9 str. 2

Stadion Viktorie Plzeň patří k nejmodernějším v Evropě str. 3

KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

Volby potvrdily správnou cestu SPS

Na valné hromadě Svazu podnikatelů ve stavebnictví v ČR proběhly 23. listopadu volby. Představenstvo poté za prezidenta opět zvolilo Ing. Václava Matyáše a mezi viceprezidenty znovu vybralo i generálního ředitele Metrostavu Ing. Pavla Piláta. Valná hromada také tímto krokem potvrdila souhlas s dosavadní činností svazu.



Cena pro Blanku

Během slavnostního večera 5. prosince v Betlémské kapli převzal bývalý ředitel divize 2 Ing. Miroslav Hadrava a vedoucí provozu Blanka Ing. Petr Šrámek z divize 8 Cenu Inženýrské

akademie ČR za realizaci stavební části tunelového komplexu Blanka. Ocenění kromě Metrostavu získaly i projektové firmy SATRA, METROPROJEKT a PUDIS.

Divize 6 se v Budějovicích stěhuje

Od 1. ledna se kanceláře oblastního ředitelství divize 6 pro Jihočeský kraj v Českých Budějovicích přestěhují – z Kněžské ulice 20 na adresu Husova třída 17, naproti výstavišti. Poštovní směrovací číslo se změní na 370 05.



Vitality Rezidence

Spokojenost developerské společnosti SATPO s týmem Ing. Filipa Křesfana z divize 9 na smíchovské stavbě Sacre Coeur² určitě přispěla k tomu, že mu svědčila i projekt Vitality

Rezidence v jejím těsném sousedství. Slavnostního poklepu na základní kámen díla se 24. listopadu zúčastnil za Metrostav i ředitel divize Ing. Petr Záborský.

Redakce novin Metrostavu přeje svým čtenářům klidné a příjemné Vánoce a do nastupujícího roku 2017 zdraví, štěstí, práci a spokojenost.

Dzieło Mostowe Roku 2015

Most generála Stefana Grot-Roweckiego na průtahu S8 Varšavou, jehož přestavbu řídil tým Ing. Radima Čápa z divize 4, získal 26. listopadu hlavní cenu v kategorii rekonstrukcí v 7. ročníku prestižní soutěže, kterou pořádá polský časopis Mosty. Porota dílo ocenila za použití nových technologií a inovativních projektových i organizačních řešení. Diplom přebíral ve Vratislavi Ing. Martin Kulhavý.



Na turecké stavbě

Ředitel útvaru zahraničního podnikání Skupiny Metrostav Ing. Václav Soukup navštívil 22. listopadu spolu se svými spolupracovníky Bc. Kateřinou Tokmak a Ing. Markem

Gasparovičem stavbu firmy Ankara İnşaat, která je spolupodílníkem turecké společnosti Metrostavu. Asi 130 km západně od Ankary si v doprovodu místních partnerů prohlédli staveniště 5km úseku silnice s dvoutubusovým 1,25 km dlouhým tunelem a 250m vysouvaným mostem. Naši turečtí partneři staví tunel poprvé a zatím to zvládají velmi dobře.

Vánoční přání kolegům



Skupina Metrostav má za sebou další přiměřeně úspěšný rok, přestože situace na českém trhu je pro velké stavební firmy nepříznivá. Naše zakázková náplň se proto změnila a velké projekty pro tuzemské veřejné investory nahradily projekty menší v regionech a zakázky v zahraničí, kde realizujeme téměř třetinu obrátu. Úspěšně jsme se etablovali ve Skandinávii, v Polsku, v Německu, v Srbsku, Maďarsku a v dalších zemích.

Naše práce i technologie se stále těší zájmu nejen odborné, ale i široké veřejnosti. Jako důkaz lze uvést současnou největší stavbu a zároveň vizitku naší nosné technologie TBM, kterou je ražba železničních tunelů u Ejovic. Na den otevřených dveří, který jsme uspořádali po prorážce čtyřkilometrové jižní trouby, dorazilo do Kyšic v Plzni přes deset tisíc návštěvníků.

V září uplynul rok od uvedení tunelového komplexu Blanka do provozu. O tom, že je to stavba nejen velmi užitečná, ale i profesionálně a kvalitně udělaná, svědčí její veliká obliba u řidičů i ocenění Stavba roku, které letos získala. Bohužel se však potvrdila i skutečnost, na kterou jsme průběžně poukazovali, a sice že tomuto unikátnímu dílu chybí dopravní návaznosti.

Na počátku roku jsme dokončili velmi náročnou a prestižní stavbu mezinárodního výzkumného centra ELI Beamlines v Dolních Břežanech. Velmi dobře si vedeme na rekonstrukci dálnice D1, kde investor chválí naše týmy za profesionalitu a rychlost, a naše cementobetonové povrchy jsou považovány za jedny z nejkvalitnějších na trhu. Jsou hotové tunely Radejčín a Prackovice na dálnici D8. Subterra dokončila průzkumnou geologickou štolu tunelu Radlice v Praze 5 a úspěšně zrekonstruovala úsek železniční trati Brno – Královo Pole – Kuřim.

I letos musím ocenit práci našich týmů v zahraničí. Osobně mne příliš netěší, že se musíme na zahraničních trzích tolik angažovat. Byl bych raději, kdybychom stavěli tunely, železnice a dálnice v České republice a zlepšovali životní úroveň našim spoluobčanům spíše než sousedům. Nicméně svoje lidi si musíme umět uchovat do budoucna, i když práce doma nebude. Navíc se zdá, že jsme se již zřejmě poučili z minulých chyb, protože u aktuálně dokončených nebo realizovaných projektů na zahraničních trzích se nám daří dosahovat přiměřených parametrů.

V listopadu jsme úspěšně předali investorovi tunel u Veitaströndu v Norsku a o pár dní poté se podařilo dokončit protipovodňová opatření na polské Nise. Probíhající výstavba 21 km dálnice S7 v Gdaňsku je dosud největší stavbou, kterou jsme v zahraničí realizovali. A po dvou

letech jsme opět získali novou zakázku v Bělorusku. Subterra dokončila v Německu práce na rekonstrukci tunelu Alter Kaiser Wilhelm a ve sdružení s BeMo Tunnelling získala další dva projekty.

Naše Skupina se i v letošním roce pilně zapojovala do aktivit souvisejících se společenskou zodpovědností. Kromě celé řady sponzorských a charitativních činností jsme například opět dvakrát darovali krev s Metrostavem. Stali jsme se hlavním partnerem unikátního Handy Cyklo Maratonu, který spojuje handicapované a zdravé sportovce i nesportovce. Na rozdíl od loňska jsme do něj letos postavili hned dva týmy, z nichž jeden byl tým smíšený ze zaměstnanců Metrostavu a Subterra. A nejen to. Tři desítky našich spolupracovníků pomáhaly v závodě jako dobrovolníci a vím, že mnozí ostatní našim týmům fandili. Děkuji všem, kteří nejen za Skupinu Metrostav udělali něco přínosného pro naše okolí, spoluobčany a lepší budoucnost.

Zmiňuji-li úspěchy, pak musím zmínit i výzvy, které nás čekají nejen v příštím roce, ale i v letech příštích. Tyto výzvy a odpovědi na ně mapuje strategie Skupiny. Jako klíčové pro nadcházející období vidíme několik oblastí. První je posouzení a případné prohloubení využití kapacit uvnitř Skupiny a posílení vnitroskupinových vazeb. Dále se zaměříme na práci s lidmi, chceme dát příležitost těm, kteří si ji zaslouží. Rovněž budeme dále hledat optimální model fungování na Slovensku, kde se chceme stát významným hráčem na stavebním trhu zejména v segmentu infrastrukturních projektů. Zaměříme se i na maximální využití našeho potenciálu v oblasti obchodu a marketingu. A nakonec se budeme věnovat posilování a udržování dobrého jména Skupiny Metrostav, k čemuž by mělo přispět mimo jiné také spuštění nových internetových stránek v příštím roce.

Letošní rok byl pro celý svět plný dramatických změn. Jsme svědky vojenských konfliktů na Východě a politických změn na Západě. V domácím prostředí pocítujeme prohlubování krize morálky. Ať už na tyto změny nahlížíme jakkoliv, společným jmenovatelem pro nadcházející rok bude patrně nejistota. Skupina Metrostav už ale v letošním roce ukázala, že se dokáže s nejistotami a krizemi pružně vyrovnat, a obstála. Máme dobrý tým, který již překonal mnohé překážky. Je třeba nelhat, nekrást a pracovat správně. Zvládneme to!

Vážení spolupracovníci, přeji vám všem příjemné prožití svátků a těším se na shledanou v příštím roce.
Jiří Bělohav, prezident Skupiny Metrostav

Hliníkové eloxované panely str. 3

Geologie je u Žiliny buď špatná, nebo ještě horší str. 3

Fotoreportáž: Předvánočním setkáním vládla skvělá nálada str. 4

Projekty roku 2016

V právě končícím roce 2016 pracovala společnost Metrostav na téměř 190 zakázkách nad 10 milionů korun. Zhruba stovku z nich letos úspěšně dokončila.

Stejně jako v posledních letech Metrostav buďoval v roce 2016 doma i v zahraničí objekty ze všech segmentů stavebnictví. Není možné všechny vyjmenovat, proto připomeneme jen některé. K úspěšně uzavřeným projektům se řadí třeba rezidence Sacre Coeur² (foto č. 2) nebo modernizace dálnice D1 v úseku Hvězdovice–Ostředek. V zahraničí se podařilo dokončit stavbu slovenské MVE Želiezovce či tunelu Langanes v Norsku (foto č. 3).

K nejvýznamnějším dlouhodobým stavbám, na nichž práce budou pokračovat i v roce 2017, patří rekonstrukce historické budovy Národního muzea (foto č. 1), modernizace trati Plzeň–Rokycany s tunelem Ejovice (foto č. 4) či oprava střechy haly železniční stanice Praha hlavní nádraží. Vzhledem k tomu, že všichni v Metrostavu pracují na tom, aby byl zásobník jeho práce naplněný, věříme, že i za rok bude výčet úspěchů bohatý.



Metrostav Open 2016

Už poosmnácté se sešli příznivci tenisu a firemní partneři Metrostavu na turnaji o pohár obchodního ředitele – tentokrát 26. listopadu a opět ve sportovním areálu v Modleticích u Prahy.

Obchodní ředitel Metrostavu Ing. Milan Veselský (foto č. 1) letos přivítal na kurtech čtrnáct dvojic hráčů, mezi nimiž byl i rekordní počet žen (foto č. 2) – s tenisovou raketou přišly hned čtyři. Všichni tenisté předvedli hodnotné sportovní výkony, a i když souboje byly urputné, v hale panovala – jako vždy – přátelská nálada a podání ruky (foto č. 3) zde nebylo jen formalitou.

A jak to letos dopadlo? Jana Krejčová s Janem Cucem a Petr Jindřich s Tomášem Kupcem (foto č. 4 zprava) byli třetí. Miroslav Frič a Tomáš Slaviček (foto č. 5 zprava) obsadili druhé místo. Z pohárů vítězů se nakonec zaslouženě radovali Kateřina Hejnová a Petr Fürst (foto č. 6). Bavili se ale dobře všichni zúčastnění, a o to šlo především. Na shledanou příští rok!



Pod Karlsruhe pracují raziči BeMo v klesu

Mezi stanicemi Ettlinger Tor a Marktplatz musí v Karlsruhe raziči firmy BeMo Tunnelling vyrazit asi 250 m dlouhý tunel lehkého metra pomocí NRTM v přetlaku vzduchu (foto č. 1). Práce zahájili podle plánu na konci ledna 2016 a měli by je dokončit na jaře 2017.

Po vyražení 2048 m dlouhého tunelu pod Kaiserstraße, který firma BeMo provedla pomocí bentonitového tunelovacího štítu, představuje pro zahraniční kolegy ze Skupiny Metrostav další velkou výzvu dokončení 250m tunelu pod Karl-Friedrich-Straße (foto č. 2). Kvůli zastiženým geologickým podmínkám a vysoké hladině spodní vody jej totiž musí vyrazit v klesu. Přetlak vzduchu v tunelu se přizpůsobuje okamžitému tlaku podzemní vody na konkrétním úseku ražby a dosud se pohyboval mezi 0,8 až 1,25 baru. Raziči, kteří zde pracují, musí vykazovat bezvadný zdravotní stav a jsou pod pravidelnou lékařskou kontrolou. Nesmějí být starší 50 let a jejich denní pobyt v přetlakovém prostředí je omezen na nejvýš 8 hodin.

Před zahájením ražeb si stavbaři museli připravit rozsáhlé zařízení staveniště s propustmi, kompresorovými stanicemi i bezpečnostními zařízeními. Aby bylo možné provést razič práce efektivně, bylo zapotřebí vypracovat i důmyslnou logistickou koncepci zohledňující provedení všech procesů s důrazem na zajištění BOZP. Mimo ražby ve velmi obtížných geologických poměrech zde další technický oříšek představoval podchod historické stoky městské kanalizace, která leží necelý metr nad tunelem.

Po asi 215 m délky se jinak dvoukolejný tunel pod Karl-Friedrich-Straße rozšiřuje až do plochy výrubu 180 m². Toto rozšíření je nutné proto, aby zde mohla být uložena třetí kolej pro křižovatku s tunelem pod Kaiserstraße. Pro

stabilitu výrubu a jako ochrana před vniknutím spodní vody je tu primární ostění jištěno 5 cm silnou vrstvou stříkaného betonu a čelba 10metrovými ocelovými jehlami.

Speciální jištění v poslední části tunelu

Aby práce na posledních asi 30 m rozšířeného tunelu proběhly bez problémů, jistí je nad kalotou injektážní deštník z asi 60 kusů až 20 m dlouhých mikropilot s průměrem 140 mm. Jsou těsně navrtány nad obrysem kaloty a zainjektovány cementovou suspenzí. Kromě zajištění stability čelby a omezení deformací tunelu odklání zatížení od historické stoky a odlehčují horní klenbu tunelu.

Součástí díla je i intenzivní monitoring objektů na povrchu a v mimotunelových částech. Dochází totiž k průniku stlačeného vzduchu do sklepů budov či kanalizace.

Přes všechny komplikace by měl tým BeMo, v posledním období posílený i o zaměstnance Subterra, zvládnout všechny práce v klesu do července 2017. Zdař Bůh!

Robert Dostál, foto archiv BeMo



Z Rokycan do Nezvěstic rychleji a bezpečněji

Stavbaři vedení týmem Ing. Ladislava Šabacha z divize 5 aktivovali letos v posledním listopadovém týdnu nové zabezpečovací zařízení na trati č. 175 mezi Rokycany a Nezvěsticemi. Na asi 13 km dlouhém úseku dráhy tým ukončili více než rok trvající práce, které zahrnovaly výměnu železničního svršku, sanaci železničního spodku a kompletní rekonstrukci vybavení trati.

Ing. Šabach říká: „Stavba byla rozdělena na 12 postupů, při nichž jsme pracovali 258 dnů ve výlukách. Koordinace veškerých činností potřebných během nich byla velmi náročná i vzhledem k tomu, že přístupy na staveniště z okolních polí byly omezené a projekt je nadto vůbec neřešil. Nutnost dopracovat projektovou dokumentaci během stavby ostatně představovala další komplikaci zákazky. Nedostatků projektu zapříčinil jednak chvat na jeho dokončení kvůli nutnosti vyčerpat včas dotace a pak také rychlý vývoj zabezpečovacích technologií, jejichž změny se promítly i do stavební části díla. Návrh sanace železničního spodku jsme navíc museli upravit, protože jsme v trase zastihli jiné geologické podmínky, než jsme čekali.“

Modernizace úseku mezi Rokycany a Nezvěsticemi, financovaná z fondů EU, přinesla výhody cestujícím i železničářům. Třeba zrychlení jízdy, zvýšení pohodlí pasažérů či zvětšení bezpečnosti a propustnosti vytižených tratí.

Práce skončila, zkušenosti zůstávají

Zaměstnanci střediska kolejových staveb divize 5, kteří stavbu nejen řídili, ale také vlastními silami budovali, si z ní odnesli řadu cenných zkušeností umocněných také bezproblémovou spoluprací s partnery. Revitalizaci této části dráhy totiž divize 5 prováděla jako lídr ve sdružení spolu s firmami Chládek & Tintěra a EDIKT.

Posledním úkonem, který železniční úsek (foto) čeká příští rok, bude závěrečné přebroušení kolejnic – ovšem až po nájezdu předepsaného počtu vozokilometrů, které se počítají jako násobek počtu projetych vozů a ujetých kilometrů. Stavbaři už ale při něm po kolejích chodit nebudou. Úkol provede broušící vlak, který průjezd ostatních souprav na modernizované trati nijak neomezí.

–red–, foto archiv stavby



Trať číslo 175 Rokycany–Nezvěstice	
Délka úseku	cca 13km
Počet přestavovaných mostů	3
Počet přestavovaných propustků	34
Počet přestavovaných úrovnových přejezdů	24
Počet přestavovaných přečhodů	2
Počet přestavovaných železničních stanic	2
Počet dotčených železničních stanic	4
Počet přestavovaných železničních zastávek	6
Počet přestavovaných vleček	9

P T Á M E S E

Jana Kučery, vedoucího projektu z divize 9



Týden po maturitě na stavební průmyslovce nastoupil Jan Kučera do Metrostavu a zůstal mu věrný – v divizi 9 pracuje už pětadvacátý rok. Teorii nahradil praxí a chutí do práce. Nadřízení mu dali dobrou školu i důvěru a z mistra na stavbě rodinných domků se postupně vypracoval až k řízení rekonstrukce historické budovy Národního muzea v Praze (Muzea), která patří k nejdůležitějším současným stavbám Metrostavu.

Je rozdíl vést běžnou stavbu a rekonstrukci Muzea?

Mám velký pocit odpovědnosti za vedení každého projektu. Oproti pěti stavbám v Karlových Varech, UCEEB v Buštěhradu či City Tower a Sacre Coeur² v Praze, které jsem vedl dříve, přibývá u rekonstrukce Muzea navíc závazek ke kulturnímu dědictví. Je to pro mě prostě práce nad rámec běžné stavby. I když jsme na stavbách pod dohledem investora, médií či veřejnosti, největší tlak na mě vyvíjí můj vlastní úmysl udělat všechno tak, abych sám byl s dílem spokojený. Abych se pod něj mohl beze studu podepsat a obstát v očích příštích generací.

Stavíte ve sdružení. Jak se vám v něm pracuje?

Už od roku 2001 mám většinou na starost projekty budované ve sdružení a u těch je práce složitější, než když dílo řídíme sami. Naučit se v krátké době spolupracovat se zaměstnanci jiných společností s různou firemní kulturou je pokaždé výzva. Tým pro Muzeum je navíc složený hned ze čtyř skupin techniků – kromě mistrů, stavbyvedoucích a příprávků z Imosu Brno a Průmstavu je v něm z Metrostavu vedle divize 9 zastoupena i divize 1. Společný realizační tým je tak pro všechny velká zkušenost i škola, protože se způsob práce každého trochu liší. Vlastně jen stavbu Sacre Coeur², od které jsem kvůli Muzeu odešel, jsme vedli samostatně. A smekám před kolegy Lukášem Březinou a Filipem Křesťanem, že ji v tak krátkém termínu po zhotovení hrubé stavby dokázali úspěšně dokončit.

Kolik lidí dnes na rekonstrukci Muzea denně pracuje?

Jak se ochladilo, ubyli fasádníci. Takže tak kolem 200.

Každá rekonstrukce památkově chráněné budovy je složitá. Co je dnes u Muzea nejnáročnější?

Stavebně je to určitě podchycení konstrukcí historické budovy v místě, pod kterým musí podojit spojovací chodba – tedy mezi uliční fasádou do Vinohradské a východní dvoranou, kde pod základy musíme vyhloubit a zajistit osm metrů hlubokou stavební jámu. Muzeum je sice v těch místech půdorys, která nás zajímají, založené na únosných křemencích, ale pod nimi jsou měkké břidlice. A těsně nad nimi leží základové spáry našich nových konstrukcí. Hlubinné zakládání pomocí mikropilot a mikropilotových bárek tady doplňují ocelové a železobetonové prvky. Jejich spolupůsobením se zatížení od horní stavby přenesou do podloží, než pod původními základy vytěžíme potřebný prostor a vybetonujeme konstrukce spojovací chodby. Ta pak musí projít pod ulicí přes šterky a písky v korytě bývalého Vinohradského potoka, aby vedle budovy bývalého Federálního shromáždění skončila v neúnosných navážkách. Ale i se složitými základovými poměry si poradíme. Naši práci můžete sledovat prostřednictvím webových kamer on-line na www.nm.cz.

Náročné je i oprava oken v uličních fasádách. Proč?

Protože v nich stavitelé použili před více než sto lety extrémně velká, dvojítká a ven otvíravá okna z měkkého dřeva. A ta po repasi musí splňovat nejen nároky památkářů, ale současně i projektem předepsané a těžko naplnitelné požadavky na vodotěsnost, průvzdušnost a tepelné technické vlastnosti. Vnější křídla proto budou nová, sice také dřevěná a podobné profily jako původní, ale s izolačním dvojsklem, čímž zase budou těžší. Vnitřní křídla a rámy ale zůstávají původní, opravují se pouze degradované části a budeme dělat nové fládry.

Blíží se konec roku. Co byste přál do toho nového?

Ať jsme zdraví, ať se nám daří a ať všichni odvádíme takovou práci, za niž se v budoucnu nebudeme muset stydět. Ať prostě stavíme stejně dobře jako naši předci, kteří vybudovali Národní muzeum.

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Stadion Viktorie Plzeň patří k nejmodernějším

Před pár dní skončilo podzimní kolo 1. fotbalové ligy a s ním i rozsáhlá dostavba a rekonstrukce fotbalového stadionu Viktorie Plzeň ve Štruncových sadech v Plzni.

Modernizace stadionu z 50. let 20. století odstartovala v dubnu 2011. V několika jejích fázích tu byly odstraněny valy pod ochozy nekrytých tribun a na jejich místě vyrostly tribuny nové. Po zrušení atletického oválu se trávník přesunul o 18 metrů blíž k hlavní tribuně a dílo završila stavba dvou věží v rozích stadionu a modernizace hlavní tribuny. Vzniklo tak ucelené sportoviště, kde si diváci mohou pohodlně vychutnat fotbalovou atmosféru.

Stavbu první etapy – severní, východní a jižní tribuny stadionu – řídil Pavel Zezulák z plzeňské oblasti divize 1. Čtyři další úspěšně zvládl tým jeho kolegy Ing. Miroslava Kšíra, který vzpomíná: „Za zmínku určitě stojí všechny části díla, které jsme s naším týmem provedli. Ale každé, když někdo řekne fotbalový stadion, si vzpomenu na rekonstrukci hlavní tribuny z roku 2013, kdy jsme



prakticky v průběhu 3,5 měsíce zrekonstruovali celé 1. a 2. podlaží tribuny včetně sedadel ve spodní části a schodišť. Možná i proto, že to pro mě byla etapa první.“

Poslední etapa stavby proběhla v rekordním čase

Při závěrečné části rekonstrukce, kdy ve Štruncových sadech rostly severní i jižní věž (foto č. 1) a hlavní tribuna dostala nový kabát i moderní interiéry (foto č. 2), se tým Ing. Kšíra potýkal hlavně s krátkými termíny. „Kvůli nedostatku času a nutnosti dodržovat technologické postupy musely práce probíhat nepřetržitě, a to včetně sobot a nedělí,“ dodává Ing. Kšír. Oddych pro stavbaře představovaly jen dny, kdy se na stadionu hrálo. Při zápasech evropské ligy museli přerušit práce jeden den před utkáním a v den zápasu. Nepracovalo se ani ve dnech, kdy se odehrávaly zápasy domácí ligy. „Další omezení platila při rekonstrukci hlavní tribuny, kde jsme museli přerušit práci většinou na dvě hodiny při každém tréninku domácího mužstva A,“ upřesňuje vedoucí projektu.

Dnes je stadion kompletně zrekonstruován snad s výjimkou střechy hlavní tribuny a dalších menších úprav, které investora ještě čekají. Po zimní pauze tak fotbalisté najdou v Plzni svatostánek, který splňuje nejpřísnější kritéria pro pořádání mezinárodních zápasů všech úrovní a patří mezi špičku nejen v Česku, ale i v Evropě. „Rád bych na závěr vyzdvihl pracovitost, obrovskou časovou flexibilitu a obětavost všech členů našeho týmu. Zejména díky tomu se nám podařilo stavbu zvládnout ve vysoké kvalitě a v požadovaném termínu,“ uzavírá Ing. Kšír.

Martina Vampulová, foto archiv stavby

Další obytná stavba pro téhož investora

Divize 1 zahájila stavbu dalšího bytového komplexu Vivus. Obytný soubor Zelený dvůr vyrostl ve vnitrobloku staré zástavby v pražských Holešovicích a zároveň vyplní proluku mezi domy na křižovatce frekventovaných komunikací – ulic Dělnická a Osadní. Pro investora s obchodní známkou Vivus staví Metrostav již druhým rokem také areál čtyř bytových domů v Uhřetěvsi.

Nový projekt vzniká z velké části na ploše bývalého výrobního areálu, kde v posledních letech sídlily provozovny autosalonu a autoservisu. Původní Továrna na kovové a bronzové barvy J. Materny zde ale byla vybudována už na začátku 80. let 19. století. Největšího rozvoje dosáhla za první republiky, kdy byla podle návrhu architekta Rudolfa Stockara postavena kubistická stavba administrativní budovy při ulici Dělnická. Po válce areál několikrát změnil výrobní program a postupně došlo k řadě jeho úprav. Poslední přestavba se datuje do 90. let minulého století. Kubistická administrativní budova nicméně přežila a v roce 2012 se stala národní kulturní památkou.



Obytný soubor Zelený dvůr zahrnuje výstavbu čtyř domů a v zadním traktu dostavbu původní administrativní budovy (vizualizace). Vzhled nového komplexu má přitom zejména v uliční frontě odpovídat podobě okolní zástavby.

Umístění areálu klade velké nároky na logistické zajištění díla. Výkop stavební jámy do hloubky téměř osmi metrů a způsob jejího zabezpečení podél ulic Osadní i Dělnická zamezuje vjezd na staveniště. Málo je i volných ploch použitelných pro zázemí a skladování materiálů. „V tuto chvíli řešíme úpravu postupu výstavby, změnu jištění stavební jámy a nastavení harmonogramu tak, abychom si alespoň po nějakou dobu vjezd na staveniště zajistili,“ vysvětlil vedoucí projektu Ing. Vladislav Jevochin.

V Holešovicích vyrostle přes sto bytů, budou tu i ateliéry a komerční prostory. Čtyři domy různé výšky spojí podzemní garáže s 99 místy. Mladý tým divize 1, který zahájil práce letos v říjnu, má stavbu předat do dvou let. Termín dokončení bude podle Ing. Jevochina závislý na tom, co se objeví při archeologickém průzkumu, a rovněž na definitivní podobě rekonstrukce objektu, který je kulturní památkou.

Druhou stavbu pro Vivus staví divize 1 v Uhřetěvsi

Metrostav staví pro stejného investora i v další lokalitě. Projekt Vivus Uhřetěves, který řídí tým Ing. Martina Kocha, se už ale chýlí ke konci. Obytný soubor čtyř domů, umístěný v těsné blízkosti tamějšího náměstí, nabídne po dokončení na 180 bytů a 15 komerčních jednotek. „S kolegou Kochem jsem v častém kontaktu a zkušenosti a poznatky jeho týmu s prací a postupy našeho společného investora jsou nám vítanou pomocí,“ říká Ing. Jevochin.

Blanka Růžičková, vizual. archiv stavby

Geologie je u Žiliny buď špatná, nebo i horší

Na rozestavěném úseku dálnice D1 v úseku Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka se 5. prosince uskutečnila slavnostní prorážka jižního tubusu tunelu Žilina (foto). Tuneláři se při ní radovali společně s pozvanými hosty, mezi kterými byl i předseda Žilinského samosprávného kraje Juraj Blanár, generální ředitel slovenské Národní dálniční společnosti Ing. Juraj Valent a obchodní ředitel Metrostavu Ing. Milan Veselský.

„Pro prorážku jsme si všichni na chvíli oddechli. V tak komplikovaném horninovém masivu jsem totiž zatím nepracoval. Skutečnost byla navíc ještě horší, než jsme se obávali. Razit tunel s plochou výrubu od 102 m² až po 138 m² v silně zvlněném flyšovém pásmu povrchově zvětralých jílovců a pískovců se šterky, když nadloží nepřekročilo 30 m, bylo velmi obtížné. Nebyla to prostě vůbec žádná legrace,“ hodnotí odvedenou práci vedoucí projektu Ing. Andrej Korba z divize 5 Metrostavu.

Oba tubusy tunelu Žilina s raženou délkou kolem 650 m buduje Metrostav ve sdružení s Doprastavem metodou NRTM a právě směna slovenských kolegů prorazila otvor v čelbě mezi ražbou jižního tubusu ze západního

portálu a protiražbou z východního. Dnes v něm stavbaři provádějí profilace a ražbu výklenků.

Na prorážku se chystá i severní tubus

Také v severním tubusu prodlouží dílo ražba i protiražba. Kvůli špatné geologii i zde běží velmi pomalu, někdy se tunel prodlouží jen o 10 metrů za měsíc. Kvůli zajištění výrubu i pro bezpečnou stavbu primárního ostění je tu nutné vynaložit obrovské úsilí a prostředky na zajištění horniny v předstihu čelby v podobě deštníků, kotvení čelby, uzavírání profilu kaloty dočasnou protiklenbou, injektáží a v krajním případě zlepšením horninového prostředí pomocí tryskových či tlakových injektáží. V popisu denní práce proto převažuje profilace kapliček, jak se říká rozšířenému profilu tunelu pro vrtání mikropilotového deštníku, či vrtání a vysokotlaká injektáž čelbových kotev.

Na tunelu Žilina dnes pracuje 72 razičů a 16 techniků z divize 5 a prorážku severní trouby očekávají koncem ledna nebo začátkem února. Další deset betonářů pak tým posílí při provádění definitivního ostění. Zdař Bůh!

–red–, foto archiv stavby

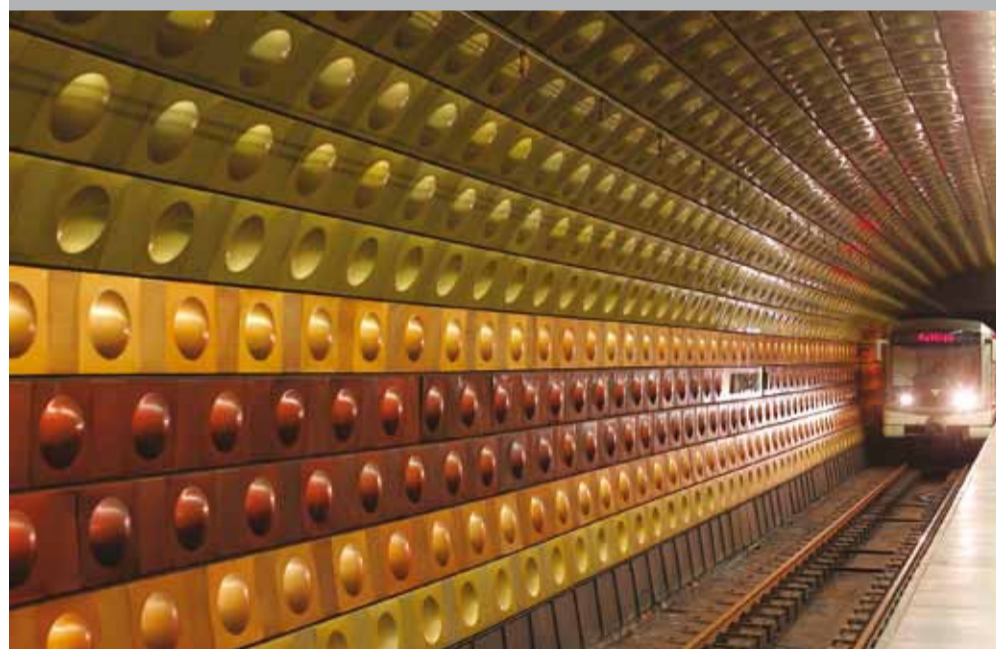


Na Slovensku bylo letos v listopadu v provozu téměř 464 km dálnic, z toho asi 15 km v polovičním profilu. Dálnice D1 z Bratislavy přes Žilinu až na Ukrajinu má mít konečnou délku přes 516 km. Auta už jezdí po 366 km z nich, 54,51 km je rozestavěných. Patří mezi ně i 11,32 km dlouhý úsek Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka, který pod vedením Doprastavu buduje sdružení firem STRABAG, Metrostav a Váhostav SK. Stavba by zde měla skončit v lednu roku 2018.

21

je číslo udávající počet ocenění, která v roce 2016 získaly stavby Metrostavu v České republice. K tomu je ještě nutné připočítat polskou cenu pro varšavský most, o níž informuje text na str. 1.

METROSTAV SLAVÍ 45 LET SVÉ EXISTENCE



Hliníkové eloxované panely na lince A

V posledním díle seriálu věnovanému výtvarnému umění v pražském metru nemůžeme opomenout dílo, které je jeho signifikantním prvkem. Každý ho zná, a ten, kdo jej vidí poprvé (především cizinci), pak naše metro obdivuje o to více. Řeč je o legendárních panelech z eloxovaného hliníkového plechu, které vedle rozmanité barevnosti charakterizuje středová buď konvexně, nebo konkávně vypouklá kalota.

Tento prvek, jehož prvotní funkcí bylo třístí zvukovou vlnu, navrhl pro první provozní úsek trasy A šéf architekt pražského metra, urbanista a malíř Jaroslav Otruba, který se narodil před sto lety, 11. listopadu 1916 v Olomouci. Ke studiu na Fakultě architektury a pozemního stavitelství ČVUT v Praze se zapsal v roce 1934. Architekturu studoval u Antonína Mendla, urbanismus u Aloise Mikuškovice a malbu spolu s kresbou pak v ateliéru profesora Oldřicha Blažíčka.

V roce 1939, tedy po uzavření českých vysokých škol, nastoupil do projektové kanceláře Gočárových Žáků Františka Stalmacha a Josefa Svobody, kde pracoval až do konce války. Po jejím skončení, kdy složil státní zkoušku, přijal místo asistenta na Fakultě architektury ČVUT, kde působil až do roku 1960 v Ústavu architek-

tury zdravotnických staveb, který spoluzakládal. Poté pracoval jako vedoucí projektant ve Státním ústavu dopravního projektování, z něhož byl delimitován do nově ustanoveného Metroprojektu, kde měl jako hlavní architekt metra na starosti jeho projektovou přípravu. A právě zde v roce 1976 vznikl jeho návrh obkladových panelů pro staniční tunely linky A.

Přestože byla první trasa A otevřena již roku 1978, příslušná osvědčení získal vynález obkladů až v prosinci 1982. Přidanou hodnotou Otrubova vizuálně podmanivého panelu, často ztotožňovaného s aktuálním op-artem (z angl. optical art – optické umění), byl výrazný světelně kinetický efekt rozehrávaný reflektory příjíždějící soupravy. Díky různým kombinacím vzdutých a vypouklých panelů, úhlu pohledu čekajících cestujících a také kvůli jiné barevnosti každé ze stanic byl tento efekt pokaždé jiný a neopakovatelný. Barevnost jednotlivých stanic, která měla (a dodnes tomu tak je) usnadnit jejich identifikaci, navrhl grafik Jiří Rathouský, tvůrce písma Metron, s nímž se v metru, byť jen ve formě nápisů se jmény stanic, dodnes setkáváme a u kterého náš seriál započal.

Jakub Potůček

4255

fanoušků na Facebooku

Před čtyřmi lety si Metrostav jako první stavební firma v České republice založil facebookový profil, kde zveřejňuje informace a zajímavosti ze staveb i ze života firmy. V oblíbenosti jasně vedou technicky zaměřené příspěvky z našeho oboru. <https://www.facebook.com/Metrostav/>

Byrokrat Cup 2016

Po roce byl opět ukončen seriál sportovních akcí pro firmy Byrokrat Cup, kterého se pravidelně účastní i tým Metrostavu. Také letos porážel konkurenci a celkově se umístil na krásném třetím místě.

Do letošního ročníku se dohromady zapojilo 82 týmů. Porovnat své síly mohly v 11 sportech v 15 dílčích turnajích, jejichž jednotlivé souboje se odehrávaly na venkovních i vnitřních hřištích. Metrostav se letos přihlásil do pěti sportů – plážového volejbalu, golfu, stolního tenisu, volejbalu a bowlingu – a za umístění v daných disciplínách získal 51 bodů. Sportovní snažení v uplynulém roce mu tak vyneslo 3. místo. První tým adidas Coty přitom při 12 účastech získal 95 bodů a druhá FORTUNA nashromáždila z devíti účastí 73 bodů. Velkým závěrečným bojem v bowlingu, který spojoval napětí, nervozitu, touhu, snahu a nakonec i vítězný a radostný pokřik, Metrostav přeskočil hned několik družstev a hlavně tým společnosti Johnson & Johnson, který získal jen 49 bodů a skončil tak až čtvrtý.

Je sympatické, že se spolupracovníci ze zaměstnání rádi setkávají ve volném čase a spojují svoje úsilí i propotí trika ve sportovním zápolení, a to napříč všemi divizemi, centrálou Metrostavu i jeho dceřinými společnostmi. Poděkování proto patří všem 23 kolegům, kteří v Byrokrat Cupu 2016 zabojovali a přispěli k úspěchu našeho týmu. Věřím v zachování dobré sportovní nálady i v příštím roce 2017. Takže: SPORTU ZDAR!

Lukáš Holeček

Až se léto zeptá...

Cyklisté z týmu, který absolvoval Metrostav Handy Cyklo Maraton 2016 pod jménem Skupina Metrostav, společně trénují na příští ročník náročného závodu.

V polovině října se tři z nich – Martin Souček, Miroslav Zobaník a Zdeňka Kouřimská – doplnění o Zdenčina švagra Martina Cindra (foto) vydali napříč Českou republikou, aby za tři dny ujeli 650 km z jejího nejzápadnějšího bodu u Aše přes geografický střed státu až k Jablunkovu na polských hranicích. Dosáhnout hodnotný sportovní výkon jim pomohl doprovod Jany Cindrové a Martina Jichy.

Cyklisté měli po celou dobu jízdy zapnutou mobilní aplikaci EPP – Pomáhej pohybem a získané body se chystají přiřadit patronovi svého týmu Honzovi Kopeckému na nákup handbiku. Příští rok by se totiž chtěli do cyklo maratónu zapojit aktivně. Více najdete na facebookovém profilu se zkratkou názvem MHCMMTS.

–red–, foto archiv týmu



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Předvánočním setkáním kolegů s obchodními partnery vládla skvělá nálada

V prosinci se už léta pracovníci jednotlivých divizí Metrostavu scházejí na předvánočních večírcích, aby poděkovali kolegům i obchodním partnerům za dosavadní spolupráci a popřáli jim všechno nejlepší do blížícího se nového roku. I když letošek nebyl vždycky veselý, v jeho závěru se lidé dobře bavili (foto č. 1). Ředitel divize 9 Ing. Petr Záborský (foto č. 2) a jeho kolega Ing. Martin Plich, který vede divizi 3 (foto č. 3), pozvali své hosty do klubu SaSaZu, aby jim 1. prosince nabídli jako poděkování koncertní vystoupení rock-folkového tria Michal Prokop & Luboš Andršt & Jan Hrubý (foto č. 4) a skupiny Pavol Habera Trio, v němž zpěvák a kytarista slovenské kapely Team doprovodil klavírista Juraj Tatár a bubeník Ludo Srnec (foto č. 5). Divize 11 se sešla ve stejný den, ale v prostorách Žižkovské věže a za hudebního doprovodu popové česko-německé zpěvačky Debby (foto č. 6). Večerní program zahájil s úsměvem ředitel divize Ing. Zdeněk Ševčík (foto č. 7) a dobrá nálada kolem něj panovala až do pozdních nočních hodin, což dokládají i další fotografie v divizním archivu, které pořídila Michaela Říhová. Do Letenského zámečku přijala 6. prosince pozvání kolegů z divize 4 zpěvačka a kytaristka Lenka Filipová. Od jejího ředitele Ing. Josefa Neuwirtha si jako poděkování za pohodové vystoupení odnesla i velikou kyticí (foto č. 8). Všichni, kdo na předvánoční večírky letos přišli, se prostě jako vždy výborně bavili. Rok 2016 proto skončil pro Metrostav příjemně – úsměvem, hudbou i tancem (foto č. 9). A protože vždycky, když něco hezkého končí, něco jiného začíná, věříme, že i do roku 2017 všichni vstoupí s optimismem a usměvavou tváří.

Vánoce za hranicemi

Také letos stráví většina pracovníků Metrostavu vánoční svátky s rodinou. I kdyby je ale slavili v zemích, kde řada z nich pracuje, setkali by se s podobnými zvyky a obyčejí, jaké znají z domova.

Jak se slaví Vánoce ve Finsku

Stejně jako u nás je i ve Finsku nejdůležitějším vánočním svátkem Štědrý den. Ráno tu snídají rýžový náky se zapечenou mandlí. Kdo ji najde, do roka se vdá nebo ožení. Dopoledne děti zdobí stromky. V poledne je ve městě Turk po finské hymně přečtena finsky a švédsky deklace Vánočního míru. Tato tradice sahá až do roku 1320 a přikazuje všem chovat se o svátcích způsobně.

V podvečer všichni chodí na hřbitov zapálit svíčky. Potom hrají hry, zpívají koledy a saunují se. Na tradičním vánočním stole nesmí chybět lanttulaatikko či porkkana-laatikko, tedy pekáček s dušeným tuřínem nebo mrkví a hlavně bramborová kaše. Peče se šunka, nechybějí různé druhy ryb, masové kuličky a salát z červené řepy. Jako dezert se podává švestková polévka (kiisseli) a perník.

Pak z vesničky Korvatunturi dorazí s dárky Joulupukki a zeptá se: „Onko täällä kilttejä lapsia?“ (Jsou zde nějaké hodné děti?). Jméno finského Ježíška pochází ze slova Joulu, které znamená Vánoce, a z názvu staré tradice nuuttipukki, při níž se lidé oblékali do kozích kůží. Na rozdíl od jiných vánočních postav má Joulupukki konkrétní podobu. Nosí teplé červené oblečení, v ruce obvykle drží vycházkovou hůl a cestuje v saních tažených soby. Takže vlastně vypadá skoro jako americký Santa Claus, jen jeho spřežení nelétá a s Joulupukim navíc přijíždějí pidimužici, kteří odnášejí zlobivé děti do ledového království.

Vánoční zvyky a tradice v Polsku

V Polsku začínají Vánoce večer 24. prosince v okamžiku, kdy se na nebi objeví první hvězda. Slavnostní večeri zahajuje lámání posvěcené oplatky, o kterou se lidé na symbol shody dělí. Zvykem je prostírat u tabule jeden talíř s přiborem navíc pro případného hosta. Samotná večere se skládá z dvanácti postních chodů symbolizujících dvanáct měsíců v roce. Hlavním jídlem je smažený kapr nebo jiná ryba. Předtím se obvykle podává červený boršč s uszkami, což jsou taštičky s houbami, které tvarem připomínají uši, pak pierogi, tedy taštičky se zelím a houbami. Pro Slezsko je typickým dezertem moczka, namočený perník, a také makůvky – rohlíky máčené ve sladkém mléce a obalované v máku. Typická je také kutia, kaše, jejímž základem je pšenice, med, rozinky či mandle.

Dárky v Polsku nosí i o Štědrém večeru Mikuláš, ale častěji Dziewięćki, Aniołek anebo Gwiazdor či Gwiazdka. Snad nikdo potom nechybí na půlnoční mši nazývané pasterka, která připomíná pastýře, jež jako první navštívili Ježíše. Jesličky v kostele mívají v pozadí místo betlémské krajiny polská města a historické stavby. Krásné Vánoce!

Viditelná reklama

Na slovenských silnicích a stavbách od Košic až po Bratislavu se veřejnost může nově setkávat s osmi nákladními vozy MAN s návěsy Schwarzmüller v červené barvě a s bílým nápisem Metrostav (foto). Pořídila si je totiž jeho dceřiná společnost Doprastav Asfalt a dělají tak vlastně reklamu oběma firmám.

Doprastav Asfalt ročně vyrobí 300–350 tisíc tun asfaltových směsí a všechny vstupní materiály – drčené kamenivo i štěrkodř – musí z lomů rozvážet do výroben po celém Slovensku. Až do nárůstu výše zmíněných nákladních vozidel s nosností až 20 tun si Doprastav Asfalt na dopravu materiálu najímal subdodavatele. Od letošního června to už ale neplatí a kolegové na Slovensku jsou tomu rádi – zvýšili si totiž kromě operativnosti i konkurenceschopnost v soutěžích. „Věříme, že se náš vozový park časem ještě rozroste a pokryje naši dopravní potřebu alespoň z poloviny,“ říká předseda představenstva a ředitel Doprastavu Asfalt Ing. Rastislav Löffler.

Zdroj Doprastav Asfalt

