

Novou částí trasy metra A už projíždějí vlaky

více ve fotoreportáži na str. 4



KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

Zapište si termín do kalendáře

Jarní akce Daruj krev s Metrostavem letos proběhne v pátek 17. dubna od 7.30 do 12 hodin v Centru vzdělávání Skupiny Metrostav v přízemí objektu Palmovka Park II.



Další přímý přenos

Na internetových stránkách www.metrostav.cz přibyl v sekci Webkamery on-line záběry ze stavby rezidence Sacre Coeur II v Praze na Smíchově, kterou řídí Jan Kučera z divize 9. Dnes na ní

pracují zejména oceláři divize 3 z týmu Ing. Daniela Riedla a betonáři divize 6 vedení Ing. Markem Kubrem.

Pečeť kvality pro značku Metrostav

Metrostav získal ocenění Czech Business Superbrands za rok 2015. Mezinárodní program Superbrands vznikl před více než patnácti lety ve Velké Británii. Značky jsou pro udělení jeho ocenění vybírány na základě obchodních výsledků, firmy tedy nemohou o nominaci žádat.

Small Modular Reactors 2015

Ve čtvrtek 12. února se v Praze uskutečnila mezinárodní konference Malé jaderné reaktory, která se mezi jiným věnovala i potenciálu jejich využití pro tuzemskou energetiku. Metrostav byl jejím hlavním partnerem.



Dopravní podnik hlavního města Prahy

www.mhd140.cz

Dopravní podnik hl. m. Prahy si letos připomíná výročí 140 let pražské MHD, 90 let od zahájení pravidelného provozu autobusů a 30 let od zprovoznění prvního úseku trasy metra B. K těmto

jubiléum připravuje bohatý program, na jehož akce najdete pozvánky na webové adrese zaznamenané v titulku.

Na pomoc potřebným

Malou vodní elektrárnu Štětí, kterou na Labi postavilo sdružení Metrostavu a Zakládání staveb pod vedením týmu Ing. Jiřího Škrance z divize 6, si 24. února prohlédli zástupci nejvyššího vedení Komerční banky. V čele jejich doprovodu byl viceprezident Skupiny Metrostav Ing. František Kočí (foto třetí zprava).

Elektrárna, která byla od loňského 17. září ve zkušebním provozu, vyrobila do konce roku 2014 – díky turbínám pojmenovaným Dominika a Hana – zhruba 9 GWh elektřiny, což odpovídá plánovaným parametrům.

Zvláštností toho projektu bylo nejen to, že jej dodavatelské sdružení vybudovalo na klíč včetně technologie, ale navíc zajistilo i jeho financování až do dokončení díla a jeho předání uživateli. Obecně prospěšná společnost Energiea by chtěla provozem malé vodní elektrárny Štětí získat stálý zdroj prostředků na podporu neziskových aktivit, které provozuje v partnerství s Nadačním fondem Klíček, a do nichž spadá zejména dětská hospicová péče. K refinancování projektu by mělo dojít v blízké době.



METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

Hvězda, která nespadne



V roce 2014 bylo v Praze dokončeno 149 000 m² moderních kancelářských ploch a jejich celková výměra v metropoli tak přesáhla hranici tří milionů. Do 183 000 m² kanceláří, jejichž dokončení je plánováno na letošek, přispěla hned začátkem roku divize 3, jejíž tým vedený Ing. Kamilem Štroblem získal 13. února kolaudační souhlas pro novostavbu budovy C s plochou 5000 m² v Meteor Centre Office Parku na rohu Thámovy a Sokolovské ulice v Karlíně.

„Problémy s výstavbou na minimálním staveništi v centru města kolegové dobře znají. My jsme se však navíc během 11měsíční stavby stihli seznámit i s techno-



logií obvodového pláště, který zatím nikdo v České republice nedělal,“ řekl vedoucí projektu a vysvětlil: „Budovu s předřazenými arkýři jsme totiž směrem do ulic (titulní foto) a částečně i do dvora (foto č. 1) obkládali keramickými deskami Laminam. Měly základní rozměr 3 x 1 metr, tloušťku pouhých 5 mm a vytvořily povrchovou vrstvu první provětrávané lepené fasády svého druhu u nás.“

Neglazované desky Laminam jsou velmi tvrdé, odolné a mají minimální nasákavost. Vyrábějí se z jílových surovin mletím za mokra s přidáním žulového i metamorfovaného kameniva a keramických barviv. Jsou lisované speciálním tvářením ve zhutňovači a slinuté hybridním vypálením při 1200 °C. Z jejich široké barevné škály vybrali architekti z ateliéru Aukett pro budovu C desky světle béžové a černé. Jen asi desetina z nich mohla být přilepena v plném formátu, rozměry ostatních museli

fasádníci doměřit na stavbě a nechat nařezat pomocí vodního paprsku ve vzdálené řezárně.

Na stavbě, kterou divize 3 převzala až po dokončení základové desky, se podíleli i zámečníci divize 1, zedníci divize 9 a hlavně betonáři divize 6. „Tým Petra Hanzlíka musím pochválit. Hrubou stavbu dokončil o měsíc dřív,“ konstatoval Ing. Štrobl a dodal: „Budovu jsme podle smlouvy předali v kolaudačním minimu. Má podzemní dvoupatrové garáže, v přízemí (foto č. 2) obchody, v pěti patrech kanceláře a v posledním podlaží osm bytů.“

Investor je s hotovým dílem spokojený. Jak se budova odhalovala z lešení, začala totiž umístěním i elegancí



přítahovat pozornost klientů, takže už dnes působí v jejím prvním patře jazyková škola. Meteor by tak mohl – díky svému jménu – vyplnit nejen přání jejich žáků, ale přinést i uznání a úspěch všem, kdo se na jeho výstavbě podíleli.

Meteor (řecky meteóra, z met-aēr – odehrávající se ve vzduchu; ve starší češtině také povětroň nebo létavice) je světelný jev, který nastává při průletu drobného kosmického tělíska (meteoroidu) zemskou atmosférou. Velmi jasnému meteoru se říká bolid. Zbytky hmotnějších meteoroidů, které dopadly na Zemi, jsou známé jako meteority. Lidově se meteor označuje jako padající hvězda a s tou je spojena pověra, že kdo ji vidí padat a něco si přitom přeje, přání se mu vyplní. Zdroj Wikipedie

4. března 2015 / 4 / XXVII

Ptáme se: Ing. Davida Vaníčka, obchodního náměstka divize 9 str. 2

Společnost Subterra zesiluje pozici na zahraničních trzích str. 2

Dálnice, letištní plochy, silnice, stezky a parkoviště díl I str. 3

Na pražské trati už divizi 5 zbývají jen drobné úpravy str. 3

Pohoda pro Pohodu

Od loňského července zastihnete tým Ing. Pavla Brožka z jihomoravského regionu divize 1 v olomouckém domově seniorů. Samozřejmě tam netráví zasloužený odpočinek, ale usiluje o to, aby názvu Pohoda, jak se toto sociální zařízení v městské čtvrti Chválkovice jmenuje, uzpůsobil životní prostředí tamějších obyvatel.

„Rekonstrukci obou nadzemních podlaží budovy, jejíž základ byl postaven ve 40. letech 20. století, máme rozděleno do tří etap,“ popisuje vedoucí projektu a pokračuje: „Levé křídlo jsme předali hotové koncem letošního ledna a už je plně obsazené. Ve středním poběží do června stavba a v pravém zatím lidé bydlí postaru. Objekt má ale ještě jedno podlaží, podzemní, kde je soustředěno zázemí zajišťující plný provoz zdejšího areálu, třeba výměňková stanice, prádelna či kuchyňské sklady. Naším nejosložitějším úkolem je proto pracovat tak, abychom nepřerušili dodávky vody a tepla a neomezili fungování domova.“

Stavbaři dnes v areálu pracují především v interiérech, kde upravují dispozice a mění technická zařízení, aby vylepšili životní podmínky seniorů ve staré budově. Zakázka Metrostavu proto obsahuje i dostavbu evakuačního výtahu. Vzhledem k tomu, že všechny zdejší objekty už jsou zateplené a mají tedy i novou fasádu, jsou senioři ve Chválkovicích na stavební ruch zvyklí. Divize 1 jejich domov opustí v polovině letošního října. V Pohodě pak opět zavládné pohoda, ale pohodlnější (foto).

–red–, foto archiv stavby

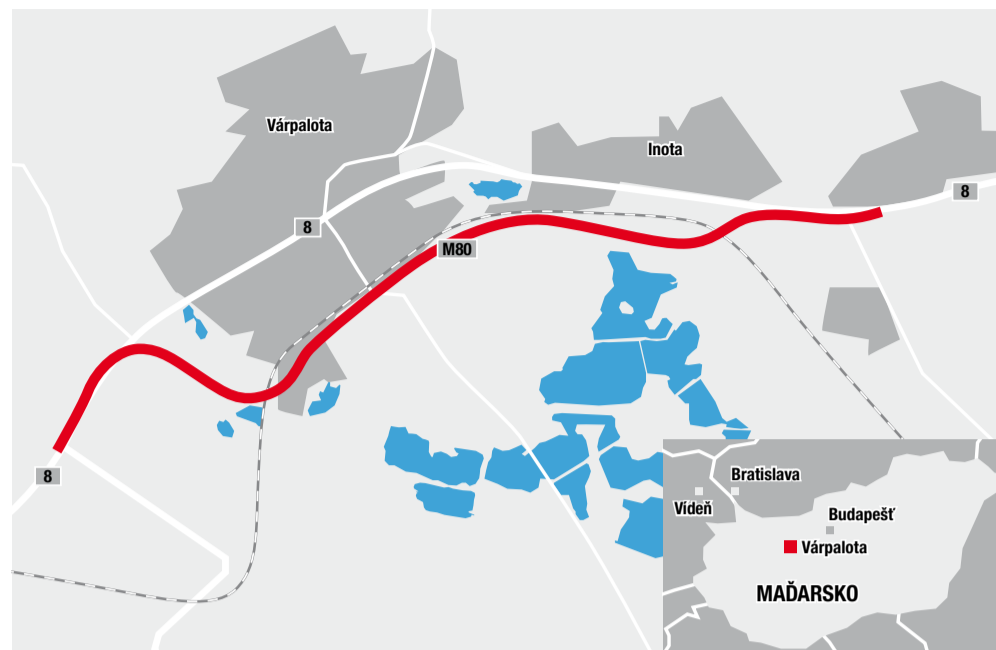


Slavnostní ztišení

Obě kaplanovy turbíny MVE Liběchov (foto č. 1) se 12. února na chvíli zastavily. Ve zklidněném prostředí tak umožnily prohlídku (foto č. 2) celého právě dokončeného vodohospodářského díla na Labi, které vybudovala divize 6 ve sdružení s firmou Zakládání staveb.

Stavba trvala od prosince 2011 téměř tři roky a proběhla ve dvou etapách. Její kvalitu mohl při slavnostním otevření zhodnotit ředitel divize 6 Ing. Jan Cuc (foto č. 3 vlevo) spolu s dalšími hosty při komentované exkurzi (foto č. 4), která představila i dálkově ovládaný velín (foto č. 5). Právě ukončenou etapu stavby řídil za divizi 6 vedoucí projektu Petr Hanzlík, jehož tým sklídil uznání za dobře odvedenou práci také od obchodního ředitele Metrostavu Ing. Milana Veselského (foto č. 6 druhý zleva).

Dvě turbíny s průměry oběžného kola 4,5 m a 3 m a s hltností 108 m³/s, respektive 47 m³/s už dnes podávají u Liběchova plný instalovaný výkon 3515 kW, který může pokrýt spotřebu elektřiny až u 600 domácností.



Subterra zesiluje pozici na zahraničních trzích

Zatímco divize 1 firmy Subterra, zaměřená na podzemní stavby, pracuje v Srbsku, Německu a brzy zahájí ražby ve Švédsku, divize 3 – orientovaná na ty dopravní – pokračuje v úspěšné práci v Chorvatsku a hlavně v Maďarsku. Po dokončení rekonstrukce železniční trati v úseku Budapešť-Kelenföld-Tárnok tam její pracovníci začali nedávno připravovat i další zakázky – modernizaci železničního uzlu Székesfehérvár a pod vedením Ing. Gergelyho Bölcseie následně i výstavbu silničního obchvatu centra města Várpalota (M80).

Veřejnou soutěž na výstavbu téměř šestikilometrového objezdu Várpaloty vyhrálo sdružení, v jehož společném projektovém týmu zastupují Subterra zaměstnanci její maďarské dceřiné společnosti Subterra – Raab Kft. Pocházejí ze Slovenska, a díky svým předkům tak nemají v Maďarsku jazykové problémy.

Várpalota leží asi 85 km jihozápadně od Budapešti a 20 km severně od Balatonu na silnici E66 (s místním označením S8) – spojnici Székesfehérváru s rakouskou hranicí (mapa). Kromě toho, že jejímu centru vévodí hrad ze 14. století, je historicky známá kvůli hornické minulosti. Hlavní trasa obchvatu proto povede násypy i zářezy v členitěm a často poddolovaném území. „Založení zemního tělesa vozovky bude ve zdejším, z hlediska únosnosti nevyhovujícím, podloží velmi náročné. S tím jsme se však setkali už i na jiných stavbách. Díky zkušenostem si proto jistě poradíme i tentokrát,“ říká Ing. Bölcseie. Rozsáhlá silniční stavba bude mít vliv i na železniční dopravu, protože během prací na dvou nových mostech budou vlaky muset jezdit objížďkami po provizorní trati.

Stavbaři už splnili první milník díla, když v listopadu 2014 odevzdali prováděcí dokumentaci na dotčené

inženýrské síti. V závěru loňského roku na nich provedli i přípravné práce, které se týkaly také křižujících silnic (foto). Hlavní část díla zahájí začátkem letošního stavební sezony. Obchvat Várpaloty má být uveden do provozu v únoru 2018, kdy naváže na zrekonstruované části E66. Zdroj Subterra

Obchvat Várpaloty, silnice E66 (S8)

Sdružení: Dömpfer Kft. (lídr, 30 %), Subterra – Raab Kft. (40 %), Panon – Doprastav Kft. (30 %)

Délka úseku: 5915,58 m

Šířka silnice: 22,50 m, 2+2 pruhy, nezapevněná krajnice

Rekonstrukce přilehlých silnic: 4770 m

Protihlukové stěny: 392 m

Mosty: pět silničních, z toho dva přes železniční trať

Mimourovňová křižení: jedno

Vyvolaná investice: rekultivace části bývalé skládky

Předpokládaná doba realizace: 44 měsíců



CCE Praha oslavila 15 let úspěšné existence

Firma CCE Praha (Competence Centrum East) byla založena koncem roku 1999 jako reprezentant švýcarského LH Systems – dceřiné společnosti firmy Leica, která se po celém světě zabývá problematikou letecké fotogrammetrie. Tolik historie.

Dnes se CCE Praha specializuje zejména na řešení technologicky vysoce náročných projektů a poskytování prací a služeb v oblastech inženýrské geodzie, digitální fotogrammetrie a dálkového průzkumu Země. Zastupuje americké společnosti Geodetic Systems Inc. a New River Kinematics a švýcarskou firmu Vectronics. V roce 2009 se stala členem Skupiny Metrostav, jejím jednatel a ředitelem je od počátku Ing. Jaroslav Pohan.

Činnost CCE Praha se souběžně rozvíjí ve dvou oblastech – vojenské a civilní. V té první dosáhla významných úspěchů při řešení vývojových projektů pro českou armádu, za což obdržela pět prestižních cen na mezinárodních veletrzích obranných technologií IDET a IDEB. V rámci Asociace obranného a bezpečnostního průmyslu České republiky získala i ocenění Výrobek roku 2003 za mobilní pracoviště topografických informací.

V civilní oblasti zaměstnanci CCE Praha úzce spolupracují zejména s Metrostavem, kde mezi jejich nejvýznamnější akce patřila součinnost při výstavbě vysouvaných tunelů metra pod Vltavou, dálničních mostů přes Rybný potok a u obce Rzavá, mostu přes Ohří na rychlostní komunikaci R6, trasy metra V.A a pražského tunelového komplexu Blanka včetně Trojského mostu.

V současné době se pracovníci firmy intenzivně věnují novým vývojovým projektům, třeba řízení finišerů na pokládku cementobetonového krytu s využitím elektronic-

kých metod (spolu s divizí 4 Metrostavu a firmou Alimex) či velmi přesnému měření a vyhodnocování deformací obálky kontejneru výrobních bloků v jaderné elektrárně Temelín (spolu s Alimexem a Výzkumným ústavem geodetickým, topografickým a kartografickým).

S metodami velmi přesné blízké fotogrammetrie se CCE Praha snaží proniknout i do energetického strojírenství a leteckého průmyslu. Při klasických zakázkách dnes spolu s divizí 5 Metrostavu pracuje zejména na modernizaci trati Rokycany–Plzeň a tedy eipovickém tunelu.

Samostatnou, velmi perspektivní kapitolou činnosti firmy je intenzivní spolupráce s Vojenským technickým ústavem letectva a protivzdušné obrany (VTÚL a PVO) při vývoji sofistikovaných technologií využívajících bezpilotní prostředky. Spolupráce s touto špičkovou institucí představuje pro CCE Praha velkou výzvu a nabízí mnoho možností k budoucímu rozvoji. Úspěchu této technologie nedávno poželal i kardinál Duka (foto).

Ing. Jaroslav Pohan, foto VTÚL a PVO



PTÁME SE

Ing. Davida Vaníčka, obchodního náměstka divize 9



Základním datem profesního životopisu Ing. Vaníčka je rok 2000, kdy po ukončení studia na stavební fakultě ČVUT nastoupil do divize 9 Metrostavu. Svého rozhodnutí nikdy nelitoval. Přál si podílet se na náročných a zajímavých zakázkách, a to se mu splnilo. V různých pozicích výrobní přípravy pracoval na rekonstrukci Kongresového centra Praha, na výstavbě obchodní galerie Flora či přestavbě bývalého dominikánského kláštera v Karmelitské ulici na Hotel Mandarin Oriental. Zastupoval vedoucího projektu z Metrostavu na stavbě Národní technické knihovny. V létě 2013 převzal funkci obchodního náměstka, v jehož úseku několik let působil jako vedoucí útvaru nákupu.

Jak vnímáte stavební trh a jak se na něm divizi 9 daří?

Získat ve veřejném sektoru zakázku za smysluplnou cenu, která by umožnila dílo rozumně provést a přinesla přijatelný hospodářský výsledek, je dnes velmi obtížné, s nadsázkou se dá říct, že téměř nereálné. Jediným kritériem výběru je totiž až na výjimečné případy výhradně nejnižší nabídková cena, což v případě úspěchu klade značné nároky na realizační týmy a limituje výběr zhotovitelů. V privátním sektoru je zase velmi obtížné projít několika koly výběrového řízení a přesvědčit investora, aby upřednostnil naši firmu. A i tady se vzhledem k velké konkurenci ceny často pohybují i pod hranici rentability. Vztah se zadavatelem a jeho důvěra ve zhotovitele je však zásadní, pochopitelně za předpokladu akceptace tržní ceny. Divize 9 má zatím pro letošní rok smluvně zajištěn obrát z více než 85 %. Vzhledem ke složitosti a rentabilitě zakázek musíme náš výrobní program nutně doplnit.

Máte rozpracované i nějaké rekonstrukce?

Na Malé Straně pracujeme na rekonstrukci podkroví Profesionálního domu, národní kulturní památky, které jsme již dříve renovovali fasádu. Doufáme, že brzy zahájíme i další etapu obnovy pražského hlavního nádraží, jmenovitě rekonstrukce středové části fasády historické Fantovy budovy a hlavních restauračních sálů. Za zmínku stojí také plánovaná oprava Národního muzea v Praze. Zadavatel si pro ni vybral sdružení M-P-I Národnímu muzeu, kde je lídrem Metrostav – zastupovaný divizemi 9 a 1 – a členy Průmstav a IMOS Brno. Podpis smlouvy však stále oddalují námítky a odvolání k ÚOHS. Jak my, tak naši partneři ale věříme v úspěch a brzké zahájení prací. Po celou dobu legislativně-správního řízení nám pomáhá právní útvar centrály, jmenovitě JUDr. Hana Nevřalová, které bych chtěl touto cestou velmi poděkovat.

Působíte v krajích, provádíte zakázky i pro výrobní závody, modernizujete nemocnice, stavíte objekty pro vědu. Co byste řekli k rezidenčním projektům?

Z těch několika probíhajících bych vyzdvihl stavbu druhé etapy obytného souboru Vackov, financovanou Metrostavem Development, a smíchovské rezidence Sacre Coeur II, která vyzkouší a prověří naše schopnosti, protože se jedná o technicky velmi složitý projekt. S týmem Jana Kučery, který jej řídí, na něm spolupracují kolegové z vnitropodnikových technologií provozů ocelových a železobetonových konstrukcí, tedy z divizí 3 a 6. Jsme přesvědčeni, že spolupráce s firemními provozy je u podobně náročných projektů správným krokem a zárukou technicky kvalitní a úspěšné realizace celé zakázky.

Chystáte do budoucnosti i nějaké novinky?

V Karlovarském kraji, kde se nám historicky daří, usilujeme o dodávku stavební a technologické části centra zpracování odpadů ve Vintřově. Nabídku jsme podali ve sdružení s divizí 3 Subterra a v případě jejího úspěchu bychom mohli získané zkušenosti a reference využít při obdobných, v současnosti už připravovaných projektech. Základem úspěchu, a to pochopitelně nejen naší divize, ale i celé firmy, jsou jednoznačně schopní a zkušení lidé – pracovití, charakterní, loajální a spokojení. Pokud se jim pro práci alespoň trochu uvolní vnější prostředí a změní se nálada na stavebním trhu, věřím, že ohlédnutí za rokem 2015 bude pozitivnější než za rokem minulým.

TECHNOLOGIE A STROJE METROSTAVU



Dálnice, letiště, silnice, stezky a parkoviště I

Divize 4 disponuje několika druhy finišerů pro pokládku různých šířek i druhů komunikací a ploch. Jako první představujeme strojní sestavu pro pokládku dvouvrstvého cementobetonového krytu (CBK).

foto archiv střediska betonových vozovek

Finišer (spodní vrstva)

typ Wirtgen SP 1600	
minimální šířka pokládky	5,0 m
maximální šířka pokládky	16,0 m
maximální tloušťka vrstvy	500 mm

Finišer (horní vrstva)

typ Guntert & Zimmerman S1500 Slipform Paver	
minimální šířka pokládky	5,5 m
maximální šířka pokládky	15,25 m
maximální tloušťka vrstvy	457 mm

Postřikovač

typ Wirtgen TCM 1800 (příčný i podélný postřik)	
minimální šířka pokládky	4,0 m
maximální šířka pokládky	18,0 m
pracovní výška	0–500 mm

Maximální výkon sestavy pro pokládku dvouvrstvého cementobetonového krytu je 900 m²/hodinu.

166

tisíc je počet m², které se sestavou pro dvouvrstvý CBK položili loni a předloni na dálnicích D1 a D2 pracovníci střediska betonových vozovek divize 4 vedení Ing. Janem Růžičkou.

Modernizace stanice Český Těšín je v polovině

Společný projektový tým – složený z techniků Subterra, která je lídrem sdružení, a zaměstnanců naší divize 4 v čele s Ing. Zdeňkem Dědem – dokončil vloni v listopadu přestavbu nákladového nádraží ve stanici Český Těšín (foto č. 1). Zakázka na modernizaci trati III. tranzitního železničního koridoru v úseku Bystřice nad Olší – Český Těšín se tak přehoupala do druhé poloviny.

Rekonstrukce zahrnuje přestavbu více než tříkilometrového úseku trati (foto č. 2) a celé stanice Český Těšín. Týká se především železničního spodku a svršku a modernizace trakčního vedení i ostatních drážních technologií. Byly totiž zastaralé, při provozu nákladné na údržbu a nevyhovovaly současným bezpečnostním předpisům. Zahájení projektu vloni v březnu proto uvítali nejen železničáři a cestující, ale i místní obyvatelé.

V oblasti nákladového nádraží v Českém Těšíně stavbaři vybudovali nové protihlukové stěny a zmodernizovali některé části staničního zabezpečovacího a sdělovacího

zařízení a zrekonstruovali most nad Sadovým potokem. „Jako na všech železničních stavbách, které se provádějí za provozu, bylo a je i tady nejtěžší koordinovat práce tak, abychom dodrželi pevně stanovené výluky,“ říká Ing. Děd a pochvaluje si spolupráci s kolegy ze Subterra.

V současné době už dělníci v Českém Těšíně staví také nové pozemní objekty mimo trať – trakční měničnu a technologickou budovu, kde vznikne centrum řízení zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. „Intenzivně jsme se připravovali i na další dlouhodobou výlukou, která začala 27. února a skončí 30. června. Během tohoto období budeme ve stanici pracovat na tzv. liché skupině kolejí, které už jsou součástí osobního nádraží,“ popisuje Ing. Děd.

Stavbaře v tomto úseku stavby čekají obdobné úkoly jako v předchozí etapě, navíc pak demolice a nová výstavba nástupišť č. 3 a 4 včetně zastřešení. Zásadní rekonstrukcí projde i několik mostních objektů a podchod ve stanici Český Těšín, která by se měla stát bezbariérová. Od začátku letních prázdnin až do 10. listopadu pak budou stejné práce probíhat i na sudé skupině kolejí a na nástupišťích č. 1 a 2. Souběžně s výlukami bude pokračovat i modernizace zabezpečovacího zařízení a trakčního vedení. Takřka všechny práce by měly skončit letos v listopadu.

„V prvních dvou měsících příštího roku proběhnou hlavně funkční zkoušky všech systémů a v polovině března bychom měli investorovi předat dokončené dílo, jehož hlavním cílem je zvýšit bezpečnost provozu a maximální rychlost jízdy osobních vlaků až na 160 km/h a nákladních na 120 km/h,“ uzavírá Ing. Děd.

Martina Vampulová, foto archiv stavby

Trať Bystřice nad Olší – Český Těšín, dokončený úsek v číslech:

Délka rekonstruovaného úseku	3030 m
Snesení starých kolejí	4837 m z 10 800 m
Položení nových kolejí	4414 m z 9960 m
Snesení starých výhybek	23 ks z 64 ks
Položení nových výhybek	20 ks z 38 ks
Výměna trakčního vedení	35 procent z 19 100 m
Délka multikanálů	4470 m z 9323 m

Kanceláře, byty a ateliéry u komína

Průmyslový areál v Křížové ulici v Praze na Smíchově, kde se dříve pod značkou ČKD vyráběly naftové motory, v současné době prochází postupnou modernizací. Staré objekty buď zcela ustupují novým, nebo jsou rekonstruovány pro jiné účely.

Továrna byla u smíchovského nádraží založena v roce 1919 a její výrobky dělaly dobré jméno pražským technikům a strojařům po celém světě. V roce 1980 ji však zničil veliký požár, který úmyslně založil podnikový požárník. Katastrofě, s tehdy absolutně nejvyšší následnou škodou ve výši jedné miliardy Kčs, nezabránilo ani 29 protipožárních sborů a výroba zde už nebyla obnovena.

Dnes se na místě továrny rozkládá výrobní a skladový areál a společnost Realtoria, která jej provozuje, se v něm rozhodla vybudovat pro své zaměstnance novou budovu. Bude složená ze dvou částí – z osmipatrové multifunkční novostavby a jednopatrové nástavby na sousedním domě. Zajímavostí bude přístup pro pěší, který vzhledem k profilu terénu povede po ocelové lávce rovnou do čtvrtého podlaží objektu, kde bude vstupní recepce a malá ubytovna. Pod ně, do druhého a třetího nadzemního podlaží, je navrženo 40 ateliérů či kanceláří, v přízemí bude parkoviště pro 36 aut. Nad recepcí, v pátém až osmém podlaží, vyroste 55 bytů, většinou garsoniér. Největší byt, s dispozicí 5+1, najde prostor ve střešní nástavbě.

Architekti navrhli nový objekt tak, aby nepůsobil rušivě v prostoru mezi původní výrobní a obytnou zónou a ani z jedné strany nepřevyšoval sousední vilovou čtvrť Divčích Hradů a vyšší obytné budovy u ulice Křížová. Optického zmenšení se jim podařilo dosáhnout ustupováním

několika horních pater, kde vzniknou terasy, a barevnými kombinacemi na obvodovém plášti budovy (vizualizace).

Novostavba vyroste na místě vysloužilé kotelny hned vedle 50metrového komína, který připomíná minulost lokality a dnes slouží jen jako anténní nosič. „Naše zakázka se jej netýká, nesmí ale spadnout, a představuje tak asi jedinou složitost naší jinak vcelku standardní stavby,“ komentuje projekt jeho vedoucí Petr Kopiczka z divize 1 a dodává: „Komplikuje nám totiž demolice a umístění věžového jeřábu. Kromě něj se musíme vyrovnat i s tím, že na staveništi narážíme na množství funkčních i nefunkčních sítí, které mnohdy nejsou nikde zakresleny.“

Zakázka, probíhající systémem design&build, začala v květnu 2014 projektováním a vyřizováním stavebních povolení. Samotné stavební práce zahájil tým divize 1 letos v únoru. Pokud vše půjde podle plánu, bude se nové osazenstvo ke komínu stěhovat už v létě příštího roku.

–jar–, vizualizace společnost Ubiquist



Na pražské trati už zbývají jen drobné úpravy

Od poloviny loňského prosince jezdí vlaky na železniční trati mezi Bubenčí a Holešovicemi (foto č. 3) daleko tišeji než dřív. Po dvou letech si místní obyvatelé oddechli i od ruchu stavebních prací. Úplné dokončení tamější zakázky divize 5 je však stanoveno až na jaro.

s nějakým omezením. Proto je důležité mít v týmu člověka schopného dobře plánovat výlukovou činnost a sledovat dodržování harmonogramu prací,“ zdůrazňuje Ing. Kováčik a chválí spolupráci s kolegy ze Subterra: „Jsme na sebe zvyklí a víme, co od sebe můžeme čekat.“



„Ještě zbývá třeba přeložit plynovod. Doufáme, že po přelozku rychle získáme všechna povolení,“ říká stavbyvedoucí Ing. Zbyněk Kováčik z divize 5. Po změření hluku a zpracování hlukové studie by na jaře mělo dojít i k výměně oken v některých objektech a k dokončení sadových úprav kolem železniční zastávky v Podbabě. Stavbaři tím ukončí rekonstrukci asi 4,5 kilometru dlouhého úseku železnice, která se dotkla také nádraží Praha-Holešovice (foto č. 2) a mostů nad ulicemi Partyzánská a Za Elektrárnu. Na trati už funguje i nová zastávka Praha-Podbaba (foto č. 1), která nahradila původní stanici Praha-Bubeneč.

Na zakázce pracoval tým Ing. Tomáše Kohouta společně s kolegy ze Subterra celé dva roky. Během nich si musel poradit s řadou nástrah, které zakázky na železnici provázejí. „Snad vždy na ní pracujete za provozu nebo

Vzhledem k tomu, že část železnice v délce asi 1,5 km prochází v těsné blízkosti dvou přírodních památek – vrchu Pecka a Královské obory, měli stavbaři do některých míst jen omezený přístup. Pecky se však rekonstrukce naštěstí dotkla jen sanací jedné přilehlé opěrné zdi. Stavební činnost poblíž Královské obory však museli technici plánovat a dělníci provádět s ohledem na kulturní akce, které se v ní často pořádaly.

Pro divizi 5 znamenala optimalizace trati v úseku Bubeneč–Holešovice vstup do pro ni nového prostředí specifických železničních staveb. Kvalitně a včas provedené dílo by jí v budoucnosti mohlo otevřít dveře i k jiným podobně důležitým zakázkám z tohoto segmentu dopravních projektů – a nejen v Praze.

Martina Vampulová, foto Josef Husák



Poučení z historie

Už naši předci ve rčení Dvakrát měř a jednou řež zaznamenali zkušenost, že je dobré před přijetím závažnějšího rozhodnutí či zahájením práce přemýšlet. Přesto lze i v nedávné minulosti nalézt závažné příklady, kdy se touto moudrostí lidé neřídili.

Před rokem si třeba francouzská státní železniční společnost SNCF objednala pro regionální tratě 2000 vlaků, kvůli kterým se téměř 1300 nástupišť musí zužovat o pár centimetrů, protože se vedle nich soupravy nevejdou. Stavební úpravy si zatím vyžádaly asi 80 milionů eur (asi 2,2 miliardy Kč), stovky nástupišť na ně přitom stále ještě čekají. Omyl prý vznikl tím, že státní provozovatel francouzské železniční sítě RFF poskytl společnosti SNCF rozměry peronů, které se stavěly před 30 lety. Jenže více než 1200 jich bylo jinak postaveno ještě o 20 let dřív.

Polské Generální ředitelství krajských silnic a dálnic zase v roce 2007 řešilo problém vyvolaný změnou projektanta části rychlostní silnice S8. Technici se při předání práce špatně domluvili a úsek z Vratislavi se měl na hranici vojvodství míjet s úsekem z Lodže o 5,5 kilometru. Na chybu se naštěstí přišlo v samém začátku stavby.

Hůř na tom byli Němci a Švýcaři v roce 2003, když zjistili, že mezi polovinami rozestavěného mostu u pohraničního města Laufenburg je výškový rozdíl 54 centimetrů. Stavitelé sice věděli, že Němci určují hladinu moře podle Severního, zatímco Švýcaři si berou za příklad Středozemní, neznámým nedopatřením však místo vynuťování výškový rozdíl 27 centimetrů zdvojnásobili. Němci proto museli svou polovinu mostu snížit.

Americká agentura NASA přišla v roce 1999 podobným způsobem o sondu Mars Climate Orbiter. Zatímco řídicí středisko jí odesílalo instrukce s anglickými mírami, sonda je očekávala v metrických. Záměna liber za kilogramy potom způsobila, že se družice dostala příliš blízko k povrchu Marsu a jeho atmosféra jí spálila.

Chyb se však nevyvarovali ani dávnější konstruktéři. Když archeologové v roce 1961 studovali právě vyzvednutý vrak švédské válečné lodi Vasa, potopené ihned po vyplutí ze stockholmských doků v roce 1628, zjistili, že plavidlo bylo postaveno asymetricky – mělo silnější levobok než pravobok. Jedním z důvodů mohlo být, že dělníci použili při stavbě plavidla různé systémy měření: dvě z jejich čtyř měřítok, která potápěči našli, byla totiž kalibrována na švédské stopy (dvanáct palců, tedy asi 30,5 centimetru), zatímco zbývající dvě na stopy amsterodamské (11 palců, což je zhruba 28 cm).

–red–, zdroj www.novinky.cz

První pomoc

Možná každý z nás se obává, že bude někdy – a rychle – potřebovat znalost z poskytování první pomoci. Záchrana života se totiž může týkat i člena vlastní rodiny.

Bojíme se, zda budeme schopni rychle si vybavit a použít všechny potřebné informace. V soukromém životě záleží to, jak budeme připraveni, na každém z nás. Na pracovištích je to však jiné. Podle platných předpisů musí být každé vybaveno lékárníčkou s předepsaným obsahem a alespoň jeden z jeho zaměstnanců musí být v poskytování první pomoci proškolen.

Aby naše společnost toto opatření plnila, pořádá v Centru vzdělávání Skupiny Metrostav pravidelně kurzy poskytování první pomoci. Každý poslední pátek v měsíci jej vedou lektorky ze společnosti Kardia, jež je firemním poskytovatelem pracovních-lékařských služeb. Tříhodinový kurz je rozdělen na teoretickou a praktickou část, během které si účastníci kurzu mohou některé správné postupy vyzkoušet i prakticky (foto). Protože se jedná o kurz předepsaný zákonem, jsou v něm získané znalosti prověřovány závěrečným testem. V roce 2014 tímto kurzem prošlo 133 zaměstnanců a letos už dalších pětadvacet. Informace naleznete na skupinovém intranetu.

Petr Fůrst, foto Josef Husák



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Novou částí trasy metra A z Dejvic do Motola už projíždějí vlaky (foto č. 1)

Do rozšíření sítě pražského metra o další čtyři stanice a více než 6 km chybí jen pár dní. Fotoreportáž z podzemní cesty však potvrzuje, že Metrostav už stavební dílo dokončil. Cestující z něj ale uvidí jen asi třetinu, zbylé prostory slouží technickému zázemí provozu metra V.A. Třeba odstavné koleje (foto č. 2) za konečnou stanicí Nemocnice Motol (foto č. 3), kterou postavila společnost HOCHTIEF CZ stejně jako z ní vycházející dvoukolejný traťový tunel (foto č. 4) ražený pomocí NRTM. Přes obrátové koleje (foto č. 5) z něj soupravy vjedou do jednodílné stanice Petřiny (foto č. 6). Vznikla pod taktovkou Metrostavu, lídra dodavatelského sdružení, které vedl ředitel výstavby Ing. Miroslav Filip z divize 8. Traťové tunely z Bílé hory až do údolí u dejvického náměstí zvaného Kulaťák razily dva plnoprofilové zeminové štíty – Tonda a Adéla. Jejich dílo se snadno pozná podle tunelového ostění z prstenců železobetonových tybinků (foto č. 7). Další zastávkou na trase je třílůžní Nádraží Veveslavín, práce kolegů ze Subtery (foto č. 8). Přes Bořislavku (foto č. 9) do stanice Dejvická dorazily prvně oba tunelovací stroje. Dnes do ní přijíždějí zkušební soupravy metra, které se už brzy rozjedou v ověřovacím provozu podle běžného grafikonu. Cestující do vlaků nastoupí teprve na Velikonoční pondělí. Náročná práce stovek stavbařů, mezi kterými nechyběli kolegové z téměř všech divizí Metrostavu, se pak veřejnosti promítne před očima v pouhých devíti minutách jízdy.

Tři otázky pro...

Zuzanu Junkovou z útvaru personálního marketingu centrály Metrostavu, která má na starosti celofiremní projekt podporující věkovou obměnu i vhodnou profesní skladbu dělnického personálu.

Projekt reprodukce dělnického personálu už v Metrostavu funguje sedmý rok. Jak se osvědčil?

Díky projektu jsme získali 81 nových spolupracovníků, kteří už jsou nedílnou součástí našich týmů. Myslím, že většina divizí s vlastními dělníky chápe, že má smysl dávat příležitost mladým lidem bez praxe a postupně si je vychovávat. Úzce s nimi spolupracujeme a snažíme se vycházet vstříc jejich požadavkům nejen co do počtu či skladby nabíraných smluvních žáků. Divize by uvítaly, aby jejich odborný výcvik probíhal na stavbách, kde si mohou své budoucí kolegy otestovat. Mimo jiné proto, že ten, kdo si v průběhu studia vyzkouší práci v Metrostavu na vlastní kůži a seznámí se s prostředím i se svými budoucími spolupracovníky, se po nástupu lépe adaptuje. Bohužel ne vždy je praxe na našich stavbách možná, protože žáci musí podle školského zákona absolvovat odborný výcvik na území kraje, kde má sídlo jejich škola. A například divize 5 má zájem o provádění odborného výcviku na stavbě ejpovického tunelu u Plzně, která neleží ani v Praze, ani v Ústeckém kraji, kam spadají naše nejbližší smluvní střední školy. Požádali jsme proto Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy České republiky o výjimku ze zákona, kterou bychom už brzy měli získat. Jsme si vědomi, že to s sebou ponese řadu dalších věcí k řešení, třeba hledání vhodné dopravy či dozorovaného ubytování, ale s tím vším se jistě vypořádáme.

Jaké další novinky se v projektu objevily?

V několika divizích došlo nedávno k obměnám patronů, kteří smluvním žákům pomáhají a jsou do projektu zapojeni od jejich výběru ve školách přes celou dobu studia až po nástup do pracovního poměru a následnou adaptaci absolventů ve firmě. V divizi 4 tak Ing. Zdeňka Děda nahradil začátkem školního roku Ing. Petr Štědranský. Místo Čestmíra Knoblocha v divizi 5 smluvním žákům pomáhají Monika Mayerová z provozu železobetonových konstrukcí mostů a dopravních staveb a Vladimír Pravda z provozu VNT tunelů. V divizi 3 převzal mou předchozí roli Michal Žiško. Všem patronům smluvních žáků – bývalým i současným – bych chtěla poděkovat za jejich časově náročnou práci nad rámec vlastních povinností. Vzhledem k tomu, že náš projekt závisí především na lidech, jsem ráda, že tvoříme dobrý kolektiv, který projektu fandí a dělá všechno pro to, aby fungoval co nejlépe.

V letošním roce ale Metrostav podepsal smlouvy s menším počtem smluvních žáků (foto). Proč?

Podstatné je jejich zaměření a kvalita, nikoli počet. Cílem je, aby k nám mladí řemeslníci nastupovali a v zaměstnání vydrželi, nikoli abychom měli nasmlouvané žáky, kteří nakonec neuspějí. Proto jsme se rozhodli hledat budoucí zaměstnance nejen výběrem v prvním ročníku jako dosud, ale i ve vyšších třídách, kde už mladí lidé po pomalejším rozjezdu ve škole prokážou svou šikovnost a zájem o práci. Mistrů mají možnost si někteří z nich vyzkoušet během praxe na našich stavbách nebo v provezech, a tak mohou i lépe odhadnout, kdo je jak spolehlivý a zručný. Zájemců o stavební obory není v základních školách bohužel dostatek, a tak musíme stále hledat další příležitosti k náboru. Rozhodli jsme se proto oslovit třeba i studenty takzvaného zkráceného studia, které vloni poprvé otevřeli ve Střední škole technické na Zeleném pruhu v Praze. Umožňuje těm, kdo už mají ukončené středoškolské vzdělání, aby si v 1-2letém denním studiu doplnili pouze odborné předměty a praxi v jiném řemesle a získali buď další výuční list, nebo si jím doplnili maturitu. Také se rozhlížíme po dalších školách, se kterými bychom mohli spolupracovat, jezdíme na soutěže řemesle a podobně. Více se o projektu reprodukce dělnického personálu můžete dozvědět na stránkách www.metrostav.cz pod odkazem Pracovní příležitosti.

