

**První dojmy po příjezdu do Prahy ovlivňuje naše práce více ve fotoreportáži na str. 4**



## KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

### Etický kodex prošel aktualizací

Etický kodex Metrostavu a firem jeho Skupiny prošel nedávno aktualizací. Jeho upravené znění najdete na intranetu Skupiny Metrostav.



### Důležité setkání

Obchodní ředitel Metrostavu Ing. Milan Veselský se 5. března zúčastnil v pražském hotelu Jalta neformální debaty ředitelů stavebních, projektových a developerských

společností s novináři. Týkala se nedávných výsledků českého stavebnictví a dalšího očekávaného vývoje v oblasti investic, přípravy a realizace výstavby v ČR.

### Očekávání pro nejbližší období

V Kvartální analýze českého stavebnictví Q1/2015, kterou připravila společnost CEEC Research, se v souvislosti s vývojem ve stavebnictví objevily mezi jinými i názory generálního ředitele Metrostavu Ing. Pavla Piláta. V roce 2015 očekává pokračující stagnaci oboru, obzvláště v oblasti velkého stavebnictví. Společnost Metrostav proto letos neplánuje růst počtu zaměstnanců ani žádné mimořádné investice do mechanizace pro potřeby tuzemského trhu. Aby si udržela úroveň tržeb, musí nezbytně působit úspěšně i mimo území České republiky.



### Nadměrný náklad

Provoz dopravy a mechanizace divize 4 zařizoval přivezení převážně většiny ocelových konstrukcí na stavbu Sacre Coeur II na pražském Smíchově. Největší náklad projel

metropolitě v noci z pátku 6. na sobotu 7. března, kdy dvě jízdni soupravy s hmotností kolem 60 tun sjely z dálnice D11, objely Prahu po Štěrběholské a Jižní spoje a přes Barrandovský most proklíčkovaly v konvoji s doprovodnými vozidly až na staveniště. Vozidla byla 4,2 m vysoká a 20 m, respektive 21 m dlouhá. Šířka jednoho dosahovala 7,1 m.

### Stavba pod okny pražské centrály

Na pozemku mezi pražským sídlem Metrostavu PPII a Vojenovou ulicí v Libni začal tým Ing. Jaroslava Kazatele z divize 6 stavět bytový dům Palmovka. Investorem projektu je společnost Central Group. Podrobnosti o stavbě, která prozatím cinká skleničkami ve firemní jídelně, přineseme v některém z dalších čísel novin.



### Na vlastní oči

Každou lichou středu od 15. do 17. hodiny je před Industriálním parkem Plzeň Ejovice otevřeno informační středisko dokumentující modernizaci trati Rokycany-Plzeň.

Podle slov Miloše Bejčky, který v něm doprovází návštěvníky z celé republiky, místní obyvatelé nejvíc zajímá vzhled protihlukových stěn a to, zda ražba tunelu Ejovice neovlivní hladinu vody v jejich studních. Ostatní – obzvláště školáci – věnují největší pozornost modelu zeminového štítu, s jehož originálem divize 5 tunelí razí.

### Triumf Divadla Na zábradlí

Divadlo Na zábradlí, jehož partnerem je i Metrostav, získalo všech osm Cen divadelní kritiky za rok 2014 včetně titulu Divadlo roku. Většina ocenění byla spojena se hrou Miloše Orsona Štědronek Velvet Havel, která se stala Insencací roku, a její protagonisté – Marie Špurná a Miloslav Kónig – byli oceněni za herecký výkon.

# METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

## Mosty mezi nebem a zemí



Od letošního 1. dubna budou moci pražské letiště Václava Havla pravidelně využívat i největší osobní dopravní letadla na světě, třeba na lince ze Soulu airbus A380 společnosti Korean Air, upravený pro komfortní přepravu více než 400 osob. Cestu z terminálu do letadla jim v Ruzyni umožní nové nástupní mosty (titulní foto), jejichž výstavbu řídil tým Ing. Petra Orta z divize 8.

„Naše práce zahrnovala převážně technologie,“ konstatoval Ing. Ort a dodává: „Nikdy jsme nic podobného nedělali, ale Metrostav už na letišti působil, takže jsme si

hal vztyčit a osadit nový sloup veřejného osvětlení a přemístil pět klimatizací na střeše prstu B. „Zvláštností byl i velký počet nařízených subdodavatelů, zejména z oblasti technologií, a požadavek investora na zachování stejného vzhledu nově upravovaných prostor (foto č. 2) s ostatními částmi terminálu. Nesměli jsme proto zapomenout třeba objednat včas dlažbu z Itálie. Nikdo jiný na světě totiž tento specifický druh nevyrábí,“ doplňuje vedoucí projektu a uzavírá: „Podle všech ohlasů se nám projekt podařilo dokončit úspěšně a ke spokojenosti investora.“



dokázali představit, kde a jak budeme pracovat – za přísných bezpečnostních podmínek, podle harmonogramu rozpočítaného po minutách, na velmi omezené ploše a s větrem v zádech. Po vlastních zkušenostech k tomu ještě musím dodat hluk leteckých motorů, pro který jsme často neslyšeli jeden druhého.“

Stavbaři se kvůli provedení zakázky pohybovali v nejpřísněji střežené zóně označované jako SRA (Security Restricted Area) – na letištní ploše (foto č. 1) nebo v tranzitní části terminálu za detekčními rámy. Museli proto nejdřív projít řadou mimořádných školení a vypracovat si speciální postup kvůli zjednodušení dopravy stavebního materiálu na pracoviště. Za každou dodávku podle něj ručil pověřený pracovník, který před jejím průchodem vrátící musel doložit provedení bezpečnostní kontroly.

Více než 50 dnů trvalo týmu Ing. Orta získat povolení od Úřadu civilního letectví pro práci mobilního jeřábu s výložníkem vyšším než 25 metrů, který na ploše pomá-



Věřím proto, že nám poslouží jako dobrá reference při nabídkách na další zakázky, které se v Ruzyni chystají.“

V březnu proběhnu na stojánci 14 komplexní zkoušky a oživení technologií, od dubna bude v plném provozu.

### Hlavní činnosti spojené s přestavbou stojánky číslo 14, prst B, terminál 1:

- posun osy návštěvníků, úprava pojezdové křižovatky
- demontáž dvou starých pohyblivých nástupních mostů, jejich přemístění a zprovoznění na prstu A
- výstavba nového pevného nástupního mostu
- úprava původního pevného nástupního mostu
- montáž tří nových pohyblivých nástupních mostů
- výstavba dvou unikových schodišť a výtahu
- přestavba čekáren včetně nových sociálních zařízení
- demontáž starého a montáž nového stožáru osvětlení
- klimatizace, 400Hz el. zdroj pro zásobování letadel

19. března 2015 / 5 / XXVII

**Ptáme se:** Ing. Michala Weinera, přípravaře z divize 8 str. 2

**Stavba komunikace S8 ve Varšavě pokračuje podle plánu** str. 3

**Práci Metrostavu oceňují i uznávaní odborníci** str. 3

**Divize 3 se prosazuje v Prešovském a Košickém kraji** str. 3

## Profesionální práce

**Ke sportovcům, kteří se na hřištích seznámili s prací Metrostavu, přibýli nedávno i fotbalisté Sparty. Tým Ing. Martina Kocha z divize 1 totiž jim i fanouškům vylepšil zázemí hlavní tribuny na letenském stadionu.**

Rozvržení prací stavbařům nalinkoval fotbalový kalendář. Vloni, během letní pauzy mezi ligovými ročníky, přizpůsobili tribunu novým požadavkům UEFA, když mimo jiné upravili kabiny rozhodčích či místnost pro dopingovou kontrolu. Rozsáhlou rekonstrukcí v té době prošly i přízemní prostory pro VIP, tzv. lounge, které dnes hostům nabízejí lepší výhled nedělenými velkoplošnými okny a rychlejší služby prostřednictvím nového baru.

Delší zimní přestávka, kdy se tým Sparty dočasně přestěhoval a kanceláře opustila i většina zaměstnanců klubu, posloužila k přestavbě hráčských šaten a k rekonstrukci restaurace a vestibulu. V pondělí 23. února prošly kolaudací VIP lóže, aby posloužily při zahájení jarního ligového kola. Derby Sparta-Slavia pak 11. dubna proběhne na Letné v plné parádě – s pohodlnějším rozhledem z nově vybudovaných VIP skyboxů (foto) i z moderních sedadel třetího nadzemního podlaží přestavované tribuny.

Dodržení harmonogramu stavbařům komplikovala náročná koordinace řemeslných prací prováděných v krátkých termínech spolu s interiéry, které si Sparta zajišťovala sama. Ing. Koch k závěru díla podotkl: „Zakázku jsem samozřejmě pojal profesionálně. Jako kovaný slávišta ale věřím, že i přes vylepšené zázemí Sparty porazíme.“



## Část trati je hotová

Mezi Rokycany a Plzní, kde pracuje Metrostav jako lídr ve sdružení s firmou Subterra na modernizaci železnice, neroste jen ejpovický tunel. Přestavovaný 14 km dlouhý úsek III. železničního koridoru zahrnuje i mnoho dalších objektů, z nichž řada je už v provozu.

V úseku Rokycany–Ejovice jezdí vlaky po zrekonstruované trati už od loňského prosince. Pasážeri využívají pohodlnější nástupiště na modernizované zastávce Klabava (foto č. 1), kde jim cestu nově usnadňuje i podchod (foto č. 2). Aby kolegové ze Subterry mohli položit železniční svršek pro rychlejší jízdu, museli v tomto úseku pracovníci z provozu mostů a ŽBK divize 5 vedení Milanem Špičkou přestavět či upravit přes dvacet propustků či mostů (foto č. 3 a 4). Nová železniční stanice Ejovice (foto č. 5) je stejně jako ostatní modernizovaná nádraží bezbariérově přístupná výtahem (foto č. 6). Pohodlnější cestování v tomto úseku trati přispělo k tomu, že se už všichni těší, jak stejně příjemně dojedou až do Plzně.



## BeMo ovládá technologii Raise boring

Společnost BeMo Tunnelling (BeMo) se ve sdružení podílí na stavbě definitivního úložiště německého jaderného odpadu. Do provozu by mělo být uvedeno v příštím desetiletí a bude v něm možné uchovat až 303 000 m<sup>3</sup> vyhořelého paliva s nízkou nebo střední úrovní radioaktivity, což pokryje až 90 % státní potřeby. Pro tento skladový účel stavbaři přestavují bývalý železnorudný důl Konrad, který se u dolnosaského města Salzgitter rozkládá v šesti patrech pod plochou o rozloze zhruba 1,7 x 3,0 km. BeMo zde pro vybudování větrných šachet použilo technologii Raise boring.

Práci na projektu definitivního úložiště Konrad zahájili kolegové z firmy BeMo v roce 2011. Podílejí se při něm nejen na přestavbě bývalého důlního díla na skladové komory a štol, ale také na budování větrných šachet. K tomu využili metodu i Raise boring, pomocí níž provedli první pilotní vrt s průměrem 200 mm a délkou téměř 20 m. Vyvrtali jej shora dolů a zezdola nahoru ve čtyřech stupních průměru (600, 800, 1200 a 1400 mm) postupně rozšířili. Museli přitom převrtat i oblast s dřívě nainstalovanými kotvami a pilotní vrt v horní části rozšířit, protože se vyosil mimo střed trasy. V běžné železnorudné geologii se přitom pilotní vrt prodlužoval o zhruba 2 m denně.

Po dokončení vrtání a demontáži poslední vrtné hlavice raziči pomocí vrtné tyče vrt vystrojili ocelovým potrubím DN 1200 sřoubovaným z kusů v délkách od půl do jednoho metru. Aby došlo k pevnému uchycení ocelové roury do okolní horniny, zaplnili spodní mezikružní prostor do výšky asi 5 m betonem. Zbývajících 14,7 m zasypali štěrkem, který současně působí jako drenáž. Ve spodní části vrtu instalovali navíc přírubu.

Rubaninu z vrtu stavbaři za velice složitých podmínek ručně nakládali do speciálního kontejneru, který museli

v délce 85 m protáhnout šachtou se sklonem 20% pomocí jeřábové kočky (foto č. 1).

Práce na této větrní šachtě BeMo ukončilo vloni v listopadu. Dnes pokračuje v budování dalších, které mají průměr od 800 do 1400 mm. Gratulujeme kolegům ke zvládnutí technologie a přejeme jim mnoho úspěchů při realizaci tohoto složitého projektu. Zdař Bůh!

Robert Dostál, foto archiv BeMo

**Raise boring je plně mechanizovaná technologie pro provádění velkopříměrových vrtů s průměry 0,8 až 2,4 m. Vrtná souprava je při ní umístěna na povrchu nebo horním horizontu a pilotní vrt je veden odshora dolů. Po dosažení nižšího patra podzemního díla raziči nasadí na vrtací zařízení rozšiřovací vrtný nástroj a pilotní vrt rozšiřují na kruhovou šachtu (foto č. 2) směrem ke stroji. Raise boring se používá v hornictví a je vhodná pro i pro ražby větrných šachet, kolektorů, průzkumných štol či kanálů pro vodní elektrárny.**



## Proměna kancelářských prostor trvala rok

Bývalá budova vývojového střediska ČKD Polovodiče, která stojí u pražské ulice Budějovická, získala nové útroby. Vytvořili je pracovníci divize 3, kteří během roku přestavěli administrativní objekt ze 70. a 80. let minulého století na moderní kancelářský prostor.

Stavbaři zahájili práce pod vedením Ing. Jiřího Daňka, kterého loni v listopadu vystřídal Ing. Petr Štofka. Svou první zakázku ve vedoucí pozici úspěšně dotáhl do konce. V době jeho nástupu byly dokončeny bourací práce, omítky a některé páteřní rozvody TZB i elektroinstalace. Pod jeho vedením stavbaři provedli technologické instalace, a to včetně podhledů a zdvojených podlah, což nebylo úplně jednoduché. Konstrukční výšky jednotlivých podlaží byly totiž předem jasně definované a investor trval na dodržení maximálně možné světlé výšky nejen kanceláří. Proto ve většině budovy zůstal pro vedení vzduchotechniky, rozvodů tepla a chladu i elektroinstalací prostor s výškou pouhých 20 cm. „V takových limitních podmínkách by byla jakákoli koordinační chyba neřešitelná,“ zdůrazňuje vedoucí projektu s tím, že díky skvělé spolupráci celého týmu se i tuto komplikaci podařilo zvládnout.

Bývalý objekt vývojového střediska ČKD Polovodičů sice tvoří jednu vizuální hmotu, místopisně však jde o dvě budovy se dvěma čísly popisnými. Z konstrukčního hlediska pak objekt tvoří tři dilatační celky a každý má vlastní komunikační a hygienické jádro. Přestavbou zde prošlo šestnáct hygienických uzlů a technici museli přestavovanou část objektu propojit se sousedními budovami.

Jelikož rekonstrukce probíhala za provozu, museli stavbaři pracovat tak, aby nerušili úředníky, kteří se pohy-

bovali v přízemí, ve společných prostorách i na schodištích. Ačkoli se zpočátku zdálo, že půjde o běžný projekt, investor přicházel v průběhu stavby s dalšími a významnými dodatečnými požadavky. Tým divize 3 tak musel pružně reagovat na situaci, kdy byl projekt z velké části měněn či doplňován. Ing. Štofka připomněl i další specifika zakázky. Tím hlavním byla už samotná poloha rekonstruovaného objektu v dokončené okolní zástavbě, takže stavbaři neměli k dispozici téměř žádný prostor pro zařízení staveniště. „To si vyžádalo detailní logistické plánování jednotlivých dodávek,“ dodává vedoucí projektu.

Veškeré stavební práce, které nijak nezasahují do vnějšího vzhledu domu ani do základního dispozičního uspořádání, jsou dnes hotové. V Praze 4 je tak díky kvalitní a přesné práci divize 3 nově k dispozici 15 tisíc m<sup>2</sup> moderních kancelářských prostor (foto), které vytvoří pohodlné pracovní zázemí pro své nové uživatele.

Martina Vampulová, foto Josef Husák



## P T Á M E S E

### Ing. Michala Weinera, samostatného příprave z divize 8



Během studia na stavební fakultě si Michal Weiner o Metrostavu myslel, že je to velká, neosobní firma, ve které by nikdy nechtěl pracovat. Nedlouho po promoci v roce 2009 svůj názor díky vlastním zkušenostem přehodnotil a dnes říká, že hned na začátku praxe měl vlastně na zaměstnavatele velké štěstí. Divize 8 si jistě také nestěžuje – Ing. Weiner se na základě jejího návrhu stal Přípravěm Metrostavu 2012 a Manažerem juniorem Metrostavu 2013. Na stavbě paroplynové elektrárny v Počeradech sice začal jako vedoucí přípravy, vloni ji ale dokončil už jako vedoucí projektu.

**Chtěl jste být projektantem. Jak vás Ing. Radek Zeman přesvědčil, abyste nastoupil do Metrostavu?**

Provedl mě po elektrárně v Ledvicích, a protože věděl, co mě baví, mluvil hlavně o tom, že potřebuje někoho, kdo zpracuje dokumentaci skutečného provedení této, tehdy největší, stavby divize 8 v Ústeckém kraji. Takže mi vlastně nabídl projektantskou práci, navíc na zajímavé zakázce a hlavně kousek od mého domova. A to se mi líbilo.

**Jak se vaše pracovní očekávání naplnila?**

Začínal jsem u koordinace profesí, se kterou úzce souvisela nutnost odhalovat chyby ve výkresové dokumentaci. Později jsem přešel k poptávkám, smlouvám a všemu ostatnímu, co mají přípraviři na starost, a zjistil jsem, že právě taková práce mi vyhovuje. Je různorodá, hledám při ní řešení, jak stavbu provést správně, aby všechno fungovalo a nemuselo se nic předělávat. Nejsm moc výřečný člověk, o to více mě proto překvapilo, že mě začala bavit i jednání s dodavateli. V Počeradech jsme už měli odpovědnost i za zpracování projektu, takže jsem od výkresů daleko neutekl. Na každé stavbě je navíc nutné něco překreslit či dodělat. Přípravář není čistě manažerská pozice, jako je tomu převážně u vedoucího projektu, a tak mohu být ve větším kontaktu se stavbou, chodím po ní, hledám, co a jak zjednodušit, sleduji detaily. Je to tvůrčí činnost a rozhodně nelituji, že ji dělám. Jen bych byl rád, kdyby bylo v Metrostavu možné měnit způsob řízení projektu podle jeho velikosti. Provádíme totiž stále větší množství malých zakázek s menšími dodavateli a naše obchodní podmínky jsou pro ně příliš tvrdé.

**Co si myslíte o kvalitě projektů, podle kterých stavíte?**

Řada z nich není dobrá a nedá se proto na ně spolehnout. Domnívám se, že je ovlivňují hlavně krátké termíny, během nichž musí být vytvořené nebo rychle přizpůsobené zejména změnám financování. Projektanti také často bývají nezkušení, začínají kreslit hned po škole, jak jsem ostatně kdysi chtěl i já, a protože je na všechno stále méně času, starší kolegové je nemají možnost vychovat. Na přípraviře jsou tak kladeny stále vyšší nároky. Není možné jen sedět v kanceláři, vzít výkaz výměr a poptávat dodavatele či vyplňovat tabulky! Musí umět správně přečíst výkresy, mít prostorovou představivost, vědět, jak procesy fungují, jak se správně staví, a proto také měsíci chodit po stavbě, dívat se, ptát se a nebat se ani lidi řídit. **Pracujete v Ústí na přestavbě bazénu na Klíše...**

Spolu se třemi kolegy z týmu Ing. Zemana tam řídím práce na místě. Po dvou dlouhých zakázkách ze segmentu energetiky to je teprve třetí stavba, kde působím. Je náročnější na koordinaci prací a tým i dodavatelů, protože se jedná o rekonstrukci, kde práce neběží v logické návaznosti jako u novostaveb. Tato různorodost mě ale na stavebně baví, nebráním se proto ani dalším typům pozemních staveb. U těch pro průmysl se tolik nedbá na estetiku, ale je třeba hledět na koordinaci a bezpečnost při užívání. U bytovek a obchodních center, které bych si také rád zažil, je zase třeba hledět na detaily a finální zpracování.

**Jste na začátku profesní kariéry. Jaké máte plány?**

Pocházím ze severních Čech, kde naše rodina žije po staletí. Můj kraj lidé odjinud někdy vnímají jen jako průmyslový region, šedivou oblast dolů a sídlo sociálně nepřizpůsobivých spoluobčanů. A to bych chtěl změnit, pracovat na stavbách, které by životu na severu Čech pomohly a zkrášlily jej, aby odtud lidé neutíkali.

## TECHNOLIE A STROJE METROSTAVU



## Dálnice, letiště, silnice, stezky a parkoviště II

Ze strojů střediska betonových vozovek divize 4 představujeme jako druhé finišery na menší plochy cementobetonového krytu (CBK), monolitické příkopové žlaby, konstrukce Curb-King (polní cesty, cyklostezky, golfové chodníky, základové konstrukce, bezpečnostní svodidla, odvodňovací profily, obrubníky, vodící a dělicí pásy, městské chodníky, betonové plochy hal, logistických center, parkovací plochy apod.).

## Finišer Gomaco Commander C III

minimální šířka pokládky CBK	2,0 m
maximální šířka pokládky CBK	6,0 m
maximální tloušťka vrstvy	483 mm
pro betonáže mezi podvozky – CB kryt, plochy, polní cesty, cyklostezky, opravy CB desek dálnic apod.	
pro betonáže s pokládkou mimo stroj (foto) – různé formy: příkop, svodidlo, desková forma, Curb-King...	
maximální výkon – plocha	3000 m <sup>2</sup> /den
maximální výkon – příkopové žlaby	500 bm/den

## Finišer Power Curber 5700 B – k dispozici dva kusy

pro betonáže s pokládkou mimo stroj (příkop, svodidlo, desková forma, Curb-King apod.)  
osazen zemní frézou

šířka	1000 mm
maximální výkon – příkopové žlaby	500 bm/den

## Cylindrický finišer – Gomaco C 450

minimální šířka pokládky	3,66 m
maximální šířka pokládky	31,7 m
pro betonáže okružních křižovatek, CB desek, mostovek, napojovacích pružů, rozpletů	

## Tyto stroje už divize 4 použila na stavbách:

Dálnice D3 Tábor–Veselí – 22 800 bm, žlaby, Curb-King  
Polní cesta Suchá Loz – 9739 m<sup>2</sup>  
Plocha areálu firmy Jerex – 11 000 m<sup>2</sup>  
R48 Tošanovice–Žukov – 817 m<sup>2</sup>, výměna CB desek  
Rekonstrukce dálnice D1 a D2 – 15 000 bm, žlaby, konstrukce Curb-King

## Divize 3 se prosazuje na východě Slovenska

„Uspěl na Slovensku v Prešovském a Košickém kraji není jednoduché, přesto jsme zde už dokončili pár zajímavých zakázek a na dalších začínáme pracovat. Místní investoři i konkurence už nás proto znají a vědí, že s námi v soutěžích musejí počítat,“ říká tamější oblastní ředitel Ing. Jan Hehejčík z divize 3.

Bezesporu nejdůležitějším projektem, který divize 3 dosud na východním Slovensku dokončila, bylo vybudování objektu urgentního příjmu Univerzitní nemocnice L. Pasteura v Košicích, který vloni získal prestižní titul Zahradnické stavby roku 2014. „Pro stejného investora jsme koncem letošního ledna zrekonstruovali i jednotku intenzivní péče gynekologického oddělení, která se nachází ve staré budově nedaleko naší novostavby,“ vzpomíná Ing. Hehejčík. „Při práci nám určitě pomohlo, že jsme už v areálu působili a znali místní poměry – hodilo se nám to třeba při koordinaci harmonogramu bouracích prací s operačním plánem chirurgů. Úpravy a modernizace, které jsme v nemocnici prováděli, totiž probíhaly za nepřerušovaného provozu okolních oddělení. V lůžkové části se týkaly hlavně dostavby sociálních zařízení (foto č. 1).“

Mezi úspěšně dokončené zakázky divize 3 v Prešovském kraji patří sběrný dvůr v obci Gaboltov, který je už několik měsíců předán k užívání.

Revitalizace centra tamějšího okresního města Bardejov je ale zatím jen rozpracovaná a hotová pouze z pětiny. Ing. Hehejčík k tomu vysvětluje: „Zima na východě Slo-

venska byla totiž letos o dost tužší než v České republice. Začala před Vánoce a ještě minulý týden zde teplota v noci klesala až k minus 13 °C a my jsme kvůli zmrzlému terénu nemohli pokračovat v základech (foto č. 2). Naštěstí tu ale byla perfektní spolupráce s archeology, kteří měli staveniště historicky zmapované a nijak nás v díle nezdrželi. Obrisy zbytků městských hradeb, které při svém průzkumu objevili, výsledně prorýsujeme do plochy dlažby odlišně velkými kamennými kvádry.“

Kolegové z divize 3 dnes na východě Slovenska připravují i zahájení dvou dalších staveb. Obě budou rekonstrukcemi památkově chráněných objektů. V Košicích začnou stavbaři už v březnu upravovat vnitřní prostory jedné z budov Univerzity Pavla Jozefa Šafárika – označuje ji písmeno H – a v Humenném se chystají na sanace suterénních stěn a opravu fasády i střechy tamějšího zámku, v němž dnes sídlí Vihorlatské muzeum.

„Jsem rád, že se nám v obou krajích začíná dařit. Na Slovensku je obvyklé, že investoři vypisují soutěže na regionální zakázky dlouho dopředu, protože chtějí být připraveni a okamžitě začít stavět, jakmile se jim podaří získat potřebné finanční prostředky – tedy úvěr od slovenského státu nebo peníze z evropských dotačních programů. Čtyři roky práce, kterou už tady odvádíme, se proto teprve teď začínají promítat do skutečného zahájení projektů,“ uzavírá oblastní ředitel divize 3.

–red–, foto archiv oblasti



25

ocenění, čestných uznání nebo prestižních titulů, jako je třeba Stavba roku, získaly vloni stavby, které budoval Metrostav nebo se na jejich výstavbě významně podílel ve sdružení.

## Stavba S8 ve Varšavě pokračuje podle plánu

Od poloviny letošního února se důležitost rychlého dokončení zakázky Metrostavu ve Varšavě zvýšila. Jeden z tamějších nejvytíženějších mostů přes Vislu – Łazienkowski – totiž tehdy poškodil požár natolik, že se přes něj auta nedostanou nejméně rok a půl. Ještě většího významu proto nabyla modernizace silničního průtahu S8 Varšavou, kterou řídí tým Ing. Radima Čápa z divize 4. Obsahuje totiž i zkapacitnění nedaleko stojícího mostu generála Stefana Grota-Roweckiego.



„Doprava ve Varšavě kolabuje, protože tu jsou vyřazení z provozu hned čtyři mosty. Pracujeme pod velkým tlakem, v polovině března jsme ale přesně podle plánu osadili poslední díly nové nosné konstrukce jižního mostu Grota a dokončili tím asi tři čtvrtiny projektu. Zakázka stále pokračuje podle harmonogramu, a také proto ji po celou dobu provázejí pochvaly i od jindy rýpavých glosátorů zpravodajských serverů,“ říká ředitel výstavby Ing. Čáp.



Stavba se od července 2013 dotýká téměř 5km úseku třídy Armia Krajowa, kterou při částečném provozu rozšiřuje na rychlostní komunikaci. Rekonstrukcí a zkapacitněním prošel nejprve její pravý jízdní pás, který byl celý uveden do provozu 7. listopadu 2014, a teď práce probíhají na levém. Vzhledem k tomu, že varšavské dílo divize 4 zahrnuje přestavbu téměř 50 mostů obsažených hlavně v pěti velkých mimoúrovňových křižovatkách, vedení dopravy se v opravovaném úseku poměrně často mění v závislosti na tom, která nájezdová rampa byla dokončena nebo musí být odstavena kvůli začátku opravy. Práce ale postupují tak rychle, že změny řídicím moc nevadí.

Novinkami podél modernizované trasy (foto č. 1) budou protihlukové stěny a 600m dlouhý prosklený tunel. Na stavbě jeho levého tubusu dnes oceláři vztýčují nosné oblouky (foto č. 2), montáž skleněných výplní přijde na řadu v červenci. „Zima nám docela přála, a tak věřím, že S8 zprovozníme podle plánu už v říjnu. Rádi bychom co nejdříve v Polsku získali další zakázky, aby náš sehraný tým mohl pokračovat v práci. Zatím však ve všech soutěžích, do kterých se hlásíme, vyhrávají evidentně dumpingové nabídky. Očekáváme, že spousta zdejších stavebních firem tyto projekty nepřezíje, a ke slovu bychom se mohli dostat i my s rozumnými rozpočty,“ uzavírá Ing. Čáp.

–red–, foto archiv stavby

Výběr z komentářů k článku o změnách dopravy, k nimž v souvislosti s modernizací S8 došlo 27. února a které byly zveřejněny na webových stránkách [twnwarszawa.tvn24.pl](http://twnwarszawa.tvn24.pl): „Smlouvu na rekonstrukci mostu Łazienkowski by měla dostat firma, která opravuje most Grota. Všichni polští dodavatelé by si měli vzít z Čechů příklad, jak lze rychle a efektivně pracovat a dokonale organizovat dílo, aby zbytečně neobtěžovalo obyvatele. Bravo, Metrostave.“ Reakce: „Kolik vám Češi platí za takovou vlezlou reklamu? Pokaždé když se píše o této investici, hned čtu, jaký je Metrostav skvělý.“ Odpověď: „Neplatí mi nic, ale vidím, že postupují rychle a efektivně.“ Další účastník debatu uzavřel: „Nemusí nikomu platit, aby je chválil. Stačí, že ve srovnání s jinými odvádějí dobrou práci.“

## Práci Metrostavu oceňují i uznávání odborníci

Nové stavby či rekonstrukce hodnotí nejen lidé, kteří je užívají či kolem nich chodí, ale porovnávají je i různé soutěže. I když v nich porota dává přednost rozmanitým kritériím, vždy mezi ně patří i provedení stavby. Proto každé ocenění díla Metrostavu představuje i potvrzení odborníků, že společnost odvádí kvalitní práci.

V roce 214 přihlásil Metrostav do dvanácti českých soutěží 21 projektů, které provedl sám nebo se na nich významně podílel. Další 16 staveb zařadili do klání třeba investoři či projektanti. Získaly celkem 25 různých ocenění:

## Vodohospodářská stavba roku 2013

- Intenzifikace úpravy vody v Česká Skalici
- Úpravy Rožnovské Bečvy
- Malá vodní elektrárna Litoměřice
- Protipovodňová opatření na Červeném potoce, Hořovice

## Top Invest 2013

- Rekonstrukce, dostavba Machoňovy pasáže, Pardubice
- Soutěž o stavbu s ekologickým přínosem
- Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Hluboká n/V
- Krkonoské centrum environmentálního vzdělávání
- Rekonstrukce, dostavba Machoňovy pasáže, Pardubice

## Česká dopravní stavba roku 2013

- Rekonstrukce mostu v km 2,089 trati Děčín–Jedlová

## Stavba roku 2014

- Výstavba obchodního centra Šantovka, Olomouc
- Výstavba urgentního příjmu fakultní nemocnice, Košice
- Krkonoské centrum environmentálního vzdělávání
- Lávka přes Labe v Čelákovicích
- Dálnice D3, stavba 0307, Tábor–Soběslav



## Stavba roku Plzeňského kraje 2013

- Novostavba budovy Zdravotní záchraně služby PK

## Stavba roku Jihomoravského kraje 2013

- Dostavba a rekonstrukce areálu VUT FAST v Brně
- Pavilony M a X v Mendelově univerzitě v Brně

## Stavba roku 2013 Zlínského kraje

- Krajské kulturní a vzdělávací centrum ve Zlíně

## Stavba Karlovarského kraje 2014

- Rekonstrukce stravovacího provozu hotelu Thermal

## Stavba roku Královéhradeckého kraje 2014

- Krkonoské centrum environmentálního vzdělávání

## Stavba roku Kraje Vysočina 2013

- Veřejné sportoviště pro lední sporty v Jihlavě

## Best of Realty – Nejlepší z realit

- Multifunkční komplex Quadrio, Praha
- Apartmenty Medvědin, Špindlerův Mlýn
- Galerie Teplice
- Administrativní centrum Ovocný trh 12 v Praze

V přihláškách do letošních odborných soutěží, které se teprve rozbíhají, se zatím objevila jména čtrnácti staveb Metrostavu, mezi nimi třeba rekonstrukce perkmistrovského domu na Hornické muzeum v Rudolfově či zkapacitnění václavského jezu v Pisku a novostavby Univerzity centra energeticky efektivních budov v Buštěhradu (foto č. 1), sportovního přístavu v Hluboké nad Vltavou, InnoCrystalu Zlatníky (foto č. 2), velkokapacitního kravína v Uhelné Příbrami a sídla Metrostavu, administrativní budovy Palmovka Park II v pražské Libni. Všechny mají šanci uspět, protože Metrostav svůj obor ovládá.



## Život kolem tunelů I

Jméno Ing. Ermína Stehlíka se v posledních letech ve firemních novinách objevovalo nejčastěji v souvislosti s tunelováním pomocí zeminových štítů. Svůj profesní život ale spojil s Metrostavem už během studia na ČVUT. Když jej v roce 1983 vyslal do Iráku, aby pracoval na rekonstrukci tunelu Derbendikhan, staly se jeho vzpomínky i zahraniční paměť naší společnosti.

Dvoupruhový tunel Derbendikhan měří téměř 700 m a leží na silnici vedoucí z Bagdádu do Sulajmáníje, což je velké město na severu Iráku, které je v současnosti pod kurdskou nadvládou. Tunel vybuodovala francouzská firma v 50. letech minulého století, špatná údržba a aktivní horské tlaky však způsobily, že ostění tunelu i jeho vozovka byly brzy v tak špatném stavu, že v roce 1983 zadala SORB (State Organisation of Road and Bridges) projekt na jeho opravu firmám Vodní stavby závod 07 (dnes Zakládání staveb) a Metrostav. Vedoucím projektu byl můj kamarád Antonín Pokorný z VS 07, za Metrostav v této pozici ze začátku působil Karel Valtera, později Jan Randa. Dílo nakonec s malým týmem osmi lidí předával další můj dobrý přítel Jaroslav Šíp z VS 07.

Na stavbu, kde jsme měli provést injektáže za ostění, dodatečné kotvení, opravu ostění a betonové vozovky, byl z Československa vyslán tým asi 50 pracovníků. Nejprve jsem v něm pracoval jako překladatel, nakonec jsem se ale podílel také na projektování a strávil v Iráku, střídavě v Bagdádu a na stavbě, v součtu dva měsíce.

Náš ubytovací kemp ležel přímo pod hrází přehrady Derbendikhan, která je s výškou 128 m třetí nejvyšší sypanou hrází na světě. V téže době, jako jsme zde byli my, dostavovala elektrárnu pod přehradou německá firma Polensky & Zöllner, s níž jsme na začátku spolupracovali při přípravných pracích – já jsem při prvních návštěvách stavby rád využíval jejich bazén. Občasné stravování v jejich kempu byl docela zážitek. Podobná jídla jako v něm bylo doma v té době možné dostat jen v lepších hotelech.

**Ermín Stehlík, pokračování příště**

## Dík firemním lektorům

Už více než rok hostí vzdělávací akce i setkávání odborníků ze všech oblastí naší práce moderní prostory Centra vzdělávání Skupiny Metrostav (CVSM) v Palmovka Parku II. Neomyslitelně k němu patří i lektori, které systém skupinového vzdělávání potřebuje jako sůl.

Tak jako bez dobrých, zkušených a odborně vzdělaných zaměstnanců nemůže vzniknout kvalitní stavba, vzdělávání se nemůže obejít bez obětavých, procesů i provozu znalých a dobře komunikujících lektorů. CVSM dnes spolupracuje s více než šedesáti interními lektory (na foto Luděk Rublič z úseku VTR), kteří zajišťují většinu aktivit z jeho široké nabídky. Přípravě na své lektorské aktivity se ve většině případů věnují ve volném čase a často poskytují i individuální odborné konzultace. Moderní variabilní prostředí i využívání intranetu Skupiny Metrostav jim umožnilo vylepšit nabízené formy vzdělávání a dosahovat vyšší kvality i rozsahu přednášených znalostí a zkušeností.

„Našich lektorů si velmi vážíme a snažíme se jim vytvářet nejen potřebné zázemí, ale také tvůrčí, přátelskou atmosféru. Vymýšlíme pro ně i program dalšího rozvoje, abychom jim poskytli kompletní informace ke kvalitní přípravě i realizaci seminářů. Věřím, že si k nám najdou cestu i další zájemci o lektorskou činnost z řad zaměstnanců firem Skupiny. Bez interních lektorů si totiž systém našeho vzdělávání nedovedu představit,“ říká vedoucí útvaru vzdělávání Metrostavu Mgr. Zdeněk Kostříž.

Z odborného vzdělávání, školení ze zákona, kurzů připravovaných na základě skupinových i individuálních požadavků, jazykové přípravy či ze seminářů IT si díky našim lektorům určitě odnese potřebné znalosti každý. Můžete se s nimi blíže seznámit při vzdělávacích aktivitách a také v rubrice Naš lektorský tým na skupinovém intranetu v sekci Vzdělávání (<http://skupina/ukr>).

**Zdeněk Kostříž, foto Josef Husák**



## NAŠE FOTOREPORTÁŽ



## První dojmy po příjezdu do Prahy vlakem ovlivňuje už řadu let i práce Metrostavu

Většina vlaků přijíždí do Prahy na stanici Praha hlavní nádraží, kterou Metrostav už devět let modernizuje. Dnes tabule s jeho logem lidé najdou třeba na třetím, v současnosti uzavřeném, nástupišti (foto č. 1), kde tým divize 3 pod vedením Ing. Jana Krajdla provádí ve sdružení s firmou Prominecon CZ práce související s rekonstrukcí historického zastřešení kolejiště. Zaplachtované lešení (foto č. 2) stavbařům slouží jako ochrana při otrýskávání ocelových sloupů vysokotlakým vodním paprskem, který používají pro přípravu povrchu před protikorozním nátěrem. „Některé ze sloupů jsou ale v tak špatném stavu, že je nepůjde opravit a jejich spodní části budeme muset nahradit replikami. Obdobné to je i u části konstrukce na severní straně nádraží, kde bude nutné vyměnit celé kusy nosných oblouků,“ říká stavbyvedoucí Ing. Lubomír Kukla, který opravy řídí na místě. Pokud ale cestující nepohlédnou vzhůru, uvidí už na největším pražském vlakovém nádraží jen samé příjemně zrekonstruované prostory – nízká nástupiště (foto č. 3) s přístřešky protaženými do modernizované západní části stanice (foto č. 4) a s bezbariérovými (foto č. 5) i pohodlnými přístupy (foto č. 6). Jejich přestavbu už totiž divize 3 dokončila před šesti lety. V ostatních částech hlavního nádraží – v odbavovací hale (foto č. 7 a 8) nebo ve Fantově kavárně (foto č. 9) – zase může veřejnost obdivovat šikovnost divize 9, která nádražní budovy rekonstruuje v několika etapách už od roku 2006. K dokončení díla jí chybí jen obnovit krásu secesní Fantovy budovy. Snad i ona přijde brzy na řadu.

## SLOUPEK ODBORŮ

### Sjezd Odborového svazu Stavba ČR

V pražském hotelu Olšanka se 6.–7. února 2015 uskutečnil VII. sjezd Odborového svazu Stavba ČR. Jeho prvního dne se zúčastnili významní, a to i zahraniční, hosté v čele s předsedou vlády ČR Bohuslavem Sobotkou, předsedou Senátu PČR Milanem Štěchem, předsedou ČMKOS Josefem Středulou a prezidentem SPS Václavem Matyášem. Ve svých vystoupeních se zejména věnovali problematice stavebnictví včetně dalších doprovodných procesů, jako je legislativa, financování investic, sociální dialog a další.

Během pracovní části sjezdu byly ten den projednány a schváleny zásadní dokumenty odborového svazu na další období – stanovy, program a finanční a majetková politika.

V závěru dne delegáti na další čtyřleté období opět zvolili předsedou OS Stavba ČR Stanislava Antoniva a místopředsedou Ing. Milana Vomelu. V návaznosti na tyto volby se uskutečnilo i první ustavující zasedání sněmu a revizní komise OS Stavba ČR.

Důležitým bodem programu bylo také projednání Prohlášení VII. sjezdu OS Stavba ČR ke snaze zástupců zaměstnavatelů omezit nástroje na obranu práv zaměstnanců v Mezinárodní organizaci práce. Přijaté rezoluce se týkají pracovního práva ve smyslu zachování zákoníku práce s odmítnutím existující tendence oslabit pracovní právní ochranu zaměstnanců a kolektivního vyjednávání, aby kolektivní smlouva vyššího stupně byla i nadále základním dokumentem, který stanovuje minimální podmínky pracovních a sociálních nároků naprosté většiny zaměstnanců ve stavebnictví.

Podrobnější informace o průběhu sjezdu a jeho závěrech včetně usnesení a uvedených dokumentů lze dohledat na webu [www.odbor-y-metrostav.cz](http://www.odbor-y-metrostav.cz).

## Pomoc lidí i strojů

Z 50 000 pražských Židů, kteří byli v letech 1941–1945 deportováni z bubenského nádraží do Terezína, se jich domů vrátila sotva desetina. Jejich osud by měl v budově železniční stanice Bubny připomínat Památník ticha. Symbolickým základním kamenem jeho zrodu se 9. března stalo odhalení Brány nenávratna, sochy od Aleše Veselého, jejíž vznik Metrostav podpořil.

Monument, který má podobu dvacetimetrové koleje šikmo směřující k nebi (foto), odkazuje nejen na železnici, po které transporty do Terezína odjížděly, ale i na Jákobův žebřík – respektive sen, v němž Jákob viděl žebřík vedoucí z nebe a současně se mu zjevil Bůh a promluvil k němu.

Bránu nenávratna vyrobili za pečlivého dohledu autora oceláři divize 3 ve výrobě v Horních Počernicích. Na místo instalace ji dopravila divize 4, jejíž pracovníci sochu pomocí autojeřábů osadili na základy, které provedli betonáři divize 6. Není to první případ, kdy Metrostav se známým sochařem spolupracoval. V listopadu 2005 se třeba významně podílel na instalaci jeho tří monumentálních soch v Egon Schiele Art Centru v Českém Krumlově. Ta nejznámější – Kaddish – byla přes 7 m vysoká a 6,5 m široká. O pět let později byla naše firma partnerem slavnostního odhalení další Veselého sochy nazvané Doteky a distance v Univerzitním kampusu Bohunice v Brně.

