

Tak účinně probíhající modernizaci jsem neviděl více ve fotoreportáži na str. 4



KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

Setkání v Senátu Parlamentu ČR

V rámci Dnů stavitelství a architektury se 8. října uskutečnila v Senátu oslava 25. výročí založení Svazu podnikatelů ve stavebnictví. Za Metrostav se jí zúčastnili také generální ředitel Ing. Pavel Pilát a obchodní ředitel Ing. Milan Veselský. Na programu setkání bylo i předání cen ze soutěží. V TOP INVEST 2014 získal čestné uznání Palmovka Park II. V Soutěži o stavbu s ekologickým přínosem obdržely ocenění UCEEB v Buštěhradu a velkokapacitní krávin v Uhelné Příbrami.



Prorážka se blíží

Raziči divize 5 vedení Ing. Pavlem Bürgelem spějí v Norsku ke konci díla. Po třech týdnech ražby tektonickou poruchou, kde byl výrub klasifikován do vystrojovací třídy IV, jež

vyžaduje jehlování a systémové kotvení, se horninové prostředí v trase tunelu skokově změnilo a práce dnes probíhají ve třídě II. Přestože teď tuneláři razí větší profil bezpečnostního zálivu, dosahují lepších výkonů než dřív.



Návštěva v muzeu

Historickou budovu Národního muzea, jejíž rekonstrukci řídí tým techniků z divizí 9 a 1 pod vedením Jana Kučery (foto), navštívil 1. října ministr kultury Daniel Herman,

aby se seznámil s aktuálním průběhem stavebních prací. V současnosti může dílo Metrostavu sledovat také veřejnost – on-line na firemních webových stránkách.



Oslava u vody

Na mole u Vltavy v Purkarcích se 8. října setkali zástupci ministerstva dopravy, Ředitelství vodních cest ČR a SFDI s dalšími pozvanými hosty, aby slavnostně ukončili projekt výstavby

tamějšího přístaviště. Vzhledem k tomu, že jeho stavbu řídil tým Ing. Milana Hromádky z divize 6, akce se zúčastnil i její oblastní ředitel pro Jihočeský kraj Miroslav Führer.

Jeřábová kytice

Pražské Garden Towers, český Zahradní věž, rostou k nebi pomocí čtveřice věžových jeřábů. Nedávno všechny vyšplhaly do své nejvyšší potřebné polohy.

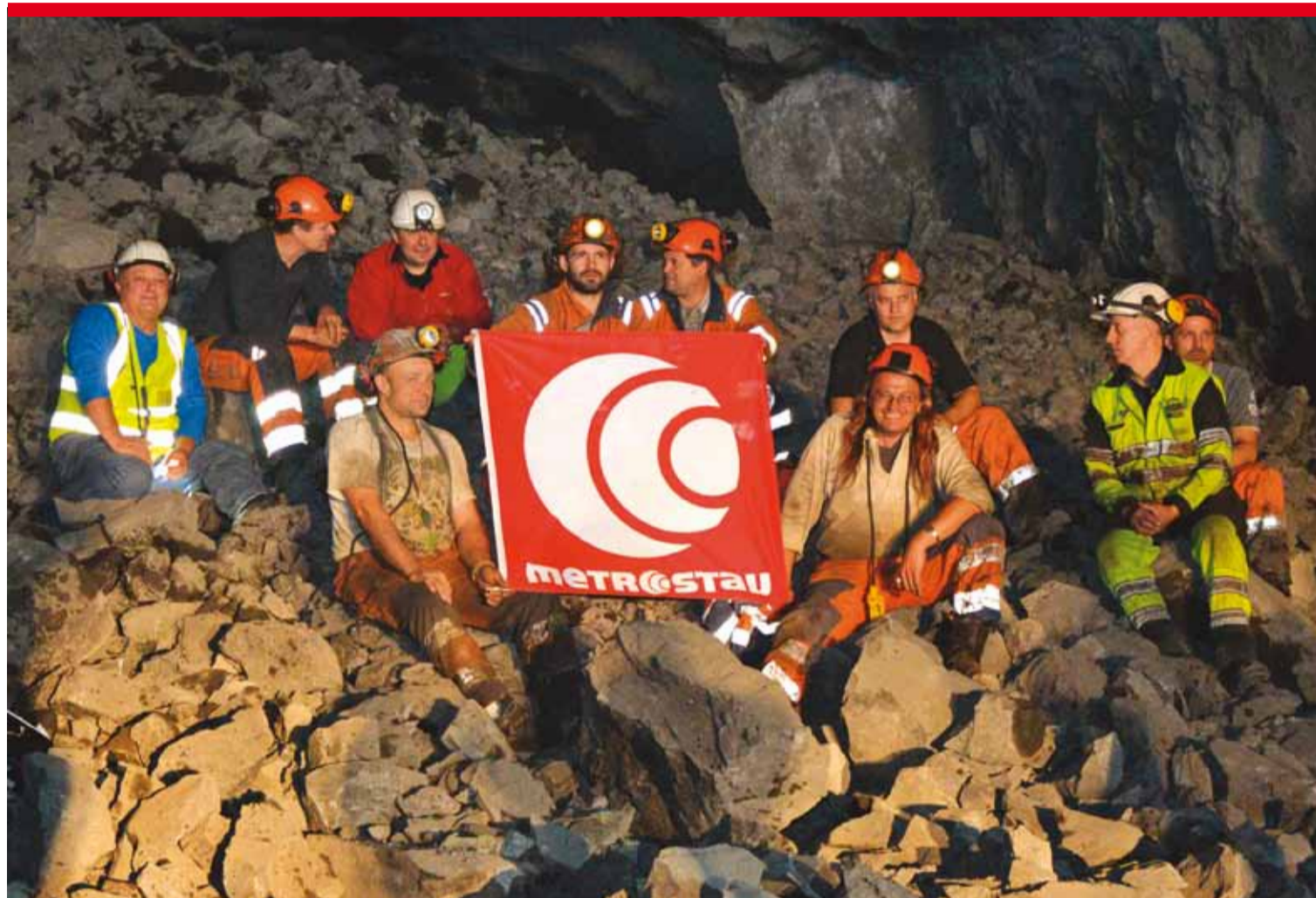
Na stavbě u Olšanských hřbitovů, kterou řídí tým Ing. Davida Štochla z divize 6 a budují její betonáři pod vedením Ing. Vladislava Horáčka, tančí jeřáby čtveřky. Ten nejvyšší, LIEBHERR 110 EC-B6 FR.tronic/500 HC, zajistila divize 11 a jeho hák vyšplhal do výšky 90 m. Zbýlé jeřáby stejné značky mají háky zhruba 88, 73 a 67 m nad svými základy. Vyšší jeřábovou kyticí dnes v Čechách nenajdete. –red–, foto František Kalina



METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

Prorážka nejdelšího tunelu



Norðfjörður bude v roce 2017 nejdelším silničním tunelem na Islandu. Už letos v září se ale stal nejdelší vyraženou podzemní stavbou mezi referencemi Metrostavu. Hotové dílo razičů divize 5 (titulní foto) mohli 25. září při slavnostní prorážce (foto) posoudit pozvaní hosté v čele s ministryní dopravy Ólöf Nordal a Hreinnem Haraldssonem, generálním ředitelem společnosti Vegagerdin, jež je místní obdobou ŘSD. Z Česka přijeli kolegům pogratulovat ředitel zahraničního podnikání Skupiny Metrostav Ing. Václav Soukup a předseda dozorčí rady Metrostavu Ing. Jindřich Hess.



„Čekáme ještě na finální vyrovnání, ale víme, že výšková chyba, s níž se ražby z protilehlých portálů setkaly, se pohybovala kolem 15 mm, ve staničení nepřekročila 35 mm a ve směru 95 mm,“ řekl vedoucí projektu Ing. Aleš Gothard. Vzhledem k tomu, že nadloží tunelu dosahovalo až 900 metrů a k prorážce došlo zhruba 4,5 km od portálu Eskifjörður a 3 km od portálu Fannardalur, pracovali zaměstnanci Metrostavu s obdivuhodnou přesností.

Místní obyvatelé přivítali ukončení ražeb s nadšením, veřejnoprávní televize RÚV této události věnovala pozornost v hlavním zpravodajství. Zlepšení dopravní infrastruktury totiž patří ke klíčovému opatřením, jimiž chce islandská vláda podpořit tradiční způsob života a zamezit vyvlastňování sídel podél fjordů. Dokončení tunelu Norðfjörður se nemohou dočkat hlavně obyvatelé vesnice Eskifjörður a městečka Neskaupstaður, v němž se nachází střední škola a regionální nemocnice. Dosud je totiž spo-

juje jen silnice č. 92, jejíž zvládnutí vyžaduje zvlášť v zimě notnou dávku řídicího umění. A jak dodává Ing. Gothard, první mrazy a sníh se už letos na Islandu objevily.

Prorážkou tunelu ale stavba neskončila. „Kolegové ještě od Eskifjörður vyrazili tři bezpečnostní appendixy a pracují na finálním vystrojení tunelu. Islandský subdávateľ, firma Thorsverk, buduje hloubený tunelový úsek u portálu Fannardalur. Rubaninu, kterou jsme odtěžili, využije na příjezdové cesty či protilavinový val a jako zásyp přes hloubené úseky tunelu. V jeho ražené části už náš partner ve sdružení, firma Suðurverk, zahájila práce na komunikaci a instalaci potrubí a kabelů,“ říká Ing. Gothard, s nímž dnes na Islandu zůstala už jen asi polovina z původních padesáti českých a slovenských kolegů.

„Některí z nás působí na Islandu s přestávkou už téměř 10 let, tak se už trochu považujeme za Islandány. Tato země nám ale vždy připraví nějaké překvapení. Při minulých zakázce jsme se brodili po pás v ledové vodě, teď nás zase trápily velmi nesoudržné sedimentární vrstvy a jejich časté kolapsy na čelbě. Nakonec jsme se ale se vším dokázali vypořádat a mohli jsme úspěšně dokončit hrubou stavbu podle harmonogramu. Chtěl bych za to pochválit všechny spolupracovníky, mohou být na svou práci pyšní. Metrostav už díky nim vyrazil na severu Evropy více než 22 km tunelů. O tom, že zde všichni odvádíme kvalitní práci, kterou klienti oceňují jako velmi profesionální, svědčí dobré vztahy, které jsme si už s partnery v různých severoevropských zemích vybudovali,“ uzavírá Ing. Gothard. –red–, foto archiv stavby

Tunel Norðfjörður

Délka ražené části tunelu	7,566 km
Maximální nadloží	900 m
Počet bezpečnostních zálivů	14
Dovrchní stoupání	1,5–3%
Standardní profil	54,7 m ²
Profil v místě bezpečnostních zálivů	77,3 m ²
Objem vyrubané horniny	435 000 m ³
Průměrná rychlost (východní portál)	55 m/týdně
Průměrná rychlost (západní portál)	49,5 m/týdně

Neodešli s prázdnou

I když si Metrostav ze soutěže Stavba roku 2015 neodeslал výjimečně žádný hlavní titul, jeho zástupci – generální ředitel Ing. Pavel Pilát a obchodní ředitel Ing. Milan Veselský (foto zprava) – neodešli 13. října ze slavnostního vyhlášení výsledků s prázdnou.

Optimalizace železniční trati Bubeneč–Holešovice, kterou pod vedením týmu Ing. Tomáše Kohouta z divize 5 provedlo sdružení Metrostavu a Subterra, získala Cenu Státního fondu dopravní infrastruktury. Energeticky soběstačný AIR House z kampusu ČVUT v Praze, který Metrostav podpořil a na jehož projektu i postavení se podílel Ing. David Tůma z divize 6, si odnesl Cenu ABF a Cenu veřejnosti. Subterra obdržela hlavní titul Stavba roku za dostavbu základní školy v Dobříšovicích. Gratulujeme!

Novinkou letošního ročníku soutěže byl Rating Nadače pro rozvoj architektury a stavitelství, který je bodovým vyjádřením kvality účastníků soutěže Stavba roku a je sestavený na základě do ní přihlášených staveb. Body jsou přidělovány jak za účast, tak za postup do 2. kola, zvláštní ceny, nominace a nejvíc za titul Stavba roku. Metrostav suverénně vyhrál jak Rating kvality stavebních firem v letech 2011–2015, tak jeho analogii za tříleté období. Prvně nasbíral 33 800 bodů a zvítězil před druhou společností Skanska s 11 400 body. Ve druhém případě získal 18 450 bodů a porazil Subterra na druhém místě se 7900 body. O kvalitní práci Metrostavu není pochyby! –red–, foto Milan Malíček



Díky za tunel Blanka

Po každé zdárně ukončené akci se zaslouží poděkovat těm, kdo k ní přispěli. V případě výstavby tunelového komplexu Blanka to byly jen z firem Skupiny Metrostav stovky pracovníků. Díky patří všem. Někteří si je 7. října vyslechli i osobně v pražském centru DOX.

S kolegy (foto č. 1) se tu setkal prezident Skupiny Jiří Bělohlah (foto č. 2), aby spolu s generálním ředitelem Metrostavu Pavlem Pilátem a Miloslavem Hadravou (foto č. 3 zprava), ředitelem divize 2, která stavbu Blanky řídila, všem poděkoval a připil na zdraví a bezproblémový provoz nového tunelu. Součástí setkání pracovníků prezidia (foto č. 4), centrály, divizi i třeba Subterra (foto č. 5, 6) bylo také zhlédnutí časosběrného dokumentu o stavbě Blanky. Komentářem jej doprovodili vedoucí projektů jejich dílčích úseků. Následná přátelská setkání se potom věnovala nejen vzpomínkám, ale i budoucnosti. Dokud nebudou dokončeny Městský a Pražský okruh, budou mít totiž dopravní stavbaři v české metropoli ještě hodně práce.



Děkujeme za komunikaci na míru 21. století

„Konec opravy mostu Grota-Roweckiego. Měsíc před termínem! Není to zásluha jen mírné zimy, ale hlavně firmy Metrostav, která projekt prováděla. Přiznávám, že jsem byl ohromen organizací práce na stavbě, která běžela naplno také v noci. Nikdy na ní nebylo vidět nikoho, kdo by se opíral o lopatu, což byla novinka pro všechny zvyklé na standardní vzhled polských staveb. Toto byl pravděpodobně i důvod, proč řidiči pokorně snášeli obtíže spojené s rekonstrukcí, které vznikaly i přesto, že dodavatel opravdu dělal vše, co mohl, aby se snížily na minimum. Proto patří Čechům obrovský potlesk – od teď nejen za dobré pivo a pohádky o krtkovi,“ napsal Sebastian Wierzbicki, předseda varšavské SLD. A nebyl sám, kdo Metrostavu za dokončení 4,6 km dlouhého úseku S8 ve Varšavě děkoval.

Kolegům z divize 4, které vedl Ing. Radim Čáp, se totiž v Polsku povedl husarský kousek. I když měli modernizaci dokončit podle smlouvy až 18. října, zkrátili pouhých 27 měsíců dlouhou stavbu téměř o měsíc. Už 20. září se tak díky nim mohla rozjet auta nejen v hlavní trase silnice Aleja Armii Krajowej (foto) a v 10 pruzích rozšířeného mostu Generała Grota-Roweckiego, ale i po všech rampách, jež v této části spojují S8 s okolními komunikacemi. To vše ve složitých podmínkách polského stavebního trhu.

„Základem úspěchu byly důraz, tvrdost při jednáních s investorem a subdodavateli a to, že jsme se v kritických chvílích dokázali semknout. Za 26 měsíců jsme udělali ohromný kus práce a podle kladných ohlasů veřejnosti k něčemu byla,“ řekl se zadostiučiněním Ing. Čáp.

V Německu umějí dobrou práci tunelářů ocenit

Deset dní po prorážce bentonitového štítu Giulia se 17. září v německém Karlsruhe u vyprošovací šachty na náměstí Kaiserplatz setkali zástupci státu a představitelé města i investora s tuneláři ze společnosti BeMo Tunnelling (BeMo), aby jim poděkovali za dobře odvedenou práci na stavbě místního lehkého metra. Slavnosti se zúčastnili i prezident a viceprezident Skupiny Metrostav – Jiří Bělohlah a František Kočí.

Místní deník Badische Neueste Nachrichten událost 18. září popsal (redakčně upraveno): „Tuneláři kvůli oslavě prorážky ozdobili Giulii plachtou (foto). Za zvuků hornické písně Glück auf se z tunelu mezi řeznými nástroji protáhlo štítem pět razičů, kteří nesli sošku svaté Barbory a kytičky pro bádensko-württemberskou političku Gerlindu Hämmerle, patronku podzemní tramvajové dráhy v Karlsruhe. Po oslavném projevu spustila barevný ohňostroj papírových konfet, který se za jásotu tunelářů ze společnosti BeMo snesl na razičí štít.“

Tunelovací stroj Giulia s průměrem hlavy 9,32 m vyrazil více než dvoukilometrový tunel pro lehké metro za pouhých deset měsíců. A to přitom pracoval v geotechnicky komplikovaném prostředí nesoudržných sedimentů a někdy pouhé čtyři metry pod centrem města se zachovanou dopravou. V první polovině trasy sice tuneláři museli náročné dílo dvakrát přerušit kvůli sesuvům, druhý kilometr ale zvládli za pouhé dva měsíce. Oproti srpnovému plánu navíc prorazili do konečné šachty s desetidenním předstihem – faktická a slavnostní prorážka se totiž měly shodovat. Za mistrovský výkon stopadesátičlenného týmu tunelářů poděkoval na Kaiserplatz i primátor města Frank Mentrup, státní tajemnice ministerstva dopravy Gisela Splett a zástupce zadavatele Uwe Konrath ze společnosti KASIG, která v Karlsruhe řeší dopravní infrastrukturu.

Díky Metrostavu vznikl ve Varšavě nejširší most v zemi a je v provozu už polovina z plánovaného téměř 80km rychlostního obchvatu Varšavy. Divize 4 se ale ani dnes v polské metropoli nenudí a svůj tamější tým složený ze třinácti Čechů a asi 65 Poláků ještě posílá. Většina z kolegů se však postupně přesune do Gdaňsku, kde zástupci Metrostavu podepsali 9. října smlouvu na výstavbu více než 20km úseku rychlostní komunikace S7 mezi obcí Koszwały a městem Nowy Dwór Gdański. Ve Varšavě zůstane asi 30členný kolektiv, který se bude věnovat předrealizační přípravě modernizace ulic Marsa a Żołnierska a podávání dalších nabídek. Vzhledem k tomu, že tam dnes má Metrostav příkladnou referenci a na své straně i veřejné mínění, nabízejí se divizi 4 v Polsku zajímavé příležitosti, které jistě ráda využije.

– red –, foto archiv stavby

Parametry stavby S8:

Délka hlavní trasy	4,6 km
Počet mimoúrovňových křižovatek	5
Počet stavebních objektů	59
Šířka mostu Grota	46,19 m
Množství zapracované oceli	5074 tun
Množství uloženého betonu	65 000 m ³
Hmotnost použité výztuže	9600 t
Pokládka asfaltových směsí	60 000 t
Nejvyšší počet pracovníků	1600 denně

Jako vzpomínka na stavbu tunelu zůstane ve městě jeden nadbytečný prstenec železobetonového segmentového ostění a pár použitých řezných dlát či nožů. Radní si tu sice chtěli ponechat celou razičí hlavu, ta je ale vysoká téměř deset metrů, váží 90 tun a kvůli diamantovému vytvrzení by stála asi čtvrt milionu eur.

Slavnostní prorážce předcházelo setkání vedoucích manažerů Skupiny Metrostav s primátorem Frankem Mentrupem, který ocenil dosavadní spolupráci města a stavbařů. Podle jeho slov podporuje výstavbu lehkého metra více než 60 procent obyvatel Karlsruhe, a to i přes několikaleté ztížení životních podmínek v centru města. Pozitivní a vstřícný postoj německých místních a zemských politiků k práci stavebních firem a jejich zaměstnanců ostře kontrastuje s výroků některých pražských činitelů, jež předcházely otevření tunelu Blanka a mimo jiné je citovala třeba rakouská televize ORF. Neuvážená slova tak poškodila českou firmu Metrostav nejen doma, ale i v zahraničí. Přitom jeho Skupina právě v Karlsruhe dosáhla významného úspěchu. Zdař bůh!

Robert Dostál, foto archiv BeMo



PTÁME SE

Ing. Josefa Kafky, vedoucího střediska divize 11



Po obchodní akademii vystudoval Josef Kafka strojní fakultu ČVUT a nastoupil do stavební firmy Metrostav. Tehdy se psal rok 2010 a čerstvý absolvent kvůli nabídce pracovat s razičími štíty Tonda a Adéla na metru V.A dokonce odřekl naplánovaný roční pobyt v zahraničí. Dnes řídí středisko důlní techniky divize 11.

Čím si tunelovací stroje získaly vaši pozornost?

Byla to nová moderní technologie, která se u nás v tak velkém rozsahu rozjížděla poprvé. Zkušenosti jsem mohl sbírat přímo na stavbě, kde byla s divizí 5 výborná spolupráce. Nejdřív jsem se díval pod ruce strojmistrům a pak jsem sám dostal příležitost řídit montážní práce pásové dopravy rubaniny. Dokonce se nám s kolegy podařilo vyřešit problém s dvoukomponentní injektáží a řešení zapsat jako užitečný vzor u Úřadu průmyslového vlastnictví. Po skončení ražeb jsem ve spolupráci s pracovníky divize 5 zařizoval uskladnění Tondy a Adély ve stavebním dvoře v Horních Počernicích a kontrola uložení od odborníků z Německa dopadla velmi dobře. Teď jen doufáme v brzké nasazení štítů. Osobně se moc těším na případné repase, bude to pro naše středisko obrovská výzva.

Kolik času dnes zabírá starost o Tonda s Adélou?

Některé části jako třeba hlavní pohony je nutné týdně protáčet, ostatní zařízení kontrolujeme pouze vizuálně. S nejcitlivějšími díly, což jsou počítače a elektrické vybavení, moc starostí nemáme, protože je chrání plynné inhibitory koroze. Než jsme si tento způsob ochrany vybrali, otestoval jsem si jej, a výsledek zkoušky mě přesvědčil o vhodnosti použití pro uskladnění štítů také v našich podmínkách. Tento rok ale uběhla lůta, po kterou jsou díly chráněny, a museli jsme proto oba štíty překonzervovat.

O kolik dalších strojů se vaše středisko stará?

Ve strojovém parku máme přes 50 velkých důlních mechanismů, které převážně používá divize 5, a je tu i řada menších strojů, jež si najímají ostatní. Divizi 1 jsme nedávno pomohli navrhnout a vyrobit uchycení vrtací lafety na miniryvadlo, aby nemuseli držet vrtáčku v ruce. Vždycky nás potěší, když se na nás divize obrátí s žádostí o spolupráci při hledání nevhodnějšího technického řešení.

Jak rychle strojový park obnovujete?

Vloni jsme třeba koupili nový stroj na stříkání betonu, tunelbagr a dva nakladače a brzo bychom si chtěli ještě pořídit třílafetový a dvoulafetový vrtací vůz. Vrtací stroje ostatně potřebujeme obměnit nejvíce – některé jsou totiž staré už 14 let. Nejen že za tu dobu postoupila technologie i softwarové vybavení, ale elektrické díly mají časté poruchy z důvodu opotřebení a stáří.

Kolik pracovníků ve středisku zaměstnáváte?

Administrativu střediska zajišťuje pět techniků, kteří mají na starosti vše od pořízení stroje a jeho vybavení patřičnou dokumentací pro práci v podzemí, přes dodávku náhradních dílů, zajišťování servisů a revizí, až po opravy po vrácení ze stavby. V servisním středisku máme devět kmenových dělníků na odbornou práci a momentálně máme najaté ještě čtyři další na výpomoc. Rád bych naše středisko doplnil ještě o pár mechaniků, kteří by zvládli také opravy elektrických částí strojů. Chtěl bych i nadále zvyšovat kvalifikaci zaměstnanců a provádět co největší rozsah oprav přímo u nás v dílně. Začali jsme tak už nově opravovat stroje na stříkání betonové směsi, na něž jsme si dřív netroufali a nechávali je opravovat externě.

Letos jste nasadili 80 % strojů. Jak toho dosahujete?

Takto vysoké procento nasazení máme díky divizím 1 a hlavně 5, která pracuje na Islandu, v Norsku a na Slovensku, kde se dnes připravuje protiražba tunelu Žilina. V lednu 2016 tam tedy budeme mít čtyři celé sestavy. Jednu další máme jako rezervu kvůli okamžitému řešení vážnějších poruch strojů a minimalizaci prostojů na stavbách. V letošním roce se nám dařilo i díky tomu, že jsme úspěšně půjčovali stroje externím firmám. Stále však máme kapacitní rezervy, jež jsou k dispozici zejména dalším stavbám Metrostavu. Naše plné nasazení je tedy otázkou zlepšení operativní spolupráce s jinými divizemi.

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Akademická čtvrt hodinka se protáhla na rok

Latinské přísloví *Finis corōnat opus* se volně překládá jako *Konec dobrý, všechno dobré*. A právě takový pocit asi měli hosté o rok opožděného otevření první budovy kampusu UK v Hradci Králové, jejíž stavbu ve sdružení dokončil tým divize 9 pod vedením Ing. Ivana Millera.

Novou společnou budovu Lékařské fakulty a Farmaceutické fakulty UK v Hradci Králové (foto č. 1) měli akademici a studenti původně zaplnit už před rokem. Dodavatelské sdružení, složené z Metrostavu jako lídra a firmy Chládek a Tintěra, Pardubice, stavbu sice dokončilo včas už vloni před letními prázdninami, zpozdily se ale dodávky interiéru a AV techniky, které zajišťoval investor. A tak se otevření Výukového a výzkumného centra UK vedle královéhradecké fakultní nemocnice o 12 měsíců protáhlo.

„Po montáži interiéru jsme měli mít podle smlouvy šest týdnů na dokončení díla. Ve skutečnosti zde ale nábytkář pracovali ještě týden před 30. zářím, kdy jsme podle dodatku smlouvy měli hotovou budovu předat investorovi. Vybavení navíc neodpovídalo návrhu z projektu – třeba lavice v učebnách měly jiné rozměry a rozteče, než předpokládala dokumentace, a neodpovídaly rozvodům

připraveným v podlahách, které jsme museli předělat. A to nebylo jednoduché, protože podlahovou krytinu tvořila epoxidová stěrka. Rovněž bylo nutné přemístit značné množství elektrických krabic. Nakonec jsme všechno stačili dokončit včas, bylo to ale hodně hektické,“ vzpomíná Ing. Miller, který stavbu převzal jako vedoucí projektu v únoru 2014 a za jeden ze svých největších úspěchů na tomto komplikovaném díle mimo jiné považuje i narovnaní pošramocených vztahů a přátelské rozlučení s vedoucím manažerem projektu Ing. Pavlem Růžičkou.

Ředitel divize 9 Ing. Petr Záborský (foto č. 2) před přestřižením symbolické pásky ještě připomněl obtíž spojené se založením budovy, které značně zkomplikovala vysoká hladina podzemní vody, takže všechny obvodové konstrukce 1. PP musely být provedeny jako bílá vana.

Finis corōnat opus. Novým akademickým rokem začala budova sloužit výuce i vědě. S plochou téměř 7000 m² nabízí prostory pro více než 3400 studentů a 400 doktorandů. Navíc splňuje podmínky pro zařazení mezi úsporné stavby, což potvrdil i blower-door test.

–red–, foto Ctibor Košťál a Jiří Junek

Vzhledem k tomu, že Země obíhá kolem Slunce po elipse, může se časový rozdíl mezi okamžikem, kdy je Slunce nejvýše, a momentem, ve kterém hodiny ukazují právě poledne, lišit až o 16 minut, což nastává 11. února a 3.–4. listopadu. Vzhledem k tomu, že se v čase pomocí Slunce často orientovali profesori, vzil se na univerzitách ze zdvořilosti pojem akademická čtvrt hodinka, jenž je dodnes používán jako období, po které studenti čekají na příchod pedagoga.



Berounka je v Černošicích milosrdná

Dnes se podíváme do Černošic u Prahy, kde od září 2014 probíhá rekonstrukce jezu na Berounce. Když jsme o stavbě psali loni koncem roku, zmiňovali jsme, že řeka několikrát donutila tým Ing. Jiřího Škrance z divize 6 práce přerušit. Od té doby se ale umoudřila.

Metrostav v Černošicích kompletně přebudovává jez z 20. let minulého století. Je jasné, že standardy pro realizaci takové vodní stavby se za takřka století její existence podstatně změnily. Bude proto vypadat zcela jinak a při respektování migračních potřeb ryb zachová či spíše nově zajistí i diverzitu říčního života. K tomu má pomoci rybí přechod, který už stojí a v nejbližších dnech se připravuje na zaplavení. Pro připomenutí – jeho délka je téměř 80 metrů a šířka skoro tři. Takový rozměr není náhodný. Aby přechod fungoval, musí k sobě ryby přitáhnout, če-

hož se dosahuje pomocí vábicích proudů, jenž musí pod jezem zasahovat co nejdále do dolní vody. Rybochod bude mít kromě praktického významu i estetickou funkci, protože jej vytvořily žulové menhiry velkých objemů (foto).

Vzhledem k oblíbenosti Berounky mezi vodáky, nemohlo se zapomenout ani na ně, a proto na druhém břehu vyrostla vodácká propust. Obě stavby by měly být dokončeny do začátku letošního listopadu, u rybního přechodu už proběhla i kolaudační prohlídka. Podle slov Ing. Škrance tak běží stavba podle plánu. Dělníci sice nečekaně narazili na kamenné záhozy na obou březích, které znemožňovaly navrtání pilot, na druhou stranu vyšlo počasí a suché léto stavbařům velice pomohlo, protože nemuseli přerušovat práci. Na otázku, jak si s navrtáváním pilot poradili, odpověděl Ing. Škranc: „Část kamení jsme odtěžili a v několika případech jsme záhozy převrtali.“

Celá zakázka má být dokončena 28. června 2016, takže na příští rok zbývá stavba jezu, a to ve dvou etapách. Ve výsledku bude nejen okysličovat vodu, ale hlavně regulovat vodní tok a zajistit spád pro zdejší malou vodní elektrárnu. Její majitel ji právě rekonstruuje a divize 6 pro něj zároveň s přestavbou jezu provádí zemní a betonářské práce. Tomu se říká zabít dvě mouchy jednou ranou.

Můžeme jen popřát, ať je i nadále Berounka vlídným hostitelem našich stavebníků a nechá ozdobit svůj tok další prospěšnou stavbou bez povodňových překvapení.

–ad.ka–, foto Jiří Junek



Zakázka s extrémně krátkou lhůtou výstavby

„Vybudovat železobetonový, byt pouze dvoupatrový, objekt a kompletně jej dokončit za sedm měsíců je na hraně proveditelnosti vzhledem k nutným technologickým přestávkám,“ ohodnotil odvedenou práci svého týmu v Mladé Boleslavi vedoucí projektu Ing. Jan Krajdíl z divize 3. Pro investora, společnost NISA AIR, zde letos v období mezi březnem a zářím vystavěl servisní středisko a restauraci s obytnými apartmány.

Moderní areál, který podle návrhu Ing. arch. Martina Hradečného a Ing. arch. Elišky Špatzové vyrostl v blízkosti mladoboleslavského letiště, obsahuje prostory pro servis malých vrtulníků a školící středisko letecké školy. V sousedství na ně navazují potřebné sklady a několik hangárů. V klidové části pozemku postavil tým divize 3 dvoupatrový objekt s restaurací, multifunkčním sálem a čtyřmi obytnými apartmány. Tato budova poutá pozornost polootevřeným atriem ve tvaru kruhu (foto).

„Při šibeničním termínu zakázky jsme se našťásti setkali jen s pár komplikacemi, které se nám podařilo včas vyřešit. Jednalo se zejména o zásadní změnu gastronomického provozu, která se odrazila v komplexním přeprojektování kuchyně. Také některé navržené materiály byly nestandardní a i přesto, že jsme jich potřebovali málo, měly dlouhou dodací dobu. Jednalo se zejména o fasádní desky Alpolic s kresbou dřeva a Alucobond v barvě mědi.

Většinu ostatních fasád jsme uzavřeli stěrkovou omítkou BetonOptik imitující vzhled betonu,“ popisuje Ing. Krajdíl.

Metrostav své dílo dokončil podle plánu v polovině září a dnes pouze dohlíží na odstraňování drobných nedodělků. Investor už používá hangáry a zázemí servisu, slavnostní otevření restaurace plánuje přesně na den vydání tohoto čísla novin – na 22. říjen. Vzhledem k tomu, že zařizovací předměty, které stavba podle přání investora osazovala, byly vyšší cenové kategorie, než je běžné, a třeba dveře měly povrchovou úpravu z kartáčované nakuřované dýhy, získají zákazníci i hosté společnosti NISA AIR v jejich nových prostorách v Mladé Boleslavi jistě nejen kvalitní nabídku služeb, ale také estetický zážitek.



Rekonstrukce změnila nejen obvodový plášť

Budovu A1 v areálu Fakulty strojního inženýrství VUT v Brně zabydlí profesori a studenti až příští akademický rok. Po stavební stránce je sice hotová (foto), její interiéry však ještě investor musí nechat vybavit. A to, jak ukázal příklad první budovy kampusu Univerzity Karlovy v Hradci Králové, který zmiňuje vedlejší článek novin, může být i běh na dlouhou trať.

„Když na stavbu pohlížím jako na celek, za největší úspěch pokládám její dokončení. Koordinace zakázky takto velkého rozsahu i členění nebyla vůbec jednoduchá. Náročné bylo i zakomponování všech změn v průběhu výstavby, zejména dispozic v prostorách děkanátu, s nimiž zadavatel přišel pouhých tři měsíce před dokončením,“ ohlédl se za dílem vedoucí projektu Ing. Radomír Richter z jihomoravského zastoupení divize 1. A dodal: „Nesmím přitom zapomenout na skvělý kolektiv, se kterým dělám už několikátou stavbu. Můžeme se jeden na druhého spolehnout a víme, co od sebe máme čekat. A samozřejmě tu je ještě tým našeho partnera ve sdružení, technici z firmy IMOS Brno. Všem chci poděkovat za perfektní práci.“

Přestavba objektu začala jako rekonstrukce obvodového pláště s vyvolanými úpravami a skončila jako záchrana nosných konstrukcí 19podlažní budovy s kompletní přestavbou dispozic a výměnou technického zařízení, kde nová fasáda představovala jen polevu na dortu.

V průběhu zakázky stavbaři použili několik speciálních technologií a postupů, a to zejména v souvislosti se ztuzením objektu, sanací železobetonových konstrukcí a jejich předpětím. Moderní technologie navrhli technici i v oblasti vzduchotechniky, chlazení či technických instalací výškové budovy. Sluší se připomenout i speciální typ osvětlení, při kterém bylo použito tzv. světelných zrcadel.

Strojní fakulta díky tomu začne využívat moderní budovu, jejíž chod poběží hladce jako dobře seřízený stroj.



TECHNOLIE A STROJE METROSTAVU



Jednodušší základ pro stavební výtahy

Středisko zdvihací techniky divize 11 vedené Ing. Lukášem Müllerem disponuje osmi výtahy NOV 1530, dvěma NOV 1232, jedním NOV 2032 a dalšími s menší nosností. Aby ušetřilo čas i finance stavbám, pořídilo pod ně nedávno ocelové základové desky, které se dají ustavit i na ztuhlý terén a nahrazují betonový základ.

Stavební výtah typ NOV 1530 UP

Příkon	27,6 kVA
Nosnost	1500 kg nebo 12 osob
Max. dopravní výška	100 m
Dopravní rychlost	30 m/min
Rychlost větru při provozu výtahu	do 20 m/s

Mezi péčí a prací

Při příležitosti Mezinárodního dne seniorů se 1. října v Centru vzdělávání Skupiny Metrostav v Palmovka Parku II uskutečnilo další čtvrtletní setkání, tentokrát věnované tématu Mezi péčí a prací.

Stalo se tak trochu módní záležitostí radit rodičům, jak po návratu do zaměstnání sladit pracovní vytížení s péčí o děti. S prodlužujícím se věkem populace a s posouvajícím se nárokem na odchod do důchodu však řada zaměstnaných lidí pečuje i o své blízké, kteří zestárlí a přestávají být soběstační. Jak se s touto situací nejlépe vypořádat, radily při Čtvrtku v centru Mgr. Jarka Švarc-bachová, jež v Praze vede denní stacionář a odlehčovací služby Centrum Seňorina, a Mgr. Lucie Hájková z České Alzheimerovy společnosti.

Máte-li podobnou starost nebo vás uvedené téma jen zaujalo a nemohli jste čtvrtletní setkání navštívit, najdete na skupinovém intranetu v rubrice Vzdělávání/Čtvrtky v centru odpovědi třeba na otázky: Jak starost o seniory zvládnout a přitom zachovat jejich i svou kvalitu života? Co je přirozeným projevem stáří a kdy už je potřeba s rodičem či prarodičem navštívit lékaře? Kde poradit a jaké jsou možnosti podpory státu?

Martina Zrczková, vedoucí ÚPS Metrostavu

Seznámení s nebem

Každý, kdo v úterý 10. listopadu v 19.30 hodin zavítá do vysočanského divadla GONG, se ocitne v nebi.

Bez ohledu na víru totiž diváky čeká na jevišti České nebe – poslední divadelní představení z pera autorské dvojice Zdeněk Svěrák a Ladislav Smoljak. Hru připisovanou českému géniovi Járovi Cimrmanovi předvedou za souhlasu dramatiků herci z divadla Rodu Vejvodů pod režijním vedením Jiřího Novotného z divize 1. Premiéru uvedli v roce 2011, teď je na řadě repríza, při níž opět vystoupí i kolegové z divize 3 – Miroslav Jirčík v roli Jana Amose Komenského a Stanislav Červený coby Karel Havlíček Borovský. Přijďte se zasmát a podpořit amatéry.

Pozvánka na koncert

Ve středu 4. listopadu se v Divadle Hybernia v 19 hodin uskuteční benefiční koncert Hanky Křížkové pro občanské sdružení Sluneční paprsek. To organizuje ozdravné pobyty u moře především pro děti, které prodělaly hematologické onemocnění, jsou vážně chronicky nemocné nebo z dětských domovů. Vstupenky si můžete zakoupit v Divadle Hybernia nebo na www.ticket-production.cz. Pobavíte se a pomůžete dobré věci.

Cyklisté z Metrostavu obhájili loňský úspěch

V letošním právě ukončeném ročníku seriálu Kolo pro život (více na www.kolopro.cz) se cyklistům Metrostavu podařilo obhájit loňské deváté místo v soutěži sportovních týmů Team Prestige Trophy. Gratulujeme!

Kromě celkového umístění si uznání zaslouží i Hana Kadlecová, která se ve své kategorii pravidelně umísťovala na stupních vítězů a čtyřikrát byla dokonce první. Dvě třetí místa vybojovala Zdeňka Kouřimská, nová posila ze Subterry (foto). Stabilitu výkonnosti v průběhu sezony měli Tomáš Homolka (57. místo v celkové klasifikaci jednotlivců) a Ondřej Beran. Potřebnými body do týmové klasifikace přispěli i Petra Brodická a Vladislav John.

„Ve stále silnější konkurenci jsou dosažené výsledky velkým úspěchem, dobrou reklamou firmy i závazkem do příští sezony,“ dodává kapitán týmu Miroslav Pánek.

–mp–, foto archiv týmu



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



„Tak účinně probíhající modernizaci jsem ještě neviděl,“

napsal kdosi mezi pochvalnými ohlasy na ukončení varšavské stavby S8 (foto č. 1), kterou řídila divize 4. Na závěr dodal: „Super!!! Gratulace dodavateli – české společnosti Metrostav.“ Na naše kolegy asi v polské metropoli hned tak nezapomenou. Za dobře odvedenou práci a měsíční zkrácení lhůty výstavby přišla 11. září večer divizi 4 osobně poděkovat polská ministryně dopravy Maria Wasiak. Od ředitele výstavby Ing. Radima Čápa, Ph.D., převzala i malý dárek – kus staré ocelové části mostu Grota, suvenýr, který má pro Varšavu historickou hodnotu (foto č. 2). Slavnostního setkání se zúčastnili i představitelé investora – společnosti GDDKiA, mezi jinými i zástupce jejího generálního ředitele Łukasz Lendner (foto č. 3 vlevo). Z kancelář se všichni přesunuli na nevytíženější varšavský most přes Vislu, s jehož přestavbou pomáhala i divize 3, aby na něm v deset hodin večer spustili provoz po rozšířeném jižním jízdním pásu (foto č. 4). Zatímco pod mostem ještě natěrači končili kosmetické úpravy (foto č. 5), po jeho vozovce se od 20. září rozjela doprava všemi směry (foto č. 6). Obyvatele nedalekého sídliště chrání před lomozem projíždějících aut elegantní prosklený tunel (foto č. 7) a prolomované protihlukové stěny (foto č. 8). Mízi už i zařízení staveniště a okolí moderních dopravních konstrukcí zklidňují malé parky (foto č. 9). Díky této úspěšně dokončené zakázce v polské metropoli se Metrostavu otevřela cesta k dalším dopravním zakázkám u našeho severního souseda. O tom, jak kolegové přejdou z S8 na stavbu S7, budeme informovat. Foto Genesis PR

Kombinované využití

Kvůli odvětrání tunelu Blanka vyrostlo na rohu ulic Na Octárně a U Laboratoře 25 metrů vysoké výdechové těleso ve tvaru válce s průměrem 9 metrů. Městská část Praha 6 vyhlásila veřejnou ideovou anonymní soutěž na jeho využití a zkrášlení, která se týkala i okolního prostoru. Nedávno byla vyhodnocena a zasláné návrhy jsou až do konce listopadu vystaveny v galerii Chodník ve Skleněném paláci na náměstí Svobody.

Původně měl výdechový komín měřit jen 15 metrů, místní občané se ale obávali hluku i zplodin z tunelu, a proto válec ve Střešovicích o 10 metrů povyrostl. Tím ovšem zasáhl do městského horizontu a vyvstala otázka: „Co s ním?“ Investor Blanky, Hlavní město Praha, chtěl výdech výtvarně zpracovat. Vypsal proto soutěž, jejíž vítězná podoba se kvůli nedostatku zeleně místním nelíbila. Praha 6 si zase kladla otázku, zda by nešel nový prostor s betonovým válcem začlenit do městského parteru.

Všichni se naštěstí dohodli a městská část vypsal soutěž novou, ideovou. Přišlo do ní 59 návrhů a porota je v září vyhodnotila. Zúčastnění autoři nejčastěji doporučovali, aby se válec stal nosičem pro vyhlídkovou plošinu, horolezeckou stěnu či popínavou zeď, nebo aby ho kromě stromů či květin, pítka a laviček v okolí doplnil návrhu nějaký samostatný artefakt, třeba hodiny.

Z každé skupiny porota vybrala jeden návrh, který ocenila peněžitou odměnou. Speciální Čestné uznání získalo dílo, jehož autoři se pokusili pracovat nejen s formou komína, ale i s jeho skutečnou funkcí, a navrhli, aby válec fungoval jako obrovský bublifuk a vypouštěl malé bubliny. Ve výsledku zřejmě komín získá podobu vzniklou kombinací všech typových návrhů.

Muzeum stavebnictví

V prostorách hospodářského zázemí kláštera v Plasích na Plzeňsku začalo koncem září fungovat unikátní Centrum stavebnictví a dědictví. Středisko pro dokumentaci, prezentaci i vzdělávání a bádání v oboru historie stavebnictví otevřelo v renovovaných památkově hodnotných prostorách Národního technického muzea.

V opraveném pivovaru vznikla stálá expozice, která má atraktivně a přehledně představit historický vývoj stavebních prvků, materiálů a konstrukcí z hlediska jejich principu či technologie a proměny zpracování v průběhu staletí. Návštěvníci si mohou prohlédnout i vývoj stavebních konstrukcí od základů a hrubé stavby přes úpravu povrchů, typy oken a dveří až po krovy a krytiny. Část expozice se věnuje také principům statiky. Nejen pro děti je v objektu připraveno stavební hřiště.

Na expozici v pivovaru navazuje opravený mlýn, jenž bude sloužit pro tematické výstavy. První z nich se až do konce letošního listopadu zaměří na vápno, vápenné technologie v tradičním stavitelství a na způsoby řemeslné výroby vápna a jeho zpracování.

Ve vnitřním dvoře areálu vznikly řemeslnické a zážitkové dílny – třeba tesařská či kamenická, cihlárna, pracoviště zedníka, historická klempírna, kovárna a slévárna. Průvodci v nich vysvětlí, jak co fungovalo, a návštěvníci si zde také budou moci vyzkoušet svoji zručnost.

Šestý firemní patent

Po téměř dvouletém řízení vydal 17. září Úřad průmyslového vlastnictví patentovou listinu na vynález nazvaný Způsob manipulace s těžkými technologickými zařízeními umístěnými v uzavřeném prostoru a uspořádání pro demontáž a/nebo instalaci zařízení k provádění tohoto způsobu. Pod tímto složitým názvem je patentován technologický postup výstavby, který pro rekonstrukci kotlů v elektrárně Pruněv (foto) navrhl a provedl kolektiv pracovníků divize 3 pod vedením Ing. Daniela Riedla. Počet platných patentů Metrostavu se tak navýšil na šest. Jaromír Šob, foto Josef Husák

