

**Severní most u hlavního  
plzeňského nádraží je dole  
více ve fotosloupku na str. 2**



# METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

## Sedmý rok na špici oboru

12. května 2017 / 8 / XXIX

**Ptáme se: Pavla Meyera,  
Osobnosti Metrostavu 2016 str. 2**

**TEK 2017 – Obchod a práce  
v zahraničí i technický rozvoj str. 2**

**Za 571 dnů projelo komplexem  
Blanka padesát milionů aut str. 3**

**Modernizace seřadiště v Praze-Libni  
splnila očekávání str. 3**



### KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

#### Změny v Metrostavu Development

Generálním ředitelem Metrostavu Development se koncem března stal Ing. Ondřej Buršík, nový předseda jeho představenstva. Ve funkci vystřídal Jiřího Procházků, MBA, jenž ve společnosti zůstává jako expert. Od 1. května je členem představenstva také Ing. Petr Štyler, který zároveň vykonává činnost ředitele developmentu projektů.



#### Ochrana památek

Společnost pro technologie ochrany památek (STOP) uspořádala 20. dubna seminář o nedestruktivních průzkumech. Jedním z jeho dvou odborných garantů byl Ing. Petr Řezáč z úseku

viceprezidenta Skupiny Metrostav, který je i zakládajícím členem STOP a pracuje v jejím výboru. Na semináři vystoupil také Ing. Jan Klečka, specialista z úseku VTŘ, a představil praktické příklady využití termografie. Ing. Jiří Prokop, ředitel SQZ, promluvil o možnostech georadaru.

#### Nevední sál pro slovenskou konferenci

Programová konference Metrostavu Slovakia se letos uskutečnila 21. dubna v nezvyklém prostředí – v rozestavěném objektu CityPark Ružinov (CPR), který je developerním projektem slovenských kolegů. Vystoupili na ní všichni ředitelé společnosti i její personální manažer. Pozornost vyvolaly také prezentace Ing. Martina Benka, vedoucího projektového týmu CPR, a Ing. Martina Ščensného, který je vedoucím střediska stavební výroby. Jednání uzavřela komentovaná prohlídka stavby.

#### V Karlsruhe skončily ražby v kesonu

Na stavbě lehkého metra v německém Karlsruhe dokončili raziči z firmy BeMo Tunnelling práce na asi 250m tunelu pod Karl-Friedrich-Straße, které prováděli pod ochranou kesonu. Poslední metr dna vyrazili 28. dubna. Dnes zde – a opět v kesonu – betonáři zhotovují definitivní ostění.



#### Stroje pro děti

Na pražské náplavky se v sobotu 27. května vrátí už počtvrté Ratolest Fest – součást projektu Česko sportuje. Unikátní rodinný festival opět podpoří i Metrostav, který na akci

zapůjčí minibagr, minidumper, dumper a tunelový bagr. A to nejen proto, aby je mohly děti obdivovat. Malé stroje si nejmenší stavbaři budou moci i vyzkoušet stejně jako vloni (foto). Nezmeškejte zajímavou zábavu!

Téměř 330 manažerů Metrostavu se 25. dubna setkala při 14. ročníku programové konference TEK (titulní foto, foto č. 3). V hotelu Olympik se seznámili s hospodářskými výsledky společnosti v roce 2016, s jejím působením v Česku i v zahraničí, s průběhem či výsledky některých projektů a s plánovaným rozvojem. Připomněli si i aktivity mimo stavebnictví, do kterých se Metrostav zapojil v rámci společenské odpovědnosti.

TEK 2017 otevřelo vystoupení generálního ředitele Ing. Pavla Pilát, který zhodnotil hospodaření Metrostavu, jeho tržní pozici, plnění strategie a nastínil příležitosti pro další rozvoj. Výsledky firmy v minulém roce odpovídaly situaci na trhu, která nebyla příznivá. Pochvalu si proto zaslouží pracovníci divize 5 a zejména divize 4. Působí totiž mimořádně dobře v zahraničí, čímž pro celou firmu nahrazují výpadky poptávky na domácím trhu, který oproti roku 2008 poklesl o více než 21 %. Vzhledem k tomu, že v oboru došlo i k více než 30% úbytku pracovníků, už je a dlouhodobě bude nutné počítat s nedostatkem kvalitních dodavatelů a kapacit. Protože vedení Metrostavu nechce výrazně navyšovat výkony v zahraničí, zůstanou rozhodujícími trhy pro růst regiony Česka, Slovensko a především Praha.

„V soutěžích se budou stále častěji objevovat požadavky na uchazeče týkající se odborného personálu, vlastních kapacit, technického vybavení i referencí. Je proto žádoucí posilovat tyto kategorie uvnitř firmy a sdílet je i s jinými společnostmi Skupiny Metrostav. Spolupráce a využívání synergičkových efektů jsou totiž důležitým předpokladem pro úspěch. Jenom tyto cesty povedou k dalšímu rozvoji Metrostavu a jeho lepším výsledkům,“ uzavřel Ing. Pilát.



Ekonomický ředitel Ing. Miroslav Pánek (foto č. 1) se věnoval rozboru ziskovosti zakázek, výrobně-technický ředitel Ing. Ivan Hrdina na jeho slova navázal a doplnil je o pohled výroby. Promluvil o faktorech, jež rizikovost projektů zvyšují, i o systémových opatřeních, která ji snižují.

Ředitel divize 1 Ing. Jaroslav Heran představil jako příklad úspěšné zakázky výstavbu distribučního centra pro firmu Lasselsberger v Chlumčanech, kde se ve spolupráci s divizí 6 podařilo provést řadu úprav a optimalizací projektu už při zpracování prováděcí dokumentace.

Vývoj v personální oblasti přiblížil její ředitel Mgr. Tomáš Zámečník, MBA (foto č. 2). Mezi jiným zmínil, že se Metrostavu jako jediné velké stavební firmě v ČR podařilo snížit průměrný věk dělníků, a to na 43,4 roku. O tom, jaká opatření nad obvyklý rámec používají při práci s lidmi v divizi 3, informoval její ředitel Ing. Martin Plch.

Po ocenění nejlepších pracovníků (foto č. 4) ukončil konferenci Ing. Pilát. Výtah z jeho závěrečného projevu tvoří samostatný článek na této straně. Více na str. 2 a 4. – red., foto Petr Adámek

#### Průměrná délka zaměstnání u jednoho zaměstnavatele v letech

Firmy v ČR před rokem 1989	cca 20
Firmy v ČR založené do roku 2000	9,9
Firmy v ČR založené po roce 2000	5,3
Celosvětový průměr	4,4
Metrostav	12,1



### Metrostav drží slovo

„V minulosti jsme opakovaně prokázali, že jsme silným a stabilním partnerem. Okolní prostředí se ale mění a my musíme stále znova dokladovat, že jsme pro naše obchodní partnery nejlepší volbou. Úspěch v dnešní situaci však lze jen při sehranosti celého týmu. Ta ale není synonymem pro kolektivní odpovědnost, lze ji stavět jen na té individuální,“ uvedl v závěrečném projevu na TEK generální ředitel Metrostavu (foto).



Ve svém vystoupení se Ing. Pavel Pilát věnoval zejména společným hodnotám, které firma dlouhodobě ctí a sdílí – profesionalitě, důvěryhodnosti a stabilitě. K té první zmínil i činnost směřující ke zlepšení české legislativy, a to nejen přes Svaz podnikatelů ve stavebnictví České republiky, ale i oborový lobbying.

Důvěryhodnost musí být interně spjatá především se striktním dodržováním pravidel. „Vytvořili jsme robustní systém compliance, který má za cíl eliminovat nežádoucí chování. Stejně tak důležité je ale dodržovat morální principy, ke kterým jsme se zavázali přijetím etického kodexu,“ řekl a připomněl, že právě pokles důvěry v úspěšnou budoucnost českého stavebnictví vede k úbytku zájmu o obor mezi mladými lidmi.

O stabilitě akciové společnosti Metrostav svědčí to, že je již sedm let stavebním lídrem na domácím trhu. Musí však na něm víc napřít síly a lépe se soustředit na parametry dosahovaných marží.

„Metrostav vždy disponoval kvalitním a loajálním personálem. Je důležité, aby si udržel i pozitivní přístup, podnikatelského ducha a nekonfliktní operační klima. Pak se totiž snahy jednotlivců násobí a přetavují do úspěchu celé firmy, v jejíž lepší budoucnost věřím,“ uzavřel.

– red., foto Petr Adámek



## Severní most je dole

Dva více než sto let staré železniční mosty přes Mikulášskou ulici v Plzni nevyhovovaly provozu vlaků a malým rozpětím omezovaly pouliční dopravu pod sebou. Dnes už ten větší, severní neexistuje. Na jeho demolici dohlížel tým Ing. Jana Zemánka z divize 5, který právě probíhající etapu přestavby plzeňského hlavního nádraží řídí ve sdružení s firmou OHL ŽS.

Ocelový most o rozpětí kolem 25 m nejprve pracovníci specializované firmy načali autogeny (foto č. 1) a poté jej demoliční bagr obřími hydraulickými nůžkami rozstříhal na šest částí (foto č. 2). První a největší asi 90tunový trojúhelníkový kus snesl mobilní jeřáb na zem 14. dubna (foto č. 3). Akce trvala zhruba tři hodiny. Poslední šestý díl skončil na terénu 18. dubna (foto č. 4) – o tři pracovní dny dříve, než předpokládal harmonogram.



Hromadu ocelových konstrukcí teď dělníci řezou do šrotu na asi 1,5 m dlouhé kusy (foto č. 5). „Po jejich odstranění začneme odtěžovat přechodové oblasti, bourat opěry a zahájíme hlubinné založení nového železobetonového mostu, který bude o 15 m delší,“ říká stavbyvedoucí Ing. Petr Hanzal, který řídí práce na místě. To už ale budou jezdit přes staveniště tramvaje – po provizorní jednokolejce a pod ochranným rámem. „Vybouraný kamenný oblak z části vrátíme zpátky jako připomínku původního mostu. Použijeme i čtyři historické litinové sloupy – budou znovu umístěné pod středem mostu, ale už nebudou nosné,“ doplnil stavbyvedoucí Ing. Libor Hájek. Nový severní most bude hotový ještě letos. Jižní přijde na řadu příští rok.

–red–, foto Miroslav Chaloupka



## Obchod a práce v zahraničí i technický rozvoj

Součástí TEK 2017 byly i bloky věnované zahraničním zkušenostem Metrostavu a jeho technickému rozvoji.

O prostředí v cizině promluvil obchodní ředitel Ing. Milan Veselský. Připomněl nárůst výkonů firmy mimo Česko a Slovensko ze 3 % v roce 2008 na 26 % v letošním prvním kvartále. Věnoval se i soutěžním podmínkám v jednotlivých zemích, z nichž vybíráme několik zajímavostí:

### Island

- Investor nezveřejňuje předpokládanou cenu
- Záruční doba na tunel je pouze jeden rok

### Norsko

- Námítky proti výběru vítěze se nepodávají
- Fungují zde transparentní rozhodovací procesy a vyvážené smluvní podmínky

### Finsko

- Neprobíhá prekvalifikace, rovnou se podávají nabídky
- Neuplatňuje se záruka za nabídku

### Polsko

- Odpovědnost investora za úhradu subdodavatelům
- Možnost kopírování nabídek konkurence

### Slovensko

- Dvouobávkový systém (část kvalifikační a cenová)
- Smlouvu podmiňuje zápis v Registru partnerů veřejného sektoru

### Rakousko – Brenner Basistunnel

- Klíčové činnosti (90 % objemu) nelze subdodávat
- Požadavek na němčinu u klíčového personálu.

Ing. Veselský (foto č. 1) svůj příspěvek uzavřel: „Podle našich zkušeností jsou české kvalifikační podmínky nejbenevolentnější pro přístup zahraničních zhotovitelů. Smluvní podmínky jsou stále výrazně nevyvážené ve prospěch objednatelů. Současně s tím bojujeme i s kriticky nízkými cenami, kdy obvykle ani 20 % rozdílu od průměrné ceny není považováno jako mimořádně nízká cena.“

Ředitel divize 4 Ing. Radim Čáp, Ph.D., informoval o zkušenostech se vstupem do nových teritorií. Konkrétně

do Polska, kde divize působí už šestý rok, a do Německa, kde nedávno ve spolupráci s firmou BeMo Tunnelling získala první zakázku – modernizaci mostu Volmarstein na dálnici A1. Dále poukázal na dva fakty, a sice že v Německu existuje jen mizivá šance uspět bez spolupráce s místním partnerem a že se v Metrostavu zvýšila potřeba německy mluvících pracovníků.

Ing. Aleš Gothard z divize 5, která pracuje zejména v severovýchodních zemích, připomněl, že Metrostav zde získal deset projektů. „Na Islandu, ve Finsku a v Norsku jsme už vyrazili 28 km tunelů. Obrat v těchto zemích sice není rozhodující, ale při stavu českého stavebního trhu přispívá k udržení kvalifikovaného personálu a rozšiřuje dobré firemní reference,“ řekl.

Výrobně-technický ředitel Ing. Ivan Hrdina (foto č. 2) ve svém vstupu informoval o vědě i výzkumu v Metrostavu a o postupu digitalizace a zavádění systému BIM do firemních projektů. Účastníci konference zaujali jeho příspěvek o vlivu usměrňovací dráčky při betonáži na tahovou pevnost dutinového panelu z UHPC a o zkouškách vláknobetonu. Důležitým přínosem vyplývajícím z využití BIM je snadnější detekce kolizí prvků stavby. Ve spojení s vědou a výzkumem ocenil Ing. Hrdina spolupráci s dceřinými firmami, konkrétně s TBG Metrostav a SQZ.

–red–, foto Petr Adámek



## Strojní oddělení firmy BeMo sídlí v Innsbrucku

Ve společnosti BeMo Tunnelling aktivně pracuje strojní oddělení (MTA), které se kromě výrobního a strojního zařízení zabývá ve velké míře i úkoly z oblasti podnikových tendrů a přípravnými pracemi na staveništi.

Hlavním úkolem MTA je výběr, dodávka a údržba strojů, což je obdobné činností, jaké v Metrostavu provádí divize 11. V BeMo však MTA vyvíjí i specifická zařízení, mezi něž patří třeba záložní odkalovač pro razičí štít Giulia v německém Karlsruhe (foto č. 1). Pro konkrétní stavby odborníci z MTA volí a technicky i smluvně zajišťují nejvhodnější zařízení či vybavení. Pro vídeňský tunel Lainzer například doporučili speciální lehký portálový jeřáb.

Technici strojního oddělení poskytují specifické projektové služby a know-how podporu nejen v Evropě, ale

i pro dceřiné společnosti BeMo Tunnelling ve Velké Británii, USA či v Kanadě – při plánování logistiky, návrzích vzduchotechniky nebo optimalizaci vodních čerpadel. Pro modernizaci tunelu Arlberg v Rakousku vybrali specifické zařízení pro demontáž kolejí (foto č. 2).

Poslední oblast, které se MTA intenzivně věnuje, je spojená s bezpečností práce a s ochranou zdraví na stavbách a pracovištích firmy. Kromě běžného dozoru, revizí či vypracování únikových, protipožárních nebo protipovodňových plánů do této kategorie činností spadá i návrh a výroba komorových úkrytů podle specifických požadavků. Poslední kryt, který v BeMo vyrobili, má podobu válce a musí po dobu 12 hodin soběstačně ochránit až 20 osob.

Rainer Antretter, foto archiv BeMo



## P T Á M E S E

### Pavla Meyera, Osobnosti Metrostavu 2016



Po maturitě na hornicko-hutnické průmyslovce v Kladně nemohl Pavel Meyer dál studovat, protože byl v roce 1968 členem Klubu angažovaných nestraníků. Nastoupil jako konstruktér do Modřanských strojů, ale po čtyřech letech v kanceláři si chtěl vydělat víc. Začal proto pracovat coby lamač v Uranových dolech Příbram. Roku 1978 ho otec s bratrem přesvědčili, aby šel za nimi razit tunely do Metrostavu. S výjimkou čtyř měsíců, kdy se na venkově živil jako dřevorubec, už firmu neopustil. Postupem času se stal předsedou ZO OS Stavba Metrostav a členem dozorčí rady společnosti.

### Kde jste v Metrostavu začínal?

Na náměstí Republiky při ražbě traťových tunelů na trase B směrem na Florenc a pak k Můstku. Prvně v partě razičů, postupně jsem se stal směnovým předákem, nakonec i hlavním. Klasická tunelařina: bagr, střílení, tybinky.

### Jak se z tunelaře stane odborář?

V dole i na čelbě tunelů jsem dlouho pracoval s vrtačkou či sbíječkou a nešetřil se, což v roce 1991 vyústilo v nemoc z povolání. Měl jsem už natolik poškozené loketní klouby, že jim nic nepomohlo, a musel jsem z podzemí. Vzhledem k tomu, že jsem vždycky chtěl nastolit spravedlnost, byl jsem během sametové revoluce ve stávkovém výboru, z nějž později vznikl závodní výbor odborové organizace. Roku 1992 jsem byl zvolen jeho předsedou a pozici obhájil až do loňska, kdy jsem už kvůli věku nekandidoval.

### Lidi v odborech je málo. Proč by do nich měli vstupovat?

To je otázka, která se line celou érou mého předsednictví, proč... Aby si vzali do rukou svá práva. Lidé se ale obecně nechťejí moc sdružovat a za tuzemskými odbory se stále táhne špatná pověst z totality. Inklinace k odborům bývá také daleko větší tam, kde se podnikání nedaří a lidé mají problémy. Pracovníci v Metrostavu odbory zřetelně nepotřebují. Připadá jim, že všechno běží samo. Odbory tu totiž vznikaly zároveň s firmou, formovaly se v ní, když se měnila ze státního podniku na akciovou společnost či procházela privatizací. Proto jsme s vedením Metrostavu měli podobné myšlení, nacházeli společnou řeč a dokázali se domluvit. Když jsme uplatňovali nějaké nároky, ctili jsme, že musí být přiměřené a neměly by jít proti firmě. Důležité bylo i to, že jsme se nepletli do věcí, do kterých nám nic nebylo.

### S Metrostavem jste žil 38 let. Co pro vás znamená?

Dal mi práci, kus života a já mu na oplátku věnoval kus svého. Dostal se mi pod kůži. Vždycky když se o něj někdo otřel, bral jsem to osobně. Metrostav je pro mě prostě značka, kterou jsem nikdy nechtěl poškodit. A metrostavákem zůstanu navždy, i když už jsem v penzi.

### Když jste s tím začal, jak se vám na odpočinku daří?

Parádně. Můžu se konečně věnovat věcem, na které jsem dlouho neměl čas. Vyšťukoval jsem kuchyň, v obýváku vyměnil podlahu, vymaloval celý byt. I na chalupu jezíme, kdy chceme, podle počasí. Na zahradě pracujeme jen během týdne, o víkendech si plánujeme výlety. Čtu knížky, chci si znovu koupit rybářský lístek, prověřit motorku. Žena mi říká, že tu budu muset být do stovky, abych stihl naplnit všechny své plány. Hlavně jsem se však oprostil od problémů jiných, které jsem v práci řešil. Asi jsem si vypěstoval příliš mnoho empatie, trápily mě. Teprve teď jsem poznal, jak moc mě psychicky zatěžovaly.

### Jak vnímáte ocenění, které jste dostal?

Když se mě generální ředitel zeptal, zda je příjem, návrh mě velmi překvapil a přemítal jsem, jestli si takovou poctu zasloužím. Za ta léta v Metrostavu jsem totiž potkal spoustu výjimečných lidí, co zvládli úžasné věci, a o kterých jsem byl přesvědčen, že by si titul zasloužili víc. Třeba za vysouvané tunely metra pod Vltavou. Když jsem si pak uvědomil, kdo se stal Osobností Metrostavu přede mnou – vloni Ing. Neuwirth, předtím Jirka Bělohav, Franta Polák, dr. Škorpil či Ing. Veverka a další, je mi dnes velkou ctí stát po jejich boku. Metrostav stojí za to, aby za něj lidé kopali. Budu na něj vzpomínat jen v dobrém – i proto, že na to špatně se stejně vždycky zapomíná.



## Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ

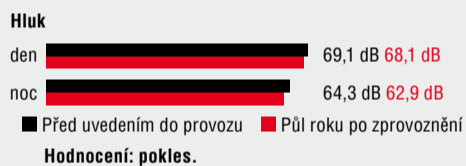
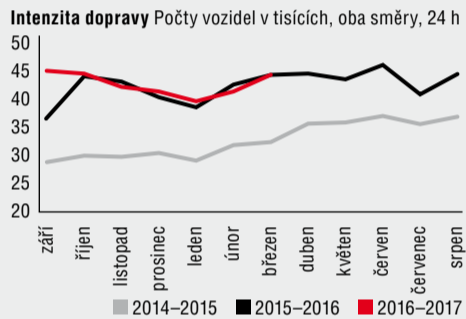


### Za 571 dnů projelo Blankou 50 milionů aut

Na stavbě pražského tunelového komplexu Blanka (TKB) se podílel téměř celý Metrostav i řada jeho dceřiných společností. Pro veřejnost byl zprovozněn 19. září 2015 a do 11. dubna jím už projelo 50 milionů vozidel. Srovnání intenzit dopravy a hluku před otevřením TKB a dnes dokazuje, že Blanka slouží dobře a život ve městě nezhoršila.

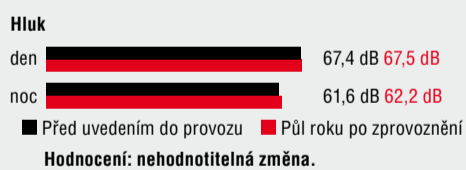
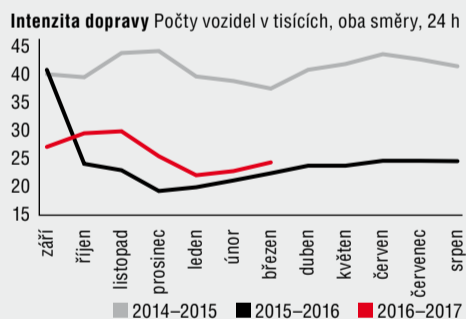
#### Malovanka

(Pod Královkou – Pod Drinopolem) foto č. 1



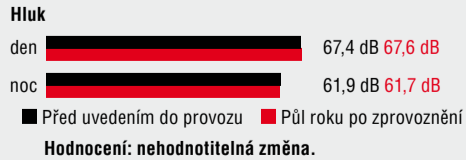
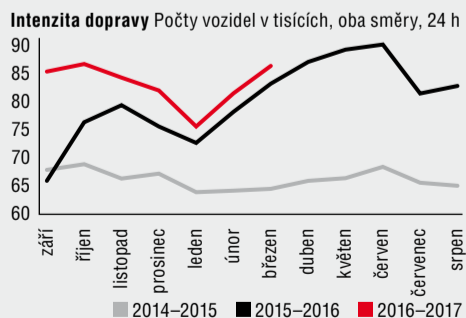
#### Milady Horákové

(Prašný most foto č. 2 – U Brusnice)



#### V Holešovičkách

(Pelc-Tyrolka foto č. 3 – Vychovatelna)



#### Počet projíždějích aut, hluk a kvalita ovzduší

Aktualizované statistiky z provozu tunelu Blanka uvádí informační web [www.tunelblanka.info](http://www.tunelblanka.info). Počty projíždějících vozidel na vybraných významných komunikacích v Praze průběžně monitoruje Technická správa komunikací hlavního města Prahy. Místa měření hluku byla zvolena po konzultaci s Hygienickou stanicí hlavního města Prahy.

Měření kvality ovzduší bylo soustředěno na přímé okolí portálů i výdechů tunelů a navazující komunikace, u kterých byl předpoklad významných změn intenzity dopravy. Při interpretaci dat byly zohledněny aktuální meteorologické podmínky a skutečnost, že k vlivu lokálně působících zdrojů včetně dopravy se ve velkoměstské aglomeraci, jakou je Praha, vždy přičítá mírně zvýšené městské pozadí. Měření imisí zatím proběhlo třikrát – v termínech 24. srpna až 20. září 2015, 2. až 29. února 2016 a 22. srpna až 18. září 2016. Výsledky pro jednotlivá data a lokality jsou zveřejněny na internetových stránkách [www.tunelblanka.info/dopady-projektu/imise](http://www.tunelblanka.info/dopady-projektu/imise).

Vyhodnocení vlivu zkušebního provozu TKB na okolní obytné prostory včetně porovnání s imisními limity bude provedeno po zpracování rozptylových studií.

Už dnes je ale na nově pořízených fotografiích vidět, že se bývalá staveniště TKB zazelenala a těch několik z povrchu viditelných částí tunelového komplexu zajímavě doplnilo městskou zástavbu.

#### V průměru projelo Blankou téměř 87 600 aut denně

Podle zprávy pražského magistrátu tunel Blanka ve výsledku průjezdu Prahou usnadnil. Ulevil severozápadní části hlavního města, snížil intenzitu dopravy v centru, hlavně na vltavských nábřežích. Způsobil sice i problémy, zejména u výjezdu na Prašném mostě a na Vítězném náměstí v Praze 6, dopravní experti je ale předem očekávali. Slabinou města totiž zůstává nedostavěný obchvat Prahy i vnitřní městský okruh, jehož je Blanka součástí.

– red –, foto Petr Adámek



## Moderní oddělení českobudějovické nemocnice

Komfort a pěkné, moderní prostředí čekalo na pacienty českobudějovické nemocnice, kteří se podrobili zákrokům na gynekologickém a urologickém oddělení v nedávné době. V dubnu totiž tým Ing. Milana Hromádky z divize 6 dokončil kompletní rekonstrukci pavilonu Z (foto č. 1) a třetí dubnové úterý byl opravený objekt slavnostně otevřen. Symbolického přestřižení pásky se za Metrostav ujal ředitel divize 6 Ing. Jan Cúc.

Z původního pavilonu Z během rekonstrukce, která trvala necelý rok, zůstaly pouze nosné zdi. Kromě kompletní přeměny vnitřních prostor stavbaři z oblastního zastoupení divize 6 pro Jihočeský kraj přistavěli k Zetku novou část se čtyřmi výtahy včetně propojovacích chodeb k plánovanému pavilonu CH. „Z celé rekonstrukce bylo technicky nejnáročnější vybudování železobetonové spojovací lávky mezi pavilony Z a C, kterou jsme prováděli ve výšce dvanácti metrů,“ vzpomíná Ing. Hromádka.

Během rekonstrukce si navíc stavbaři museli poradit se zásobováním a logistikou staveniště, protože měli k dispozici velmi málo místa. „Museli jsme přes zařízení staveniště umožnit neustálý průjezd sanitek, což představovalo téměř nekončící přestavby oplocení v závislosti na postupu výstavby,“ popisuje vedoucí projektu. Po dokončení bouracích prací ještě technici odhalili závažné

nedostatky projektové dokumentace, když bylo potřeba zajistit statiku obvodových zdí. To s sebou přineslo nečekané a poměrně náročné práce navíc. Stavbu vedle toho přibrzdila také letošní tuhá zima, a tak se poslední měsíce rekonstrukce přeměnily na závod s časem. „Nakonec jsme se s termínem dokončení vypořádali. Velké díky patří mým kolegům, kteří se svým opravdu enormním nasazením zasloužili o to, že dnes pavilon slouží pacientům k plné spokojenosti investora,“ dodává Ing. Hromádka.

#### Pohodlí pro pacienty i lékaře

Na novém lůžkovém oddělení gynekologie i urologie najdou pacienti dostatečný komfort i soukromí. Na gynekologickém oddělení je k dispozici 13 pokojů se sociálním zařízením pro 34 pacientů. Podobně vybavené je i oddělení urologie (foto č. 2), kde je navíc ještě devět 3lůžkových pokojů a jeden dvoulůžkový. V objektu se ještě nachází urologicko-gynekologická jednotka intenzivní péče s deseti lůžky. Nové prostory tu našly i ambulance obou oddělení, příjmová kancelář a pracoviště litotryptoru urologického oddělení. Vznikl zde i zákrový sál pro malé chirurgické výkony. Prostory jsou dnes nejen moderní, špičkově vybavené, ale nově také klimatizované.

Martina Vampulová, foto Jan Luxík



**2850** metrů měřil severní tubus tunelu Ejpovice 2. května, když staveniště navštívil ministr dopravy Ing. Dan Ťok. Ražby provádí divize 5 pod vedením Ing. Štefana Ivora.

## Modernizace seřadiště splnila očekávání

Tým Ing. Jana Zemánka z divize 5 ukončil nedávno modernizaci spádoviště nákladového nádraží Praha – Libeň. Stavební práce se tu zaměřily na nezbytné zvýšení technických a užitných parametrů stávajícího seřadiště a na opatření ke snížení nadlimitní hladiny hluku. Tím posledním požadavkem investoři – Správa železniční dopravní cesty a ČD Cargo – reagovali na stížnosti obyvatel z okolí vlakového nádraží.



Hladina hluku se podle měření provedených po ukončení projektu výrazně snížila. Díky nasazení moderní technologie, hlavně mazacího zařízení Bremex a protihlukových kolejevých brzd (foto), se navíc podařilo zcela odstranit vysokofrekvenční pískavé zvuky – nepřijemné skřípění brzd seřazovaných vagonů. Pomohla i další opatření: nové protihlukové stěny a bezstykové koleje, jejichž provoz už není doprovázen typickým klapotem kol přejíždějících dilatační spáru mezi kolejnicemi.

#### V Praze se už jinde nákladní vlaky neřadí

Seřadovací nádraží v Praze-Libni slouží k rozřazování nákladních vagonů už 140 let. Se svými 14 kolejemi patří v rámci ČR mezi středně velká seřadiště. Od roku 1999 je však v hlavním městě jediné a více než tisícovka rozposunovaných vagonů denně ho řadí do desítky nejvíce vytižených seřadišť u nás. Pro srovnání: největší seřadiště v Ostravě má 39 směrůvých kolejí a denně může rozřadit téměř tři tisícovky vozů. Vůbec největším seřadovacím nádražím v Evropě je Maschen Rangierbahnhof (celkem má 96 směrůvých kolejí) poblíž Hamburku.

Metrostav prováděl zakázku ve sdružení se společností AŽD a hlavní stavební práce se týkaly výměny

kolejí a výhybek v místech spádoviště a sanace tělesa železničního spodu včetně odvodnění. Strženy byly staré protihlukové stěny, které v rozšířené podobě nahradily konstrukce z ocelových sloupků vyplněné panely s oboustranným tlumením zvuku. Středisko ŽBK divize 5 pro ně vybudovalo opěrnou stěnu založenou na pilotách.

Práce v Libni bylo nutné podřídit požadavku na minimální omezení provozu. Hlavní výluka celého spádoviště trvala podle harmonogramu tři měsíce, ale už předtím bylo třeba odstavit jednotlivé koleje, aby se provedla přeložka ovládacího dálkového kabelu a stavba tří bran pro převedení trakčního vedení.

Zakázka byla mimořádná počtem neobvyklých prací. „Ke dvěma původním brzdám pod svázným pahrbkem jsme přidali třetí pro prvotní zpomalení vagonů. Za horní brzdou přibýlo mazací zařízení pro nástřik emulze proti pískání a nový svršek se svařoval do bezstykové koleje. Dodávali jsme i technologii, která proces rozřazování vagonů řídí. Součástí nového moderního a plně automatizovaného systému řízení provozu je tu nyní například optická závora, radary pro měření rychlosti nebo kamery pro lepší přehled z velínu,“ řekl stavbyvedoucí Ing. Ondřej Koliba.

Blanka Růžičková, foto archiv Metrostavu



## Bezpečné pracoviště

Metrostav hodnotí už osm let dodržování bezpečnosti na svých stavbách i v provozech pomocí motivačního programu. Následující vedoucí projektů uvedených staveb převzali ocenění Bezpečné pracoviště na TEK 2017. Všem vyznamenaným týmům gratulujeme!

- D1, Petr Kopička, Realtoria a Vackov, 3. etapa, Praha
- D3, Ing. Stanislav Červený, Autosalon Lexus, Praha
- D3, Ing. Zdeněk Hošek, Ekologizace CZT, Žatec
- D4, Ing. Zdeněk Ludvík, Dálnice D1 úsek 03
- D5, Milan Špička, Mosty na trati Rokycany–Plzeň
- D6, Ing. Jaroslav Kazatel, Libeňské terasy, Praha
- D8, Ing. Petr Ort, Veslařský areál, Račice
- D8, Ing. Ondřej Matoušek, Misan, Lysá nad Labem
- D9, Jan Mráz, Centrum zpracování odpadů, Vintřtřov
- D9, Ing. Martin Jirota, Dům Kindergarten, Praha

## Pozvánka na Blbou hru

Tři kolegové z divize 3 – Stanislav Červený, Tereza Bjalončíková a Miroslav Jirčík – a jeden z divize 1 – Jiří Novotný – nastudovali spolu s dalšími dvěma herci z Divadla Rodu Vejvodů představení Blbá hra aneb Křtiny v Hbřbách. Přijďte se pobavit!

V divadle Gong ve středu 24. května od 19.30 hodin humor rozhodně nebude chybět. Blbá hra je totiž sestavena z dramatických klíšé, póz, manýr a ustálených rčení. Určitým doporučením k její návštěvě může být i sentence nebo přesněji řečeno výzva, kterou si autor – spisovatel, dramatik, herec, režisér a divadelní pedagog Ivan Vyskočil – zvolil jako motto celé hry: „Skončíme již jednou s cizáckými absurdními a podobnými hříčkami, které jsou našemu duchu cizí a pokusme se o vlastní blbou hru!“

Inscenace byla poprvé uvedena na konci 60. let 20. století a vypráví o návratu docenta Julia Vávry na rodný grunt. Stanislav Červený hraje Oskara Vávru (bohatého předsedu družstva, manžela, bratra, otce, švagra, milence atd.). Tereza Bjalončíková je Maryša Vávrová (dívka v prvním rozpuku, dcera, neteř, milenka, matka atd.).

Do děje představení Blbá hra, kterým provádí Miroslav Jirčík, ještě zasáhnou Soňa Vávrová (Oskarova choť, neurotička, žena v předposledním rozpuku atd.) a docent Julius Vávra. Kolega Jiří Novotný hru režiruje.

## Z buňky se stala Pixla

Obecně prospěšná společnost JAHODA poskytuje sociální služby dětem a mladým lidem v Praze na Černém Mostě a na Vinohradech. Díky Metrostavu, který jí v dubnu věnoval starší stavební buňku, teď její terénní pracovníci v Praze 14 nabízejí klientům pohodlnější zázemí pro řešení rodinných, školních i vztahových problémů. Do buňky, dnes nazvané Pixla, mohou přijít i při nepříznivém počasí a v klidu, bez rušení probrat všechno, co je tíží.

## Manažer odvětví 2016

V prestižní soutěži Manažer roku se Ing. Josef Neuwirth, dlouholetý ředitel divize 4 a dnes expert v úseku generálního ředitele Metrostavu, stal nejlepším manažerskou osobností v oboru stavebnictví. Gratulujeme!

Soutěž už po 24. uspořádaly Svaz průmyslu a dopravy ČR, Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR a Česká manažerská asociace. Účastníci v ní byli hodnoceni dvoukolově, dvěma nezávislými komisemi, které výsledky slavnostně zveřejnily 20. dubna v paláci Žofín. K úspěchu Ing. Neuwirtha (foto vlevo) přispěl nejen jeho cit pro práci s lidmi, ale i jisté také manažerské krédo Držim slovo, kterým se vždy řídil. Absolutními vítězi soutěže se stala Marta Nováková z firmy U & SLUNO a Emil Beber z družstva KOVOBEL.

–red–, foto <http://manazerroku.cz/>



## NAŠE FOTOREPORTÁŽ



## TEK Metrostavu navázal na Strategickou konferenci Skupiny Metrostav

Mimo příspěvky, o kterých se zmínily články na předchozích stránkách novin, zazněla na Programové konferenci TEK 2017 i řada dalších vystoupení. Pozorně je vyslechl prezident Skupiny Metrostav Jiří Bělohlav, který v závěru setkání předal nejvyšší manažerské ocenění – titul Osobnost Metrostavu 2016 – Pavlu Meyerovi (foto č. 1). Rozhovor s ním najdete na straně 2. Moderátor jednání Ing. Jiří Kavan (foto č. 2) pozval k mikrofonu také několik hostů. Prvním byla čestná předsedkyně České společnosti pro jakost Ing. Alena Plášková, CSc. (foto č. 3), jež vyzdvihla význam Národní ceny České republiky za společenskou odpovědnost a udržitelný rozvoj, kterou Metrostav vloni obdržel. V závěru pracovní části jednání vystoupil ředitel a jednatel firmy SQZ Ing. Jiří Prokop, MBA (foto č. 4). Při představení své společnosti mezi jiným uvedl, že SQZ je jedinou tuzemskou firmou, která provádí akreditované zkoušky s pomocí georadaru. Důležitou část konference představovalo závěrečné ocenění vybraných pracovníků. Výroční cenu generálního ředitele Metrostavu letos získal Ing. Aleš Gothard z divize 5 (foto č. 5). Výrobně-technický ředitel Ing. Hrdina vyhodnotil nejlepší týmy z motivačního programu Bezpečné pracoviště (foto č. 6). Kolegové v sále jim poděkovali potleskem (foto č. 7) stejně jako nejlepším technikům a zaměstnancům (foto č. 8) roku 2016, kterým gratuloval generální ředitel Ing. Pavel Pilát. Setkání v kuloárech (foto č. 9) jsou nezbytným kořením každé konference Metrostavu, i tu letošní obohatila o osobní rovinu. Materiály z TEK 2017 naleznete jako obvykle také na firemním intranetu. Fotoreportáž z Programové konference Metrostavu pořídil Petr Adámek.

## Ocenění úspěšných

Ve druhé části konference TEK 2017 předal generální ředitel Metrostavu Ing. Pavel Pilát tradiční ocenění za práci v loňském roce nejlepším technikům a zaměstnancům. Vyznamenaným kolegům děkujeme za cenný přínos pro společnost a gratulujeme.

### OSOBNOST METROSTAVU

Titul Osobnost Metrostavu za rok 2016 převzal Pavel Meyer, který do Metrostavu nastoupil v roce 1978 jako tunelář. Posledních skoro 25 let byl předsedou základní organizace Odborového svazu Stavba Metrostav a výrazně přispěl k dlouhodobému sociálnímu smíru ve firmě. Jeho působení oceňovali i představitelé Odborového svazu Stavba ČR. Od 1. ledna 1994 byl zvolen do dozorčí rady Metrostavu, kde pracuje doposud, a také jeho jednání v tomto orgánu firmy je hodnoceno na vysoké úrovni.

### VÝROČNÍ CENA GENERÁLNÍHO ŘEDITELE AKCIOVÉ SPOLEČNOSTI METROSTAV

Výroční cenu generálního ředitele Metrostavu za rok 2016 získal Ing. Aleš Gothard z divize 5. V Metrostavu začal pracovat v roce 2007 jako asistent stavbyvedoucího na zakázce Héðinsfjarðargöng na Islandu. Od roku 2009 působil coby ekonom projektů a podílel se na stavbách tunelu Radejčín, metra Länsimetro a Kalasataman Keskus ve Finsku. V roce 2013 byl jmenován vedoucím organizační složky Metrostavu na Islandu, kde se zároveň stal vedoucím projektu na stavbě tunelu Norðfjörður, která se v tuto chvíli blíží ke zdárnému konci. V současné době se ve Skandinávii zaměřuje nejen na stavby, ale i na obchod.

### ZAMĚSTNANEC METROSTAVU

■ Ing. Jiří Čulík, D1, vedoucí útvaru ■ Ing. Miroslav Korous, D11, vedoucí útvaru ■ Tereza Bjalončíková, D3, referentka ■ Ing. Pavel Bureš, D3, vedoucí útvaru ■ Ing. Jana Sliacká, D3, ekonomka projektu ■ Ing. David Szombathy, D4, vedoucí střediska ■ Ing. Jaroslav Kuneš, D5, ekonom projektu ■ Ing. František Macháček, D5, samostatný geodet ■ Ing. Jan Skuhra, D5, samostatný referent ■ Jana Horní, D6, samostatná referentka ■ Ing. Radek Hudec, D6, technik pro technické obory ■ Ing. Tomáš Frolo, D8, vedoucí útvaru ■ Ing. Aleš Knobloch, D8, vedoucí útvaru ■ Hana Šimánková, ÚEŘ, odborná referentka ■ PhDr. Milan Srb, ÚOŘ, samostatný referent ■ Radka Boušová, ÚPŘ, samostatná referentka

### VEDOUcí PROJEKTU METROSTAVU

■ Petr Kopička, D1, stavbyvedoucí ■ Ing. David Vlasák, D3, hlavní stavbyvedoucí ■ Ing. Zdeněk Ludvík, D4, hlavní stavbyvedoucí ■ Petr Hanzlík, D6, hlavní stavbyvedoucí ■ Ing. Marek Magerov, D8, stavbyvedoucí ■ Ing. Filip Křesťan, D9, hlavní stavbyvedoucí

### STAVBYVEDOUcí METROSTAVU

■ Jiří Hrabě, D1, stavbyvedoucí ■ Ing. Ondřej Kučera, D1, stavbyvedoucí ■ Bc. Jiří Ešner, D11, vedoucí střediska ■ Ing. Lubomír Kukla, D3, stavbyvedoucí ■ Ing. František Jantek, D3/ZOS, stavbyvedoucí ■ Ing. Jiří Čapil, D4, stavbyvedoucí ■ Ing. Jiří Krtek, D4, stavbyvedoucí ■ Ing. Libor Hájek, D5, stavbyvedoucí ■ Ing. Jiří Kocián, D5, stavbyvedoucí ■ Martin Blažek, D6, stavbyvedoucí ■ Ing. Petr Girard, D8, stavbyvedoucí ■ Ing. David Čech, D9, stavbyvedoucí

### PŘÍPRAVÁŘ METROSTAVU

■ Ing. Michal Frolík, D1, přípravář ■ Ing. Tomáš Pospíchal, D1, přípravář ■ Ing. Veronika Brebtová, D3, samostatná přípravářka ■ Ing. Vanda Waisová, D3, přípravářka ■ Ing. Ján Bednár, D3/ZOS, přípravář ■ Ing. Michal Hurbiš, D4, přípravář ■ Ing. Kristýna Miláčková, D4, přípravářka ■ Ing. Petr Sýkora, D5, samostatný přípravář ■ Magdaléna Zachová, D5, přípravářka ■ Ing. Martina Ubrová, D6, přípravářka ■ Ing. Tomáš Kuřík, D6, přípravář ■ Karel Blovský, D8, samostatný přípravář ■ Ing. Ladislava Čadková, D8, vedoucí útvaru ■ Ing. Marek Janeba, D9, samostatný přípravář

### MANAŽER JUNIOR METROSTAVU

■ Ing. Filip Pech, D1, stavbyvedoucí ■ Ing. Lenka Švajcrová, D11, technička mechanizace a správy majetku ■ Ing. arch. Nikola Štochl, D3, stavbyvedoucí ■ Ing. Martin Girga, D4, technik pro technické obory ■ Ing. Jiří Šach, D5, stavbyvedoucí ■ Ing. arch. Antonín Mašek, D6, stavbyvedoucí ■ PhDr. Vendula Nedvědicová, D8, vedoucí útvaru ■ Ing. Ludvík Kucharič, D9, stavbyvedoucí ■ Mgr. Renata Romanová, ÚPZ, právnička ■ Ing. Jaroslav Beňo, Ph.D., ÚVTR, samostatný přípravář