

Vivus Uhřetěves: I. etapa skončila, další pokračuje
více v článku na str. 3



METROSTAV

ČTRNÁCTIDENÍK METROSTAV A.S.

Pod patronací Metrostavu

24. srpna 2017 / 15 / XXIX

Ptáme se: Ing. Martina Jedličky, vedoucího útvaru divize 4 str. 2

BeMo používá při ražbách v Bad Cannstatt speciální injektáže str. 2

Podíl výroby v segmentu bytové výstavby roste str. 3

Metrostav opět pracuje pro ŠKODA AUTO v Kvasinách str. 3



Cesta za snem. Pátý Handy Cyklo Maraton, druhý s Metrostavem. Z Prahy do Prahy okolo Česka s výjezdem do Německa, 2222 km v limitu 111 hodin. Bez bariér, bez předsudků, jako jeden tým. Třicet čtyři převážně osmičlenných družstev – za nás Metrostav, Subterra a Skupina Metrostav. Dopravní vozidla, dobrovolníci v průjezdních bodech, fanové. Start 1. srpna. Den i noc. Vedro i bouřky. Cíl 5. srpna. Radost! Všichni ve zdraví dojeli. Úspěch! Třetí, páté a sedmé místo.

KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

Betonárny v Česku a na Islandu se liší

K výrobě asi 22 000 m³ stříkaného a litého betonu pro výstavbu 5,3 km dlouhých tunelů, kterým razí divize 5 propojí Dýrafjörður a Arnarfjörður, bude na Islandu sloužit nová betonárna – video z její právě probíhající výstavby můžete vidět na Facebooku Metrostavu. V odlehklých a nehostinných oblastech k ní bude v zimě přístupová cesta otevřena jen jednou za měsíc, pokud to dovolí počasí, proto musí mít kromě silné tepelné izolace a parního ohřevu kameniva i zásoby cementu na 1,5 měsíce provozu.



Po D11 do Hradce

Těsně před vydáním těchto novin byl 21. srpna slavnostně uveden do provozu úsek Osičky – Hradec Králové na dálnici D11. Na jeho stavbě se ve sdružení

výrazně podílel tým Ing. Richarda Rakouše z divize 4. Motoristé se tak po dlouhých letech průtahů dočkali dálničního spojení mezi Prahou a Hradcem Králové. Bližší podrobnosti o stavbě i průběhu otevření přineseme příště.

Rekonstrukce brněnské Riviéry

Po skončení letní sezony začne Metrostav přestavovat koupaliště, které je v moravské metropoli známé jako Riviéra. Stavební práce zde zahrnou především modernizaci bazénové technologie a opravu stěn bazénu, které prosakují, úpravu dětského brouzdaliště, stavbu tobogánu, skluzavky i dalších nových atrakcí.

V Turecku začaly ražby tunelů depa

Hlavní stavbyvedoucí tureckých projektů z útvaru zahraničního podnikání Skupiny Metrostav Ing. Marek Gasparovič oznámil, že pracovníci firmy Metrostav Ankara İnşaat zahájili v srpnu ražby traťových i přístupových tunelů ke stanicím Tekstilkent na stavbě depa podzemní dráhy v tureckém Istanbulu. Hotovo už mají víc než 120 metrů.

Most na S7 roste naráz pomocí tří technologií

Kolegové z divize 4, kteří pod vedením Ing. Igora Sedláčka řídí v Polsku výstavbu rychlostní komunikace S7 v úseku Koszwały – Nowy Dwór Gdański, už prostavěli víc než 60 procent celkových nákladů díla. Postupují podle harmonogramu a okolní obyvatelé se proto těší, že už v říjnu příštího roku vyrazí motoristé z Gdaňska směrem na Elbląg po nové silnici.



„Investorovi jsme předali hotovou přeložku vysokého napětí 400 KV. S výjimkou obrusné vrstvy – kvůli záruce – jsme už dokončili tři mosty a 17 km nových lokálních komunikací, po kterých zatím vedou objízdné trasy,“ vypočítává ředitel výstavby Ing. Sedláček. V červenci pracovalo na stavbě v průměru kolem 650 lidí denně, maximum bylo ještě asi o stovku vyšší. Proškolením však prošlo už přes pět tisíc dělníků a techniků.

Na budovaném 20,5 km dlouhém úseku S7 zatím nejvíce pokročily rozsáhlé sanace podloží, které jsou dokončené z více než čtyř pětín. Na některých úsecích hlavní trasy rostou konstrukce vozovky. Mostní objekty jsou hotové zhruba z poloviny.

Čilý stavební ruch panuje na stavbě nejdelšího, 12-poleového mostu, který v délce asi 930 m překonává řeku Vislu a její inundační území. „V současnosti budujeme naráz třemi technologiemi jeho nosnou konstrukci. Osm polí přes záplavové území na straně Gdaňska stavíme pomocí přesuvné skruže (foto č. 1), tři přes Vislu provádíme letnou betonáží (foto č. 2) a poslední pole přes záplavové

území na varšavské straně roste na pevné skruži,“ popisuje vedoucí technického úseku Ing. Otakar Lojkásek.

Práce v cizině je komplikovaná, i když je blízko domova Hydrogeologické poměry území, kde divize 4 pracuje, jsou velmi složité. Všudypřítomná vysoká hladina podzemní vody a neúnosné i objemově nestálé zeminy v podloží



trasy významně ovlivňují nejen konstrukční řešení stavby, ale mají výrazný vliv i na její provádění, tedy samotný pohyb mechanizace. Také příroda stavbařům nepřeje. Velmi často je trápí intenzivní dešťové srážky a hrozící povodně. Řeka Visla je totiž specifická a nepředvídatelná a při každém zásahu do ní se musí postupovat velmi obezřetně.

Opatrní musejí být kolegové i kvůli tomu, že působí v zahraničí, byť přímo za humny. „Někdo by řekl, že v mentalitě slovanských národů sousedních zemí nebude takový rozdíl, jako když jedete třeba do Iránu. Tam jste předem připraveni na rozdíly, dáváte si na zvyky i jazyk pozor a případným neshodám se nedivíte. V Polsku nad tím tolik nepřemýšlíte... A snadno se dopustíte faux pas. Jsme prostě jiní a ten rozdíl je nutné respektovat. Jinak si ale rozumíme a naši práci tu tisk i obyvatelé hodnotí velmi pozitivně,“ říká Ing. Sedláček. Čeští pracovníci Metrostavu se už od listopadu roku 2015, kdy stavba začala, v Gdaňském okrese zabydleli a zapojili také do místního života, jak budeme informovat někdy příště.

–red–, foto Genesis PR

Mokrě vzpomínky

Před patnácti lety postihla Čechy jedna z největších zaznamenaných povodní. Vltava zalila i sídlo Metrostavu v Libni (foto), kde hladina vody vystoupala do výšky bezmála pěti metrů nad terén. Zatopena byla také základna na Rohanském ostrově, stavba metra v Troji a Holešovicích či zničeno sídlo divize 8. Škody na majetku společnosti přesáhly 200 milionů korun.

Všichni manažeři, specialisté i ostatní zaměstnanci tehdy soustředili své úsilí na obnovu funkčnosti firmy. Volné zdroje Metrostav nabídl pražskému magistrátu i ostatním sídlům v regionech, kde pracoval, k okamžitému nasazení při řešení tísňové situace. Tehdejší generální ředitel Jiří Bělohav po překonání krize zaměstnancům poděkoval: „Události minulých dní prověřily kvalitu naší společnosti lépe, než by to dokázal jakýkoliv audit. Rád konstatuji, že v této mimořádné situaci Metrostav obstál. Za tímto úspěchem stojí jednoznačná kvalita našich pracovníků, manažerské schopnosti mistrů, stavbyvedoucích i vedení divizí, obětavost dělníků, technického i administrativního personálu. Za jejich nasazení bych chtěl všem upřímně poděkovat.“

I přes přijatá protipovodňová opatření ze strany pražského magistrátu či vedení společnosti se do centrály Metrostavu v Libni dostala voda ještě jednou – v červnu roku 2013. Nepřítelka však z Vltavy, ale z nedaleké říčky Rokytky. Vzhledem k tomu, že jiné vodní toky už kolem Palmovky nejsou, všichni věří, že se podobná mokrá katastrofa už v budoucnosti nebude opakovat.



Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Podíl výroby v segmentu bytové výstavby roste

Český stavební trh od vypuknutí celosvětové recese v roce 2008 do současnosti poklesl o víc než 21 procent. Vzhledem k výpadkům v přípravě veřejných investic, pomalému zahajování především infrastrukturních projektů a růstu poptávky po novém bydlení zvyšuje také Metrostav objem výroby v segmentu bytové výstavby. Zapojuje se do ní nejen jako developer, ale zejména jako stavitel.

Ještě nedávno rekordně levné hypotéky zvedaly zájem hlavně mladých lidí o pořízení vlastního bydlení a soukromých investorů o rozvoj developerských projektů. Podle posledních údajů Českého statistického úřadu u nás stavební firmy v prvním pololetí letošního roku zahájily v bytových domech stavbu 3581 bytů. Proti stejnému období roku 2016 je to zhruba o polovinu více, meziroční nárůst činí téměř 50 procent. Největší podíl zahájených staveb připadal na Prahu (28,6 %), Jihomoravský kraj (14,5 %), Olomoucký kraj (14,2 %) a Plzeňský kraj (12,6 %).

Všechny výše uvedené skutečnosti se odrážejí také ve struktuře výkonů Skupiny Metrostav, kde bytová výstavba v roce 2016 dosáhla téměř 12 % a oproti předchozímu roku byla skoro trojnásobná.

Developerské aktivity Metrostavu rozvíjí na Slovensku společnost PRO TP 06, která v roce 2016 prodala 244 bytů a 100 apartmánů v bratislavském komplexu CiTyPark Ružinov. V České republice se dnes Metrostav

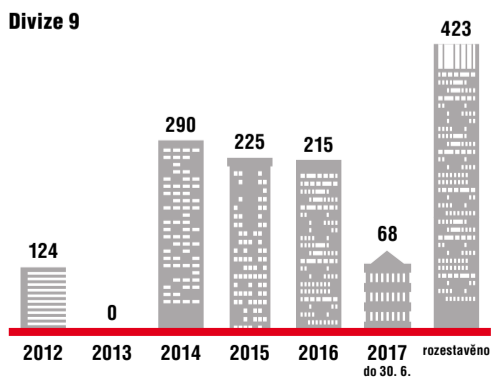
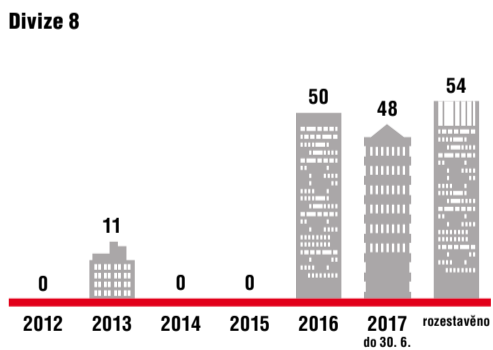
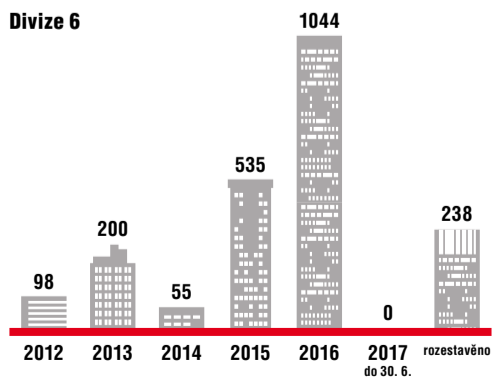
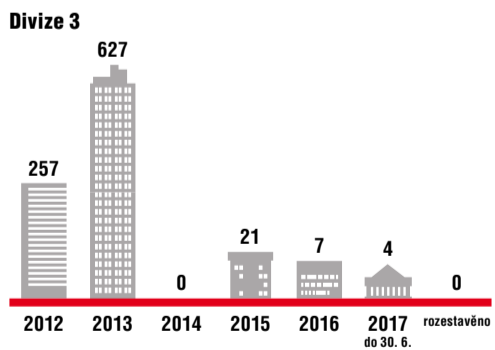
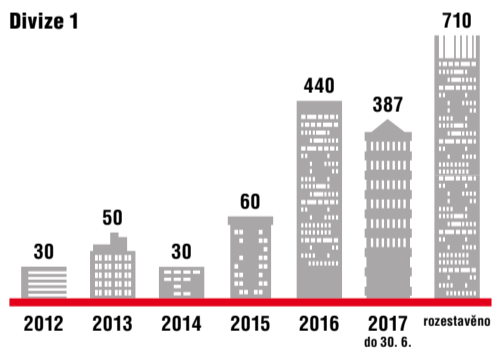
Development v rezidenční oblasti věnuje výhradně pražským projektům. V poslední době zejména v Praze 3 Na Vackově, kde od roku 2012 naši developéři dokončili více než 500 bytů v etapách nazvaných Alfarezidence, Viladomy a Byty Na Vackově. Vzhledem k tomu, že dnes mají všechny bytové jednotky úspěšně prodané, plánují v této lokalitě ještě další rozsáhlou výstavbu.

Budování bytových domů – a to jak inženýrským způsobem, tak vlastními silami – se v Metrostavu věnují divize 1, 3, 6 a 9. Za příspěvní divize 8 dokončily od roku 2012 do konce letošního června dohromady víc než 4900 bytů a téměř 1500 dalších mají v současnosti rozestavěných (viz grafy). S výjimkou horských apartmánů, které vrostly v Železně Rudě a Špindlerově Mlýně a dnes vznikají v Peci pod Sněžkou, staví Metrostav byty převážně v Praze. Divize 1 má ale bohaté zkušenosti také s bytovou výstavbou v Plzni a v Brně.

Mezi řadou menších zakázek se jednotlivé projektové týmy dokázaly v uplynulých pěti letech vypořádat i s velmi rozsáhlými projekty, z nichž připomínáme: u divize 1 etapizovaný projekt Vivus v Uhřetíně (viz vedlejší článek), u divize 3 výškový dům Eliška (360 bytů), 6700 bytů včetně ateliérů v Rezidenci Garden Towers (foto) u divize 6 a u devítky střežní část zástavby v lokalitě na Vackově.

Zakázky na stavbu bytových domů jsou velmi složité
Obchodní ředitel Metrostavu Ing. Milan Veselský problematiku shrnuje: „Bytové projekty jsou nutnou součástí našeho výrobního programu a podle počtu vydaných stavebních povolení je zřejmé, že množství práce pro stavební firmy nebude v tomto segmentu klesat. V pozemním stavitelství to jsou nejnáročnější zakázky, které vyžadují kvalitní a zkušený řídicí tým. Je při nich nutné umět se vyrovnat s náročnou developerskou smlouvou a udržet plánované náklady, vypořádat se s klientskými změnami, nekompromisním tlakem na kvalitu, s organizací výstavby a aktuálně řešit růst přímých nákladů a nedostatek subdavatelských kapacit. Vedoucí projektu, který to zvládne ve všech souvislostech, se už v rámci pozemních staveb nemusí bát žádné zakázky.“

Bytová výstavba od roku 2012



Vivus Uhřetíněves: I. etapa skončila, další běží

Tým divize 1 letos v květnu předal investorovi, společnosti Vivus, první etapu bytového komplexu, který se staví na jihovýchodním okraji hlavního města v Praze-Uhřetíněvesi. Stavbaři Metrostavu tam nyní dokončují druhou etapu, třetí má divize 1 začít letos na podzim.

Developerský projekt Vivus Uhřetíněves počítá se šesti etapami výstavby, což by znamenalo, že v této městské části, která měla letos na jaře 7800 obyvatel, postupně přibude kolem tisícovky nových bytů. Jednotlivé etapy díla vždy zahrnují výstavbu čtyř bytových domů – tří šestipodlažních a jednoho pětipodlažního – s drobnými komerčními prostorami. Do bytových domů první etapy se 179 bytů se jejich majitelé začali stěhovat před prázdninami (foto č. 1). Další 240 bytových jednotek má být dokončeno a předáno letos v listopadu (foto č. 2). Třetí etapa, jejíž výstavbu bude řídit Ing. Ivan Šmejkal, čeká na stavební povolení, o čtvrté zatím investor nerozhodl.

Zkušenosti ze stavby

Stavbaři Metrostavu museli na začátku řešit problém se založením objektů, které stojí v místě bývalé cihelny, kde bylo potřeba odstranit staré základy, sanovat podzemí a zajistit dostatečně stabilní ukotvení na pilotách. Nestandardní řešení si vyžádaly i protlaků pod železniční

trati a vodárenskými sítěmi. „Složitá vyjednávání jsme absolvovali nejen se SŽDC, ale také s firmou Pražské vodovody a kanalizace,“ vzpomíná Ing. Koch. Získat souhlas od SŽDC bylo obzvlášť obtížné. Protlak se totiž budoval pod hlavní železniční tratí z Prahy na Benešov.

Druhá etapa díla – na níž se opět významně podíleli i betonáři divize 6, silničáři divize 4 a Subterra se zdravotně technickými instalacemi – má za sebou kolaudaci a tým divize 1 vedený Ing. Václavem Petráškem se začíná vyrovnávat s náročnými přejímkami. V první etapě byly celkem čtyři, což je podle vedoucího projektu I. etapy Ing. Martina Kocha skutečně neobvyklý počet. „Kolaudace proběhla už vloni na konci roku, a kdyby tam nebylo takto dlouhé předávání, mohli se lidé stěhovat o dva nebo o tři měsíce dříve,“ řekl. Investor při žádostech o další přejímky argumentoval špatnou zkušeností z dřívějšího projektu, který ovšem nerealizoval Metrostav.

Zakázka Vivus Uhřetíněves má ještě jeden problém – napjatý rozpočet. Smlouva na výstavbu totiž byla uzavřena už v roce 2012, tedy v cenách z období hospodářské recese, ale kvůli opožděnému stavebnímu povolení byly práce zahájeny až v roce 2015. To znamená v době, kdy se už ceny materiálů i prací výrazně zvýšily.

Blanka Růžičková, foto Petr Adámek



Divize 8 dokončila stavbu s exotickým názvem

Cikautxo (čti cikaučo) je španělská firma vyrábějící pryžové a plastové díly pro automobilový i elektrotechnický průmysl. Mezi státy, kde působí, patří i Česko. Tým Ing. Jaroslava Stuchlíka z divize 8 pro ni nedávno dostavěl skladovou halu v Jablonci nad Nisou (foto).

„Celkem běžnou půlroční stavbu nám značně zkomplikovalo zjištění, ke kterému jsme došli hned po předání staveniště – odhalili jsme totiž, že kanalizace pod budoucí halou je v havarijním stavu. Kvůli tomu bylo nutné vypra-

covat projekt na její rekonstrukci a tu podle jiné smlouvy provést. Proto jsme práce na vlastní skladové hale zahájili se zpožděním téměř sedmi měsíců a po odstranění přejímkových vad dokončili až 25. července,“ říká vedoucí projektu a dodává, že přesvědčit investora o tom, že rekonstrukce kanalizace je nezbytná, bylo asi z celého projektu nejobtížnější. Změnové listy a dodatečné objednávky nakonec původní cenu díla navýšily o víc než 17 %.

–red–, foto archiv stavby



Skladová hala Cikautxo

Půdorysné rozměry	30 x 84 m
Počet podlaží	1
Založení	vrtané piloty délky do 11 m
Nosná konstrukce	montovaný skelet, modul 12 x 15 m
Nosná deska střechy	tvarované plechy
Obvodové stěny	plechové sendvičové panely
Tři hydraulické vyrovnávací můstky s nosností	6000 kg
Retenční nádrž dešťové vody pod podlahou haly	40 m³



Divize 1 Metrostavu opět pracuje pro společnost ŠKODA AUTO v Kvasinách

Divize 1 – konkrétně tým Ing. Tomáše Pýchly – začal pracovat v Kvasinách pro firmu ŠKODA AUTO v roce 2013, kdy zajišťoval kompletní dodávku a montáž vzduchotechniky (VZT), měření a regulace (MaR) a rozvodů technických zařízení budov (TZB) pro objekt nové svařovny včetně přístavků a haly logistiky. Později byla tato zakázka rozšířena i o technologickou VZT k pracovištím ve svařovně a následně o kompletní rekonstrukci rozvodů TZB a VZT v hale staré svařovny. Na práci kolegů navázal letos v květnu tým Petra Kopičky, který dnes dodává a montuje VZT a MaR v přístavbě haly nové svařovny (foto). „Zajímavostí stavby je určitě dodávka VZT jednotek, z nichž každá je schopna provést výměnu až 120 000 kubíků vzduchu za hodinu. Jedná se o zařízení, se kterým se při běžné zakázce často nesetkáváme,“ říká Petr Kopička, jehož tým dělá maximum pro to, aby ke zprovoznění všech zařízení došlo do konce září a zkušební provoz mohl začít během října.

Daleko na východě II

Článek v minulém čísle novin přiblížil historii turecké metropole Ankaru, kde sídlí firma Metrostav Ankara İnşaat, v době před naším letopočtem. Dnešní text se věnuje létům od narození Krista do současnosti.

Do Galatie začalo brzy pronikat křesťanství, v letech 315–358 bylo dokonce v Ankaře sídlo metropolitní a konaly se zde dva z raných církevních koncílů. Na krátké období 25 let padlo město v 7. stol. n. l. do rukou sasánovského Íránu, pak je znovu získal byzantský císař Heraklios a učinil z něj jednu ze svých pevností, které měly čelit útokům Arabů. Hradby ale nevydržely...

Následně došlo k několikaletému střídání moci: Hárún al-Rašíd město Engürü, jak Arabové Ankaru nazývali (engür je persky hrozen, což odkazovalo na tamější rozsáhlé vinohrady) ještě roku 806 obléhal marně. Za 32 let jej už ale Arabové dobyli. Po porážce Byzantinců v bitvě u Malazgirtu je Seldžukové přejmenovali na Zatül Selâsil. Poté zde vládl turecký kmen Danişmenoğulları, v letech 1101–1213 město ovládli křižáci pod vedením Raymonda de Toulouse. Další období rozkvětu pro město znamenala až vláda seldžuckého sultána Alâeddina Keykubada.

Agora (jak se tehdy nazývala) dále padla do rukou Mongolů, kmeni Ahi a roku 1356 byla připojena k osmanským državám. Za necelých 50 let ji Mongolové vypálili.

Do lúna Osmanské říše se opět dostala v 15. století za vlády sultána Mehmeda I. Poté upadla v zapomnění až do dubna 1920, kdy sem Mustafa Kemal Paša (Atatürk – Otec Turků) svolal Národní shromáždění, když byl parlament v Istanbulu za první světové války rozpuštěn okupanty.

Opravdový rozkvět ale Ankara prožívá až po 13. říjnu 1923, kdy byla vyhlášena hlavním městem Turecké republiky. Dnes patří k největším městům v zemi. Je symbolem Atatürkova přání odtrhnout se od velké orientální minulosti a zaměřit se na budoucnost, moderní průmyslovou liberální společnost, jež by patřila veškerému tureckému lidu a nikoli jen privilegované menšině.

Ing. Marek Gasparovič

Oslavy Dne železnice

Spolek Rakovnícko – Protivínská dráha a České dráhy zvou 9. září 2017 všechny milovníky vlaků a vláčků na nádraží do Příbrami, kde se bude konat Den železnice.

Na programu budou jízdy zvláštních vlaků vedených historickou parní lokomotivou typu 477.043 (Papoušek) s vozy typu Bam. Zpříjemní je doprovod postav z divadelní hry Bedřich Hrozný, která je na repertoáru Divadla za vodou Čenkov, či hudební skupina Pe & Pe. Vlaky Huťský expres a Jan Muzika by měly mít v čele lokomotivy T212.0581 a vagonu typu Ds a Be.

Na nádraží si dospělí i děti budou moci vyzkoušet šlapací drezínu, prohlédnout výstavu historických železničních vozidel, zhlédnout filmy s železniční tematikou a zajít na exkurzi na pracoviště řízení provozu. Více informací najdete na internetových stránkách www.rpdrahy.wz.cz.

Multi Service Vehicle

Segmentové ostění při ražbách tunelu Ejpvovice dopravují od portálu k ejektoru tunelovacího stroje víceúčelová kolová vozidla zvaná MSV (Multi Service Vehicle). Jejich výhodou, kterou pracovníci divize 5 ocenili i při stavbě metra V.A., je možnost dopravy mezi podzemím a povrchem při zvládnutí 15% stoupání i s nákladem.

Nezvyklá nákladní auta zaujala Josefa Máru z Loun, který rozkresluje a staví papírové modely nákladních speciálů v měřítku 1:100. MSV si všiml na internetu a požádal o jeho fotografie a prospekty včetně rozměrů segmentových dílců ostění. Dostal, co potřeboval.

V červenci pak poslal snímek hotového modelu (foto) i výkresy, které k jeho výrobě posloužily. Papírový MSV80 teď bude představovat dalším modelářům a případně i na výstavách po celé České republice



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



I druhý Metrostav Handy Cyklo Maraton (MHCM) splnil svůj účel

V sobotu 5. srpna se pražská Kampa zaplnila účastníky MHCM a přáteli, kteří je podporovali. Mezi těmi, kdo se radovali, že ve zdraví dojeli do cíle, byly i tři týmy složené z pracovníků Skupiny Metrostav a handicapovaných cyklistů (foto č. 1). „Maraton nebereme jako soupeření mezi sebou nebo s ostatními družstvy, ale jako společnou výzvu, při níž je potřeba táhnout za jeden provaz a zapojit každého. I proto se Subterrou jede závodník z Metrostavu a naopak. Tým Skupiny je pak kombinací kolegů z Metrostavu a dalších našich firem,“ oznámil Jiří Bělohlav, prezident Skupiny Metrostav, který MHCM 2017 v Břevnově 1. srpna odstartoval (foto č. 2). V družstvu Metrostavu doplnil už zkušeného handbikera Martina Zárubu (foto č. 3) známý youtuber Martin Rota, kterému vloni amputovali nohu. Jeho fanoušci ho sledovali nejen na internetu, ale čekali na něj i u trati – v Kroměříži třeba pět hodin. Dva handbikeri doplnili také družstvo Subterry (foto č. 4). Ani letos se MHCM neobešel bez stovek dobrovolníků, kteří zajišťovali jeho průběh. O průjezd vrchařskou premií v Děčíně (foto č. 5) se třeba staralo 12 našich kolegů, dalších jedenáct pomáhalo na startu a v cíli. Velký dík samozřejmě patří řidičům doprovodných vozidel (foto č. 6), bez nichž by se akce neobešla. Jejich podporu ocenil i Jan Bošek z týmu Skupiny Metrostav, který kvůli zrakovému postižení závodil na tandemu (foto č. 7). V cíli dostali medaili všichni – jak tým Metrostavu (foto č. 8), tak Subterry i Skupiny (foto č. 9). Heřman Volf, předseda spolku Cesta za snem, který maraton pořádá, akci uzavřel: „Je jasné vidět, že pro toho, kdo chce, není integrace jen sen, ale realita.“ Více informací i fotografií najdete na www.cestazasnem.cz.

Šetrné stavitelství

V oblasti environmentálních certifikací budov má Metrostav kromě mezinárodních hodnotících systémů LEED, BREEAM a DGNB zkušenosti také s českým SBToolCZ, který má potenciál uplatnit se při hodnocení zejména administrativních budov státních organizací.

Znalosti z oblasti environmentálních certifikací budov Metrostav získává prostřednictvím aktivit pořádaných Českou radou pro šetrné budovy (www.czgbc.org), jejíž zakládajícím členem byla i jeho dceřiná společnost Metrostav Development. Do současné doby firma jako generální zhotovitel řídila výstavbu osmi objektů, které byly hodnocené podle některého z certifikátů, tří dalších, jež byly certifikovány dodatečně, a na třech stavbách pracuje.

Dokončené stavby s certifikátem

Název stavby	Certifikace	Stupeň
Prologis Park D1 East DC18		
Skladovací hala	BREEAM	Outstanding
Crystal, Praha 3		
Administrativní budova	BREEAM	Excellent
Autosalon LEXUS Praha		
Stavba pro obchod	BREEAM	Very good
SKF Lincoln, Chodov		
Výrobní a skladovací hala	LEED	Platinum
QUADRIO, Praha 1		
Polyfunkční objekt	LEED	Silver
PVI Centrální, Česká Lípa		
Výrobní hala	LEED	Certified
Šumavský dvůr II, Železná Ruda		
Bytový dům (foto)	SBToolCZ	Stříbro
Palmovka Park II, Praha 8		
Administrativní budova	SBToolCZ	Bronz

Dodatečně certifikované stavby

Centrum Chodov, Praha 11	BREEAM	Excellent
Karlovarská Business Park, Praha 6		
Výrobní hala	BREEAM	Very good
Amazon Court, Praha 8		
Administrativní budova	DGNB	Gold

Rozestavěné objekty

Palmovka Park III, Praha 8	BREEAM	Excellent
Palmovka Park IV, Praha 8		
Administrativní budova	BREEAM	Excellent
Prologis Park D1 East DC19		
Skladovací hala	BREEAM	Good

Z uvedených realizací bych vyzdvihl získání nejvyššího ocenění Platinum v systému LEED pro halu SKF Lincoln. Původní projekt, který byl součástí zadání, totiž cílil „jen“ na stupeň Gold, ale díky skvělé práci našich techniků a přístupu investora bylo nakonec obhájeno více bodů.

Dále stojí za zmínku projekt Crystal, jež získal ocenění BREEAM Excellent ve verzi 2013 New Construction: Offices. Stavba byla dokončena v dubnu 2015 a provozem potvrzena s hodnocením 75,9 %. Nedávno dokončená skladovací hala v Prologis Parku dosáhla nejvyšší kategorie BREEAM Outstanding s hodnocením 88,1 %.

Potvrzením toho, že Metrostav vnímá šetrné stavitelství jako správný vývoj oboru, je rozhodnutí, aby stavba jeho sídla Palmovka Park II byla hodnocena pomocí českého systému SBToolCZ, v němž se stala první a zatím jedinou certifikovanou administrativní budovou u nás.

Přidaná hodnota

Metrostav nabízí také širokou škálu technických zkušeností v oborech, které se certifikačních systémů dotýkají. Třeba termovizní měření v průběhu i po dokončení stavby, jímž lze prokázat kvalitu provedené práce, případně včas eliminovat místa nadměrného úniku energie. Dále má zkušenosti a specialisty v oborech stavební akustiky, ochrany životního prostředí, technického zařízení budov atd.

Ing. Jan Klečka

