

Ptáme se: Ing. Boška Tripala, ředitele zahraničního podnikání str. 2

Betonové konstrukce s nekovovou výztuží str. 2

Z historie naší společnosti Letní příloha str. 3 a str. 4

KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

Metrostav je stále excelentní firma

V rámci vyhodnocení CZECH TOP 100 získala naše společnost 30. května ratingové ocenění ČEKIA Stability Award a už podruhé – a tedy pokaždé od začátku hodnocení – se zařadila mezi nejstabilnější firmy v České republice.



Ceny pro nádraží

Rekonstrukce výpravní budovy železniční stanice v Mariánských Lázních získala na kongresu WATENVI 2011 hlavní cenu v Soutěži o stavbu s ekologickým přínosem.

Zároveň jí v soutěži TOP INVEST byl udělen i titul Nejlepší investice roku 2010. Stavbu podle návrhu Ing. arch. Patrika Kotase provedl za plného nádražního provozu tým Radka Kučery z divize 9 pro společnost Grandi Stazioni ČR.

Nový ředitel v Polsku

Prvního června se ředitelem výstavby v Polsku stal nově Ing. Michael Dibon z divize 4, který nedávno v Ostravě úspěšně dokončil stavbu Prodloužené Místecké. Při jeho náročném práci mu přejeme hodně úspěchů.



Hotové základy

Tým Ing. Jiřího Škrance z divize 6 dokončil stavební jámu a základy malé vodní elektrárny Litoměřice – České Kopisty. Při této příležitosti na staveništi 14. července proběhl

slavnostní poklep na základy, který provedl ředitel divize Ing. Jan Cuc. Zdejší elektrárna bude největší nízkospádová MVE v ČR a měla by být hotová v červnu roku 2012.



Další stavba

Tým Ing. Petra Krutíla z divize 1 rozšířil svou působnost v Čelákovících. K probíhající výstavbě tamějších bytových domů a velkoobchodu Tesco přidal i začínající práce

na revitalizaci náměstí 5. května v centru města. Projekt, spolufinancovaný ze zdrojů EU, zahájil 15. července slavnostním poklepem na základní kámen i hejtman Středočeského kraje Davith Rath a náměstek ředitele divize 1 Metrostavu Ing. Jaroslav Heran.



Prorážka na Blance

V pondělí 18. července odpoledne se uskutečnila poslední prorážka na stavbě tunelového komplexu Blanka. Pracovníci divize 5 pod vedením Ing. Miroslava Padevěta s ní dokončili ražbu

levé kaloty jižní tunelové trouby v úseku MYPRA. Poslední kubík zeminy na ražbách Blanky vytěží v průběhu srpna.



Přátelské setkání

Prezident Skupiny Metrostav Jiří Bělohav se 21. července setkal s generálním ředitelem běloruské státní organizace Beltamožservis Jurijem Gennadijevičem Korolem (foto vlevo).

Divize 3 staví v Bělorusku dopravně-logistický terminál u Ščitomiriči, přátelského jednání se proto zúčastnili také její ředitel Ing. Martin Pich, obchodní náměstek Ing. Karel Volf a ředitel organizační složky v Minsku Ing. Jan Hrubeš.

METROSTAV A.S. ČLEN DDM GROUP

Největší a nejmodernější



Dětská část Fakultní nemocnice v Motole je už dlouho největší u nás. Před pár týdny se však stala navíc i nejmodernější a nejlépe vybavenou. Za Metrostav se o to zasloužil tým Josefa Majera z divize 9, který na kompletní rekonstrukci nepřetržitě provozovaného zdravotnického zařízení začal pracovat už v prosinci roku 2006. Práci našich stavbařů i všech jejich partnerů a subdodavatelů završili 24. června přestřižením symbolické pásky manželka prezidenta ČR paní Livia Klausová, ředitel nemocnice JUDr. Ing. Miloslav Ludvík a generální ředitel Metrostavu Ing. Pavel Pilát (foto vpravo). Další informace o otevření nemocnice naleznete ve fotoreportáži na straně 4.

LEGO se rozšiřuje, aby děti měly více hraček

Kladenský areál společnosti LEGO Production se do léta 2012 výrazně rozroste. Tým divize 3 vedený Ing. Petrem Macháčkem v něm totiž zahájil velkou dostavbu výrobních i administrativních objektů, které v Čechách umožní rozšířit výrobu hraček dánské značky LEGO.

Na základní kámen stavby proto 7. července poklepali nejen zástupci investora v čele s viceprezidentem a generálním ředitelem kladenského závodu LEGO Carstenem Rasmussenem a primátor Kladna Dan Jiránek, ale i obchodní náměstek divize 3 Metrostavu Ing. Karel Volf, MBA (foto třetí zleva). „V kladenských Kročehlavech zásadně rozšíříme současnou plochu továrny,“ říká Ing. Macháček. „Na ploše 115 500 m² vybudujeme ve dvou etapách čtyři výrobní haly, jednu skladovací, dvě větší administrativní budovy a několik drobnějších správních. Starý a nový provoz propojíme pozemními komunikacemi a nadzemním tunelem. Po dokončení stavby bude v nových halách pracovat až tisíc zaměstnanců.“

Ještě před tím, než 1. července na staveništi nastoupili naši zaměstnanci, nechal na něm investor provést hrubé terénní úpravy a podzemní dešťové retenční nádrže. Divize 3 stavbu zahájila areálovou kanalizací a prováděním

základových patek. Objekty, jejichž stavbu řídí Metrostav, budou nepodsklepené, jejich železobetonové prefabrikované skelety opláští sendvičové panely. Vysunuté vstupy do administrativních budov zvýrazní barvy.

Dvoupodlažní administrativní budovy, označované písmeny B a C, jsou navrženy s téměř shodnou užitkovou plochou kolem 2460 m². Plocha hal A, B a C dosahuje u každé asi 8140 m², hala L ji má o více než polovinu menší. Všechny mají zděné vestavby. Obestavěný prostor manipulační a skladovací haly D přesáhne 120 tisíc kubíků. O termínu zahájení výstavby zakladačového skladu II s obestavěným prostorem přes 51 tisíc m³ ještě není rozhodnuto. První etapu stavby – objekty L, C, D – dokončí tým Ing. Macháčka do 28. února 2012. Budovy B a C dostaví měsíc nato a zbývající část druhé etapy – stavbu hal A a B – uzavře asi o čtvrt roku později.

Kladenský areál firmy LEGO, kde vznikají i projekty modelů pro zábavní parky Legoland, zásobuje hračkami celý evropský trh. I přes velký rozsah zdejšího projektu divize 3 jistě zvládne výstavbu nových hal a budov stejně hravě, jako děti po celém světě s radostí a snadno staví z kostiček stavebnice LEGO rovnou celá města.



Hračka století – stavebnice LEGO – byla v současné podobě uvedena na trh v roce 1958. Svůj původ má v dánském městě Billund, kde tesař Ole Kirk Christiansen začal roku 1932 vyrábět dřevěné hračky a za značku si vybral zkratku z výrazu Leg godt, který česky znamená Hraj si dobře. S kostičkami LEGO i s dalšími hračkami této značky si v současnosti hrají děti ve více než 130 státech. LEGO Group dnes má přes 8000 zaměstnanců a od roku 2000 vyrábí i v Česku. Firmu vlastní vnuk zakladatele Kjeld Kirk Kristiansen.

Divize 1 přestavuje stadion pro fotbalového mistra str. 5

V hezkém prostředí se i daně platí lépe str. 5

Most přes Ohři na R6 je průjezdný v obou směrech str. 5

Moravská křižovatka

V pondělí 11. července byla uvedena do provozu druhá část stavby dálnice D1 od křižovatky Kroměříž-východ do Říkovice. Nový, asi 7km úsek otevřel průjezd přes tzv. Moravskou křižovatku a navázal na první část díla, která byla zprovozněna vloni v prosinci. Na stavbě pracovala ve sdružení naše divize 4.

„Svou část zakázky – více než 2 km dlouhý úsek rychlostní silnice R55 u Hulína – jsme předali do užívání už vloni a na dnes otevíraném úseku jsme nepracovali,“ řekl vedoucí projektu Ing. Břetislav Polák z divize 4 a doplnil: „V rámci stavby nám však ještě zbývá opravit některé místní komunikace. Jako člen dalšího sdružení jsme také vyhráli zakázku na dostavbu 16,5 km silnice R49, která Moravskou křižovatku dokončí a povede přes Holešov do Fryštáku. Tato stavba sice byla slavnostně zahájena 30. září 2008 a jsou na ni i částečná stavební povolení, ale ne finanční prostředky. Takže na ně čekáme.“

Slavnostního otevření nového úseku dálnice, který zkrátil nedostavěnou část D1 na pouhých 24 km, se kromě nového ministra dopravy Pavla Dobeše zúčastnil i český premiér Petr Nečas (foto zleva). Mezi pozvanými hosty byl i ředitel divize 4 Metrostavu Ing. Josef Neuwirth.



Výběr nejlepších

Do 19. ročníku veřejné soutěže Stavba roku 2011 Metrostav přihlásil celkem tři stavby, které jeho pracovníci dokončili v období od června 2010 do května letošního roku – silniční tunely na Islandu, malou vodní elektrárnu v Berouně a Novou budovu pro ČVUT v Praze.

O čtrnáct kilometrů dlouhém silničním projektu Héðinsfjarðargöng na Islandu (foto č. 1) i o jeho tunelech Siglufjörður a Ólafsfjörður jsme psali už mnohokrát. A jistě se k nim ještě budeme vracet, protože se staly nejobtížnějším dílem, jaké kdy raziči divize 5 dokončili.

Malá vodní elektrárna v Berouně, kterou vybudoval tým divize 6 ve sdružení se společností Zakládání staveb, využila hydroenergetický potenciál Berounky k získání čisté energie. Ke zrekonstruovanému jezu byl dostavěn přednostně zavodňovaný rybní přechod. Úprava břehů kolem MVE s procházející cyklostezkou zvalitnila životní prostředí pro obyvatele Berouna (foto č. 2).



Třetím přihlášeným objektem se stala Nová budova Dejvice (foto č. 3), kterou sdružení firem Metrostav a VCES postavilo pro ČVUT v Praze podle návrhu ateliéru Šrámková architekti. Výstavbu řídila divize 1, pohledové betony nosných konstrukcí (foto č. 4) kvalitně provedli betonáři z divize 6. Stavba, kterou nejvíc využije fakulta architektury, jednoduše a kvalitně doplnila vysokoškolský areál v pražských Dejvicích (foto č. 5).

Statutární město Zlín ještě do soutěže přihlásilo své Kongresové centrum, které podle návrhu architektky Evy Jiříčkové stavěla ve sdružení naše divize 3. Vyhlášení výsledků Stavby roku 2011 proběhne v říjnu na pátém slavnostním setkání Dnů stavitelství a architektury.



Nájemní bydlení pro mladé rodiny ve Svitě

Symbolické přestřižení pásky slavnostně otevřelo novostavbu bytového domu s třiceti nájemními byty (foto č. 1), kterou v podtatranském městě Svit nedávno dokončil Metrostav SK. Městské samosprávě ji předal s měsíčním předstihem.

Malá slavnost potěšila zejména budoucí nájemníky, kteří se do nových bytů mohli začít stěhovat už pár dní po 23. červnu, kdy za přítomnosti místních poslanců a zástupců Státního fondu rozvoje bydlení převzal primátor města z rukou generálního ředitele Metrostavu SK symbolický klíč od nového domu.

„Město se rozrůstá a my se snažíme zajistit mladým rodinám vhodné bydlení. Třicet nových nájemních bytů, o které bylo pro velký zájem nutné losovat, neuspokojilo ani z poloviny všechny zájemce, proto už dnes přemýšlíme nad výstavbou dalších,“ konstatoval primátor Svit PaedDr. Rudolf Abrahám (foto č. 2 druhý zleva). Podle jeho slov je po všech stránkách zvládnuté stavební dílo výsledkem profesionální spolupráce těch, kdo se na něm podíleli. „Takového investora a vstřícné spolupracovníky bychom si přáli mít při každé zakázce,“ potvrdil generální ředitel Metrostavu SK Ing. Miroslav Zabaník, MBA.

Novostavba obdélníkového půdorysu, pokrytá kombinací sedlové a valbové střechy, tvarově navazuje na architektonické řešení okolních bytových domů. Upoutá však mezi nimi pozornost barevností své silikátové omítky a detaily fasády. „Dům je založen na železobetonových patkách a rostech, uložených na monolitických betono-

vých pasech. Stavěli jsme jej cihlu po cihle, protože nosný skelet doplňuje zdivo z tvarovek Porotherm, na fasádě opatřené zateplením,“ informoval během prohlídky novostavby vedoucí projektu Ing. Ondřej Garaj.

Ve čtyřpodlažním objektu s užitnou plochou více než 1700 m² se nachází osm jednopokojových bytů s rozlohou 37 m² a 22 dvoupokojových bytů o velikosti 53–58 m². Každý z nich má balkon a kuchyň vybavenou standardní kuchyňskou linkou s příslušenstvím. Součástí jednopokojových bytů je sprchový kout, osazený v jedné místnosti spolu s WC, dvoupokojové mají samostatnou koupelnu s vanou. Ke každému bytu patří i zděné skladovací prostory v přízemí a jedno parkovací místo před domem. Všechny se už staly příjemným místem pro život.

Zdroj: archiv Metrostavu SK



Betonové konstrukce s nekovovou výztuží

V návaznosti na předchozí články o podpoře vědy a výzkumu v Metrostavu dnes přiblížíme podíl naší společnosti na výzkumu výztuže z nekovových materiálů.

Betonové konstrukce se nejčastěji vyztužují pomocí oceli. Má výborné mechanické vlastnosti, pokud ale není spolehlivě ochráněna alkaliickým prostředím betonu, podléhá korozi. V případě, že k ní dojde – obvykle z důvodu porušení krycí vrstvy – celá konstrukce následně degraduje. Proto existuje velký zájem hledat i jiné způsoby vyztužování betonu. Jedním z nich je i využití kompozitních materiálů vyztužených skleněnými, popř. uhlíkovými vlákny. Vyznačují se vysokou pevností, vynikající odolností proti účinkům prostředí a nízkou objemovou hmotností. Některé kompozity, zejména ty se skleněnými vlákny, však mají menší modul pružnosti.

Metrostav ve spolupráci s VUT Brno a společností PREFA KOMPOZITY ověřoval při experimentech, jak kompozitní výztuž v betonových konstrukcích působí. Zkoušky pod naší supervizí probíhaly na ČVUT v Praze, kde byly čtyřmetrové betonové desky s nepředpjatou i předpjatou výztuží z kompozitních prutů namáhány ohybem a sledovaly se účinky jejich statického zatížení. Složitější zkoušky, jako namáhání na únavu pomocí cyklických zatížení nebo na účinky dlouhodobého zatížení, se prováděly již jen na předpjatých deskách, protože se ukázaly jako technicky i ekonomicky výhodnější. Prvky vyztužené předpjatými kompozitními pruty profilu 6mm s uhlíkovými vlákny dosahovaly vynikajících výsledků při únavovém (foto) i dlouhodobém zatěžování. Dále byla zkoušena soudržnost kompozitní výztuže s betonem, která je podmínkou pro spolehlivé spolupůsobení obou materiálů. Vzhledem k tomu, že kompozit je vyztužen usměrněnými vlákny, má vynikající pevnost v jejich smě-

ru – podél výztužného prutu – a nižší pevnost kolmo na směr vláken. Tím vzniká problém s kotvením prutů při napínání. Obvykle se jejich konce zalepují do kotevní trubky, prostřednictvím které se prut následně napíná. Takové kotvení však tvoří náročný detail.

Výzkum nicméně prokázal, že použití nekovových výztuží je v případě potřeby možné. Zároveň odhalil některá úskalí, která by při realizaci mohla vést ke zdražení stavby, případně ke zdražení konstrukce. Kompozitní výztuž zatím nemá zejména ekonomické parametry, aby mohla konkurovat běžné ocelové výztuži, nerezové však ano. Jejich využití je vhodné třeba v konstrukcích, které se nacházejí v oblasti magnetického nebo elektrického pole, jež by ocelová výztuž mohla narušovat. Jiným případem by mohlo být silně agresivní prostředí, kde by ocelová výztuž nemohla zajistit požadovanou trvanlivost konstrukce.

Dá se předpokládat, že vývoj nových kompozitních materiálů pokročí a jejich cena poklesne. Proto bylo vhodné pokusy ověřit, jak kompozitní výztuž působí, a vytvořit podmínky pro její aplikaci, pokud by byla účelná.

prof. Ing. Jan L. Vítek, CSc.



P T Á M E S E

Ing. Boška Tripala, řed. zahr. podnikání Skupiny Metrostav



Před více než 25 lety přijel zářebský maturant Boška Tripala do Prahy za otcem architektem, který sem byl vyslán řídit pobočku jugoslávské firmy. Vystudoval techniku prostředí na strojně fakultě ČVUT, léta pracoval v Londýně a v Moskvě. Jeho domovem se však staly Čechy a zaměstnavatelem letos v lednu Metrostav.

Ještě vloni jste řídili vlastní konzultační společnost. Proč jste dal přednost zaměstnání v Metrostavu?

Nabídka na svou současnou práci jsem dostal víceméně náhodou. Možnost, že bych mohl tvořit něco nového, rozvíjet zahraniční podnikání ve firmě, která se doposud věnovala především domácímu trhu, mě úplně získala. Metrostav se mi navíc vždycky líbil – má výborné reference a odvádí kvalitní práci. Taková nabídka se dobře prodává. Jsem rád, že jsem se tak rozhodl, jen neustále zápasím s ranním vstáváním.

Nastoupil jste do pozice, která je u nás nová. Mohl byste náplň vaší činnosti zjednodušit?

Naším hlavním posláním je vytvořit jednotný systém pro úspěšné působení na zahraničních trzích. Pro podnikání Skupiny Metrostav v cizině je nutné vypracovat obdobné postupy, jaké fungují v našich firmách a divizích pro tuzecké zakázky. Byla by totiž škoda nevyčerpat v zahraničí možnosti celé Skupiny. Ačkoli v domácím prostředí se osvědčila určitá konkurence, v zahraničí bychom měli vystupovat jednotně a naplno využívat zkušenosti jednotlivých výrobních jednotek. Náš útvar dnes proto v první řadě tvoří koncepci, jak budeme vzájemně i navenek působit, abychom byli co nejučinnější a na nic nezapomněli ani při vyhledávání zakázek, ani při jejich realizaci v prostředí, kde jsou odlišný jazyk, normy a zákony, ale i kultura. Chceme systematicky soustřeďovat znalosti a informace, které naše firmy při projektování v zahraničí získaly nebo budou získávat, a zprostředkovávat je tak, aby jedna divize nemusela objevovat a platit to, co už druhá vymyslela či pořídila. Musíme se domluvit, na které trhy se zaměříme a jak budou marketing, příprava i stavby v zahraničí probíhat. Zároveň ale nechceme nikoho omezovat nebo krátiť na zisku. Naopak, nabídneme promyšlenou koncepci, která pomůže vést práci tak, aby se všichni vyvarovali problémů a ušetřili nejen čas, ale i finanční prostředky. Divize budou moci nabízet svou práci ne jako izolovaná jednotka, ale jako silná mezinárodní působící skupina.

Na které trhy bychom se podle vás měli zaměřit?

Připravuji náš průnik do tří oblastí. První představují hospodářsky silné země, kde se stabilně soutěží řada projektů. Existuje v nich sice vespělá konkurence, ale je v nich práce. Příkladem je Německo, kde už Metrostav založil vlastní společnost. Druhou možnost nabízejí evropské státy, které se budou intenzivně rozvíjet. Třetí oblastí by potom mohly být vzdálenější trhy, které by při úspěchu pomohly vykrýt případné výpadky práce v předchozích teritoriích. Slovensko se naše úvahy netýkají, tam už Skupina Metrostav běžně podniká.

Myslíte si, že na všech trzích budeme působit stejně?

Určitě ne. Každý trh je jiný a naše působení na něm se bude vyvíjet na základě jeho specifika a našeho zájmu. Každopádně si musíme určit, kam a hlavně proč zamíříme. Kvalita našich lidí a týmů i výsledky jejich práce jsou špičkové, a tak je naším důležitým cílem uplatnění zejména v oblasti vnitropodnikových technologií. Rádi bychom je doplnili i o investiční celky hlavně z oblasti energetiky. Naše zájmy na jednotlivých trzích v zahraničí však musí být stanoveny předem. Cílem může být třeba pouze jeden segment daného trhu nebo můžeme časem chtít stavět vše, jako u nás. Situace ve světě se ale stále mění, a proto jí koncepci budeme průběžně přizpůsobovat.

Jak vaši činnost vnímají jednotlivé divize či firmy?

Zatím se ofukáváme a hledáme způsoby komunikace. Jsem ale optimista. Máme zkušenosti a osobní kontakty, díky kterým se divize mohou snadněji dostat k zajímavým příležitostem. Na náš společný úspěch se už těším, i když vím, že nepříjde hned. Začátky jsou totiž vždy složité.

Ukončete nástup, dveře se zavírají

Za dobu své existence se celé pražské metro zastavilo jen jednou – letos 16. června, v době odborářské stávk. Zachování jeho částečného provozu i při povodních v roce 2002 svědčí o spolehlivosti tohoto druhu městské hromadné dopravy. Vraťme se ale o 40 let zpátky a připomeňme si, jak to všechno začalo...

První čtyři roky života naší firmy do uvedení prvního provozního úseku „céčka“ utekly ve snaze konsolidovat nový podnik, dokončit zděděné stavby a hlavně – splnit stanovený termín uvedení metra do provozu. Dnes se to jednoduše napíše. Ale aby se mohl vydat první vagon metra na trať, bylo třeba zkolaudovat 840 objektů a 331 technologických souborů. Pro ně jsme museli splnit 284 termínů stavebních připraveností k montáži!

Atmosféra posledních dnů a hodin před první jízdou vlaku metra, které se nám brzy stalo běžným dopravním prostředkem, byla neopakovatelná. Myslím, že kdo ji prožil, nikdy na napětí konce roku 1973 a první měsíce roku dalšího nezapomene. Metrostaváci byli sice parta zkušených stavbařů, ale nikdo z nás metro předtím nestavěl.



Stavební jáma před Národním muzeem



Nemechanizovaný štít ŠČN-1 pracoval na tunelech trasy I.C mezi Štětkovou ulicí a náměstím Hrdinů

Nepraktova novoročenka s přáním do roku 1974 nesla nápis: Už to jede! Nelhala, metro se rozjelo zkušebně už začátkem roku, aby 9. května 1974, téměř dva měsíce před stanoveným termínem, do něj mohli nastoupit první cestující. Praha se tak stala 46. světovou metropolí a Československá republika 33. státem světa, kde městská hromadná doprava zamířila do podzemí.



U hlavního nádraží metro mělce navazovalo na pozemní dopravu – silniční i železniční



Prosinec 1973 – první neoficiální jízda



Stále platí: Máme tu čest stavět metro

Nevypadl tenhle slogan z nějakého zapomenutého socialistického šuplíku? Jakápak čest – dnes bychom spíš řekli dobrý obchod. Tak už stavba metra zevšedněla! Podzemní dráhu v Praze bereme jako samozřejmost, jako něco, co k hlavnímu městu patří od nepaměti. Ale ta nepaměť není zas až tak dlouhá!

Takhle to všechno začalo. Před 45 lety, 7. ledna 1966 se do asfaltového koberce v Opletalově ulici zarylo bouřící kladivo Josefa Bartoše z Vodních staveb (foto č. 1) a odstartovalo první práce na přeložkách inženýrských sítí pro stavbu... Pozor! To ještě nikdo netušil, že to je zahájení stavby metra. Je to sice 45 let, ale jistě se najde ještě pár pamětníků. Oslavovalo se zahájení stavby podzemní dráhy v Praze. Spory o její charakter teprve následovaly. Podpovrchová tramvaj, nebo metro? Uskutečnil se sen mnoha generací. Kdopak dnes vzpomene na rozdílná koncepční řešení, která měla i politický aspekt? A tak půldruhého roku po „prvním kopnutí“ se zahájená stavba „podpovrchové tramvaje“ za pochodu změnila na stavbu „metra“. Dědictvím po „podpovrchovce“ byla mělce založená stanice Hlavní nádraží a hloubené tunely od něj směrem ke stanici Muzeum.

V roce 1971 převzal stavbu metra nově zřízený podnik Metrostav, vyčleněný z VJH Vodní stavby. Bez metra by tedy nebylo Metrostavu a bez Metrostavu – kdoví, byla-li by tu dnes síť podzemní dráhy rozhozená do všech koutů Prahy, jakou ji známe a zcela samozřejmě dnes užíváme (foto č. 2 trasa IV.B budovaná pomocí NRTM).



Vznik naší společnosti jsme si připomínali v předchozích číslech našich novin. Podívejme se dnes, jak jsme v těch uplynulých letech plnili náš další slogan Stavíme pro hlavní město Prahu.

Metrostav dostal do vínku řadu rozestavěných staveb. Celou třetinu výrobní náplně tvořilo vodní dílo Želivka (foto č. 3). Řadu z nich jsme dokončili v prvním roce existence (např. VD Džbán), další v následujících letech.

Na metru v Praze jsme nepracovali sami. V prvních letech přes 50 % objemu zajišťovali subdodavatelé. Tři z nich stavěli ucelené úseky stavby: Vojenské stavby, Výstavba kladenských dolů a závod 3 Vodních staveb.

Dnes už můžeme jen s úsměvem připomínat ukazatele a termíny jako „plnění státního plánu“, „plnění socialistických závazků“, „plnění usnesení strany a vlády“ atd. atd. Jenže tak tomu skutečně bylo, tak jsme začínali, s tím vším jsme se museli neustále prát, tím vším jsme se museli prokousat, abychom se po dvaceti letech mohli stát – v nových společenských poměrech a po svobodném nadechnutí – akciovou společností, která po dalších dvacet let patří k našim neúspěšnějším stavebním firmám s oceňovaným manažerským vedením.

Dobré jméno společnosti i její dobrá pověst vznikají z úspěšné tradice. A tradice se nerodí ze dne na den, nedá se koupit a v konkurenčním prostředí je pro uplatnění firmy na trhu nezbytná. Vzniká však jen poctivou a svědomitou prací. Skládá se z mozaiky drobných úspěchů,

podložených odpovídající kvalitou díla, dodržováním slova a termínů, spokojeností zákazníků.

Můžeme se bez obav ohlédnout zpět, je za námi kus pořádné práce – v Praze, v republice i za hranicemi. Metro již dávno není fenomén, želivskou vodu také pijeme, aniž bychom vzpomněli na roky výstavby její hráz, úpravní vody či padesátikilometrového přiváděče vody do vodojemu v Jesenicích. Pomalu zapomínáme i na tu plejádu dalších staveb. S rozvojem naší firmy, zejména po devadesátém roce, se její výrobní záběr zcela otevřel a pomníky Metrostavu nacházíme takřka na každém kroku. Historie firmy je však se stavbou metra nerozlučně svázána a její etapy jsou i výraznými mezníky v rozvoji firmy. Stavba metra (foto č. 4, hlava mechanizovaného plnoprofilového štítu TŠČB-3 ve stanici metra Staroměstská) zůstává i nadále jakýmsi rodinným stříbrem a myslím, že by nás práce na něm měla stále ještě naplňovat hrdostí.



Pražské metro v roce 2011

Linka A:	Dejvická – Depo Hostivař
Počet stanic:	13
Provozní délka:	10,995 km
Jízdní doba celé trasy:	23 min.
Stavíme ve sdružení další 4 stanice a 6 km do Motola	

Linka B:	Zličín – Černý Most
Počet stanic:	24
Provozní délka:	25,704 km
Jízdní doba celé trasy:	41 min.

Linka C:	Letňany – Háje
Počet stanic:	20
Provozní délka:	22,4 km
Jízdní doba celé trasy:	36 min.



P T Á M E S E

Ing. Karla Matznera, autora přílohy o historii Metrostavu



Na představení Ing. Matznera sloupek novin nestačí. Po absolvování Vysoké školy inženýrského stavitelství v Praze nastoupil v roce 1953 do Vodních staveb. Byl hlavním inženýrem na stavbách přehrad Lipno, Nechrance, Želivka a Vrchlice. Podílel se na vzniku Metrostavu, byl vedoucím odboru realizace metra a od roku 1981 technickým asistentem generálního ředitele. Do roku 2004 byl prezidentem našeho Senior klubu a současně pracoval jako sekretář České tunelářské asociace ITA-AITES; vloni se stal jejím čestným členem. Dodnes nepřestal publikovat, běhat a vítězit.

Celý život jste měl jednoho zaměstnavatele a mezi kolegy řadu přátel. Co se vám při ohlédnutí zpět vybaví?

Padesát let zajímavé práce a dobrá parta. Ve Vodních stavbách i v Metrostavu totiž do vyšších pozic vždy postupovali odchovanci podniku, kteří v něm začínali od píky, a nikdy se mezi nás nedostal nikdo dosazený třeba komunistickou stranou. Naše vedení si vždy dokázalo udržet profesionální hrdost, a ta nás stmelovala. S mnoha kolegy mě navíc spojoval i sport. Organizovali jsme letní i zimní sportovní hry a scházeli se v TJ Vodní stavby Praha, ve které jsem byl 10 let předsedou. Všechny kamarády vyjmenovat nemohu, mohl bych na některého zapomenout a to by mě mrzelo. Jsem ale rád, že v Metrostavu stále mohu potkávat Jindru Hesse, Ivana Hrdinu, Vladu Veverku, Míru Pavlíčka a další bývalé spolupracovníky.

Na jaké okamžiky si dnes nejčastěji vzpomenete?

Většinou na ty dnes už humorné. Třeba jak šla paní u Anděla do sklepa pro uhlí a nenašla ho, protože bylo asi o deset metrů níž. Často si ale také uvědomím, že se málo mluví o rizikové práci na podzemních stavbách a o lidech, kteří ji zaplatili životem. Ve světě jsem viděl, že třeba u přehrad připomínají jména obětí stavby pomníčky. Při dokončení první etapy metra v roce 1985 jsem spočítal, že každý kilometr jeho trasy stál život jednoho člověka. Nemluví se o tom, ale sluší se to připomenout, aby si lidé uvědomili, že přes všechna bezpečnostní opatření bude práce na podzemních stavbách vždycky riziková.

Dostal jste mnoho uznání a ocenění za práci, ale sám jste se přičinil i o zisk téměř padesáti zlatých, stříbrných a bronzových medailí z veteránských mistrovství Evropy a světa v atletice. Co pro vás sport znamená?

Sport mě provází celý život – tenis, lyže, basket a atletika. A v té jsem ve veteránském věku dosáhl i mezinárodních úspěchů. Za posledních 40 let jsem naběhal už bezmála sto tisíc kilometrů. Teď jsme se s manželkou vrátili z mistrovství světa veteránů v atletice, které se konalo v Kalifornii a zúčastnilo se jej více než 4800 atletů z 93 zemí. Žena závodila v kategorii od 65 do 69 let, mí soupeři už měli přes osmdesát. Oběma se nám podařilo získat stříbrné medaile v běhu na 2000 metrů překážek.

Gratulujeme, vaše energie je obdivuhodná. Do 78 let jste byl zaměstnaný, dodnes přičete do novin a časopisů, angažujete se ve Sdružení veteránů ČAS, jehož jste byl 16 let předsedou. Máte nějaký volný čas?

Moc ne, čím je člověk starší, tím déle mu všechno trvá. Navíc pořádáme po každém mistrovství, na které vyrazíme, turisticko-poznávací zájezdy pro české veterány. Za posledních dvacet let jsme procestovali Japonsko, Austrálii, Nový Zéland, kus Jižní i Severní Ameriky, Afriku, Čínu, byli jsme na Jamajce, v Portoriku a právě teď v národních parcích Kalifornie. Naštěstí jsem mohl dlouho pracovat, na cestování si vydělat a jsem rád, že ty naše toulky ještě mohu absolvovat. A psát o historii Metrostavu mě těšilo. Je to moje mateřská firma a pořád říká „my děláme“, když se dozvím o něčem, co Metrostav staví. A stále sleduji, co se v něm děje. Mé čtyři syny stavařina živí, můj stejnojmenný vnuk pracuje v divizi 8 a další dvě vnoučata právě končí stavební fakultu. O pokračování profesní tradice je tedy v naší rodině postaráno. Metrostavem a podzemním stavitelstvím žiju dál a věřím, že se ještě dlouho se ženou nebudeme doma nudit.

Zrození sítě A+B+C

Abychom mohli mluvit o síti pražského metra, na to jsme si museli počkat dalších 11 let – až do 2. listopadu roku 1985. Všechny tři linky tehdy měřily 26,3 km provozní délky a bylo na nich 32 stanic.

Třetí trasa B (tehdy Smíchovské nádraží – Florenc) propojila linku C (Florenc – Kačerov) a linku A (Nám. Míru – Dejvická) a uzavřela trojúhelník v centru, který již roku 1926 plánovali i zpracovatelé prvního projektu metra v Praze prof. Dr. Vladimír List a Ing. Bohumil Belada.



Z Jungmannova náměstí musel obrozenec do depozitáře

Metro rostlo nejen do délky, ale i do hloubky. Nejhlouběji se zavrtalo pod Chotkovými sady mezi Malostranskou a Hradčanskou – 68 m pod povrch. Primát nejhlubší stanice získala stanice Náměstí Míru – s kolejiemi v hloubce 53 m a 97 m dlouhým eskalátorem.



Přestupní uzel AB – nejvyšší dočasná kaverna na metru

S každým nově dostavěným úsekem metra rostly zkušenosti a stoupala prestiž Metrostavu. V souvislosti se zvykem obviňovat stavbaře, že stavějí draho, bych rád připomněl, že společně se stavbou metra vznikly třeba pankrácká sokolovna, depo Kačerov, centrální dispečink MHD v ulici Na Bojišti, oprava zařízení metra a jeho provozně-technická budova na Palackého náměstí. Metru děkuje za svůj vznik i Centrální tenisový dvorec na Štvanici. Samozřejmostí byla i oprava fasád všech domů, ve kterých vznikly vstupy do podzemí, a zkulturnění širokého okolí všech stanic včetně oprav přilehlých komunikací.



Napínací komora eskalátorů ve stanici Florenc



Nejen prací žil, žije a dál bude žít Metrostav

Za úspěchy vděčil Metrostav svým zaměstnancům. Dobré party na jednotlivých projektech i divizích spojovala i loajalita pracovníků k celé firmě a jejich ochota společně nejenom stavět, ale také se bavit (foto č. 1).

Sportovní hry

Dědictví po Vodních stavbách nepřineslo jenom práci. Jejich tradice Letních a Zimních branně-sportovních her, podporovaná sportovně založenými řediteli Ing. Otou Hobstem, Karlem Polákem a ředitelem VD Orlík Ing. Aloisem Krausem, jsme zúročili i v Metrostavu. K Tělovýchovné jednotě Vodní stavby Tábor přibyla i TJ VS Praha se sídlem ve Sportovním areálu v Hostivaři, která se stala mateřskou jednotou i pro sportovce Metrostavu a měla přes 2000 členů. Zúčastňovali jsme se společných her v rámci VHJ VS, sklízeli úspěchy pro náš podnik a mnohokrát v rámci VHJ zvítězili. Hry se konaly na různých místech republiky. Zimní (foto č. 2) v Krkonoších ve Špindlu, v Harrachově a třikrát i na Luční boudě, několikrát na šumavském Špičáku. V létě jsme pak sváděli sportovní klání v Plané nad Lužnicí v podnikové chatě Vodních staveb, od začátku osmdesátých let pak v Hostivaři. Vodní stavby sice už zanikly, ale jejich tělovýchovná jednota s 800 členy funguje dál. Dál žijí i sportovní hry Metrostavu.



Propagace metra

Metro se stalo pro Prahu stavbou mimořádného významu. Byli jsme středem pozornosti médií – a samozřejmě i vládnoucí garnitury, na úspěších stavby se chtěl přizpůsobit kdekdo. Stavbu navštěvovaly zahraniční delegace, tedy hlavně ty z východu, pásku při otevření nových úseků střihali i prezidenti. Měli jsme pořady v televizi, točily se filmy s tematikou stavby metra, jak krátké, tak celovečerní.



Vzpomeňme aspoň na televizní pořady Sejdeme se na Vlachovce se zpěvákem Josefem Zírou, Dejte děti brzo spát, soutěž mezi běžci a auty při uvedení Strahovského tunelu do provozu, Běh Strahovským tunelem a množství drobných šotů. Celovečerními snímky byly Lidé z metra s Ladislavem Peškem, Jaromírem Hanzlíkem, Jitkou Molavcovou a Píseň o stromu a růži s tehdy známým sovětským hercem Vjačeslavem Tichonovem.

V krátkých filmech ze sedmdesátých a osmdesátých let jsme zachytili průběh celé výstavby: Tunely pod městem, Stanice za městem, Koleje pod Prahou, Stavíme pražské metro a různé sběrné filmy.

Pražané zpočátku přistupovali ke stavbě metra s nedůvěrou. Není divu, když jsme jim začali pod okny otevírat hluboké jámy pro stavbu stanic „cěčka“ v centru města. O to víc jsme museli vyvíjet osvětlovou činnost a přednášet o jeho stavbě občanům zejména z Prahy 2 a 4. Když jsme už mohli lidem ukázat kus hotové práce při dnech otevřených dveří, situace se začala zlepšovat.

Metro jsme propagovali při výstavách a přednáškách i v cizině – ve Varšavě, Sofii, Moskvě, Alžiru, a po roce 1989 i krajinám v Mnichově. Vydali jsme tři publikace, při otevření každé trasy jednu, pak souhrnné Pražské metro – čtvrtá dimenze velkoměsta, Stavíme pro hlavní město Prahu a podíleli jsme se v roce 2004 i na publikaci Pražské metro. Metro se stalo cílem mnoha exkurzí, chodili mezi nás herci i umělci, třeba Bořivoj Navrátil (foto č. 3).

Společenský život

Výročí založení podniku jsme vždy oslavovali kulturními akcemi. Desáté jubileum se třeba vzpomínalo v právě dokončeném Paláci kultury. Zajímavé bylo i to patnácté, kde byly hosteskami patnáctileté dcery našich zaměstnanců. Nemohu vyjmenovat všechny umělce, kteří při společenských akcích vystupovali, snad jen namátkou – Karel Gott, Waldemar Matuška, Jiřina Bohdalová, Josef Suk, Věra Galatíková a plejáda dalších. Velmi oblíbená se stala předvánoční setkání divizí a koncert v Rudolfinu určený pro hosty z řad obchodních partnerů a přátel Metrostavu. Snímek č. 4 připomíná vystoupení operního pěvce Adama Plachetky v roce 2009.



Senior klub Metrostavu

Naše společnost nezapomíná ani na kolegy v důchodu. Senior klub Metrostavu vznikl jako občanské sdružení v roce 1991 a hned měl na 190 členů. Do programu si dal péči o zdraví – cvičení, plavání (foto č. 5), turistiku a poznávací vycházky. V rámci třídních turistických zájezdů navštívili senioři už více než 30 koutů naší vlasti, od Chebu až po Beskydy, od Lužických hor až po prameny Vltavy. A podívali se i za hranice při rekreačních zájezdech.

Metrostav a jeho lidé prostě vždycky drželi při sobě. Přejme si, aby tato tradice dlouho vydržela.



Současnost píšeme už víc než dvacet let

Jak roky běžely, stali jsme se z národního podniku státním podnikem, pak přišlo „zvonění klíčů“ a s ním privatizace a transformace na akciovou společnost. Odrazilo se to i ve struktuře výrobní náplně. Stali jsme se z podniku orientovaného na výstavbu metra společností se širokým, otevřeným sortimentem stavební výroby. Přibýly i zahraniční zakázky.

S otevřením zahraničních styků nastal skok ve vývoji technologií, v možnostech nákupu moderní techniky. Letos jsme např. poprvé nasadili na metru plnoprofilové zeminné štíty od německé firmy Herrenknecht, které oživily vzpomínky na sovětské presbetonové štíty a monolitickou obezdvíku tunelů metra z osmdesátých let.

Počet a různorodost staveb rostly rok od roku. Na závěr letní přílohy našich novin vám při tom vzpomínání chceme některé z těch „starších“ staveb naší společnosti několika fotografiemi připomenout.



Lanová dráha na Petřín



Rozšíření letiště v Ruzyni pro francouzský Bouygues



Strahovský automobilový tunel



Ambasáda v Paříži

Letní příloha byla jen malým příspěvkem k oslavám čtyřicátých narozenin Metrostavu a poděkování všem, kdo k jeho dílu a úspěchu pomohli. Zakončit ji můžeme jen přáním, aby i naše současnost a budoucnost byly za čas hezky vzpomínanou minulostí.

Přílohu připravil Ing. Karel Matzner s využitím svých snímků a archivu Metrostavu, ve kterém vyhledával Miloslav Kolář

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Nový stadion pro fotbalového mistra

Plešňští fotbalisté se nedávno stali mistrem I. Gambrius ligy a novou sezonu by chtěli zahájit na modernizovaném stadionu. Měl by být zatím dokončen jen zčásti – kromě nového hřiště nabídne polovinu nových tribun s kapacitou 3200 míst, kterou stávající tribuna doplní na celkem 8700. Stavbaři, kteří jej budují, včetně oblastního týmu divize 1 pod vedením Pavla Zezuláka, proto musí mít přímý tah na branku – pro klub i jeho fanoušky by totiž bylo kruté nemít možnost už brzo přivítat na domácí půdě soupeře – třeba Real Madrid. Pokud totiž Viktoria Plzeň projde vyřazovacími předkoly úspěšně, bude hrát evropskou Champion's League.

Metrostav jako vedoucí sdružení, jehož dalšími členy jsou firmy STRABAG a H.A.N.S. stavby, za zdárné a včasné zprovoznění stadionu ve Štruncových sadech odpovídá. A nemá to jednoduché. S přestavbou se mohlo začít až po posledním domácím ligovém zápase letos v květnu, a i když je termín dokončení stanoven na začátek ledna 2012, již 27. srpna musí být zmíněná polovina tribun a nová hrací plocha připraveny k zápasu proti Spartě.

„Hlídáme si každou minutu a pracujeme ve dvou směnech od nevidím do nevidím. Konkrétně od 7. hodiny ráno do 10. hodiny večer. Včetně sobot a nedělí,“ řekl vedoucí projektu Pavel Zezulák. „Největší starostí nám dělá výkresová dokumentace, kterou sbíráme projektantům přímo „z rýsovacích prken“. Velmi dobře vycházíme s ostatními

partnery a díky profesionálně zvládnuté organizaci práce časový harmonogram i přes velice napjaté termíny plníme. Věřím, že to tak zůstane až do konce.“

Aby z architektonického hlediska celý stadion získal sevřenější charakter a diváci měli blíž ke hře, je hřiště posunuto o 18 m k hlavní tribuně. Jeho dosavadní konstrukce i atletická dráha už proto patří minulosti, stejně jako 70 m vysoký osvětlovací stožár u Brány borců – na jeho místě budou stát dvě 44 m vysoké věže. Jejich reflektory doplní osvětlení ze západní tribuny, která jako jediná prochází pouze rekonstrukcí. Na východní, jižní a severní straně se budují tribuny nové (vizualizace). Budou rozděleny do šesti sektorů, každý z nich bude mít samostatný turniketový vstup a zázemí, skládající se z WC a bufetu.

Protože podloží staveniště blízko Mže a Radbuzy, složené ze sedimentů a navážky, nezaručovalo požadovanou únosnost, jsou nové tribuny založeny na pilotách. Základ jejich nosné konstrukce vytváří železobetonová prefabrikovaná kostra, z vnější strany opatřená hliníkovou lamelovou fasádou. Střešku ponosou ocelové vazníky.

Zatímco v okolí teprve vzniknou plochy pro návštěvníky a parkoviště pro 61 aut, na hřišti už stavbaři vybudovali systém závlah a vytápění, upravili terén a položili travní koberec. Spolu s ostatními fanoušky se už nemohou dočkat, až na něj poprvé vyběhnou fotbaloví mistři.

–rip–, vizualizace archiv stavby

V hezkém prostředí se i daně platí lépe

Když začátkem června politici a zástupci samosprávy slavnostně otevřeli zrekonstruované sídlo Finančního úřadu v Kroměříži, prohlásil první náměstek ministra financí RNDr. Ladislav Minčíč, CSc., MBA, že když už musíme platit daně, měli bychom se při tom alespoň cítit příjemně. Ve jmenovaném městě se to stalo skutečností díky 243 dnům rychlé práce stavebního sdružení divize 1 Metrostavu a společnosti RAPOS.



„Náš tým pracoval pro Generální finanční ředitelství už podruhé,“ vzpomněl vedoucí projektu Ing. Jaroslav Kunc na nedávno dokončenou rekonstrukci FÚ ve Znojmě. „Také proto jsme byli schopni rekonstruovat v Kroměříži zvládnout i při zachování provozu úřadu ve velmi krátkém termínu – s investorem jsme se už totiž znali.“

Vloni v září začala stavba, rozdělená do dvou etap, stěhování a demolice. Do letošního 12. května, kdy byla zkolaudovaná, změnil památkově chráněný dům na Husově náměstí svou dispozici a vybavení tak, že dnes odpovídá všem požadavkům na sídlo moderního úřadu svého typu a je pohodlný pro klienty, kteří jej navštěvují.

„Kromě jiného jsme zde vytvořili bezbariérový přístup a vystavěli výtah. Rozšířili jsme a zkvalitnili sociální zázemí pro zaměstnance i návštěvníky a zvětšili prostory

spisovny a exekučních skladů. Vyměnili jsme instalační rozvody, zřídili nový systém EZS a strukturované kabeláže. Rekonstrukce vytápění a osazení nových oken snížily energetickou náročnost budovy,“ vypočítal základní přehled úprav Ing. Vladimír Palát, týmový přípravař. Je jen škoda, že investor zatím nenašel dostatek prostředků na opravu fasády (foto č. 1) a rekonstrukci kotleny. Své využití zatím nenalezl ani bývalý protiletecký kryt ve dru-



hém podzemním podlaží budovy, kterou v roce 1938 postavil brněnský architekt Oskar Poříska.

Po přestřižení symbolické pásky si hotové dílo svého týmu prohlédli i ředitelé divize 1 Ing. Milan Veselský a jejího jihomoravského regionu Ing. Luděk Stehlík. Ocenili, jak jejich technici stavbu zorganizovali a řídili – na kvalitu provedení či oprav konstrukcí a prvků totiž neměl vliv ani krátký termín realizace druhé etapy prací. Jejím rozsah byl sice menší, než měla první, technologické přestávky se však v jejího menšího objemu prací zkrátit nedaly. A protože veškerá administrativa Finančního úřadu v Kroměříži dnes poprvé sídlí v jedné a navíc zmodernizované a příjemné budově (foto č. 2), snad práci Ing. Kunce a jeho týmu pochválí i místní daňoví poplatníci.

Lenka Svobodová, foto Lubor Kaluža

Most přes Ohři je průjezdný v obou směrech

Na rychlostní silnici R6 mezi Chebem a Karlovými Vary mohou od 10. července motoristé opět jezdit po mostě přes Ohři u Transmotelu v obou směrech. Oddechli si tak nejen obyvatelé Sokolova a obcí, jimiž dosud vedla objížďka, ale popravdě řečeno i tým Ing. Zdeňka Rozsypálka z divize 4, který se na výstavbě komunikace mezi Novým Sedlem a Sokolovem podílí.

„Pro sdružení firem STRABAG, Metrostav a Skanska na tomto úseku realizujeme dva důležité mostní objekty: zhruba třicetimetrový most SO 205, který přechází ve dvacetimetrové výši přes železniční trať (foto č. 1), a 297 m dlouhý most označený SO 214 se spodním obloukem, který vede 50 m nad Ohří (foto č. 2). Jeho mostovku nese ocelová konstrukce, kterou stejně jako u mostu SO 205 vyrábělo středisko ocelových konstrukcí Metrostavu,“ jednoduše konstatoval Ing. Rozsypálek. Z technického, technologického i logického hlediska však výstavba obou těchto děl patříla k nejsložitějším a nejnáročnějším stavbám, jaké kdy divize 4 prováděla.

I když je zakázka na výstavbu mostu SO 214 vedena jako rekonstrukce, toto označení se dnes vztahuje vlastně pouze k jeho základům a pilířům. V průběhu přípravy se totiž ukázalo, že vodorovné mostní konstrukce musí být ze statických důvodů nové a vylehčené. Změna technologie, která práce zjednodušila a zrychlila, si oproti původním předpokladům vyžádala úplné uzavření mostu. „Dání“ za tuto změnu byl závazný slib, že termín opětovného zprovoznění mostu bude zkrácen na pouhý rok. Tento závazek divize 4 splnila, byť je doprava po mostě zatím vedena jen po polovičním profilu v jednom dvouprouhu.

Také stavba nového mostu přes železnici byla a je složitá. Než mohla divize 4 zbourat ten starý, musela nejprve ve velmi omezeném prostoru staveniště vybudovat pravou část nového přemostění, umístí ji na provizorní opě-

ry do dočasné polohy a i s nepřijemnou šikanou na obou stranách zprovoznit. Teprve pak mohla starý most zdemolovat a začít na druhé ocelové konstrukci na definitivních opěrách betonovat spřaženou železobetonovou desku levého mostu. Nejpозději začátkem září na něj bude převedena doprava, opět jen ve dvou pružích.

Tečkou za stavbou železničního přemostění SO 205 potom bude přisunutí pravého mostu ze současné provizorní polohy do definitivní a zprovoznění všech čtyř jízdních pruhů pro dopravu, čehož se motoristé dočkají letos v listopadu. Nejen obyvatelé Karlovarského kraje se už těší, jak o pět měsíců později bude zprovozněn celý další nový úsek rychlostní komunikace R6.

–rip–, foto Josef Husák

Rychlostní silnice R6 je součástí mezinárodní trasy E48 Praha – Karlovy Vary – Bayreuth – Schweinfurt. Na německé straně navazuje na plánovanou dálnici A70.	
Celková délka	167,075 km
V provozu v plném profilu	65,985 km
v polovičním profilu	6,323 km
Ve stavbě	16,996 km
V přípravě	77,771 km
Stavba Nové Sedlo – Sokolov:	
Kategorie	R 24,5/100
Délka	7,482 km
Mimoúrovňové křižovatky	2
Počet mostů na trase	9
přes trasu	1
Délka stěn opěrných	165 m
protihlukových	1465 m
Oboustranná odpočívka	1



Osm měsíců na poříčanském nádraží

Podobně jako v dalších obcích Středočeského kraje se i obyvatelé Poříčan dočkali rekonstrukce své nádražní budovy. Ačkoli v městečku u přírodního parku Kersko mezi Českým Brodem a Sadskou byla železniční zastávka zřízena již v roce 1874, budova, kterou přestavovala divize 3, pochází až z roku 1962.

Nádražní objekt vystavěný ve stylu „reálného socialismu“ plnil v Poříčanech hned tři funkce – byl kulturním domem, bytovkou a železniční stanicí. O jeho nutné a zásadní rekonstrukci se rozhodlo od roku 2009. Jeho původně plánovaná rozsáhlá přestavba se nakonec zúžila jen na opravu výpravní budovy a netýkala se ani zázemí železničního provozu, ani obytných jednotek.

Tým Ing. Jiřího Barabáše z divize 3 zahájil stavební práce na nádraží v Poříčanech loni v listopadu. „Ještě před příchodem zimy jsme vybudovali novou vodovodní přípojku z obecního vodovodu a začali s demolice sociálního zařízení, jeho novou přístavbou a vnitřními rozvody. Letos v únoru jsme potom zahájili výměnu střešní krytiny,“ vzpomíná Ing. Barabáš.

Od té doby se objekt výrazně změnil. Oblék si zateplený kabát, má nová okna a dveře (foto č. 1), vyměněné topení, vzduchotechniku i elektroinstalaci. Změnily se také zpevněné plochy v jeho nejbližším okolí.

I když stavební práce nezasáhly do železničního provozu, protože 1. kolej se jen omezeně využívá jako manipulační, cestující určitá omezení pocítili. Stavbaři však po celou dobu rekonstrukce zachovali v provozu jízdenkové pokladny a neomezili přístup na nástupiště, což bylo

podle slov vedoucího projektu po organizační stránce velmi náročné. „Letošní tuhá zima nás nezaskočila,“ říká Ing. Barabáš. „Jedinou komplikací bylo snad jen to, že se při stavbě nepotvrdily některé předpoklady projektanta, a proto jsme třeba při demolici anglických dvorků museli provádět zemní práce a izolace v dvojnásobném rozsahu, než navrhoval. Při konečném vyčištění všech víceprací se i kvůli tomu celkový finanční objem zakázky navýšil o více než pětinu.“

Dnes už zrekonstruovanou nádražní budovu (foto č. 2) využívají nejen obyvatelé Poříčan a okolí – její fasáda se zalíbila i jirčičkám. Nová místa pro hnízdění na ní našly jen pár dní po dokončení stavby.

Martina Vampulová, foto Josef Husák

I když první dochovaná písemná zmínka o Poříčanech pochází už z roku 1295, velkým impulzem pro jejich rozvoj byla až výstavba železnice Vídeň–Olomouc–Praha. Nejvíce se totiž obec začala rozrůstat po roce 1874, kdy byla v Poříčanech zřízena vlaková zastávka. Začali se zde usazovat železniční zaměstnanci a díky rychlému spojení s Prahou si je oblíbili i lidé dojíždějící za prací. V roce 1882 byla otevřena odbočná trať takzvané České komerční dráhy (Böhmische Komerzbahn) Poříčany–Nymburk, jež dále vedla přes Kopidlno do Bakova nad Jizerou a do Jičína. Dodnes Poříčany slouží jako významný železniční uzel.



Výuka jazyků

Jazykový program, ve kterém vybraní zaměstnanci Metrostavu získávají znalosti světového jazyka ověřené nezávislou certifikovanou zkouškou, probíhá v naší společnosti již šest let. Ve snaze o jeho optimalizaci vyhlásil personální ředitel výběrové řízení na nového dodavatele jazykového vzdělávání.

Při spolupráci se stávajícími smluvními jazykovými školami získali naši zaměstnanci už téměř pět set certifikátů – 420 z angličtiny, 52 z němčiny a zbytek z ruštiny, francouzštiny a španělštiny. Platnost smluv s dosavadními vyučujícími však skončí letos v srpnu. Ve výběrovém řízení byly spolu s dosavadními smluvními partnery Threshold Training Associates a Spěváček osloveny i další renomované školy The British School, Berlitz School of Languages a Jazykový institut Praha.

Základním kritériem při jejich výběru byl závazek školy připravit zaměstnance na dosažení požadované úrovně znalostí. Kvalitu výuky však musely garantovat i příslibem, že na vlastní náklady připraví ke zkoušce v nejbližším možném termínu každého našeho zaměstnance, který první zkoušku neudělal i přesto, že ho k ní doporučila jazyková škola. Mezi další podmínky patřila také povinnost zahrnout náklady na učebnice do ceny kurzu a zajistit výuku na stavbách po celé republice s tím, že lektoři budou v případě potřeby za zaměstnanci dojíždět bez požadavků na uhrazení dopravy. V neposlední řadě chtěl Metrostav ceny kurzů ve srovnání s dneškem snížit.

Ve dvoukolovém výběrovém řízení podmínkám nejlépe vyhověly jazykové školy Spěváček a Threshold Training Associates, které ve tříleté smlouvě kromě požadované kvality garantují i o 10% nižší ceny oproti současnosti.

Význam znalosti světových jazyků v Metrostavu stoupá také v souvislosti se snahou plnit strategické cíle společnosti, k nimž patří i rozvoj zahraničního podnikání. Vedoucí projektů, připravovaní pro řízení zahraničních zakázek celofiremního významu, proto musí cizí jazyk ovládat minimálně v úrovni znalostí B2, což je pro angličtinu zkouška FCE nebo BEC Vantage a pro němčinu GOETHE ZERTIFIKAT B2 nebo ZDFB.

Pro studijní rok 2011–2012 doporučili výkonní ředitelé a ředitelé divízi ke studiu světového jazyka 82 nových zaměstnanců. V současné době procházejí jazykovým auditem a personalisté divízi pro ně připravují dohody, ve kterých se k dosažení požadované úrovně znalostí příslušného světového jazyka zaváží.

Mgr. Jan Kuchař, vedoucí ÚKR

Prodloužení smlouvy

Koncem července Metrostav prodloužil smlouvu s rychlobruslařkou Martinou Sáblíkovou. Naše společnost je jejím hlavním a spokojeným partnerem už pátý rok a výhledově by jí měla zůstat až do zimních olympijských her, které se v roce 2014 uskuteční v Soči.

Martina Sáblíková vítězí s logem Metrostavu na svém dresu nejen v zimě, ale i v létě – na kole i na kolečkových bruslích. Nejprve 23. června suverénně ovládla časovku jednotlivkyň na 22km trati v okolí Šumperku a před druhou Martinou Růžičkovou najela v cíli takřka dvouminutový náskok. O tři dny později obhájila národní titul na společném šampionátu České republiky a Slovenska v silničním závodě cyklistů s hromadným startem, který se jel v okolí Svatého Kopečku v Olomouci a pro ženy měřil 110km. Účast na letní olympiádě v Londýně v příštím roce se jí tím výrazně přiblížila.

V sobotu 16. července opanovala Martina i dlouhý asfaltový ovál v rodném Novém Městě na Moravě, kde před nadšenými diváky obhájila prvenství ve víceboji na kolečkových bruslích. Závod na 5000 metrů dokonce zvládla zajet pod osm minut! Gratulujeme a po celý rok nepřestaneme držet palce!



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Dětská část fakultní nemocnice se probudila do ticha

Koncem června umkl v Motole stavební ruch, který čtyři a půl roku znepríjemňoval činnost lékařům i pobyt nemocným dětem. Za svou toleranci se dočkali odměny – moderní dětské nemocnice. Stavební sdružení, vedené divízi 9, nejprve zrekonstruovalo lůžkové křídlo C a středový komunikační uzel. V dalších zakázkách už tým Josefa Majera samostatně řídil přestavbu křídla A a D (foto č. 1), dostavbu pavilonu D1, magnetické rezonance či nového heliportu. Výsledek činnosti, na níž se podílely i naše divize 1 a 7, ocenila při otevření 24. června nejen Livia Klausová (foto č. 2). Při zachování plného provozu stavbaři v nemocnici vybourali okolo 5000 tun materiálu. Sanovali nosné konstrukce, dostavěli je a prostor vybavili moderními instalacemi a technologiemi, které si vyžádaly uložení asi 4500 km kabelů. Mgr. Dana Křivská, vrchní sestra z dětského kardiocentra, naše pracovníky pochválila: „Výborně se s nimi spolupracovalo. Vždycky jsme se domluvili.“ Stavba na klíč obsáhla vybudování 12 velkých operačních sálů, pěti malých (foto č. 3) a jednoho septického, pokojů intenzivní péče (foto č. 4) a zázemí pro práci lékařů a sester (foto č. 5). V Motole je i 350 nových lůžek pro malé pacienty (foto č. 6) a přistýlky pro jejich rodiče. Pozornost odborníků (foto č. 7) vzbuzují programovatelné operační sály, systém zásobování se samoobslužnými vozíky, automatický transport odpadů do spalovny a prádla do prádelny. Úspěšně dokončená stavba potěšila obchodního ředitele Metrostavu Jiřího Procházku, MBA, ředitele divize 9 Ing. Petra Záborského (foto č. 8 zprava) i Ing. Ivana Kajera, za jehož vedení divize dílo zahájila. Hladké přistání vrtulníku na nový heliport s uspokojením sledoval Josef Majer (foto č. 9) i všichni ostatní, kteří se na rekonstrukci podíleli nebo ji shovívavě přechkali.

Současnost divize 11

Přehled technologií a činností, které v současnosti nabízí Metrostav, končíme představením divize 11. Desátou divízí naší společnosti je totiž organizační složka v Bratislavě, která sama nepodniká.

Divize 11 pořizuje, eviduje, vyřazuje a pronajímá strojní majetek Metrostavu. Její pracovníci poskytují veškeré služby spojené s pronájmem strojů potřebných k realizaci zakázek našich stavebních divízi po celém území ČR – poradenství, pronájem včetně komplexního řešení dodávek, servis a opravy. Jsou připraveni působit i na Slovensku.

Jedenáctá divize se organizačně člení na:

- Středisko důlní techniky – kontakt Aleš Povolný
- Středisko TBM a forem definitivního ostění – kontakt Ing. Miroslav Veselý
- Stř. zdvihací techniky – kontakt Bohumil Bodlák
- Středisko střední a drobné mechanizace – kontakt Jiří Chalupský
- Stř. stavebních kontejnerů – kontakt Karel Šisil

Divize sídlí v areálu stavebního dvora v Horních Počernicích, kde se nachází nejen kanceláře jejího vedení, ale také dílny oprav i servisu, sklad a výdejna drobného nářadí i nástrojů a volné skladové plochy k uložení strojů.

Potřebná kniha

JUDr. Lukáš Klee, Ph.D., právník z divize 4, který před třemi lety v novinách Metrostavu publikoval články o alokaci rizik ve stavebnictví, sestavil a vydal monografii s názvem Smluvní podmínky FIDIC.

Představuje první ucelený pohled na tuto problematiku v ČR a na Slovensku, kde se dokumenty Mezinárodní federace konzultačních inženýrů (FIDIC) také používají. Kniha je řešena prakticky, jsou v ní vysvětleny rozdíly mezi jednotlivými vzory smluv s důrazem na alokaci rizik, cenu díla, lhůtu pro dokončení a dodatečné nároky, tzv. claims. Obsahuje kompletní znění tří nejpoužívanějších vzorů či čtyřjazyčný slovník nejpoužívanějších výrazů.

Publikace je vhodná pro všechny, kdo se podílejí na přípravě, řízení nebo kontrole stavebních projektů – tedy pro jejich vedoucí, právníky, náměstky, stavbyvedoucí, přípravníky, auditory apod. Zaměstnanci Metrostavu mají při objednávce přes nakladatelství Wolters Kluwer ČR (prostřednictvím horner@aspi.cz) 25% slevu z ceny.

Podpora oceli

V akademickém roce 2010–2011 vypsala naše firma s katedrou ocelových a dřevěných konstrukcí Fakulty stavební ČVUT v Praze soutěž pro studenty 1. ročníku magisterského studia Metrostav Composite Solution.

Její zadáním bylo navrhnout sřažené ocelobetonové konstrukce univerzální sportovní stavby s malou tribunou. Pro konstrukční řešení připravili studenti Fakulty architektury ČVUT v Praze pod vedením Ing. arch. Jitky Paroubkové na výběr deset architektonických variant.

Vítězové byli slavnostně vyhlášeni 28. června, kdy od děkanky FSv ČVUT Prof. Ing. Aleny Kohoutkové, CSc., a zástupců Metrostavu obdrželi ocenění, spojené s finanční odměnou. První se umístil Bc. Lukáš Panský, druhý byl Bc. Jiří Pustka a třetí Bc. Josef Urbánek.

PhDr. Lenka Laňová

Nové zkušenosti

V rámci odborné spolupráce mezi Metrostavem a Fakultou stavební VUT v Brně se naše firma podílela na vzniku nové koncepce magisterského studia oboru Realizace staveb. Od konce dubna 2009 zajišťuje vybraným studentům i desetiletý denní semestrální praxi.

Letos na praxi nastoupilo osm studentů. V závěru června 2011 její průběh na fakultě vyhodnotili pedagogové a zástupci Metrostavu – PhDr. Lenka Laňová z útvaru personálního marketingu a Ing. Zdeněk Mička, vedoucí útvaru Oblastního ředitelství pro Jihomoravský region divize 1. Postřehy z praxe a nově nabyté zkušenosti studenti popsali a zhodnotili ve svých prezentacích.

Tento způsob spolupráce pomáhá studentům vybrat si oblast zájmu pro budoucí pracovní uplatnění a Metrostavu přináší nové poznatky z teorie a umožňuje mu navázat spolupráci s potenciálními schopnými zaměstnanci. Za to patří díky všem, kteří se o nováčky v našich týmech zodpovědně starají a věnují jim mnoho trpělivosti i času.

PhDr. Lenka Laňová